

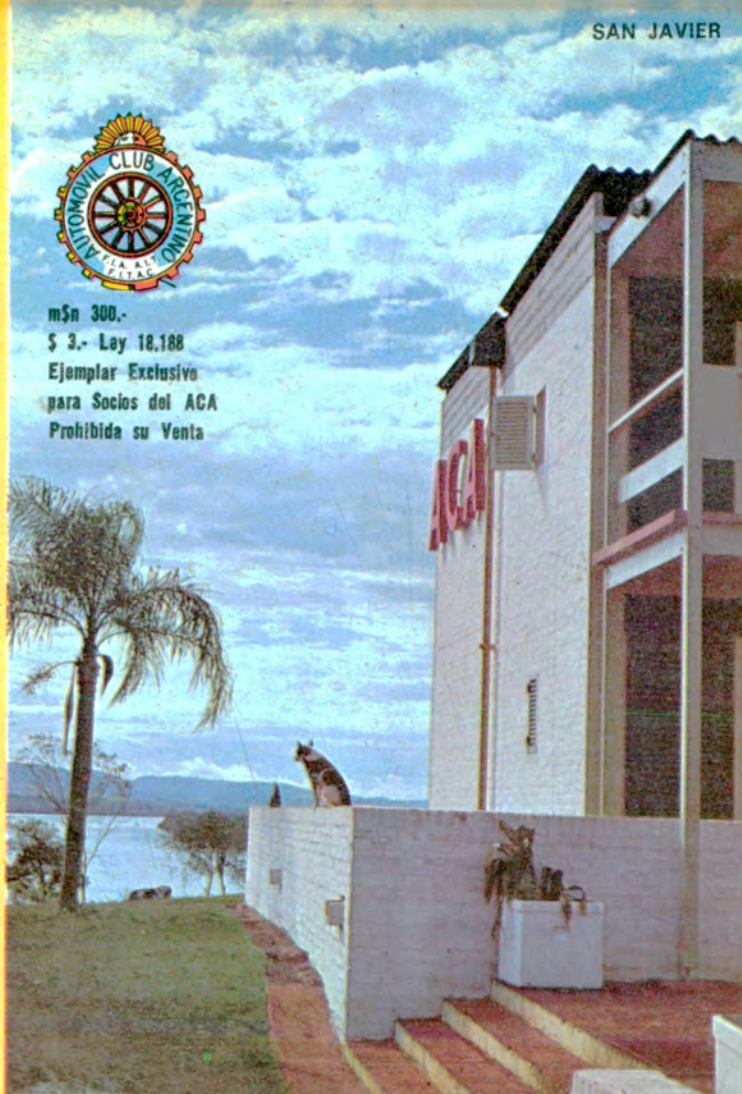
AVTO CLUB



m\$n 300.-
\$ 3.- Ley 18.188
Ejemplar Exclusivo
para Socios del ACA
Prohibida su Venta



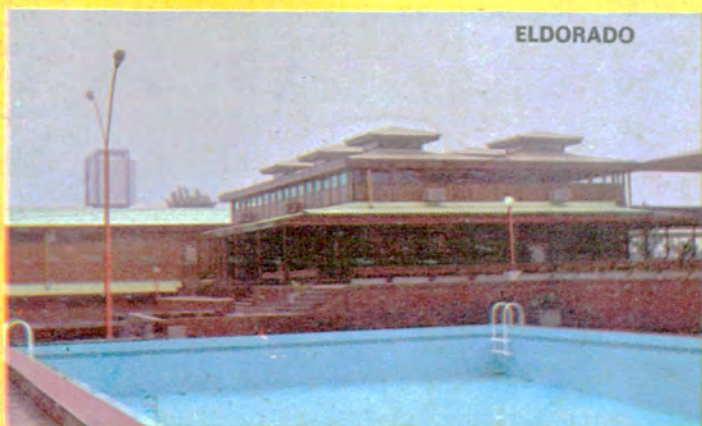
APOSTOLES



EL ACA EN MISIONES



MONTECARLO



ELDORADO



SAN IGNACIO



Tratado con el nuevo proceso de protección total por inmersión.

El Poder del Diseño dicta la Conducta del Renault 12.

Porque el Diseño gobierna estilo y mecánica.

Por eso, ubicó el motor delante del eje para la mejor repartición del peso. Y lo alojó, cómodamente, abierto a los ojos y al alcance de las manos. El Diseño quiso a Renault 12 fuerte pero tranquilo, ni pretencioso, ni exigido; de 1300 cc, 4 cilindros, 5 bancadas, tracción delantera.

Una ágil caja de 4 marchas sin-

cronizadas, palanca al piso, dirección precisa, frenos eficientes (a disco adelante y con válvula antibloqueo atrás).

Efecto de microgiro del eje trasero para excepcional tenida y estabilidad.

Obstinado Diseño que define la conducta del Renault 12, para su seguridad y su placer.

Por el Poder del Diseño.



RENAULT 12 es un producto

IKA RENAULT 



M.T.G. el Whisky elegido exclusivamente para los socios del Automovil Club Argentino

Hemos logrado el Whisky
que Ud. merecía

Maltas escocesas seleccionadas
y añejadas pacientemente en cascos
de roble le otorgan bouquet y sabor
muy especial.

Nueva forma de venta directa, que nos
permite brindarle su gran calidad
a un precio por demás ventajoso,
cuatro botellas a \$ 55,— flete incluido.*
Es decir una verdadera exclusividad.

*Oferta entregada a domicilio en todo el país.



GREYHER
DISTRIBUCIONES
S. R. L.

A. J. Carranza 2243,
Tel. 771-4211, Capital.

CUPON PERSONAL

Ruego a ustedes me envíen cajas de 4 botellas
de un litro de Whisky M.T.G., exclusivo para los socios
del A. C. A. al precio de \$ 55,— la caja.
Total \$ pagaderos al contado contra entrega.

Nombre _____

Domicilio _____ Dto. _____

Tel. _____ Localidad _____

Pcia. _____ F. C. _____

Firma

CUPON PARA OBSEQUIO

Ruego a ustedes le envíen cajas de 4 botellas
de un litro de Whisky M. T. G., exclusivo para los so-
cios del A. C. A. al precio de \$ 55,— la caja, incluido flete.

Nombre del obsequiado _____

Domicilio _____ Dto. _____

Tel. _____ Localidad _____

Pcia. _____ F. C. _____

Envía:

(su nombre) Señor _____

(ver al dorso) _____
Firma

SEÑOR SOCIO DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO:

**AUXILIO
MECANICO**

**82-6081/89
82-6091/95**



ESTE AVISO LE SERA UTIL.
Guárdelo en su guantera.



Conmutador con
15 líneas
exclusivas
centralizadas
en 2 mesas
de órdenes que
atenderán su
llamado durante
las 24 horas
del día

RECORTAR POR LA LINEA DE PUNTOS

M.T.G.
el Whisky elegido
exclusivamente
para los socios del
Automovil Club
Argentino



En caso de obsequio llene el cupón correspondiente
y adjunte cheque o giro postal a la orden de:
GREYER DISTRIBUCIONES S. R. L.
Asimismo puede retirarlo en nuestras oficinas
o llamar al teléfono 771-4211.

Oferta válida hasta el 31 de diciembre de 1971.

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

Señor Gerente:

GREYER DISTRIBUCIONES S. R. L.

Apartado Especial N° 8
Sucursal N° 25
BUENOS AIRES

EL FRANQUEO
SERA PAGADO
POR EL
DESTINATARIO

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

Señor Gerente:

GREYER DISTRIBUCIONES S. R. L.

Apartado Especial N° 8
Sucursal N° 25
BUENOS AIRES

EL FRANQUEO
SERA PAGADO
POR EL
DESTINATARIO

Mundial Hotel

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

HOTEL DE PRIMERA CATEGORIA CON EL MAXIMO CONFORT

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

Habitaciones con baño privado y teléfono para una persona en habitaciones de una cama chica \$ 15; en sala grande \$ 17; para dos personas \$ 23; para tres \$ 30 y más de tres personas en una sola habitación \$ 9 cada una.

Lauda 20 %.

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



GRAN SALA DE FIESTAS

Extraordinaria - Suntuosa - Confortable

Fechas disponibles

Consulte precios

PEDICUROS

"ASEN" CALZADO

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

Teléfono 38-7039

*Nueva y Primera Pedicura
con baños Higiénicos.*

Pediluvios.

Refrescantes.

Nueva línea de CALZADO ELEGANTE en elastizados para damas y plantillado hecho a mano para hombre.

**Bonificaciones
a todos los
pasajeros del hotel**

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

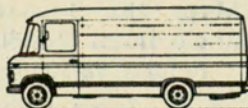


TRANSPORTER L 608 DIESEL

El Transporter L 608 Diesel es "la economía".
Motor Mercedes-Benz OM 314 Diesel, inyección directa, 95 HP, de arranque instantáneo y super económico.
Dos distancias entre ejes, 3.500 mm y 2.950 mm.

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.



FURGÓN:

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.



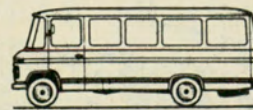
CAJA SEPARADA:

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.

Miembro de ADEFA.



Mercedes-Benz

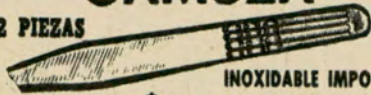
Su buena estrella en todos los caminos.

COMPRE POR MENOR A PRECIO DE MAYOR

JUEGOS DE CUBIERTOS

GAMUZA

102 PIEZAS

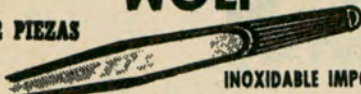


INOXIDABLE IMPORTADO

\$ 260

WOLF

102 PIEZAS



INOXIDABLE IMPORTADO

\$ 210

PLATA LAPPAS

Blanco Lantel



102 PIEZAS

\$ 295

CAROL

102 PIEZAS



INOXIDABLE IMPORTADO

\$ 165

GAMUZA

Mod. EMBAJADOR

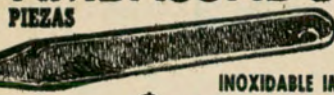


102 PIEZAS

\$ 410

AMBASSADOR

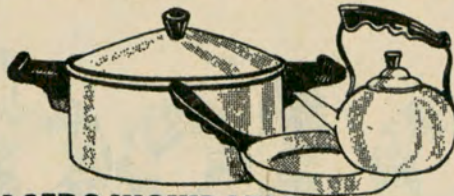
102 PIEZAS



INOXIDABLE IMPORTADO

\$ 119

BATERIA DE COCINA

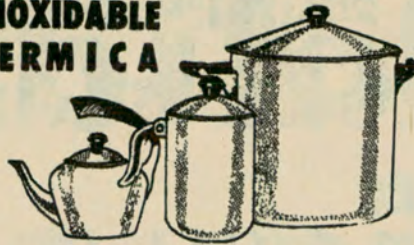


ACERO INOXIDABLE

12 Piezas ^{18/8}

\$ 119

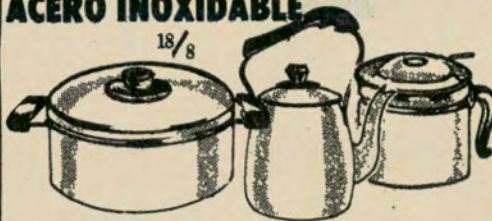
BATERIA DE COCINA INOXIDABLE TERMICA



15 Piezas

\$ 79

BATERIA DE COCINA ACERO INOXIDABLE



15 Piezas

\$ 185

JUEGOS DE PLATOS

PORCELANA **VERBANO**

COMPLETO 12 PERSONAS

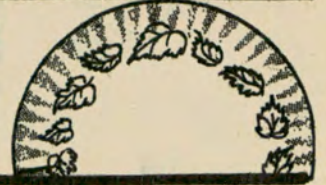
\$ 380



PORCELANA **TSUJI**

COMPLETO 12 PERSONAS

\$ 450



PORCELANA **MARLY**

85 Piezas

\$ 360



Semi-Porcelana **BAVIERA**

COMPLETO 12 PERSONAS

\$ 195



Semi-Porcelana **FESTIVAL**

COMPLETO 12 PERSONAS

\$ 145



SEMIPORCELANA **HARTFORD**

COMPLETO 85 Piezas

\$ 160



JUEGO DE COPAS

74 PIEZAS

TALLADAS A MANO

\$ 89



7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS



172 Piezas
 1 JUEGO PLATOS SEMIPORCELANA
 1 JUEGO LUNCH SEMIPORCELANA
 1 JUEGO DE COPAS TALLADAS
 1 JUEGO DE COPAS WISKY TALLADAS
 1 JUEGO CAFE
 1 JUEGO TE
 1 JUEGO CUBIERTOS INOXIDABLE

\$ 210

JUEGO DE COPAS

74 PIEZAS

TALLADAS A MANO

\$ 210



JUEGO DE COPAS

74 PIEZAS

TALLADAS A MANO.

\$ 145



7 JUEGOS PARA 12 PERSONAS



172 Piezas
 1 JUEGO PLATOS SEMIPORCELANA
 1 JUEGO LUNCH SEMIPORCELANA
 1 JUEGO DE COPAS TALLADAS
 1 JUEGO DE COPAS WISKY TALLADAS
 1 JUEGO CAFE
 1 JUEGO TE
 1 JUEGO CUBIERTOS INOXIDABLE CAROL

\$ 350

JUEGO DE COPAS

74 Piezas

TALLADAS A MANO

\$ 175



T. E. 89-9321
 88-2882

CORRIENTES 2699

CREDITOS

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5% PARA ENBALAJE CONTRA GIRO

UN NUMERO DE ESQUINA A MITAD DE CUADRA

UNICAMENTE A SOCIOS DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES

No todas las naftas son iguales.



Sólo YPF llega a tener 95 octanos en la super y 85 en la común.

Algunas naftas se acercan, pero utilizando más del doble de aditivos por litro.

El aditivo (tetraetilo de plomo) es nocivo para el motor.

Y para la salud de la población.



Pero YPF necesita muchos menos aditivos porque tiene buenas refinerías.

Y la nafta es más pura.

Con más octanos.

Por eso, las demás naftas pueden ser iguales.

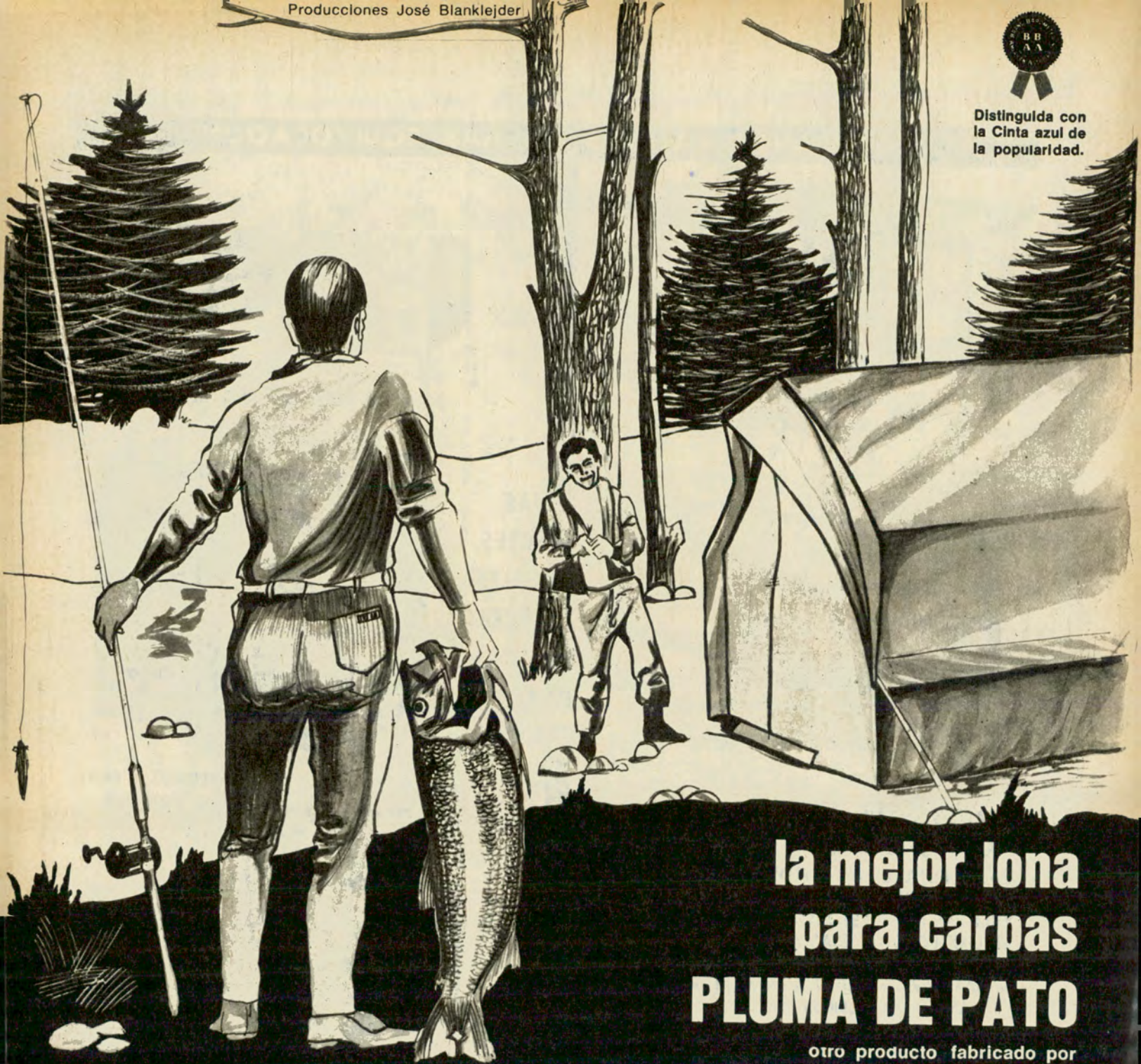
○ casi iguales.

YPF es mejor.

Lo mejor para su coche es lo mejor para el país.



Distinguida con
la Cinta azul de
la popularidad.



la mejor lona para carpas PLUMA DE PATO

otro producto fabricado por
BOLSALONA S.A.

Andrés Lamas 1701 Tel. 58-0051 al 56 Buenos Aires.

DISTRIBUIDORES

CAPITAL FEDERAL

Suc. Vda. de Longobardi, S. R. L. Bolívar 280
Figoli Hnos. S. R. L. Rivadavia 2572
Boitano y Cia. Bmé. Mitre 854
Cia. Lonera Argentina, Montevideo 255
Bernardo Grinstein, Av. Gral. Mosconi 2416

MAR DEL PLATA (Bs. As.)

Labora y Cia., Juan B. Justo 2000
José Moscuza y Cia., Martínez de Hoz 433
Tienda "Los Gallegos" Diag. Pueyrredón y
Belgrano

Vendaval S. C. A., Rivadavia 3036

RESISTENCIA (Chaco)

Dizmeza S.R.L. Ameghino 161

FORMOSA

Florencio Sanchez, J.M. Uriburu 414

BAHÍA BLANCA (Bs. As.)

García Castelo Hnos., Brown 401

CORDOBA (Capital)

Casa Helman SRL, Rivadavia 420

COMODORO RIVADAVIA (Chubut)

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

MENDOZA (Capital)

Edmundo Di Bari, San Juan 1488

PARANA (E. Ríos)

Fabián Del Mestre e Hijos, 25 de Junio 20

EL DORADO (Misiones)

Cooperativa Agrícola El Dorado.

ROSARIO (Santa Fe)

Ortega SCA, San Martín 1233

León Nasatsky, San Luis 1559

SALTA (Capital)

Barquin y Cia. SRL, Alberdi 160

SAN CARLOS DE BARILOCHE (R. N.)

Giménez y Oset SRL, Bmé. Mitre 125

SAN JUAN (Capital)

Angel Ginestar y Cia., 9 de Julio 685

SANTA FE (Capital)

Honorio Valenziano, Rivadavia 3465

SAN MIGUEL DE TUCUMAN (Capital)

Casa Marcantonio SRL, 24 de Setiembre 165

COMPRANDO CALIDAD NO HAY EQUIVOCACION



ESCRITORIOS EN VARIOS
MODELOS Y PARA EJECUTIVOS

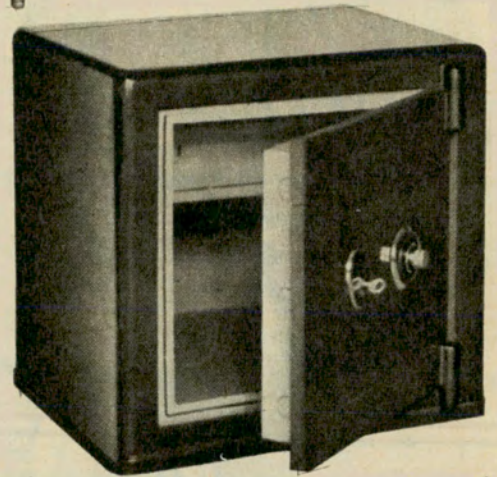


ESCRITORIOS EN VARIOS MODELOS



BIBLIOTECAS EN VARIOS MODELOS

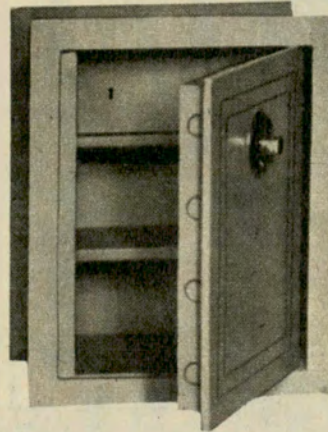
CAJAS
FUERTES,
MUEBLES
DE ACERO,
PUERTAS
PARA
TESOROS



TESOROS Y CAJAS
DE EMPOTRAR

AMUEBLAMIENTO DE CATEGORIA
PARA OFICINAS

CAJAS FUERTES - TESOROS - ARCHIVOS
ESCRITORIOS PARA EJECUTIVOS - SILLONES
PUERTAS PARA TESOROS - SILLAS Y BUTACAS
BIBLIOTECAS - MESAS DIRECTORIO
LAMPARAS - FICHEROS - CENICEROS
MESAS PARA MAQUINAS - MESITAS RATONAS
CANASTOS PAPELEROS
Y MULTIPLES ARTICULOS MAS.



*60 años de prestigio
en el amueblamiento de
empresas*

FABRICANTES

D'Alvia *Hijos*

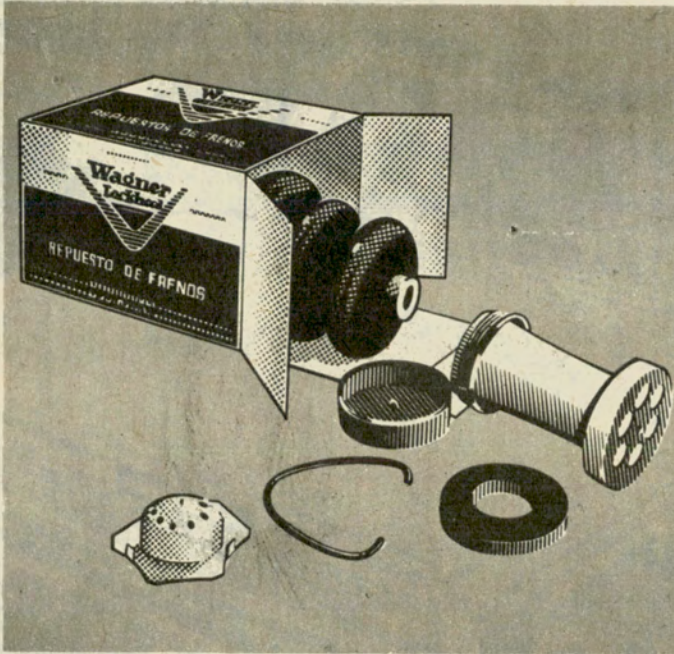
ESTA FIRMA NO TIENE SUCURSALES

CANGALLO 462 T.E. 33-9649 BUENOS AIRES



Como recobrar la potencia de sus frenos:

La seguridad y el buen funcionamiento de la bomba de freno de su automóvil depende de este puñado de pequeñas, pero importantísimas piezas:



- Cubeta primaria
- Cubeta secundaria
- Pistón
- Válvula
- Resorte
- Guardapolvos

Cualquier falla o defecto en estas piezas puede impedir el correcto funcionamiento de la bomba de freno. De allí la importancia de una periódica inspección.

Cuando necesite recobrar la potencia original de fábrica, de sus frenos, exija un Juego de Reparación de la mejor calidad. Exija WAGNER LOCKHEED.

Millones de Kilómetros recorridos por millones de automovilistas en el mundo entero, avalan esta importante decisión.

CONSULTE CON SU MECANICO DE CONFIANZA, PIDALE UNA REVISION PROFESIONAL Y EXIJA WAGNER LOCKHEED.

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

PRESTIGIO MUNDIAL EN FRENO

**Para seguir siendo la mejor pickup argentina,
¿necesitaba esta nueva parrilla?**

No, pero le queda bárbara, ¿se fijó?



Le pusimos parrilla nueva porque tiene sus ventajas: diseño simple, funcional. Y prácticas luces esquineras. Pero lo principal es que la F-100, como siempre, tiene tres opciones de motor: el Econo 6, el Diesel y el V-8. Que, como siempre, tiene doble eje delantero

(Twin I Beam). Y que, como siempre, tiene la sólida construcción que distingue a todos los Ford.



Sí, todo eso es lo principal. Pero le queda tan bien la "cara nueva"...

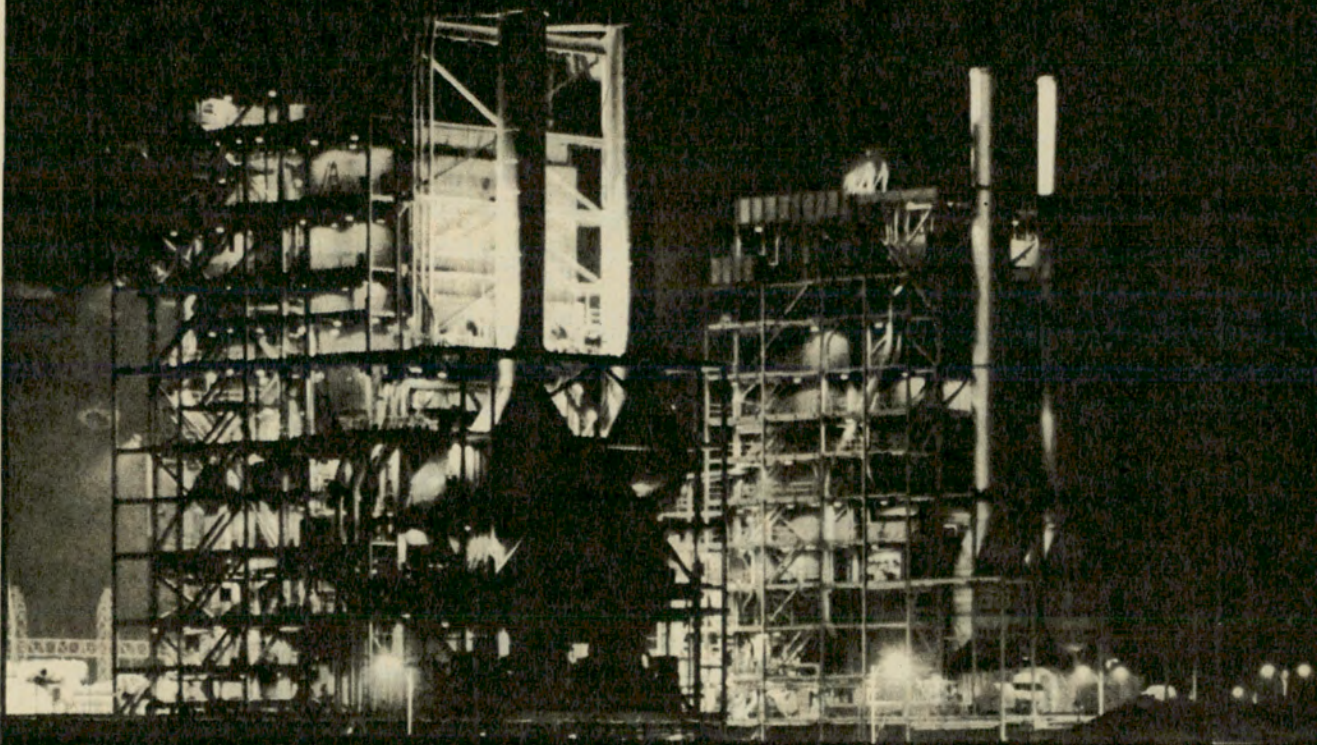
Pickup F-100 "cara nueva"



ARGENTINA PRODUCE

B 364

UN PROGRAMA
DESTINADO A
DESTACAR EL
POTENCIAL
INDUSTRIAL DE
NUESTRO PAIS



conducción y producción: TUKA DE ALVARADO

dirección: César Cavadore

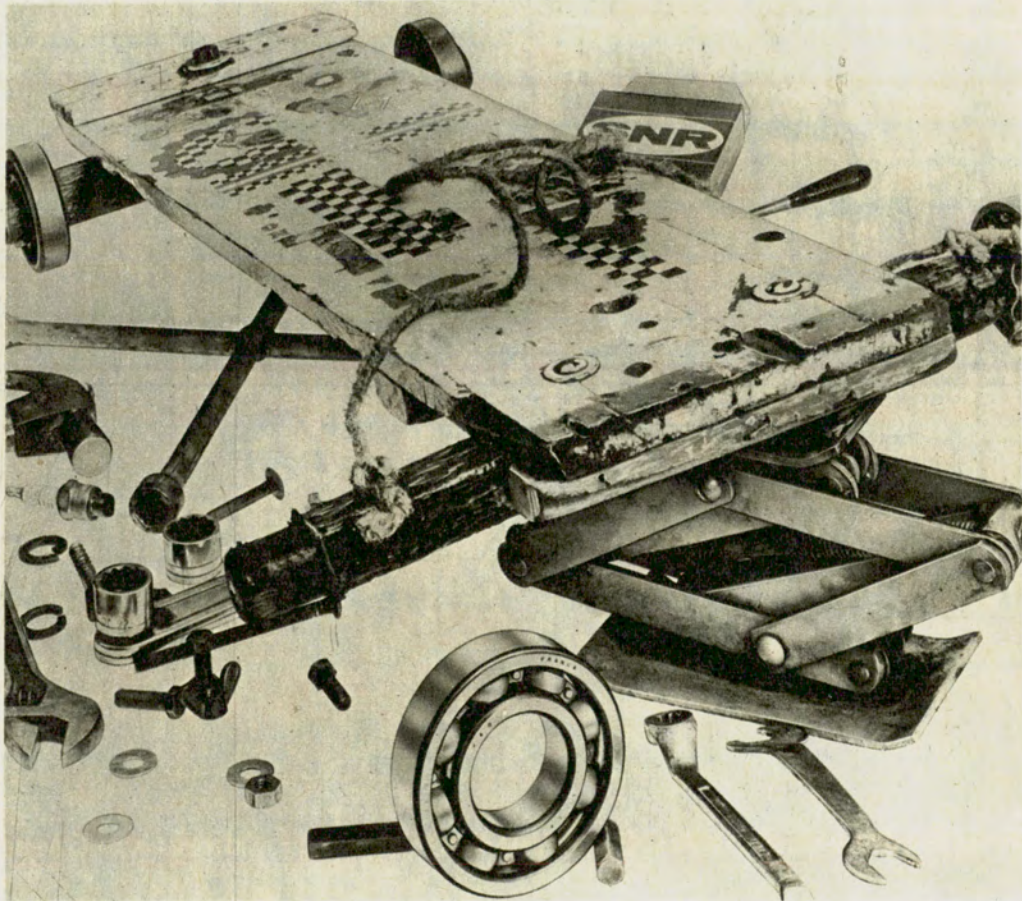


jueves 23.30

CANAL 2-La Plata
y su sistema :

CANAL 8 - 25 DE MAYO
CANAL 5 - LAS FLORES
CANAL 3 - DOLORES

Este taller sabe dejar contento a su cliente.



CAR S. A.

En todos los buenos talleres del mundo se utilizan nuestros rulemanes para brindar el mejor servicio de mantenimiento a todas (o casi todas) las marcas de automóviles... y claro, el cliente muy contento.

Es que, cualquiera sea la marca y modelo del auto (Renault, Citroën, Chrysler, Ford, Chevrolet o Peugeot) hay un ruleman SNR que asegura perfecto funcionamiento.

Adóptelos usted también.

Nuestros distribuidores de todo el país lo asesorarán gustosamente y pondrán a su disposición un amplio stock, que posibilitará la pronta entrega de sus pedidos especiales y urgentes.

RULEMANES



DE ALTA PRECISION

NUESTRA PORTADA

La magia que trasciende del múltiple paisaje de la provincia de Misiones, que como telón de fondo ofrece la magnificencia de las Cataratas del Iguazú, es el polo de atracción de una corriente turística constantemente renovada, durante todo el año.

Para que los socios del Automóvil Club Argentino puedan disponer de comodidades hoteleras en ese hermoso estado de la Mesopotamia, han sido inauguradas cinco hosterías en distintas localidades —Apóstoles, Eldorado, Montecarlo, San Ignacio y San Javier—, cuyas estratégicas ubicaciones cubren un amplio sector de la Provincia.



AÑO XI - N° 59 - JULIO-AGOSTO, 1971

sumario

EDITORIAL , por la Dirección 16	LA FERIA DE SAN PEDRO TELMO , por María Growel 40	ARGENTINA EN EL MUNDO 72	INFORMACIONES DEL RADIO CLUB ARGENTINO 107
NOS ESCRIBEN 20	LA ISLA DE LOS PAJAROS , por Samuel Narosky 43	EL LEGADO DEL PATIN , por Sara Fazio 74	MEDICINA PARA TURISTAS: PSICOLOGIA DEL CONDUCTOR , por Alvaro Aguirre de Carcer 108
LAS CALLES DE BUENOS AIRES , por Gustavo García Saravi 26	LA CHACRA DE LOS MARQUEZ , por Antonio F. Barciela 46	EL TRANSITO EN ROMA , por Sergio Zevi 78	RADIOGRAFIA DE LA ALMEJA , por Abraham Brajlowsky 110
PAISAJES Y POETAS: MENDOZA Y ANTONIO PAGES LARRAYA , por Alberto Garsar 28	HAGA TURISMO CON AUTOCLUB: MISIONES 48	AUTORES Y LIBROS , por M. G. 82	AUTOCLUB INFORMA 118
RASTRILLADAS Y CAMINOS DE LA PAMPA , por Elena Lafontaine 30	TERMAS ARGENTINAS: VILLAVICENCIO 58	LETRA VIVA , por Ulyses 85	UNA CARTA DESDE ESPAÑA 122
LA CIUDAD QUE NO ENVEJECE: PARIS , por Manuel Goldstraj 32	BALCONES SOBRE EL NAHUEL HUAPI , por Marion Arbolave 60	NAUTICA: COCHICO, UNA LAGUNA ADMIRABLE 92	NOTICIAS DE LA FITAC 123
ARTESANOS EN EL PAIS DE LA TIERRA INQUIETA , por Margarita Elichondo 34	EL CORAZON DE ITALIA ESTA EN EL SUR , por Giuseppe Roma 64	LA DINASTIA PORSCHE , por Enrique Escobar Tonazzi 94	EL "FORTUNA" Y SU ULTIMA REGATA TRANSOCEANICA , por Máximo E. Rivero Kelly 124
BOULOGNE-SUR-MER, LA AMURALLADA , por Jimena Saenz 37	TUERQUITAS , por Marta Ortiz 68	IMAGEN DEL PERU , por Gonzalo Fernández Puyó 96	MOTORES EN LA MESOPOTAMIA , por Gilberto J. Riega 128
	SALTOS Y CATARATAS EN MISIONES , por Pedro Eugenio Vidal 70	NOTICULAS 100	NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A. 132
		...Y AQUI NOSOTRAS , por Valentina 102	

REDACCION Y ADMINISTRACION: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 7° 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.



AUTO CLUB

Director

Dr. CESAR C. CARMAN

Presidente del ACA

Comisión Asesora

Presidente

Dr. ROBERTO N. LOBOS

Vicepresidente 2º de la C. D.
del ACA

Esc. ENRIQUE F. GHEZZI

Sr. LINO PALACIO

Sr. ADOLFO LANUS

Comisión Financiera

Presidente

Ing. MARIO L. NEGRI

Vicepresidente 2º Honorario
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. Patricio García

Sr. José Peluso

Sr. Angel J. Zaro

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

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

TIRADA DE ESTA EDICION:

545.000 EJEMPLARES

Precio del ejemplar en la República Argentina \$ 300.- m/n. \$ 3.- (ley 18.188)

EN MARCHA

Una de las características propias de la dinámica del Automóvil Club Argentino es su manifiesta tendencia a preparar las condiciones para su actividad futura a distancia, al mismo tiempo que atiende a las exigencias del presente, a las necesidades inmediatas o previsibles a corto plazo. Así, los planes del A.C.A. siempre contienen un germen de futuro que va madurando sobre la marcha, y consecuentemente su actividad no se atiene a ninguna limitación impuesta por el tiempo o el espacio, aunque estos factores inevitablemente imponen ciertas cautelosas restricciones y obligan a menudo a escoger una entre varias posibilidades. Pero lo importante está en que la norma que rige la política constructiva y servicial de esta Entidad no se detiene en la valla de un orden sucesivo rutinario para cada empresa, sino que avanza hacia sus objetivos abarcando simultáneamente los más próximos y los más distantes, sin descuidar, claro está, como lo exige el buen sentido, el mantenimiento de bases firmes para el desarrollo de su acción y la disponibilidad concreta de los medios necesarios para que los planes no terminen en engañosas pompas de ilusión.

El Automóvil Club Argentino se mueve y actúa de acuerdo con una amplia visión territorial y temporal. Usamos aquí la palabra territorial para calificar el permanente enfoque nacional que da el tono a la obra de la Institución en conjunto, y, por otra parte, esa obra es planeada con una "prospección" —en el sentido de previsión— que desborda la temporalidad de las circunstancias contingentes de cada momento, para proyectarse sobre el porvenir. O sea,

para decirlo en otras palabras: el Automóvil Club Argentino, en su permanente afán de servir a todo el país, mientras resuelve los problemas prácticos de cada hora, se va adelantando al calendario usual y prepara la realización de los esquemas de su acción futura, organizándola en abanico móvil pero firmemente asido.

Todo eso explica que esta Institución haya podido prolongar sus convenios con Yacimientos Petrolíferos Fiscales para extender su vigencia hasta casi exactamente el final de este siglo, y de este milenio, al llevarla hasta el mes de noviembre del año 2000. Es un hecho que muy probablemente no tiene, en el día de hoy, muchos precedentes, si es que existe alguno, en nuestro país. Con inobjectables razones podemos afirmar que se trata de un acto de fe y confianza —por parte de las dos instituciones que han suscrito el documento— en el progreso de la Nación argentina, en la consolidación y el desarrollo de la República en un ambiente de paz, de trabajo y creación.

• • •

Pero aparte de ese sentido trascendente que obviamente tiene el acto anotado, conviene que subrayemos también algunos aspectos singulares implícitos en el convenio suscrito y que, directa o indirectamente, definen la potencialidad y capacidad creadora del Automóvil Club Argentino y arrojan una clara luz sobre el régimen, la consistencia y el ritmo de su actividad.

En primer lugar, cabe señalar que los vastos y costosos planes constructivos —y por lo tanto serviciales—

HACIA EL AÑO 2000

que se prevé en el convenio, o derivan de su estructura, funcionamiento y ejecución, presuponen y consagran un firme y constante apoyo de YPF al Automóvil Club Argentino. Es exacto. Pero también debemos dejar perfectamente en claro que ese apoyo permanente, fundado sobre el consumo exclusivo de los excelentes productos de YPF, no comporta para el Club otra carga que la inherente a su responsabilidad en la ejecución de sus propios planes constructivos. Por otro lado, el convenio ahora vigente con YPF, con su ampliación por un nuevo lapso de 35 años (adviértase que el documento fue firmado precisamente el 28 de julio de 1971, fecha en que se cumplían 35 años de vigencia continua del convenio original básico, suscrito en 1936, como informamos en otro lugar de esta edición), traduce no sólo la confianza que YPF deposita en la capacidad ejecutiva del Automóvil Club Argentino, sino también la evidencia de que el Club está realizando cumplidamente la tarea que se propuso llevar a cabo al servicio del país, es decir, no para su propio beneficio o para apuntalar ventajas legítimas en favor de la gran institución argentina que es YPF, sino en beneficio de la Nación, objetivo esencial que inspira la acción de aquella entidad y la del A.C.A., con exclusión de todo afán lucrativo.

Y por encima de toda otra consideración, ese acuerdo formal extendido hasta el año 2000 certifica que el Club está en marcha sin descanso. Es importante destacar que ese instrumento no significa la iniciación de una tarea, el comienzo de la ejecución de un plan de más o menos

largo alcance, sino que rubrica la continuidad, el éxito comprobado y la multiplicación de un plan sistemático de obras en plena realización a partir de 1960, después de un paréntesis de inactividad, en ese terreno, que abarcó unos quince años. Este es un hecho de singular importancia: en el convenio no se proyecta sobre la base de presupuestos teóricos, de compromisos aleatorios, de posibilidades aprovechables en principio, sino que se abre nuevos horizontes a la ejecución de programas ya vastos de por sí y que están en proceso dinámico y activo de materialización concreta. Y esto también constituye una evidencia de la manera, el ritmo y la eficacia con que el Club cumple su cometido.

...

Se ha señalado alguna vez que la construcción de cierto tipo de obras públicas, caminos o fuentes energéticas, por ejemplo, no solamente es indispensable para servir los requerimientos de una colectividad nacional en marcha, en ascenso y desarrollo, sino que también es eficaz para dar el impulso inicial a ese proceso. En otras palabras: el camino o las fuentes energéticas, para continuar con el mismo ejemplo, no sólo son útiles para satisfacer necesidades de núcleos humanos ya existentes sino que son un instrumento idóneo para crearlos, para favorecer su aparición y desenvolvimiento. Esto es muy importante para países nuevos como el nuestro, donde las distancias y el desierto siguen siendo una de las características de su enorme dimensión.

El Automóvil Club Argentino tiene clara conciencia de esta realidad his-

tórica, geográfica, social y económica argentina. La ha tenido siempre presente al elaborar y realizar sus planes serviciales y constructivos durante estos últimos lustros. Esto explica que su acción se haya manifestado con particular intensidad en lo que es corriente denominar "la periferia" de nuestro país. Porque si es importante la construcción de una estación de servicio o de un motel en un centro urbano en plena actividad, o en sus inmediaciones, es mucho más importante para el porvenir el promover el desarrollo creando las condiciones indispensables para que tal centro urbano pueda aparecer y prosperar, es decir, anticiparse al proceso y establecer un polo de atracción en torno del cual empezarán a actuar las fuerzas que mueven el progreso de las comunidades humanas. Esta es una de las razones que dan un alto sentido nacional a los numerosos convenios que el Club ha celebrado con los gobiernos provinciales, a lo largo de la ruta 40, la arteria nutricia de la dilatada franja cordillerana, o con otros que afrontan similares condiciones geoeconómicas y geopolíticas. En esas regiones de todavía lenta evolución, puede apreciarse mejor toda la importancia de la obra de fomento que realiza esta Institución y que tan expresivamente simboliza su ya clásico emblema, el muñeco que señala el camino al porvenir.

Todo esto corrobora nuestra afirmación inicial: el Automóvil Club Argentino mientras atiende el presente construye para el futuro. Esto explica ese convenio firmado con Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con vigencia operante y activa hasta el año 2000.

LA DIRECCION

AUTORIDADES DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Comisión Directiva

Miembros Honorarios:

VICEPRESIDENTE

Ing. Mario L. Negri

SECRETARIO:

Dr. Walter A. Saborido

Asesores Honorarios:

Sr. Ovidio H. Salgueiro

Sr. Marcos Victorica

Miembros Titulares:

PRESIDENTE:

Dr. César C. Carman

VICEPRESIDENTE 1°:

Sr. Federico Lajud

VICEPRESIDENTE 2°:

Dr. Roberto N. Lobos

SECRETARIO:

Ing. Abel M. Lissarrague

TESORERO:

Cap. de Nav. 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. José M. Canale

Sr. Lucilo del Castillo

Sr. Jorge Eitel Collinet

Dr. Ricardo C. J. Crespo

Sr. Eduardo A. Del Piano

Dr. Marcelo Gowland Acosta

Dr. Baltazar Martínez Briones

Dr. Belisario Moreno Hueyo

Dr. Eduardo A. Ortiz

Sr. Mario Solanas Pacheco

VOCALES SUPLENTE:

Esc. Eduardo Casás

Ing. Roberto A. Cubillo

Ing. Emilio E. J. Ferro

Sr. Alberto E. Lee

Sr. José A. Nazar Anchorena

Dr. Luis Petraglia

Sra. Sara Pradère de Gayán

Esc. Víctor G. Zemborain

Comisión Fiscalizadora

de Cuentas

PRESIDENTE:

Dr. Adolfo M. Díaz

VICEPRESIDENTE:

Sr. Oscar San Miguel

SECRETARIO:

Dr. Rodolfo Roccatagliata

VOCALES TITULARES:

Ing. Mauricio Braun Menéndez

Dr. Iván Ibáñez

VOCALES SUPLENTE:

Dr. Manuel Pérez Taboada

Sr. José María de Monasterio

Sr. Jorge A. Isely

Asamblea de Delegados

PRESIDENTE:

Ing. Eduardo Pous Peña

VICEPRESIDENTE:

Dr. Luis María Zambrano

SECRETARIO:

Sr. Guillermo O. Mirás

PROSECRETARIO:

Dr. Carlos A. Vaquer

Delegados Titulares:

Dr. Ernesto J. Aberg Cobo

Dr. Juan Aguirre Lanari

Gral. Gualterio E. Ahrens

Sr. Héctor Aizpiri

Comodoro Pablo Osvaldo Apella

Dr. Marcelo Aranda

Sr. Alejandro B. Aráoz

Esc. Ernesto Arenaza

Sr. Nicanor J. Arévalo

Sr. José Atín

Dr. Mariano M. Balverde

Esc. Héctor Barbosa Sarmiento

Dr. Esteban Balay García

Sr. Juan Antonio Baudrix

Dr. Juan José Beretervide

Sr. Antonio Bernárdez

Dr. Antonio Benedicto Bianchi

Ing. Carlos T. Bosch

Sr. Asdrúbal Bosio Blosi

Dr. Juan Carlos Brandán

Ing. Enrique Brané

Sr. Arturo C. A. Buxton

Dr. Carlos Alberto Camuyrano

Arq. Fernando L. F. Capilla

Ing. Luis de Carli

Sr. Ricardo Casal

Sr. Alfonso Castellanos Esquíú

Arq. Miguel Ángel Cesari

Sr. Jorge Crotto Posse

Dr. Enrique A. Dacharry

Sr. Jorge A. Defferrari

Dr. Antonio M. Delfino

Dr. Pedro A. Dellepiane

Sr. Carlos Mario Denna

Sr. Roberto Díaz Muñoz

Dr. Héctor G. Doblas

Dr. Félix G. Elizalde

Gral. José Embrioni

Dr. Luis Esparbe

Sr. Carlos Fernández Freire

Dr. Armando Roberto Fiorito

Dr. Horacio Frías Pasman

Sr. Juan Antonio Gaudino

Sr. Juan José Canedo

Dr. Virgilio D. S. Gregorini

Dr. José Grinstein

Dr. Carlos E. Grondona

Sra. Ana María D. de Helguera

Dr. Alejandro von der Heyde

Dr. Alfonso Hourcade

Sr. Antonio F. Isolabella

Esc. Gerardo Iturbe

Ing. Enrique Kirilovsky

Dr. Carlos Khoury Solá

Sr. Adolfo Lanús

Dr. Jorge Lastiri Ruiz

Dr. Alejandro Lastra

Sr. Raúl Lottero

Sr. Ángel Macchi

Dr. Luis N. Magnanini

Sr. Norberto G. Martelli

Sr. Felipe Marvaso

Esc. Juan María Mathet

Dr. Carlos Menéndez Behety

Dr. Juan R. Michans

Dr. Guillermo Moreno Hueyo

Dr. Jorge M. F. Murga

Ing. Bartolomé Naón

Dr. José Noguero Armengol

Ing. Federico Ochoa

Ing. Mariano C. Otamendi

Sr. Luis Alfredo Ottonello

Sr. Hugo Papini

Sr. Secundino Parada

Arq. Raúl G. Pasman

Sra. Elsa Shaw de Pearson

Sr. Hugo Enrique Pigni

Sr. Luis A. Pinto Krámer

Sr. Adolfo Rawski

Ing. Enrique Resnicovsky

Ing. Armando J. Ressler

Dr. Adalberto Reynal O'Connor

Sr. Teodoro A. L. Rigamonti Rappi

Esc. Horacio E. Ringuelet

Dr. Héctor Rodríguez Bidegain

Dr. Luis Rodríguez Irigoyen

Brigadier Mario Romanelli

Sr. Roberto Russo

Dr. Fernando Sabsay

Dr. Rafael Héctor Salegh

Dr. Juan M. Sanguinetti

Sr. Augusto H. Sturla

Sr. Miguel Ángel Tollo

Sr. Francisco Turon

Sr. Alejandro Udaondo

Dr. Ernesto Vales

Dr. Luis A. Vincent Gache

Sra. Julia Carman de Zabala

Dr. Adriano Zappa

Sr. Rodolfo Zuberbühler.

Delegados Suplentes:

Sr. Héctor Alchourron

Dr. José Almeida Huerta

Sr. Duilio Anzisi

Cap. de Corbeta Luis A. Ballesti

Dr. René Barón

Sr. Enrique Boltshausen

Sr. Enrique Boschetti

Rvdo. Padre Rodolfo Bufano

Sr. Rafael Cabal

Dr. Amílcar Cardoso

Sr. Raúl Carman

Sr. Enrique Conlazo

Sra. Elena M. R. de de la Cárcova

Sr. Alberto De Ridder

Sr. Nojem Epelholc

Sr. Héctor M. Freyre

Sr. Oscar A. Gálvez

Sr. José Antonio Garín

Sr. José L. Goenaga

Arq. Antón Gutiérrez y Urquijo

Sr. Egidio Ianella

Sr. Juan Iusfides

Dr. José A. Lazcano

Sr. Salvador López Mansilla

Sr. Rodolfo Maglia

Esc. Francisco J. Oliver

Dr. Carlos Peña Méndez

Sr. Ernesto Pérez Tornquist

Dr. Carlos Pablo Piatti

Dr. Jorge B. Prats

Dr. Ricardo E. Richelet

Sr. Roberto Ripamonti

Dr. Rogelio J. Rivero

Dr. Enrique A. Sabena

Dr. Carlos A. I. Saráchaga

Sra. María Celia Anzoátegui de Schlieper

Sr. Enrique Félix Taurel

Ing. Justo J. de Urquiza Anchorena

Sr. Ernesto Vacarezza

Tribunal de Honor

PRESIDENTE:

Dr. José Canasi

SECRETARIO:

Dr. Enrique J. R. Sojo

VOCALES:

Dr. Ricardo A. Bassi

Dr. Roberto López Novillo

Dr. Ángel Maccarrone

Sr. Ramón J. Santamarina

HISPANIA



genuino

COGNAC

ZAMBAZI 74

UN PRODUCTO DE FRATELLI BRANCA DESTILERIAS

INDUSTRIA ARGENTINA

MEDICINA PARA TURISTAS

Señor Director:

Soy lector asiduo de la revista AUTOCLUB, y ha sido mi intención en más de una oportunidad hacerle llegar mis felicitaciones por esa publicación, que es un excelente medio de difusión de nuestras bellezas y nuestro progreso.

Lo hago ahora con motivo de la lectura del último número, a fin de expresarle la satisfacción de esta Secretaría por el artículo "Medicina para turistas - ¿Qué hacer en casos de traumatismos?" Su utilidad es evidente y el cumplimiento de esos consejos elementales ha de permitir salvar vidas.

Además, la información acerca de la entrega del consultorio rodante al Hospital Calafate, Santa Cruz, pone una vez más de manifiesto el aporte que el Automóvil Club Argentino hace a la comunidad.

Reciba usted mi más cordial saludo.

Dr. H. Rodríguez Castells
Secretario de Estado
de Salud Pública
Ministerio de
Bienestar Social

PROGRESO CON ACEQUIAS

Señor Director:

He leído con mudo interés el comentario "Progreso con Acequias", de la señorita Florencia Aprea Di Masi, y tanto el texto del artículo como las fotos con que se complementa el mismo, me resultan dignos del mejor de los elogios.

Lástima es que la autora del comentario en cuestión haya omitido alguna referencia con respecto al monumento a la cristiandad erigido en el límite de nuestro país con el trasandino, bajo la denominación de Cristo Redentor, que tiene en su base la simbólica leyenda: "Se desmoronarán primero

estas montañas antes que argentinos y chilenos rompan la paz jurada ante Cristo".

Digo que es una lástima la omisión del monumento que se levantó como una indudable expresión de la tradicional amistad que nos une con los chilenos, y que reviste incalculable importancia para la cristiandad.

Espero que mi comentario no suponga una molestia para la señorita Di Masi, y si así fuera le ruego por su prestigioso intermedio solicitarle, en mi nombre, su bondadoso perdón.

Paulino Guevara
Segundo Barrio
de Empleados de Comercio
Godoy Cruz (Mendoza)

FRANCESES EN IGUAZU

Señor Director:

Estas vacaciones de julio a nosotros, que somos franceses, nos sirvieron para conocer el litoral argentino, y en especial las famosas Cataratas del Iguazú. Juntamente con mi esposa e hijos, que son cuatro, nos hemos maravillado con el verde de la selva y la sinfonía del agua. Mariposas de mil colores alegraron nuestros ojos asombrados y nos pareció que ese lugar del mundo realmente es un retazo del paraíso.

Como extranjeros elogiamos esa maravilla de la naturaleza, pero pensamos que es necesario dotar a ese lugar y a Puerto Iguazú de la infraestructura necesaria. La gente que cubre tales distancias para llegar necesita, si es acampante, contar con un camping moderno, con instalaciones sanitarias donde la ducha fría y caliente, y los servicios esenciales hagan que la estadía sea realmente feliz.

Por ahora existe un camping y otro sin habilitar, pero las pequeñas dimensiones del mismo no permiten que en su perímetro se den soluciones a todas las necesidades, ya que son milares los que con automóvil

y carpa realizan su turismo.

Ojalá que una real conciencia tome en cuenta esta apreciación, y la necesidad de que en Foz de Iguazú, Brasil, la ruta de acceso cuente con hoteles, moteles y paradores, que hagan más fácil todo y brinden una imagen diferente.

No queremos finalizar sin antes recordar a una gran institución en Puerto Iguazú, la Policía de la Provincia de Misiones, una entidad que honra a la policía argentina, cuyos hombres, jefes y oficiales nos brindaron su asesoramiento, su cordialidad y su dimensión humana. Es la mejor expresión de una policía, y es también un motivo de orgullo para una provincia. Esta gente nos brindó lugar dentro de sus cuarteles y también la cordialidad sin fronteras de quienes, más allá del uniforme, tienen un corazón abierto y un concepto argentino.

Michel Ruche
Socio N° 484.362
Juan de Garay 1063
Hurlingham (Prov. Bs. As.)

UN EJEMPLO DE SOLIDARIDAD

Señor Director:

En nombre de mi familia y en el mío propio, me permito dirigirme a usted para hacerle llegar nuestro más profundo agradecimiento a esa prestigiosa entidad y en especial a los empleados señor José María Bochatay, matrícula N° 6.707, de esa central, y al encargado y personal de la Estación del A.C.A. de La Quiaca, que en el día 1° de mayo del corriente año, y pese al feriado de la fecha, en forma humana y desinteresada hicieron posible que yo pudiera enterarme del estado desesperante en que se encontraba mi madre y poder así llegar con el tiempo necesario para acompañarla a su última morada.

Gestos de esta naturaleza no fueron nunca comunes y menos aún en la época en que nos toca vivir, por lo que no puedo menos que

poner en su conocimiento tan imitable ejemplo.

Sin otro particular y quedando sumamente agradecido a esa honorable institución, saludo a usted en mi nombre y en el de mi familia, quedando desde ya a sus gratas órdenes.

Ana C. B. de Cruz
Güemes 350/76
La Quiaca (Jujuy)

TEMAS HISTORICOS

Señor Director:

Por el hecho de ser padre de una socia del Automóvil Club Argentino (Rosa Mercedes Galarza), tengo el privilegio de leer la hermosa revista AUTOCLUB. Como historiador y como apasionado lector de todo cuanto lleve el sello de una creación del espíritu, tengo predilección por los temas históricos y literarios, tales como los referidos en los comentarios titulados "Galope histórico" (N° 56) y "Memoria sobre la Pampa y los gauchos" (N° 57).

Saludo a usted muy atentamente.

Pedro Ignacio Galarza
Tucumán 975
(Catamarca)

INTERESANTES INICIATIVAS

Señor Director:

Con motivo de la implantación, por parte de la Municipalidad, de un nuevo tipo de licencia de conductor, en la que se hace constar diversos antecedentes (nombre, apellido, domicilio, firma del titular, clase de vehículo que se autoriza a conducir, categoría, etc.), entiendo muy conveniente registrar en la misma el grupo sanguíneo, como también, si el conductor es alérgico a algún antibiótico, dado que, en casos de accidentes, esta información puede ser de utilidad médica.



sensacional!

KUWAIT

Ira. pintura para autom6viles en aerosol

Por que sabemos que lo que cuesta mucho, debe cuidarse mucho, desde ahora se puede -en poco tiempo, con m6nimo esfuerzo, y **mayor econom6a**- solucionar los deterioros producidos en la pintura de su autom6vil.

Rayaduras, saltaduras, deficiencias causadas por el barro y la humedad, etc., se reparan con **KUWAIT**,

que en envases individuales, y en cajas de **3 unidades**, le brindan la m6xima fidelidad a la pintura original de f6brica.*

GARANTIA DE KUWAIT: envase de gran rendimiento e inalterable a trav6s del tiempo, acabado perfecto y duradero, y gran poder cubritivo y adherencia.

* Primera producci6n destinada a **FIAT - CITROEN y PEUGEOT.**

PINTURA PARA AUTOMOVILES KUWAIT, principal integrante de una amplia l6nea de productos **EN AEROSOL** para coches:

**LUBRICANTE · LUSTRA - AUTOS
LIMPIA CRISTALES
ANTIEMPAÑANTE
BARNIZ TRANSP. SILICONADO**



Cangallo 4466 · Cap. · Tel. 89-8835



Pasando a otro tema, pienso que, además de las señales que avisan la proximidad de una curva en la ruta, sería necesario colocar en el pavimento, aproximadamente a 200 metros, en forma transversal, varias líneas de administrículos (similares a los que aún existen en parte de la avenida Córdoba, que señalizaban la separación de ambas manos de esa arteria antes de unificarse su dirección) que haciendo "ventosa" sobre los neumáticos producen un sonido característico, alertando de esta forma al conductor de dicha alternativa del camino, o bien, a igual distancia, efectuar un "serrucho artificial" con idéntico fin.

Saludo al señor Director muy atte.

Enrique Guereño
 S. P. N° 130.123
 Avellaneda 3765, 5° P.,
 Dpto. "A"
 Capital Federal

UNA ESQUINA PORTEÑA

Señor Director:

En el número 57 de AUTOCLUB, en la página 63, donde se habla de Las Calles de Buenos Aires, la foto cuyo epígrafe indica que se trataría del cruce de las avenidas Entre Ríos y San Juan pertenece, en realidad, al cruce de Entre Ríos con la

avenida Independencia. Al mismo tiempo felicito a usted y a sus colaboradores por el interesante material de la Revista.

Le saluda muy atentamente.

Luis César Previtali

MONUMENTO EN TANDIL

Señor Director:

He leído con mucho interés, en el número 57, el artículo "Tandil: Belleza y Progreso", donde se enumeran todos los lugares dignos de visitar, menos uno. No encuentro mención alguna del Monumento del Libertador, que por su belleza y su ubicación, merece una visita. Supongo que por ser relativamente nuevo no ha sido incluido aún en los folletos de turismo.

Saludo al señor Director muy atentamente.

Heriberto Katz
 S. P. N° 482.627
 F. J. Sarmiento 1478
 Florida (Prov. Bs. As.)

5.000 KILOMETROS

Señor Director:

A mi regreso de un viaje por el interior del país, en el que he recorrido aproximadamente 5.000 kilómetros,

no quiero dejar de hacer llegar por su intermedio a la Institución mis más sinceras felicitaciones por la organización de la misma en lo que concierne a informaciones, parques para descansar, hosterías, etc.

Si bien en otras oportunidades he aprovechado de esas ventajas, recién ahora me decidí escribir y creo que todos debíamos hacer lo mismo, ya que aun cuando consideramos que el Club es de los socios, éstos deben hacer llegar, no sólo críticas, sino las felicitaciones por lo que brinda y en la forma en que se hace.

He estado en Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Catamarca, Tucumán, Salta, Jujuy y La Rioja, y en todas partes la atención prestada es digna de encomio.

En Tucumán, en el Cerro San Javier, la atención prestada a los turistas es simplemente fantástica y como hotel adherido, además, se goza de un descuento notable. Otro tanto en Salta, Jujuy, etc. En Cafayate, la hostería del Automóvil Club Argentino puede competir con los mejores hoteles de los mejores lugares de turismo, tanto por el lugar donde está emplazado, como por las comodidades, instalaciones de primerísima calidad y el personal que la atiende, mereciendo un párrafo especial el matrimonio que tiene a su cargo la administración del mismo, que no descansa

tratando de hacer grata y cómoda la estada en ese lugar, aun cuando sea corta.

No quiero seguir adelante, porque el espacio en esa Revista tampoco lo permitiría, pero quiero dejar asentada una vez más la gratitud mía y de mis acompañantes.

Rodolfo Landín
 Socio Plenario N° 231.194
 Brown 591
 San Isidro

EL A.C.A. EN CHASCOMUS

Señor Director:

El motivo de la presente es poner en vuestro conocimiento, y para que se publique en la Revista AUTOCLUB y a la vez quede como antecedente de cómo fui atendido en una emergencia que me ocurrió a mi regreso de Mar del Plata; por motivo de la lluvia y encontrándose ese tramo muy resbaladizo en el Km 133, Ruta 2, me patiné el coche no pudiendo dominarlo, por lo cual se me fue a la banquina dándose seme vuelta donde había más de un metro de agua. Cuando pude salir del encierro me fui hasta Chascomús en busca de auxilio al A.C.A., donde fui atendido en esa emergencia con prontitud y dedicación. Hasta el punto de darme el señor Díaz un par de zapatos y me-

**COLABORE
 CON SU CLUB**



**CARGUE
 NAFTA
 EN SUS
 DEPENDENCIAS**

El expendio de nafta, habilitado las 24 horas del día en todas las dependencias del país, aún en aquellas ubicadas en zonas de explotación antieconómica o de fomento turístico, requiere un gran esfuerzo económico de la Institución que disminuye las posibilidades de ampliación de otros servicios igualmente importantes.

Esto lógicamente debería ser compensado por una mayor venta.

Es por ello que si no lo hace habitualmente, lo invitamos a que comience a cargar un mínimo de 100 litros mensuales, para facilitar en parte el permanente desarrollo de la red servicial.

días por encontrarse los míos muy mojados, igual que el equipaje. Quiero dejar constancia de mi reconocimiento y agradecimiento al A.C.A. y sus representantes en Chascomús, Sr. Díaz, y sus colaboradores, por sus muchas atenciones en esa oportunidad.

Sin más le saluda atentamente.

Horacio Suppa
S. P. N° 509.129
Paraguay 1955, 3° "F"
Capital

"OBRAS SON AMORES"

Señor Director:

"Obras son amores y no buenas razones", dice un conocido refrán, y esto se pone de manifiesto en la Escuela de Conducción y Tránsito perteneciente al Automóvil Club Argentino.

Hace poco, por iniciativa de mi esposo, gran entusiasta por la obra que realiza dicha Institución, comencé el curso teórico-práctico para aprender a manejar.

Quedé muy conforme, no sólo por los resultados obtenidos sino por ese conjunto de personas que están a cargo de la Escuela y que trabajan en ella. Los profesores de las clases teóricas, que con suma claridad explican los temas y sacian la curiosidad de los alumnos cuando éstos les formulan preguntas; el personal de las oficinas de trámites, siempre dispuestos a informar a los alumnos y solucionarles todos los problemas; los señores instructores, que con su paciencia y buenos modos hacen más fácil el aprendizaje, y las señoritas instructoras que por ser tales ponen una nota simpática en esa gran familia que realmente actúa por verdadera vocación.

Y la nota culminante la ponen los señores instructores que acompañan a los alumnos a rendir el examen final; sólo con dos o tres palabras de aliento infunden a cada aspirante una seguridad necesaria en esos momentos.

Felicito al señor Director de la Escuela, que dirige a ese grupo de gente tan eficaz.

Lo saluda atentamente.

Martha A. de Ruiz
Boyacá 658, Dpto. 9
Capital Federal

MATAFUEGOS EN LOS AUTOMOTORES

Señor Director:

Requiero su atención con el objeto de hacerle llegar algunas sugerencias relativas al uso de matafuegos en los automotores, sugerencias que considero pueden resultar de interés para los lectores de AUTOCLUB.

De acuerdo con los informes técnicos que he recabado y con mi propia experiencia, los matafuegos con carga de anhídrido carbónico se descargan con facilidad por acción del calor: el que irradia el motor y el que eventualmente recibe por exposición a la radiación solar. Dado el uso para el cual se cuenta con ese artefacto (emergencias de incendio o de pinchaduras), es de fundamental importancia asegurarse de que el mismo se encuentra en condiciones apropiadas para su utilización. Por esta razón sugiero las siguientes precauciones:

- 1) Colocar el matafuego en sitios donde la temperatura es poco elevada;
- 2) aislarlo colocándolo dentro de un estuche de amianto o material análogo;
- 3) verificar regularmente que la carga esté completa. Para esto es pertinente tomar nota del peso con y sin carga;
- 4) también es aconsejable utilizar artefactos provistos con válvulas de seguridad.

Agradeciendo la publicación de la presente, saludo a usted muy atentamente.

Jacobo Pochtar
S. P. N° 125.209
Independencia 485
Capital Federal



Cambiando una sola bujía no va a ganar nada.



Porque si una bujía ya cumplió su término de vida útil, las otras también. Pase entonces a retiro el juego completo. Si cambia una sola, los problemas continuarán. Para evitar el arranque lerd, la pérdida de potencia del motor, el

menor rendimiento por litro de nafta, revise las bujías de su coche a los 8.000 km. Y no dude: ganará mucho, si a los 16.000 km. compra otro juego completo de bujías Champion y reemplaza al viejo. Aunque este también sea 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. (entidad organizadora de las 300 MILLAS DE INDIANAPOLIS EN RAFAELA).



CAMBIE SUS BUJIAS CADA 16.000 KM.

B 827



Libertad de elección CON PIONEER

Modelo TP - 60

Autoestéreo. Cartucho de Cinta sinfín 4 u 8 pistas. Salida musical total de 12 vatios. Respuesta de frecuencias 50 a 10.000 Hz. Distorsión armónica menos del 13 % (4 W salida y 1.000 Hz). Dimensiones: 200 mm x 73 mm x 248 mm.

Modelo TP - 80

Autoestéreo. Cartucho de Cinta sinfín de 8 pistas. Salida musical total de 8 vatios. Distorsión armónica menos del 5 %. Respuesta de frecuencias 50 a 10.000 Hz. Dimensiones: 167 mm x 77 mm x 171 mm.

Modelo TP - 20

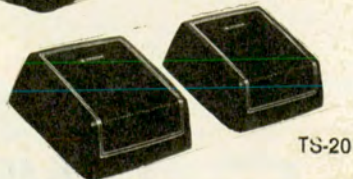
Autoestéreo tipo "Cassette" con salida musical total de 12 vatios. Fácil de instalar. Velocidad de la cinta 4,75 cm/seg. Dimensiones: 180 mm x 66 mm x 196 mm. Respuesta de frecuencias 50 a 10.000 Hz.

Modelo P - 16K

Altavoces de instalación a las portezuelas del coche para un soberbio efecto estereofónico. Dimensiones: 160 mm x 63 mm.

Modelo TS - 20 y TS - 10

Altavoces de instalación trasera. Potencia máxima: 8 y 6 vatios respectivamente. El modelo TS-20 es de mayor tamaño que el TS-10.



PIONEER
PIONEER INTERNATIONAL, INC.
CENTRAL P.O. BOX NO. 1791 TOKYO, JAPAN.

Agente: ELECTRICAL PRODUCTS S.A.
Venezuela 1260, Buenos Aires, Argentina



ESCUELA DE CONDUCCION

Señor Director:

Como asiduas lectoras de la Revista AUTOCLUB, hemos tomado conocimiento de los múltiples actos de solidaridad, rapidez en los auxilios y gestos que honran a los empleados del A.C.A.

Esta vez pudimos constatarlo en forma personal y sentimos la necesidad moral de destacar la eficacia de los procedimientos y la esmerada atención que nos prodigaron en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito.

Como alumnas de la misma, y en nuestro carácter de docentes, nos consideramos capacitadas para valorar las óptimas condiciones didácticas y la psicología que emplean los instructores en sus clases de manejo en la pista, que complementan y materializan los conceptos que, con gran dominio, imparten los profesores en sus clases teóricas.

Si bien por razones de horario sólo tratamos a un reducido núcleo, queremos evidenciar que quienes lo integran, por su espíritu de colaboración y su indiscutible capacidad, son dignos representantes de esa prestigiosa Institución.

Abusando de su amabilidad, le rogamos haga presente nuestro reconocimiento y gratitud a los señores Juan Oriolo, Graciela de Bertucci y Roberto Campo, quienes en todo momento se mostraron accesibles a cualquier solicitud, reclamo o información, salvando escollos con inteligencia y permanente buena disposición.

Agradecidas por la atención dispensada, saludamos al señor Director quedando a sus gratas órdenes.

María Angélica L. de
Imboden
C. I. N° 5.709.864
Pacheco de Melo 2970, 2° C
Capital Federal

Ana María Imboden
C. I. N° 3.829.776
Larrea 929, 1° "C"
Capital Federal

ESTACION HIDROBIOLOGICA

Señor Director:

Con cierta sorpresa he leído la nota titulada "Chascomús: Atractivo Centro Turístico" (AUTOCLUB N° 55, pág. 42-47). Si bien la parte concerniente a pesca no contiene afirmaciones o errores mayores, la leyenda de la fotografía de página 45 está totalmente fuera de lugar. Dice: "Sede Central de la Estación Hidrobiológica de Chascomús. En la actualidad no cumple la función para la que fue creada".

La citada Estación Hidrobiológica, que depende directamente de la Dirección de Recursos Pesqueros de la Provincia de Buenos Aires, además de proseguir la función para la que fue inicialmente creada, sirve desde 1965 como centro de apoyo de una amplia serie de investigaciones técnico-científicas concernientes a las aguas superficiales de la Pampasia, particularmente de la Pampa deprimida. Esos programas de trabajo han dado origen a doce gruesos volúmenes, conocidos por hidrobiólogos o limnólogos del país y del extranjero, en edición mimeografiada, y a varias publicaciones aparecidas en Notas del Museo de La Plata, Physis, Comunicaciones Científicas de la Provincia de Buenos Aires, Acta Zoológica Lilloana, Biologie de l'Amerique Australe, etc. Los programas de investigación se prosiguen realizando en coordinación con el Instituto de Limnología de la Universidad Nacional de La Plata; han sido aceptados en el Programa Argentino adherido al International Biological Programme, discutidos y difundidos a nivel científico en la Primera Reunión Latinoamericana de Limnólogos (Santa Fe 1968) y en el Primer Congreso Argentino de Zoología (noviembre 1968, Tucumán).

Es decir, que la Estación Hidrobiológica de Chascomús, en estos momentos en refacción demorada por 12

años, si bien cuenta con personal dedicado principalmente a la reproducción artificial del pejerrey (*Basillitichys bonariensis*) es utilizada por técnicos propios y otros del Museo de La Plata (Instituto de Limnología), para trabajos coordinados cuya dirección científica ejerza. La piscicultura no se ha interrumpido nunca, pero ahora la investigación básica vinculada a la ecología de peces útiles de Chascomús y otras lagunas ha llegado a un excelente nivel, que permite administrar las aguas fiscales con indiscutida racionalidad.

Me es grato saludarlo con mi más atenta consideración.

Dr. Raúl A. Ringuet
Director de Recursos
Pesqueros - Ministerio de
Asuntos Agrarios
Pcia. de Bs. As.

N. de la D.: Hacemos la salvedad de que en el epigrafe de referencia se ha querido señalar que la sede central de la Estación Hidrobiológica de Chascomús no puede cumplir actualmente sus funciones, a satisfacción de sus autoridades y del público, porque debe ser objeto de algunas reparaciones o modificaciones. Agradecemos al Dr. Raúl A. Ringuet la oportunidad que nos brinda para hacer esta aclaración.

ANIVERSARIO

Señor Director:

Me complazco en dirigirme a usted para felicitarlo por el número aniversario de su revista, que encuentro excepcional dentro de la muy elevada calidad que distingue a esa publicación. AUTOCLUB contiene toda la información que pueda necesitar el automovilista y un rico material cultural, que no necesita recurrir a la foto pseudo artística o al artículo pseudo-científico, como hacen otras publicaciones, para llamar la atención del lector.

Lo saluda muy atentamente.

Myriam de la Riestra
Libertad 976, 4º J
Capital Federal

¿EXCESO DE VELOCIDAD?

Señor Director:

Le pido la publicación de esta carta en nombre de muchas mujeres que viajamos solas, con nuestras madres, hijas, primas, etc., a las cuales se las debiera proteger y considerar, por lo mismo que somos "mujeres". Y voy a mi caso.

Leyendo AUTOCLUB, me entero de lo acontecido a Ernesto Sábato, exactamente en el mismo lugar donde, rara casualidad, me pasó a mí.

San Pedro, provincia de Bs. Aires —Ruta 9—, San Justo. Cruzaba el puente, atenta siempre a todas las indicaciones de los carteles, cuando veo a un policía que me hace señas para detenerme, freno con suavidad, porque venía a poca velocidad, tratándose del cruce de un puente; me pide el registro, me lo retiene y me invita a bajar para ver unos autos destrozados, que allí estaban para escarmiento.

Entonces advierto que me llaman de una oficina y ante mi sorpresa me multan por "exceso de velocidad": 2.200 pesos (debo declarar que el exceso de velocidad no pasaría de 40 a 45 kilómetros). Uno de ellos me entrega una boleta por \$ 2.000 y los \$ 200 restantes para estampillas. Exijo ponga el estampillado, a lo que se niega por no tenerlas, le pido un recibo, me lo da, pero debo esperar dos horas.

A esta burla e injusticia debo agregar la falta de respeto a una de mis parientes, señora de 70 años, a la cual se le contestó "cállese la boca" al pretender defendernos. El resto del viaje prosiguió, pero con amargura que se acentuaba más y más a medida que iba observando gravísimas faltas de otros automovilistas, como cruzar un pueblo a 80 kilómetros por hora.

Saludo a usted con toda mi consideración.

Rosalía Gazzaniga
S. P. N° 519.602
Macías 424 - Adrogué

A los socios del A.C.A. para sus enfermos

CASOS AGUDOS DE VEJEZ



En la actualidad no existe en el país, ningún sanatorio, pensionado o casa de reposo, que pueda resolver la atención integral del enfermo crónico (decrépito) de cualquier edad y sexo, dentro de responsabilidad profesional y con las técnicas europeas. Por eso, los servicios asistenciales de SEGBA, MINISTERIO DE MARINA Y EJERCITO, nos han contratado para la atención y recuperación parcial del enfermo "crónico".

La RESIDENCIA GERIATRICA PRIVADA "SAN FERNANDO", es el único establecimiento del país, organizado a tal efecto.

Casi todos los Sanatorios y Hospitales privados, no bien diagnostican a un enfermo "crónico", lo transfieren a nuestra Residencia, para no privarlo de cuidados especializados, durante las 24 horas del día.

Se realizan atenciones integrales, en pabellones separados de:

ARTERIOESCLEROTICOS, desubicados en tiempo y espacio.

DEMENTES SENILES, pacíficos o agresivos.

PROBLEMAS DE CONDUCTA con falta de control fecal y urinario.

CANCEROSOS de cualquier grado (operados o inoperables).

HEMIPLEJICOS, recuperables parcialmente o post-trados.

En caso de enfermos agresivos, disponemos de personal idóneo y medios propios para traerlos desde cualquier punto del país.

El edificio con capacidad para 150 internados, está rodeado de 8.000 m² de parque. Capilla, Laborterapia y lavadero mecánico propio.

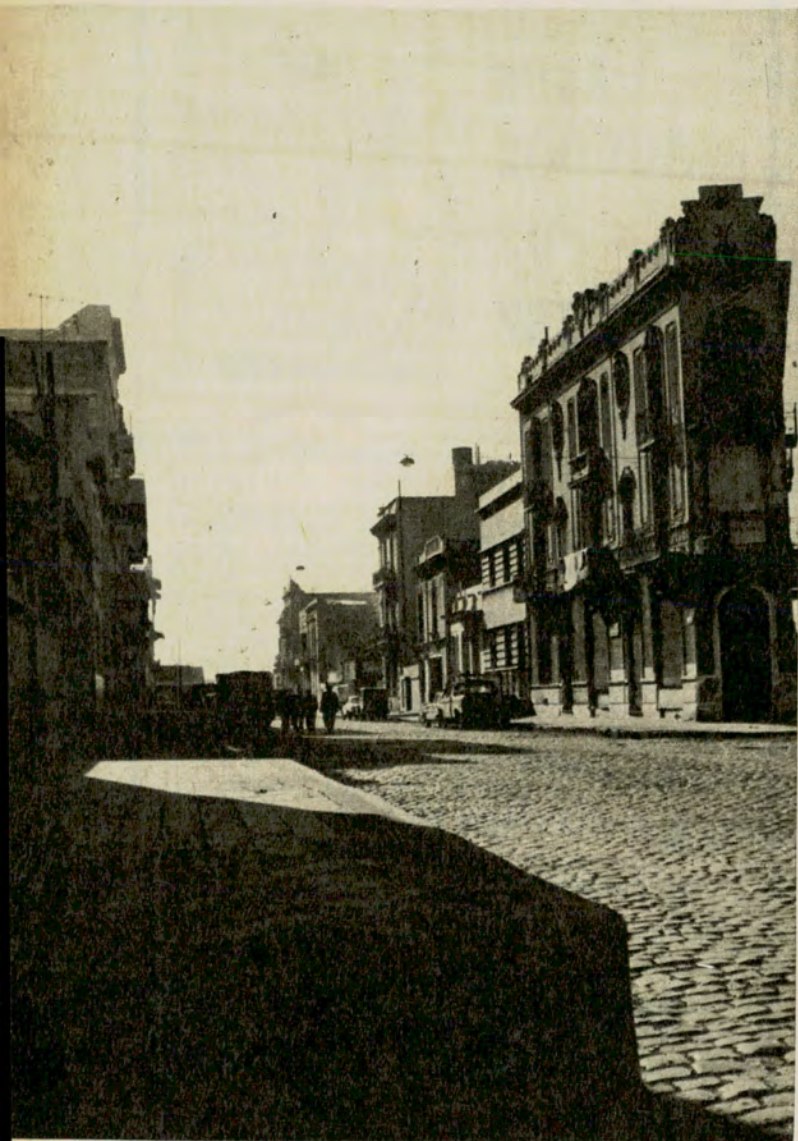
Ofrecemos a los socios del A.C.A. nuestro establecimiento, con honorarios accesibles como si estuviésemos contratados.

Socios de Capital, Gran Buenos Aires e interior del país: **SACRIFIQUEN SU COMODIDAD** (una vez por semana), en beneficio total y exclusivo de su pariente "crónico", pero internado en un lugar digno de un ser "humano" que debe sentirse persona atendida, aunque no razone como tal.

La tarifa oscila entre los 600 y 800 pesos ley mensuales, todo incluido, excepto medicamentos.

RESIDENCIA GERIATRICA PRIVADA
"SAN FERNANDO"
Consultas: todos los días, de 15 a 20 horas
DEL ARCA 608 Tel. 744-3961
SAN FERNANDO

AGUSTIN CAFFARENA

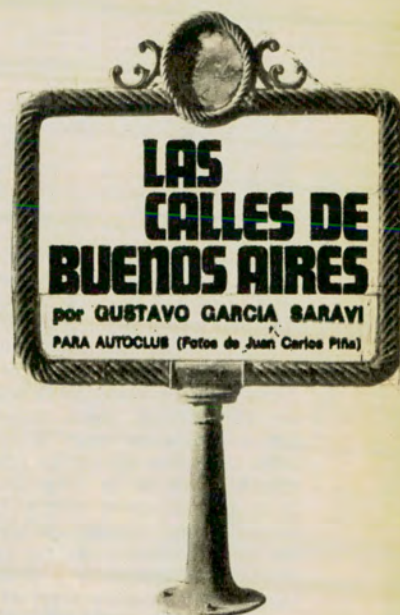


En el centro de nuestro más típico auto turismo.

No sé si hacía mucho o poco tiempo que no andábamos por la boca de la Boca ¡Pero qué diablos! Los misterios de Quinquela y Filliberto, las casas de zinc (probablemente reales sólo en las acuarelas e imaginadas en la realidad), el ya confuso olor del río que, sin duda, apenas es un riachuelo, siguen siendo colores y verdades que nos conducen, como en una espiral, al centro de nuestro más típico auto turismo. *Típico*, se entiende, con la ya aceptada y muy aceptable tipicidad italiana que nos caracteriza.

Un poeta español y marinerero escribió estas líneas mirando la costa de Buenos Aires. Mirándola y pensándola, que por lo común, en poesía, es muchísimo más lo que se piensa que lo que verdaderamente se contempla:

...Voy a decirte ahora que
[eres amigo mio,
que nunca vi en mi vida
[más barcos en un río,
y por las mil botellas que
[cantan en los bares,
te juro que algún día te
[tragarás los mares.
Río, cuando pareces, de
[pronto, una llanura,
yo a caballo quisiera
[correrte a la ventura.
¿Y sabes lo que pienso y
[que además te digo?
Que por sembrarte de olas
[te sembraron de trigo.
No ignoro que los barcos
[que a ti vienen se van
como panaderías marítimas
[de pan.



Y así a tu corazón de narina
[las naciones
lo ven cantar por dársenas,
[muelles y malecones.
Río, pídiera al tiempo la rara
[maravilla
de concederme un canto más
[largo que tu orilla.
¿Pero quién tiene tiempo de
cantar en la tierra
si en el mar de la paz van
[los barcos de guerra?
No pienses ni un momento
[que hoy te haya olvidado
por tu río, ciudad. En tu
[honor lo he cantado.

¿Caminaba, acaso, por Agustín Caffarena? No. Absolutamente no. Pero un poema (como una última violeta) ya no es de nadie y uno los coloca donde quiere. En una calle arrabalera y olvidada. O en el orgullo de una solapa.

Agustin Caffarena, en la boca de la Boca. Una improvisada cancha de fútbol y el confuso olor del río.



OLLEROS



Arriba.
En Belgrano
aún
podemos
ver "casas
de las de
antes".

Centro.
La calle
es la
prolonga-
ción de
sus
parques...

Abajo.
Olleros: en
ella
podemos
imaginar
castillos o
palacios...



Y tampoco sé si hacía mucho o poco tiempo que no caminábamos por Belgrano. Pero no importa. Este es un barrio del que uno no se va nunca, como la memoria de sus árboles. La memoria, desgraciadamente, sólo el recuerdo de sus arboledas. Porque los árboles sí que se van, igual que antiguos tíos silenciosos.

Ulyses Petit de Murat nos ayuda en una especie de protesta: "El bajo bravo, de peones de «stud» y relampagueantes cuchilleros, subsistió hasta cerca de 1940. De la etapa, mezclada con nuevas casas de departamentos, quedan algunos patios, ciertas viejas puertecitas, agobiadas. No lo están menos las casas de dos pisos que persisten en la parte central. Las quintas fueron amputadas en sucesivos fraccionamientos. En la parte alta, por los lados del «Belgrano Athletic», se mantiene más el tono reposado y residencial. Arrasado el arriate central doblemente arbolado, Cabildo escindió el barrio como cualquier vía blanca de Texas..."

Y luego agrega otros párrafos que ya son historia: "Usemos esa frágil máquina del tiempo, quizás la única posible, de la imaginación y el recuerdo. Si nos alejamos mucho (mucho en América son ochenta o noventa años), Belgrano es un municipio alejado de la ciudad, a la que se comunica por el peligroso camino de «Las cañitas», hoy abigarrada calle Luis María Campos. El señor José Hernández tiene allí una quinta, cuya entrada alcanza para lo que en la actualidad nombramos calle Federico Lacroze. Sus terrenos, asomados a la barranca, terminan en la actual basilica y convento de los benedictinos, una de las más bellas construcciones del barrio..."

La cómoda y confesada comodidad del plágio (tan provechoso y aceptado entre nuestros ensayistas de la realidad nacional, por ejemplo, que continúan robando en bloque a Martínez Estra-

da) nos ayuda a seguir con Ulyses: "Las calles, en suma, eran un poco la prolongación de esos parques. Por eso no era extraño ver divagar la silueta oscura y altiva de Enrique Larreta por los alrededores de sus jardines, barrio adentro, a la hora en que su capa castellana se llevaba bien con la llegada de la noche. Nos asombraba comprobar que el autor de «La gloria de don Ramiro» era un hombre de carne y hueso. Parecía apenas cierto su leve saludo amable, como una inesperada animación del retrato que le había hecho Zuloaga, con Avila de los Caballeros a lo lejos..."

Mientras Penélope teje laboriosa y paciente, Ulyses nos da una última mano: "Enclavada en el estudio de mi vieja casa de Belgrano, yo me digo que es puro asombro, vericuesto apenas discernible, el haber vivido tanto para que en mi mente se superpongan, con ternura sin límite, tantos Belgranos. Será como en el hombre viejo, donde juega, alternativamente, un niño increíble, un joven radiante, la tensa madurez y un amontonamiento de años que traen el recuerdo de la sentencia inapelable de don Francisco de Quevedo, implícita en su cruel definición: «El tiempo es enemigo que mata huyendo»".

Pero escribamos al fin algo que nos pertenezca. Pues bien. Olleros (hacia el lado del río y la avenida del Libertador) nos hace recordar a la vieja Las Heras, con sus viejos árboles y su vieja rambla y sus casas viejas, generosas de frentes y loteadas. Con un poco de imaginación, además, podemos adivinar castillos o palacios, y con cierta paciencia descubrir (como novísimos Ameghinos) chalets, petit-hoteles, mansiones "de las de antes". No nos gusta, en cambio, del otro lado de Cabildo, por dos razones. Primero: porque es contramano. Segundo: porque es fea y no tiene ramajes, señorío, chalecos, perros finos, dulzuras y llorados ayer. ♠



MENDOZA Y ANTONIO

*El poeta entra
casi con
alegría en los
antiguos
territorios de su
niñez.
Una geografía
entrañable.*



Pudieron ser, quizá, para alegorizar y ensalzar el panorama mendocino, Alfredo Bufano o Américo Cali, entre otros de los muchos que han cantado la tierra de Godoy Cruz, el Ejército de los Andes y las Damas que, hace un siglo y medio, comprendieron lo que significaban la libertad y las altas banderas. O la significación del sol, los cantos, las acequias, los colores, el vino, si optamos por el paisaje y las geografías, en vez de la historia y sus solemnidades:

Bufano o Ramponi o Cali, declamos. Pero elegimos por ahora a Pagés Larraya, para incluir un nombre habitualmente no considerado como característico de aquella provincia. Y creemos que bien se lo merece, sobre todo después de la publicación de *Canto llano*, recopilación de memorias, infancias, lugares, cariños, definitivamente cuyanos. El poeta (o excelente ensayista o dramaturgo) entra casi con alegría en los antiguos territorios de su niñez, de las veladas fotografías, de las piedras familiares y de los cerros. Y a hacerlo, según se debe, penetra con amor y resplandores, más allá de la simple epidermis de unas chacras y un determinado tiempo de recuerdos: ahonda, como una espada-arado, en la propia profundidad de la República. A través, eso sí, de Mendoza y sus circunstancias.

En *El olor del tomillo*, por ejemplo, dice:

*... porque las palabras
no son olores ni sabores
ni los pueden crear
porque las palabras sólo
[sirven*

*para recordar el tomillo
y ni siquiera se parecen
a esas acuarelas escolares
con olor de tomillo
que ahora veo
colgadas
en un rancho de mi tierra*

Afirmación de sus verdades provincianas, de su pequeño orgullo, de un campo especial y una tarde cualquiera, muertos y vivos detrás de sus ojos, y las más hermosas seguridades. Las mismas que le hacen mencionar a *La sandía*:

*... la recogí del campo
y sentí su peso alegre
sobre el brazo
y la puse a la sombra...
o a la Uva verde:*

*... primicia del racimo
y alzaba entonces la mano
y cortaba un grano
un grano o dos digamos
y llenaba mi boca
su sabor fresco
con viñedos
zanjones
y tormentas
un antiguo sabor
que vino con mis abuelos
y los sarmientos
guardan en sus venas
un sabor no maduro
por hacer todavía
lleno de pecado
y aire nuevo.*

Como para que no haya duda del sentido de su libro —su sentido sentido—, Pagés Larraya transcribe un fragmento de la carta que le enviara en 1907 Miguel de Unamuno a Rubén Darío, cuando Freud y algunos de sus fantasmas de la dudosa inocencia aún no habían aparecido: "Yo he creído siempre que el poeta es quien conserva siempre eterna niñez —no sólo ya su juventud— en su espíritu. Des-

"... a la Tierra Mojada con Hinojo Recién Cortado, Fresco Hinojo de Carnavales"

por ALBERTO GARSAR

PARA AUTOCLUB

*confío de los hombres que
no lleven a flor de alma los
recuerdos de su infancia..."*
O sea, indirectamente, Mendoza, la clara, la irremplazable, la tierna.

El olvidado *Hinojo* también aparece en sus poemas, con una "lengua despojada, colorida, a veces próxima al canto; en no pocas ocasiones, fiel a las asociaciones del niño; lengua que así se ajusta a los seres, imágenes y sueños recreados..." como lo expresa su comentarista Hugo Rodríguez Alcalá, de la Universidad de California:

*Con agua de zanjones
sofocaban
el polvo arrebatado
de la plaza
y cubrían después
a la tierra mojada
con hinojo recién cortado
fresco hinojo de carnavales
no hinojo de potrero*

*sino de fantasía
hinojo luminoso
como las lentejuelas del
[disfráz
mezcladas a verdes pomos
guirnaldas atrevidas
y bombitas de chaya
y ruidos de matracas...*

Pudiera ser —casi estamos seguros— que el nombre de su provincia no figure escrito en ninguna de sus composiciones, del mismo modo que el de la amada se diluye por lo común en las ponderaciones, azules y melancólicas, de sus estrofas más memorables. Tal vez se deba a un inconsciente afán de universalidad —semi-obligatorio en el Arte, al menos hasta hace unos lustros— que, curiosamente y después de serlo, retoma su condición de poesía mendocina o, mejor dicho, poesía que sucede en aquella zona de la hermosura y los Andes.

PAGES LARRAYA



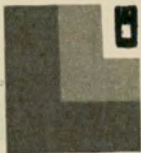
La tradicional fiesta de la Vendimia. Alegría y color.

Naturalmente, no podían faltar las acequias. Ni nada del resto: los padres, los abuelos, las tías provincianas, el teru teru, las guitarras, las torcazas, los boliches, los arroyos, las alpargatas, los sulkis, los zainos, las cuecas. Todo. Todos los vocablos con los que se arma aquella geografía.

He aquí las mencionadas acequias:

De las montañas a los
[tajamares y zanjones
y por venas menores y más
[chicas
el agua llegaba a las acequias
y en las acequias mojábamos
[los pies
o tirábamos piedras
o mirábamos la silla de la
[abuela
tan cerca de la acequia
y veíamos caer las gotas de
[la lluvia
y pensábamos
si era o no era
la misma agua
la que cantaba en las
[acequias
pero era más delgada
más íntima
más entregada y sola
que el agua de los ríos...

Antonio Pagés Larraya ha vuelto con versos a su tierra. Y sin que él se dé cuenta, para nuestro bien, nos ha llevado a nosotros. ♣



club el libro del mes

Solicito folletos explicativos

Nombre y Apellido _____

Domicilio _____

Localidad _____

club el libro del mes

luzuriaga 38

buenos aires

El club el libro del mes tiene por finalidad poner en sus manos los mejores libros que se publican en sus ediciones originales. Suman miles las personas que desean leer, o seguir de alguna manera el movimiento literario, pero no tienen la oportunidad ni el tiempo para elegir el material de lectura. Sin embargo, desean estar al día, conocer la novela o el libro de moda, el mejor, el que más se vende, el **best-seller** comentado.

No importa que usted viva en el otro extremo del país, hasta allí, sin pago alguno anticipado, sin gastos de embalaje, franqueo ni envío, los socios del club el libro del mes irán recibiendo los libros seleccionados, creando y manteniendo al día una gran biblioteca.

El importe es estrictamente el precio neto de los libros, sin recargo alguno.

ALGUNAS DE LAS SELECCIONES YA OFRECIDAS:

Love Story - Erich Segal; *Un bolsillo lleno de vodka* - A. J. Cronin; *Los "tapes" de Anderson* - Lawrence Sanders; *Escándalos y soledades* - Beatriz Guido; *El prisionero* - Erico Verissimo; *La segunda muerte de Ramón Mercader* - Jorge Semprún; *Papillon* - Henri Charrière; *Entre mis veinte y treinta años* - Silvina Bullrich; *Parque de diversiones* - Marco Denevi; *Aeropuerto* - Arthur Hailey; *El avión presidencial ha desaparecido* - Robert Serling.

RASTRILLADAS Y CAMINOS DE LA PAMPA

por ELENA LAFONTAINE

PARA AUTOCLUB

Neuquén: un camino que ha sido trazado sobre una vieja rastrillada. Internarse en esos páramos era antaño

**Rutas del desierto
abiertas por los
indios y los
conquistadores:
se iban formando
sobre los surcos
anchos y profundos
que dejaban a su
paso las tropillas.
Las aguadas eran
hitos fundamentales
en el trazado
de los caminos.**

**A partir de Bahía
Blanca, internarse
en esas zonas del
Sur era muy difícil.**

**Los pioneros
de la región. Una
verdadera epopeya.**

En la carta sin hitos de la pampa, antes que la ruta fue el camino, y anterior a éste, la huella y la rastrillada.

Los primeros conquistadores españoles siguieron el rumbo trazado por esta última, única vía abierta en el suelo virgen del país recién hollado. Auténticos caminos de la pampa, las rastrilladas eran los surcos anchos y profundos que dejaban los indios en sus itinerarios trashumantes. Generalmente se bifurcaban en varios ramales que conducían a los distintos adueros, situados a veces a cientos de kilómetros entre sí.

En la mitad de la tercera década del siglo XIX, cuando el gran cacique Calfucurá invadió las tierras de los vóroanos, oriundos como él de Chile, lo hizo por el mismo camino que habían transitado aquéllos antes de instalarse en Salinas Grandes.

Esa gran rastrillada que nacía en el país trasandino y penetraba en el nuestro por los históricos pasos de Pino Hachado o de Mamuil Ma-



Rahueco: tapera en una vieja estancia (arriba). Ciudad de Neuquén: la gran rastrillada atravesaba la provincia por el Sur (abajo).





una verdadera aventura.



Laguna del Monte, en Guaminí. Un lugar de encuentros.

lal, era la rastrillada secular que, atravesando el sur de la provincia de Neuquén, se internaba en Río Negro y después de tocar Choele Choele, vadeaba el Colorado a la altura del paso Chocorí y penetraba por el sur a la provincia de Buenos Aires. Aquí subía hasta las inmediaciones de Bahía Blanca, para después tocar o soslayar los puntos de Pigüé, Carhué, Guaminí y Leuvucó. En este último se establecía el nudo central de las rastrilladas indígenas, cuyos distintos ramales alcanzaban las tolderías de Llanquetruz, de Painé, de Catriel el viejo, de Cachul, y llegaban a las inmediaciones de las zonas defensivas.

De Salinas Grandes, indiscutida capital de la Confederación indígena que agrupaba a los pueblos pampas durante el cacicazgo del gran Calfucurá, partía, entre otras más pequeñas, la importante rastrillada que avanzaba por La Pampa hasta las inmediaciones de lo que es hoy General Acha, se detenía en la laguna de Urre Lauquen, vadeaba el Colorado y se unía en Chelforó, punto de parada del malón y cementerio de cautivos, a la otra rastrillada que, por el S. E., pasaba Choele Choele hasta llegar a Patagones; y por el O., tocaba las nacientes del Río Agrío para perderse tras los contrafuertes de la cordillera.

El tránsito continuo que realizaban los indios de las distintas tribus para consultar al jefe supremo del desierto, el ladino y astuto Calfucurá, y establecer con él tratados comerciales y políticos, aumentaba periódicamente los pequeños ramales; hasta convertir el suelo de la pampa en una red de caminos secundarios que desorientaban al más baquiano.

ORIGEN DE ALGUNAS CARRETERAS

La gran rastrillada que entraba por el paso de Pino Hachado y seccionaba el país con un gran tajo que iba de Oeste a Este, era la preferida por los indios en sus vandálicos asaltos a los campos bonaerenses, los más azotados por los malones debido a su riqueza incalculable de vacunos y yeguarizos. Dichos malones tenían generalmente su estación terminal en las localidades del

sur de Chile: Chillán, Concepción, Los Angeles, Temuco, donde dejaban su rico botín de hacienda y cautivos. Este tráfico ilícito, pero siempre próspero, que se hizo desde época inmemorial, fue el que trazó, con surcos de lágrimas y sangre, los primitivos caminos del sur. De ahí que a esta secular rastrillada se la llamara con propiedad: "Camino de los Chilenos".

Todas estas rutas del desierto contemplaban, sin duda, la primera necesidad del viajero, pues seguían casi siempre la línea de las agüadas. Muchas de nuestras carreteras actuales, y también el ferrocarril en algunos de sus tramos, respetan el rumbo de las viejas rastrilladas; por eso podemos decir, con propiedad, que ellas sentaron las bases de nuestra red caminera.

PRIMEROS VIAJEROS DE LA CONQUISTA

Poco después de la conquista del desierto y con la consolidación de los territorios nacionales durante la primera presidencia de Roca, comenzó la afluencia de viajeros al sur. Entonces —corría el año 1884—, el ferrocarril llegaba hasta Bahía Blanca, por lo cual los contados audaces que se arriesgaban a viajar a Río Negro o Neuquén debían hacerlo en los únicos medios de locomoción existentes: la galera o el caballo, y por el precario camino formado por huellas y surcos desdibujados a cuya vera florecían, o habían florecido antes, poblaciones de importancia que tenían su origen en los fortines.

A partir de Bahía Blanca, internarse por esos páramos involucraba todavía una aventura. El recuerdo de las atrocidades que habían tenido como escenario el desierto inhibía a los más osados. Cuanto mucho, algún valiente se arriesgaba hasta las cercanías del Colorado donde, un poco la fantasía del "gringo" y otro poco la imaginación desbocada y supersticiosa del gaucho, habían creado una fauna fabulosa. ¿Quiénes fueron, pues, los intrépidos que después de la campaña al desierto se internaron por los surcos desdibujados de las rastrilladas indígenas que conducían al sur?

MAYORALES, POSTILLONES, RESEROS...

En primer término, los mayores y postillones de las mensajerías. Allí estaban los hermanos Vallé, Marcos Mora y Fernando Lella que, como sus valientes predecesores que conducían las carretas de Coulin, de Méndez, de Gordillo o de Caffarena muchos años antes y por otros rumbos, tenían pasta de héroes cuando no de mártires, como Santiago Bonfiglio y sus dos hijos que murieron degollados por los indios mientras se trasladaban a Saucedo Grande en misión oficial.

Los reseros, que cumplían anónimamente su cometido, arreando el ganado a través del desierto durante meses, con los rigores de todas las temperaturas, con las acechanzas de todos los peligros, y abriendo ellos mismos nuevos caminos a la vera de las rastrilladas. Anselmo Solano, capataz de don Pedro Luro; José Cardoso, que llevaba hacienda a mercado chileno y era eximio domador de baguales; Severo Acosta, Fortunato López y otros cuyos nombres no ha recogido la historia o la leyenda.

Los primeros pobladores de las tierras bahienses, pampeanas, rionegrinas y neuquinas, entre los cuales anotamos en primer término a Alejandro Arce, quien con su leal capataz se adelantaba a los soldados de la conquista en sus correrías, conviviendo en los toldos con los indios y dejando a su paso árboles que servirían de sombra, ranchos que serían refugios, rastros y mojonos queificarían de hitos, antes de afincarse definitivamente en Catan Lil.

Los hijos de Pedro Luro, los Esandi, los Pradère, que poblaron la zona de Bahía y Río Colorado. Juan Luis Lafontaine, Demetrio Alsina, Emilio Mesplatère, viajeros incansables que al frente de sus peones, hacían la travesía de Azul a Neuquén conduciendo ganado a esta tierra, donde habían levantado sus propias estancias. Ellos y muchos otros, cuyos nombres se han perdido en el tiempo, vieron formarse y extenderse los caseríos y poblados que servirían de cimientos a los pueblos y ciudades actuales, los mismos que se expandieron y prosperaron a medida que el camino se modificaba en su primitiva estructura para convertirse definitivamente en carretera. ♣

NOTAS DE VIAJE: IX

Sólo una jornada, lamentablemente, pudimos disfrutar en Nápoles. Entramos en la ciudad por la ruta costera del Norte, que permite admirar un panorama que anticipa las bellezas de la clásica costa amalfitana, que se extiende hacia el Sur y constituye el ansiado objetivo de cientos de miles de turistas. Nosotros no pudimos contarnos entre esos viajeros privilegiados; en realidad, por diversos motivos, apenas pudimos disponer de unas pocas horas para recorrer la ciudad, con ojos abiertos como el lente de una asombrada máquina fotográfica. Pero ese breve lapso nos permitió regresar a Roma con las retinas saturadas de color y sol, cuyos reflejos el transcurso del tiempo no ha podido desvanecer y ni siquiera atenuar.

Era mi deseo dedicar aquí por lo menos unos cuantos párrafos a Nápoles; pero por lo que acabo de decir es comprensible que no me atreva a hacerlo. No se puede hablar de Nápoles con palabra ligera y tono superficial. Nápoles no es una anécdota ocasional. Es leyenda y también historia viva y palpante que cambia de perspectiva a cada hora, cada vez, diría, que resuenan los campanarios de sus iglesias incontables. Es una historia en marcha, con todos sus dolores y todo su esplendor. Un exponente humano y arquitectónico de la civilización que por aquí ha entrado y aquí ha plantado hitos que arraigaron y que no pudieron destruir los tantos bárbaros que vinieron después, con el correr de los siglos, seducidos por la cultura y ansiosos de la tibieza del sol meridional.

No puedo recordar a Nápoles meramente como un fragmento de una especie de escenario giratorio que se desliza para exhibir una sucesión de estampas. En esa ciudad anidó uno de los Federicos que no fue llamado "grande" por las crónicas posteriores —el de las Dos Sicilias—, pero que lo fue por la grandeza de su espíritu, pese a que hasta hoy mismo, para morder su invisible mármol, siguen juzgándolo con balanza tramposa ciertos historiadores de mentalidad güelfa y pasión de seminario. Aquí, en Nápoles... La última imagen que guardo en el recuerdo es la de un grupo vocinglero de muchachos que discutían de algo apasionadamente en el recodo de una callejuela y que me trajeron a la memoria alguna página de "Los hijos del Sol", de Morris West, aunque eso ya está muy lejos...

Estas cosas las escribo ahora, cuando la evocación regresa a ciertas horas singulares de mis andanzas; pero las estuve pensando cuando contemplaba el mar azul por antonomasia, el Mediterráneo de la epopeya interminable, desde los ventanales del en ese momento desierto comedor —eran las tres de la tar-

de— del *Vincenzo Ammare*, uno de los más característicos restaurantes de la costa napolitana, donde ofrecen al viajero los más inesperados y extraordinarios manjares compuestos de mariscos y otros frutos de la misma fuente, aderezados con salsas ejemplares e increíbles.

• • •

Fiumicino, como todas las grandes estaciones aéreas, es un punto de concentración de vestidos, rostros, voces y expresiones que traen el eco y el sello de todas las latitudes del mundo. Nos quedamos contemplando ese espectáculo tantas veces visto y admirado en otros tantos aeropuertos internacionales, pero que siempre parece original, mientras esperamos el llamado para abordar el avión que nos ha tocado en suerte. Buena suerte, porque la gente que nos recibe a bordo es amable y porque sabemos que dentro de dos horas desembarcaremos en Orly, la magnífica antesala de París, ciudad adonde nunca se llega sin la confusa esperanza íntima de descubrir un mundo nuevo. Porque París, eterno y cambiante como el tiempo, se renueva con cada hoja del calendario ante la vista de quien sabe mirarlo.

• • •

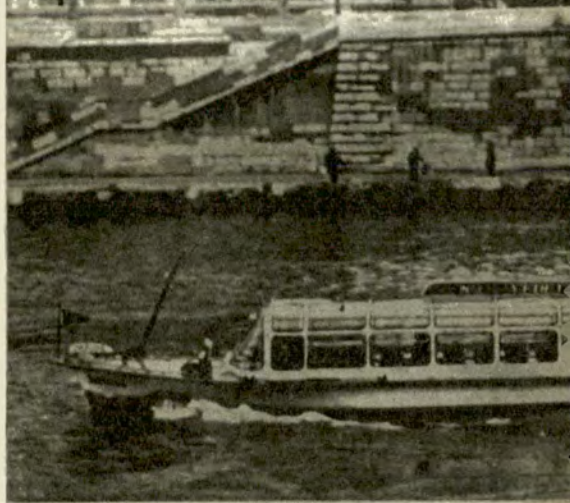
El señor Malraux ha escrito cosas muy buenas, aunque también ha dicho alguna que otra tontería, como cualquiera puede comprobarlo leyendo sin deslumbramiento sus "Antimemorias", por ejemplo, olvidándose de "La condición humana". Sea como fuere, cuando la historia de la literatura haya fosilizado su nombre, Malraux seguramente será recordado por algo que sin duda estaba lejos de su mente cuando se enroló al servicio del señor De Gaulle y tuvo oportunidad de llevarlo a cabo. Porque, aunque la idea puede resultar extraña, es cierto que Malraux le ha "lavado la cara" a París. Entendámonos: ha hecho lavar, a fuerza de chorros de agua y arena, el frente de los edificios de la ciudad, particularmente de los de propiedad pública.

Se dice que todo fue la inesperada consecuencia de un episodio anecdótico y simple: la caída de un largo trozo de cornisa del frontispicio del Instituto de Francia, que arrastró consigo adornos y relieves. No había manera de reparar el daño sin dejar el claro sello del material nuevo, y esto le sugirió a Malraux —ministro de Cultura a la sazón y nada tradicionalista, por lo demás— la idea de hacer limpiar a fondo todo el frente, para uniformar matices. El resultado fue no sólo satisfactorio sino hasta brillante, aun ante los ojos más exigentes. Y entonces se decidió que continuase el "lavado".

La ciudad que no envejece.

PARIS

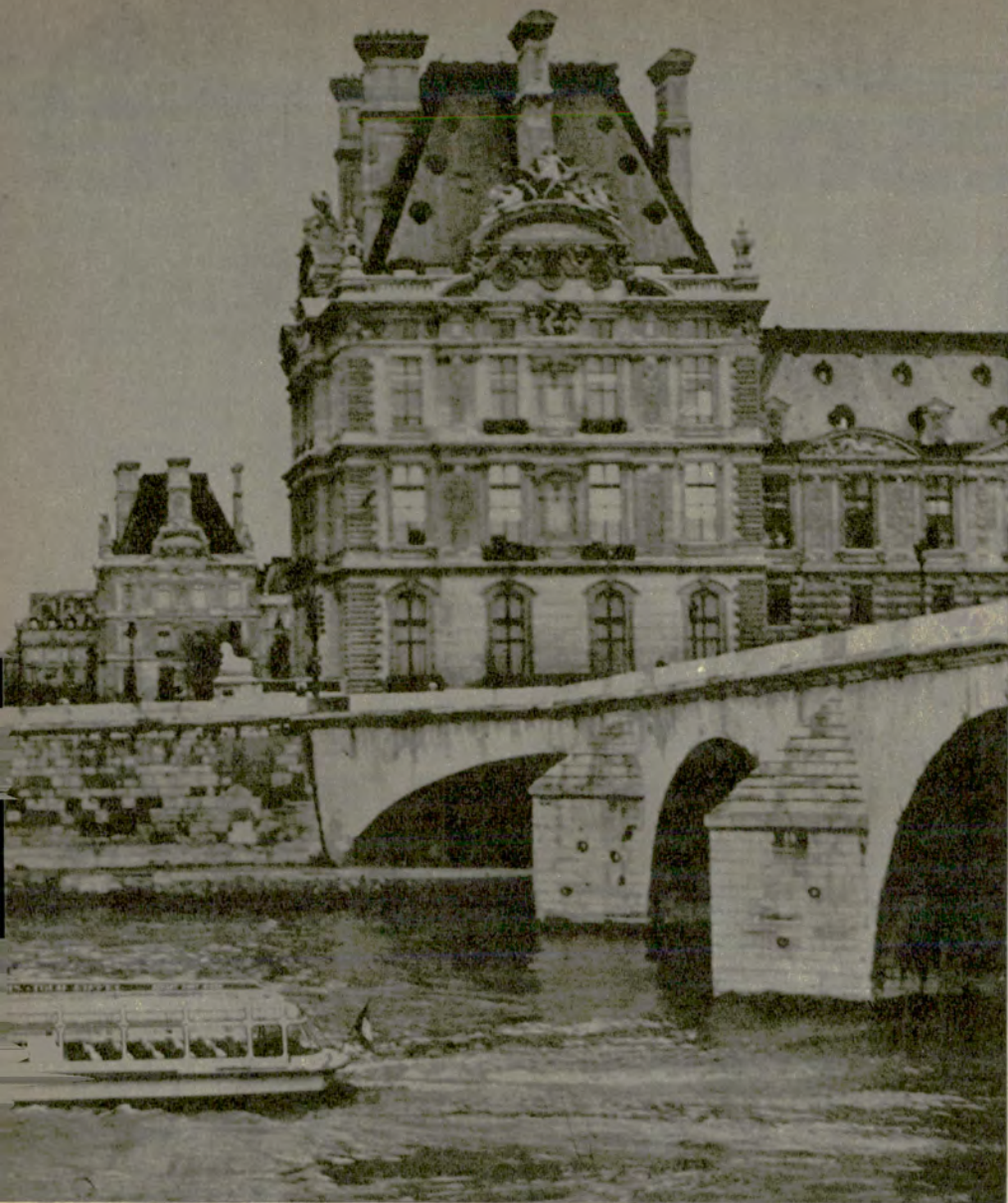
por MANUEL GOLDSTRAJ



Pero, después de todo, esto le importa poco a quien viene a airear su propia alma con la singular atmósfera de París, es decir, a disfrutar de la vida de la ciudad, vida que no se manifiesta solamente en la Universidad o los museos, en los monumentos, los teatros, las avenidas armoniosas, las tiendas o los lugares de diversión nocturna, sino en ese conjunto imponderable e impar cuyo prestigio universal no han podido quebrantar, ni conmover siquiera, tragedias ni desastres, los errores propios o la maldad ajena, y que simplemente se llama París. Nombre extraño a toda definición intelectual que se intenta, pero cuyo escenario constituye el objetivo de todos los espíritus que siguen cultivando la fe en la dignidad del hombre, a pesar de todas sus caídas y bajezas.

• • •

Nosotros llegamos a París sin otro propósito que reanudar con la ciudad el diálogo interrumpido cinco años antes; es decir, para sumergirnos una vez más —por un día o una hora, ¿qué importancia tiene en esto el



¡Poder sumergirnos una vez más en la armonía inexpresable de París...!

París... nombre que constituye el objetivo de todos los espíritus.

Vista parcial del aeropuerto de Orly magnífica antesala de la ciudad.

tiempo?—, en la armonía inexpresable de París. Así, sin rumbo y sin designio preconcebido, recorrimos sus calles en andanzas sin reloj, deslumbrados por su historia tan antigua y tan gloriosa y que, sin embargo, conserva la frescura de la primer mañana en que amaneció Lutecia. Vimos y oímos sin necesidad de mirar ni escuchar, porque la luz y los ecos de París penetran solos en el alma a lo largo de escondidas huellas que la fisiología ignora. En realidad, París no puede ser pensado; hay que sentirlo ingenuamente, y basta con esto para tener la inefable certidumbre de haber disfrutado de un hermoso día. Simplemente así, caminando sin prisa y sin destino por sus calles, donde nada sobra y muy pocas cosas faltan para embellecer el recuerdo de cada hora y cada paso.

Después, inevitablemente, se tropieza con las valijas del equipaje que espera con muda interrogación. ¿Cuándo? Ya. Mañana. No nos vamos con pena, porque nadie puede sentirla al levantarse de una mesa generosa. Y menos aún en este caso, porque sabemos que dentro de pocas horas estaremos en Madrid. ♣



Artesanos en el



Las tejedoras de estirpe araucana prodigan sus labores en las ferias.

Con prestigio insistente la artesanía chilena define su perfil artístico, pese a que el pueblo busca y exalta en sus creaciones un sentido predominantemente utilitario.

Entre la cordillera y el mar, generaciones de artesanos acumulan destreza y expresan sueños escondidos. Sustitúyense en el tiempo manteniendo vigente el encanto de su arte derramado en objetos de uso cotidiano.

Con el cuero o la plata, con la lana o el barro congregan formas y materializan fugaces destellos de su imaginación en la unidad de una montura, un estribo, un chamanto o una paloma de greda.

Prodigiosamente embellecen la materia sin desdeñar su ineludible destino funcional.

HITOS PARA LA ALFARERIA

Melipilla, Pomaire, Chillán, Talagante, marcan hitos en la alfarería popular de Chile.

De los pequeños talleres pueblerinos salen primores que luego negociarán las *comerciantes* o, en ocasiones, las mismas loceras. Porque son las mujeres quienes modelan. Salvo en Melipilla, donde los hombres trabajan el barro, transformándolo en enormes tinajas para el vino.

En Pomaire, muy cerca de Santiago, en la ruta al Puerto San Antonio, desde chiquillas, las alfareras cultivan la paciencia del buen artesano. Llegan a viejas levantando mínimas esculturas de tierra parda con sus pardas manos.

Olletas panzudas, candelabros y teteras conservan el ocre original o lucen teñidos al negro de humo. Humo de oaja húmeda, que no alcanza a alzar llama y produce un hollín cuyas capas, acumuladas sobre la superficie del cacharro, le confieren un tinte definido.

Las mujeres de Pomaire, bien organizadas, prescindieron, para la venta local, de intermediarios. Ellas mismas mercan su obra en la "sala de exposición". Hay allí, como suele ocurrir en las Instituciones rurales, un libro de firmas para los visitantes. Uno de ellos, luego de observar las ingenuas vasijas escribió: "También a mí me hicieron de barro, pero no con tanta gracia. Pablo Neruda".

LAS "COMERCIANTE"

Ya en otros siglos y otras latitudes, un poeta árabe exaltó con idéntico sentido el bíblico oficio en versos que recuerdan aún hoy, con orgullo, las ingenuas ceramistas de Quinchamalí, muy cerca de Chillán:

Oficio noble y bizarro
entre todos el primero
es el del barro.

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



País de la Tierra Inquieta

por
MARGARITA ELICHONDO
PARA AUTOCLUB



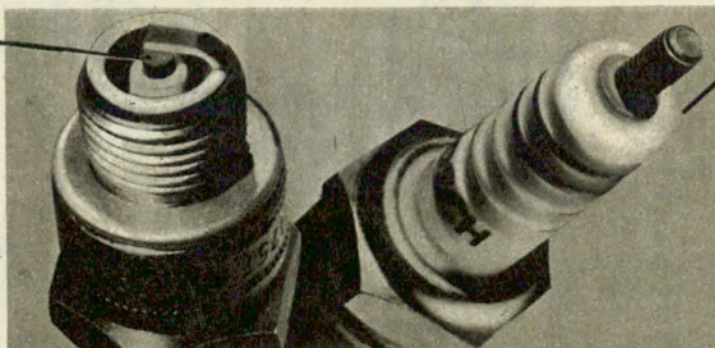
Oficio noble y bizarro
entre todos el primero
es el del barro.

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

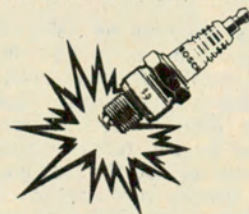
*Una criollísima casa de Pomaire,
aldea famosa por sus artesanías.*

Existen muchas bujías... Pero ninguna como ésta!

Electrodo especial CR
resistente al desgaste por
quemaduras, por consi-
guiente mayor duración.



Aislador Pyranit con barre-
ra quintuple para corriente
de fuga, impide el salto de
la chispa con las altas
tensiones de encendido.



Por muchas razones conviene cambiar su bujía usada, ahora BOSCH le ofrece una razón más: Es el nuevo diseño de su aislador Pyranit con barrera quintuple. Compuesto por 19 caras en ZIG-ZAG, evitan la fuga de corriente hacia la porcelana, incrementando de esta forma el flujo total de la potencia eléctrica a través del electrodo especial CR. Apta para todo tipo de motor, le ofrecerá la seguridad del encendido al instante.

UNA RAZON MAS PARA CAMBIAR Y GANARI

BOSCH
BUJÍA DE ENCENDIDO
thermo-elastic

ROBERT BOSCH ARGENTINA S.A.I.C.yF Cramer 1222 - TE.: 781 - 4041/45 - Buenos Aires

Las sufridas mujeres de Chillán —tan castigadas por los terremotos—, seleccionan en las praderas vecinas dos tipos de greda, una de un gris muy oscuro y otra de color sanguínea, que llaman colorada.

Bajo las ramadas de lites y bultos resecos, amasan la pasta, mezclándola con arena cernida. Toman un trozo y la aplastan. Tableteándola a pulgarazos forman largas lonjas. Luego, con gran rapidez, manipulean en forma de espiral y arman con ellas dos partes del tiesto que, finalmente, unirán para integrar la pieza.

Durante diez o quince días el cacharro permanece al aire libre. Antes de hornearlo proceden a bruñirlo con una laja y a escindir diversas decoraciones en su cuerpo.

Los medios expresivos son siempre los mismos: redecillas de pétalos, rosetas, hojas de guirnalda. Lo personal está en el ritmo, flojo o apretado, concreto o abstracto.

Fuentes, cántaros, botijas, alcancías en forma de chanchos, toros, sapos o figuras humanas componen el repertorio de formas.

Poco a poco, se acumulan en enormes cestos a la espera de las *comerciantes*. Estas mujeres recorren campos y villorrios comprando para revender en Chillán o en otras localidades.

De lejos se las reconoce en las ferias o en los vagones de tercera clase del ferrocarril. Son fuertes y dominantes, de mirada retadora, habitadas al incesante ajeteo de su oficio, hecho de ásperos mandatos y perpetua mudanza. Codiciosas, suelen explotar la imprevisión de las artesanas. No es raro verlas, camino de la plazuela de Chillán, montadas en escuálidas cabalgaduras, rodeadas de su mercancía. Es un milagro que esos animalitos de juguete puedan soportar sobre su delgado espinazo la majestuosa corpulencia de sus propietarias.

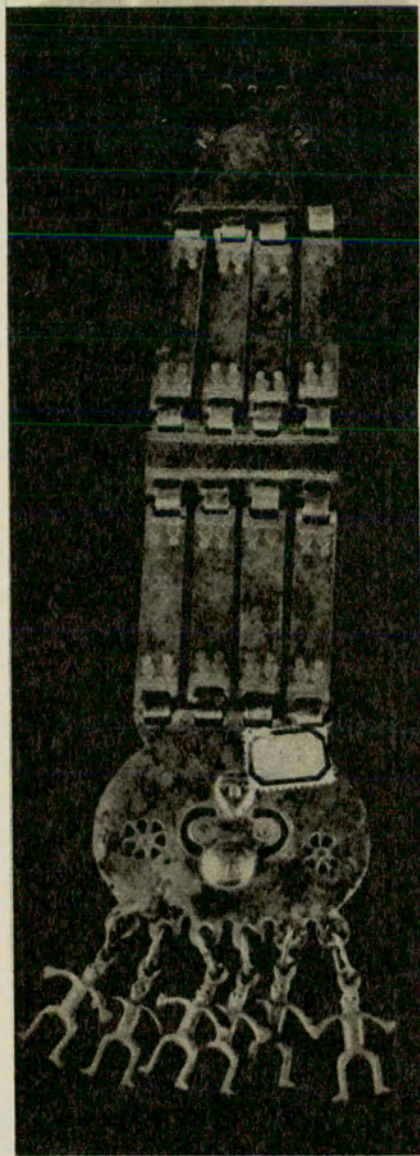
Como en Pomaire, en Talagante las propias artesanas, de cara morena y ojos chispeantes, negocian sus trabajos. Empujando carritos primitivos, atestados de piezas de cerámica, salen con el albor plumizo de la primera claridad, los días de feria.

GREAS PERFUMADAS

Las alfareras de Talagante modelan de acuerdo con la tradición comarcana, modificada por ciertas normas transmitidas por las Clarisas. En el siglo XVIII, estas religiosas, acartonadas en sus tocas, cuellos y puños, adquirieron celebridad en Chile por sus gredas perfumadas. Al principio trabajaron en imágenes destinadas a los nacimientos navideños. Luego cedieron a otras motivaciones creando una galería de tipos populares. Si bien difundieron algunos aspectos de su modalidad, guardaron el secreto del perfume.

Las cerámicas de Talagante carecen

Las alfareras de Chile cultivan la paciencia del buen artesano.



El pectoral llamado "Siquel" bello ejemplo de un pueblo que labra la plata con sincero amor.

de aroma, pero se asemejan a las piezas de las Clarisas por su textura y motivos.

El pequenero (empanadero), el lechero, la mujercita de los gansos, la fiesta y los diminutos mates, flores y ollitas —de dos a cinco milímetros— decorados por fuera y por dentro, evocan el trabajo monjil.

TELARES Y CRISOLES PARA LA ESTIRPE ARAUCANA

En el tablero de las ferias populares extendido a lo largo de la "loca geografía" chilena, plata y lana alternan con el barro cocido.

Trarillones usados como adorno frontal, pectorales llamados *siqueles*, zarcillos y punzones testimonian el estilo de un pueblo que supo labrar la plata con amor.

Mientras algunas *mapuches* exponen su centelleante platería o despliegan colchas de lana barbadas, otras tieritan a posibles compradores con porotos oscuros, punteados de trozos de ají o cazuelas de ave. Para los más golosos ofrecen la dulzura de los *suspiros* o las *sopalpillitas* y *picarones*, dorados en su entraña por la pulpa del zapallo.

Así transcurren las ferias en el país de la tierra inquieta. La plata duradera opone su destello a la opaca y frágil greda; monturas repujadas derriban su peso sobre matras que, hilo a hilo, reconstruyen los valores del color.

La artesanía resume el espíritu similar y a la vez homogéneo de un pueblo que, pese a la incesante industrialización impuesta por el progreso, mantiene su tradicional individualidad. ▲





Me encontraba en Lille y para llegar a Boulogne-Sur-Mer tenía que tomar dos trenes. El primero me llevaría a Calais y el segundo recorrería los 42 kilómetros que separan Calais de Boulogne. Y ese viaje en lentos trenes provincianos —de los que se detienen en cada estación— era para mí un deber patriótico. Iría a ver la última casa que habitara San Martín. Las suaves ondulaciones del Artois y luego del "pays" llamado Boulonnais, las colinas y los valles de Francia se distinguían por la ventanilla. Desde Calais la vía del tren seguía constantemente el mar que aparecía y desaparecía en la distancia.

Al final, luego de más de tres horas de esperas y trasbordos, la estación. Tomo un taxi que me llevará a la meta de mi viaje. En la ciudad los taxistas conocen la dirección, 113 Grande Rue, pues es uno de los pocos museos locales y aunque no están muy seguros sobre la vida y milagros del general sudamericano, ubican en seguida su residencia.

La estación de tren, algo alejada, está en un llano y al acercarme al centro me sorprende la ciudad alta: no esperaba encontrar murallas

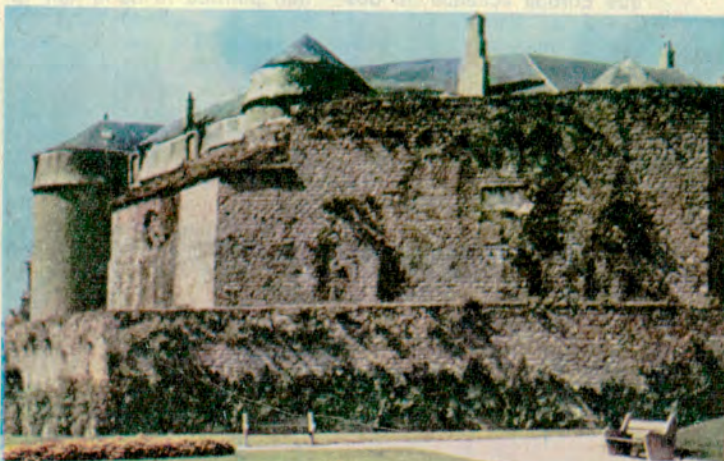
BULOGNE-SUR-MER

LA AMURALLADA

Visita a la Ciudad que Sirvió de Retiro al Libertador en sus dos Ultimos Años
por JIMENA SAENZ

PARA AUTOCLUB

Vista general de la ciudad (arriba). El Castillo (abajo).



medievales en este puerto marítimo y pesquero, cuyo nombre sólo evoca a los argentinos la muerte del general San Martín. Sin embargo ahí están, cerrando un rectángulo, como orgullosos restos de una época ida. Las murallas fueron construidas por los burgueses medievales que pagaban un impuesto especial con este objeto. De ese modo los ciudadanos se encontraban más seguros y al abrigo de posibles ataques enemigos. Junto con las murallas de 1231, flanqueadas por cuatro torres, se edificaron una catedral y un castillo, las clásicas construcciones características e indispensables en la Edad Media. Entrando a la ciudad alta por la puerta de Calais, aún se yergue el castillo a nuestra izquierda y éste, al igual que las cuatro torres semicilíndricas, parece creer todavía en su sagrada misión de defender al pueblo del ataque invasor.

A TRAVES DE LOS SIGLOS

Porque la historia de Boulogne es larga: tuvo un difícil nombre galo modificado luego por los romanos, quienes la llamaron Bononia en el siglo III. El emperador



autoclub 37

Claudio se embarcó desde allí para afianzar la conquista de la cercana isla británica; desde entonces las relaciones entre Boulogne y Britania fueron complicadas y difíciles. La cercanía resulta a menudo una gran tentación y Boulogne fue asediada numerosas veces por sus vecinos ingleses. Lo que realizó Claudio, el romano, lo intentó Napoleón, el corso, entre 1803 y 1804. Agrandó y fortificó el puerto con la intención de invadir la isla; pero no se decidió a dar el último paso.

el Hotel de Ville y el *bef-froi*, atalaya para vigilancia. Hacia el Norte se destaca la magnífica cúpula de la nueva iglesia, construida durante el siglo pasado en el solar de la antigua catedral, y una de cuyas criptas sirvió de primer enterratorio al prócer argentino.

EN LA SENDA DEL PROCER

Pero para llegar a la casa de San Martín hay que descender a la ciudad baja. Costeando la muralla, bordeada de jardines cubiertos de flo-

Mercedes, en esos dos últimos años de vida, y solía llegar al puerto a ver las embarcaciones pesqueras. "Un poco de sol, la ancha mar y sus dos radiosas nie-tas", escribe Vicuña Mackenna. "Ellas le servían de guía y él a su vez de protección". Las velas multicolores de las barcas de entonces daban una nota animadísima al lugar. Algo más allá estaba la playa, una de las primeras habilitadas en Europa y que hoy nos sorprende con sus tolditos tan semejantes a los de Mar del Plata. Pero aho-

sos, podrá cruzar a Inglaterra. Y es por eso que lo vemos ubicado en el segundo piso de la casa del bibliotecario Alfred Gerard, en el 105 de la *Grande Rue*. La casa es agradable y luminosa; en los fondos tiene un pequeño jardín cuyas paredes están hoy cubiertas de placas conmemorativas. La ancha calle a la que dan sus ventanales es la principal y más bull-ciosa de la ciudad baja y termina en el puerto. El viejo general contento con su nuevo destino junto al mar, decide desprenderse de la quin-



Monumento al Gral. José de San Martín, que murió en la ciudad en 1850.

Una de las entradas a Boulogne: Porte des Dunes. Verdadera fortaleza.



Obispado desde el siglo V, la ciudad tuvo una estatua milagrosa de la Virgen que apareció en el mar en el interior de una barca sin remos ni marineros, durante el reinado del "bon roi Dagobert". Gracias a este milagro, Boulogne se convirtió en uno de los centros de los peregrinajes medievales.

Luego la imagen sufriría las vicisitudes típicas de la historia religiosa de Francia: era alternativamente robada por ingleses y franceses. Fue arrojada por los hugonotes al pozo del castillo de Houvault en 1567 y, finalmente, quemada el 28 de diciembre de 1793. Ese año, el famoso y memorable "quatre-vingt-treize", la furia revolucionaria destruyó también la catedral medieval, y desde entonces hasta ahora el pueblo quedó sin obispo.

He entrado a la ciudad alta por la puerta de Calais y pronto veo una gran plaza. Es una de las dos principales, frente a la que se levantan el palacio de Justicia,

res, se llega a una calle ancha y sinuosa que conserva un antiguo nombre, la *Grande Rue*; ésta se desplaza desde la puerta *des Dunes* y baja hacia el puerto y la playa. Porque ya en la época en que el viejo general argentino alquiló un piso en esa tranquila ciudad, se le daba importancia a las playas. Doce mil ingleses cruzaban todos los años a Boulogne. Era el nuevo gusto que Europa acababa de descubrir: el placer de los baños de mar, que más tarde la emperatriz Eugenia de Montijo, con sus continuos viajes a Biarritz en verano, se encargaría de poner a la moda en todo el mundo.

La *Grande Rue* es una calle ancha de edificación regular, la principal de la ciudad. Sus casas de piedras grises propias de la región son amplias y guardan cierta relación de altura. El techo de pizarra negra nos asegura que estamos en Francia. San Martín acostumbraba pasear con sus dos nietas, Josefa y

ra que el gran capitán desapareció, una estatua inaugurada en 1902 lo memoria junto al mar y la arena.

BUSCA DE SOSIEGO

¿Y por qué se mudaría a Boulogne el Libertador? ¿Por qué pasar en ese tranquilo puerto pesquero de 30 mil habitantes los dos últimos años de su vida?

Un acontecimiento de orden político le haría huir de París; se trasladó "para evitar el que mi familia volviera a presenciar las trágicas escenas que desde la revolución de febrero de 1848 se han sucedido en París...", le escribe a Rosas. Se ha destituido al rey Luis Felipe, el rey ciudadano, y pronto nacerá un nuevo imperio: el del segundo Bonaparte, quien se designará Napoleón III. San Martín, que detesta las barricadas sangrientas típicas de las "émeutes" parisienses, decide trasladarse al puerto de Boulogne desde donde, en el peor de los ca-

ta de *Grand-Bourg* y la vende; se acaba de inaugurar el tren que une Boulogne con París, en abril de 1848, un mes después que la familia San Martín se instalara allí. Su yerno puede trasladarse a la capital las veces que lo requiera su trabajo, en el nuevo sistema de transporte y el mismo San Martín, viejo y achacoso, lo utiliza. Un mes antes de morir, Félix Frías, el unitario que combatió en la campaña de Lavalle, lo encontrará tomando pacíficamente baños en Enghien, un centro de aguas termales especiales para el reuma y la gastritis crónica que sufre el anciano. Pero Frías dice que su cabeza está intacta y que recuerda Tucumán con mucho cariño "y abrigaba fe en el porvenir de aquellos países. Recordaba siempre con gratitud el noble carácter y apoyo que encontró para su gran campaña de Chile, en los habitantes de las provincias de Cuyo y su memoria conservaba frescos y anima-

dos recuerdos de los hombres y de los sucesos de su época brillante". Este que describe Félix Frías, es un San Martín al borde de la muerte, conversando sobre su pasada gloria en el mes de julio de 1850. Al volver a Boulogne no puede reanudar sus paseos con las nietas adolescentes; una tarde dice a su hija sintiéndose morir: "C'est l'orage qui mène au port".

LA CASA DEL LIBERTADOR

El cuarto es sencillo y se han trasladado a él los mue-

presencia en la casa donde muriera el Libertador.

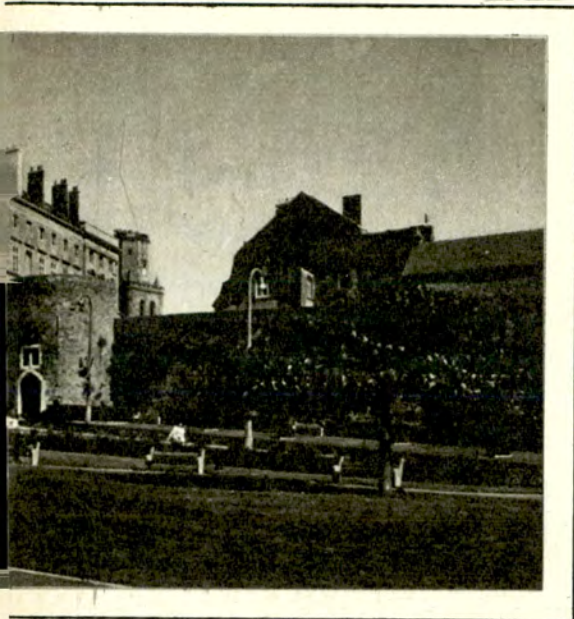
Al salir compruebo con cierta sorpresa que la calle transversal más próxima que corta la Grande Rue hacia el mar, se llama Peron; pero no hay que preocuparse: es el nombre de un alcalde, Charles Peron, quien fue "Maire de Boulogne de 1900 a 1912".

San Martín se ha incorporado para siempre al acervo curioso e histórico de la pequeña ciudad portuaria. Lo comparte con otros personajes célebres nacidos allí,

como los dos primeros reyes de Jerusalén, Godofredo de Bouillon y su hermano Balduino de Flandes, quienes participaron con éxito en la Primera Cruzada para rescatar el Santo Sepulcro. También hay un busto coronado de laureles en homenaje a Enrique II de Valois, quien, en 1550, liberó definitivamente ese puerto del poder de los ingleses.

Vuelvo a la ciudad alta; quiero conocer las murallas que se han convertido en paseo público. Subiendo por una de las torres se las pue-

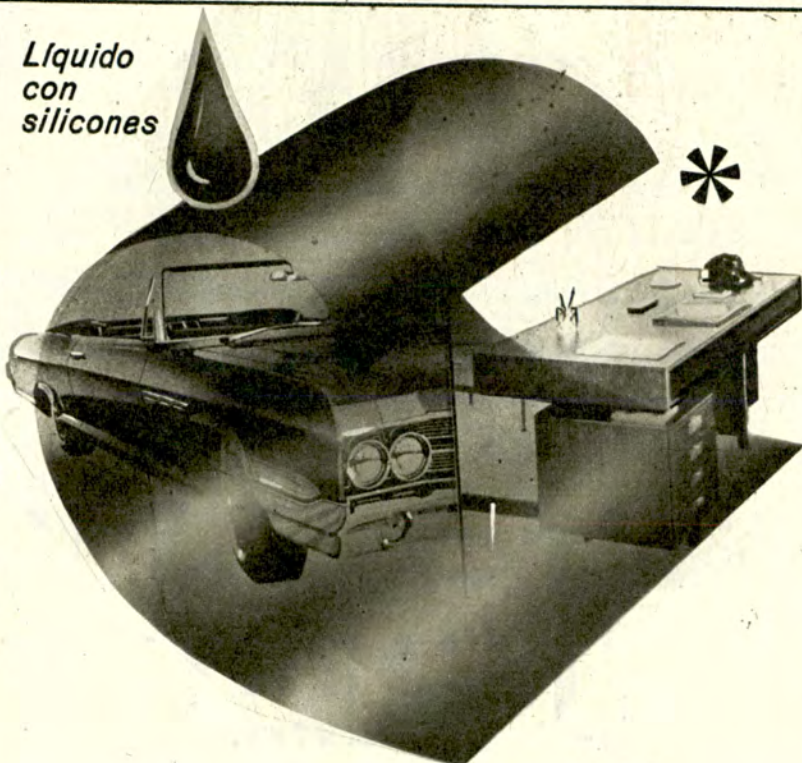
de recorrer y hay flores, canteros, jardines y bancos a lo largo de los cuatro muros. Juegan unos niños pequeños, sin temor al tráfico, guardados por las viejas murallas que un día sirvieron para detener al enemigo. Ahora reina la paz, una paz que parece duradera y feliz y que se refleja en ese angosto paseo simbólico por el recinto amurallado, poblado de olores de primavera y de verdes enredaderas. Esa fue la paz que buscó San Martín antes de alcanzar su última morada. ♠



bles de Grand-Bourg; una cama de hierro con su aro de madera en el techo, del que cuelga un cortinado; cómoda, lavatorio, velador, mesa de escribir, sofá, sillas, algunos cuadros, chimenea con candelabros en la repisa. Al lado hay un cuartito con su catre de campaña; pero el héroe no morirá en su dormitorio sino en el de su hija Mercedes, a las tres de la tarde del 17 de agosto de 1850.

Contemplo las réplicas de aquellos muebles cuyos originales se hallan en el Museo Histórico de Buenos Aires, donados por sus descendientes. El piso de abajo, refaccionado, fue hasta hace poco el consulado argentino. Ahora no es más que museo y su cuidador, un portero español, muestra el gran libro donde firman los visitantes. Cada vez hay más firmas de argentinos en sus páginas. Casi no hay día, en ese junio de 1970, en que no haya ido alguien a hacer acto de

Líquido
con
silicones



GRUMETE 13

para dar brillo y proteger
muebles y automóviles

* deja una película protectora que
repele el polvo y la suciedad

Latas de 200 cc., 1 litro y 20 litros

En el automóvil conserva la pintura en nuevo!!! Protege la madera y el brillo buen estado y da brillo. La suciedad no dura más. También es insuperable para se pega. Reduce la necesidad del lavado frecuente. Los muebles relucen a metálicos, etc.

Distribuidores exclusivos:

GOFFRE CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1540 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

Animación y colorido en el "mercado de pulgas" de la Plaza Dorrego.

apuntes para una historia porteña



LA FERIA DE SAN PEDRO TELMO

Para uso de turistas y lugareños.

Anticuarios en ciernes, revendedores y auténticos "pulgueros".





Desde que, a mediados de noviembre de 1970, se efectuó la "Semana de Buenos Aires", nuestra ciudad cuenta con un Mercado de Pulgas similar al *Marché aux Puces* parisien, al madrileño de la calle *Rivera de Curtidores* o al británico de *Portobello Road*.

Situado en la plaza Dorrego, en pleno barrio de San Telmo, el mercadito congrega los domingos por la mañana, de 9 a 16 horas en invierno y de 8 a 14 horas en verano, a anticuarios de "medio pelo", revendedores, auténticos "pulgueros" (como denominan los expertos a quienes se dedican a este "métier"), amas de casa a la búsqueda de alguna jarra desportillada para convertirla en original florero, o jóvenes artesanos con trabas hippies que encontraron un público ávido de gargantillas de metal, sandalias, cinturones y bolsos de cuero repujado y de rústica confección casera.

LOS OBJETOS DE LA ABUELA

Porque tanto adquirir los accesorios de la moda londinense como atesorar los objetos de la abuela es una pasión que está en auge, tanto aquí como en el viejo continente. De ahí que en los puestos de la feria de otrora, sobre la escalinata de la plaza o tan sólo sobre un lienzo oscuro, más de dos centenares de comerciantes —la cifra varía positiva o negativamente, según la temperatura atmosférica y las inclinaciones de venta— se den cita para ofrecer cerámica, tazas de porcelana, *biscuits*, jarrones, abanicos, platería, collares, tarjetas postales, cuadros originales, revistas y libros viejos, todo aderezado por el aroma de los sandwiches de chorizo del puesto precario que instaló un sagaz vecino en el zaguán de su casa, o el pregon del cafetero ambulante.

"Feria de San Pedro González Telmo. Venda sus cosas viejas 8 y 15 de noviembre. Informes Museo Arquitectónico"... rezaba el aviso publicado en un matutino porteño. Y ese fue el principio de la disposición municipal que cedió los puestos para vender, canjear y comprar de todo. Y para quienes piensen en la posibilidad de ganancias fubulosas, hay que acotar que, descontando los gastos de flete para transportar la mercadería ida y vuelta, no se puede establecer un margen fijo de ven-

De pronto aparecen obras de arte en medio del tumulto (arriba). Es un lugar muy original (izq.).

El Paraíso de los Objetos Antiguos. Otros Lugares que Atesoran También Restos del Pasado

por MARIA GROWEL

PARA AUTOCLUB





gura. "A diario vienen a ofrecerme cosas; apliques de hierro forjado, bronce, jarras de vidrio prensado, polvera de porcelana con encantadoras damitas de la "belle époque", antiguos relojes, un imponente escritorio de estilo inglés o una vieja salamandra. Y es el hallazgo inesperado lo que constituye el aliciente de este tipo de boliche", comenta risueña.

A pocas cuadras de distancia, el británico John Seddon, tal vez uno de los más antiguos comerciantes del ramo en Buenos Aires, nos muestra un huaco azteca codeándose con viejos frascos de farmacia y rejás coloniales, evocación de una ciudad que ya se fue. Y en otro rincón porteño, vecino al otrora Convento de los Recoletos, tras los muros rojizos del cementerio, se agrupan el millar de mayólicas que don Elías Guitelzon reunió tras pacientes búsquedas, amén de rejás y viejas tulipas.

Porque las horas de ocio no existen en este tipo de comercio; el tiempo disponible para el descanso se hurta para visitar las demoliciones de las casonas antiguas. Se va en procura de mayólicas, faroles, vitraux, rejás y artefactos sanitarios de loza, casi inhallables bañeras y piletas decoradas que escaparon al destino de las jarras y palanganas, que antes eran infaltables en casi todos los mercados de pulgas y que ahora van desapareciendo paulatinamente de plaza, posiblemente porque fueron detectados en un principio por expertos decoradores.

"Mercados de pulgas". La denominación genérica agrupa tanto a la Feria de San Pedro Telmo (en Defensa y Humberto 1º) como a los comercios particulares, los típicos "pulgueros". Una denominación que congrega a porteños y a turistas, amantes de lo curioso, lo auténtico y lo único. Aquello que encantaba a nuestras abuelas y que nosotros desechamos en aras de lo funcional, lo moderno. Aquello que, curiosamente, hoy nos vuelve a encantar. Tal vez porque hemos aprendido a valorar la oculta atracción de los objetos genuinos.

Por eso, quizás, no se puede decir adicés a estos "cambalaches", sino musitar un ¡hasta pronto!... que haría sonreír a nuestros mayores. ♠

tas. Para la mayoría de los vendedores, el mercadito dominical sólo supone un extra que añadir a las ganancias del mes.

—La gente curiosa mucho pero compra poco —nos informa Alejandro Seoane, revendedor a comerciantes y particulares, en un puesto que ostenta un retrato de Gardel que "no se vende por nada". Un criterio con el que coinciden Julio Rey, joven comerciante del ramo y otros puesteros más.

Una señorita pregunta el precio de una cartera de malla metálica y una señora se asusta ante el costo de un cacharro de bronce. "¿Trescientos pesos cada plato? ¡Es una barbaridad!", rezonga una mujer interesada en un par de platos de loza inglesa. Finalmente, y tras hábil regateo, los lleva a 260 pesos cada uno. ¡Oh, el eterno femenino!

LOS COMERCIANTES SEDENTARIOS

Mas no se crea que bajo la advocación de San Pedro Telmo se reúnen todos los "pulgueros". Muchos optan por el tranquilo refugio de sus negocios y a ellos hay que acudir si se quiere en-

Más de doscientos puestos entre magníficos árboles.



El reino de las sorpresas, de los raros hallazgos...

contrar piezas únicas u objetos originales.

En la porteña calle Tres Sargentos, Lilly Gloyan re-

gentea un conspicuo local. Este es un ramo para gente imaginativa y una fuente cotidiana de emociones, ase-



LA ISLA DE LOS PAJAROS

por SAMUEL NAROSKY

PARA AUTOCLUB

Un viaje cansador. Un camino polvoriento y algo descuidado en la provincia de Río Negro. Pero ya estamos en Chubut y vertiginosamente recorremos los kilómetros que nos separan de nuestro primer destino: Puerto Madryn.

Una ciudad pulcra, simpática, acogedora, con un balneario de aguas cristalinas, desde cuyo espigón pueden verse claramente las evoluciones de los peces. Allí reparamos nuestras fuerzas y aprovechamos la tibieza de la tarde soleada para refrescar nuestros cuerpos, entre las aguas verdes del encalmado golfo.

A la mañana siguiente nos aguarda la primera y tan esperada visita a la Isla de los Pájaros. Gran privilegio para un ornitólogo llegar a un lugar mundialmente famoso por la presencia y nidificación de aves. ¿Qué sería aquello en realidad? ¿Tal vez tan sólo un slogan turístico? ¿O una excepcional maravilla de la naturaleza? Y en este caso, ¿se habrán tomado todas las precauciones para que la presencia humana no entorpezca el normal proceso vital de las aves?

Poco más de una hora de recorrido y llegamos a la zona costera próxima a la isla —Reserva Provincial— en el horario de marea baja, propicio para atravesar el espacio que nos separa del destino fijado.

Ya se observan, volando sobre el pequeño islote, del que nos separan unos doscientos metros, muchas gaviotas cocineras, negras y blancas, en tumultuoso conjunto enmarcado por un cielo azul celeste, sin nubes.

El grupo de gente es heterogéneo y numeroso. Hombres, mujeres y niños, despreocupados y bulliciosos, serán mis acompañantes. Pienso que mi labor de investigación debo dejarla para otra ocasión más propicia. Me mezclo entre el público y escucho los comentarios.

Me pregunto por qué se hallan cerrados el laboratorio y el museo, de los que me habían hablado en Buenos Aires. Los pequeños edificios están bajo llave.

¿Cuánta necesidad de una explicación previa tienen los visitantes! Personal especializado, que lo hay en la isla como guía, debería hacerles recorrer primero el museo. Mostrarles las especies, hacerlas familiares, hablarles de sus hábitos y costumbres y enseñarles a respetarlas. Poco saben los turistas acerca de las reservas naturales. Nada saben del comportamiento de los animales en la vida silvestre, ni cómo reaccionan ante la molestia incuestionable que la presencia humana representa para ellos. Esto es una incógnita aun para los científicos porque, según hemos averiguado, los importantes trabajos en ese sentido que venía realizando en la isla el profesor Juan Daciuk, han sido paralizados porque dificultan la influencia masiva del turismo.

MAGNIFICAS ESPECIES

¿Y si de pronto cormoranes y gaviotas decidieran establecerse en un lugar distante muchos kilómetros de la costa, en medio del mar? Se perdería la isla como atracción turística y la perdería la ciencia como interesantísimo centro de investigación de vida silvestre.

Todas estas reflexiones nos íbamos haciendo mientras recorriamos con el grupo la parte playa del islote, único por donde se permite transitar al público, lo que constituye una buena medida preventiva, porque la promiscuidad con nuestra especie acarrearía resultados negativos casi inmediatamente. Sin embargo, en la zona plana costera, nidificaban antes los interesantísimos ostreros, a uno de los cuales, el ostrero negro (*Haematopus ater*) lo vimos salir de donde estaba incubando, a un metro del sendero que atravesaba el contingente turístico. El guía trató de disimular este hecho, pero no faltaron visitantes que se acercaron al nido para fotografiarlo y, ¿por qué no?, en caso de permitirselo, llevarse algún huevo de recuerdo.

No sabemos qué actitud asumirá este delicado, escaso y bonito representante de la avifauna costera. ¿Volverá acaso al nido? ¿Y las gaviotas cocineras, que se hallan a la espera de situaciones como ésta, no aprovecharán la ayuda que el hombre les brinda, robándole la postura a la sacrificada pareja?

Según el guardafauna, este año se ha perdido toda la

cría de ostreros por efecto de la depredación de las gaviotas. El pato crestón (*Lophonetta specularoides*) es conocido por su extrema sensibilidad a la presencia humana en las cercanías de su nido. En ese caso lo abandona de inmediato; eso es cosa probada y conocida. Uno de los componentes de mi grupo, removiendo unas matas, tuvo la "suerte" de hacer salir a la hembra que estaba echada. ¡Ocho crestones menos en la ya menguada existencia de este precioso pato del sur!

Los biguás (*Phalacrocorax brasilianus*) y las gaviotas (*Larus dominicanus*) nidifican en la parte alta de la isla, vedada al turismo. Pero especialmente los cormoranes se ven de muy cerca, sobre sus nidos de ramitas en los matorrales, que crecen cada vez más menguados.

El espectáculo ha de resultar interesante tan sólo para quien esté preparado para recibirlo. Naturalistas, aficionados o amantes de las bellezas que muestra el mundo silvestre, sabrán gozar de esta corta visita, pero la masa de público en general observará todo esto como si fuera una rosa de formación curiosa, un lugar histórico o una whiskería bien decorada. Y la fauna sufrirá sin duda, el impacto de una constante corriente de turismo que atenta contra elementales principios de lógica.

Se requiere un museo representativo, como el que se estaba creando; una veda en época de nidificación, que ya se había establecido de setiembre a enero y quedó sin efecto; un mirador con largavista o algo similar para observar a la distancia, más cómoda y "turísticamente" y sin los inconvenientes de las caminatas a los rayos del sol; películas y diapositivas ilustrativas, y un permiso especial para aquellos que puedan demostrar que sus inquietudes van más allá de una forma de "matar el tiempo" en sus vacaciones anuales.

Con estos elementos se podrá rescatar para el hombre y para sus únicos dueños, las aves, uno de los cada vez más espaciados rincones de vida silvestre.

Y así la Isla de los Pájaros, en cuyos dominios no hemos visto ni un solo pájaro (*Passeriformes*) y sí, por supuesto, aves marinas en cantidad numerosa, podrá conservarse como tal y seguir siendo un faro de atracción para verdaderos aficionados de todos los rincones del globo.

REDUCTOS DE LA FAUNA

Hay otros lugares magníficos en esta privilegiada región de nuestro suelo: Punta Norte, con su excepcional y única elefantería continental del mundo y sus numerosas loberías; Punta Tombo, un lugar aún desconocido, pero que alberga una avifauna como seguramente muy pocos lugares de la tierra podrían mostrar. Centenares de miles de pingüinos (tal vez más de un millón): los pequeños hombrecitos de frac brindan un espectáculo inusitado y fantástico, sin huir de nosotros; por el contrario, se acercan con su natural e inconsciente curiosidad. Esta sola visión valdría el viaje a Chubut.

Pero Punta Tombo permanece aún semidesconocida y virgen por razones que no alcanzamos a interpretar claramente. Sin embargo, muy pronto se abrirá al turismo, y una avalancha de curiosos desocupados pisoteará nidos, tomará pichones en sus manos o se llevará materiales imprescindibles para las aves, como recuerdo de una excursión "naturalista".

Este peligro está aún a tiempo de subsanarse. Una visita guiada a una estrecha zona de la pingüinera, en la que debería establecerse un puesto para el guarda-fauna, amenazaría notablemente los prejuicios. En caso contrario, el daño sería irreparable.

Punta Norte, Punta Tombo y la Isla de los Pájaros son pequeños reductos en los que la fauna ha sido arrinconada. No les quitemos estos mínimos territorios que en nada perjudican a la economía humana. Brindémosle, por el contrario, protección y carifio.

Que no nos acusen las generaciones venideras de haberles privado de un espectáculo maravilloso y nos recuerden como a aquellos antepasados que por imprevisión o ignorancia les legaron una Isla de los Pájaros... sin pájaros. ♠



FUERTE, CREADA



DURA HASTA EL CUSTOM G

La Custom G800 Radial da hasta el doble de kilometraje que las cubiertas convencionales. No hay otra cubierta construida así. Mire: las telas del armazón la cruzan de lado a lado (radialmente), para que dure más y para que ruede con más seguridad; el cinto de 4 telas envuelve firmemente al armazón, manteniendo la

SEGURA. PARA CORRER.



DOBLE 800 RADIAL

banda de rodamiento abierta y firme contra el suelo; brindándole así hasta el doble de kilometraje. Permite control positivo en las curvas y un agarre firme en el camino más mojado. Ponga cuatro Custom G800 Radial en su auto y notará la diferencia. Disponible en los tipos con y sin cámara.

GOOD YEAR

LA CHACRA DE LOS

Reliquias de nuestro intenso pasado en una zona llena de interés: el Fondo de la Legua

En 1580 el general don Juan de Garay fundó Buenos Aires, lo que tácitamente fue fundar el país. Como más que un conquistador Garay fue un magnífico colonizador, repartió a sus hombres las tierras aledañas para construir las chacras de la branza. Las porciones de tierras distribuidas se denominaban *suertes*, y tenían el largo de una legua, a partir del río de la Plata, entonces llamado *Gran Paraná*.

Al final de la mencionada legua corría un camino, justamente por eso llamado del *Fondo de la Legua*, y que resultaba ser la primera frontera con la pampa salvaje y la indiada, con el puma, el fiandú, el ombú y la naturaleza aborigen en general.

Actualmente el camino del *Fondo de la Legua*, que en el Partido de San Isidro aún lleva su nombre de origen y en Vicente López el de avenida Mitre, cruza siete localidades del Ferrocarril General Belgrano que son: Boulogne, Villa Adelina, Carapachay, Munro, Florida, Miguel M. Padilla y Villa Martelli.

Desde aquella meritoria fundación pasaron dos siglos, con sus alternativas de vida, de esperanzas, alegrías y dolores, trabajos y esfuerzo, construyéndose la ciudad y sus chacras aledañas y también el interior, entre bizarras españolas, rebeldes criollos, sufridos guaraníes y también morenos, hasta que en 1806 se produjo la primera invasión de los ingleses y el camino del *Fondo de la Legua* tuvo entonces resonancias de gloria, porque por su huella terrosa avanzaron las fuerzas que a las órdenes de don Santiago de Liniers reconquistaron Buenos Aires y expulsaron a los ingleses.

LAS INVASIONES INGLESAS

Pero la zona está aún más enriquecida de recuerdos históricos en la *Chacra de los Márquez*.

En 1806, durante las pri-

meras invasiones inglesas, la chacra de los Márquez, por espontánea y patriótica disposición de sus moradores: Fernando Márquez (el abuelo), capitán Mariano Márquez (el padre) y Bernabé Márquez (el nieto), fue el lugar de concentración de los *Voluntarios de Caballería de Campaña*, o sea los gauchos que a las órdenes de don Juan Martín de Pueyrredón combatieron en Perdiel, y que fueron el origen, transformados en los *Húsares de Pueyrredón*, de la más antigua unidad militar argentina. Aquí hay que destacar un importantísimo detalle. Esta caballería gaucha a que hacemos referencia no tenía uniforme militar, y para identificarse lucía sobre el pecho un símbolo llamado "las medidas": eran dos cintas de 38 centímetros, como el alto de la Virgen de Luján; una celeste, como el manto, y la otra blanca, como la túnica de la Virgen, y era la primera vez que se usaban esos colores como distintivos de los nativos.

Durante varios días de una furiosa tormenta, la *Chacra de los Márquez* fue cuartel general de la fuerza de mar y tierra para la reconquista de Buenos Aires, que comandaba don Santiago de Liniers, hasta que el 9 de agosto de 1806 el Ejército Reconquistador avanzó por el *Fondo de la Legua*, y el día 12 reconquistó Buenos Aires. Todos los jefes y soldados ingleses quedaron prisioneros, y sus banderas, entre ellas la del famoso Regimiento 71, se conservan como gloriosos trofeos de aquella primera acción de nuestros hombres enfrentando a los más aguerridos militares de la época.

TOPOGRAFIA DE LA ZONA

Para que el lector ubique perfectamente el lugar histórico que comprendía la *Chacra de los Márquez*, diremos que se trata de una franja de unas 200 manzanas que cruzando todo Bou-

logne llegaría hasta Villa Adelina. Empleando los nombres de las calles actuales, estaría marginada por Fondo de la Legua, Blanco Encajada, Ramón Falcón, Reclus, José María Moreno y Luis María Drago. Dentro de este perímetro, que fue la *Chacra de los Márquez*, se encuentra actualmente todo el tramo de la ruta Panamericana que va de Boulogne a Villa Adelina, y por eso creemos que es preciso levantar un hito histórico sobre esa superficie, en homenaje a la *Chacra de los Márquez* y sus héroes. También se encuentra el Centro Receptor de Marina, que el vecindario conoce con el nombre de *Stella Maris*, que ocupa muchas hectáreas y en el que también se debería recordar con un hito el lugar histórico que está ocupando. Encuéntrense también en esa zona el San Isidro Club, la Sociedad de Fomento "El Ombú", el campamento de Vialidad Nacional, varios colegios y numerosas quintas y viviendas particulares.

Pero entre todo eso, que ahora es nuevo, ha quedado algo casi intacto del tiempo heroico, que merece el respeto y la veneración de todos los argentinos: se trata de *La Cebería* de Thames, entre *Fondo de la Legua* y ruta Panamericana, en Boulogne. *La Cebería* se llamaba así porque en determinado momento allí se industrializaba cebo para hacer velas y jabón (industrias primarias de aquellos tiempos). Es una casa bajita de paredes "documentales", porque cada uno de sus ladrillos muestra una conformación que es un certificado de su vida secular, digno del análisis de los investigadores.

UNA CONSIGNA PATRIOTICA: SALVAR "LA CEBERIA"

Esta casa es la parte que subsiste de la *Chacra de los Márquez*, cuartel general de las fuerzas que reconquistaron Buenos Aires. En ella se encontraron, aprestándose para la lucha que los cubrió de gloria, figuras de la talla de Santiago de Liniers, Juan Martín de Pueyrredón y sus tres hermanos: José Cipriano,



Grabado inglés del siglo

Juan Andrés y Feliciano; Martín Rodríguez, Martín Güemes, Juan Bautista Azopardo, Francisco Trelles, José Gervasio Artigas, Rafael Pueyrredón, los hermanos José Pedro Justo Albarraín y José María Albarraín, Diego Álvarez Barragán, Francisco Reguera y los héroes del pago: Fernando Márquez (el abuelo), Mariano Márquez (el padre) y Bernabé Márquez (el nieto), y la larga lista de valientes que actuaron en la Reconquista. Ya no quedan de la histórica chacra más que esos ladrillos, esas puertas, esas ventanas, esas rejas viejísimas de *La Cebería*, porque poco a poco se ha ido liquidando todo, y *La Cebería* se ha ido salvando hasta

MARQUEZ

por ANTONIO
F. BARCIELA

PARA AUTOCLUB



asado: una quinta en la atractiva costa de San Isidro. Interesante visión de la época.

ahora por la gracia de Dios; pero en realidad es una reliquia nacional que está expuesta a cualquier cosa...

Lo que queda en pie de la *Chacra de los Márquez* es actualmente propiedad privada. Los homenajes a su simbolismo y a sus héroes se están desgranando por los senderos por donde pasaron esos valientes que reconquistaron el país; pero el homenaje a lo largo de los caminos dará la posibilidad de que no se olvide a ninguno de aquellos hombres y pueda ser recordado hasta "el gaucho desconocido de la reconquista". Así, colocando hitos de la argentinidad en las huellas de su glorioso paso, el homenaje tendrá proporciones kilomé-

tricas y cada localidad podrá rendir el suyo, por modesto que fuere. De *Luján*, de *Perdriel* (ahora Villa Ballester), de *Las Conchas* (ahora Tigre), a la *Chacra de los Márquez* (ahora Boulogne), y de ésta, por el camino del *Fondo de la Legua*, y por el camino de *Las Tropas* (ahora avenida del Tejar), a la *Chacrita de los Colegiales* (Chacarita), a los *corrales de Miserere* (Plaza de Miserere), al *Retiro*, y, por último, al *Fuerte* (ahora Casa de Gobierno).

LOS CAMINOS DE LA RECONQUISTA

Al respecto, el *Instituto de Investigaciones Históricas*

del *Fondo de la Legua* y el *Museo "José Hernández"* (Chacra de Pueyrredón), mancomunados en una inestimable actividad de didáctica histórica, se han propuesto amojonar "los caminos de la Reconquista" con placas cuyas leyendas expliquen al transeúnte lo que ocurrió en cada uno de estos lugares en 1806. Como producto del trabajo de quienes creen que no sólo hay que cuidar el patrimonio económico, ya hay ubicados algunos de estos elementos de homenaje.

En Boulogne, en Fondo de la Legua y Thames, está el palo borracho plantado el 28 de junio de 1969 por el intendente de San Isidro, capitán de navío Cristián R.

Beláustegui, que recuerda y simboliza la presencia de Martín Güemes en ese lugar en 1806, cuando era teniente.

En Carapachay, en avenida Mitre y Ramón Castro, está el hito inaugurado el 21 de diciembre de 1969 por la patriótica decisión del intendente de Vicente López, coronel Luis Amboldi; del historiador de Carapachay, don Arturo Ernesto García, y la generosa colaboración de la industria y el comercio de esa localidad.

En Villa Ballester hay otro monumento similar, inaugurado el 1º de agosto de 1970, a 200 metros del kilómetro 18 de la Ruta 8, en el mismo lugar donde 164 años antes se efectuó el combate de Perdriel. Por su ubicación en el escenario histórico lleva el nombre de *Hito N° 1 de la Argentinidad*, y su realización fue resuelta por la sensibilidad patriótica del intendente de General San Martín, coronel César Clemente Fagni, y del director del Museo "José Hernández", don Matías Lynch. Y el más reciente, en Florida, en el *Camino del Fondo de la Legua*, ahora avenida Mitre, en el cruce con la avenida San Martín: el *Hito Histórico* inaugurado el 16 de diciembre de 1970 por el intendente de Vicente López, coronel Luis Amboldi. En esa oportunidad, el *Instituto de Investigaciones Históricas de Vicente López* se sumó a la actividad de amojonar evocativamente los caminos de la Reconquista.

Los episodios desarrollados fueron heroicos hasta el paroxismo, Pelearon hasta las mujeres. Mujeres valientes como Manuela Pedraza (la Tucumana), como Martina Céspedes. Lucharon hombro a hombro, el abuelo, el padre y el nieto. Fue dramático, doloroso, terrible... Vista a siglo y medio, en la distancia del tiempo, puede decirse, sin duda, que aquella bravura fue hermosa, ejemplar, hasta poética.

Aquella bravura criolla que se acuarteló en la *Chacra de los Márquez*, avanzó por el *Fondo de la Legua*, combatió en *Retiro* y venció en el *Fuerte*, con el celeste y blanco de *las medidas* tinto en sangre en defensa de su tierra, es la acción creativa de una personalidad nacional, de un arquetipo valiente y puro que hizo posible nuestra nacionalidad, y que hay que sustentar como un ejemplo imperecedero. ♣



MISIONES: ORO



Vista de Oberá, "la Capital del Monte", desde San Antonio, con perspectiva de la avenida Sarmiento. Es la segunda población en importancia de la Provincia.

VERDE, TIERRA ROJA

Múltiples y cambiantes son los paisajes del suelo misionero. Con elementos naturales o artificiales, la atracción de esa provincia radica en la diversidad de su brillante colorido, el sugestivo perfil de la selva vigorosa y el prodigio del Iguazú



Detalle de la portada de la iglesia de la reducción jesuítica de San Ignacio.

La tierra colorada predomina en el paisaje misionero de Leandro N. Alem.





Misiones es una armónica unidad de belleza, limitada por los ríos Paraná y Uruguay, con un territorio estructurado de tal manera que ofrece como telón de fondo, ante los ojos admirados del turista, la magnificencia de las Cataratas del Iguazú.

Es un mundo distinto, insospechado. Atesora uno de los paisajes más sorprendentes del país; la obra prodigiosa de la naturaleza alcanza allí su plenitud. Misiones cuenta con un magnífico presente y un prometedor futuro, impresión que surge a cada paso y que emana del carácter industrial y la tenacidad de sus habitantes, descendientes, en general, de inmigrantes del viejo continente.

Presta encanto al itinerario misionero la infinita variedad de estampas, en las que el bosque impone su gallarda presencia, surcado siempre por numerosos cursos de agua, de apresurado andar, mientras recortan el paisaje y el rojo color de la tierra, las verdes vifetas de simétricas plantaciones. Millares de árboles selváticos, helechos, pájaros, multicolores mariposas, complementan el inagotable espectáculo de Misiones.

Más de cuarenta caudalosos ríos y arroyos de importancia, que tienen sus fuentes en la cordillera central misionera, dividen geoméricamente al territorio y bajan caracoleando a lo largo de pedregosos cauces, prodigando sus aguas a los gigantes ejemplares de la selva, cubiertos de helechos y plantas parásitas. Así está modelado el paisaje de la tierra misionera, que desciende en escalones, mientras surgen entre los intrincados montes las típicas viviendas de madera de las chacras.

El oro verde de su producción agrícola es la fuente vital del prodigioso desarrollo provincial, y proclama la riqueza de su suelo, de tierra colorada.

MENSAJE DE LABORIOSIDAD

Cada lugar, cada pueblo, cada chacra es un mensaje de laboriosidad que sorprende al viajero en medio de una naturaleza privilegiada, de un paisaje agreste. El factor humano se encuentra en permanente lucha, con profundo sentido de comunidad, sin cejar en su afán de progreso y reconocida capacidad de trabajo.

En medio de sus sierras, ríos y bosques se muestran los impresionantes testimonios del pasado jesuítico. Son monumentos artísticos e históricos que multiplican la admiración del visitante, reales ejemplos del alto grado de cultura que reinó hace cuatro siglos en las antiguas misiones.

Con excepción de la zona que limita con Corrientes, donde la superficie del suelo presenta el aspecto de

una llanura ondulada, además de ofrecer un mayor porcentaje de campos abiertos, la casi totalidad de la tierra misionera está formada por terrenos muy accidentados y que estaban cubiertos, casi sin excepción, por bosques impenetrables. Poco a poco la colonización fue desmontando la selva, y hoy Misiones ofrece la imponente obra del hombre, con sus ordenadas plantaciones forestales y sus campos cultivados con yerba mate, té, arroz, mandioca, tung, soya, tabaco, algodón, citrus, caña de azúcar.

En esa hermosa provincia el Automóvil Club Argentino acaba de inaugurar cinco establecimientos hoteleros, que cuentan con excelentes comodidades para sus asociados. Las informaciones sobre las distintas ceremonias realizadas en cada uno de los establecimientos, de las cuales la central se realizó en Apóstoles, se publican en la sección Noticias y Actividades del A.C.A. de esta misma edición. Las nuevas dependencias son: un hotel en Eldorado y hosterías en Apóstoles, Montecarlo, San Ignacio y San Javier. Ofrecemos a continuación una breve reseña de sus zonas de influencia.

APOSTOLES

La localidad de Apóstoles tiene su origen en el pueblo llamado Natividad, fundado en 1633 junto al río Ararico en la Sierra del Tape, por el padre Diego de Alfaro. Entre los años 1637 y 1638 fue trasladado por los jesuitas; al nuevo pueblo se dio el nombre de Santos Apóstoles San Pedro y San Pablo, cuando fue instalado en el lugar que hoy ocupa. Por decreto del 1º de agosto de 1898 fue declarada colonia nacional agrícola; comenzó así una etapa de desarrollo y prosperidad creciente en el sur de la provincia.

El 27 de agosto se celebra cada año el aniversario de la colonización polaca y ucraniana. Los primeros colonos llegaron en 1897; entre ellos había 14 familias polacas, que se establecieron cerca del antiguo ranchar jesuítico.

En 1898 fue construido el primer templo dedicado a Nuestra Señora de Czestochowa, "la Virgen Negra", patrona de Polonia y también de Apóstoles.

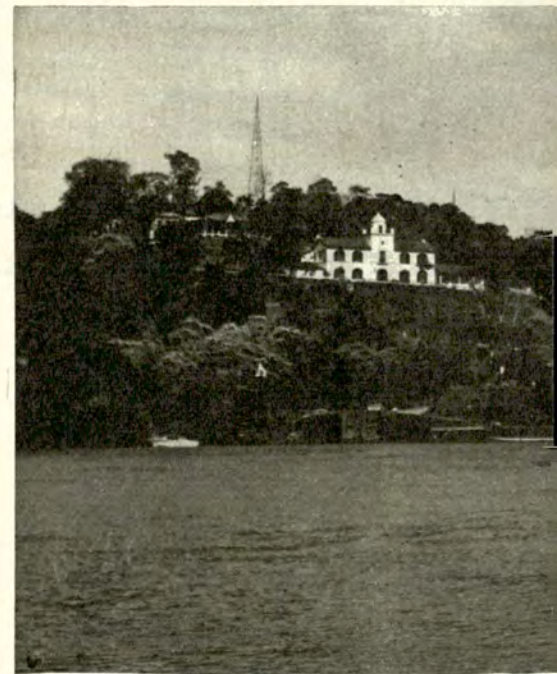
Muchos de esos colonos pagaron su tierra al gobierno con muchos años de adelanto sobre lo convenido, y el monte impenetrable fue convertido en un vergel. Ya en 1902 la colonia de Apóstoles estaba a la cabeza de la producción provincial con 4.000 hectáreas de cultivos.

Las principales producciones de la zona de Apóstoles en la actualidad son yerba mate, arroz, harina de maíz, tung, té y frutales.

La hostería del Automóvil Club Argentino ocupa un amplio predio, en el tranquilo barrio Irigoyen, contando con una pileta de grandes dimensiones, para mayores, y otra para niños. Desde allí se pueden realizar numerosas excursiones a la zona de los ríos Paraná y Uruguay, y a la región vecina, altamente desarrollada.

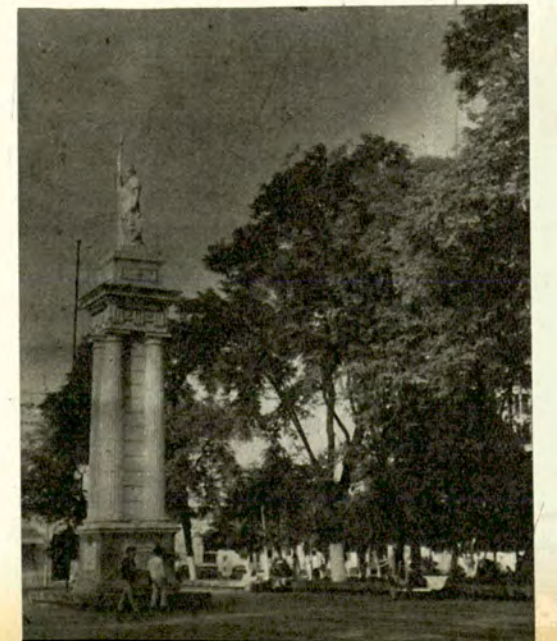


Paredones, resto de las ruinas jesuíticas



Costa argentina, trente al río Iguazú y Pto.

Monumento central en la plaza 9 de Julio, de la capital misionera.





ELDORADO

La ciudad de Eldorado, "Capital del Trabajo", es el centro de la colonia más importante del Alto Paraná. Fue fundada por Adolfo Schwelm el 28 de setiembre de 1919. Los primeros pobladores fueron alemanes, suizos y escandinavos. A ellos cabe agregar ahora, fuera de la gran mayoría argentina, la presencia de franceses, polacos, japoneses, como también los correspondientes a las zonas de influencia, brasileña y paraguaya.

El extraordinario desarrollo alcanzado, a través de sus 52 años de vida, se advierte en todas partes. La colonia fue planeada de una forma distinta a la corriente; fue descentralizada, con parcelas irregulares cuya superficies oscilan entre 25 y 200 hectáreas, de tal modo que cada colono debía vivir en su plantación y

cercanas a Candelaria.



Meira. Vista del edificio y museo de Parques Nacionales.



Grupo de tallas de Juan de Dios Mena que se pueden admirar en el Palacio del Mate, de Posadas.



El histórico sarandí de Belgrano, en Candelaria.



Arboles apoyados sobre la piedra en Santa María.

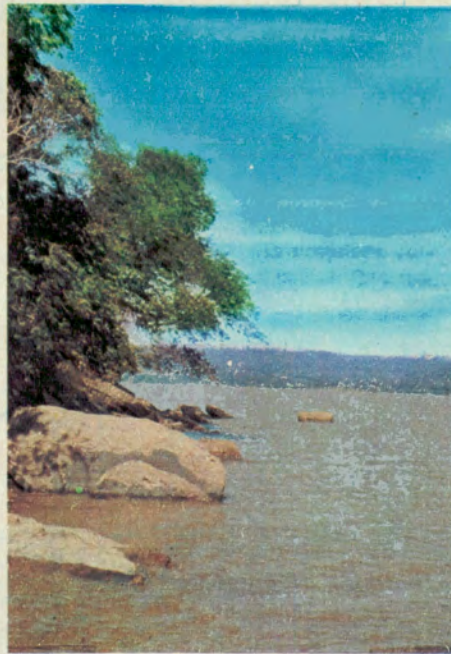


Enorme caudal de agua ofrecía, en junio último, el grandioso salto Bosetti.



Puerto de Posadas, desde el anfiteatro.

52 autoclub



*Teyú Cuaré, vieja cueva del lagarto. Interesante perspectiva aérea del
Las hermosas islas del ancho río Uruguay, frente a Puerto Sara.*





crear allí los medios necesarios para una existencia placentera. Eldorado comprende hoy varios núcleos de población, establecidos a la vera de la avenida San Martín, notable columna vertebral a la que aún se sigue llamando *Picada Maestra*, de más de 35 kilómetros de longitud.

Cuenta Eldorado con varias e importantes industrias, y su prosperidad se basa en el funcionamiento de sus grandes cooperativas (la Agrícola, la Oleaginosa, la de Citricultores y la Yerbatera Piray Guazú).

Contribuyen en grado sumo al alto grado de prosperidad de la zona y de la provincia, las importantes obras de forestación, que superan allí las 30.000 hectáreas, sobre un total aproximado de 90.000 en todo el territorio provincial. Esta explotación tiende a la tipificación con la base de siete clases distintas de árboles, de los cuales el 90 % son coníferas, destinados a la elaboración de celulosa.

La producción local y el proceso de su elaboración se realizan completamente en los establecimientos industriales de la zona. Salen directamente al mercado yerba, té, aceite de tung, citrus y sus jugos concentrados.

Aparte del prodigioso espectáculo de sus campos trabajados, Eldorado ofrece interesantes atractivos turísticos. Entre ellos cabe mencionar el Parque Schwelm, verdadero jardín botánico, y las bellezas naturales de sus ríos y arroyos, con los saltos Elena, Küppers, Pomar Cue, las grutas del Piray Guazú y su balneario, además de la pesca en las correderas del Paraná y del Piray Guazú. Funcionan en Eldorado los museos de *Ciencias Naturales* y de *Arqueología Regional*.

El 28 de setiembre de cada año, en coincidencia con el aniversario de la fundación, se realiza la *Fiesta Nacional del Tung*, con un despliegue de extraordinarias proyecciones.

El importante hotel que el Automóvil Club Argentino tiene a disposición de sus socios en Eldorado, está asentado sobre una pintoresca elevación, cercana al kilómetro 9, de gran relevancia comercial. Se domina desde el hotel un extenso y variado panorama hacia los cuatro puntos cardinales, con bosques naturales y artificiales, campos de cultivo y producción, así como las trazas del nuevo camino hacia Iguazú y Montecarlo. Por su ubicación a 111 kilómetros de las Cataratas del Iguazú, es un lugar ideal que puede servir de base para numerosos paseos. Una vez completado el camino pavimentado, Eldorado pasará a ser la antesala de los prodigiosos saltos.

MONTECARLO

Montecarlo es uno de los centros más adelantados de Misiones. La colonia fue fundada el 4 de mayo de 1920. Los primeros pobladores fueron alemanes y brasileños.

Se distingue por la producción forestal, de citrus y por sus plantaciones: té, yerba, tabaco, vid, mandioca y maní, y secaderos de yerba y té. En la localidad se ensayan todos los cultivos tropicales.

En su moderno centro urbano funcionan diversos establecimientos industriales.

Las fiestas provinciales del citrus y de la pesca se realizan todos los años en el mes de octubre, desde 1967, con el lema de "*La semana de Montecarlo, Capital del Citrus y Paraíso de la Pesca*".

La hostería del Automóvil Club Argentino ocupa un privilegiado lugar, inmediato al río Paraná, desde donde se contempla un amplio horizonte, limitado por la pintoresca isla Caraguatay, la costa paraguaya y el ancho Paraná.

Es un lugar muy cotizado para la pesca del dorado, especialmente en la *Reserva Nacional del Caraguatay*, ubicada sobre el río Paraná en una extensión de 13 kilómetros: se inicia en la desembocadura del Paraná y termina un poco más arriba del puerto de Montecarlo.

En la isla Caraguatay existen, asimismo, varias playas de blancas arenas, bordeadas de un paisaje de densa vegetación.

SAN IGNACIO

Esta reducción, asentada supuestamente por el padre Ruiz de Montoya en 1632 y construida en 1656 por los sacerdotes José Cataldino y Simón de Jhazeta, alcanzó extraordinario desarrollo y subsistió hasta después de la expulsión de los jesuitas, en 1767. En 1817 fue destruida por los portugueses. Resurgió el pueblo al ser creada la colonia nacional de San Ignacio, el 25 de setiembre de 1897, fecha en que se resolvió su trazado y subdivisión.

En la actualidad, las ruinas de San Ignacio, restauradas en parte, constituyen un valioso testimonio de la civilización jesuítica.

El agrimensor Juan Queirel, que realizó diversos trabajos de mensura en la Provincia, decía que el viejo pueblo "se extendía delante de la iglesia y el colegio, dejando la plaza por medio, hacia el norte magnético, que era en tiempo de los jesuitas distinto de lo que es hoy. El pueblo se componía de grupos de casas, o mejor dicho, cuartos de cinco metros por seis, dispuestos en hilera y formando rectángulos de 60 metros de largo. Dichos rectángulos estaban situados unos paralelamente y otros perpendicularmente, ya de norte a sur, ya de este a oeste, dejando entre sí calles de 13 y de 20 metros, incluyendo los corredores o galerías cubiertas de 2,40 metros de ancho. Los corredores con techo de teja sostenido por co-



entro de la pujante ciudad de Posadas.



Plantación de té en Santa María.



lumnas o pilares de piedra, a la vez que daban sombra a las casas funcionaban de veredas. Los mismos corredores se ven hoy en los pueblos y ciudades del Paraguay. Para los habitantes de las reducciones eran de un gran valor, dado lo caluroso del clima y lo reducido de las casas, que constaban de un solo cuarto.

"Bajo de esas sombreadas galerías exteriores se sentarían después de la siesta las mujeres guaraníes, con el blanco tipoy o camisión sin mangas, ceñido a la cintura, a hilar las diez onzas de algodón que para aquel objeto se distribuía diariamente a todos los del pueblo."

Diversas producciones agrícolas, especialmente la forestal, dan vida a este antiguo pueblo, reciente sede de la primera fiesta del folklore, realizada detrás de las ruinas jesuíticas. Además de la imponente obra de las misiones, se puede visitar, en San Ignacio, la casa de la extensa chacra que poseyó Horacio Quiroga, los museos histórico y jesuítico, el Peñón Reina Victoria y Teyú Cuaré (Vieja cueva del lagarto), junto al río Paraná.

Horacio Quiroga, enamorado de Misiones, la visitó por primera vez en 1902, en compañía de Leopoldo Lugones. En 1909 se radicó definitivamente en San Ignacio, donde había adquirido 185 hectáreas, cerca de Teyú Cuaré.

SAN JAVIER

Los padres Vásquez Trujillo y su continuador, Pedro Ordóñez, de la Compañía de Jesús, fundaron la reducción de San Francisco Javier, en 1629, junto al río Tabythíu o Tabatín. Esta fue la base del actual pueblo, que se halla separado apenas un kilómetro de la antigua reducción.

De las primitivas misiones quedan algunas ruinas y unas piletas de piedra natural en pequeñas elevaciones, cerca de la orilla del río Uruguay. En pleno apogeo de esa reducción, en marzo de 1641, se libró la batalla de Mbororé (en guaraní "cerro que hace ruido") a unos pocos kilómetros de San Javier. Jesuitas y guaraníes, constituidos en formal ejército, derrotaron completamente a los invasores lusitanos, mamelucos e indios tupís, postergando definitivamente sus pretensiones de conquista. Mbororé fue la primera batalla librada y ganada en defensa de la soberanía nacional.

En el siglo siguiente funcionó en la reducción la primera imprenta de esta parte de América, que había sido trasladada de Loreto y posteriormente fue llevada a Santa María la Mayor, cerca de Itacaruaré, para ser instalada finalmente en San Javier, donde se

imprimió el último libro editado por esa imprenta.

La declinación, a partir de la expulsión de los jesuitas que comenzó en 1767, fue notoria y se completó con la invasión del general Chagas, que incendió la población y destruyó sus sembrados.

La nueva población tuvo su origen con la creación de la colonia nacional, el 2 de octubre de 1867, aprobada por decreto del 31 de mayo de 1896. Al igual que Apóstoles y San Ignacio, se vendieron los lotes rurales a m\$ñ. 2,06 la hectárea, así como al mismo precio se ofrecieron los solares de cada pueblo. El ensanche de la colonia fue decretado el 11 de julio de 1921. El departamento de San Javier había sido creado el 1º de enero de 1878, sobre la base del antiguo departamento de Santo Tomé.

Dos rutas pavimentadas actualmente en construcción, desde Apóstoles-Azara y desde Leandro N. Alem, facilitarán las comunicaciones hasta San Javier, unida ahora por buenos caminos consolidados.

Un notable impulso ha dado al pueblo la reanudación del trabajo en la importante *Cooperativa Azucarera*, cuyas modernas instalaciones pueden ser visitadas por los turistas. Recibe ese establecimiento la producción de caña de una vasta zona, que abarca desde San Javier, Concepción de la Sierra, Itacaruaré, Santa María la Mayor, etc., hasta Alba Posse.

La hostería del Automóvil Club Argentino ha sido construida sobre una alta y panorámica lomada junto al río Uruguay. Desde allí se tiene una imagen total de los alrededores, con los meandros del río y sus islas, los cerros vecinos y los pueblos brasileños de Porto Xavier y Porto Lucena, a los cuales se puede cruzar en balsa automóvil en sólo veinte minutos, conectándose, así, con la red general de carreteras del país hermano.

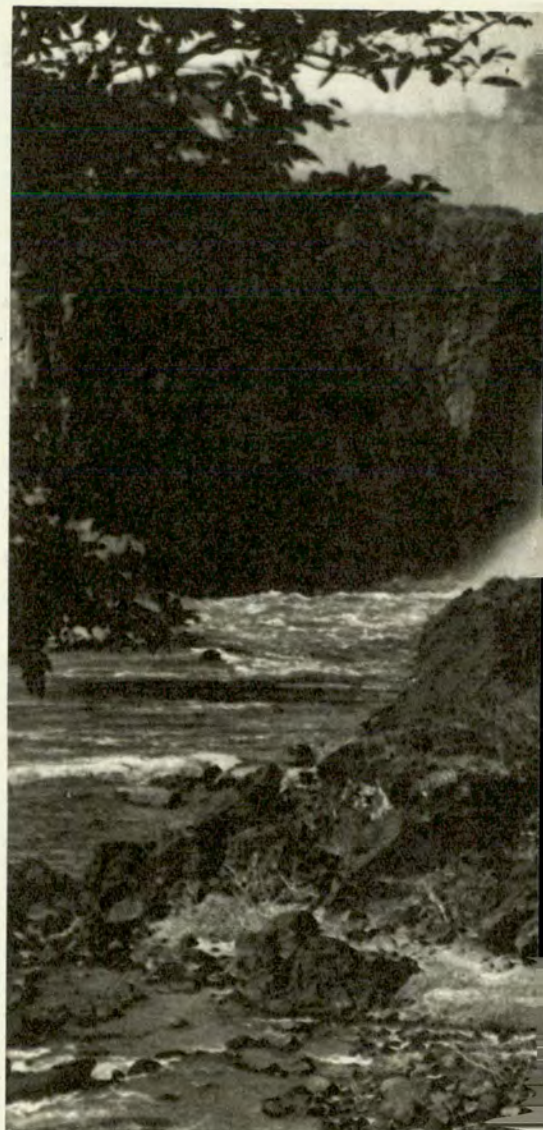
En Semana Santa tiene lugar en San Javier una importante ceremonia religiosa. Se trata de la peregrinación a la Capilla del Cerro Monje, distante seis kilómetros. Se venera allí una antigua imagen de Nuestro Señor del Desierto. Concurren peregrinos de toda la Provincia y de los pueblos brasileños vecinos.

Por último, cabe agregar que se está organizando en el pueblo, para este año, la *Primera Fiesta Provincial de la Zafra*.

COMODIDADES HOTELERAS GENERALES EN EL VIAJE A MISIONES

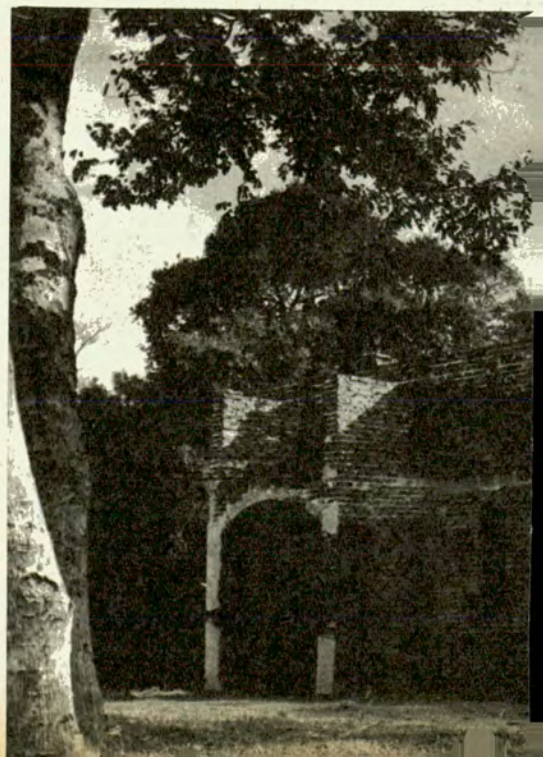
El viaje a la provincia de Misiones permite diversos itinerarios. En todos ellos las facilidades hoteleras se han acrecentado en los últimos años, a medida que fueron mejorando las condiciones viales. Actualmente, para llegar a las Cataratas del Iguazú, sobre un total de alrededor de 1.700 kilómetros, sólo faltan pavimentar unos 140 kilómetros. Esta obra final se está realizando y las demoras en terminar se atribuyen a las lluvias continuadas que se registraron en los seis primeros meses del año.

(Continúa en la pág. 57)



El hermoso salto San Martín, uno de los

Capilla del Cerro Monje, donde se





275 que componen el grandioso espectáculo de las Cataratas del Iguazú.

venera a Nuestro Señor del Desierto.



HOSTERIA APOSTOLES

Ubicación: Apóstoles, Tel. 188.
Comodidades: Posee 14 habitaciones con baño privado y capacidad para dos (2) personas cada una. Pileta de natación. Alojamiento con agua caliente, Bar, Restaurante, Confeitería y Juegos Infantiles.

Tarifas: *Socios:* 1 persona: \$ 8.—, 2 personas: \$ 13,60. *No socios:* 1 persona: \$ 10.—, 2 personas: \$ 17.—.

HOSTERIA SAN IGNACIO

Ubicación: San Ignacio, Tel. 3.
Comodidades: Cuenta con 10 habitaciones con baño común (5 baños) y capacidad para tres personas cada una. Alojamiento con agua caliente, Bar, Restaurante, Confeitería y Juegos Infantiles.

Tarifas: *Socios:* 1 persona: \$ 7,20, 2 personas: \$ 12.—, 3 personas: \$ 16,80. *No socios:* 1 persona: \$ 9.—, 2 personas: \$ 15.—, 3 personas: \$ 21.—.

HOSTERIA SAN JAVIER

Ubicación: San Javier.
Comodidades: Posee 14 habitaciones con baño privado y capacidad para dos personas cada una. Pileta de natación. Alojamiento con agua caliente, Bar, Restaurante, Confeitería y Juegos Infantiles.

Tarifa: *Socios:* 1 persona: \$ 8.—, 2 personas: \$ 13,60. *No socios:* 1 persona: \$ 10.—, 2 personas: \$ 17.—.

HOSTERIA MONTECARLO

Ubicación: Montecarlo. T. 223.
Comodidades: Cuenta con 14 habitaciones con baño privado y aire acondicionado con capacidad para 3 personas cada una. Alojamiento con agua caliente, Bar, Restaurante, Confeitería y Juegos Infantiles.

Tarifas: *Socios:* Habitaciones con baño privado y aire acondicionado: 1 persona: \$ 10,40, 2 personas: \$ 16.—, 3 personas: \$ 20,80. Sin aire acondicionado: 1 persona: \$ 8.—, 2 personas: \$ 13,60, 3 personas: \$ 18,40. *No socios:* Con aire acondicionado: 1 persona: \$ 13.—, 2 personas: \$ 20.—, 3 personas: \$ 26.—. Sin aire acondicionado: 1 persona: \$ 10.—, 2 personas: \$ 17.—, 3 personas: \$ 23.—.

LAUDO E IMPUESTO

Todos estos establecimientos adicionan un laudo del 21 % y por impuesto provincial al turismo un 2 %.

RESERVAS: Las reservas para el Hotel Eldorado y las hosterías, se realizan en el 1er. piso de la Sede Central (Salón de Turismo).

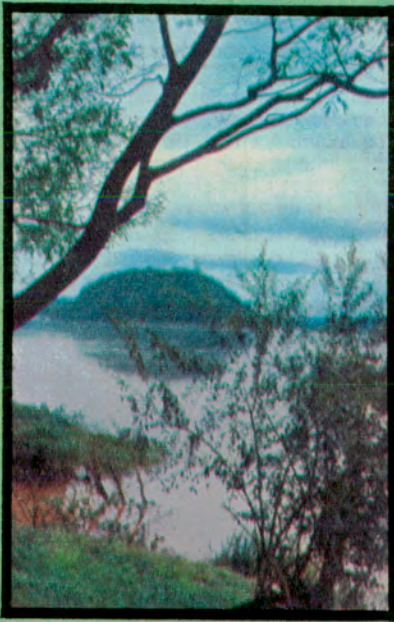
HOTEL EL Dorado

Ubicación: Eldorado Km. 9, Tel. 370.

Comodidades: Cuenta con 20 habitaciones, 10 de ellas poseen baño privado y las restantes tienen 5 baños comunes. Alojamiento con agua caliente, Bar, Restaurante, Confeitería, Pileta y Juegos Infantiles.

Tarifas: *Socios:* con baño privado, 1 persona: \$ 11,30; 2 personas: \$ 18,90; con baño común, 1 persona: \$ 10,40; 2 personas: \$ 16,20, 3 personas: \$ 21,60. *No socios:* con baño privado, 1 persona: \$ 12,50; 2 personas: \$ 21.—. *Sin baño privado:* 1 persona: \$ 11,50, 2 personas: \$ 18.—, 3 personas: \$ 24.—.

De las precitadas tarifas se deduce que las habitaciones con baño privado tienen una capacidad de dos (2) personas y las que tienen baño común son para tres (3) personas.



La isla Caraguatay, Montecarlo.



La iglesia de San José, en el sur de la Provincia.



Vista de Apóstoles, desde la plaza San Martín.





(Continuación de la pág. 54)

En las ciudades de Rosario, Santa Fe, Reconquista, Resistencia y Corrientes, se dispone de facilidades hoteleras, aunque en épocas de gran demanda, es conveniente hacer las reservas con bastante anticipación. Otro tanto se puede señalar si es que se prefiere viajar a través del Túnel Subfluvial Hernandierías y pernoctar en Paraná. Goya o Corrientes, para seguir finalmente viaje hacia Posadas, y desde allí al Iguazú y otras partes del territorio misionero.

Otra de las alternativas es viajar hacia Posadas, por el camino más breve, pero que en cambio ofrece menor porcentaje de rutas pavimentadas. Se trata del itinerario por Zárate, Brazo Largo, Gualguaychú, Concepción del Uruguay, Concordia, Curuzú Cuatiá, Paso de los Libres y Posadas.

Para orientación de los lectores, y en forma aproximada, ofrecemos tarifas registradas en las principales ciudades de esos itinerarios, con el precio por persona y por día en habitación de dos camas con baño privado. Algunos hoteles efectúan descuentos a socios del Automóvil Club Argentino, lo que puede consultarse en la Guía Hotelera que anualmente edita la Entidad.

Los precios en pesos moneda nacional son los siguientes: Rosario (de 1.100 a 3.500); Santa Fe (de 1.500 a 2.300); Paraná (de 1.200 a 1.850); Goya (1.200); Concepción del Uruguay (1.200 a 1.500); Concordia (1.200); Resistencia (1.500 a 1.700); Corrientes (1.600 a 2.200); Paso de los Libres (1.600); Posadas (1.200 a 1.700); Oberá (1.400); Puerto Iguazú (1.400). El hotel Iguazú: pensión completa, 4.300 sin laudo. Por su parte, el Cataratas, pensión completa: 4.536 con laudo.

POSADAS - IGUAZU

Este camino costea el río Paraná. Está pavimentado hasta Montecarlo. Faltan pavimentar hasta Cataratas unos 140 kilómetros, que se hallan en construcción.

- 0 Rotonda acceso a Posadas (altitud 120 metros). Estación de servicio del A.C.A. en Córdoba y Colón. Tel. 3456.
- 7 Villa Lonca. Empalme con ruta 1. Policía caminera. Acceso a Apóstoles por ruta pavimentada.
- 20 Acceso a Candelaria (altitud 122 metros). Estación de servicio. Bar. En Candelaria acampó el general Belgrano, en su expedición al Paraguay. Ver sarandí, bajo el cual descansó el prócer. Existen ruinas jesuíticas.
- 40,7 Puente arroyo Santa Ana.
- 42 Santa Ana (altura 162 metros). Estación de Servicio. Acceso a Oberá (53 km pavimentados).
- 48 Acceso ruinas de Loreto (3 km).

(Continúa en la pág. 131)



Un aspecto de las imponentes ruinas jesuíticas de Santa María.



Izquierda: Puerta de la sacristía en San Ignacio. Derecha: San Javier.

Hermoso salto Tabay, sobre el arroyo homónimo, en Jardín América.



Termas Argentinas



ORIGENES DE VILLAVICENCIO

Cáppila de Villavencio, que se encuentra a una altura de 1.750 metros sobre el nivel del mar, cercana a los

LAS AGUAS DE ESTAS TERMAS AFLORAN POR VARIOS MANANTIALES EN UN HERMOSO ANFITEATRO QUE SE ENCUENTRA A UNOS 50 KILOMETROS DE LA CIUDAD DE MENDOZA

Las termas de Villavencio se encuentran en la zona cordillerana de Mendoza, a unos 50 kilómetros de la capital provincial, a la que está unida por el camino internacional, que en ese tramo, casi totalmente en línea recta, acusa una pronunciada gradiente. Pasa este camino por Canota, histórico lugar donde se dividió el Ejército Libertador para el cruce de la cordillera de los Andes. Un monumento recuerda el acontecimiento.

Las fuentes termales de Villavencio afloran en un valle entre altas montañas, surcado por caminos y con vista a hermosos lugares de los alrededores, entre los cuales sobresale la extensa visión del camino hacia

Uspallata, conocido como los caracoles de Villavencio.

El anfiteatro que forma la montaña protege la zona contra los fuertes vientos, y por dicha causa la vegetación allí es exuberante. Las aguas que surgen por diversos manantiales son consideradas mesotermales, con una temperatura de 26,4 a 36,8 grados, con una radiactividad en las fuentes de 249 unidades en la escala internacional.

DARWIN VISITO EL LUGAR

De acuerdo con informaciones de la Asociación Argentina de Estudios Termales, las primeras noticias que



Estilizado horno criollo que ocupa la



manantiales de las conocidas termas.



atención de los numerosos turistas.

se tienen de estas aguas se remontan hacia los comienzos del siglo XVIII. En esa época el viajero inglés Samuel Haigh, en su libro "Bosquejos de Buenos Aires, Chile y Perú", se refiere al lugar como asiento de fundiciones de minerales de plata, que provenían de las minas que eran explotadas por el capitán José de Villavicencio. Establecido el origen del nombre de las conocidas fuentes, Haigh, que pasó por ese lugar en 1818, informaba que apenas vivían en el lugar dos o tres familias, pero que durante el verano acudía mucha gente desde Mendoza a los baños medicinales de los alrededores, los cuales no pudieron ser visitados por el viajero inglés por falta de tiempo.

Se recuerda, asimismo, que el 28 de febrero de 1824, el canónigo José María Mastai Ferretti, quien fue posteriormente el papa Pío IX, pernoctó en las termas de paso para Chile.

Carlos Darwin, el infatigable investigador, pasó por el lugar en 1825, en su famoso viaje alrededor del mundo. Recuerda en esa ocasión que sólo existían en Villavicencio algunas chozas sin importancia. Se recordará que posteriormente descubrió el bosque petrificado, el que en su honor fue bautizado con su nombre. Está ese bosque a unos 23 kilómetros de Villavicencio, y a él se llega mediante un pintoresco camino de cornisa. Se observan en el lugar pétreas figuras de calcita, ópalos, etc., que constituyen los restos mineralizados de la flora local, en época geológica remota.

EXPLORACION DE LAS TERMAS

La calidad de las aguas y la difusión de sus bondades para diversas afecciones dio lugar a que ya a principios del presente siglo fueran cada vez más numerosas las personas que concurrían para aprovechar los beneficios de las termas. Existían ya en ese lugar algunas comodidades de alojamiento, que posteriormente fueron mejorando en forma paulatina. Los esfuerzos realizados para imponer esas aguas fueron largos y costosos. Resultaba difícil olvidar aguas mundialmente famosas como las de Vichy, San Pellegrino, Apollinaire y otras, cuya entrada al mercado nacional era muy amplia. Finalmente el señor Angel Vélaz tomó a su cargo la explotación de las aguas de Villavicencio, y en empeñosa tarea logró, al cabo de unos años, desterrar las aguas extranjeras, y actualmente la de Villavicencio, con varias otras, satisfacen las necesidades de todo el país.

En las termas de Villavicencio se dispone hoy de un importante hotel, una capilla anexa y las dependencias del mismo. Una cámara colectora recibe las aguas de las fuentes y las distribuye al hotel y a la planta de envasamiento en Mendoza, hasta la cual es llevada por una cañería de unos 50 kilómetros de extensión. El hotel está habilitado desde enero a marzo. ♠



El nuevo edificio de las termas.



Atractivo panorama de montaña.



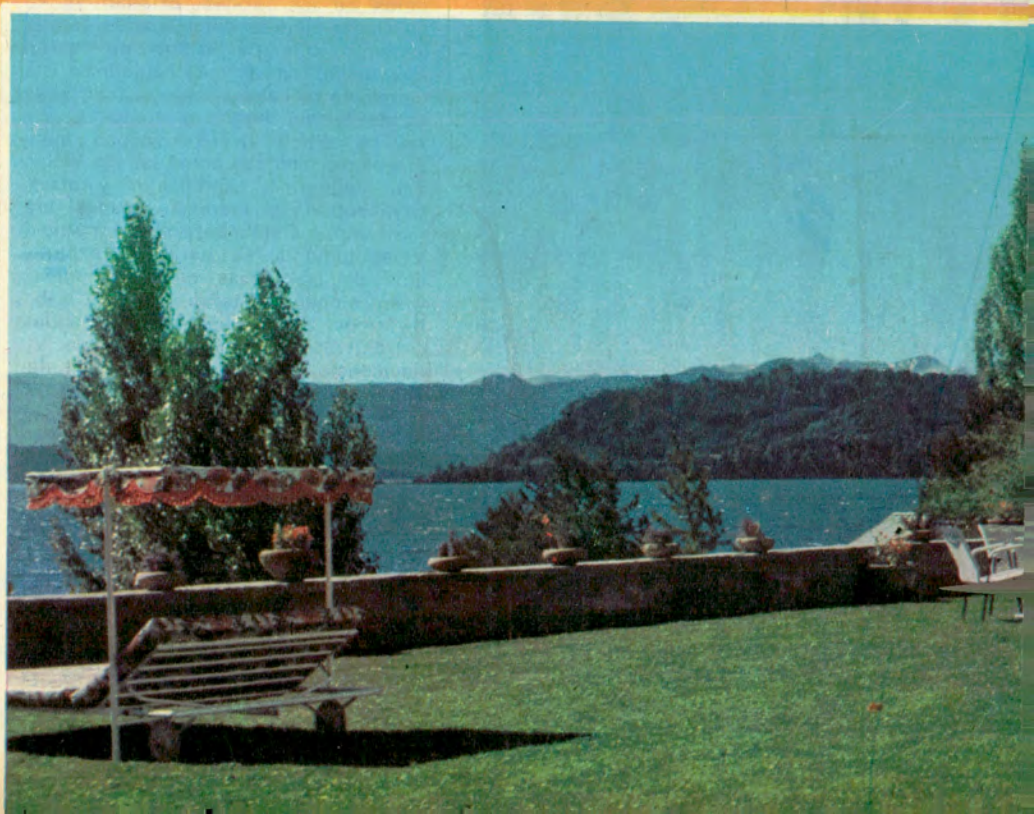
Una parte del amplio anfiteatro.

BALCONES SOBRE EL NAHUEL



**¿Un Hotel? ¿Un
Museo? ¿El Hogar de
un Coleccionista?
¿Una Casa Particular?
Todo Esto y -Mucho
más- es "El Casco",
en San Carlos
de Bariloche**

**por MARION ARBOLAVE
PARA AUTOCLUB**



HUAPI



Kilómetro 11 sobre la ruta que, bordeando el lago Nahuel Huapi, une San Carlos de Bariloche y Llao-Llao. Un sencillo indicador reza "El Casco". Estamos ante un edificio que, en el primer momento, nos recuerda los monasterios medievales. O una típica casa de Tánger. ¿O una mezcla de ambos? Desconcierta. El exterior del edificio está revocado de blanco, de un blanco intenso, casi agresivo. Antes de entrar, nos detenemos a mirar la puerta principal, de madera maciza, procedente —según nos enteramos después— de una iglesia del Norte argentino. Mientras intercambiamos algunas palabras de saludo con la dueña de casa, nuestros ojos viajan por la habitación, atisban allá un cuadro de algún maestro europeo, aquí unas sillas coloniales, grabados y mapas antiguos, una gran chimenea con mullidos sillones que invitan a la charla prolongada...

La dueña de casa, adivinando nuestras preguntas, nos cuenta que ella y su marido desde hace tiempo están coleccionando muebles antiguos y coloniales, grabados y otros objetos de arte, siempre con la idea de construir algún día un hotel y amueblarlo con su colección. El resultado de esos proyectos es "El Casco", cuya inauguración tuvo lugar hace pocos meses.

¿QUE ESTILO? NINGUN ESTILO

Admitimos que nos han desconcertado las líneas exteriores de la casa, que no podemos encasillar dentro de un determinado estilo. Nos explican que no es ningún estilo, sino una mezcla de todo lo que han visto en sus viajes por el mundo, y que les gustó, especialmente en Cerdeña, Grecia y Túnez. Además, siempre les han fascinado los muros y arcos blancos.

Todas las habitaciones tienen paredes de ladrillos a la vista —blancos— que contrastan vigorosamente con las gruesas vigas de madera de ciprés. El parquet es de tablas de incienso.

En un rincón vemos un antiguo arcón, de procedencia europea, convertido en bar. Los dueños de casa hicieron agregar dos partes laterales para que fuera más ancho. Nos acercamos, pero ni así podemos descubrir "uniones" o diferencias entre el mueble antiguo y las partes agregadas. Un artesano —casi habría que llamarlo artista— residente en Bariloche, supo dar al mueble este efecto de unidad. La parte superior revestida de azulejos antiguos, procedentes de una demolición de Buenos Aires. Nos aclaran que mucho de lo que vemos fue obtenido en remates o demoliciones, cuando no fue traído por ellos mismos de algunos de sus viajes por el Brasil o por el Norte de la Argentina. Los cuadros, en cambio, y algunos de los muebles, han pertenecido a la familia del dueño de casa ya desde varias generaciones atrás. Como ejemplo, nos muestra una especie de armario, muy grande, procedente de Alsacia-Lorena y un secretaire que originalmente se hallaba en un monasterio romano. Lo abrimos y "descubrimos" en su interior, además de numerosas divisiones, algunos cajoncitos secretos.

Pasamos al comedor, con sus mesas pequeñas, sillas tapizadas de telas de atractivo colorido, algunos grabados antiguos. En el centro de cada mesa, un florero de grueso cristal con una sola flor. Levantamos uno de ellos, nos asombra su peso, ¿será de Murano? Nos explican que no, que es de Buenos Aires, como también las telas, la vajilla, los artefactos sanitarios, las lámparas.

"BOUQUET DE FLEURS" Y BAÑOS CELESTES

Nuestro recorrido nos lleva ahora a los dormitorios. Además del tradicional número —después de todo, estamos en un hotel— cada pieza posee



Arriba, izq.: desde la casa se puede admirar la belleza del lago.

Abajo, izq.: el parque sintetiza los rasgos de una región realmente privilegiada.

Der.: parece un monasterio medioeval o quizás una típica casa de Argelia o Túnez.



un nombre. Leemos en las puertas "Las flores del campo", "Cazadores", "Rincón alemán", "Turquesa", "Bouquet de fleurs". Adentro, algún detalle —la tela de la ropa de cama, un grabado antiguo— alude al nombre. En cada habitación, en medio de materiales y lámparas muy modernos, un mueble antiguo, quizá un pequeño **secrétaire** alemán de 1830, un mueblecito rinconero de Italia, alguna mesita. En los baños el confort rivaliza con la elegancia de las líneas y la armonía de colores. Vemos un "baño amarillo": azulejos, cortina, alfombra, todo amarillo, hasta el jabón. El próximo será celeste. Nos llaman la atención las



Otro aspecto del edificio. Una notable muestra arquitectónica.

dos amplias piletas, cada una con su espejo. Nos aclaran que eso estaba pensado para evitar las discusiones sobre "quién se arregla primero". Pero, ¿caben las disputas en semejante ambiente?

Todas las habitaciones tienen su balcón, tan protegido que permite tomar el desayuno allí aun en días frescos. Y por todos los balcones y ventanas penetra el increíble paisaje del Nahuel Huapi.

Y EN EL PRIMER PISO, UNA TALLA CUZQUEÑA

Subimos al primer piso. Desde un nicho nos observa una talla de Quito (de alrededor de 1800) representando al Arcángel Miguel. Una reja de hierro forjada rodea la escalera. Es obra de un artesano florentino, residente en Bariloche, según un dibujo antiguo. Al llegar, nos recibe, en una blanca pared, la figura de un Cristo colonial, tallada en madera, de la época cuzqueña, alrededor de 1700. Sorprende y emociona lo primitivo de su expresión.

Nos muestran algunas habitaciones más. En todas observamos esa armonía entre materiales y colores, el amor al detalle, traducido por las borlas de las lámparas y cortinas, por algún original llamador de cerámica, por los marcos siempre en tono con lo representado en los grabados.

Llegamos al jardín, última etapa de nuestro recorrido. Entre gran variedad de flores, plantas, arbustos y árboles llaman la atención unas fuentes de barro, de grandes dimensiones, que albergan multicolores flores. Son artesanías de los indios, traídas del Norte de nuestro país.

Nos despedimos. Echamos una última mirada sobre ese lugar tan extraño —audaz mezcla de medioevo, época colonial y confort moderno— cuyos dueños no son arquitectos, ni decoradores, ni hoteleros, sino dos enamorados de la belleza. ▲



CUBIERTA

ACA

FABRICADA POR GOODYEAR

**A PRECIOS PARA
FOMENTO DEL TURISMO**

INFORMESE SOBRE MEDIDAS EN EXISTENCIA



**VENTA EXCLUSIVAMENTE
A SOCIOS —HASTA CUATRO
UNIDADES— CONTRA PRESEN-
TACION DE CARNET SOCIAL.**

**OTRO POSITIVO BENEFICIO
ECONOMICO PARA SOCIOS**

APARECIO ANATOM

la línea dura contra el cansancio.



Los colchones blandos no le hacen ningún favor al cuerpo. Por eso la gente de hoy elige ANATOM, el colchón DIFERENTE de dureza científicamente calculada.

Los argentinos ya podemos dormir tranquilos. Apareció ANATOM, el colchón adoptado en todo el mundo por quienes aprecian su cuerpo y necesitan el descanso. Especialmente concebido para responder a las más autorizadas comprobaciones científicas sobre la posición óptima del cuerpo durante el sueño, con el objeto de preservar su salud anatómica y funcional.

ANATOM es el único colchón duro que se conoce, pero de una dureza controlada. Su estructura indeformable consta de un número calculado de montantes de duraluminio y polietileno, entre dos tri-ply de cedro, todo ello cubierto por un cotín lujoso y resistente de fácil limpieza, color beige con dibujos dorados.

ANATOM es diferente porque proporciona un uso para cada necesidad, con sus acolchados de espuma rc-35 en dos espesores (3 cm para personas que tengan problemas osteomusculares; 5 cm para personas que no quieran tener problemas).



Anatom

Marca Registrada Internacionalmente

PRODUCIDO POR LADIKO S.A.I.C.
Piedrabuena 3389-91 - Tel. 68-1392-6993-7870

DISTRIBUIDORES

CAPITAL FEDERAL: LOS GOBELINOS - Florida 139 - Cabildo 1644 - EL PALACIO DEL SUERO - Suipacha 865 - Paraguay 922 - OROGOMA SIC S.R.L. - Corrientes 5761 - CASA KURAS - Cabildo 1158 - EL MUNDO DEL COLCHON - Cabildo 4699 - LA ESMERALDA - Córdoba 783 - RAVEL - Callao 416 - SUC. CASA BERGER - Marcelo T. de Alvear 1445 - FOSTER MUEBLES - Cerrito 1060 - 1er. Piso - DORMILANDIA - Rivadavia 6785 - BERNARDO - Juncal 1179 - Peña 2077 - HUCHIER DE CARLOS SACCHETTI - Arenales 1176 - MUEBLES SALBORD - Boedo 822 - CASA AGOP - San Juan 3706 - CARAL S.R.L. - Av. Fernández de Enciso 4651 - MUEBLES RUCKER S.C.A. - Rivadavia 1970 - ROBERTO BRIONES - Rivadavia 5907 - MUEBLES MEDINA - Díaz Vélez 3761 - CARPI MUEBLES - Belgrano 2067 - MUEBLES "EL SOL" - Av. San Martín 3180 - ARTIGOM S.R.L. - Alvarez Jonte 2521 - PUPA S.R.L. - Juan B. Alberdi 5400 - MUEBLES "LA IDEAL" - Av. Nazca 1920 - CASA RUIZ - Iriarte 2284 - GALIA MUEBLES - Rivadavia 3867 - JOAOS AMOBLAMIENTOS - J. B. Alberdi 6586 - SUEÑOLANDIA - Entre Ríos 1240 - MUEBLES VILLA DEL PARQUE - Pedro Lozano 3099 - MUEBLES MIRNER - Av. F. Beiró 5671 - MUEBLES "HANSA" - Ciudad de la Paz 2246 - MUEBLERIA SAN MARTIN S.R.L. - Sarmiento 1632 - ROCEL - Av. Juan Bautista Alberdi 4647 - GRAN BUENOS AIRES: PASCUAL PASCUALINI - Simón de Iriondo 870 y Av. 11 de Septiembre 2921 - Victoria - MUEBLES "CIUDAD DE VENECIA" - Rivadavia 16602 - Haedo - Rivadavia 18249 - Morón - Rivadavia 23910 - San Antonio de Padua - Ituzaingó 702 - Merlo - MUEBLES BELGRANO - Ituzaingó 1119 - Lanús - MUEBLES STREGER - Maipú 156 - Bánfield - TIENDA LA EXPOSICION - Av. Pavón 6227 y 6261 - Remedios de Escalada - NUEVO ARTE S.R.L. - Av. Maipú 3898 - La Lucila - CASA KURAS - Av. Maipú 2430 - Olivos - MUEBLES SOLIS - Av. La Plata 1450 - Santos Lugares - IACOVINO MUEBLES - Bragado 5923 - Wilde - LA PLATA: MUEBLES RODRIGUEZ PRESA - Calle 5 N° 870 - MAR DEL PLATA: MUEBLERIA "LA ASTURIANA" - Av. Independencia 2101 - FABRICA DE MUEBLES TAMMONE & CIA. - Av. Independencia 2750 - CORDOBA: GOMARA S.A.I.C. - Av. Gral. Paz 455 - LOS GOBELINOS - 9 de Julio 76 y Rivadavia 46 - ROSARIO: LOS GOBELINOS - Córdoba 964 - MENDOZA: GOMARA S.A. - Av. San Martín 501.

HAY ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES



Las plazas constituyen en la región mediterránea, verdadero lugar de encuentro. Animadas pláticas, ardorosas



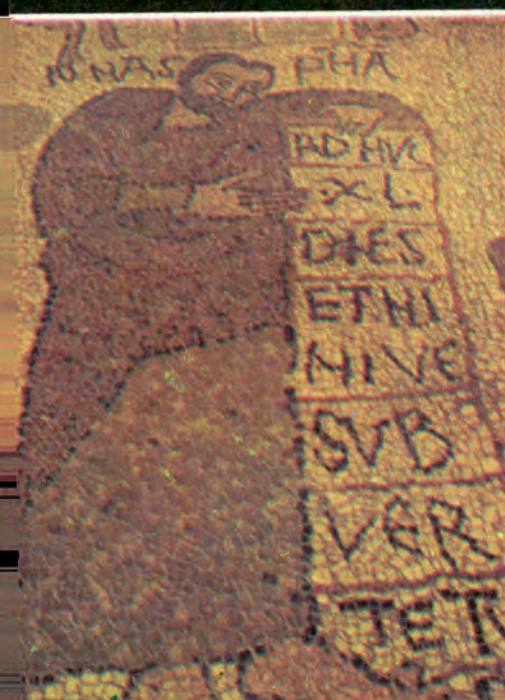
La notable catedral de Trani.



Estupendos colores se registran en los tranquilos costas puglieses



polémicas y los juegos de niños.



Otranto (catedral): piso de mosaico.

EL CORAZON DE ITALIA ESTA EN EL SUR

por GIUSEPPE ROMA

PARA AUTOCLUB

**BELLEZA NATURAL Y HONDO SENTIDO DE VIDA
TRANSMITE ESTA TIERRA RICA EN HUMANIDAD**

El corazón de Italia está en el Sur. Su retraso material, sus fuertes vínculos con una civilización campesina y netamente superada por el desarrollo industrial, por la civilización de las máquinas y de las calculadoras electrónicas, no nos pueden impedir recibir el mensaje que transmite esta tierra rica en humanidad.

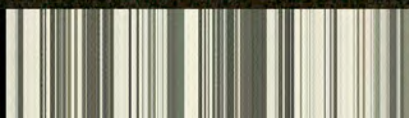
Siglos de aislamiento, en los cuales la gente ha vivido bajo la dominación mezquina de diferentes estirpes extranjeras, han impedido que el Sur italiano se desarrollase en el campo de la cultura y de las innovaciones técnicas. A pesar de eso, hoy las distancias se han reducido notablemente gracias a la red de autopistas que permite rápidas conexiones entre las varias provincias de Italia. En el Sur, sin embargo, la "cintura de asfalto" tiene un aspecto desolado. El volumen del tráfico es muy escaso; las autopistas más bien tienen la función de grandes cintas transportadoras de materias primas, que son luego transformadas en las grandes fábricas del Norte (productos agrícolas, acero y querosén). Utilizan también las autopistas las corrientes de tránsito turístico que invaden las playas todavía no atacadas por el hormigón armado.

Las costas de la Puglia han sido, en estos últimos años, meta de un turismo particular: se trata del turismo residencial. En el Gargano, en las costas salentinas, se levantan cada día más frecuentemente pequeñas ciudades turísticas formadas por quintas y chalets, donde pasan las vacaciones

suecos, canadienses, alemanes, ingleses e italianos deseosos de alejarse de la rutina de las grandes ciudades para vivir en contacto con la naturaleza.

Pero la Puglia, además de ofrecer un aspecto encantador, dado que se sumerge en un mar estupendo, ofrece una cantidad de atracciones variadas y deslumbrantes. La historia de este extremo de Italia se ha teñido de aspectos tan interesantes como diversos. Así desde el resplandor de las colonias de la Magna Grecia, como Tarento y Metaponto, ricas en recursos culturales y artísticos, y el florecimiento de los negocios con el Oriente, que encontraban en Brindisi el nudo de enlace más cercano entre Roma y los inmensos dominios del Imperio, hasta la predilección de Federico II por Foggia y Lucera, o las expediciones de los cruzados que de aquí salían para la defensa del Santo Sepulcro, para terminar con la dominación borbónica y las primeras sublevaciones a favor de la unificación italiana. Pero más colorida aún es la cultura que se ha desarrollado como síntesis de varias experiencias culturales: fundamentados estudios tienden a demostrar que el hombre mismo llegó por primera vez al Sur de Europa justamente por estas playas.

Nuestro itinerario de viaje comienza en el Gargano, un promontorio rocoso lleno de construcciones paleolíticas y de la edad del bronce. El paisaje natural es estupendo, rico en despeñaderos a plomo sobre el mar, rico



Der.: arquitectura espontánea en el Gargano. Abajo: vista general de Ostuni. 2ª a la derecha: pintoresco conjunto de "trulli" (Alberobello).



también en vegetación exuberante, de colores vivos e intensísimos, y ensenadas que se reflejan en un mar transparente. Complejos hoteleros modernos y servicios para recreo y entretenimientos de diversos tipos constituyen una atracción notable; el volumen turístico está aumentando constantemente. Pero junto con las bellezas del paisaje, el Promontorio del Gargano conserva tradiciones hechiceras: en los pueblos del interior, guarecidos en alturas pedregosas, no es difícil presenciar ritos casi mágicos. Verdaderas danzas y bailes propiciatorios, típicos de una tierra árida y pobre de agua para los cultivos y personajes con misteriosos poderes terapéuticos, resucitan una época de brujería y de magia.

CATEDRALES Y CASTILLOS

De Gargano se baja dulcemente hacia la *Piana della Capitanata*, un territorio casi completamente llano con inmensos campos cultivados. Esta tierra fue preferida particularmente por Federico II, que aquí tuvo su morada por largo tiempo y murió en Fioren-

tino. En la Puglia él estimuló la construcción de varios castillos, en Bari, Lucera, Fiorentino, Trani, Barletta, Bisceglia, Brindisi, Gioia del Colle. Justamente en Lucera, Federico II hizo construir un admirable castillo que todavía hoy domina, desde la altura, un extenso valle; allí reunió 20.000 sarracenos, que luego construyeron estupendas mezquitas de estilo morisco. Carlos de Anjou, por intolerancia religiosa, los combatió por todos los medios y, abatiendo al mismo tiempo todos los vestigios de aquella civilización, levantó numerosas iglesias, entre las cuales se conserva todavía la Catedral, de estilo sobrio y noble.

En Foggia, del antiguo palacio de Federico II queda solamente el *Arco de Federico*. Sorprendentes son además las catedrales románicas esparcidas por todos los pueblos que se encuentran en el camino entre Foggia y Bari. El estilo románico, en la Puglia, tiene aspectos particulares, muy diferentes de los de la restante arquitectura del Sur. Los elementos bizantinos y árabes tienen poca importancia; estas catedrales tuvieron, más bien, el influjo de la arquitectura

francesa, fruto de una cultura preferentemente occidental.

Característica común es la parte superior de la fachada, que termina casi siempre en admirables rosetones; es hermoso el de la catedral de Ruvo y el de Troja. Los dibujos componen perfectas figuras geométricas y la riqueza de detalles en los rosetones permite penetrar la luz de manera tal que en el interior de estos templos hay una atmósfera de religiosa espiritualidad. La catedral de Trani se aleja un poco de los modelos más característicos: es de dimensiones más grandes que las otras iglesias y la fachada se desarrolla sobre todo en altura. El elevado campanario le da un aspecto imponente, mientras que las puertas de bronce, liberadas de la técnica y del estilo bizantinos, ofrecen un maravilloso ejemplo de bajo relieve.

UNA CULTURA ESPONTANEA

Bari es la capital de la región. Es una ciudad muy animada por su vida comercial y cultural. Pertenece al triángulo industrial de desarrollo junto



con Brindisi y Tarento, y aquí convergen muchísimas iniciativas industriales. En Bari, cada año se desarrolla la *Feria del Levante*, una muestra-mercado que estimula un útil intercambio comercial, especialmente entre los países de la cuenca del Mediterráneo. En esta Feria participa también la República Argentina.

Hermosa es la iglesia de San Nicolás, construida por iniciativa de algunos marineros que robaron los restos de San Nicolás, obispo de Mira; exteriormente se parece a un gran fortín, con dos torres a los lados de la fachada, hoy derrumbadas. Es una estructura monolítica que llama la atención por sus grandes valores poéticos.

Dirigiéndose al Sur, hacia Salento, que es la parte más extrema del "tacón de Italia" —como es definida graciosamente la Puglia por su forma—, pasamos a un tipo diferente de atracciones. Si las catedrales y los castillos se pueden considerar como el fruto de una cultura rígidamente intelectual, en el Salento se encuentra un tipo de cultura popular y espontánea. El ejemplo más característico son los *trulli*, viviendas creadas

espontáneamente por esta gente y que constituyen un ejemplo único. Tienen una forma cuadrada que termina con una especie de cúpula muy original, en forma de cono, y están construidas con bloques de piedra oscura del lugar, sobrepuestos, sin ningún material que los una. Típicas de las ciudades mediterráneas, éstas tienen un aspecto casi irreal y escenográfico.

Alberobello es la localidad más conocida por los turistas; pero también los valles limítrofes están sembradas de "trulli" de campesinos, y todo el conjunto constituye una gran ciudad. Arquitectura espontánea es también la de Ostuni, una pequeña ciudad a pocos kilómetros de Brindisi, que tiene un aspecto muy parecido a las casbas árabes. Las callejuelas son angostas y enmarañadas; toda la vida se desarrolla al aire libre, siendo el conjunto de una dimensión verdaderamente humana. No hay grandes edificios ni tránsito congestionado, sino casas bajas y largos pasajes que se acodan entre sí.

CONFLUENCIA DE CULTURAS

Hacia Brindisi se dirige, por una moderna carretera, el tráfico turístico que después, en *ferry-boats*, alcanza las tierras griegas o turcas. De la forma del puerto, parecido a la cabeza de un ciervo, toma el nombre la ciudad de Brindisi: Brunda es, en efecto, la denominación del ciervo de Messápico, que fue la primera civilización que tomó posesión del Salento. El mayor esplendor lo tuvo Brindisi durante la dominación romana, cuando obtuvo el título de *Municipium* y el privilegio de acuñar monedas propias. En ese entonces estaba unida con Roma por la *Via Appia*, reina de los caminos romanos, y todavía hoy se conservan los restos de las columnas terminales. Después de un período de despoblamiento debido a varias epidemias, Brindisi actualmente es un centro bastante importante para la refinación del petróleo, dado que aquí se encuentran las fábricas de la *Montecatini-Edison*.

Leccé es, a su vez, la ciudad del barroco, el centro intelectual más importante del Salento. Gracias a la contribución de la Iglesia, entre el 1500 y el 1700 se enriqueció con apreciables y notables obras de arte. Por esto, todo su centro histórico se puede considerar como un gran *salón barroco*. Hermosa es la basílica de Santa Croce, cuya fachada, si bien muy elaborada, rica en adornos y estatuas, no tiene la ampulosidad tediosa del barroco, sino una compuesta sobriedad. El barroco se transformó en formas particulares según las diferentes corrientes culturales que llegaron al Salento: ésta es una de las características propias de esta tierra. En Otranto, un pueblo sobre la costa, por ejemplo, se encuentra un piso de mosaico que no tiene igual y que, en su iconografía, encierra tradiciones de diferentes civilizaciones y representa una síntesis única de

la cultura occidental y oriental. El mosaico, fechado en 1165, simboliza, alrededor de un inmenso árbol de la vida, la historia misma del hombre hasta su redención. Pero el simbolismo, de ningún modo unitario, hace pensar en la convergencia, en Otranto, de las más diferentes experiencias culturales: desde un tablero de origen persa, o la figura corporal cuadruple de origen indio, o las más diferentes representaciones de animales compuestos de origen mesopotámico, uralteo, etc., hasta personajes de la tradición cristiana (el Arca de Noé, la Torre de Babel) y, en fin, el Rey Arturo y las tradiciones bretonas. Es este un ejemplo de cómo la cultura no puede ser rígidamente esquemática, y cómo los influjos del Oriente Medio y Extremo dan un significado particular a una obra de arte. Otranto fue un centro notable de intercambios culturales; en 1480 fue destruida por los turcos. Doce mil habitantes murieron en su defensa, y otros ochocientos que no quisieron abjurar de su fe católica fueron bárbaramente asesinados por los turcos. La dominación turca es un factor que todavía hoy en día se puede comprobar en el idioma y en los caracteres somáticos y psicológicos de la gente del Salento.

DOS CONCEPCIONES DE LA VIDA

Dirigiéndose todavía más hacia el Sur, encontramos la punta extrema de la Puglia, Santa María di Leuca, donde, así nos dice la leyenda, llegó el apóstol Pedro. Costeando el mar Jonio el espectáculo es estupendo: grutas marinas, largos litorales arenosos hasta que se llega a Tarento, la ciudad de los dos mares. Esta denominación le viene del hecho que la ciudad se extiende en una doble ensenada; la ciudad vieja está sobre una isla unida con la tierra firme por un puente giratorio que es abierto cuando pasan los barcos de guerra que tienen al puerto como base.

Tarento es, en efecto, el puerto militar más importante de Italia y uno de los centros más importantes de la siderurgia italiana. Grandísimos altos hornos trabajan día y noche para la fusión de los metales; fábricas de acero modernísimas abastecen con sus productos muchos países mediterráneos. Tarento tuvo mucha vitalidad como centro de la Magna Grecia (las colonias griegas en Italia), por los estudios matemáticos y por algunas escuelas pitagóricas.

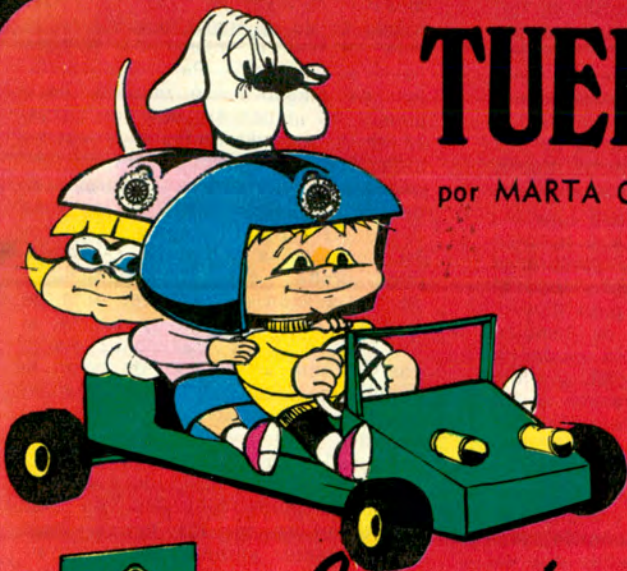
En Tarento es posible observar el desequilibrio del desarrollo industrial en el Sur italiano. Las dificultades están en tratar de unir dos concepciones de vida: la dinámica de la civilización industrial con la meditativa de la civilización agrícola. Es ésta una experiencia que se está efectuando actualmente, y es la próxima etapa en el debate sobre los problemas del Sur, que hoy se está desarrollando en toda Italia. ♣

TUERQUITAS

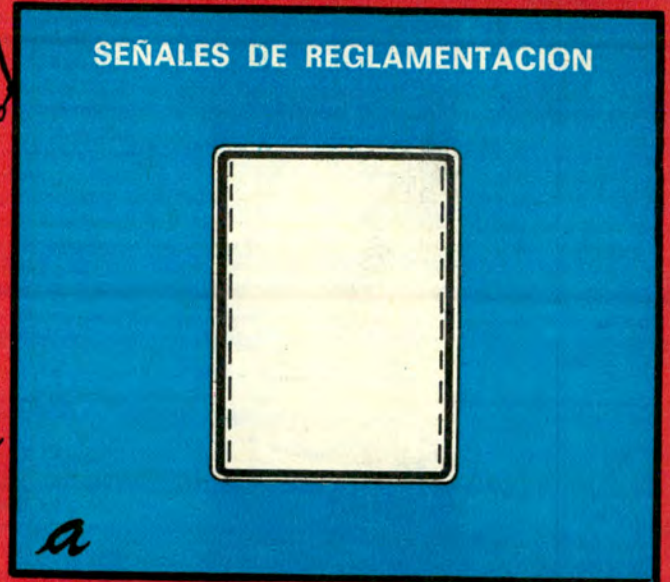
la sección de los niños

por MARTA ORTIZ

PARA AUTOCLUB



Jugando con señales viales



a	b
<p>PROHIBIDO AVANZAR</p>	<p>Cruce de caminos</p>
<p>DIRECCION OBLIGATORIA</p>	<p>Pendiente ascendente</p>
<p>NO GIRAR A LA IZQUIERDA</p>	<p>Bifurcación del camino</p>
<p>PROHIBIDO ESTACIONAR</p>	<p>Curva</p>

Pega esta página sobre cartulina. Recorta cada tarjeta y su correspondiente pasador por la línea gruesa de su contorno. Luego abre la línea marcada uno con puntos en cada tarjeta. El pasador A, que tiene cuatro símbolos distintos, pertenece a la tarjeta de SEÑALES DE REGLAMENTACION, y el pasador B a la tarjeta de SEÑALES DE PELIGRO.

A
B
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M
N
Ñ
O
P
Q
R
S
T
U
V
X
Y
Z

↑ ○ X ◊ ↖ □ → △ # + ○ ○ ○ ↖ ↗ ↘ ↙ ≡ ∇ X → ▲ ≡ ○ ○

DOS MENSAJES EN CLAVE

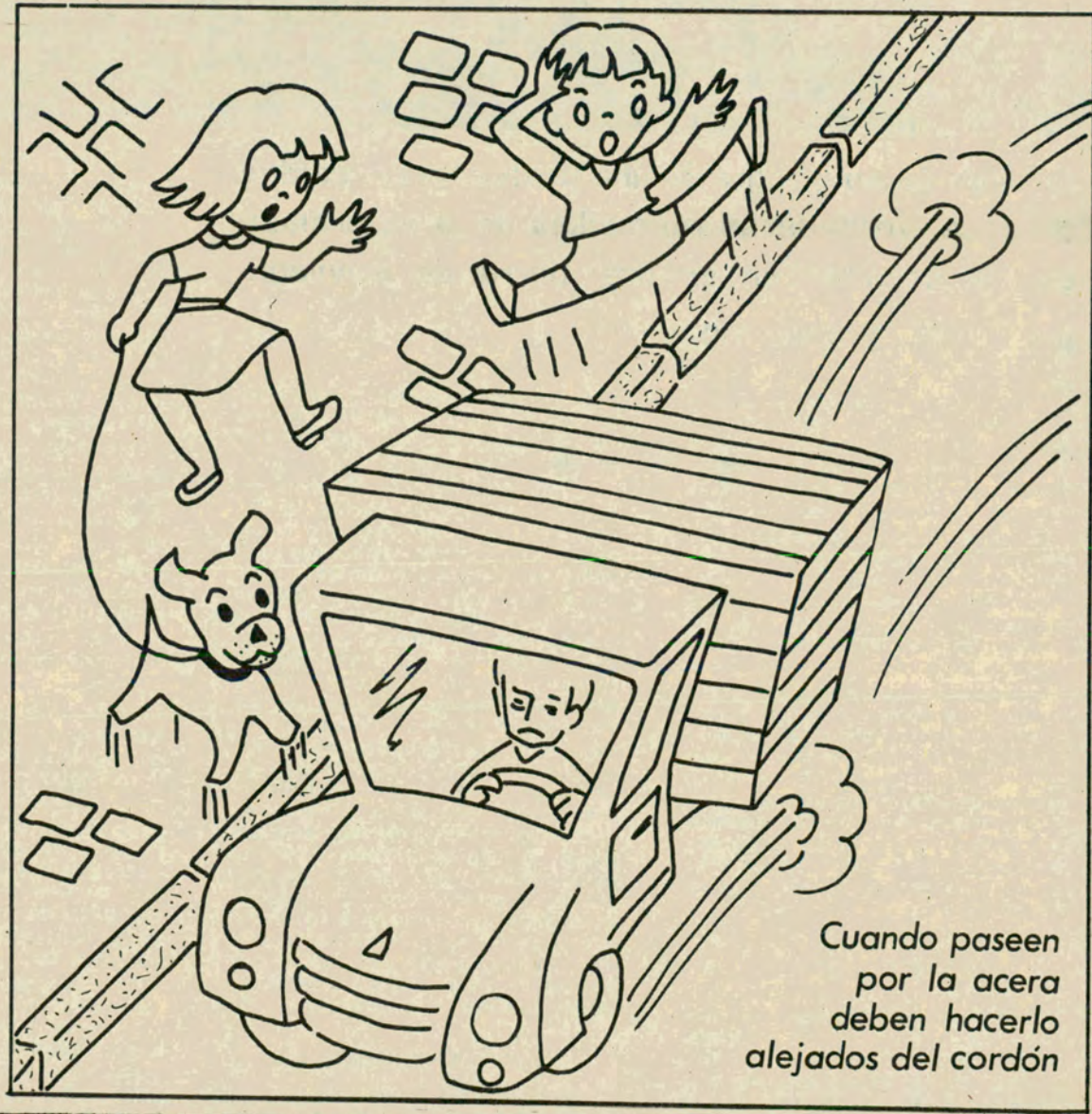
↑	○		X	≡	↖	◊	○	X	##	↓		≡	○		○	##	X	##
X	○	↖	≡	↑		◊	↖	○	↖	▲		△	↑	X	↖	↓	○	≡
	∇	≡	↓		≡	○		◊	↖	↓	↖	↻	↑		○	##	↖	↖
	X	↖	↓	X	↑		◊	↖		○	↑		↑	X	↖	↓	↑	
X	↓	○	○	↑		X	○	↑	↖	◊	≡		□	↓	↖	↖	≡	↖
	↑		≡	##		↖	○		↑	→	↖	↖	≡	↖)	○	↖
	◊	##	↓	##	→	↖		↖	○		≡	↓	↑	↖	▲	##	≡	≡
	▲	↖		X	≡	○	≡	)	○	↖		◊	↖		X	≡	▲	≡
↑	◊	≡																

Un amigo de Tuerquitas recibió estos mensajes y no los pudo entender. En la columna de la izquierda tienes el abecedario en clave. ¿Puedes tú descifrarlos?

Para colorear



Hay cinco diferencias entre estas dos lechuzas. ¿Puedes tú encontrarlas?



Quando paseen por la acera deben hacerlo alejados del cordón



SALTOS Y CATARATAS EN MISIONES

Guarda en su geografía una profusión de caídas de agua, verdaderas maravillas de la naturaleza que la convierten en una tierra de privilegio

por PEDRO EUGENIO VIDAL

PARA AUTOCLUB

Etimológicamente saltos, cascadas y cataratas tienen, con ligeras variantes, una misma significación: caída de agua de más o menos altura y diversos tamaños, que se producen por desniveles en los cursos de ríos o arroyos.

Como términos geográficos tienen, sin embargo, significados más precisos, porque en ninguna forma es posible confundir un salto o una cascada con una catarata, para las que se reservan las máximas expresiones descriptivas, acordes con su importancia.

Puede decirse que en toda la extensa región cordillerana, pre-cordillerana y serrana de los distintos sistemas orográficos del país no hay un solo curso de agua que no tenga en su trayecto un salto o una cascada, grande o pequeña, que con su presencia acrecienta el valor panorámico del paisaje que las rodea, constituyendo algunas de ellas verdaderas maravillas de la naturaleza.

LAS SIERRAS CENTRALES

En el mismo sentido podemos asegurar que la provincia de Misiones, eminentemente serrana en su configuración, guarda en su geografía una profusión de saltos de agua de todas las categorías etimológicas y geográficas:

cataratas, saltos y cascadas, que la convierten en una tierra de privilegio para quienes la visitan o viven en ella.

Las Sierras Centrales de Misiones, cordón cuyas alturas medias oscilan entre los 500 y 700 metros sobre el nivel del mar, corren ligeramente inclinadas de Sudeste a Noroeste y establecen un virtual *divortium aquarum* entre las cuencas de los grandes ríos que la rodean, el Paraná y el Uruguay. Hacia estos ríos convergen y desembocan los numerosos arroyos que de ella bajan llevando las aguas de sus vertientes o sirviendo de canales de desagüe a las precipitaciones pluviales, que son muy frecuentes en su territorio. Por cierto que los hay verdaderamente caudalosos y llenos de vericuetos, con un pintoresquismo que escapa a toda descripción, corriendo entre quebradas cubiertas de una exuberante vegetación tropical, bosques en algunos lugares todavía inexplorados y, en la región norte de la Provincia, entre pinares centenarios que prestan al paisaje todos los tonos de verdes posibles e imaginables.

PARA AVENTUREROS

Para quienes, poseídos todavía, en este vertiginoso siglo XX, de cierto

espíritu de aventura, puedan recorrer esos arroyos serranos, les están reservadas las más gratas sorpresas, y los que por una u otra razón, —trabajos en los montes, pescadores, cazadores de caza mayor, reforestadores, etc.—, lo hacen frecuentemente, tienen en su haber una lista propia y reservada de aventuras vividas, que salen a relucir generalmente en las conversaciones de campamento, constituyendo motivo de asombro aún para los más conocedores de esos lugares.

Pero como ese placer no puede ser brindado al turista que recorre las rutas misioneras con un solo propósito, el de llegar a las Cataratas del Iguazú en el menor tiempo posible para poder disponer de una mayor permanencia en ese lugar maravilloso, es posible brindarle, en cambio, un itinerario de saltos que por su ubicación —algunos prácticamente a la vera de las rutas—, pueden completar el viaje, permitiéndole admirar y gozar de estos paisajes no menos interesantes que aquellas cataratas tan conocidas y admiradas.

El tiempo que puedan distraer en este objeto, lo aprovecharán íntegramente y de paso podrán ampliar sus conocimientos de las distintas regiones misioneras de las que alguien, con profundo sentido de admiración y de justicia dijo: "*Misiones evidentemente es toda una sola tarjeta postal*".

Dos son las rutas nacionales troncales de la provincia: la 12, paralela al río Paraná, y la 14, ubicada sobre las sierras centrales y paralela, en gran parte, al río Uruguay. La primera es la más conocida y transitada, tanto por su menor kilometraje como por estar



pavimentada en su mayor extensión. En cuanto a la segunda, la ruta 14, menos conocida y menos "promocionada" es, en cierto sentido, más "natural" pero, en compensación, mucho más pintoresca. Abarca una extraordinaria región serrana y de pinares centenarios, atraviesa numerosas localidades como Oberá, Campo Grande, Aristóbulo del Valle, 2 de Mayo, San Pedro, Bernardo de Irigoyen, San Antonio, en las que existen todos los medios adecuados para brindar comodidades a los turistas. Cada día tiene mayor tráfico, a medida que va siendo conocida y apreciada.

En cuanto a los saltos, sobre la ruta 12 existen dos dignos de ser conocidos: el *Tabay* y el *Urugua-y*.

TABAY Y URUGUA-Y

El primero se encuentra ubicado sobre el arroyo del mismo nombre, en las proximidades de la localidad de Jardín América, de la que dista muy poco; la entrada a la parquización hecha por la comuna está bien señalada y hay lugar suficiente para camping con buena arboleda, fogones, mesas y bancos rústicos.

El salto, sin ser espectacular, es lo suficientemente interesante para justificar la abundancia de visitantes de todas las localidades vecinas e incluso de Posadas, con la que está unida por un buen pavimento.

El salto del *Urugua-y* está ubicado en las proximidades del *Parque Nacional del Iguazú*, sobre el arroyo homónimo, y se encuentra a unos 5 kilómetros de la ruta 12, a la que está

unido por un camino en regular estado de conservación; pero el salto, uno de los más bellos de Misiones, bien vale cualquier sacrificio que se haga para conocerlo.

El arroyo *Urugua-y* es ancho, correntoso, de costas barrancosas y lecho pedregoso, enmarcado en una tupida selva, todo lo cual contribuye a aumentar su belleza natural.

Como en toda la región se están haciendo extensas reforestaciones de pinos, el paisaje ha cambiado, pero el cuadro general no ha desmejorado en nada, opinión compartida por cuantos conocen esos hermosos lugares.

SALTOS BERRONDO Y ENCANTADO

Sobre la ruta nacional 105, pavimentada, que une las dos troncales 12 y 14, a la altura de la ciudad de Oberá, a poco menos de 6 kilómetros de esta localidad, se encuentra el *Salto Berrondo*, mencionado en todas las cartas viales, salto pequeño, de unos 12 metros de altura, pero no por eso menos bello e interesante que los demás. Como está ubicado en terreno particular, el acceso hay que solicitarlo; pero salvado esto, se puede visitar sin el menor inconveniente.

Sobre el trayecto misionero de la ruta 14, se encuentran dos saltos dignos de ser conocidos y uno de ellos, el *Encantado*, figura en tercer lugar de estos accidentes geográficos, a continuación de las *Cataratas* y de los *Saltos del Moconá*, tanto por su altura como por su importancia.

El salto, que se forma en el curso del arroyo *Cuñá Pirú*, está apenas a dos kilómetros de la zona urbanizada de la localidad de Aristóbulo del Valle, que dista unos 75 kilómetros de Oberá.

El arroyo *Cuñá Pirú* se desliza arriba del salto mansamente en medio de la enmarañada vegetación, cuando bruscamente, sin transición se hunde en una profunda garganta, dando origen a una quebrada que hace una violenta curva y se aleja en medio de la agreste serranía. Por esta garganta se precipita el hasta ahí tranquilo arroyo, desde una altura de 56 metros. El paisaje, visto desde el fondo de la quebrada, es impresionante y muy difícil de olvidar. Aunque no se han construido muchas comodidades para los turistas, la visita al salto es fácil y la proximidad de la población facilita todo lo que se puede necesitar para el camping o la permanencia en el lugar.

SALTOS MISTERIOSOS

Sobre la misma ruta 14 se encuentra 2 de Mayo, una de las poblaciones más nuevas de la provincia de Misiones, activa colonia agrícola que en un decenio ha adquirido una fisonomía urbana, obra del denodado esfuerzo de sus habitantes.

Pasando esta localidad y como a 8 kilómetros de la ruta, se encuentra el *Salto Misterioso* o, mejor dicho, los

saltos, porque son tres esparcidos en un trayecto de 1.500 metros. Cada uno de ellos tiene sus características propias e inconfundibles.

Según una de las versiones más aceptadas, el nombre proviene de que en el segundo de los saltos, detrás de la cortina de agua, existe una profunda cueva, que con el correr de los tiempos se ha convertido en el refugio seguro de todos los pájaros de la selva vecina, los que a todas horas del día la atraviesan en todo sentido, produciendo un sonido que a la distancia tiene algo de "misterioso", nombre que actualmente se aplica no sólo a los saltos sino a toda la zona, que rápidamente se está convirtiendo en lugar de atracción turística.

De los tres saltos, el segundo es indudablemente el más grande y por lo tanto el más hermoso; pero eso no significa que los otros sean menos interesantes y hermosos.

EL SALTO PACA

Entre la ciudad de Oberá y la localidad de Panambí, a orillas del Uruguay, paso aduanero al Brasil, existe un camino muy pintoresco, en particular al arribar a esa localidad, pues desde la altura de los cerros se domina un amplio valle en medio del cual corre el río Uruguay con toda su majestad.

A medio camino se encuentra un salto, el *Paca*, sólo accesible desde la ruta y que bien vale la pena de visitarlo por lo pintoresco del lugar y por la altura, que alcanza a unos 26 metros, despeñándose en medio de una tupida vegetación de helechos que prestan un marco adecuado a su belleza.

Algunos arreglos hechos por la municipalidad permiten llegar hasta él y con un poco de gimnasia se puede bajar hasta la parte baja y desde allí contemplarlo en toda su espléndida caída.

Como dijera al comienzo, es imposible hacer un índice completo de todos los saltos y cascadas existentes en Misiones, y esta lista, muy incompleta desde luego, sólo se refiere a aquellos accesibles al turista y que son dignos de ser conocidos.

Cualquier conocedor de estas regiones pensará en todos los que no fueron mencionados, como el *Capióví*, el *Tacuarazú*, el *Zacarías* y muchísimos otros más que bien pudieron figurar en esta breve crónica.

Tiempo vendrá, y en verdad no está muy lejano, en que las cartas indicativas de las rutas misioneras contengan los datos necesarios para que todo aquel que llegue a la Provincia en tren de descanso, tenga posibilidad de conocer y apreciar estas maravillas sólo reservadas hoy a los nativos y a algunos iniciados, que se extasían ante esta tierra privilegiada para deleite del hombre. ♣



Argentina en el mundo

ANGEL ELIZONDO

Angel Elizondo reside actualmente en Buenos Aires, donde dirige una escuela de mímica, pantomima y expresión corporal, de regreso de una estada de siete años en Francia.

En París —que continúa siendo tradicional centro de cultura universal— estudió mímica con Etienne Decroux, maestro de Jean Louis Barrault y de Marcel Marceau; y teatro en la Sorbona y en el Centro del Teatro Francés.

En esa ciudad, formó parte de la compañía de Decroux, con la que actuó en el *Festival de la Vanguardia*, en la televisión francesa, en el filme "Opera" de Carré, entre otros jerarquiza-

dos espectáculos.

En junio de 1960, actuó en la sede de la UNESCO en París. Realizó después la "mimeografía" de "Ping Pong Players", de William Saroyan, en el Teatro del Centro USA y de "La Grande Machine" en el Teatro de la Plaisance.

Integró, en 1963, la representación argentina en la *Bienal de París*, efectuada ese año en el Museo de Arte Moderno de la Capital francesa, y el mismo año creó los "Ballets populares de América Latina", conjunto que, con su dirección, actuó en París, Reims, Le Mans, Fontainebleau, St. Nazaire,

TOMAS MALDONADO

En un mundo cada día más tecnificado como el que vivimos, el diseño industrial constituye una actividad creadora de la máxima importancia.

Puesto que la técnica rodea al hombre, resulta obvio afirmar que el medio destinado a encontrar las formas más adecuadas a su específica función tanto para una plancha como para una locomotora —para citar dos ejemplos extremos—, sin descuidar los valores estéticos, es, podría decirse, fundamental.

Es en esta actividad, el diseño industrial, en la que el profesor Tomás Maldonado se ha distinguido mundialmente.

Nació en Buenos Aires en 1922. Estudió en la Academia Nacional de Bellas Artes de esta capital y se inició como pintor en 1942. Desde entonces participó activamente en los principales movimientos renovadores en los dominios del arte, la arquitectura y el diseño industrial en nuestro país. Fundador del grupo de Arte Concreto, de las revistas "Nueva Visión" y "Arturo", expuso en varias galerías de Buenos Aires hasta que, en 1950, fue invitado por el Museo de Arte Moderno de Río de Janeiro, donde presentó una exposición que se comentó elogiosamente.

Poco tiempo después viajó a Euro-

pa. Allí continuó actuando intensamente con los grupos artísticos de vanguardia; en 1954 fue nombrado profesor de la Escuela Superior de Diseño Industrial de Ulm, Dornau, Alemania y, tras dos años de ejercicio de la cátedra con dedicación exclusiva, se lo designó presidente del rectorado de esa Escuela. Durante su residencia en Alemania fue invitado a dar clases magistrales y dictar cursos sobre diseño en universidades de Bruselas, Tokio, Francia, Italia, Finlandia, Dinamarca, etc.

En 1965 participó en el Congreso sobre Diseño Industrial efectuado en Estocolmo, que se realizó con la asistencia de representantes de 80 países. En ese congreso fue elegido, por unanimidad, presidente del futuro congreso mundial sobre diseño industrial, que habrá de efectuarse en 1969, en Londres y que, efectivamente, presidió el año antepasado.

En 1966 fue designado "Fellow of the Council of Humanities" de la Universidad de Princeton, Estados Unidos de América, y se hizo cargo de la cátedra de diseño en la School of Architecture de la Universidad. En 1967, invitado por la Universidad de Londres, dictó cinco conferencias sobre diseño industrial, las que luego esa casa de altos estudios editó en cuatro idiomas.



Prosiguió después su actividad docente en los Estados Unidos, sólo interrumpida por una visita a Moscú, donde dictó dos conferencias sobre diseño en la Facultad de Arquitectura.

Actualmente se encuentra en Milán, Italia.

Tomás Maldonado es autor de varios libros. Cabe recordar entre éstos a: "Max Bill", estudio crítico-biográfico, editado en Buenos Aires; "Problemas actuales de la Comunicación", Buenos Aires 1953 y "La Speranza Progettuale" editado por la casa Einaudi, en Turín, en 1970, en su colección Nuovo Politécnico 35.



Amiens, Tours, Strasbourg y otras ciudades de Francia. Poco tiempo después extendió la gira con este conjunto a Finlandia y otros países nórdicos.

Después de esta "tournee" que realizó con un éxito consagratorio, presentó su espectáculo en el famoso Teatro de L'Etoile de la capital de Francia.

Tras ella fue elegido para participar en el certamen "Poeta en Nueva York", de recitado de poemas de Federico García Lorca, en la Universidad del Teatro de las Naciones, en el que obtuvo por unanimidad el primer premio.

Actuó después en los teatros de Music-hall Bobino y Olimpia, en el Alhambra Maurice Chevalier y en la Sala Pleyel. En 1962 hizo una gira por el Líbano y trabajó una temporada en el Theatre National Populaire de París.

Angel Elizondo, desde su retorno a la Argentina, hizo varias representaciones de mimo, entre las cuales se destacan su espectáculo Mimo, Mimese, Mima, estrenado en 1969 y sus actuaciones por TV.

Nació en Rosario de Lerma, Salta, el 1º de octubre de 1922.

ENRIQUE ANDERSON IMBERT

Enrique Anderson Imbert, admirable escritor argentino, nació en Córdoba en el año 1910. Ensayista, cuentista, novelista y crítico, es actualmente profesor de literatura hispanoamericana en la Universidad de Harvard, Estados Unidos.

Se doctoró en Filosofía y Letras en la Universidad Nacional de Buenos Aires: dictó cátedras —que obtuvo por concurso— en Facultades de esta Capital, de Tucumán y de La Plata.

En 1947, invitado por Amado Alonso, se trasladó a Estados Unidos. Dictó allí la asignatura que es su especialidad —la historia de la literatura hispanoamericana— en la Universidad de Princeton y en la de Ann Arbor, Michigan, casa de altos estudios relacionada con la cultura de la Argentina desde que otorgó el título de doctor honoris causa a Domingo Faustino Sarmiento.

Al crearse en 1964 la cátedra de literatura hispanoamericana en la famosa Universidad de Harvard, fue contratado como profesor titular de la materia, distinción consagratoria, sin duda, si se tiene en cuenta la calidad y cantidad de catedráticos de Latinoamérica que actualmente residen y profesan en los Estados Unidos.

La actividad docente desarrollada por Anderson Imbert en Harvard, a partir de entonces, no hizo sino corroborar el acierto de la elección realizada por las autoridades de la renombrada Universidad.

Su libro de texto "Historia de la Li-



teratura Hispanoamericana", en dos tomos, editado por el Fondo de Cultura de México en su colección "Breviarios", lleva ya cinco ediciones. Ha sido traducido al inglés, al checo y hace poco tiempo al sistema Braille. Esta circunstancia hizo que, en una de sus últimas visitas a la Argentina, afirmara: "Me estoy convirtiendo en un autor de literatura táctil".

Pero la ímproba tarea de enseñar en una de las más famosas casas de estudios superiores del país del norte, en las cuales las conferencias de tipo magistral han sido reemplazadas por clases que son, en la práctica, verda-

deros seminarios donde profesor y alumnos trabajan en común en la investigación, no ha interferido para nada en su labor específicamente estético-creadora.

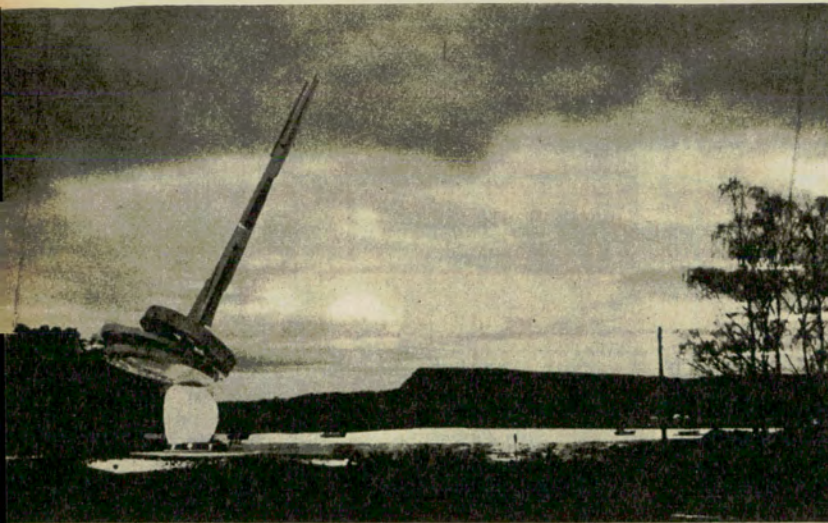
Pudo, así, continuar escribiendo cuentos y novelas que lo sitúan entre los más importantes escritores argentinos.

De sus obras publicadas deben mencionarse "Vigilia", novela con la que obtuvo un premio municipal de la Ciudad de Buenos Aires, en 1934; "Las pruebas del caos", 1946; "El grimorio", que fue traducida al inglés, lo mismo que "Fuga", una novela corta de 1953 y "Tres novelas de Payró", "Ibsen y su tiempo", "El arte en la prosa de Juan Montalvo", "La crítica literaria contemporánea", "La originalidad de Rubén Darío", y otras.

Anderson Imbert, en una de sus visitas a la Argentina, reconoció que ahora a su patria. En aquella ocasión afirmó a los periodistas que conversaban con él: "El país es todo para un escritor. Un ingeniero o un investigador pueden desempeñarse perfectamente fuera de su país. Un escritor no. Para mí un árbol es más árbol aquí, en mi patria, que en ninguna otra parte".

En la actualidad trabaja en la ampliación de su "Historia de la Literatura hispanoamericana", sobre cuya base prepara una obra fundamental: "Historia de las letras en la cultura de América", que abarcará varios volúmenes y en la que tratará el tema con la necesaria amplitud.

De tal suerte, Enrique Anderson Imbert, entre añoranzas, vigiliadas y conversaciones con sus alumnos, continúa desarrollando con dignísima jerarquía su actividad de catedrático en Harvard y realizando, con condigna grandeza, la imagen de "Argentina en el mundo". ♠



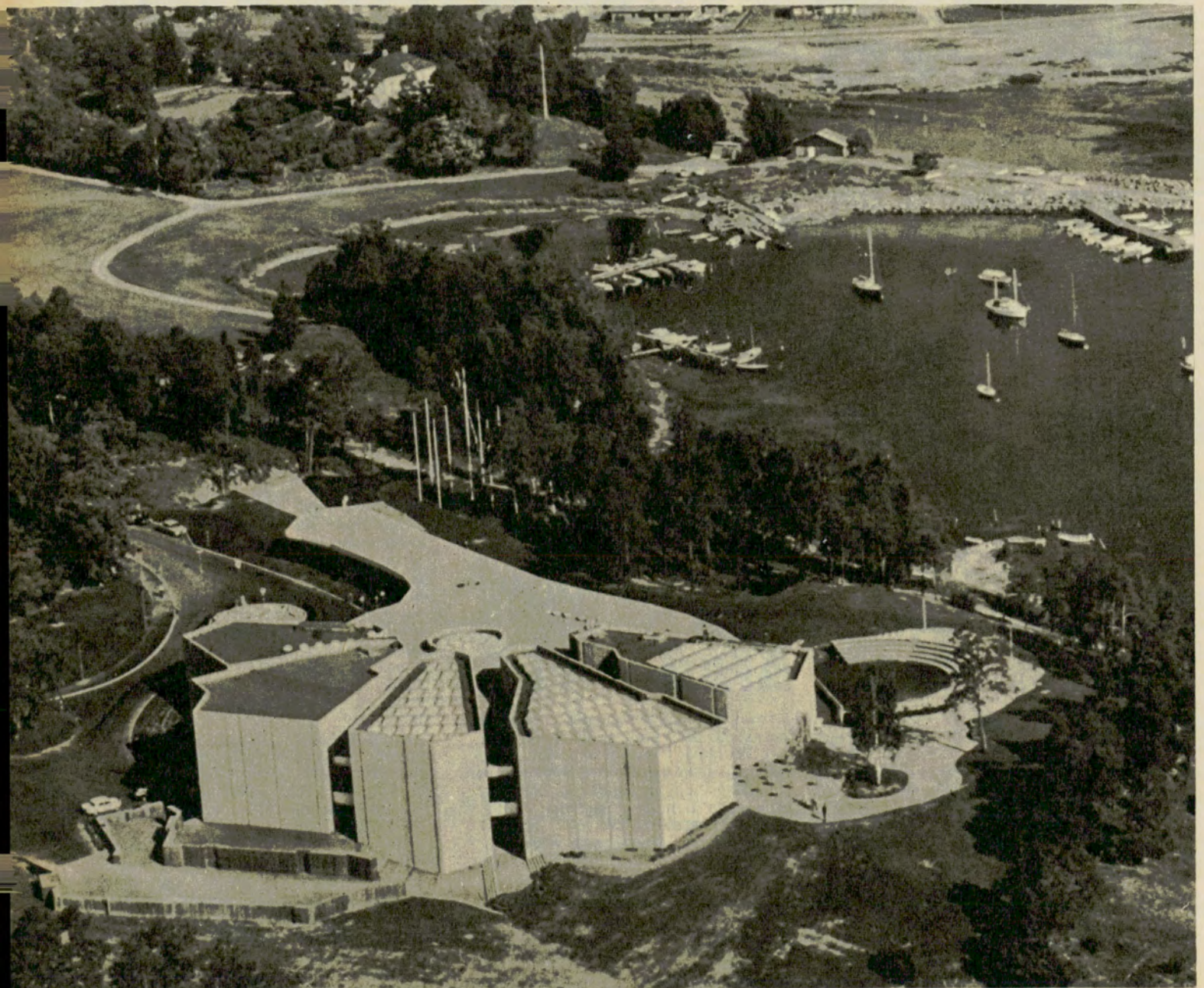
Modernas esculturas y un estilo revolucionario.

La generación que hoy cuenta entre 35 y 45 años no fue descubierta en su juventud como "mercado consumidor". Por lo tanto, no le estaban destinados los ídolos, las publicaciones, las modas, las comidas o las diversiones como se hace actualmente. Pero igualmente los jóvenes y los no tan jóvenes tuvieron sus ídolos y favoritos, y quizá, como no tuvieron que soportar la "fabricación" masiva de los "hit", éstos fueron realmente perdurables:

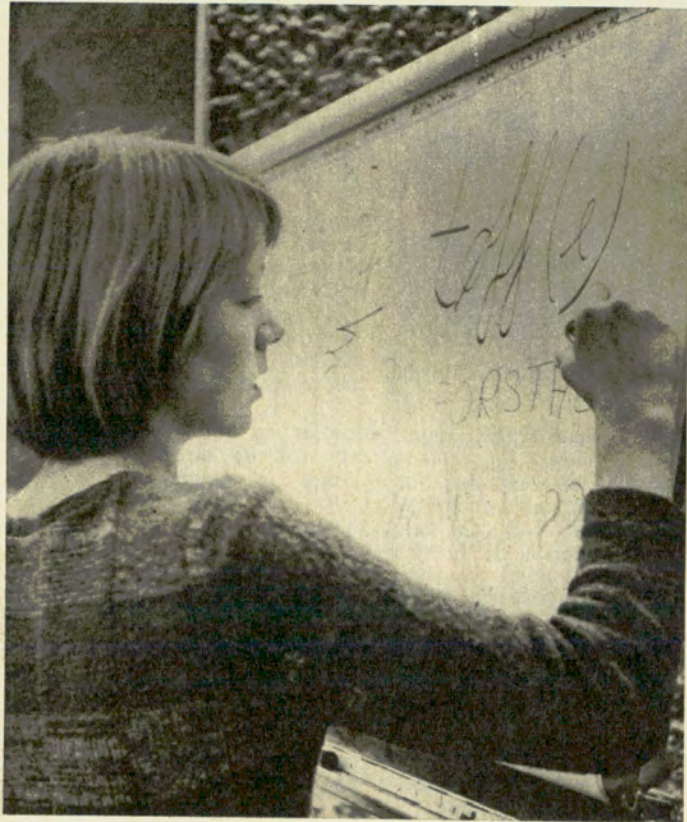
Uno de los ídolos de esa generación —mucho más marginada en algunos aspectos que los "jóvenes" de hoy— fue una rubia sonriente y alada que se llamó

Sonja Henie. Esta noruega fue, desde niña, una patinadora sobre hielo sobresaliente y, desde su adolescencia, la destinataria de premios, honores, reconocimientos oficiales y del inmenso cariño de su ciudad, Oslo.

No hay que olvidar que fue oriunda de un país cubierto por el hielo y la nieve durante cerca de ocho meses del año, y que en Noruega el patín sobre hielo es un deporte nacional y una necesidad. A nosotros nos puede resultar muy exótico, pero en invierno lo común es salir allí de la casa con los patines o los esquís puestos, porque de alguna manera hay que afrontar los



Sonja Henie -Campeona de Patín Sobre Hielo y Actriz- y su Esposo, Donaron a Noruega un Gran Centro Artístico



El público escribe, en grandes hojas preparadas al efecto, su opinión sobre el centro cultural.

EL LEGADO DEL PATIN

Texto y fotos de **SARA FACIO**

PARA AUTOCLUB

Vista general del moderno museo, construido junto a un fiord.

Ultima fotografía de Sonja Henie y Niels Onstad, su marido.

varios metros de nieve acumulados.

En ese país de conocedores de la materia, Sonja fue un auténtico ídolo y logró sobrepasar con su arte las fronteras de Noruega y de los países escandinavos. Luego de ganar diez veces el título de Campeona Internacional de patín artístico sobre hielo y tres medallas de oro consecutivas en esa categoría en los *Juegos Olímpicos*, llegó a la cúspide de su carrera y de su fama cuando Hollywood, que era entonces centro mundial de la consagración, difundió su arte al contratarla como la protagonista de catorce películas, muchas de las cuales nos recordaban los pai-

sajes de las tarjetas que llegaban del extranjero para Navidad.

Paralela a su carrera creció una incalculable fortuna, que se acrecentó más aún con su casamiento con Niels Onstad, un amante como ella de las artes. Los bienes de esta pareja se transformaron en "el legado del patín", o lo que es lo mismo, en una obra que significa la mayor donación que ha recibido Noruega: el centro artístico que se llama *Sonja Henie-Niels Onstad Foundation*.

EL CENTRO ARTISTICO

El Estado ofreció el terreno, ubicado en Hovikodden, a doce kilómetros de Oslo.





Una exposición de fotografías. También abundan los visitantes de corta edad.

Son diez hectáreas de tierra con desniveles naturales, una buena plantación y con una excelente vista, pues está en las orillas de un fiordo. La *Fundación Henie-Onstad* se encargó de edificar el centro, de ceder unas cieri obras de la colección de pintura contemporánea reunida por la pareja a lo largo de una vida, y de establecer un fondo de reserva que asegure el buen funcionamiento de la institución.

Para la construcción del edificio se realizó un concurso, que fue ganado por dos jóvenes arquitectos noruegos, llamados Jon Eikvar y Erik Engebretsen. Estos supieron utilizar materiales simples, encontrar la solución para los problemas de iluminación en las salas de exposición e incorporar al edificio en su decorado natural, el paisaje, de manera

que produce el efecto de una gran forma escultural, a la vez terminada y abierta.

Es realmente un bello modelo de arquitectura contemporánea, que une a su sobriedad y elegancia una extraordinaria funcionalidad, y tal fue su acierto que se convirtió a partir del mes de agosto de 1968, fecha de su inauguración, en un modelo de construcción para los centros culturales y museos que se proyectan en el mundo. En este ámbito privilegiado conviven armoniosamente la música, la pintura, el cine y los ballets modernos. En sus doce primeros meses de vida fue visitado por 220.000 personas, que pudieron conocer así la colección pictórica que reúne obras de Juan Gris —*Diario*, de 1918, es la pintura más antigua del grupo— con las de Picasso, Miró,

Klee, Munch, Villon, Léger, Matisse, Rouault, etc. Desde entonces, los visitantes vieron exposiciones temporales de las más modernas tendencias, como la de nuestro compatriota Julio Le Parc, escucharon música electrónica e instrumental en la bien equipada sala de conciertos, vieron espectáculos presentados en el anfiteatro al aire libre, polemizaron en los debates luego de las proyecciones cinematográficas, asistieron a conferencias, debates y cursos, al debut del *Hovik Ballet*, un joven conjunto de danza, leyeron en la biblioteca, descansaron en especiales sillones, alternaron en la cafetería o comieron en el restaurante mirando al fiordo.

UN MUSEO VITAL

Una muestra conmemorativa fue inaugurada después

de la muerte de Sonja Henie (octubre de 1969); así se unieron a los cuadros todos los trofeos ganados en su carrera, y una impresionante colección de fotografías que historian su trayectoria única como campeona de patinaje artístico, estrella de cine y mecenas.

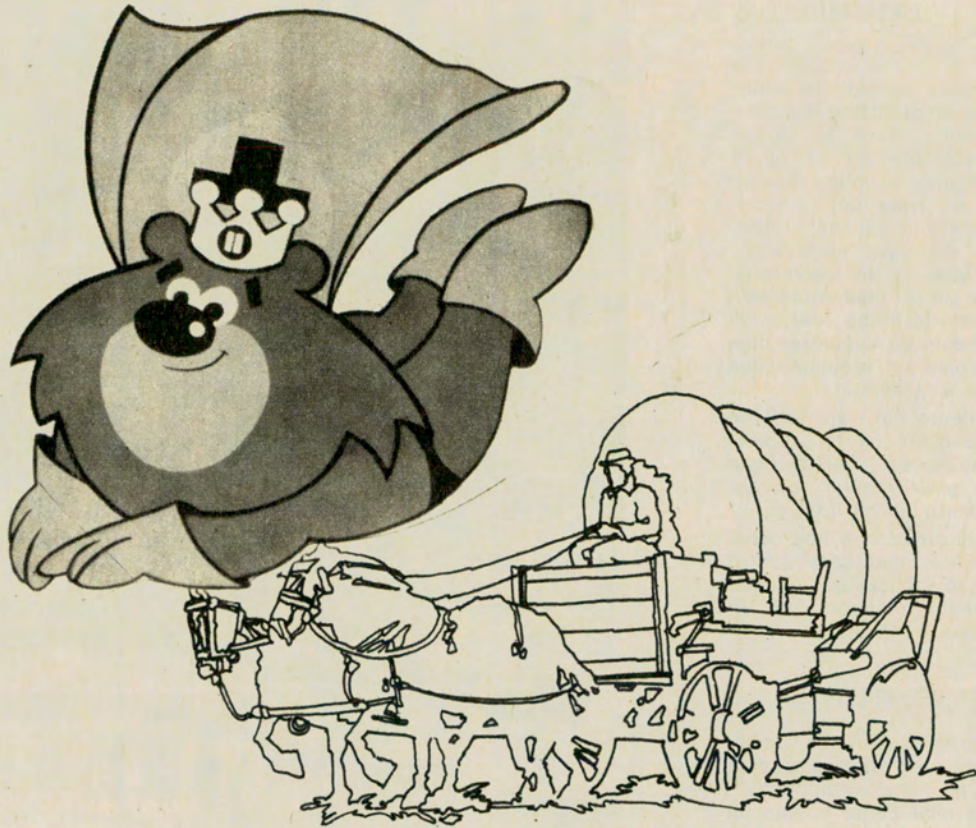
La finalidad de este centro cultural es la de trabajar para una mayor comprensión y una profunda contribución entre las diversas artes. Por eso se mezclan continuamente el jazz y la música clásica, los cantantes populares y conjuntos que debutan en distintas disciplinas, con maestros consagrados e indiscutidos.

El mayor éxito de la iniciativa es que este que visitamos es un lugar vivo, donde la gente joven, la gente mayor, los chicos y hasta los bebés son llevados por sus padres para "vivir" el lugar.

El museo va derivando hacia el centro cultural; en realidad, esta bella obra es, cada vez más, un lugar consagrado a las musas y al estudio, con la alegría y la polémica positiva que lo acercan a sus antecesores. Así debería ser, con seguridad, la vida que se respiraba en el famoso museo de Atenas. Así debe ser un museo en la actualidad: un centro cultural donde participe activamente la comunidad y donde aprenda a conocer lo bello y respete todas las actividades del espíritu, que son la manifestación de la verdadera trascendencia del ser humano. ♠

Una de las vitrinas donde se exhiben los trofeos ganados por Sonja Henie en su intensa vida deportiva.





gane con **TELEONCE** la carrera de la publicidad

*No Vaya en Carreta al Encuentro de su
Público. Use TELEONCE, el Medio de Más
Rendimiento. ¡Llega a Mil Personas en
el Horario Tope con Menos de un Peso!*

Y si Ud. no hace Televisión...
es porque no hizo contacto con

TELEONCE



por **SERGIO ZEVI**

PARA AUTOCLUB

En estos meses asumió particular relieve en Roma el problema del tránsito automovilístico. Para la capital italiana este problema no es ni el último, ni el de más simple solución. En efecto, no se trata de construir más calles, quizás más anchas, o autopistas, porque de esta manera se iría perdiendo una de las características principales de la "ciudad eterna", que es justamente la Roma "dei vicoli e delle piazze", sino de encontrar nuevas soluciones para un problema que está paralizando a la capital.

El entorpecimiento del tránsito llegó a tal punto que hasta en la pequeña Ciudad del Vaticano se tomaron, hace poco, medidas para regular las corrientes del tránsito en su interior.

En Roma están circulando hoy ochocientos mil coches, uno cada cuatro habitantes, y todo hace prever que este número seguirá aumentando en los próximos años.

A MEDIDA DEL HOMBRE

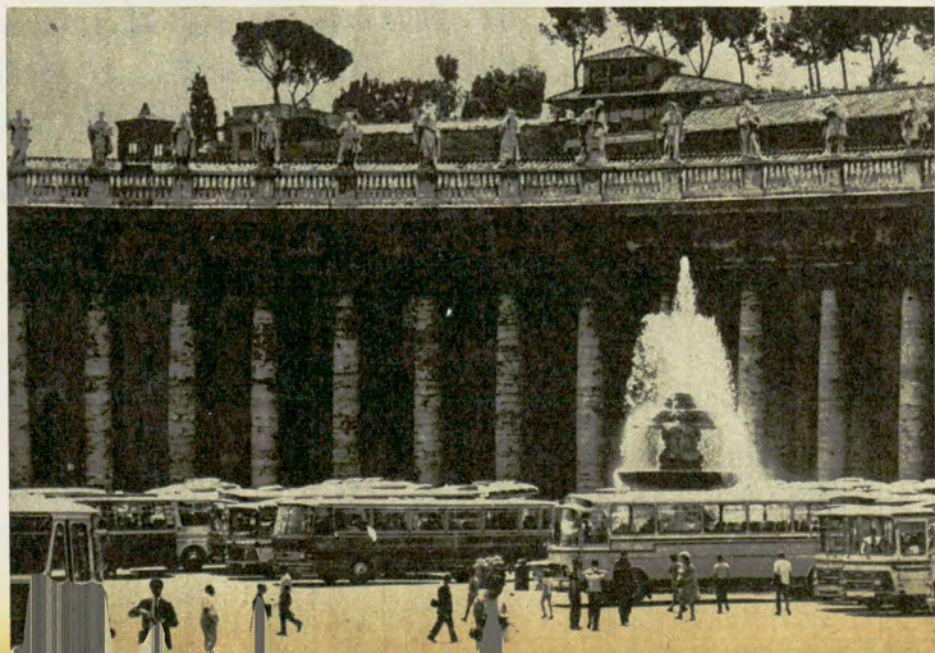
Hay que recordar que Roma, desde sus orígenes, fue construida a medida del hombre y no de "automóviles"; por lo tanto, es fácil darse cuenta de la complejidad y multitud de problemas que atenazan a la capital.

El gran desarrollo automovilístico de estos últimos años condicionó la vida del hombre mucho más de lo que éste habría esperado. Pero mientras el hombre se pudo adaptar fácil y rápidamente a todo tipo de innovaciones que lo aliviaban de las fatigas físicas, no pudieron actuar igual las ciudades: éstas tenían y tienen una estructura completamente imperfecta para soportar el creciente tránsito de coches. Coches y más coches arruinan cada día los bellos monumentos, mientras que los estacionamientos, tanto en el centro como en los barrios periféricos, son escasos, prácticamente inexistentes. Cada día millares de trabajadores se dirigen con el propio coche al centro, donde tienen lugar las actividades comerciales más importantes: negocios, bancos, cines, teatros, ministerios, Palacio de Gobierno, etc. Los embotellamientos son inevitables, mientras que la política de transporte fracasó totalmente. Desde hace quince años, por ejemplo, se está tratando de construir una red de subterráneos; pero a causa de las antigüedades que se encuentran en el subsuelo y a causa también de las catacumbas cristianas que cruzan bajo tierra todo el centro de Roma, tal tarea es muy problemática. A esto hay que agregar circunstancias políticas que no permitieron hasta ahora su realización.



Piazza San Pedro. Una enorme playa para ómnibus de turismo.

78 autoclub



*Sólo en
parte la reserva
de calles
para ómnibus
fue
beneficiosa.*



El tránsito en Roma

La abundancia de automóviles constituye en todas las grandes ciudades del mundo uno de los más graves y complicados problemas.

Una buena política del transporte impone el estudio de las modificaciones estructurales que permitan encontrar soluciones de fondo.

El estacionamiento constituye un problema que cada día es de más difícil solución en Roma.



DISPOSICIONES CONCRETAS

Para tratar de regular el tránsito, las autoridades públicas están tomando algunas medidas que alivian un poco, por lo menos, el entorpecimiento anodado. Sus intenciones serían prohibir la circulación de coches particulares en todo el centro histórico de la capital y, al mismo tiempo, multiplicar los medios de transporte públicos. Es ésta una medida ambiciosa que enfrenta la hostilidad de los comerciantes, que llegaron hasta a hacer un paro de cuatro horas para protestar contra la política del tránsito seguida por las autoridades públicas.

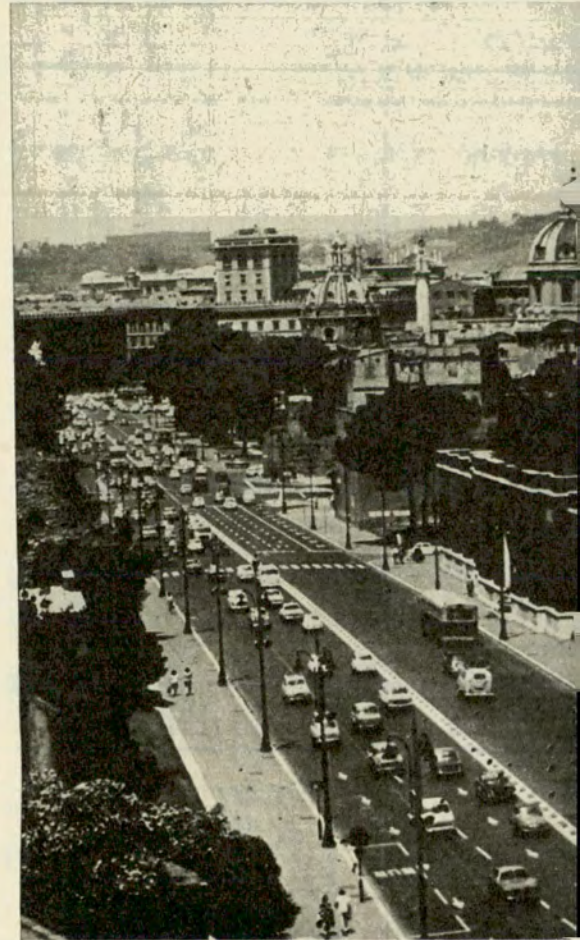
Actualmente se prohibió la circulación sólo en algunas plazas, las más bellas: *Navona, Santa María in Trastevere, Trevi y Margana*, con lo cual, sin tocar en absoluto el problema principal del tránsito, se devolvió por lo menos la antigua paz y esplendor a esas gemas de la capital.

En general, todas las plazas céntricas están bajo un manto de autos estacionados; las fuentes están prácticamente tapadas por los coches. Por otra parte, las calles estrechas (a veces de no más de metro y medio de ancho) no permiten el estacionamiento. No existen terrenos baldíos ni garajes públicos.

Las autoridades tratan de desanimar a la gente para que no vaya al centro con sus coches particulares y para que se usen mucho más los medios de transporte públicos. Se prohibió, por ejemplo, en muchas calles céntricas, la circulación de los coches privados, y en otras más anchas se reservó lugar para la circulación de los ómnibus y taxis. A pesar de esta situación no parece mejor, quizá también porque en Roma hay un ómnibus por cada dos mil habitantes y no se puede pensar que tan pocos vehículos resuelvan el problema del transporte. En lo que se refiere a los estacionamientos, sólo el año pasado se empezaron a construir dos grandes garajes, para 1.500 coches en conjunto; pero se estima que el primero no estará terminado antes de 1972 y todavía no se hacen previsiones para el segundo.

Como puede advertirse, la situación no es de las mejores. Por desgracia faltó en todos estos años un estudio profundo sobre las modificaciones estructurales que el automóvil impone en las ciudades en general, y en particular en las europeas, y es lógico que no se pueda improvisar o encontrar un remedio eficaz en pocos días. ♠

Converge en la Piazza San Giovanni el tránsito que se dirige desde la periferia al centro.



San Pedro. La espiritualidad de la Iglesia es afectada por el tránsito incesante y ruidoso.



Hay algo más importante que llegar primero. Llegar bien.

Gane un minuto. Observe antes de cruzar
Usted puede detener su marcha. El tren sólo anunciar su paso.
Recuérdelo antes de cruzar cada paso a nivel.



PLAN NACIONAL
DE DESARROLLO

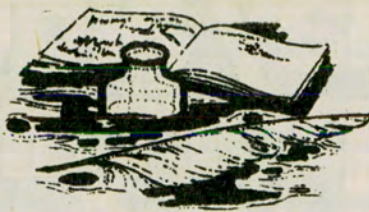
**Gane
un minuto.**

Operativo Seguridad.



**FERROCARRILES
ARGENTINOS**

Autores y Libros



LOS GENEROS LITERARIOS

Por Delfín Leocadio Carasa
(Ed. Columba, Colec. Nuevos Esquemas)

Este libro, aunque presentado como un ensayo dedicado al tema que indica su título, excede de los límites generalmente aceptados para semejante tipo de trabajos para convertirse en un verdadero "tratado" sobre la materia, bien que exento de toda pesadez doctoral. Su estilo, de agilidad poco común en obras didácticas, contribuye a hacer atractiva y fácil su lectura, inclusive para el estudioso no especializado.

Carasa, cuyos antecedentes universitarios e intelectuales abonan la indiscutible autoridad con que ha realizado y publica esta obra, hace un minucioso y sustancial análisis de la evolución de los géneros y las formas literarias, o mejor dicho, de esos géneros concebidos como expresión formal de la producción literaria. Naturalmente, sus investigaciones llegan hasta los primeros documentos de esta índole que nos han llegado desde las etapas liminares de lo que llamamos con justificado orgullo nuestra cultura occidental, y obviamente, para el estudio comparativo posterior, el autor ha debido fundarse sobre la primera clasificación y las definiciones sistemáticas de los géneros literarios expuestos en la "Poética" de Aristóteles, después de pasar por el dogmatismo platónico; pero debemos hacer notar que las cincuenta páginas iniciales, que sirven de introducción al extenso capítulo dedicado al "rastreo histórico de la división de la literatura en géneros" y que contienen un inteligente planteamiento, desde diversos ángulos, del problema que gira en torno a la existencia misma de los géneros como formas autónomas, han sido bien utilizadas por el autor para exponer con claridad sus propios puntos de vista e ideas so-

bre el tema, —reiterados también en otros lugares—, dejando definidos el concepto y la importancia de las formas en la literatura, importancia que sigue manteniendo su alto nivel pese al cómodo desdén de quienes, no siempre por razones muy atendibles ni siempre verdaderas, creen "hacer literatura", es decir arte, escribiendo cosas incomprensibles y amorfas, como si las construyesen sacando al azar palabras de un bolillero indiferente, so pretexto de liberar su espíritu de trabas formales.

Este trabajo es realmente valioso y útil, en definitiva. Ofrece al lector un panorama bien iluminado del desarrollo de los géneros literarios desde los orígenes de su instrumentación, digamos así, —como ya señalamos— hasta Croce y nuestros días, en que el debate sobre su significación como disciplina formal o como conjunto de normas estéticas se ha colocado en un terreno totalmente extraño a los conceptos clásicos. El libro puede ser muy bien aprovechado por estudiantes y maestros. Sólo nos permitiremos una observación incidental: aun cuando se puede admitir que los lectores saben manejarse en varios idiomas —inclusive el latín, aunque esto no es muy frecuente en nuestro medio—, el autor habría podido evitar, sin desmedro de su reputación de erudito, la larga o corta transcripción de citas de textos en la lengua original, como lo hace con tenaz insistencia. Parece un alarde inútil. Es de suponer que la traducción de aquellas al castellano no habría perjudicado el valor de la obra y, en cambio, sin duda alguna habría beneficiado a gran número de sus lectores, especialmente a los estudiantes. (M. G.)

Libros y otras

publicaciones recibidos

COMMUNITY DEVELOPMENT COUNSELLING SERVICE, Manual de Desarrollo de Areas Remotas (Bibliográfica Omeba).

AUGUSTO CESPEDES: Trópico enamorado (Ediciones de la Flor).

LUIS FERNANDEZ FUSTER: Teoría y técnica del turismo, 2 tomos. (Editora Nacional de España, Madrid).

ARNALDO H. CRUZ: Una vida cualquiera (Librería y Ed. Colmegna, Santa Fe).

BENJAMIN VICUÑA MACKENNA: El incendio del templo de la Compañía de Jesús (Ed. Francisco de Aguirre).

IGNACIO DOMEYKO: Araucania y sus habitantes (Ed. Fco. de Aguirre).

ARMANDO BRAUN MENENDEZ: Cambiazo, el último pirata del Estrecho (Ed. Francisco de Aguirre).

ALFONSO REYES: Vida y ficción, cuentos (Fondo de Cultura Económica, México).

GUNNAR MYRDAL: Objetividad en la investigación social (Fondo de Cultura Económica, México).

ANIBAL CAMBAS: Centenario de la ciudad de Posadas (Municipalidad de Posadas).

JULIO MAFUD: Los argentinos y el status, 5ª ed. (Ed. Americana).

JULIO MAFUD: La revolución sexual argentina (Ed. Americana).

PABLO O. F. M. BUSSE GRAWITZ: La dieta del hombre moderno (Ed. DAGA).

SAMUEL TARNOPOLSKY: Los perjudiciados de honrada conciencia (Ed. Candelabro).

EPHRAIM KISHON: Las suaves trompetas de Jericó (Ed. Candelabro).

CAPITAN DE NAVIO LAURIO H. DESTEFANI: Manual de Historia Naval Argentina (Ed. de la Armada Argentina).

PAUL ANDREOTA: Zig Zags (Ed. Emecé, Séptimo Círculo).

JEAN LARTEGUY: Los pretorianos (Ed. Emecé).

JEAN-FRANCOIS REVEL: Ni Marx ni Jesús (Ed. Emecé).

ERNEST HEMINGWAY: Islas en el golfo (Ed. Emecé).

OFELIA KOVACCI: Tendencias actuales de la gramática (Ed. Columba).

ALEXANDER VOLGUINE: La técnica de las revoluciones solares (Ed. Kier).

SYLVAN MULDOON Y HEREWARD CARRINGTON: Los fenómenos de la proyección astral (Ed. Kier).

MOUNI SADHU: Curso contemporáneo de la quintaesencia del ocultismo hermético (Ed. Kier).

J. IGLESIAS JANEIRO: La cábala de la predicción (Ed. Kier).

RODOLFO IZAGUIRRE: Historia sentimental del cine norteamericano (Rodolfo Alonso, Editor).

MARQUES DE SADE: Diario inédito (Rodolfo Alonso, Editor).

THOMAS CARLYLE Y OTROS: Fantasmas y otras apariciones, cuentos (Rodolfo Alonso, Editor).

LEDA VALLADARES: Camalma, poemas (Rodolfo Alonso, Editor).

CHARLES F. HACKETT: Curso de lingüística moderna (EUDEBA).

PABLO SCHWARTZMAN: Poemas para una muchachita (Ed. de Haor, Concepción del Uruguay).

PABLO SCHWARTZMAN: Gurisito de Uruguay, poemas (Ed. de Haor).

LUIS SADI GROSSO: Recuerdo de Paraná, poemas (Ed. Colmegna, Santa Fe).

ROBERT J. STERLING: Mujer piloto (Emecé Editores).

PIERO CHIARA: Los jueves de la señora Julia (Emecé, Séptimo Círculo).

SILVINA BULLRICH: Los pasajeros del jardín (Emecé).

RAMON SENDER: Requiem por un campesino español (Ed. Proyección).

DIEGO ABAD DE SANTILLAN: La F.O.R.A., ideología y trayectoria (Ed. Proyección).

JORGE N. SOLOMONOFF: Ideologías del movimiento obrero y conflicto social (Ed. Proyección).

RODOLFO FALCIONI: El hombre olvidado (Juan Goyanarte, Editor).

MAURICE DEKOBRA: Las turquesas también mueren (Juan Goyanarte, Editor).

RAUL H. CASTAGNINO: Experimentos narrativos (Juan Goyanarte, Editor).

FICCION: Revista-libro trimestral (Fundado por Juan Goyanarte).

JORGE D'AMATO: Isla de Pascua (Ed. Manutara).

LUISA M. ALCOTT: Rosa en flor (Ed. Atlántida, colección Billiken).

MIS CUENTOS FAVORITOS: Versión y adaptación de Dora Mandarino, ilustraciones de Aniano Lisa (Ed. Atlántida).

MANUEL PORCEL DE PERALTA: Biografía del Nahuel Huapi (Ediciones Marymar, Buenos Aires).

DIALOGO CON BORGES

Por Victoria Ocampo (Editorial Sur)

En este breve libro, cuidadosamente presentado, se desarrolla un verdadero diálogo entre dos escritores, dos artistas del pensamiento y de la palabra. Quiero decir que no se trata de una entrevista, un "reportaje" digamos, de uno de los interlocutores —Victoria Ocampo— al otro, como podría pensarse, sino que la "carga" de la conversación se distribuye con equidad y a menudo resultan tan interesantes, sugerentes y gráficas las preguntas como las respuestas. En realidad, no se puede esperar otra cosa de este encuentro intelectual —y espiritual— entre Borges y Victoria, cuya respectiva formación anticipa la seguridad de que aquél y ésta saben cultivar el arte complejo y casi íntimo de la "causerie" de alto nivel, en el mejor sentido de ese vocablo que, por una razón sutil y no fácilmente definible, no es el sinónimo exacto de la "conversación" española.

Bien, lo importante aquí es que ambos interlocutores son brillantes y, particularmente en cuanto se refiere a Borges, me gustaría destacar la serenidad con que, de tanto en tanto y como si sólo fuera por azar, abre una ventanita sobre su intimidad, es decir, sobre lo que el hombre, el ciudadano y el escritor Borges piensan y sienten respecto de algunas cosas de la actualidad. Y es de subrayar también el hecho —de alto valor docente para ese sector inquieto de la juventud que se dice desesperada, aunque es difícil llegar a saber por qué— de que, a través de ese breve diálogo se advierte la inquebrantable consecuencia del interrogado con normas, juicios y principios nada improvisados, sino elaborados a lo largo de una larga y laboriosa vida de estudio, observación y creación. Y la misma calidad puede ser atribuida con justicia a Victoria Ocampo. (M. G.)

EVOLUCION DE LOS PARTIDOS POLITICOS CHILENOS

Por René León Echaíz (Ed. Francisco de Aguirre)

En un meritorio trabajo de síntesis, el autor pasa en revista la fenomenología histórico-política que determinó, en cada etapa, la aparición —y desaparición también— de las fuerzas sociales que fueron concretando su acción a lo largo de casi un siglo y medio y hasta nuestros días bajo la forma de partidos políticos más o menos elementalmente organizados. La exposición de esos antecedentes arranca prácticamente desde la caída de O'Higgins, a quien San Martín entregara el gobierno de su país y que tuvo que retirarse en 1823 debido a la presión de numerosos factores que iban surgiendo desde el seno de la masa política en proceso de cristalización formal, aunque la principal imputación que le enrostraron sus adversarios —muchos de los cuales habían sido también beneficiarios directos de su Gobierno— es que estaba abusando de su poder personal, es decir, del enorme poder y la autoridad que había puesto en sus manos el Libertador.

Después, con el correr de

los años, la curva política de Chile está formada por un constante ascenso y descenso, a veces con crisis violentas, de fuerzas que intentaban ubicarse en el ámbito popular y generalmente se definían como "liberales" de distintos matices (aunque desde muy temprano, no faltaron los extremistas), o de sus enconados adversarios, los conservadores, que casi siempre mantuvieron mayor cohesión entre sí y más perceptible unidad de acción, y que, según el autor, procedían especialmente de los núcleos sociales más elevados de la época colonial, que siguieron manteniendo, hasta bien entrado el siglo que corre, con muy raras y breves eclipses, una situación de privilegio también en el terreno político a causa de su firme posesión y contralor de la propiedad inmueble rural.

Es curioso señalar que, vista la evolución política de Chile y sus partidos desde este lado de la Cordillera, a través del prisma de nuestras luchas civiles internas que dramáticamente poster-



Autores y Libros



garon durante medio siglo la organización del país, la hermana República trasandina se nos aparecía, durante la centuria anterior, como un dechado de buen juicio y de más o menos estable régimen de gobierno, de coherencia orgánica de un sistema en el que la ley primaba sobre las pasiones y las conveniencias de grupos, de modo que esa evolución nos parecía obedecer a las normas regulares internas de un proceso metódico y pacientemente civilizador. Pero basta seguir ese proceso a través de las páginas de este libro ilustrativo y cauteloso, —que empieza como hemos dicho, con la caída de O'Hig-

LA DESBANDADA

Por Catalina Cerván (Ed. Sudamericana)

El título de esta novela parece referirse al debilitamiento o la disolución de un grupo o núcleo familiar, debido a la brusca interrupción de la corriente de ingresos pecuniarios que lo mantenía precariamente unido. Si bien todo esto no es ni novedoso ni original, lo destacado del caso aquí es que esos ingresos procedían de una sucia fuente: la prostitución consciente y calculada de la protagonista número uno.

Creo que, pese a lo poco atrayente del tema, conviene hacer algunas reflexiones sobre este ejemplo de "narrativa". La estructura, el tono y el argumento de este libro concuerdan con cierta vocación manifiesta, de carácter evidentemente psicopatológico, que suele advertirse en determinado sector de novelistas contemporáneos empeñados, según parece, en hacer aceptar a los lectores ingenuos o simples estas dos premisas rigurosamente falsas como si fuesen verdaderas: primero, que sólo puede ser buena la literatura "realista", y segundo, que el realismo empieza y termina en los sinuosos bordes de las ciénagas putrefactas y malolientes, y que nada fuera de esto hay ni pesa en la vida de los hombres y las mujeres: ni esperanza, ni

gins y llega hasta nuestros días, hasta la unión de las izquierdas que llevó a la presidencia al doctor Allende—, para tener una imagen precisa y objetiva de los dolores y la sangre que costaron el desarrollo y la maduración de las fuerzas políticas de Chile, es decir, de la conciencia cívica y política de su pueblo, sujeta a fluctuaciones, reacciones e impulsos que todavía demoran la constitución y organización funcional y efectiva de la democracia ejemplar a que íntimamente aspiran todos los ciudadanos de América que aman a esta tierra. (M. G.)

alegría, ni sol, ni aguas claras, ni bosques florecidos.

Y ahora algunas palabras sobre los personajes, los protagonistas de esta producción "primeriza" de la señorita Cerván. Se trata de un grupo de seres humanos abyectos y cobardes hasta la náusea, que la autora maneja —no con excesiva destreza técnica, ciertamente— con una sorprendente tolerancia por las turbias sugestiones escatológicas que derivan de todos sus movimientos y pensamientos. He aquí el perfilado esquema moral y "espiritual" de los tipos que integran ese singular elenco: la madre, celestina poco y mal disfrazada, que negocia ventajosamente con los atractivos físicos de la hija y la induce a prostituirse en el lecho alquilado de un setentón afortunado, viejo amigo de la familia; la hija, dechado de ramera aficionada menor, aunque cotiza y cobra sus favores en gran estilo; el "viejo amigo", que nunca da la cara en estas páginas, pero cuyas babosas habilidades "lecturarias" la autora relata con objetividad realista, por supuesto; un vividor, "gigoló" o chulo en el peor sentido de estas palabras, de dudosa estirpe pero de técnica profesional tan clara que no debía ser dudosa ni

siquiera para la doncella de este cuento (entre nosotros, ese sujeto tiene una calificación lunfarda absolutamente característica); en fin, el hermanito de la noble hermana, irremediable pederasta para cuya desviación la autora ha hallado un justificativo en alguna figura conocida del psicoanálisis.

Esta es la bella familia que estimuló el espíritu creador de la novelista. Y para que

nada quede trunco en este desfile de desdichas, la autora lo conduce hasta un final que pulsa y armoniza con el ritmo anecdótico —y moral— que lo destaca: los dos hermanitos, para consolarse de sus respectivos desengaños "sentimentales", se regalan recíprocamente con los estremecimientos de un delicado amor incestuoso. Finis coronat opus. (M. G.)

KENNEDY

Por Theodore C. Sorensen (Ed. Bruguera)

El autor fue un muy allegado colaborador de John Fitzgerald Kennedy—, el representante por antonomasia de la ya ilustre familia— desde el momento mismo en que el gran biografiado ingresó al Senado de la Unión, y hasta el momento mismo del asesinato del Presidente de los Estados Unidos esa colaboración se fue haciendo cada día más estrecha, constante e íntima; a juzgar por lo que dice Sorensen, éste fue en realidad el hombre a quien Kennedy confiaba sus pensamientos, sus esperanzas y aspiraciones y también sus tribulaciones frente a los cada hora más graves y sombríos problemas que se iban acumulando en el horizonte internacional y también en la vida doméstica de los Estados Unidos. Y aún si recortásemos un poco esa imagen que el autor aspira a transmitir de sí mismo, es públicamente sabido que, en efecto, Sorensen estuvo siempre lo suficientemente cerca del protagonista como para que el retrato que traza de éste en estas novecientas páginas que ahora edita Bruguera en nuestro idioma, haga apasionante la lectura de este libro saturado de interesantes y a menudo valientes reflexiones, comentarios y observaciones.

La técnica biográfica que sigue el autor es metódica y clara y sus juicios —el biógrafo, pese a cuanto se diga

en contrario, no puede rehuirlos nunca— parecen objetivos y acertados. El paisaje espiritual de Kennedy en acción es enfocado con amplitud, por lo que podría esperarse encontrar en el libro la dimensión cabal, política y moral, del personaje. Sin embargo, esto no sucede en todos los capítulos, y cuando se termina de leer la obra se tiene la sensación de haber pasado cerca o al lado de la grandeza, de una grandeza singular, pero que no se pudo verla totalmente desnuda, en toda su estatura. Quizá contribuya a esta sensación el hecho de que, de tanto en tanto y pese a las protestas del autor, una sombra que se parece bastante a Sorensen se anticipa o interpone entre la figura de Kennedy y el lector. Pero, sea como fuere, después de la lectura, cerrado el libro, se afirma con razón en el ánimo la idea de que Kennedy fue una de las figuras impares de la historia mundial de este siglo, por su talento, su energía indomable, su carácter y su visión ejemplar de estadista.

La editorial Bruguera continúa en la línea de aciertos señalada por muchas de sus publicaciones, al poner al alcance del público de habla española esta biografía, aunque es de lamentar algunas deficiencias en la traducción, que, sin embargo, no empañan el trabajo. (M. G.) ♣

LAS DROGAS

Jean Louis Brau, en *Historia de las drogas*, editada por Bruguera, se ocupa con profundo conocimiento de los compuestos químicos que llevan al hombre a la euforia, al terreno de la fantasía, a la alucinación, la hipnosis, la excitación. Y también a una lenta y horrosa consunción del ser. En estas páginas encontramos descripciones claras, convincentes, de los efectos finales y transitorios de las distintas drogas. También un relato compendioso de sus orígenes. Así Brau nos mantiene tensos al ocuparse de los hongos alucinógenos, del ácido lisérgico, la morfina o las aminas de despertar.

También es fascinante la parte que dedica a la lucha internacional contra los estupefacientes, a las drogas policíacas, a la relación entre las drogas, las artes y las letras.

Desde Córdoba, editado por Grossi, llega otro libro sobre este tema terrible y apasionante. Lo ha escrito Armando Eiman. Se titula *El camino de las drogas*. Habla del extraño mundo de los estupefacientes, de su mito y realidad y de la pasión vital, según anuncia la portada de la interesante obra.

El camino de las drogas es mucho más breve que el de Brau, anteriormente citado. Trae un punto de vista ético más directo y acuciante. Se apoya, a ratos poéticamente, en las leyendas, y siempre pone en un plano destacado las convicciones personales. Explica también una forma curativa, que define como el predominio de la Pasión Vital. Estamos acordes con Armando Eiman, por muchas confidencias recogidas al azar de la vida, de



esa gran posibilidad de liberación. Tal vez la única. Porque si ella falta y la droga está enjugando vaya a saber qué déficit vital, qué fracaso profundo, suponemos que el enciameamiento esclavizante de la droga crea el martirio de una larga agonía. Sobre esto han llegado hace poco comprobaciones trágicas; sobre los muertos que ocasiona, por ejemplo, la heroína, que han llegado a inyectarse hasta adolescentes de Nueva York.

La experiencia personal que describe Armando Eiman comporta un toque esencial ejemplificador, sobre todo para la juventud, proclive, a veces por mera curiosidad, a internarse en los laberintos de la droga de los que es difícil tanto salir, como salir indemne. La mejor y más auténtica de las euforias no puede nacer del sometimiento a la droga. Se origina en estados plenos de conciencia, de dominio interior, de vocación decidida a la ponderación de lo hondamente humano. ¿Y qué hay en este sentido, como la obligación imperiosa e inmediata que nosotros mismos nos imponemos, puesto que nuestro espíritu y nuestro cuerpo es la parte de esta misteriosa creación que más cerca tenemos?

LETRA VIVA

por
ULYSES
PARA AUTOCLUB

EL JARDIN

Alguien se suelta de la férrea demarcación inventada por James Joyce hacia 1922. Alguien, de vez en cuando, se rehúsa a asimilar la tremenda influencia de un autor genial, pero disolvente y finisecular. Uno de los más notables liberados se llama Giorgio Bassani. Su literatura está enclaustrada en Ferrara, ciudad no muy grande de Italia.

La quieta atmósfera provincial, con parentesco muy lejano a la que consigue Anton Chejov en sus dramas inmortales, está presidida por los leves acontecimientos del hombre, considerado como un ser que posee un espíritu. Este espíritu, como admiten las últimas especulaciones de la cibernética, se expresa a través de un cuerpo, y todo lo que sabemos del universo que circunda a la entidad humana es lo que declaró, testamentariamente, Einstein: "Algo se mueve".

Percibir esos oscuros movimientos del alma y la pasión suele ser tarea para poetas. Pero, como afirma el lúcido crítico Juan Carlos Ghiano, la narrativa ha venido a rescatar mucha de la indiferencia que existe por el proceso magistral y se-

creto de la poesía. Así, Giorgio Bassani, en su espléndida novela *El jardín de los Finzi Contini*, que ha editado la *Biblioteca Breve de Seix Barral*, nos envuelve con la circulación callada de un tiempo que, sin embargo, opera transformaciones y destrucciones pavorosas.

A Joyce le bastó un día para establecer su desesperanza en torno del hombre. Giorgio Bassani no es uno de esos humanistas de la vieja escuela. Sabe bien qué circunstancias pervierten o invalidan nuestros impulsos; registra duras limitaciones del ser y de sus posibilidades de conocimientos. Pero ahí están, en ese jardín detenido en un rincón marchito del tiempo, los juegos agónicos del amor y de la muerte. No se vaya a creer, por lo que antecede, que Giorgio Bassani escapa a la necesidad esencial de narrar. Sabe hacerlo como los grandes maestros, esos que impulsan a no dejar nunca un libro sin darle fin. Y que arrastran con igual interés al seguidor de acontecimientos y al que quiere vislumbrar qué es lo que hay detrás de esos acontecimientos. El personaje femenino, Nicol, se instala junto a otros inolvidables por la gracia, el misterio, la delicia y la melancolía de sus breves destinos.

LA PLASTICA

Lyra es una revista —con el carácter fundamental que define al libro, en cuanto a permanencia y cuidado del material— que mantiene una situación vigente en el periodismo nacional. Se dedica a los temas artísticos que tienen estrecha relación con la cultura. El último número se ha dedicado a darnos un

resumen ilustrativo y vigoroso de la moderna plástica argentina.

Su director y fundador, Francesco de Eclí Negrini, es un hombre avezado en estas materias. Y también en lo que se refiere a las letras. De esto ha nacido este notable número de *Lyra*: textos de grandes autores, reproducciones cuidadas de grandes pintores. A partir de obras de Berni, Presas, Elena Tarasido, Alonso, Polesello, Supiciche, Vanzo,

Prizi y otros dominadores de la técnica pictórica, surgen textos de Brughetti, Roger Plá, Rafael Squirru, Alejandra Pizarnik o Rubén Vela. Muchas veces tienen el aspecto novedoso de constituir textos directamente poéticos. Poesía y plástica se llevan muy bien, y lo demuestran desde que avistamos en *Lyra* la tapa que trae un cuadro de Carlos Alberto Salatino hasta que nos detenemos en textos de León Benarós o de Osvaldo Svanascini, que

comentan series de cuadros o, como sucede con Benarós, aluden a la íntima unión, declarada más arriba, entre dos grandes formas de la creatividad, con el título que dice: "Raúl Soldi: poesía pintada".

Este número de *Lyra*, que es una incuestionable letra viva, significará mucho para los futuros historiadores de este instante tan singularmente ardiente y pleno de la plástica argentina, que ya transita por el mundo. ♣

AUTO CLUB sugiere...

Talleres DAVA
JUAN CARLOS ADOLFO VAL
 Técnico Mecánico
 (Ex-Jefe de Sección Experimental de Daher Boge S.A.I.C.F.)
SUCRE 746
 Tel. 783-1380
 Altura F. Alcorta 6400

403 - 404
504 - T4B

EXCLUSIVAMENTE PEUGEOT
 Con estricto control en máquina Dinamométrica y Electrográfica

PREPARACION PARA COMPETICION

SUSPENSION AMORTIGUACION DIRECCION
 Retiramos y Entregamos en el día

butacas fundas

Intap MR
 y... nada más
 Modelo Universal Reclinable

TAMBIEN HACEMOS RECLINABLES SUS BUTACAS

FIAT 600	....	\$ 89.-
CITROEN	....	\$ 104.-
RENAULT	....	\$ 105.-
DI TELLA	....	\$ 109.-
RAMBLER Ent.	....	\$ 114.-
VALIANT	....	\$ 116.-
FALCON	....	\$ 117.-

TECHOS VINILICOS FABRICA DE BUTACAS PARA TODAS LAS MARCAS.

RIGLOS 253/55 - T.E. 99-5933 (ALT. RIVADAVIA 5100)

DE MARCO HNOS. S. R. L.
 soluciona definitivamente los problemas de su

CAJA AUTOMATICA, garantizando por escrito su perfecto funcionamiento. Cajas de recambio de todas las marcas.

Herramientas e instrumental de prueba IMPORTADOS, asesoramiento técnico, venta de repuestos, direcciones hidráulicas, frenos de potencia.

Envíos al interior.

24 de Noviembre 561, Tel. 97-4410/7488 - Capital Federal.

LLANTAS CROMADAS

Unicas con **GARANTIA ESCRITA por 12 meses**

Llantas para Pick-Ups Ford, Chevrolet y Jeep

VICAR S.C.A.

Av. JUAN DE GARAY 2356

VOLANTE F 5.000

Sandrini

Fabrica **BORSAN S.C.A. LADINES 3808 - 50-7572**
 ALTURA AV. SAN MARTIN AL 7100 BS AS
 ADQUIERALO EN CONCESIONARIOS OFICIALES Y CASAS DE ACCESORIOS

GONTEL S.A.C.I.F.

Distribuidores **PIRELLI**

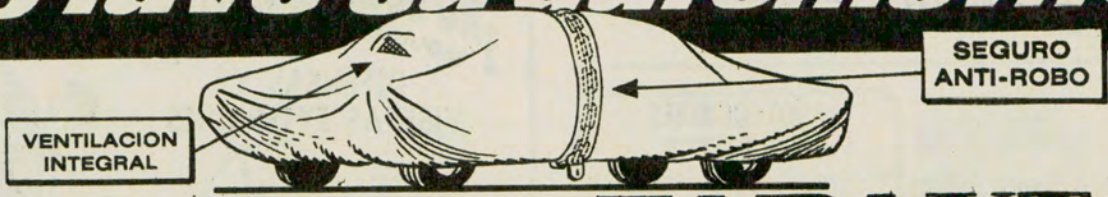
FUNDAS TOALLA CUBRECOCHES

Alfombras originales y Cubrealfombras. Toda la línea de artículos de goma para el automotor, la industria y el hogar.

SOMOS FABRICANTES

WARNES 963 - 975 - 980 - Bs. As. Teléf. 54-7002/55-8352

No lave su automovil...



... manténgalo

siempre limpio con una funda

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.

TAPAUTO®

Bruno
PAT. N° 161655

AHORA CON **H.D. 405**
ALUMINIZADO QUE RECHAZA
LOS RAYOS SOLARES

Central LONERA

Bmé. MITRE 2771 - TEL. 87-9666-8481 - Est. gratuito al lado

DISTRIBUIDORES: MAR DEL PLATA: TAPICERIA MILANO, Av. Colón 3424 - ROSARIO: LONERIA "EL INDIO", San Luis 1559, T.E. 68076 - BAHIA BLANCA: OSCAR LEBED, Charlone 21, T.E. 33750 - TUCUMAN: CASA FUCH, Muñecas 262, T.E. 13274.

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

...NO BUSQUE MAS...
ESTA EN...

CELIGOM S.C.A.

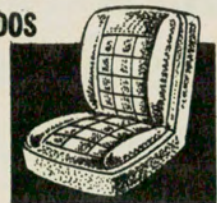


TODO GOMA
Y ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL

- RESPALDOS • BURLETES • SOPORTES • PERFILES
- ESTRIBOS • CORREAS • CAMINOS DE GOMA
- CAÑOS • COLISAS • CUBREVOLANTES

ALFOMBRAS ORIGINALES Y CUBREALFOMBRAS

FUNDAS TOALLA TAPIZADOS
CUBRECOCHES



WARNES 969 - T. E. 54-4398 - BUENOS AIRES

MOSAICOS - LOSETAS - ESCALERAS

*
**VICTORIO
MOLTRASIO**

e Hijos S.A.I.C.I. y F.

*
FEDERICO LACROZE 3335 - T. E. 54-1868/0158

1870
1970

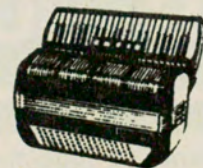
UN SIGLO DEDICADOS A LA CONSTRUCCION
DE GUITARRAS Y A LA MUSICA EN GENERAL



ORGANOS



BATERIAS



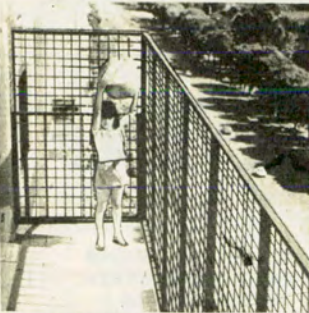
Acordeones
Combinados
Amplificadores
Grabadores
PIANOS



Socios A.C.A. descuentos especiales
CREDITOS DESDE 10 HASTA 40 MESES

ANTIGUA CASA NUÑEZ
SARMIENTO 1573 T. E. 46-7164

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 988 - Bs. Aires
 Tel. 772-1245

GERRAMIENTOS DE ALUMINIO CORREDIZAS Y EN AIREADORES PARA LAVADEROS

SE ENTREGAN COLOCADAS Y PINTADAS DEL MISMO COLOR DE SU BALCON

DEFENSAS TAMEKO

PROTEGEN Y REALZAN LAS LINEAS DE SU AUTOMOVIL

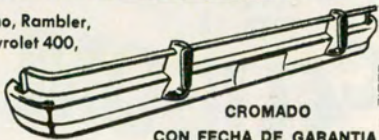
INDEPENDENCIA 1558-66
 TEL. 37-0583 - BUENOS AIRES

Colóquela en las casas del ramo o en nuestra fábrica

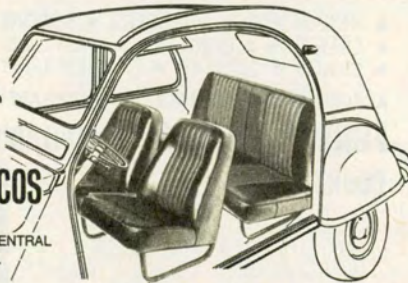
Impala, Mercedes Benz, Torino, Rambler, Valiant, Falcon, Citroen, Chevrolet 400, Taunus, Pick Up, etc. etc.

HACEMOS DEFENSAS ESPECIALES SOBRE TODOS LOS MODELOS IMPORTADOS

Descuentos especiales a socios del A.C.A.



PARA SU **citroën**



ASIENTOS ANATOMICOS

- DISEÑO EXCLUSIVO
 - ASIENTO TRASERO SIN CAÑO CENTRAL
 - SE COLOCA COMO EL ORIGINAL
- y ahora tambien...
- BUTACAS DELANTERAS RECLINABLES
 - ASIENTOS CAMA (1,86 mts.)

o en **autopista s.c.a.**
 TODO PARA EL INTERIOR DEL AUTOMOVIL
 COCHABAMBA 2296
 esquina Pichincha - T. E. 26-7096

Solicite los en los concesionarios **citroën**

DIS-SUD
 s.a.c.i.f.

DARWIN 42 CAPITAL
 T.E. 55-7612

DESPACHOS AL INTERIOR EN EL DIA

VENTAS DE TODO TIPO DE ACCESORIOS

CONSULTE PRECIOS DE NUESTRA LINEA PEUGEOT Y ACCESORIOS ORIGINALES.

DISTRIBUIDORES DE:



GUIDEX VENTAS POR MAYOR Y MENOR

¡NO SE DEJE LLEVAR POR DELANTE!
 SEGURIDAD PARA SU COCHE

DEFENSAS Y VISERAS EXTERIORES

UNICOS FABRICANTES COLOCACION EN EL ACTO ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL



PLAZA ONCE



Consultenos: **JUJUY 51 - Bs. Aires - 87-8269 y 88-2864**

Yo me llamo: **JUJUY 51!**

PLATERIA

COMPOSTURAS

PLATEAR

SOLDAR

PULIR

DESABOLLAR

FITZ ROY 2200 (esquina Guatemala) - PALERMO
 T. E. 772-0504

¡USTED LO NECESITA!..



La línea más completa de artículos plegables y portátiles para la comodidad y confort del automovilista.

FUNDA CUBRE COCHE para todos los modelos de coches. Cosida y soldada 100 x 100 impermeables.

ENVIOS AL INTERIOR

NO CERRAMOS AL MEDIODIA

PEDRO V. CAFFARENA
 J. B. Justo 6801, T. E. 69-6065, Bs. As.
 EN BAHIA BLANCA: "Camping Sur" - Chiclana 698.

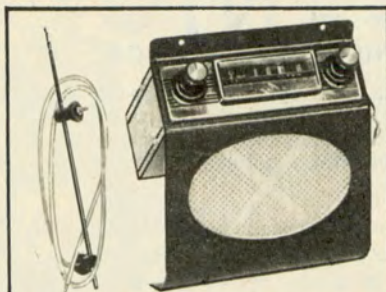
C069114

CHAPAS PATENTES

para reposición por pérdida o deterioro
 Fab. M.F. BARTHE - Ameghino 1527 - 67-9790, Bs. As.

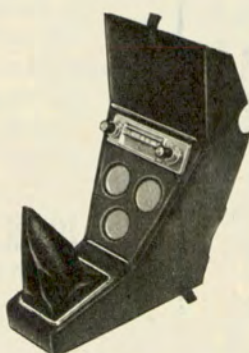
EXCLUSIVIDADES DE ELECTRONICA ALFER

B 899



AUTORRADIO para CITROEN 2CV y 3CV Equipo completo compuesto de radio totalmente transistorizada, parlante, antena y consola de facil colocación, sin instalación. \$ 89.-

CONSOLA FIAT 600, deportiva con gaveta, para 3 instrumentos, radio y parlante. Totalmente acolchada.



AUTORRADIO para RENAULT 12, compuesta por radio a botonera, antena con llave, parlante y consola tapizada.

CONSOLA para RALLY SPORT, diseño exclusivo.



Fabricados por **ELECTRONICA ALFER S.A.**

Av. RIVADAVIA 10824
T. E. 64-4304 - Bs. As.

AUTORADIO OSCAR
CASA DE GIORGIO S.R.L. 1918 - 1971

RADIOS - STEREOS
MAGAZINES
ANTENAS
ELECTRICAS

AGENTE OFICIAL Y SERVICE
DE TODAS LAS MARCAS

VENTA - COLOCACION - SERVICE

DORREGO 644 T. E. 54 - 0338

CERRAMIENTOS DE ALUMINIO

PROTECCIONES DE BALCON - CERRAMIENTOS DE HIERRO
Lavaderos - Patios - Terrazas - Balcones - etc.

COMPLETAMENTE
COLOCADOS.
Con vidrios
incluidos.

ABERTURA S.C.A.

Producciones J. Blankleider

SANABRIA 2440 - CAPITAL - T. E. 50-2053
Solicite corredor - Facilidades de pago

DEGADER ELECTRONICA AUTO RADIO

Service • Magazines
Canje • Amplio stock

SAN PEDRITO 601 - Tel. 612-1242

LLANTAS EMACA M. R.

CALIDAD QUE SE ESTAMPA

Anchas Desplazadas de Acero Cromadas para Torino Peugeot Fiat 1500

CROMADO GARANTIDO

INDUSTRIAS METALURGICAS
EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.

FABRICANTES / GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175
DISTRIBUIDORES / PCIA. BS. AS. - ENVIOS AL INTERIOR

PARA SU **FIAT 600**

BARANDIN

modelo registrado Nº 13297
PARA ESTANTE TRASERO

Práctico y elegante accesorio que evita la caída de paquetes

TOTALMENTE CROMADO
FACIL COLOCACION

ENVIOS AL INTERIOR CON GIROS O CHEQUES
A NOMBRE DE JORGE UNTERBERGER

PRECIO PRESENTACION
\$ 15.-

WACU EL CANO 4048
T. E.: 54-5718 - Bs. Aires

AUTO CLUB sugiere...

Mejor es prevenir?

En el día le instalamos **DEFENSAS** para Balcones, Terrazas, Lavaderos, Piletas de Natación, etc.
 Llámenos al 53-0420
 le asesoraremos sin compromiso

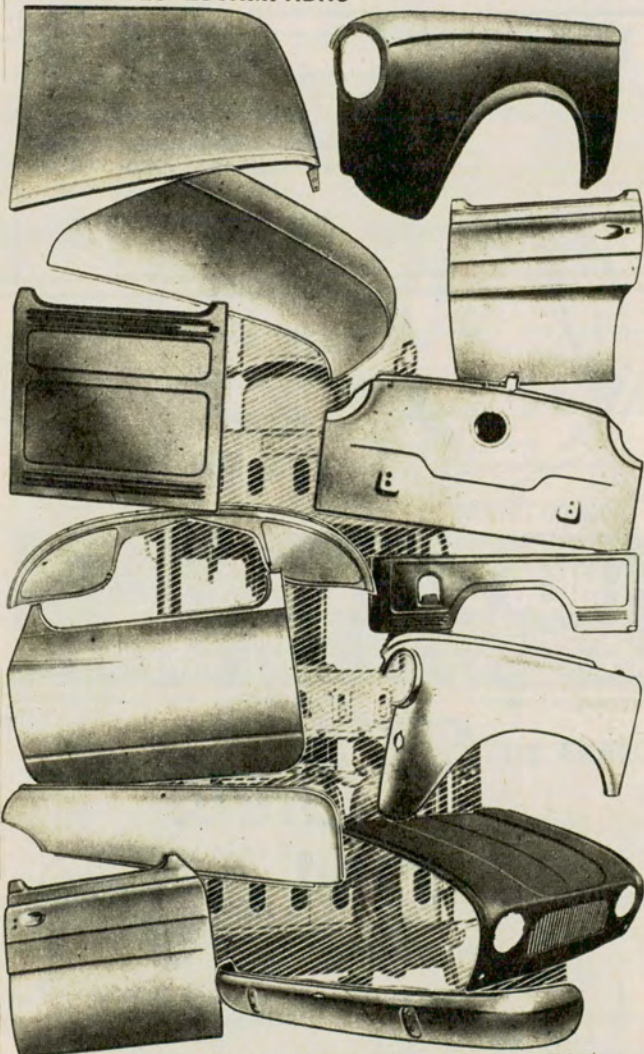


CASA REY

Fábrica de Alambre Tejido
 RIVADAVIA 10902 - LINIERS - TEL. 64-3168

CARROCERIAS SIEMPRE ORIGINALES CON AUTOPARTES ESTAMPADAS

M. R.
EMACA
 CALIDAD QUE SE ESTAMPA



COLOQUE PARTES DE CARROCERIA ESTAMPADAS "EMACA", SON EXACTAS STOCK COMPLETO DE TODAS LAS PARTES



INDUSTRIAS METALÚRGICAS **EMILIO BAT E HIJOS S.R.L.**
 FABRICANTES / GRAL. ROCA 1040 - CIUDADELA NORTE - 653-1175 / ENVIOS AL INTERIOR
 DISTRIBUIDORES / PCIA. BUENOS AIRES

FUNDAS DE TOALLA

PIC-NIC

EXCLUSIVAMENTE A SOCIOS DEL A.C.A.

Por renovación total de stock, beneficiéese en un 60 %, sobre el valor a regir en la próxima temporada. Unicas fundas confeccionadas con tela de toalla de puro algodón en colores inalterables.

ADQUIERALAS EN:

La Plata: Casa Sangalli, Diagonal 74, N° 1362.
 Rosario: Automotor Sud Americano, Rioja 1737.
 Fábrica y Ventas: Rivadavia 3559 - T. E. 87-5775

CRISTALES CURVOS o PLANOS PARA AUTOMOTORES



CASA **JOSE RENTA** BILLINGHURST 2150
 IMPORTADORES Tel. 82-2118 - Bs. Aires
 ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

CALEFACTORES UNIVERSALES PARA AUTOMOTORES



norman SERVICE AUTORIZADO

NORTH-CAR ■ AUTO RADIOS ■ ESTEREOs
 ■ ANTENAS ELECTRICAS
 MONTAÑESEs 2130 - T. E. 783-5681 (Bcas. de Belgrano)

CENTRO AUTOMOVILISTICO S.A.



ES PARA GENTE APURADA...

y exigente, no inventamos desperfectos, limitamos el problema. Por eso entregamos las reparaciones "en horas" y con garantía escrita. Vengan sin complejos a quienes mucho saben de Renault y su mantenimiento. Somos distintos y muy expertos.

Salta 1160/64 y 1325/29
 Tel. 23-8913/5673
 Estacionamiento propio:
 Salta 1167

SABADOS: ABIERTO TODO EL DIA

**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



Nº 9820

Central LONERA Bmé. MITRE 2771
TEL. 87-8481-9666

Socios del ACA

COMPREN SU **citroën**

CON ASIENTO CAMA INCLUIDO

PLAN INTEGRAL **"48"**



CON

LAS SIGUIENTES VENTAJAS EXCLUSIVAS

- Gasto de patente financiada
- Cuotas mensuales escalonadas y equiparadas al incremento de sus ingresos
- Financiación con plazos e intereses especiales

GILOTAUX S.A.

NUEVO CENTRO DE VENTAS

AVDA. FIGUEROA ALCORTA 3565
esquina Cavia - 72-5588/8036/8037

ENTREGA PREFERENCIAL

LA ESQUINA

**FRIC ROT
Gabriel**



AMORTIGUADORES



**WARNES
Y
PARRAL
54-0864**

LA REPUESTERA S.A.

- Dé libre tránsito a las ambulancias, bomberos y policía.
- En caso de duda, dé paso a los demás.
- Tome precauciones frente a los colegios, protegiendo a los niños, ignorantes de los peligros de la vía pública.

**Estacione en
el baúl de su coche.**



ES UNA BICICLETA DE HALCON



La nueva bicicleta Halcón Apolo 11, lo llevará a pasear... Silenciosamente entrará con Ud. en el paisaje... Diviértase!!

Luego, pliéguela, abra el baúl de su automóvil, estacionela.

LA AUTOMATICA S.A.

GRAL. M. DE GANZA 1022/26 - BUENOS AIRES
TEL. 59-1703 Y 5763-58-2550



FUNDAS

EN SIMIL CUERO BASTONADO
FINAMENTE TERMINADAS

PEUGEOT ... \$ 116.-	VALIANT \$ 105.-
FIAT 1500 .. \$ 101.-	RENAULT \$ 92.-
FIAT 600 .. \$ 77.-	RENAULT 4L .. \$ 92.-
FALCON \$ 105.-	CITROEN \$ 92.-

PAT. Nº
148.155



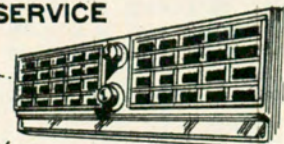
**FUNDAS DE BOUCLE Y TOALLA
REPARACIONES EN GENERAL**

BUTACAS
DEPORTIVAS
FIAT 600
CITROEN
RENAULT 4L

nova TAPIZADOS - FUNDAS - ALFOMBRAS
SOLER 4237 - Capital

ALFA SERVICE

**AIRE ACONDICIONADO
PARA AUTOMOTORES**



**AGENTES OFICIALES
NORMAN Y AIR-CAR**

Solucionamos el problema de los TORINOS 71
Consúltenos sin compromiso

VENTA - COLOCACION - SERVICE

H. YRIGOYEN 421 - MARTINEZ - 798-4712

En el Oeste de la provincia de Buenos Aires, no muy lejos del límite con La Pampa, adquieren cada vez mayor interés las actividades deportivas y turísticas que se desarrollan en la laguna de Cochicó. En esa región predominan las formaciones lacustres, algunas de ellas con altísimo porcentaje de sales —como sucede con la laguna de Epecuén y, en mucha menor medida, con la de Guaminí—; otras, en cambio, como sucede con la que hoy nos ocupa, cuentan con agua de sabor sólo levemente salobre.

Durante todo el año se puede navegar en la laguna de Cochicó. Se advierte en ella, asimismo, una intensa actividad pesquera. La fisonomía del paraje se caracteriza en los últimos tiempos por la presencia de numerosas lanchas y algunos veleros. El esquí acuático cuenta también con entusiastas, sobre todo —claro está— en la temporada estival.

Los cultores de la náutica que lleguen por primera vez a la laguna recibirán gratas sorpresas. Ante todo, se encontrarán con una infraestructura muy bien planificada y conservada. Y con una guardería que es orgullo de la zona, con capacidad para 50 embarcaciones; cuenta con angrillas individuales, rampa mecánica y montacarga para la botación, como es raro encontrar en el interior del país. Hay servicio mecánico y de mantenimiento, venta de combustible y lubricantes; se alquilan botes con capacidad para dos o cinco personas, según el modelo. Esas embarcaciones pueden alquilarse también con motor fuera de borda, o bien pueden ser remolcadas —en el caso de que se alquilen con fines de pesca— hasta los lugares de mayor pique. Se pueden realizar excursiones en una lancha colectiva con capacidad para 24 pasajeros. Completan el cuadro de la infraestructura náutica una escuela de esquí y un servicio de alquiler de veleros, complementado con clases de *yachting*.

EL ACCESO

Guaminí, cabecera del partido bonaerense del mismo nombre, está enclavada en plena zona lacustre. La laguna que lleva ese mismo nombre, y a la que se co-

noce también como laguna del Monte, tiene una superficie aproximada de 10.000 hectáreas. En la actualidad no cuenta con pejerreyes ni otras especies, dada la elevada salinidad de sus aguas, aunque tal situación tiende a solucionarse a largo plazo con el aporte de aguas dulces que recibe de las vecinas lagunas Alsina y Cochicó. Hasta la sequía de 1958, en realidad, podían pescarse excelentes ejemplares, y había lanchas comerciales autorizadas por la Dirección de Recursos Pesqueros.

Es la laguna de Cochicó, en cambio, situada a unos 15 kilómetros de Guaminí, a un kilómetro de la estación Alamos y a 18 kilómetros de la estación Bonifacio (ambas del F.C.N. General Roca), la que atrae a deportistas y turistas. Se llega a ella en automóvil por un acceso asfaltado que nace a la altura del kilómetro 559 de la ruta nacional N° 33. La superficie del vasto espejo de agua se estima en unas 6.000 hectáreas, aunque esa cifra fluctúa, como se sabe, según los regímenes pluviales. La profundidad media es de tres metros y la máxima alcanza a cuatro metros, según mediciones realizadas con aparatos especiales de la Armada Nacional.

El acceso a la laguna está controlado por personal municipal; en la temporada de verano debe pagarse una pequeña suma por la entrada de cada vehículo. La zona de playa y balneario está bien cuidada, y cuenta con una serie de quinchos y parrillas. El *camping* incluye una zona parqueada, y tiene grupos sanitarios y piletas para el lavado de ropas. La iluminación de gas de mercurio es muy buena. La Policía de la Provincia de Buenos Aires tiene allí un moderno destacamento para vigilancia del balneario; el número de agentes se acrecienta en la temporada de verano. Hay, asimismo, una sala de primeros auxilios. Dos hosterías —una de ellas municipal— ofrecen atención durante todo el año.

LA NAVEGACION

En verano se congregan, en algunas oportunidades, hasta 20.000 personas, que llegan desde todo el Oeste bonaerense y su zona de influencia a pescar, navegar y descansar. En rigor, no



COCHICÓ, UNA LAGUNA ADMIRABLE



conviene transportar embarcaciones demasiado pequeñas, ya que a veces hay fuertes vientos —tanto del Norte como del Sur—. La lancha debe tener como mínimo 3,80 metros de eslora; el motor de 5 HP es suficiente para la navegación normal, aunque debe señalarse que hay en la zona lanchas de 100 HP.

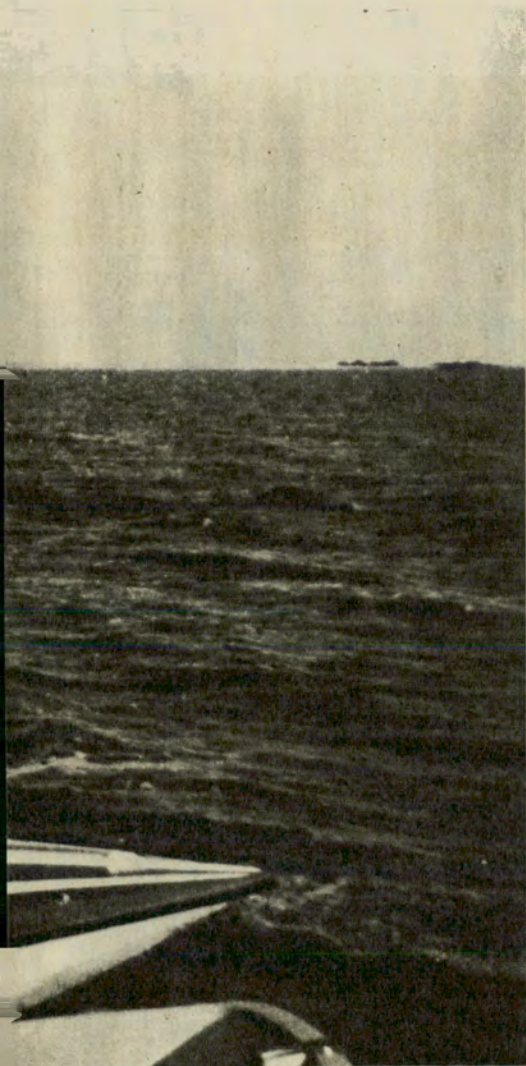
La laguna permite, con comodidad, la práctica náutica. Uno de los lugares favoritos de los visitantes es la Isla de los Pájaros (de

aproximadamente una hectárea de extensión), en la que anidan representantes de la avifauna bonaerense (gansos salvajes, gaviotas, flamencos, etcétera).

Durante la temporada estival cambia la fisonomía del lugar: hay una pequeña villa con carpas y casas rodantes. Mucha gente pasa allí sus vacaciones o los fines de semana. El ambiente es muy tranquilo y familiar. La misa de campaña agrega, los domingos, un toque de espiritualidad a la belleza de la región.

La infraestructura hotelera se localiza en la vecina localidad de Guaminí, donde hay cuatro establecimientos que tienen entre siete y veinte habitaciones. Se está construyendo el hotel de la Dirección de Turismo de la Provincia de Buenos Aires; las obras están bastantes adelantadas. Está situado en la ruta, en el acceso a la ciudad de Guaminí. Contará con 50 habitaciones, y canalizará las crecientes necesidades turísticas de la zona. El panorama general de

la zona, como se ve, es óptimo para el cultor de la náutica (y para el turista en general) que busque un buen espejo de agua y un lugar tranquilo y hermoso. El gran festival de motonáutica y esquí acuático que se desarrolla al terminar cada temporada de verano, complementado con peñas y fogones, es la prueba inequívoca de que la laguna de Cochicó tiene su propia personalidad. Visitarla es un deber casi ineludible para el turista inquieto. ♠



Una embarcación del Automóvil Club Argentino navegó por el espléndido espejo de agua.

Lanchas y veleros en Cochicó. Un lugar atractivo, cómodo, con excelentes instalaciones.

distribuimos los mejores aros para pistón y el mejor filtro

2 productos que hacen "palpitar el motor a nuevo"



Los aros para pistón RAMCO ofrecen más economía, mayor potencia y mejor diseño



Desde hoy adopte el mejor filtro: Fabricado con celulosa importada y tratada en origen

AGENTES EN TODO EL PAIS

SOLICITELOS EN LAS CASAS DEL RAMO DE TODO EL PAIS

AROS PARA PISTON

RAMCO

LOS MEJORES QUE SE FABRICAN

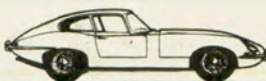
FILTROS

JOES®

PARA ACEITE, AIRE Y COMBUSTIBLES

Distribuidores exclusivos:

GOFFRE CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



Notables diseñadores y hombres de empuje, los integrantes de esa famosa familia innovaron en línea y técnica. Su historia está muy vinculada a la de esta industria

El nombre *Porsche* es, sin duda, uno de los más familiares para los entusiastas del automovilismo de todo el mundo. Ferdinand Porsche fue uno de los creadores más admirables en la historia del automóvil, alcanzando la fama mucho antes de la aparición del que lleva su nombre. Es curioso observar que el primer *Porsche* no fue el fruto directo del genio del viejo profesor Porsche, sino del de su hijo Ferry, heredero de los principios y teorías elaborados por su padre y volcados en el diseño de muchos modelos que llevaron las marcas de *Mercedes-Benz*, *Austro-Daimler*, *Auto-Union*, *Volkswagen* y *Cititalia*, entre otras.

El fundador de la dinastía *Porsche* nació en 1875, bajo la monarquía *Austro-Húngara*. En 1893 ya trabajaba como aprendiz en la firma *Egger*, que fabricaba en Viena motores eléctricos para ser montados en los primitivos automóviles de aquella época. Poco tiempo pasó hasta que los dueños de la empresa confiaron al joven su laboratorio experimental, teniendo en cuenta las excepcionales dotes de talento y laboriosidad que había manifestado.

La *Egger* construía los motores eléctricos con que la fábrica de carrocerías *Lohner* armaba automóviles. Cuando *Lohner* decidió fabricar sus propios motores contrató a Porsche, que diseñó un novedoso automóvil cuya principal característica consistía en la ausencia de sistema de transmisión, pues era impulsado por dos motores eléctricos montados en las ruedas delanteras. Este sistema se llamó *Lohner-Porsche*, y fue muy apreciado por los especialistas.

Porsche, luego, suprimió el sistema de acumuladores, característicos de los automóviles eléctricos, que permitía tan poca autonomía además de aumentar considerablemente el peso de la máquina. Lo sustituyó por un motor de nafta que accionaba un generador, para proporcionar corriente eléctrica a los motores propulsores. Esta distribución mixta alcanzó gran

LA DINASTIA

éxito, utilizándose en algunos grandes vehículos militares durante la Primera Guerra Mundial.

En 1906 Porsche se incorporó a la filial austriaca de *Daimler*, diseñando modelos tan famosos como el *Austro-Daimler* o el bellissimo *Mercedes S. S.*

El 1º de diciembre de 1930 formó, junto con Adolf Rosenberg, un ex corredor de Mercedes, una *Compañía para el Desarrollo de Vehículos de Alta Performance (Hochleistungs Fahrzeugbau G.m.b.H.)*. El primer trabajo que se le encomendó fue para la firma *Wanderer*, asignándole el N° 7 en los registros de la nueva compañía, para disimular su reciente inauguración.

El N° 12 correspondió a la primera idea de "coche para el pueblo", encargado por la *Zündapp*. Este trabajo, al igual que el N° 32, un coche popular para la NSU, no pasó de la etapa de proyecto.

El trabajo N° 32 fue el antecesor del *Volkswagen*, incorporando la clásica suspensión por barras de torsión, patentada por Porsche. El verdadero *Volkswagen* fue el N° 60, presentado en 1935.

LA IDEA DEL VOLKSWAGEN

Este estaba muy interesado en la fabricación de un automóvil que debería costar menos de 1.000 marcos, y que estaría al alcance de todos los obreros alemanes mediante el pago semanal de una pequeña suma. Porsche, encargado de este difícil proyecto, diseñó y construyó tres prototipos, que luego de ensayados y probados incansablemente ante la mirada atenta de su creador, fueron presentados al pueblo alemán con toda la pompa que caracterizaba los actos oficiales nazis.

Los prototipos fueron seguidos por una preserie de treinta unidades, fabricadas por la *Daimler-Benz*, siendo bautizadas como "K.D.F.", en honor de la agrupación obrera que había promovido el desarrollo del nuevo automóvil.

En 1938 se colocó la piedra fundamental de la nueva fábrica del *Volkswagen* en Wolfsburg, y en 1939 se preparó el primer antecesor de los Porsche deportivos del futuro, un *Volkswagen* con carrocería aerodinámica para intervenir en una carrera de Berlín a Roma, que nunca llegó a disputarse.

En el terreno de los automóviles de competición, uno de los primeros proyectos de Porsche fue el *P-Wagen*, llamado así por la inicial del nombre de su creador, y fabricado luego por



El Porsche 911 constituyó el primer

Un detalle del mismo modelo.



por ENRIQUE R. ESCOBAR TONAZZI

PARA AUTOCLUB

PORSCHE



cambio importante de diseño desde el modelo de 1948. Excelente diseño

la *Auto-Union* para revolucionar el panorama deportivo del automovilismo desde 1934 hasta el comienzo de la guerra. Este proyecto también se vio beneficiado por el apoyo del partido Nazi, que veía en las victorias de los automóviles alemanes un eficaz medio de propaganda para la supuesta "superioridad germana".

Inmediatamente, la *Auto-Union* (formada por la fusión de las marcas *Audi*, *Wanderer*, *Horch* y *DKW*, adoptando por esa razón el hoy famoso emblema de los cuatro anillos enlazados), se convirtió en la reina de los "Grand Prix" europeos. Sus automóviles tenían una curiosa forma de avión sin alas, con motor posterior de 16 cilindros, que desarrollaba hasta 500 HP de fuerza.

Durante la guerra el *K.D.F.* no llegó a fabricarse, pues Porsche se vio obligado a diseñar una versión militar del mismo. El diseño básico del *Volkswagen* se convirtió en vehículo anfibia, navegando propulsado por una hélice, con la carrocería alterada para

uso bélico y hasta con tracción en las cuatro ruedas.

Al finalizar el sangriento conflicto, el *Volkswagen* renació y la casa de Wolfburg fabrica aún hoy uno de sus modelos con el mismo diseño básico del modelo de preguerra. Puede, sin duda alguna, considerársele el automóvil más exitoso del mundo, después del legendario Ford modelo T.

NACEN LOS NUEVOS PORSCHE

El establecimiento *Porsche*, que se había establecido en Carintia en 1944, tuvo que dedicarse sólo a la tarea de reacondicionar, para uso civil, los *Volkswagen* del derrotado ejército alemán, mientras Ferdinand Porsche permanecía prisionero de los franceses y Alemania soportaba los tristes días de ocupación militar aliada.

Afortunadamente, un contrato con *Cisitalia* llevó nuevo aliento a la compañía, cuando el profesor Porsche fue puesto en libertad. El proyecto N° 360

fue un coche de carrera *Cisitalia* con motor posterior, que alcanzó rápidamente un notable éxito.

Mientras tanto, el hijo de Ferdinand Porsche, Ferry, acariciaba largamente la idea de diseñar y construir un coche deportivo basado en el *Volkswagen*. El proyecto del primer Porsche había sido registrado con el N° 356.

A mediados de 1948 rodaba ya una hermosa cupé con el motor *Volkswagen*, que en seguida conquistó el favor de los amantes de los autos deportivos. Este modelo, fabricado en Austria, es reconocible entre los otros similares fabricados luego en Alemania, por tener el parabrisas dividido en el centro.

UN TRABAJO ARTESANAL

El nuevo automóvil se construía de un modo artesanal; cada motor era armado por un solo operario, que al terminar su trabajo estampaba en el block su propio nombre, para declararse responsable de su calidad. A causa de haberse acelerado mucho el régimen de producción, aunque por supuesto sin desmedro de la calidad, esta costumbre hoy ha desaparecido, pero forma parte de la legendaria historia del *Porsche* y contribuye a exaltar el excepcional fanatismo de los "porschistas".

Aparte de las regalías que recibía Porsche por la venta del *Volkswagen*, la casa de Wolfburg se comprometió a brindar servicio a los clientes de *Porsche*, mientras que éste se comprometió a no fabricar nunca un modelo competidor para el célebre *Escarabajo*. Este acuerdo subsiste hoy más o menos en los mismos términos.

La firma *Porsche* es hoy dirigida por Ferry, el hijo del fundador, que ha recibido incontables honores por parte de quienes reconocen en él a uno de los más notables genios del automovilismo.

El nieto, Ferry Porsche III, se desempeña como proyectista de la firma, y es el responsable de la creación de un nuevo exitoso modelo, el 912/911, que constituye el primer cambio importante de diseño desde el modelo de 1948.

En el campo de los automóviles de carrera, la *Porsche* se destaca en la primera línea clasificando siempre sus máquinas en las mejores posiciones en competencias del calibre de las "24 Horas de Le Mans" o los "1.000 km de Nurburgring".

Aunque el profesor Ferdinand Porsche no tiene participación en los nuevos proyectos de la firma, los últimos modelos conservan muchas de las innovaciones debidas a su genio, como la suspensión por barras de torsión o la ubicación trasera del motor enfriado por aire.

Las creaciones de *Porsche*, desde el *Lohner "Mixto"* al *Mercedes SS* y del *Auto-Union Grand Prix* al *Volkswagen*, han impreso en su marca una tradición de superior calidad y refinado diseño, que persistirá por siempre. ♠

IMAGEN

El presente texto es parte de la conferencia pronunciada por el Dr. Fernández Puyó, embajador del Perú en nuestro país, en el Ciclo Cultural del Automóvil Club Argentino. Por razones de espacio, hemos seleccionado algunos aspectos de esa enjundiosa exposición, con el propósito de ofrecer a nuestros lectores su visión, precisa y dinámica, de la República hermana. El autor, abogado y catedrático de nota, ha cumplido desde 1943 una profícua labor en el mundo diplomático: fue Consejero y Encargado de Negocios en Brasil, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en Portugal y Embajador en Panamá. Desde 1969 está acreditado ante el gobierno de la República Argentina. Ha desempeñado, asimismo, importantes misiones en congresos internacionales. A su calidad de abogado une la de diplomado del Centro de Altos Estudios Militares del Perú, profesor de Derecho Diplomático de la Academia Diplomática de su país y miembro de la Sociedad Peruana de Derecho Internacional.

El acto cultural tuvo especial relieve, ya que fue dedicado a conmemorar las fechas patrias de Argentina y Perú. "Dos naciones hermanas que mantienen una tradicional e inalterable amistad, desde que el General José de San Martín, en su gesta emancipadora, obtiene y proclama la independencia de la República del Perú", como expresó el presidente de la Comisión Asesora de Actividades Culturales del A. C. A., Dr. Belisario Moreno Hueyo, al presentar al orador. "Con su particular simpatía, el Dr. Fernández Puyó se ha ganado muchos y buenos amigos argentinos —agregó— y ha contribuido a acrecentar, aún más, los fraternos e invariables vínculos de amistad que unen a nuestras patrias." Las fotografías corresponden a la serie de diapositivas que fueron proyectadas durante la conferencia.

El Perú tiene una superficie de 1.300.000 kilómetros cuadrados en números redondos, con una faja costera sobre el Pacífico de algo más de 3.000 kilómetros. Alberga una población de 14 millones de habitantes. Tiene la forma de un zapato dieciochesco de los Luises de Francia, en punta sobre Chile, colindando además al Norte con el Ecuador, al Noroeste con Colombia, al Este con el Brasil, al Sudeste con Bolivia y el Océano Pacífico al Oeste.

La Cordillera de los Andes lo cruza longitudinalmente en su parte central. Fácilmente distinguimos tres regiones bien marcadas. Una al Oeste, sobre el mar; la Costa, faja angosta de inmensos arenales, salpicados por estrechos y fértiles valles, regados por ríos de escasas aguas que bajan de la Cordillera.

La segunda región, la Sierra, de similar longitud y bastante más ancha, la forma el macizo andino, cuya altura más elevada es el Huascarán, a más de 6.700 metros sobre el nivel del mar. En sus generosos pero también cortos valles, habita el indio peruano, el descendiente directo de las culturas autóctonas, tan mal asimiladas por la civilización occidental. Los grupos étnicos de importancia se hallan entre los 2.000 y 4.000 metros de altitud. Allí está el Cuzco legendario y allí también el Titicaca, el Lago sagrado de los Incas, del que Perú y Bolivia son condóminos.

Es la región que posee la fauna que más típica a América: pumas, cóndores y euquénidos. Igualmente, en su región central, en el Departamento de Ancash, al Norte, muy cerca de Lima, la naturaleza ha querido regalarnos una de sus más hermosas maravillas: el Callejón de Huaylas, profundo desfiladero enmarcado por una cordillera eternamente blanca en su imponente fachada nevada y otra negra que por momentos llegan a tocarse.

La tercera región es la Selva, al Este, colindante con Colombia, Brasil y Bolivia, que nosotros llamamos comúnmente *la Montaña*, designación que proviene no de la existencia de cerros sino de montes, de árboles de verdor. Es menos extensa que las otras dos regiones, pero infinitamen-



Fachada de la Iglesia de San Agustín,

DEL PERU

por GONZALO FERNANDEZ PUYO



una de las joyas de Lima (1574).

te más ancha. De grandes riquezas naturales, aunque de difícil extracción.

LIMA, LA VIRREINAL

A estas tres regiones corresponden otras tantas ciudades-tipo. En la Costa, Lima, la virreinal, con un contorno indígena. En la sierra, el Cuzco Imperial, con raíces autóctonas e influencia hispánica, y en la selva, donde no llegó el Inca y muy poco lo español, Iquitos.

No sólo la importancia de ser capital actual del Perú tipifica a Lima como ciudad característica del país —de la Costa—, sino una tradición que se remonta a la llegada misma de los españoles. Por eso a esta ciudad que pasa los dos millones y medio de habitantes, y que fuera fundada por el acero hazañoso de Francisco Pizarro el 18 de enero de 1535, es necesario buscarle sus cimientos históricos para mirarla desde adentro y juzgarla imparcialmente con la objetividad de la perspectiva histórica.

El surgimiento de Lima marca la caída del gran Imperio Incaico, cuyo centro fue el Cuzco. Desde que Pizarro fundó la llamada tres veces coronada Ciudad de los Reyes, Lima fue progresivamente colmada de honores por los monarcas españoles, hasta alcanzar, durante los esplendrosos siglos XVII y XVIII, el extraordinario apogeo cultural que la convirtió en la ciudad más importante de la España americana.

Es cierto que es poco lo que queda resistiendo al tiempo y a la incuria de esta brillante ciudad antigua, resistiendo ora a la picota del progreso, ora a los terremotos, ora al inexorable abandono que la realidad apremiante de un país en vías de desarrollo a veces impone; pero también es cierto que ese "poco", esas casonas, esos palacios e iglesias, esos conventos, plazuelas, calles y alamedas, constituye un extraordinario conjunto de obras de arte, que deslumbra con toda justicia al mundo y que tanto atrae a través de los años.

El aporte de España, visible en portadas, balcones y ventanas de fuerte y definida influencia morisca, se nutrió de algo del espíritu severo y

austero de la arquitectura imperial y se avino a las influencias geográficas, al ambiente acogedor y benigno del sitio. Así, Lima desarrolló un estilo tan particular que puede decirse le ha dado una característica que no tiene ninguna otra ciudad en el Continente.

El balcón, cerrado, importado por gusto andaluz, toma carta de ciudadanía en Lima, porque pasado el período colonial, instaurada la República, este mismo estilo, con variantes lógicas, perdurará y tipificará el período republicano.

En el siglo XVI predomina el mudéjar; luego comienza a ceder ante otros múltiples estilos, durante siglo y medio, para, a mediados del siglo XVIII, romper la tradición de los viejos balcones con la llegada del afrancesamiento del virrey Amat.

JOYAS ARQUITECTONICAS

Visitemos por eso algunas de esas joyas, aunque ligeramente, como quien da un vistazo por dentro y por fuera.

El *Palacio de Torre Tagle*, del siglo XVIII, actual sede de nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores, la mansión histórica más lujosa de todo Lima. Monumento clásico de arquitectura colonial, con una fachada labrada en piedra y hermosas puertas de madera con incrustaciones de hierro, grandes aldabones y con hermosos balcones moriscos en la segunda planta, con celosías talladas en madera, cerradas de tal manera que la mujer limeña, con su coquetería tradicional —que ojalá no pierda—, podía mirar sin ser vista.

Otra obra maestra arquitectónica de Lima es la *Casa de Oquendo*. Tiene una arquitectura tradicional y típica. Es un ejemplo de la arquitectura limeña del siglo XVIII y primeros años del XIX, que fusiona varias etapas artísticas. Aunque la *Casa de Oquendo* en su aspecto actual fue terminada en 1803, su arquitectura permanece aún perfectamente dieciochesca y luce mucho de las galas de Luis XIV y reminiscencias de Luis XV. Los balcones, a los que amamos tanto los limeños, constituyen una joya verdadera que da vida a la mansión.

Todavía es posible, a través de las iglesias y sus conventos principalmente, visitar aquella Lima de hace tres siglos, en alquitranados rincones de toda la ciudad, allí donde están edificadas los principales claustros religiosos católicos de esta ciudad, que tanto se caracteriza por ellos.

Empezar por el comienzo es hablar en primer lugar de la *Catedral de Lima*, iglesia con mucha historia y cuyos planos llegaron de España, y que resguarda los restos de don Francisco Pizarro, el fundador de la ciudad. Pero tal no es el caso de *San Francisco*, la iglesia y su convento, el monumento más grande y más noble de nuestra capital.

LA CAPITAL ARQUEOLÓGICA DE AMÉRICA

Dejemos pues Lima y vayamos al Cuzco, el crisol de oro, sangre y tierra en el que se forjó una raza nueva, el mestizo americano, como ciudad tipo de la sierra y que fuera declarada la *Capital Arqueológica de América*, en la VII Conferencia Internacional Americana de Montevideo, de 1933.

Muestras de la época incaica son el *Palacio de Coricancha*, el *Templo del Sol*; *Colcampata*, el *Palacio de Manco Capac*, fundador del Imperio según las leyendas, y muchos muros, restos de fortificaciones, calles



Torreón de la Fortaleza de la ciudad de Macchu Picchu. El lugar constituye uno de los más fabulosos restos arqueológicos del mundo. Al centro: Intendencia Municipal del Cuzco, crisol de oro, sangre y tierra en el que se forjó una raza nueva. En el extremo derecho: malecón en Iquitos, sobre el Amazonas. El descubrimiento de ese río constituyó una notable aventura.



Santo Domingo, lugar de reposo de San Martín de Porres y de Santa Rosa, es el centro de la más antigua tradición intelectual en el Perú, por ser allí donde se fundó la *Universidad Nacional Mayor de San Marcos*. Valiosa en tantos aspectos, es asimismo el mejor ejemplo de estilo gótico existente.

Múltiples son las iglesias, que dejaron los españoles diseñadas, no se diga en el Perú sino en Lima, porque hay que recordar en todo momento que la iglesia fue la compañera inseparable de los Conquistadores en el descubrimiento de América; por eso puede aseverarse que la Conquista misma fue empresa militar y religiosa. Este hecho convierte a Lima, como se sabe muy bien, en una ciudad que tiene de la colonia no sólo Iglesias y casonas, sino innumerables rincones, plazas, calles y portales que sería muy útil, pero demasiado extenso, describir con el detenimiento que merecen.

Y con esto hemos dado un vistazo a la ciudad típica de la costa, pero la hemos mirado desde su ángulo histórico, virreinal, para luego verla bajo el prisma de la nueva ciudad que, sin romper los moldes antiguos y creando su propio estilo, que es peruano, el *neocolonial*, da paso a los avances y a las necesidades de la civilización y al confort actual.

magníficamente trazadas y hasta barrios enteros, tal como los clasificó el cronista Garcilaso, barrios creados por la expansión de los *ayllus*, en las afueras de la capital. Lo que los españoles encontraron en el Cuzco cuando llegaron en 1533 —sede de una dinastía imperial de 14 soberanos— está mejor expresado por sus propios cronistas, como Pedro Sancho, Miguel de Astete y Pedro Pizarro.

Y es ahí en el Cuzco en donde se hacía ya la trepanación de los cráneos; donde existía, con los chasquis, un notable sistema de comunicaciones y en donde se levantaban y colocaban simétricamente, en las construcciones de los palacios o fortalezas, piedras de peso incalculable. Tenemos vestigios fabulosos y acueductos hechos por los Incas que están en pleno funcionamiento.

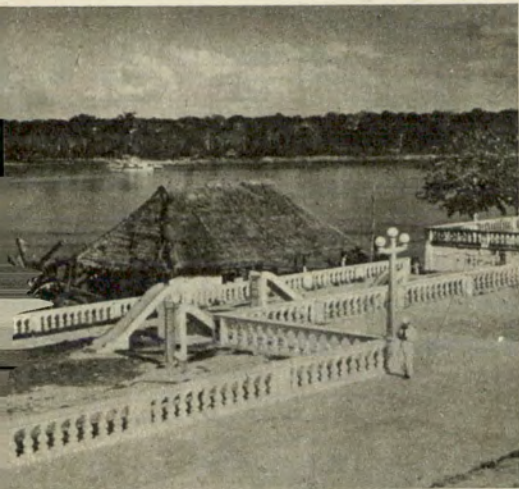
A *Sacsahuamán*, cuya edificación aún se puede recorrer y que constituyó una fortaleza de primer orden, no sólo por su solidez pétreo, sino por el alto sentido estratégico de su construcción semicircular y dentada, y que está en la propia ciudad del Cuzco en una loma alta y dominando la capital imperial, debemos abandonarla para irnos hacia el gran *Macchu Picchu*, uno de los más fabulosos restos arqueológicos de la humanidad. Un verdadero reto del hombre a la naturaleza, las piedras milenarias que forman *Macchu Picchu* se levantan

orgullosas sobre una cima de topografía agreste y casi inasequible.

La llegada de los españoles a la ciudad Imperial trajo, como es de suponer, la presencia ibérica a esta antigua capital peruana, y junto con las maravillas autóctonas que allí subsisten pueden hoy apreciarse otras joyas que datan de la época colonial española.

EL RIO MAS CAUDALOSO DEL MUNDO

Abandonamos ahora el Cuzco para ir así a la ciudad tipo de la región de la selva: Iquitos. La presencia más rotunda de la peruanidad en el extre-



mo oriental del Perú es también la principal ciudad en el Río Amazonas. Aquel gigante maravilloso, el río más caudaloso del mundo, le sirve de plataforma extensa y maravillosa, convirtiéndola en el principal centro económico, comercial y cultural de este vasto sector verde del Perú.

El descubrimiento del río Amazonas está considerado como una de las más audaces aventuras vividas por el hombre, y figura entre los hechos asombrosos de la Humanidad al lado de las realizadas por Marco Polo o Magallanes.

El Amazonas tiene una longitud de alrededor de 4.500 kilómetros. Nace en Nauta, en el Perú, de la confluencia de dos grandes ríos, el Marañón y el Ucayali, atraviesa el Perú y el Brasil hasta llegar en su desembocadura en el Atlántico, a formar un estuario de 400 kilómetros. Sus aguas penetran hasta 150 kilómetros en el mar. Su profundidad alcanza en algunos puntos hasta 240 metros, y el cauce varía en anchura entre 4.000 y 6.000 metros. Su volumen llega, en las épocas de creciente, hasta los 300.000 metros cúbicos por segundo, y puede entonces ensanchar su cauce hasta 8 kilómetros en algunos puntos.

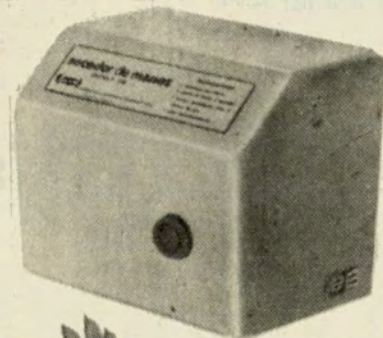
Por ese río inmenso surcan grandes barcos que llegan desde Europa. La conexión de Iquitos con el viejo continente era antiguamente más fácil que con la propia capital, ya que no existían las grandes carreteras que

hoy han acortado las distancias y los aviones que han acercado las ciudades. Rodeada casi totalmente por el ocre de tres ríos y un lago, es una exótica ciudad que tiene el encanto geográfico de una isla de los legendarios mares del sur.

Se diría que el Amazonas le ha dado su vida y que se nutre de él, y que hasta ahora vive por él, si no fuera porque una amplia fauna, una flora maravillosa con riqueza maderera, con caucho, con palo de rosa, un plan ganadero de largo aliento, una industria de papel cético, con producción y refinería de petróleo, constituyen, aparte de la agricultura, la base económica de esta ciudad tropical y embrujada. ♠

SECAMANOS

modelo **SM/1**



APROBADO E INSTALADO EN:

Reparticiones Nacionales
Empresas Electrónicas
Bancos y Cias. de Seguros
Supermercados
Laboratorios
Frigoríficos
Empresas Metalúrgicas
Empresas Periodísticas
Establecimientos Asistenciales
Restaurantes y Confeiterías
Fábrica y Ventas de Automotores
Empresas Siderúrgicas
Profesionales

- Seca por aire caliente
- diseño compacto y funcional
- Permite secado de antebrazos.

Fundamentalmente ECONOMICO

La inversión se amortiza a breve plazo

Distribuidora Exclusiva:

SARCO S.C.A.

Corrientes 1250 - 8° C - 35-8191 - 4920 - Cap. Fed.

Estudio 22

8 228

NOTÍCULAS

ROLLS-ROYCE SE MODERNIZA

Por su indudable interés, transcribimos literalmente esta información que nos llega de fuentes inglesas: "El motor diesel Eagle 265, modelo II, de la Rolls-Royce, es el primer motor de turbocompresor para camiones que ha superado las más rigurosas pruebas de *emisión de gases* del mundo entero. Y ello con una máquina de mayor potencia, ya que, a diferencia de otros fabricantes que han reducido la de sus motores para hacer frente a las pruebas, la Rolls-Royce ha incrementado la potencia del Eagle 265 a 280 HP al freno.

Pensamos que los demás fabricantes de automotores no tardarán en progresar técnicamente en el mismo sentido, dada la creciente gravedad del problema de la "polución" o contaminación del aire en las ciudades.

CURACION DEL ASMA

De acuerdo con una comunicación científica del profesor Raoul Kourilsky a la Academia Francesa de Medicina, las emociones tendrían un efecto predominante en la evolución del asma, y ahora, siguiendo las ideas del maestro, fundadas en sus estudios realizados en el Hospital Saint Antoine de Paris, se está instituyendo un nuevo régimen terapéutico para los asmáticos, al parecer con éxito.

El profesor Kourilsky ha podido determinar con exactitud el papel de los conflictos de frustración en el asma. Si el conflicto es fuerte, el asma es violenta; si es permanente la frustración, la enfermedad se va agravando progresivamente; en cambio, si las emociones son moderadas, el asma es muy tolerable. En todo caso, la enfermedad sólo puede cesar si el conflicto desaparece.

TRASPLANTES

De nervios, ahora. El jefe N° 1 de la Clínica Neuroquirúrgica de Munich, Alemania, Dr. Walter Jacoby, ha logrado, por vez primera —según se dice— en materia de neurocirugía, trasplantar con éxito nervios humanos conservados. En el caso concreto se trataba de un obrero que, en un accidente, había perdido alrededor de 5 centímetros de uno de los nervios del antebrazo: se le injertó un trozo de nervio conservado liofilizado y el procedimiento dio un resultado satisfactorio,

porque el herido —un tornero— ya ejecuta su trabajo anterior de modo enteramente normal.

LA LIMPIEZA DEL MAR

No hace mucho se efectuó una interesante experiencia a unas 15 millas de la costa, en el Mar del Norte, frente a la ciudad holandesa de Hoek van Holland. Un buque petrolero arrojó expresamente al mar cien toneladas de petróleo que, por supuesto, no tardó en producir una gran mancha en la superficie del agua. Entonces, utilizando una mezcla de arena pura y cierto polvo de azufre, se la esparció sobre el petróleo mediante unos aparatos especiales. El polvo de azufre se adhiere a la arena y juntos se adhieren al petróleo, y el producto resultante, más pesado que el agua marina, se va al fondo. Los técnicos afirmaron que el 95 % del petróleo esparcido en la superficie desapareció.

Convendría que tomen nota de esta experiencia nuestras autoridades portuarias, especialmente las de Mar del Plata, que no hace muchos años tuvieron un serio problema con el petróleo flotante.

ESTRELLAS Y COMPUTADORAS

Los astrónomos del Real Observatorio de Edimburgo, Escocia, han ensayado calcular las "existencias" del cielo con la computadora de fabricación inglesa denominada "Galaxy", especializada en el análisis de fotografías de campos estelares. Con ayuda de esta "valoración electrónica de fotografía del firmamento", han conseguido comprobar, en 12 horas, la existencia de 1.100 nuevas estrellas "jóvenes" sólo en la constelación de Perseo, mientras que hasta ahora no se conocían más que 15 de esos astros.

El cielo resulta ser un enigma que cada vez se ensancha y agranda más; sus límites retroceden infinitamente y su contenido se multiplica sin cesar, a medida que la ciencia avanza, o cree avanzar. Y Dios se sonríe benévola-

TURISMO Y CAMAS

La Organización para la Cooperación del Desarrollo Económico informa que Italia, después de los Estados Unidos, es el país que cuenta con el mayor número de "lugares-cama" en los establecimientos hoteleros: la cifra alcanza a 1.300.000, sólo superada por los Estados Unidos con 2.400.000.

Según la misma fuente, Francia dispone de 753.000 "lugares-cama", España de 465.000, Yugoslavia 153.000 y Grecia, que está tratando de avanzar en este terreno, cuenta con 108.000 lugares. Las cifras antes anotadas explicarían cómo ha podido Italia atender satisfactoriamente los 32.962.700 extranjeros que visitaron dicho país durante 1970... y aportaron a su economía más de 1.500 millones de dólares.

ACCIDENTE

Las autoridades del A.D.A.C., el Automóvil Club de Alemania, están un tanto perplejas ante un extraño "caso" que les ha planteado uno de sus asociados. Es así: el aludido automovilista sufrió una avería en su vehículo mientras transitaba por la ruta. Natural. Telefonó a su Club pidiendo auxilio. Natural también, sólo que tuvo que esperar durante dos horas la llegada del mecánico.

Pero resulta que antes de suceder todo eso, había dejado subir al coche a una joven que esperaba en la carretera a algún automovilista que la llevase, y ése fue precisamente nuestro hombre. Y para soportar la larga espera que sobrevino, aquél y la pasajera se instalaron cómodamente y pacientemente en el auto.

Dos meses después, la joven escribió al socio del A.D.A.C., para informarle que la forzosa parada en la autopista y la no muy aburrida espera, habían producido —en ella— un estado prematernal, para decirlo con un eufemismo.

Ahora el futuro padre decidió demandar al Club por la tardanza del auxilio mecánico.

RASCACIELOS

El edificio Kavanagh, de 32 pisos, que sigue siendo un decorativo mirador porteño, fue el primero en el mundo dotado de instalación completa de aire acondicionado.

PARQUES NACIONALES

La Argentina posee 13 "Parques Nacionales" distribuidos en diversas latitudes de su territorio y considerablemente extensos la mayoría de ellos. Todos ostentan una extraordinaria belleza natural y, además, permiten mantener una eficaz política de conservación de la flora y fauna autóctonas. Y son un regalo para los turistas. ♠



Conozca LA ARGENTINA



PROGRAMA DE EXCURSIONES

COLECTIVAS

• VALLES CALCHAQUIES

Tucumán - Tafí del Valle - Cafayate - Jujuy - Rosario de la Frontera.

En tren: 11 días de duración.

SALIDAS: 17 setiembre - 15 octubre - 12 noviembre.

• NOROESTE

Santiago del Estero - T. de Río Hondo - Tucumán - Quebrada de Humahuaca - Jujuy - Salta - Catamarca - Cafayate - La Rioja - Chilecito - Los Cocos.

En autopullman: 17 días de duración.

SALIDAS: 10 setiembre - 8 octubre - 5 noviembre.

• TRES FRONTERAS

Corrientes - Posadas - Eldorado - Ruinas de San Ignacio - Cataratas del Iguazú - Asunción - Foz de Iguazú - Resistencia - Santa Fe.

En autopullman: 13 días de duración.

SALIDAS: 30 agosto - 27 setiembre.

• CATARATAS DEL IGUAZU Y ASUNCION

Resistencia - Asunción - Foz do Iguazú - Cataratas del Iguazú -

Eldorado - Oberá - Posadas - Corrientes - Paraná - Túnel Subfluvial.

En autopullman: 13 días de duración.

SALIDAS: 13 setiembre - 11 octubre.

• CRUCERO GUARANI

Asunción del Paraguay - C. del Iguazú.

Fluvial-terrestre: 10 días de duración.

Salidas semanales.

• PLAYAS PATAGONICAS

Puerto Madryn - Puerto Pirámides - Playa Unión - Isla de los Pájaros - Pingüinera de Punta Tombo - Rawson - Dique Ameghino - Sierra de la Ventana.

En autopullman: 12 días de duración.

SALIDA: 1º de octubre.

• PUERTO MADRYN Y PENINSULA VALDES

En avión: 8 días de duración.

SALIDAS: 26 setiembre - 31 octubre.

• ALTO VALLE DE RIO NEGRO Y NEUQUEN EN FLOR

Visitando EL CHOCON.

En autopullman: 8 días de duración.

SALIDA: 5 de octubre.

FINANCIACION BANCARIA

Venta permanente de pasajes aéreos y marítimos - 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

...Y AQUÍ NOSOTRAS

COMENTARIOS DE VALENTINA PARA AUTOCLUB

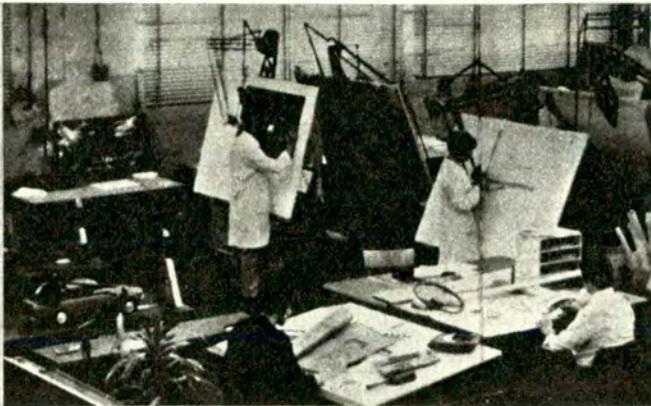


Digo yo...

...Viajar en compañía, viajar por la calle o la ruta en coche y bien acompañada... ¡es una delicia, no se puede discutir! Y charlar con una amiga o un amigo, mientras se viaja... ¿hay terapia que se le pueda comparar?... Pero hay que pensar en la oportunidad en que eso se hace.

Olvidarse totalmente del mundo exterior, aunque a veces es una necesidad, exige algo importante: estacionar el coche fuera del camino habitual, donde no molestemos a nadie. Porque olvidarse del mundo en una ruta o simplemente en la calle de todos los días, mientras se maneja, significa la posibilidad de provocar un accidente que, además de un suicidio, es un acto criminal sin atenuantes.

Claro, a veces una no maneja, y viaja con un "tuerca"



¿Cómo se "imaginan" los automóviles de mañana?

CADA vez que se presenta un nuevo coche, ese que parece el último grito de la moda en cuanto a técnica y línea, nadie piensa que en realidad eso es "viejo", que ha comenzado a pensarse cuatro o cinco años atrás.

¿Cómo hacen las fábricas para imaginar con tanta anticipación los gustos del público?

Esta es una pregunta bastante corriente que solemos hacernos. Todo responde a una verdadera filosofía general del vehículo, es decir, su categoría, su precio, su estructura. La cosa comienza exactamente cuando se hace un estudio de mercado en profundidad: las posibilidades de los compradores, pero también las del área donde ese nuevo coche va a moverse; cómo son los caminos, las temperaturas, los reglamentos de la zona.

Al mismo tiempo, se indaga con una técnica que se integra con el estudio sociológico y psicológico del uso del automóvil. Se tiene en

cuenta la opinión de los hombres y de las mujeres y de los niños que también han de viajar en ese coche; sus medidas, modificadas año a año, su nivel cultural (sirve para graduar "la audacia" de una línea), cuál es el temperamento de los pilotos, cuál es el grado previsible de exigencia de nuevos colores. Todos estos datos se introducen en una computadora que proporciona una gran cantidad de informaciones. Con eso se da forma a un método de trabajo, se logra una idea general del nuevo producto. Y ahí comienza la labor de los técnicos que traducen a la práctica esas indicaciones.

Por lo general, el nacimiento de una nueva línea nace entre diez modelos creados a la vez, entre los que se buscan nuevas soluciones. Y como no siempre es prudente arriesgar, en la evolución de los modelos de una misma marca se nota casi siempre una cierta continuidad de línea.



Los ojos color del tiempo

USTED y yo sabemos que no siempre la coquetería corre pareja con la practicidad. Por eso valoramos tanto todo aquello que nos permite sintetizar ambas cualidades, como los lentes de contacto, por ejemplo. Si usted tiene algún problema visual, consulte a su oculista sobre la posibilidad de usarlos.

Con ellos se puede hasta practicar deportes. Y si usted es "supercoqueta", piense que con los lentes de contacto hasta se puede elegir el color de los ojos... Tentador... ¿verdad?



CENTRO ODONTOLÓGICO PRIVADO

TODAS LAS ESPECIALIDADES DENTALES

ATENCIÓN PERMANENTE DIA Y NOCHE

Inclusive:

SABADOS, DOMINGOS Y FERIADOS

SOCIOS ACA DESCUENTO ESPECIAL

RIVADAVIA 4684 T. E. 90-7800

ESTACIONAMIENTO PROPIO

simpaticón o con una volante estupenda, que alardea de charlar, escuchar y, al mismo tiempo, seguir el ritmo del tránsito... ¡Cuidado! Cuidado con esa habilidad... Y cuidado con esa charla que le damos...

La vida es linda cuando una tiene una idea cabal de la buena compañía, pero no cuando se cae en el aturdimiento de una conversación que distrae demasiado... Tanto que no se escuchan ruidos, bocinazos, ni siquiera el pedido de una autobomba de bomberos o de una ambulancia... No distraerse y no distraer a quien maneja, es la condición más sabia que nos debemos imponer. No porque tengamos que ser extremadamente prudentes, serias, formales, aburridas... Eso no. Vivir es precioso. Pero vivir enteritas. Sin atraer hacia nosotras y hacia la gente que queremos accidentes que pueden ser fatales.

Si una lo piensa bien, hay un término medio en esta convivencia automovilística, que es inteligente, apacible y causa alegría: ser una compañera de viaje "tranquila", esto es, entretenida, cordial, graciosa, un poquitín chismosa... (¿por qué no?) pero fundamentalmente prudente en el estilo-carácter. Suficientemente sobria para no atorar a quien escucha y permitirle poner atención en lo que hace. Y bastante inteligente como para divertir sin perder conciencia de lo que está haciendo y en el lugar donde lo está haciendo. Es decir: no hacerle olvidar que está en la calle, un sitio donde el peligro siempre, *siempre*, está en acecho. Logrado ese equilibrio, hechas las pausas convenientes, mantenido el ritmo ideal... no lo dude: usted será la compañera más buscada para acompañar a alguien en un viaje. ¡De veras!



Si eso pasara aquí...

A veces, recordando lo que se ve en el Uruguay, por ejemplo, una piensa: ¿y si entre nosotros también las chapas-patente las hiciéramos modestamente en casa...? ¡Qué lío se armaría...! Pero al parecer no sólo en el Uruguay, para gastar menos, algunos se fabrican a mano su propia chapita... ¡En Italia también es bastante común ver chapas de cartón pintado! La prensa se ha preguntado públicamente por qué sucede eso. Parece que, por las huelgas, no se pueden fabricar cada año las chapas nuevas. Ante la emergencia, la gente sale del problema lo más fácilmente posible... ¿Usted se imagina en su lindísimo coche, con la patente hecha a mano y sobre un cartón más o menos recortado?... Cosas veredes, Sancho...

¡Cuidado con su reacción!

¿USTED alguna vez se puso a pensar en la manera, en el estilo cómo reacciona ante lo imprevisto? Conveniría que lo habláramos un poco...

Todos los días una ve en la calle a señoras que son "empujadas" en su coche o que, por un descuidito, se "comen" al auto de enfrente... ¡Qué lindo sería verlas reaccionar con altura, con sabiduría, con "clase", con ese encanto que haría sonreír a los mirones, más que reírse de lo extemporáneo de la reacción...!

Hay una cualidad muy im-

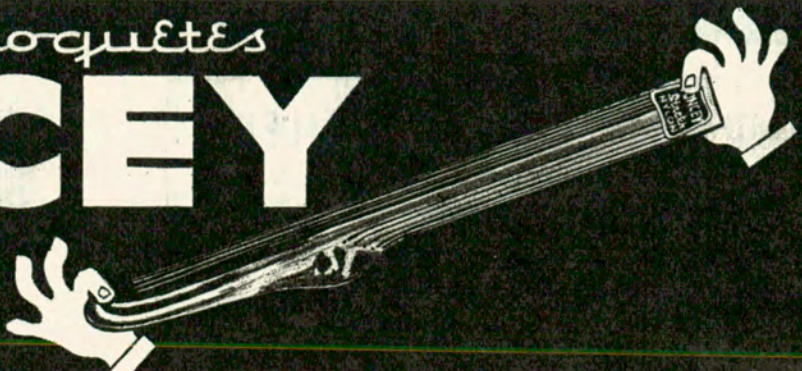


portante que hace ganar situaciones: es la malicia y la suavidad... Una mujer que sonríe, que sabe callar, que se queda mirando azorada y que evita los desplantes, tiene todo que ganar y nada ¡pero nada! que perder. ¿Lo pensó alguna vez? Si maneja, téngalo en cuenta... Será útil.

Un hombre puede equivocarse e inclusive puede perder los estribos. Es un hombre, y el calificativo duro y grotesco no lo afeará... Pero una chica, una mujer... ¡no, por favor! Reprima las ganas de ofender que tenga. Aunque le asista toda la razón del mundo. Y guarde compostura. Ganará mucho más fácilmente la batalla. Se lo aseguro yo... que la miro desde afuera.

medias y soquetes

RONCEY



POLUX



Autos empaquetados

LA idea no es muy loca, si se piensa bien... En Nueva York, para evitar abolladuras, golpes y marcas sobre los automóviles en venta, se inventó un recurso que los fabricantes también han adoptado: cuando los coches salen de fábrica, se envuelven en celofán. Una

marca norteamericana mostró, en una reciente exposición, cómo embalar un auto fácilmente para que en el futuro nadie se haga mala sangre. Piénsese que la funda de plástico cuesta menos que cualquier retoque de pintura y cualquier envío al chapista...



El camping: un arte de vivir

TRANSPORTAR la casa es un viejo sueño... realizado hoy en el país por miles de personas. Se pensaba antes que era un deporte reservado a algunos jóvenes, una diversión al alcance sólo de algunos privilegiados. Pero todo este concepto fue sobrepasado por las cifras. Los acampantes envejecieron. Su edad media de 28 años, en 1954, pasó en 1964 a los treinta y ocho. La "unidad residencial de lona" —los técnicos llaman así, sin sonrisa, a la carpa— se agrandó, se embelleció. La comodidad desplazó poco a poco a ese camping salvaje en el que se hacía fuego frotando dos piedras. Mesa, sillas plegadizas, cómodos sillones, heladera, estufa a gas... Y el viajero está hoy en una carpa tan cómodo

como en casa. Mejor que en su casa, porque tiene la impresión de redescubrir un poco su infancia, ese tiempo en el que jugaba al picnic, en el que todo tenía un aire de juego sin responsabilidad.

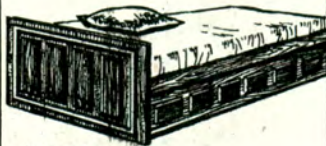
Las incomodidades domésticas pesan menos; los chicos, al tener más espacio, se portan mejor; el pasto y el sol invitan al buen humor. El acampante está seguro de tener ese irremplazable sentimiento de libertad que supera a cualquier otra manera de vivir.

El acampante es fiel. Fiel a este arte de vivir en vacaciones o en un fin de semana. Ese descanso total con sus chicos, con sus amigos o, simplemente, con su perro predilecto.

LA MONTAÑA

RESUELVE EL PROBLEMA DE "ESOS MUEBLES" QUE USTED NECESITA

MAGNIFICO DIVAN "DOBLE CAMA" ESTILO ESPAÑOL



Socios A.C.A. Descuento especial

AMENABAR 2164 MONROE 4850

LENTES DE CONTACTO "CENTRILENT"

Unicos en el nuevo material Antirreflex U-V. Anteojos para altas **MIOPIAS** y operados de **CATARATAS**.

Director J. C. LIBERATORE

RODRIGUEZ PEÑA 58

Descuentos a socios del A.C.A.



—Bueno, mujer. Toma el volante.

Un fresco verano
con Selsa



TELA DE TOALLA ESPECIAL **SELSA** PARA FUNDAS O TAPIZAR AUTOMOVILES

COLORES FIRMES "INDANTHREN"
EN PURO ALGODON ABSORBENTE
Y CON LA GARANTIA SELSA S.A.
SANTA CRUZ 140 - CAPITAL - 23-1001/6

Charlemos un poquito

...puede decirse que fue realmente un accidente con suerte el que sufrieron el actor Juan Carlos Calabró, su mujer y una pareja amiga. Haciendo tiempo para ir al cine, intentaron cruzar Carlos Pellegrini por Viamonte. Otro coche, que corría velozmente, tumbó al auto de nuestros amigos, desmayó a Calabró y produjo una herida a la señora. La atención médica, buenísima desde el comienzo, hizo que esa gran herida facial no tuviera que ser retocada por un cirujano plástico. Y como en los cuentos felices, todo terminó bien... después de un gran susto.

...Japón es el país que más coches produjo el año pasado. Estados Unidos pasó a segundo lugar.

...y sigue en auge la ropa unisex, acanalado, en pura lana Woolmark, en ese nuevo tono "tierra arada", combinado con cuatro galones de cuero blanco, haciendo juego con el cinturón tipo cincha. Interesantes modelos han sido creados en Alemania; vienen entallados al cuerpo.

...todo el mundo transpira. El organismo lo necesita. De cualquier manera, si usted tiene problemas de transpiración de proporciones irrisorias, consulte al médico: puede haber un desajuste de las glándulas sudoríparas. De manera general, debemos saber que es indispensable una gran higiene. Cuando se transpira normalmente, un buen desodorante alcanza. No actúa sobre la transpiración directamente, sino que impide los olores de esa función. Cuando se transpira mucho hay que usar mejor un *antitranspirante*, que, contrariamente al desodorante, frena realmente la transpiración. No es en absoluto peligroso, ya que la aplicación es local. Por precaución hay que evitar las ropas ajustadas. Coma sencillo, sin excesos, y duerma lo necesario, porque una transpiración excesiva puede ser provocada por un estado de cansancio general. No use ni seda ni nylon. Cuando sale, tenga en su coche discos desodorantes que aplicará cada hora en sus axilas.

...en el aeropuerto de Zurich acaba de ser abierta una oficina que funciona desde las 6 y 30 hasta las 23 y 30 horas. Se llama "Welcome to Switzerland", y prestan servicio en ella, por turno, seis preciosas azafatas que hablan innumerables lenguas y que están en condiciones de ayudar a todos los que andan de paso. He aquí las consultas más comunes:

- ¿Puede indicarme un hotel en la ciudad?
- Por favor, ¿me llama en seguida un taxi?
- Por favor, dos pasajes ida y vuelta a Basilea.
- ¿Puede indicarme un buen dentista?
- Necesito un chalet para seis personas en Ginebra.
- ¿Qué hace esta noche, señorita?

...¿conviene o no hacer una siestita después del almuerzo, si se tiene la suerte de no tener que salir a trabajar? La última palabra de la ciencia advierte que

un breve *relax* en medio de la jornada es aconsejable, sobre todo para quien sufre de insomnio. Media hora de descanso diurno vale como dos horas de sueño nocturno. ¿Usted lo hubiera pensado? Pero, ¡cuidado! La somnolencia invencible que cae como plomo al terminar la mesa, puede ser una señal de alarma. Habrá que ver al médico.

...William Sargeant, uno de los más notables psiquiatras británicos, dijo en un discurso, en Londres, que en un año los médicos ingleses dieron curso a veintidós millones de recetas de sedantes, dieciséis millones de recetas de tranquilizantes y cinco millones de recetas de antidepresivos. ¡Así anda el mundo!

...de vez en cuando el Estado pone en venta en Austria... cimas de montañas. En este momento, quien lo desee puede comprarse toda la parte alta del Dachstein, la montaña de 3.000 metros de altura al Sudeste de Salzburgo. Con un par de millones de pesos puede darse el gusto...

PRACTICA
FUNDA
CUBRETAPIZADOS

DISTRIBUIDOR MAYORISTA
SHELL HAEDO
ESTACION DE SERVICIO
Rivadavia 18028 / Haedo / 658-1335



NO SON DE TOALLA...
SON NUEVAS TELAS
"PROCESADAS"
Frescas
lavables
Resistentes
Colores variados
Solicite Representación

CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES

SHELL: Pedro González e Hijos, Av. F. Alcorta y Udaondo, Cap
SHELL DEVOTO: Avenida Lincoln y Nueva York, Capital
REAR S.R.L.: Avenida Caseros 3917, Capital
REDI: Avenida Caseros 4012, Capital
Avenida Asambleas 201, Capital
Avenida H. Pueyrredón 1923, Capital
ZEZZA Hnos.: Rivadavia 17633, Morón
EST. DE SERV. NORPA: Avenida Matienzo y Koehl, Palomar
SHELL TACGORIAN Hnos.: Espora 1197, Adrogué
SHELL PRADO E HIJOS: Pavón 2000, Lanús

REPRESENTANTES EN EL INTERIOR

MAR DEL PLATA: Flamotor SRL, H. Yrigoyen esq. Brown
TANDIL: Angel González, Casa No. 102, Barrio Bco. Provincia
CORDOBA: Lubradit, Avenida Libertador 645, Morteros

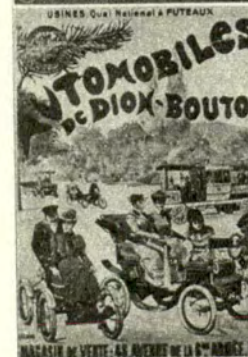


Las abuelitas "tuercas"



MUCHOS suponen que la mujer "tuercas" es cosa de ahora. Olvidan que enguataada, con sombrero, y fotografiada entre flores, en el sitial de honor, ya la mujer era todo un espectáculo "tuercas" allá por 1825, en el famoso *Salón del Automóvil* de París. Claro, era el tiempo en que mujeres con botas, casco, vestidas de cuero negro y flanqueadas de perros policías, conductoras aguerridas y con una metralleta en las manos, eran sólo un sueño... Pero un sueño hecho realidad en el paisaje del automóvil.

Eva impuso su ritmo. Modificó su relación con el hombre conductor. Y su tentativa fue ratificada por la publicidad. Antaño, el coche se conformaba con servir a la familia para acompañarla a su paseo, sin muchos rintintines. Después... bueno, después vino la vida de hoy. El automóvil entreabrió un horizonte a la mujer. Y la mujer no se quedó atrás en aprovechar el nuevo medio. Fue quemando etapas con él. Hasta que el coche fue considerado objeto de lujo. El capot no fue solamente destinado a proteger el motor. Su forma daba *status* a su dueño. Luego se creó el coche utilitario. Y la mujer fue movilizándose cada vez más con él. Fue opinando sobre él. Fue eligiendo su línea, su comodidad, su color. Ella ya no se parece a la mujer-flor de 1895, ni a la amazona de los años 20. Hoy es el símbolo de los años setenta, al decir de los hombres que la ven pasar por los caminos del mundo... ♣



"HAY MUEBLES QUE HABLAN."

Hay muebles que hablan por Ud.
Dicen de su estilo, su cariño por el hogar.
Halcón muebles hogar, se entiende muy bien
con ellos...y con Ud.

Halcon MUEBLES HOGAR

AV. SAN MARTIN 1242 TE. 58-8425 LA AUTOMATICA S.A.

LA HERRADURA

ARTESANIAS REGIONALES

PONCHOS - CHALES - PULLOVERS - TAPICES - PUYOS - LAZOS - BOMBOS - CUEROS
ALFOMBRAS - TALLAS - CACHARROS - CARTERAS - REGALOS

Piedras 424 - Buenos Aires

Posta del Bañado

LA CUMBRE - CORDOBA



LA EXPEDICION AL HIMALAYA

EL 7 de julio el R.C.A. tuvo como invitados de honor al director de Telecomunicaciones, ingeniero Aldo Irrera y señora, y al jefe y algunos miembros del grupo cívico-militar que integran la 3ª Expedición Argentina al Himalaya Teniente 1º Ibáñez, que tiene por objetivo el escalamiento del Monte Everest. Se hicieron presentes su jefe, el teniente coronel Héctor Cativa Tolosa; dos radioperadores de las futuras bases a instalarse para tal fin, el sargento ayudante Guillermo Robles, el sargento 1º Sócrates Martínez y el señor José Luis Fonrouge.

El teniente coronel Cativa Tolosa hizo una minuciosa e interesantísima exposición del proyecto y presumible desarrollo de toda esta ambiciosa operación. Después de señalar que han puesto especial interés en la organización de las comunicaciones, consignó los siguientes datos de interés para los radioaficionados argentinos y de todo el mundo. Se establecerán dos Bases: una al pie del Himalaya, Campamento Base 1, que será operada por el sargento ayudante Guillermo Robles, quien hará contactos con la Argentina si las condiciones de propagación lo permiten, y con el Campamento Base 4 que se hallará en Nueva Delhi, operada por el Sargento 1º Sócrates Martínez. Ambas buscarán contacto con la Agrupación de Comunicaciones 601 del Comando en Jefe del Ejército, y con el R.C.A., que prestará muy gustoso su apoyo radioeléctrico como así también con todos los LU y radioaficionados del mundo que logren contactar con ellos. El R.C.A. pone de relieve un pedido especial que hacen los operadores de esta Expedición, en el sentido de que ya que es imprescindible lograr en primer término los comunicados oficiales, los ra-

dioaficionados respeten en silencio los primeros 15 ó 20 minutos de sus emisiones, y luego tendrán la posibilidad de realizar QSO's con quienes así lo deseen.

LAS FRECUENCIAS

Aún no pueden adelantar con exactitud cuál será la característica con que saldrán al aire, probablemente 9N1/LU6MP o VU2/LU1YRM. Eso lo decidirá el Gobierno del Reino de Nepal, que ha puesto su mejor buena voluntad al servicio de la solución favorable de todos los requerimientos de nuestro país para esta Expedición, que salió de Buenos Aires el día 25 de julio.

Las frecuencias en que aparecerán estas estaciones, a partir aproximadamente del 28 de agosto en adelante, serán las siguientes: 21.105 KHz o 21.179 KHz o bien 14.182 KHz y 14.103 KHz: alrededor de las 15.30 horas. LU.

Y en 40 m: 7.085 KHz o 7.706 KHz. Para que los LU de categoría intermedia tengan posibilidades de realizar QSO's con Nepal en 7 MHz, alrededor de las 2 a 4 am.

La Agrupación de Comunicaciones 601 del Comando en Jefe del Ejército operará desde Capital Federal, en Azopardo 250.

Hacemos votos por el feliz éxito de esta muestra del arrojo y espíritu deportivo y de sacrificio de este puñado de militares y civiles, que deberán luchar en empresa tan difícil con las condiciones más adversas, pues se suman a las naturales dificultades y a la incomodidad y peso de su equipo, tubo de oxígeno, etc., temperaturas de 50° bajo cero y vientos de 100 kilómetros por hora.

Se espera poder agasajarlos victoriosos, a su regreso, en el Radio Club Argentino.

SERIO PROBLEMA PARA LOS RADIOAFICIONADOS

EL *Radio Club Argentino*, en su condición de miembro adherido a la *Unión Interamericana de Radioaficionados* (IARU), cumple con el deber de informar que la *Comisión Federal de Comunicaciones* (FCC), con sede en Washington, Distrito de Columbia, Estados Unidos, ha emitido una información sobre una "Propuesta de Reglamentación" para expandir las frecuencias disponibles para telefonía por los radioaficionados de dicho país. En las Bandas de 80, 40, 20 y 15 metros la propuesta extendería las sub-bandas de telefonía existentes a 50 KHz hacia abajo, y en la banda de 10 metros 150 KHz. Además, crearía una sub-banda telefónica solamente para contactos interregionales, comprendida entre 7.075 y 7.100 KHz.

ACTITUD ANTE LA PROPUESTA

El *Comité Ejecutivo del IARU* (Región II) se reunió en Guayaquil, República del Ecuador, en la primera quincena de abril, con la asistencia de su vicepresidente y subsidiariamente miembro de la C.D. del R.C.A., ingeniero Miguel Czysch, LU3DCA, y en relación con este delicado asunto fue opinión unánime que la propuesta es inaceptable para los intereses de la radioafición y que por lo tanto debe ser retirada por la FCC.

El R.C.A. hizo suya la decisión de dicho Comité Ejecutivo, como lo hizo saber en una nota a la Comisión Federal de Comunicaciones de los Estados Unidos. Al mismo tiempo, recurrió ante la Dirección General de Telecomunicaciones, dependiente de la Secretaría de Estado de Comunicaciones de la Nación; en esa presentación se expusieron las razones para que la medida fuera analizada por dicha repartición oficial. Algunas de esas razones son, sucintamente, las siguientes: la expansión de las bandas de telefonía en los Estados Unidos afectaría a todo el mundo, aún en la banda de 80 metros, que ya es una banda de DX; si la expansión se llevara a efecto, los aficionados en el resto del mundo simplemente se moverían de frecuencia más hacia las partes bajas de las bandas, dejando muy poco espacio, si es que algo quedara, para la operación en otros modos tales como CW, RTTY, etc.; los planes de bandas existentes, respetados por "acuerdos de caballeros" y que son auspiciados por las regiones I, II y III de IARU, serían completamente arruinados y pasarían muchos años antes de que se pudieran designar y considerar otros planes en conferencias internacionales. ♣

CENA DEL CINCUENTENARIO

LA cena anual de camaradería que auspicia el R.C.A. tendrá este año una mayor significación, pues estará destinada a celebrar el cincuentenario de dicha institución, decana en Sudamérica.

El banquete se realizará en los Salones del *Club Municipalidad de Buenos Aires*, en avenida del Libertador y Republiquetas, la noche del viernes 22 de octubre.

El R.C.A. espera aún mayor concurrencia que en el año anterior; por esta razón se han elegido salones de mayor capacidad. Las tarjetas pueden solicitarse en la secretaría del R.C.A., Carlos Calvo 1424, de lunes a viernes, entre las 12 y las 20 horas.

DIPLOMAS R.C.A.

Las condiciones requeridas para obtener este hermoso diploma, por QSO's realizados entre el 21 de octubre de 1970 y el 21 de octubre de 1971, son las siguientes:

Para estaciones LU: 100 QSL's de por lo menos 15 divisiones de nuestro país.

Para estaciones de países limítrofes: 75 QSL's de por lo menos 15 divisiones de nuestro país.

Para estaciones del resto del mundo: 50 QSL's de por lo menos 15 divisiones de nuestro país.

Término de recepción de planillas: el 31 de diciembre de 1971 o matasellos de correos de esa fecha.

MEDICINA PARA TURISTAS

EN términos generales diremos que el conductor tiende a identificarse con su coche. Es una reacción muy humana. Dispone de una fuerza mecánica desproporcionada a sus medios naturales y tiende a identificarse con ella. Su comportamiento, por tanto, tiende a ser *regresivo*, es decir, a hacerse *infantil*, del mismo modo que el niño que recorre el pasillo de su casa montado en una escoba, se siente en ese momento un *Superman*. Pues bien, precisamente en ese hecho reside una gran parte del placer que supone conducir, el placer de la conducción.

Esta sensación placentera de potencia se acentúa —y en ello estriba el peligro— al establecerse un paralelismo *potencia = velocidad*. Velocidad que depende esencialmente de la voluntad del conductor y no de otros factores como es el viento en los veleros, la pendiente en los ciclistas, la fatiga del caballo en el jinete, etc. Pero, además, y este hecho agrava el problema, ese aumento de potencia y de velocidad se logra sin el más mínimo esfuerzo, no hay más que hundir el pie en el acelerador.

Pero como la sociedad en que vivimos se rige por patrones socio-culturales, la identificación *conductor = vehículo* se ha convertido en un auténtico patrón sociocultural, siguiendo el criterio de Caren Horney. El automóvil constituye un signo de nivel de vida y, naturalmente, el conductor es consciente de ello. No puede extrañarnos, por tanto, el observar una cierta vanidad en los propietarios de coches potentes y de prestigio, cuando hablan de los mismos. En el fondo de su conducta no hacen más que proyectar en sus vehículos su propia personalidad. Al elogiar su coche lo que están haciendo es elogiarse a sí mismos.

Para algunos conductores, la identificación llega hasta el campo afectivo, ya que su coche no es un simple objeto, sino algo animado, dotado de vida, de recuerdos, de ilusiones, de compañías que vuelven a vivirse. El coche en este sentido tiene para el hombre algo de femenino, por eso algunos recuerdan su primer coche como su primer amor.

por ALVARO
AGUIRRE
de CARCER

PARA AUTOCLUB

PSICOLOGÍA



Presentamos a nuestros lectores algunas de las apreciaciones más interesantes de un artículo del doctor Alvaro Aguirre de Carcer, médico y psicólogo clínico, publicado originariamente en la revista "Carreteras", de la Asociación Española de la Carretera. Las agudas observaciones del autor contribuyen a profundizar un tema esencial de la vida actual: la formación de una "mentalidad de conductor" y el logro de una actitud ajustada y madura en calles y caminos.

del CONDUCTOR

MECANISMOS DEL COMPORTAMIENTO

¿Por qué el hombre al conducir se comporta en una forma distinta a su habitual conducta en sociedad? Ya hemos hablado de dos factores que pueden explicarnos esta diferencia: uno su identificación a la máquina. Otro, su relación afectiva con el vehículo. Pues bien, vamos a referirnos ahora a otro factor importante: su aislamiento.

En la carretera es un ser anónimo que sigue su camino. ¿Cómo se comporta conduciendo? ¿Lo mismo que suele hacerlo en sociedad? ¿Su educación es la misma? ¿Sus palabras son las mismas? ¿Sus expresiones al enfadarse son las mismas? No es preciso contestar a estas preguntas. ¿Por qué su comportamiento es distinto? Porque se siente aislado, pero al mismo tiempo protegido. Se encuentra más fuerte, más potente. Se halla, por tanto, en unas condiciones óptimas para satisfacer su instinto de potencia, de mejoramiento, de perfeccionamiento, de superioridad.

Pero... y aquí aparece el problema, nadie es realmente libre para poder conducir como le plazca. La conducción está sometida a una serie de limitaciones: tráfico, señales, reglamentos, potencia del vehículo, estado de la carretera o, incluso, actitud de los pasajeros. La omnipotencia del conductor es frenada en su libertad y aparece la *frustración*.

La frustración constituye un tipo de comportamiento desadaptado, provocado por un obstáculo más o menos fuerte, interior o exterior, y que se opone a la consecución de un objetivo o la satisfacción de una tendencia, una necesidad o un deseo. Al no conseguirse el objetivo, no se libera la tensión que acompaña al impulso motivacional.

La frustración puede corresponder a múltiples causas: obstáculos físicos, limitaciones biológicas o psicológicas, barreras sociales, morales o religiosas, o conflicto entre tendencias.

Como las condiciones psicológicas en las que se halla el conductor son muy especiales, la frustración aparece con gran facilidad, y a veces, lo hace con enorme fuerza, creándose una situación conflictiva que podrá ser o no resuelta, pero que influirá de una manera decisiva en el comportamiento del conductor.

La madurez psicológica de la persona sometida a la situación frustrante influirá para superar ese problema. La capacidad de adaptación frente a una situación frustrante constituye un auténtico "test" de maduración psicológica.

¿Qué sucede cuando la capacidad de adaptación falla y no se resuelve el problema? Aparece entonces el fenómeno llamado de *bloqueo* o *resistencia* que desencadena, a su vez, una serie de reacciones características: 1º) Una de estas reacciones es la "intensificación del esfuerzo para dominar el obstáculo". 2º) La *racionalización* o *substitución del objetivo*. Esta reacción frente a la frustración la observamos en el conductor que es incapaz de reconocer que ha cometido un error. Pero lo realmente grave es que está firmemente convencido de no haberlo cometido. 3º) Sin duda, la reacción más frecuente y al mismo tiempo la más peligrosa frente a la frustración es la *agresión*. Agresión que puede dirigirse contra personas o contra objetos que nada tienen que ver con la situación conflictiva.

EL "LOCO DEL VOLANTE"

Podría pensarse que existe un personaje al que podríamos considerar como "el loco del volante". En este sentido resulta de un gran interés una "mesa redonda" celebrada recientemente en Francia, en la que intervenían miembros del *Organisme National de Sécurité Routière*, psicólogos, fisiólogos, psicoanalistas, funcionarios superiores de Policía, todos ellos coordinados por el doctor Bailly-Salín, jefe de los *Servicios de Higiene Mental* de la Prefectura del

Sena. Pues bien, una de las conclusiones, realmente paradójica de la citada "mesa redonda", fue la siguiente: todos quienes contestaron a una serie de encuestas, tenían una imagen bastante clara de lo que consideraban un "loco del volante", pero estas imágenes no coincidían en absoluto entre sí. Así, para un automovilista de edad el loco del volante era "un joven melencólico, de largas patillas y conductor de un coche sport". Para el conductor joven, por el contrario, el "loco del volante" era "el típico conductor del domingo, casi siempre de avanzada edad, portador de un coche utilitario que circulaba a paso de tortuga obstaculizando el tráfico".

En realidad, el número de "locos del volante" no es grande. Lo que sucede, y ahí estriba el auténtico peligro, es que "todos los conductores, absolutamente todos" en algún momento, en alguna ocasión, nos hemos comportado como "locos del volante", y esa "locura", que dura a veces unos segundos, es suficiente para provocar el accidente y la muerte.

CONOCERSE A SI MISMO

Para terminar nos limitaremos a recalcar dos puntos que psicológicamente consideramos muy importantes y que, para nosotros, deberían constituir la base de todo estudio en la prevención de los accidentes de carretera:

1. El conductor o futuro conductor debe conocerse a sí mismo. Y esto no se logra con unos simples "tests" de habilidad mecánica. Hay que recurrir a estudios más profundos. A *tests proyectivos* y a técnicas de *dinámica de grupo*.

Los consejos sirven de muy poco. El mejor consejo es conseguir que el conductor se conozca. Conocer un problema es tenerlo casi resuelto. Claro está que el conocimiento profundo de su personalidad resultaría largo, costoso y, por tanto, inadecuado. Pero es preciso tener este concepto claro: más importante que cono-

cer la mecánica de un vehículo es conocer la mecánica de nuestro propio comportamiento, y esto último, dentro de ciertos límites, puede conseguirse en poco tiempo y sin un costo excesivo en los cursos de aprendizaje, bajo la dirección de un especialista en psicología profunda.

No olvidemos que entregar un carnet de conducir es convertir a un pacífico ciudadano en un "asesino en potencia". Es entregarle "un arma cargada y sin el seguro puesto"; es algo, por tanto, tan importante que no puede hacerse a la ligera.

El automóvil constituye un auténtico problema. Un problema de nuestra sociedad actual. Es como si la sociedad no hubiera asimilado ese fenómeno social llamado *automóvil*. Estamos viviendo un auténtico desfase entre la "técnica", que evoluciona con una rapidez que nos asombra, y el "hombre" cuya maduración psicológica se detiene en vez de avanzar.

2. El segundo punto, tan importante o más que el anterior e íntimamente ligado al mismo, es la necesidad de crear una *mentalidad de conductor*. No puede bastarnos con el aprendizaje que supone la conducción, es preciso educar al sujeto, ya que va a entrar en una nueva categoría social, la de conductor de un vehículo. Y esa educación consistirá, fundamentalmente, en crear en él un concepto de responsabilidad.

Pues bien: esa *mentalidad de conductor* ha de iniciarse lo antes posible, como ya se viene haciendo en muchas escuelas y parques infantiles de tráfico, para ser continuada después por unos padres que, aunque no quieren, constituyen un modelo para sus hijos. ¡Qué gran responsabilidad recae sobre esos padres que conducen en forma peligrosa frente a sus hijos!

Por último, creemos que lo mismo que al infractor hay que sancionarle, al buen conductor hay que premiarle, y qué mejor premio que poder presentar una "hoja de servicios" limpia de manchas. La historia de un conductor debe hacerse constar en algún lado. Puede ser un estímulo para él, un modelo para sus hijos y un freno para ese "francotirador de la carretera" que pone en peligro su vida y la de los demás. ♣

»CAZA, CAMPING Y PESCA



Documentado informe sobre un molusco familiar a quienes frecuentan las playas de la Atlántida Argentina. Descripción zoológica. Su notable importancia vitamínica y sus aplicaciones culinarias. ¿Qué es la Malacología? El ejemplo de otros países. Hay un gran mercado desaprovechado en la Argentina



por **ABRAHAM BRAILOVSKY**
PARA AUTOCLUB

RADIOGRAFIA DE LA

Estamos recorriendo las playas de la *Atlántida Argentina*. Por doquier hay personas, grandes y chicos, con cuchillos y palitas escarbando afanosamente la arena en busca de almejas.

Me acerco a un señor y le pregunto: "¿Se sacan muchas?". "Regular —contestó—. Me parece que aquí hay recolección comercial y nos están dejando sin nada..."

"Perdone, señor, ¿usted sabe algo de la vida de las almejas?". La misma pregun-

ta se la he hecho a una veintena de personas. Las respuestas son todas muy semejantes: "Y, mire... de eso se sabe muy poco".

Algunos aventuran que son de diferente color, según el lugar. Unos dicen que las vieron en todo el país, y otros que sólo en esta región. Muchos concuerdan en que las almejas, crudas o cocidas, constituyen un alimento sumamente agradable, y otros, más versados, dicen que son algo pesadas, no

tan digeribles como las osras.

Lo cierto es que la almeja es conocida en todo el mundo. Abunda en las costas del mar Mediterráneo, lo mismo que en las del océano Atlántico, donde existe una especie muy similar (*Tapes Fuscus* o *A. Fusca*), aunque algunos especialistas la consideran de una sola variedad.

Los restos fósiles de este extendido género están presentes en terrenos secundarios y terciarios. La almeja constituyó, desde los prime-

ros periodos de la aparición del hombre en la tierra, un apreciado alimento. Los griegos y latinos la llamaban *mytilus*. Los árabes la popularizaron en España anteponiéndole su característica partícula *al*. De la conjunción de la partícula *al* y la palabra *mytilus* devino la palabra *almeja*.

LA CIENCIA DE LOS MOLUSCOS

La almeja es un molusco; esta palabra proviene del

La Cabaña

LA CARPA DE LA JUVENTUD

UNA LINEA ECONOMICA MUY FUERTE - FABRICADA CON TELAS AC-240 Y TS-250 - IMPERMEABLES 100 x 100 - CAÑOS DE DURALUMINIO - CIERRES REFORZADOS - PISO PLASTICO - ETC.

CANADIENSE. BUNGALOW. BAÑO.



CAMPINTEX S. R. L. - MACHAIN 4531/33 BS. AS.



DUVE Sport

CALIDAD EN CAMPING

AHORA!



EN SU NUEVA Y MODERNA PLANTA INDUSTRIAL FABRICARA CON LA RESPONSABILIDAD Y CAPACIDAD DE SIEMPRE - LA LINEA DE CAMPING MAS COMPLETA DEL PAIS - DUVE SPORT ES LA GARANTIA.

FABRICA: JARAMILLO 1747

T. E. 70 5724 - Núñez



ALMEJA

Nuestra costa atlántica es rica en almejas. Un hoyuelo diminuto en la arena delata su presencia.



SI ES ALAMBRE, lo tenemos
y SI NO, lo fabricamos.

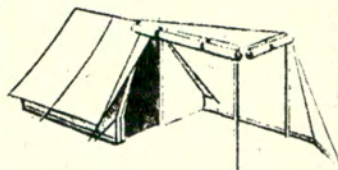
Protección de balcones, ventanales, piletas de natación.
DIVISORES de FABRICAS y TALLERES,
BAULERAS, CERCOS, MOSQUITEROS etc.

Alam-Tel FABRICA de ALAMBRE
TEJIDO COMUN y ARTISTICO

Av. Santa Fe 1447 - Martínez • tel. 792-5889

B 954

CARPAS BOLSAS MOCHILAS



Carpa p/4 personas . \$ 109,00
Bolsa de dormir, dde. \$ 34,00
Mochila con armazón \$ 42,00
ANORAKS \$ 43,00

Amplio surtido de reposeras,
mesas y sillas plegables.

Hacemos diseños especiales y reformas
Fabricantes:

ALQUILER

 **CROWN SPORT S.C.A.**

PRINGLES 1200
(esq. Estado de
Israel) 87-1310

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
MAR-SOL S.A.



INDUSTRIA ARGENTINA

CAPITAN Gral. RAMON FREIRE 1153 - Buenos Aires - Tel. 73-6444

»CAZA, CAMPING Y PESCA



AUTOCAMPING

LO MAS MODERNO, FUNCIONAL Y DE ELEGANTES LINEAS EN CARPAS ESTRUCTURALES 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.

FABRICA, EXPOSICION y VENTAS: **TISCORNIA 985 SAN ISIDRO (Puerto) - T. E. 743-8621**

Expos.: Panamericana esq. Yrigoyen (Martínez) al lado de Fanacoa - Córdoba 6900 (Rosario) - Rivadavia 22.800 (Ituzaingó - Bs. As.)

ARMAS IMPORTADAS COMPOSTURAS ALQUILER Y VENTA CAMPING PESCA



PEDRO WÖRNS
SARMIENTO 377
T. E. 31-4191 - 32-8834

COMPRE EN FABRICA

PERO COMPRE CALIDAD...

AHORA NUESTRA TRADICIONAL CALIDAD SE IDENTIFICA CON LA MARCA

- CARPAS
- BOLSACAMAS
- EQUIPOS



MARCA REGISTRADA POR OMASA S.R.L.

CREDITOS

LO ESPERAMOS COMO SIEMPRE EN:

JUAN B. ALBERDI 2482 - dos cuadras de Plaza Flores

latín *molluscus* y de *mollus*, que significa blando. La ciencia que estudia los moluscos se llama *malacología*.

La almeja es generalmente de vida acuática, con especies de agua dulce y otras de agua salada; otras son terrestres, aunque no divorciadas en absoluto de los cursos de agua.

En las costas arenosas de la llamada *Atlántida Argentina*, un típico hoyuelo diminuto delata su presencia. Escarbando unos centímetros se da con el caparazón calcáreo que le sirve de protector esqueleto externo. Pero ya no es de una sola pieza, como sucede con sus parientes cercanos, los caracoles, sino dos valvas que se cierran y abren como una bisagra de paredes cóncavas. Su otro pariente, la babosa, carece absolutamente del caparazón calcáreo, y otro molusco del mismo orden, el teredo o taraza (*Teredo navalis*) tiene en sus valvas un aparato perforador con el que abre galerías profundas en todas direcciones en las maderas sumergidas, acarreado graves daños a las naves y a las instalaciones portuarias.

Extraída la almeja de su medio natural, sus valvas están apretadamente cerradas. Ello se debe a que tiene dos músculos internos que se contraen en caso de peligro. Abandonada, de inmediato pone en función un ligamento que hace abrir las valvas, saca su piel o lengüeta y se introduce nuevamente en la arena.

LAS CARACTERISTICAS FISIOLÓGICAS

Tan pequeño molusco tiene una organización interna bastante complicada que, a grandes rasgos, es la siguiente:

Su aparato digestivo es completo: boca, esófago, es-

tómago, hepatopáncreas e intestino; el aparato respiratorio consta de dos branquias, donde penetra la hemolinfa; el aparato circulatorio consta de vasos que salen de un corazón con sólo tres cavidades; el aparato excretor consta principalmente de dos órganos, uno de los cuales actúa como ríñón; el sistema nervioso es ganglionar, con tres pares para distintas funciones. Sus sentidos son rudimentarios, pero tienen células sensibles a la luz, al tacto, al sonido y aún al equilibrio.

Los sexos son separados, por lo que el aparato reproductor es diferente; la glándula genital está en la base del pie. La fecundación y el desarrollo son externos. El desarrollo de la almeja es muy curioso: presenta una forma larvaria pelágica para pasar a la vida bentónica, sufriendo una metamorfosis más o menos profunda. Ciertas larvas son parásitas de los peces.

UNA FUENTE DE PROTEINAS

Las almejas son, como casi todos los moluscos, animales *fitófagos*, es decir, se alimentan de las algas litorales. En realidad, por su tipo y tamaño de nutrición, se puede decir que son *microfagos*, ya que se nutren de micro-organismos planctónicos o pequeñas partículas de materia orgánica. Pueden soportar un largo ayuno sin morir por esta privación. Sin embargo, la alimentación influye en su crecimiento: en la *Estación de Biología Marina* de la Universidad de Columbia (*Lamont Geological Observatory*), en Saint Croix, Islas Virgenes, en el mar Caribe, se experimentó el año pasado con larvas de almejas traídas de Long Island, resultando que, alimentadas con vitaminas, en un

FABRICAMOS CARPAS

Mochilas, bolsas de dormir, catres de campamento, piletas de lona para natación, coy y el mayor surtido de equipos para camping. Todo tipo de lonas y accesorios para que Ud. mismo confeccione su carpa.

Si lo que Ud. busca es de LONA lo encontrará en:

Cía. LONERA ARGENTINA

FABRICA DE MATERIAL PARA CAMPING - VENTAS POR MAYOR Y MENOR
MONTEVIDEO 255 - CAPITAL - TEL. 35-1900

- Al realizar su compra solicite la Nueva Guía del Camino 1971/72



C015

mes aumentaron 20 veces su peso original.

De locomoción muy lenta, a veces parecen inmóviles, por cuanto están en el fondo del litoral marino, donde se alimentan igual, en el limo o en la arena, enterrados de 4 a 6 centímetros de profundidad.

Dijimos que las almejas se alimentan de algas. Puede inferirse de ello cuántos millones de ejemplares faunísticos podrían vivir en las praderas de algas de la plataforma submarina argentina. Su proceso de obtención e industrialización es sumamente fácil, como veremos más adelante. De tal rubro se podrían obtener millones de pesos en proteínas y otros alimentos, que es lo que reclama la F.A.O. (Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación) en sus constantes Campañas de Lucha contra el Hambre. He aquí una fuente inexplorada, con bajo costo del gramo-proteína y muy fácil conservación y transporte.

LA ALMEJA DE MAR

Aunque los malacólogos protesten, la realidad es que hay diferentes especies de almejas, que se conocen como *almejas de mar*. Unos dicen que la común es la *Tapes Decussatus*, y otros que con ese nombre suele comprenderse especies del género *Venus L.* (orden de los *sifonados*, familia *venéridos*).

Muy difundida en las regiones marinas costeras, esta bivalva del orden de los *lamelibranchios* es tal vez el más conocido invertebrado. Sacada del agua, no tarda en asomar su cuerpo blando, con un pie u órgano musculoso locomotor, en forma de lengua reptante, en

el que no se ve cabeza alguna, pues es acéfala. Como otros moluscos, la coloración de sus valvas es variable, predominando los tonos grisáceos y amarillentos, con manchas pardas o negruzcas como para confundirse con el medio ambiente, ya que viven hundidas en fondos arenosos o fangosos.

Su carne es la más apetecible, y sumamente apreciada por su riqueza en proteínas, lípidos, minerales y vitaminas, siendo uno de los moluscos de mayor interés económico. Se la obtiene, o se la pesca, si cabe la palabra, durante todo el año, al arrastre o con buques e instrumental especializado, como se detalla más adelante, o simplemente "mariscando" en bajamar; pero es en verano cuando conviene hacerlo, dado su mayor contenido graso.

Tienen también un gran valor turístico, ya que los veraneantes, además de entretenerse con ellas, las utilizan como carnada y, por lo general, las comen crudas, sazonadas únicamente con el agua del mar.

FAUNA DE AGUA DULCE

Las *almejas de agua dulce* son abundantes en el territorio argentino. Comprenden especies de dos grupos conocidos en casi todo el mundo: las *unionáceas* y las *muteláceas*. En líneas generales, ambas difieren en el desarrollo durante su estado larval. Unas especies alcanzan el estado de almeja juvenil sin pasar el embrión por un período parasitario de peces. Se considera que las *unionáceas* son las de mayor interés económico, y es factible su cultivo y trasplante a otro medio. Constituyen un buen alimento para gran parte de la avifauna, y son pre-

LAMCH



HELADERA - COCINA
Mueble compacto para casa rodante

Medidas 910x850x570 mm. Peso 66 Kg. Compuesto por: Mesada y piletta de acero inoxidable, anafé dos hornallas incluida, canilla mezcladora compacta Heladera eléctrica, equipo 12 volts, c/c 3,8 amp., 220 volts, c/a 40 watts emplacado en laminado plástico.

METALURGICA DEL NORTE S.A.C.I.F.I.A.
Av. DEL LIBERTADOR Gral. SAN MARTIN 101 - Tel. 744-3388/2323
SAN FERNANDO

Play
Camp

PLAY
MESA

PATENTE
Nº 7903



COMODA VALIJA DE LAMINADO PLASTICO, CONSTRUIDA CON CEDRO PARA-GUAYO DE 1ª CALIDAD.

AL COMERCIO MAYORISTA

También fabricamos PLAY SILLAS (Plegables), BANCOS PLEGABLES CON O SIN RESPALDO, y demás artículos para el Camping.

ENVIOS AL INTERIOR

Fabrica y Distribuye:
**Play
Camp**

AV. TELLIER 2481 - T. E. 68-1524 - Capital



nueva línea reposeras **recas**



... acolchadas,
irrompibles...

**«RECAS»
tiene pinta
y tiene clase... su
construcción es sólida y
tan funcional que hasta
puede usarse
como camal**

plegables y tapizadas
en vistosas telas plásticas...

ideales para el camping, la playa, el hogar... recas ZAPIOLA 679 esq. F. Lacroze
Tel. 771-4030 - Buenos Aires

»CAZA, CAMPING Y PESCA



cisamente las aves acuáticas las que las difunden en todos los ambientes hídricos.

A las personas del interior no les apetecen las almejas de agua dulce; pero he visto recolectar sus valvas en la cuenca del río Paraná, pues ellas son la materia prima de la industria botonera.

LA PESCA DE ALMEJAS

El historial del desarrollo de métodos y equipos cosechadores de almejas es, en realidad, un largo y lógicamente lento proceso evolutivo. Los adelantos fueron producto de la necesidad de aumentar el rendimiento y mantener el producto a bajo nivel económico.

Los primitivos aparejos para la obtención de almejas fueron, en los barcos costeros, pesadas rastras de hierro tiradas por caballos, y en el ambiente marino, sistemas de tenazas y luego dragas manuales para raspar el fondo del mar. Durante la década que siguió a 1920, con miras a la industrialización del producto, se desarrollaron las dragas remolcadas por buques a motor; aquellas tenían generalmente 60 centímetros de ancho, con una raqueta o cuchilla adaptada entre la zapata de la draga a una profundidad determinada acorde con el fondo.

Muchas veces estas dragas se atascaban en el fondo con objetos, piedras o simplemente con la arena o

lodo, y la cuchillas rompía muchas almejas. La necesidad de terminar con tales deficiencias llevó a los técnicos, en la década 1940-49, al perfeccionamiento de la draga hidráulica a presión.

En ella, chorros de agua provenientes de una manguera dividida, montada en el barco remolcador, se dirigen fuertemente al fondo, delante de la cuchilla, para aflojar los fondos donde están las almejas. Así la draga puede abarcar un área más extensa en menor tiempo, ya que antes el rastreo era muy duro. Con esto también disminuyó la cantidad de almejas rotas o dañadas.

APLICACIONES CULINARIAS

Por su alto valor en proteínas, lípidos, minerales y vitaminas, así como por ser agradables al paladar, las almejas constituyen integrantes exquisitos de una buena mesa. Suelen prepararse de varias maneras, lográndose platos tan completos como baratos. Los más conocidos son:

Almejas con arroz: Expurgadas un día en agua dulce, se quitan las valvas y se guisan con salsa de tomates y cebollas, con hierbas perfumadas. Se sirven con arroz cocido con algo de sal, nuez moscada o azafrán.

Almejas a la Francesa: Ya limpias se ponen en una cazuela con manteca. Quítarles una valva. Se aderezan con vino blanco, caldo, perejil picado, pimienta y



sal. Se dejan hervir y se le echa un batido de huevos. Al servir, agregarles jugo de limón y queso rallado.

Almejas a la Marinera: Es un guisado de cebollas, sal, manteca, pimienta y perejil.

Almejas a la Cubana. Es un guisado con ajos, sal, perejil y cebollas, al que, al servir, se agrega una banana frita.

Almejas a la Coquera: Se sazona con sal y pimienta en grano, guisando con aceite en vez de manteca.

Almejas a la Paulette: Consiste en un guisado, al que se agrega harina, cebollas, sal, pimienta, caldo, pimentón y perejil.

Almejas al Natural: Es un guisado cocinado a fuego lento, en su propio jugo, al que se agrega sal y pimienta en grano, rociándolas con un poco de limón.

en el interior del país, donde no se conoce bien el producto. Los productores temen que los niños no gusten de sopas y guisados, y, además, no se animan o no ven el negocio para invertir en campañas radiotelevisadas de difusión y propaganda. Sólo un par de fábricas las venden enlatadas o al natural, y con poca demanda, aún durante el otoño e invierno. Mayores cantidades se venden encajonadas, enfriadas o congeladas, en negocios de pescadería.

El fenómeno era similar en Estados Unidos de América, que es un gran mercado almejero. Allí los productores de almejas amplían sus mercados con más publicidad hacia el interior del país. Se están vendiendo unos tres millones de cajas de latas de jugo y caldo de almejas, almejas al natural o cocidas al vapor, por un valor de 25 millones de dólares anuales, precio de fábrica. El precio de las almejas congeladas representa un importe similar.

Existen en aquel país dos importantísimas compañías y una decena de pequeñas empresas que las producen

DINAMICA DEL MERCADO

En nuestro país, prácticamente sólo se venden almejas en la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores. Sin embargo, viajeros de productos enlatados creen que existe un mercado virgen

trailer MOCHILERO

SE PAGA SOLO. UD. LO DISFRUTA!

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.

Agente:

Segundo Zampa - Rivadavia 329

Resistencia, Chaco

QUAGLIA Y CIA. POLA 1750 - BUENOS AIRES

CERRADO EN RUTA.
CON PORTA EQUIPAJE



FINANCIACION



Se arma en 5 minutos.



comercialmente. Las dos primeras tienen como subsidiarias dos redes de hoteles y restaurantes, lo que explica su gran venta. Por televisión se promueve el consumo de almejas fritas, sopa de almejas y bolsitas de nylon con almejas congeladas, que se venden en gran cantidad en los supermercados.

La mayor parte de las almejas que se procesan provienen de bancos localizados entre los 25 y 60 kilómetros de la costa del océano Atlántico, sobre todo en Delaware y Nueva Jersey. Las almejas de mar son allí muy grandes, de unos 18 centímetros de largo, pero son pesadas por su fuerte calcificación. Las almejas más chicas y menos duras, que se cocinan al vapor, se sacan de las arenas costeras.

Las almejas representan un gran negocio que moviliza millones de dólares en Estados Unidos, en la industria pesquera, en la de instrumental, en la industria hotelera, propagandística, televisión, etc. Los americanos del norte dicen: "Las almejas, en latín, se llaman «Venus mercenaria», y eso suena a dinero".

Una riqueza poco aprovechada. El país debe lograr mayor conciencia marítima.

**SIN ANTICIPOS
HASTA 30 MESES**

**Lanchas Bermudas - Motores Evinrude
CONTADO SUPER DESCUENTOS**

		USADOS	
YUMPA 5 HP	\$ 76,80 p/mes	YUMPA 5	\$ 900
ZANELLA 10 HP	\$ 110,40 p/mes	ZANELLA 10	\$ 1.350
DORADO 9 HP	\$ 96,00 p/mes	TELEVEL 3,3	\$ 650
BOTE PLASTICO	\$ 50,40 p/mes	GALE 25	\$ 2.200
BOTE BORDIGA	\$ 52,80 p/mes	GALE 33	\$ 2.800
BOTE STARFISCH	\$ 72,00 p/mes	MERCURY 65 M. 68	\$ 6.500

Venta de carnada fresca

Gestionamos permiso de caza y pesca gratuitamente

CAMPING NAUTICA SUR

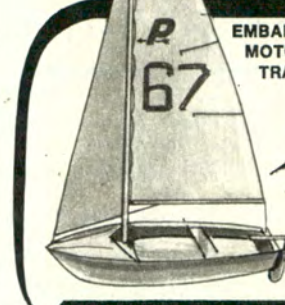
AVDA. H. YRIGOYEN 8039 - BANFIELD



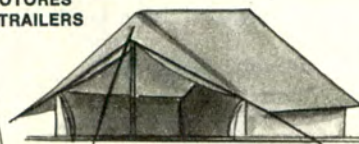
BORDIGA
vacaciones



en la Ruta del Sol



EMBARCACIONES
MOTORES
TRAILERS



EQUIPOS DE CAMPING
CASAS RODANTES
CARPAS

Créditos:
LONDON CARD
DINNERS CLUB
CITY CARD

AV. SAN MARTIN 4180 Frente a AGRONOMIA

Descuentos especiales para socios del A.C.A.

C. N. R.

...en verano y en todo tiempo...

'DEN-REP'

**sensacionales
reposeras y camas
plegables!**

...fácilmente transportable
y con armazón
metálico
i-n-d-e-s-t-r-u-c-t-i-b-l-e,
cincado, pintura
esmalada a fuego



reposera
SIN CRIQUE
y con
10 POSICIONES

...en nuevas telas plásticas
realizadas con materia prima
importada, irrompible, indeformable,
tratado Antimoho, no se
Humedece ni la ataca el óxido...



soberbia
cama plegable
"DEN-REP" tapizada en notables
diseños y provista con un cordón
de caucho virgen que asegura
un "muelle" y reparador
descanso...

5 AÑOS GARANTIA TOTAL
TAPIZADO Y ARMAZON METALICO

FABRICA **DEN-REP** S.C.A. ARREGUI 3115 • Tel. 50-9926 • Buenos Aires

B. 93

»CAZA, CAMPING Y PESCA



PESCA EN COCHICO

Esta laguna puede deparar a los pejerreyeros emociones que recordarán por mucho tiempo. La pesca de pejerrey se puede practicar en la costa, desde los altos barrancos, con líneas de *paternoster* y caña de lanzar liviana de 3,80 m como mínimo. Quienes cuenten con alguna embarcación se podrán internar en busca de los grandes *matungos* que, por suerte, todavía existen, pese a la intensa pesca comercial que allí se desarrolla (autorizada por la Dirección de Recursos Pesqueros de la Provincia de Buenos Aires). Para pescar desde la embarcación se puede utilizar la línea de flote de

tres boyas con madre del 40 y brazoladas del 25. Si se produce el pique de ejemplares chicos a flote, es conveniente intentar la captura o buscar los *matungos* con línea de *paternoster*, una pesca parecida a la que se practica durante el invierno en los bancos del río de la Plata. La carnada la deberá llevar el pescador, porque en la zona no es fácil proveerse de ella. La más eficaz es la morenita, el camarón, el filete de dientudo o el pejerrey.

En la sección NAUTICA de esta misma entrega (página 92) se publica una nota sobre "Cochicó, una laguna admirable".

SELECCIONES INTERNAS DE PESCA EN EL A.C.A.

EL Automóvil Club Argentino continúa realizando torneos de pesca con el objeto de seleccionar a los futuros representantes de la Entidad en los campeonatos de la *Confederación Argentina de Pesca y Lanzamiento (CAPYL)*, la *Federación Metropolitana de Pesca y Lanzamiento (FEMEPLYL)* y entidades amigas. La *Comisión Asesora Especial de Pesca* de la Institución ha preparado el siguiente calendario de pruebas:

SELECCION INTERNA VARIADA DE RIO: Se disputará en tres fechas (5 de setiembre, 3 de octubre y 21 de noviembre), en las instalaciones del Club de Pesca La Plata, que ha cedido gentilmente sus comodidades.

SELECCION INTERNA PESCA DE TIBURON: Se disputará en playas de Mar del Plata, durante los días 30 y 31 de octubre y 1º de noviembre. Desde Sede Central partirá una excursión especial con participantes.

SELECCION INTERNA DE PESCA VARIADA DE MAR: Se realizará en playas de Villa Gesell durante los días 27 y 28 de noviembre. También se ha previsto el traslado de participantes desde la Sede Central.

SE DISPUTO LA COPA "CONFRATERNIDAD DE PESCA DEPORTIVA" - EDICION 1971

Organizada por el Automóvil Club Argentino disputóse en aguas de la Laguna de Chascomús la copa "Confraternidad de Pesca Deportiva 1971", con la participación de doce entidades de la Capital Federal, La Plata y Chascomús.

Cada entidad estuvo representada por cinco participantes, y la clasificación por clubes fue la siguiente: 1º, *Club de Pesca La Plata*; 2º, *Club Regatas Chascomús*; 3º, *Club de Pesca Río de la Plata*; 4º, *Club Juverlandia*; 5º, *Automóvil Club Argentino*; 6º, *Club Pesca y Náutica*.

El ganador individual fue Sergio Losada del *Club Río de la Plata*, quien obtuvo 9 piezas; obtuvieron 8 piezas:

J. Alvarez (*Juverlandia*), J. Coronel (*Pesca y Náutica*), L. Arbini (*Pesca La Plata*) y L. Mitta (*Deportivo Chascomús*).

Consagrados los ganadores, el A.C.A. agasajó a todos los participantes con un almuerzo servido en las instalaciones del *Club Regatas Chascomús*, cedido gentilmente para esta oportunidad. A los postres hizo uso de la palabra el presidente de la Comisión Asesora Especial de Pesca, señor Lucilo del Castillo, quien agradeció la presencia de todos los clubes intervinientes. Posteriormente, se realizó la entrega de los distintos trofeos conquistados por los participantes.

RESERVA EN LOS CAMPAMENTOS

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 del Automóvil Club Argentino, 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 y Campamentos —Sede Central—, en el horario de 8 a 19 horas, de lunes a viernes.
- 4) Aquellos asociados que residen en el interior podrán efectuar dicha tramitación dirigiéndose a las filiales del Automóvil Club Argentino.

PRESENTAMOS!

LA NUEVA LINEA DE CARPAS PROMETIDA EN EL NUMERO ANTERIOR - UN ALARDE DE CALIDAD EN TODOS SUS DETALLES - AFIRMAMOS BAJO LA RESPONSABILIDAD DE CAMPINTEX S.R.L. QUE NO LAS HAY MEJORES EN PLAZA - ARIZONA - HOY DEFINITIVAMENTE - TEHUELCHÉ - SERA SU CARPA Y YA PUEDE COMPRARLA EN LA PROVEEDURIA DEPORTIVA - CASAS DE CAMPING Y SPORTS - SI EVENTUALMENTE NO LA TUVIERAN EXIJALA!!! LINEA CANADIENSE - BUNGALOW DE LUJO - CARPA BAÑO O VESTUARIO - PLAYERA - UNA NOVEDAD Y UNA SOLUCION PARA SU VERANEO EN EL MAR - ADEMÁS: COLCHONETAS - BOLSA CAMA - MOCHILAS - CATRES - ANORACKS - Y TODO LO NECESARIO PARA DISFRUTAR DEL CAMPING. TEHUELCHÉ - TODA CALIDAD - TEHUELCHÉ - RESPONSABILIDAD CON GARANTIA.

CAMPINTEX S. R. L. - MACHAIN 4531/33 BS. AS.

HABILITAN UNA HOSTERIA DEL A.C.A. EN TERMAS DE SANTA TERESITA

Recientemente se habilitó en la provincia de La Rioja la Hostería Termas de Santa Teresita.

Esta dependencia dispone de 16 habitaciones con pileta de baño termal, con capacidad para 3 pasajeros cada una, servicios de restauran-

te, bar y confitería y pileta de natación.

Todo en un marco de comodidad y buen gusto.

Las tarifas son las siguientes: Socios: 1 persona, 10,40 pesos; 2 personas, \$ 17,60; 3 personas, \$ 24. No socios: 1 persona, \$ 13; 2 personas, \$ 22; 3 personas, \$ 30.

ALQUILER DE BOTES EN CHASCOMUS

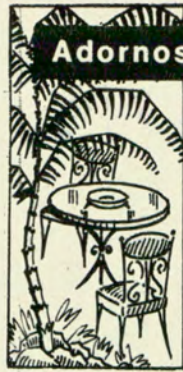
Se pone en conocimiento de los asociados que el alquiler diario de botes en el Recreo "Laguna de Chascomús" ha sido fijado en \$ 8.

Asimismo, se recuerda que la capacidad establecida para tales embarcaciones ha sido fijado en tres (3) personas mayores.

DE SAN CLEMENTE Y MAR DE AJO

- 5) Se recuerda asimismo a los señores asociados, que las reservas para la temporada estival comienzan el primer día hábil del mes de noviembre, realizándose de acuerdo con el siguiente detalle:
- 1º. Período del 1º al 15 de enero, a partir del 2 de noviembre.

- 2º. Período del 17 al 31 de enero, a partir del 8 de noviembre.
- 3º. Período del 2 al 16 de febrero, a partir del 15 de noviembre.
- 4º. Período del 18 al 3 de marzo, a partir del 22 de noviembre.
- 5º. Período del 5 al 19 de marzo, a partir del 29 de noviembre. ♣



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.

R FERNANDEZ Y CIA.

RIVADAVIA 10902
T. E. 64-6718
BS. AIRES

AV. E. S. ZEBALLOS 3180
T. E. 624-5263
CASTELAR

¿en camping, busca calidad y buen precio?



visite **SUIZA CAMPING**

JURAMENTO 2432

- TEL. 781-9038 -

BUENOS AIRES

y se convencerá



CARPAS (28 modelos exclusivos) Mod. PAIMUN SUPER. 4 pers. tela Avión: Carpa verde oliva dobletecho naranja 2 ventanas con mosquitero piso plastificado. Completa, con todo lo necesario para disfrutarla. TOTAL \$ 230.

BOLSAS DE DORMIR rellenas en Duvet sintético, con capucha \$ 35.

MOCHILAS con armazón reforzado, bolsillos, correajes regulables DESDE \$ 29,70

VEALAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO

(Horario de lunes a sábado inclusive: de 8.30 a 12.30 y de 14.30 a 20.30 hs.)

FABRICA:
AV. 12 DE OCTUBRE 1025
(QUILMES) PROV. BS. AS.

el agua no le hace

no es plástico, no es lona, ni algo que se le parezca... que es?

déjela a la intemperie, llévela a la playa, camping, o donde sea, su costo le representa el 50% de las reposeras tradicionales.

REPOSERAS **MULTIFORM***

adaptable a 8 posiciones

Fabrica y distribuye:

MULTIFORM

Jean Jaurés 3759, Tel. 208-4658/7772
Valentín Alsina (Pcia. Bs. Aires)

a socios del A.C.A. descuentos especiales



como somos únicos con o sin crique



GARANTIA 5 AÑOS

AUTO CLUB *informa*

Contaminación

Atmosférica

El Instituto de Ingeniería Sanitaria de la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires ha resuelto intensificar las mediciones de las emanaciones de monóxido de carbono producidas por los automotores. Estos estudios se realizan para recopilar datos estadísticos y formular las correspondientes recomendaciones a la Municipalidad de Buenos Aires y a las autoridades nacionales de Salud Pública a fin de que dicten las reglamentaciones necesarias.

Túnel Subfluvial

Las instalaciones del túnel subfluvial Hernandarias pueden visitarse dentro de los siguientes horarios: días hábiles, de 8 a 11.30 y de 13.30 a 17.30; sábados, domingos y feriados: de 10 a 17 horas.

Investigaciones

Hematológicas

Ha quedado constituida la nueva comisión directiva de la Fundación de Investigaciones Hematológicas, que funciona en el Hospital Ramos Mejía. Integran la mesa directiva Julio de Rissio, como presidente; Fanny M. de Jasnis, secretaria y M. C. Manago de Cardani, tesorera. La entidad funciona en su local de Rivadavia 3320, 7° B, Capital Federal.

Exposición Hortícola

Internacional

La Asociación Internacional de Productores de Horticultura incorporó como miembro a la Asociación Hortícola Argentina. Esta entidad está organizando la III Exposición Hortícola Internacional, que se realizará en la Sociedad Rural Argentina entre el 10 y el 21 de setiembre próximo, con la participación de países de América y Europa. En su transcurso se plantarán alrededor del obelisco 200.000 bulbos de begonias. La AHA tiene su sede en Avenida del Libertador 222, segundo piso. Teléfonos: 31-7024 y 42-1449

Ingenieros y Técnicos

del Automotor

Inició sus actividades la Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor. Según se informó, es "una sociedad científico-técnica sin fines de lucro, cuyo objetivo primordial es propender al desarrollo de los recursos humanos y la tecnología aplicada al automotor y actividades afines". La preside el ingeniero Víctor Prati y actúa como secretario el ingeniero Agustín F. Roux. Ha instalado su sede en Marcelo T. de Alvear 636, 5° piso. Teléfonos: 32-1306 y 3483.

Club Y.P.F.

El Club Y.P.F. de esta capital efectuó una elección para la renovación parcial de su comisión directiva. Triunfó la lista "13 de Diciembre", que postuló al doctor Miguel Angel Alvarez para vicepresidente primero de la entidad.

Premio Exportación

La empresa Mercedes Benz Argentina S.A. obtuvo el segundo premio Exportación 1969. Se hizo acreedora a tal distinción por las ventas al exterior efectuadas durante ese año.

Dunlop Argentina

La empresa Dunlop Argentina Limited S.A. realizó en el club Inglés de esta ciudad la Convención Nacional de Ventas 1971. Tuvo por objeto analizar y hacer un balance de los resultados obtenidos durante ese período de actividades y el estudio de planes y perspectivas para el año en curso.

Ford Motor Argentina

Viajó a Estados Unidos, México y Brasil, el gerente de promoción de ventas de Ford Motor Argentina S.A., señor Alejandro A. Mowatt. El viaje tendió a intensificar el intercambio de información y comunicaciones con la División Ford y Lincoln-Mercury de Ford Motor Company, agencias de publicidad y empresas subsidiarias de esos países.

Bowcentrum

El director técnico del Centro de la Construcción, dependiente del INTI (Bowcentrum Argentina), ingeniero Luis María Migone, anunció el plan de actividades de la entidad para este año. Informó que se han realizado y se realizarán exhibiciones sobre equipamiento para edificios de oficinas; protección y cerramiento de edificios; novedades en la construcción; viviendas interés social, etc. Se realizarán,

Centro Industrial

Robert Bosch Argentina comunicó recientemente que el Gobierno Nacional aprobó su propuesta de radicar un centro industrial en la provincia de Tucumán. En la foto (de izq. a der.), el director geren-

te de la empresa, Sr. Erdwin J. W. Dieckmann; el subgerente, Sr. Elmar J. Mausbach y el director de la firma, Sr. Carlos Mandry, durante la conferencia de prensa en que se hizo el importante anuncio.



Sheaffer Argentina

Durante la fiesta con que se celebró el 67º aniversario del Automóvil Club Argentino, se obsequió a empleados que cumplieron 20, 25 y 30 años de trabajo en la Institución con juegos de lapiceras de la línea Sheaffer Argentina. El titular del A.C.A. (foto) hace entrega de un juego a uno de los colaboradores agasajados.



Heladera-Cocina

Metalúrgica del Norte S.A. (Lamch M.R.) ha lanzado al mercado un nuevo producto para casas rodantes y embarcaciones, que reúne en un solo mueble de 66 kilos, heladera eléctrica, cocina con dos quemadores, mesada, piletta de acero inoxidable y canilla mezcladora, emplacados en laminado plástico. La planta industrial está ubicada en Avenida del Libertador General San Martín 101, San Fernando.

Winco

El intendente municipal del partido de Tres de Febrero (provincia de Buenos Aires) visitó las instalaciones de Winco S.A. En dicha oportunidad se destacó el alto grado de tecnificación que ha alcanzado dicha empresa, verdadero orgullo de la industria argentina.

Atkinsons: Línea

Masculina

Los señores Francisco E. Gamboa, gerente de ventas de Atkinsons, y Norberto Blumencweig, "product manager" de la misma empresa, recorrieron los principales centros urbanos del país para informar sobre la nueva campaña de la Línea Masculina.

Pintura Para Automóviles

Después de dos años de investigaciones, ha comenzado la etapa productiva de la pintura para automóviles en aerosol Kuwait. Se trata de una pintura sintética modificada, que posee elementos que equivalen al antióxido. Una mano equivale a tres o cuatro manos de pintura tradicional de automóviles.

500 Kilómetros

Capilla del Monte

Safrar-Peugeot y su red de concesionarios colaboraron con el Automóvil Club Capilla del Monte, organizador de la carrera automovilística de los 500 Kilómetros de esa localidad. La firma patrocinó la prueba y, a su vez, acordó premios en la categoría Turismo Nacional Clase C.

Viajeros

Los señores Sebastián Impelluso, gerente regional metropolitano de ventas, y Federico Machain, supervisor general de Análisis de Mercado del departamento de Ventas Automotor de General Motors Argentina, viajaron recientemente a Detroit y Nueva York.

además, cursos, tareas de información, investigación y asesoramiento técnico.

Playa Para Camiones

La Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas informó que está habilitada la playa para camiones construida a la vera del camino Grunbein-Ingeniero White, que sirve para la concentración de vehículos que transportan la producción celeara a los elevadores de esa estación marítima.

Foro Ford en Avellaneda

Se realizó en Avellaneda, organizado por el concesionario de esa ciudad, Zardini-Cabrera S.A.C., una reunión del Foro Ford. En su transcurso, el gerente de relaciones públicas de Ford Motor Argentina S.A., licenciado Lorenzo A. Blanco, dirigió un debate sobre el tema "Empresa y comunidad". Actuó como moderador el director del Instituto de Ciencias de esa empresa, doctor Rogelio Avalis.

Traslado de una Sucursal

Ortelli Hnos. y Cía., empresa fundada en 1878 y dedicada desde entonces a la distribución y venta de artefactos sanitarios nacionales e importados, broncearía artística y elementos para el amoblamiento de baños y cocinas, ha trasladado su sucursal Belgrano al local propio ubicado en Pampa 2455, a pocos metros de la avenida Cabildo.

Récord de Ventas

El señor Frank A. Erdman, presidente de Ford Motor Argentina S.A., anunció que las ventas correspondientes al período comprendido entre enero y mayo del corriente año constituyen un récord sin precedentes en la historia de dicha empresa. Al referirse a este acontecimiento, el Sr. Erdman dijo que "el total de unidades vendidas en el período anteriormente mencionado fue de 14.203, superando en un 23,8 % las ventas correspondientes al mismo período del año anterior, que fueron de 11.476 unidades".

Omnibus Mercedes-Benz 0-140

En la sede de Aguirre Mastro y Cía., concesionaria de Mercedes-Benz Argentina S.A., se entregó a la empresa Río de la Plata S.A. la unidad número 1000 del ómnibus argentino Mercedes-Benz 0-140 fabricado en el país. Pronunciaron

discursos alusivos el ingeniero David Filc, gerente comercial de ventas de la empresa fabricante, el Sr. Edmundo Mon, de la concesionaria, y el Sr. Oscar Messmer, de la Compañía de Transportes Río de la Plata.



"Containers"

En los buques Río Atuel y Río Salado de ELMA, llegó al puerto de Buenos Aires el primer embarque masivo de "containers" con partes de automotores para General Motors Argentina.

Colortune

Colortune, moderno instrumento de precisión, permite poner a punto el carburador y diagnosticar fallas en el motor. Se trata de una bujía especial, cuya novedad consiste en el aislante de cristal óptico transparente. No reemplaza a las bujías comunes: es un elemento de prueba.

Complejo Industrial de Ika-Renault

El interventor federal en la provincia de Córdoba, contralmirante (R) Helvio Nicolás Guozden, visitó, especialmente invitado, el complejo industrial de Ika-Renault, en Santa Isabel. Fue recibido por el director industrial de la firma, Ing. Lucien Combes y otros directivos, quienes lo acompañaron a través de las instalaciones del establecimiento.

Cargador-Arrancador

Un equipo para servicio de baterías, de diseño avanzado y fabricado en el país por Industrias Telme, permite arrancar los motores en forma instantánea, sin necesidad de activar previamente la batería. Además, carga en forma rápida o lenta cualquier tipo de baterías.



"Las 24 Horas de Le Mans"

Buenos Aires tiene el privilegio de ofrecer con carácter de primicia en América Latina la superproducción "Las 24 Horas de Le

Mans", rodada durante el desarrollo de esa popular competición. Steve McQueen encabeza el reparto.

Agromotor

La firma Agromotor, concesionaria de Ika-Renault en San Rafael (Mendoza), celebró el décimoquinto aniversario de su vinculación con esa firma, con una fiesta en la que se lanzó al mercado zonal el nuevo automóvil Renault 12.

Encuentro de Titiriteros

En la segunda quincena de agosto se realizará en San Miguel de Tucumán el 2º Encuentro Nacional de Titiriteros. En la muestra de teatros participarán diez conjuntos de distintas provincias.

Vehículo Lunar

El sistema motriz, las ruedas, la suspensión, los frenos, la dirección y los controles eléctricos de manejo del vehículo lunar que los astronautas Scott e Irwin condujeron en la luna, son producto de diez años de investigación de la división Delco Electronics, de General Motors, como subcontratista de la NASA.

Ford F-350 Diesel

Ford Motor Argentina S.A. anticipó el lanzamiento al mercado argentino de la versión Diesel del camión F-350, que se incorpora como opción de producción regular a su línea de vehículos comerciales.

Exclusivo Para Socios

Los socios del Automóvil Club Argentino podrán en lo sucesivo adquirir whisky de marca M.T.G., elaborado con malts provenientes de Escocia y envasado exclusivamente para los asociados de la Entidad por Grether Distribuciones S.R.L., establecido en la calle A. J. Carranza 2243, Capital Federal. Tel.: 771-4211. Los pedidos (por cupón, personalmente o por teléfono), se podrán realizar por un mínimo de cuatro botellas, las que tendrán en todo el país el precio uniforme de 55 pesos la caja. El cupón está inserto en la página 3 de la presente edición de AUTOCLUB; en su defecto puede enviarse una copia aproximada del mismo. Los envíos se efectuarán a domicilio, libre de todo otro gasto adicional. ♠

COLABORE CON SU CLUB



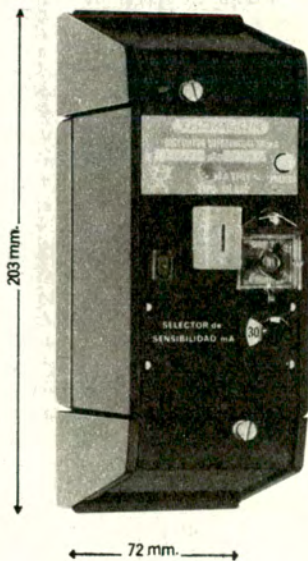
CARGUE NAFTA EN SUS DEPENDENCIAS

El expendio de nafta, habilitado las 24 horas del día en todas las dependencias del país, aún en aquellas ubicadas en zonas de explotación antieconómica o de fomento turístico, requiere un gran esfuerzo económico de la Institución que disminuye las posibilidades de ampliación de otros servicios igualmente importantes.

Esto lógicamente debería ser compensado por una mayor venta.

Es por ello que si no lo hace habitualmente, lo invitamos a que comience a cargar un mínimo de 100 litros mensuales, para facilitar en parte el permanente desarrollo de la red servicial.

**La
electricidad
ya no es
peligro!**



Modelos para corriente monofásica y trifásica.

Disyuntor Diferencial Thomson El protector eléctrico instantáneo

**No más electrocuciones.
No más incendios.**

En menos de 30 milésimas de segundo, corta la corriente ante cualquier desperfecto o falla eléctrica.

Impide accidentes fatales por electrocuciones.

Imposibilita incendios por cortocircuitos o fugas a tierra.

Protege los artefactos domésticos de sobrecargas.

Se instala sencillamente.

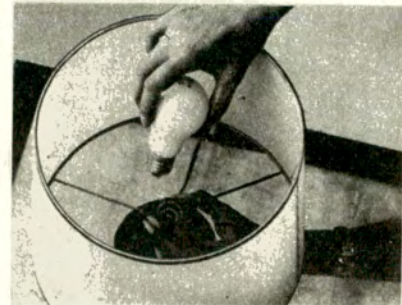
No requiere service y por su sistema electrónico no necesita pilas ni baterías de alimentación.

¡Dura toda la vida!

Su mecanismo de alta precisión, es uno de los logros más espectaculares de la moderna electrotecnia.

El disyuntor diferencial es obligatorio en Francia y de uso corriente en Europa y numerosos países industrializados.

Adóptelo también aquí,



DISYUNTOR DIFERENCIAL THOMSON A1
Solicito sin cargo, folletos y material informativo del disyuntor diferencial Thomson.

Nombre y apellido

Ocupación

Empresa

Domicilio

Tel. Localidad

Recorte el cupón y envíelo o llame a: DAMASE S.A.

Avda. de Mayo 963 - 3º piso - Tel. 37-2976/8556



THOMSON-CSF ARGENTINA S.A.C.I.

Distribuido por: **DAMASE S.A.** Avda. de Mayo 963 - Piso 3º - Tel. 37-2976/8556

Su protector esta en:

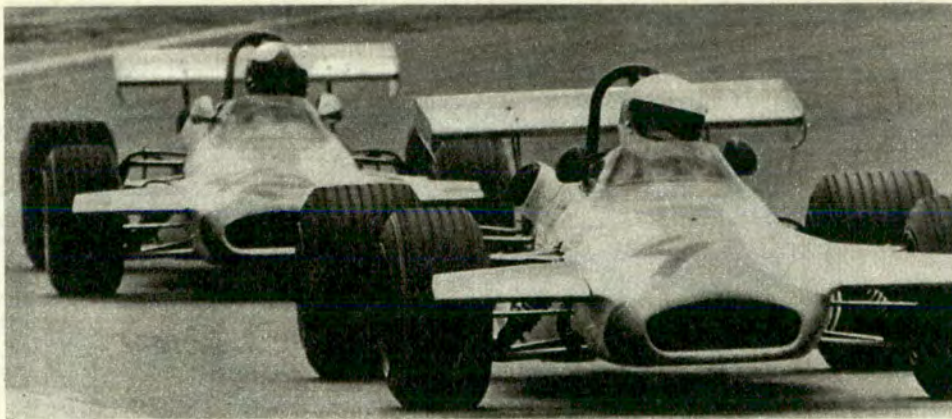
A. CIVITALE Y CIA. S.R.L., Av. Santa Fe 3252 - AFRA S.A., Av. Maipú 2648, Olivos; Centenario 421, San Isidro - ALAMTEC, Paraná 220 - ALFA HOGAR S.A., Sarmiento 1290 - ARTAL S.A., Charcas 1343 - CASA AKERMAN, Constitución 537, San Fernando - CASA ALMAGRO, Córdoba 4127 - CASA ASTRI S.C.A., Tucumán 864 - CASA BATKIS, Pueyrredón 1114 - CASA MONELOS, Av. Sáenz 993 - CASA YANKELEVICH S.A., Cabildo 2530 - CIA. PENNSILVANIA S.C.A., Pueyrredón 201 - CUIÑAS Y CIA., Suipacha 861 - DORAK S.A., Cabildo 2231 - ECOTRON, Olazábal 2336 - ELECTRICIDAD SEPI, Av. Nazca 2402, ELECTROMAR S.A., San Juan 2902, ERAD S.R.L., Av. San Martín 2073 - FERRETERIA FRANCO AMERICANA, Suipacha 585 - GOLDMAN Y CIA. S.A.C.I.F.I., Constitución 3040 -

INDARLUX S.A. Corrientes 1269.- J. P. CABREJAS E HIJOS S.A., Alsina 2842 - LA CANDELA S.A., Córdoba 901 - LUMEN ELECTRICIDAD S.R.L., Montevideo 727, MARCOLUX S.C.A., Ramón Falcón 6837 - POMPEYA T.V., Beazley 3958 - RADIO CABILDO, Monroe 2876 - RADIO CALIO, Rivadavia 8100 - REACTOR 700, San Pedro 700 - RODAR S.A.C.I., Paraná 676 - RURALVAL S.C.A., Bmé. Mitre 2329 - SANMAR S.R.L., Venezuela 3201 - SANCHEZ VARELA Y CIA., Av. Las Heras 2982 - VARELL HOGAR, Pampa 2120.

Zonas de Venta disponibles.

ETER

EN el transcurso de su reciente viaje a Europa, durante el cual participó en la asamblea de la Alianza Internacional de Turismo, el titular de la FITAC y del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman tomó contacto con estudiantes, artistas y profesionales argentinos residentes en varios países. En conversaciones informales, éstos le transmitieron sus impresiones sobre la visión que en el Viejo Mundo se tiene de la Argentina y de los argentinos. Uno de ellos, el Dr. Ramón Díaz Bermúdez, ha hecho llegar esas impresiones por escrito. Se trata de coloridos comentarios, llenos de interés, que aclaran interesantes aspectos de la vida de nuestros compatriotas en el exterior.



UNA CARTA DESDE ESPAÑA

• Bajo los cielos grises de un mayo lluvioso, como no es común en Madrid, ciudad habitualmente seca y soleada —como la pintaron los pinceles de Velázquez y de Goya—, acudimos un grupo de argentinos al circuito del Jarama, que debe su nombre al río que lo bordea, a 20 kilómetros de la ciudad. La participación argentina nos atrae allí en solidaridad con la patria, no por lejana, menos presente en nosotros. Los colores azul y blanco que adornan los flancos de un gran camión, con el símbolo del equipo de competición de nuestro país, son el resultado de un esfuerzo organizativo y un trabajo serio. Pensamos que la imagen de nuestra patria está debidamente representada en este acto; eso, infortunadamente, no ocurre siempre. La idea que un europeo medio tiene de la Argentina está aún ligada a las imágenes de la pampa y a los compases del tango. Esta imagen folklórica ha ocultado mucho de lo que nuestro país tiene de seriedad y trabajo. Nuestros aportes a la ciencia, a la técnica, a la cultura y al arte son apenas conocidos por una minoría de especialistas, pero el gran público sigue teniendo de nosotros una imagen trasnochada, falsa y deformada. No hemos sabido o no hemos hecho lo suficiente para cambiar esta imagen.

Houssay, Leloir, Galli-Mainini, Polak, Sabato, Rolando García, son nombres de calidad internacional. Nuestro arte es también casi desconocido. Las figuras de Soldi, Berni, Ginastera, Castro y otros, no han llegado en toda su plenitud a las exposiciones y salas de conciertos de Europa. Solo nuestra literatura es una parcial excepción en esta lamentable regla del desconocimiento.

• La presencia de un helicóptero, conducido por el Príncipe Juan Carlos, anuncia el comienzo de la carrera y me saca de mis reflexiones. Bajo la fina lluvia se inicia la competición. Esta comienza con una categoría promocional, únicamente española, parecida a nuestra fórmula 4. Inmediatamente de finalizar, salen a calentar los F2.

• Como es una carrera con puntaje para el campeonato europeo, están todos los ases de la especialidad. Es una categoría tan pareja que, en los entrenamientos, entre el tiempo del primero y el del último (corren 18 máquinas) hay sólo un segundo 8/10. Reutemann tiene el 7º tiempo.

• El circuito es de 3.400 metros, con gran variedad de curvas y una sola recta "larga"

de 800 metros. Por fin vemos aparecer junto a los otros, al auto argentino, con una bandera nacional pintada en su flanco. Lleva el número 4. El coche es el Brabham BT30, con el que ya se corrió el año pasado: el motor grita su potencia.

• Por lo que sabemos, el equipo argentino es una verdadera organización, con un director, dos volantes, tres mecánicos, dos BT30 y varios motores. Tienen su base en Londres, cerca de la Brabham, que en estos momentos les está terminando dos nuevos coches, del modelo BT36, último de esta casa, similar al que conduce Tim Schenken, quien fue el que hizo el mejor tiempo y larga del lado de la cuerda. Desde el comienzo, seguramente recordando que la carrera es a 60 vueltas, Reutemann está corriendo a un ritmo prudente. Su conducción no tiene fallas; entra a las dos curvas situadas delante nuestro siempre igual, dando sensación de seguridad y firmeza.

• Creo que ésta es la forma de venir a correr aquí. Con modestia, organización y sentido de equipo, desterrado para siempre el vedettismo. Tal vez ante estos ejemplos logremos cambiar cierta imagen de improvisación y desidia, que es la que aparece, a veces, cuando se habla de Argentina.

• Nuestro país tiene otros aspectos menos conocidos por el gran público europeo que es preciso poner de relieve. No es que abjuremos de nuestro bello y original folklore, ni de nuestro histórico tipismo gauchesco, pero al lado de todo esto hay otra realidad de mucha mayor vigencia. La Pampa ya no es un lugar donde los gauchos bolean ñandúes, sino uno de los graneros más importantes del mundo, donde ingenieros agrónomos, veterinarios y hombres de campo aplican modernas técnicas agropecuarias para hacer más productivo el suelo y más rico el país. El éxito que está significando esta prueba deportiva nos hace compararla con otras realizaciones nuestras como es la Casa Argentina Nuestra Señora de Luján. Este edificio, construido en la Ciudad Universitaria de Madrid, a altos costos y diseñado según las normas de la arquitectura más moderna y funcional, tiene cerradas sus puertas por motivos burocráticos no bien conocidos. Después de 18 meses de terminada, los estudiosos argentinos seguimos sin poder vivir en la residencia construida para nosotros.

• La carrera sigue sin variantes, aunque

ahora cada vuelta se hace larguísima. De pronto vemos que, en una curva muy cerrada, el 22 hace un viboreo extraño, síntoma de que algo no anda bien; el 4 se le acerca. Y la gran emoción, el 7, que no ha abandonado la primera posición desde el comienzo, y está un cuarto de vuelta delante de su perseguidor inmediato, se detiene en boxes y abandona. Reutemann queda en cuarto lugar, y en la vuelta 58, pasa al 22 y se coloca tercero. Y así lo sorprende la bandera a cuadros. Pero no terminan allí las sorpresas. El ganador, Emerson Fittipaldi, no tiene puntos para el campeonato, quedando nuestro piloto con los 6 puntos que le corresponden al segundo. Con el resultado de esta carrera, el campeonato europeo de F2 queda así: 1º Cevert, con 22 puntos, y 2º Reutemann, con 18.

• Para festejar el acontecimiento nos acercamos a los boxes, arrimándonos al marcado con el número 4. Esto parece el autódromo de Buenos Aires, pues vemos a Formisano, Nasif Stéfano, Ruesch, periodistas, caras conocidas por todos lados. El príncipe entrega los premios, y ya aparece Carlos Reutemann con la típica corona de laurel sobre sus hombros. El box se sigue llenando, y ya somos como cincuenta. De pronto veo la conocida figura del Dr. Carman a quien acompaña el Dr. Díaz, y como creo que aquél es el autor moral de que veamos un equipo argentino, con todas las de la ley, en Europa, me acerco a felicitarlo. En la charla surgen distintos comentarios de actualidad, de la vida de los estudiantes y profesionales en España. Al enterarse que vivo en un Colegio Mayor, y que somos un total de quince los que residimos en el Guadalupe, el Dr. Carman quiere conocer la visión que se tiene de Argentina en el exterior. Termina diciéndome: "cualquier cosa que sea para promover oficialmente a la Argentina, tiene mi apoyo". Y así es como yo, médico que está especializándose en Psiquiatría, me convierto en improvisado periodista. Terminado todo, tomamos la carretera que ha de llevarnos a Madrid, y lo primero que vemos es la bandera celeste y blanca, junto a las más importantes de Europa. Y no puedo dejar de pensar: "quiera Dios que vengan muchos equipos como éste; pero no sólo de automovilismo, sino de todo lo bueno que somos capaces de hacer"

RAMON DIAZ BERMUDEZ

CAMPEONATO SUDAMERICANO DE AUTOMOVILISMO

Se Disputará a Partir del Próximo Año



Noticias de la FITAC

En la Sede Central del Automóvil Club Argentino se firmó el convenio entre esa entidad y la Confederación Brasileña de Automovilismo, para disputar, a partir del año venidero, el Campeonato Sudamericano de Automovilismo (SUDAM), para las categorías Sport Prototipo, Monoposto Fórmula 2 y 4 y Kárling, con automóviles de fabricación nacional de ambos países.

Estuvieron presentes en el acto en que se formalizó ese importante convenio, el presidente de la Confederación Brasileña de Automovilismo,

doctor Mauro Bento Dias Salles; el secretario de aquella entidad, señor Raymundo van Buggenhout; el vicepresidente de la Federación Paulista de Automovilismo, señor Mario Cintra Gordinho Filho, como asimismo otros dirigentes y volantes brasileños. Por el Automóvil Club Argentino participaron de la reunión su titular; el secretario de la Institución, ingeniero Abel M. Lissarrague; el secretario de la Asamblea de Delegados, señor Guillermo O. Mirás, y otros directivos de la entidad.

Se hicieron presentes, asimismo, numerosas personalidades del automovilismo deportivo, corredores argentinos, el presidente de la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo, señor Alesio R. Chessel, otros integrantes de ese organismo, periodistas, invitados especiales y funcionarios del Automóvil Club Argentino.

En primer término se leyó el convenio suscripto. A continuación, el titular del

A.C.A. expresó su satisfacción por la firma de un compromiso para la disputa de competencias automovilísticas entre Brasil y Argentina, y resaltó los lazos de unidad que existen entre ambos países. Agregó el doctor Carman que como presidente, además, de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, se sentía orgulloso del acuerdo suscripto.

El presidente de la Confederación Brasileña de Automovilismo se refirió, en una amplia exposición, a los orígenes y a la idea de la realización del Campeonato Sudamericano.

Por último, usaron de la palabra el presidente de CADAD y el secretario general del Vicente López Automóvil Club, señor Juan Lagmago.

ASAMBLEA DE LA FEDERACION INTERAMERICANA

Desde el 4 hasta el 11 de setiembre se realizará en Lima, Perú, la XXIV Asamblea de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes. Participan en la misma representantes de entidades de toda América, los que examinarán importantes temas relacionados con el turismo, la vialidad, la seguridad en el tránsito, los servicios de previsión para automotores, como así también la creación y/o consolidación de clubes en Centroamérica, para que la

FITAC intervenga activamente en el desarrollo del turismo y del automovilismo a nivel continental.

Las reuniones, que serán presididas por el titular de la Federación, Dr. César C. Carman, se realizarán en la sede del Touring y Automóvil Club del Perú, que en la oportunidad actuará como entidad anfitriona.

En nuestro próximo número daremos un detalle completo de la labor de la XXIV Asamblea.

Fallecimiento del Presidente y el Protesorero del Centro Automovilista del Uruguay

Viajaron a Montevideo, con tal motivo, autoridades de FITAC y del A.C.A.

Dolorosa repercusión tuvo en el ámbito automovilístico americano el deceso del presidente y del protesorero del Centro Automovilista del Uruguay, señores Juan Carlos Gómez Folle y Raúl P. Moreno.

Ante la noticia del fallecimiento del titular de aquella entidad, la presidencia de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes resolvió designar "una comisión compuesta por el señor presidente del Automóvil Club del Uruguay, don Eduardo Iglesias Montero; el señor presidente del Automóvil Club de Brasil, general don Silvio Santa Rosa, y el señor presidente del Touring Club del Brasil, general don Berilo Neves, la

que, presidida por el titular de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, doctor César C. Carman, asistirá al sepelio del extinto, en cuyo acto el último hará uso de la palabra en representación de la Federación".

Una delegación especial del Automóvil Club Argentino se hizo presente, asimismo, en el sepelio del señor Gómez Folle y, posteriormente, en el sepelio del señor Moreno. Acompañaron al titular del A.C.A. la señora Sara Pradere de Gayán y los señores Jorge E. Collinet, Guillermo O. Mirás y Marcos Victorica. En el momento del sepelio de los restos del presidente del C.A.U., expresó el doctor Carman:

"Con el íntimo sentimiento de una gran pérdida asisto a esta despedida a los restos de Juan Carlos Gómez Folle. No se va con él solamente un caballero y un amigo que cultivara la amistad como el más puro lazo que puede unir a los hombres de bien, sino también un conspicuo ciudadano de América que puso su pasión al servicio de la solidaridad entre los pueblos del Continente. Como presidente del Centro Automovilista del Uruguay y miembro, en consecuencia, de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes, en cuya representación estoy hablando, Gómez Folle empuñó su esfuerzo sereno y continuado para abatir fronteras en-

tre los países de América y para abrir las puertas de la comprensión entre sus pueblos, al facilitar el acceso de los automovilistas hacia todos los horizontes continentales.

"En realidad —agregó—, este hombre de pensamiento claro y densa pasión por el bien público, porque amaba entrañablemente a su país, amó generosamente a la gran patria americana. En esta dirección, Gómez Folle ocupó con honor un lugar entre los que sienten el futuro como una realidad de cada hora, porque noblemente contribuyen a crearlo con su acción y con su ejemplo. Y ahora, al despedirme de él, en nombre de la Federación y del Automóvil Club Argentino, cuyo sentimiento también interpreto con mis palabras, sólo puedo agregar que fue un ponderado y tesonero luchador por el destino común de éste, nuestro mundo nuevo, estremecido pero inmovible en su unidad." ♣

El capitán de corbeta Máximo E. Rivero Kelly disertó en la Sede Central del A.C.A. sobre "La trayectoria del yate A.R.A. «Fortuna» de la Escuela Naval Militar"; la conferencia formó parte del Ciclo de Actividades Culturales 1971 de la Entidad. El Sr. Ovidio H. Salgueiro, vocal de la C.D. del Automóvil Club Argentino, que tuvo a su cargo las palabras de presentación del orador, puso de manifiesto el hondo sentimiento de amistad que vincula a esa institución con la Armada Nacional, y se refirió, asimismo, a la trayectoria del disertante, de quien trazó una precisa semblanza. El texto que sigue ha respetado con absoluta fidelidad el original de la conferencia. Sólo se han omitido algunos párrafos, por razones de espacio, sin perjuicio de la unidad temática.

El *Fortuna* es un gran barco, un barco maravilloso con alma y personalidad, pero nosotros, los que últimamente hemos tenido la suerte de tripularlo, no somos mejores que las tripulaciones que permanentemente están compitiendo con nosotros en el *Juana*, el *Fjord*, el *Recluta*, el *Milagro*, el *Columbla* y tantos otros. En el río somos una tripulación más, con virtudes y defectos. Tenemos la suerte de tripular un gran barco, y tenemos la suerte de ser comprendidos al facilitárse nos el tiempo para navegar y los medios para mantener al *Fortuna* en estado competitivo.

EL YACHTING MODERNO

El yachting oceánico internacional moderno tuvo su comienzo en la regata transatlántica de 1905 entre *Sandy Hook* y *Lizard*. Esa fue, prácticamente, la primer prueba deportiva internacional. Corrieron 6 barcos y ganó el *Atlántico* en el tiempo record de 12 días.

Desde 1906 se corre en Estados Unidos la regata a *Bermudas*. Esta unía *Nueva York* con *Bermudas*, y luego *Newport* con *Bermudas*. Interrumpida por la guerra del 14, se reicrió en 1923, y en 1926 se hizo bianual, alternándose con la regata a *Fastnet*, que se inició en 1925 con un recorrido de 600 millas entre *Ccwses Fastnet* y *Plymouth*.

La tercer regata famosa del calendario mundial es *Sidney-Hobart*, que



EL FORTUNA Y SU ULTIMA REGATA TRANSOCEANICA

por M. E. RIVERO KELLY

a partir de 1945 se corre sobre unas 600 millas.

En 1947 se inicia la *Buenos Aires-Río de Janeiro*, que sobre 1.200 millas pasa a ser una de las cuatro regatas oceánicas internacionales de mayor importancia.

En 1934, el *Yacht Club Argentino* instituye la regata a *Mar del Plata*, primer antecedente oceánico regular, corrida en aguas argentinas. El Río de la Plata ya había sido escenario de regatas crucero, pero ninguna de ellas, por su regularidad y permanencia, se afianzó en el calendario mundial.

En 1905, la regata transatlántica se corrió sin *handicaps*, es decir, sin ventajas por tamaño, pero posteriormente se creó un sistema de medición que igualaba las velocidades potenciales de los cascos, con el objeto de equilibrar las posibilidades entre los barcos chicos y los grandes.

DECISION DE LA ARMADA

En 1949, cuando nació el *Fortuna*, los barcos competían en las regatas que mencionamos con la fórmula del C.C.A., en América, y del R.O.R.C., en Europa.

En el Río de la Plata los comentarios de la primer regata a Río de Janeiro aún no se habían acallado. El *Alford*, el *Fiord* y el *Joanns* estaban asombrando. Los tres habían salido del tablero de Germán Frers. Corrían el *Baluma*, el *Cangrejo*, el *Horizonte*.

El uruguayo *Fleming* se hacía respetar en cuanta regata participaba.

¿Qué pasaba? El horizonte de regatas se abría, teníamos nuestra primer prueba oceánica de largo alcance y teníamos un grupo de ocean racers modernos y competitivos.

En ese ambiente de expansión velera, en el período en que se pensaba en una gran Armada de más de 5.000 oficiales, nacía el *Fortuna*.

En un tablero de la *Dirección de Material Naval*, con la capacidad y conocimientos de Manuel Campos, con la ayuda de Roberto Hossmann y de un conjunto eficiente de hombres, y con el empuje de Rufino Rodríguez de la Torre ("Fino"), tomaba cuerpo el barco. Eramos una Armada que aún no se había iniciado en el yachting de crucero. Algo se había hecho, pues teníamos una razonable flota de 5 m y grumetes, y lo que es más, teníamos un excelente profesor en la Escuela Naval: "Fino".

A partir de allí, yachting de la Armada y *Fortuna* pasaron a ser casi sinónimos.

"HABIA QUE APRENDER"

Me acuerdo como hoy cuando en el verano 1949-50 vi por primera vez al *Fortuna* atracado al muelle de la Escuela Naval.

Me asombró su tamaño, su presencia. Me acerqué, lo miré, lo analicé, entré a él y me impactó su interior. Vi una placa que decía:

"Construido en el Arsenal Naval Buenos Aires, botado tal día, etc."

En 1947, probablemente pocos creyeron que ese taller era capaz de construirlo. Lo fue gracias al empuje de Campos, del capitán Sáenz Valiente, de Sixto Pérez y de los dos maravillosos artesanos que hoy nos acompañan: ellos son, Joanin y Zutovich. Amigos del barco y amigos nuestros.

El *Fortuna* fue hecho, fue reparado y fue remodelado en el *Taller de Dársena Norte*, es decir, que es parte de él y de todos los hombres que a lo largo de los años trabajaron en el barco. Zucovich y Joanin, además de amigos, fueron como padres nuestros.

Había que aprender a hacer yachting oceánico, y había que aprender a perder y ganar regatas.

"Hay que ser *Buque Correo*", decía siempre "Fino", el cual aparentemente tan sólo quería cruzar primero la línea. La realidad es que no quería desilusionarnos cuando perdíamos.

Por fin, en diciembre de 1951, corriendo *Panela*, ganamos por primera vez. Corrieron en esa oportunidad el actual almirante Vázquez, el capitán Palacios Córdoba, Medina y siete cadetes compañeros, entre los cuales tuve la suerte de estar. En realidad, el triunfo tenía dos nombres fundamentales: *Fortuna* y "Fino". "Fino" había pasado prácticamente la mitad de la regata al timón, y el resto en maniobras o descansando en su cueva, la cama alta de centro babor, en la cual dormía exclusivamente y en la cual tenía todas sus pertenencias, las cosas más raras que de golpe se necesitaban, los sombreros pintorescos, los pantalones de una pierna verde y otra colorada y, además, una botica completa.

Organizar una regata y preparar un barco para ella es algo complejo y delicado. El *Fortuna* tuvo, en general, facilidades, pero también dificultades.

La Armada posee una organización en la cual se puede encontrar de una u otra forma todo lo que un barco deportivo necesita. Pero el *Fortuna* nunca ha tenido una tripulación fija, salvo sus conrmaestres.

Las tripulaciones se nombran para las regatas, y siempre sin perjuicio de sus funciones; es decir, que la continuidad administrativa es muy difícil de mantener, y por ello la preparación para una regata importante es doblemente complicada.

Si no hubiera sido porque tuvimos y tenemos conrmaestres extraordinarios como Medina, Ferrer y Reinoso, y que los profesores de yachting de la Escuela Naval se ocuparon con continuidad del barco, todo hubiera sido más difícil. Antes "Fino", ahora Duperrón y Torre, y en el interín Palacio y Quillo Boneo, fueron y son puntales del barco, no sólo como tripulantes sino también como preparadores, y han dado la continuidad que las tripulaciones militares no podemos dar.

Personalmente, formé parte y cooperé en muchas regatas, pero en esta

Cape Town-Río me tocó organizarla como timonel, y a ello me voy a referir como ejemplo.

UN BARCO NACIONAL

Hay que alistar el barco, hay que organizar la tripulación, hay que inscribirlo y preparar la *derrota*.

Antes de una regata importante el barco debe salir a tierra para pintar el fondo y pulir. Esta vez lo pintamos totalmente.

Los requerimientos de la transoceánica exigían llevar por lo menos 60 litros de agua por tripulante, es decir, que tuvimos que agregar tanques de agua. En un barco de 22 años es difícil encontrar lugar para reparaciones de ese tipo. Se lo encontró y se lo hizo.

Para afrontar la regata necesitamos velas nuevas. Hubo que encargarnos en Estados Unidos, así como también otros elementos que no se pueden encontrar en el país. Todo esto representa tiempo, trámites y, lo peor, conseguir el dinero, las divisas y la disponibilidad de talleres para hacer todo en tiempo.

El *Fortuna* es un barco de concepción nacional y hecho en el país con material de aquí. Pese a ello, en barcos de este porte es necesario recurrir al extranjero para comprar ciertos elementos. Por suerte, cada vez menos.

Allá por el 50, comenzamos a navegar con todos elementos nacionales, excepto las velas. Rompimos muchas cosas, con riesgo para el barco y las tripulaciones.

Recuerdo que cuando el viento refrescaba, comenzábamos a estar pendientes de qué se rompería. En la partida a Río de 1950 se rompieron las burdas. Rompimos tensores de *stay* de proa, tangones y de todo. "Fino" siempre decía que las aleaciones de bronce nacional se hacían con bronce de perillas de camas, y probablemente fuera cierto.

La realidad es que el barco comenzó a no romperse cuando le pusimos tensores, cables y herrajes importados. Hoy en día cada vez es posible reemplazar más lo importado por lo nacional, pero la seguridad y la marinería deben primar a todo otro pre-concepto.

En 1959, el capitán Porretti había armado una tripulación muy homogénea para correr a Río. El barco estaba bien equipado. Estábamos corriendo una de nuestras mejores regatas.

El tiempo nos ayudó permanentemente, tuvimos muy pocas calmas; en general navegamos de una sola bordada desde Punta del Este.

Ya habíamos recorrido 1.000 millas, era una noche apacible, soplaba una brisa suave, el mar con una onda larga permitía al barco ceñir a unos 7 nudos. De golpe, todas las ilusiones desaparecieron. En un instante los 21 metros de mástil estaban quebrados en tres partes.

La parte más alta cayó al mar, el esfuerzo por levantarla fue grande.

Todo era un desorden de cables y paño roto. Al amanecer, conseguimos ordenar todo, y ya a la mañana estábamos navegando hacia la costa con mesana, cuchillo y una trinetilla a manera de foque izada en los 6 ó 7 metros de palo que nos quedaban.

Algo había fallado; en este caso se había roto un obenque intermedio por fatiga del material. Los cables normales tienen una vida de unos diez años; este dijo "basta" a los 9.

En regatas largas hay que aumentar los márgenes de seguridad, pues desarrollar en medio del Atlántico, a 1.700 millas de la costa más cercana puede llegar a ser algo dramático.

COMO SE ELIGEN LOS TRIPULANTES

Cuando corremos en el Río de la Plata, generalmente lo tripulamos con 13 ó 14 hombres. Para una transoceánica hemos encontrado que doce es un número adecuado. ¿Por qué esta diferencia en una regata más larga, que razonablemente exigiría más esfuerzos?

Fundamentalmente, porque es necesario mejorar las condiciones de habitabilidad del conjunto. Doce pueden vivir cómodos, 13 ó 14 son muchos para convivir 25 días; es decir, que hay que disminuir algo la capacidad de maniobra en bien de la convivencia.

Cuanto más larga la regata, más importante es este factor. Para correr 30 ó 40 horas se puede improvisar relativamente la tripulación. Las maniobras saldrán peor y se perderán minutos valiosos, pero allí queda todo. En 25 días se necesitan tripulantes que cumplan una serie de condiciones.

Lo fundamental es que armonicen entre ellos. Hay que encontrar coincidencia entre todos, cualquiera sea la edad o el grado militar que ostenten. Todos debemos coincidir básicamente y complementarnos en habilidades. Se necesita un grupo de timoneles. En general, todos son capaces de conducir el barco, pero unos pocos son timoneles finos, de esos que hacen caminar bien a cuanto barco suben.

La Armada posee un grupo de navegantes que están capacitados para tripular este barco. ¿Capacitados por qué? Capacitados por haberlo tripulado anteriormente y haberse comportado bien, capacitados por navegar en otros tipos de barcos o simplemente por ser jóvenes, fuertes, hábiles para las maniobras marineras y estar dispuestos a aprender junto a los de más experiencia. De ese grupo hay que elegir a los que puedan correr la regata.

Las variables que influyen son muchas. Pese a que el grupo es relativamente grande, es difícil elegir un conjunto homogéneo, hábil y que además no tenga otros compromisos que le impida correr. La carrera del oficial de marina es muy exigente en cuanto a condiciones obligatorias que no pueden ser dejadas de lado, y el *Fortuna* siempre tiene menor prioridad en relación a los otros requerimientos del servicio. La Armada

en eso siempre ha sido muy celosa, y con justo razonamiento ha permitido correr a quienes con ello no comprometían las otras exigencias navales. Es decir, se ubica lo deportivo en el lugar que le corresponde.

Es por esto que es muy difícil formar una buena tripulación. Buena en habilidades equilibradas, buena en compatibilidad de caracteres, buena en empuje. Muchas veces uno consigue un grupo de individuos muy hábiles y aptos, pero el conjunto no tiene el empuje o entusiasmo para llevar el barco hacia adelante permanentemente.

Se necesitan por lo menos 4 buenos timoneles, se necesita sangre joven, hombres vehementes y arriesgados, se necesitan "viejos" que pongan la dosis de equilibrio y experiencia. Se necesita un buen cocinero, se necesita alguien hábil en mecánicos y motores. Alguien debe saber coser velas, hacer gasas, etc.

Así se va conformando el conjunto, y después de muchos viajes a la Dirección de Personal, de cartas, mensajes, etc., se reúne a la tripulación que participará.

Dentro de lo que es historia, el barco corrió con tripulaciones de cadetes y con tripulaciones de oficiales y cadetes. Realmente se comenzó a tener éxito cuando se formaron tripulaciones con oficiales y un grupito chico de cadetes. En esta transoceánica, gracias a Dios, conseguimos una tripulación espléndida. Realmente once amigos. Trabajamos mucho y también nos divertimos.

EN SUDAFRICA

Supongo que la impresión que dejamos en Sud Africa fue buena. Hicimos muchos amigos allá.

El *Fortuna* llegó a Cape Town a bordo del *Straat Fiji*. Los organizadores de la regata tenían a un grupo de individuos dedicados a la maniobra de desembarque de los yachts. Cuando llegaron a bordo quedaron admirados del orden del barco y por la maniobra para ponerlo en el agua; 22 años de vida y muchos viajes dan experiencia, y en pocos minutos el *Fortuna* estaba flotando en las aguas de *Victoria Dock*.

Inicialmente impresionamos bien, y según ellos el *Fortuna* fue el que menos trabajo dio de los 60 y pico inscriptos.

Algo parecido pasó cuando vino a bordo la comisión inspectora. Era un sábado a eso de las 11.30 horas; en el barco estábamos el capitán Martínez, Reinoso, Francke y yo. El resto todavía no había llegado de Buenos Aires. El vicepresidente de la *Cruising Association* nos había invitado a almorzar y pasaría a buscarnos a eso del mediodía. En ese momento apareció a bordo la comisión inspectora.

Verificaron todo el barco, las velas, anclas, señales, elementos de emergencia, víveres, remedios, etc. Para toda esa larga lista tardaron 25 minutos, y pudimos llegar a tiempo a la cita.

Días después nos enteramos que les



había impresionado el nivel de preparación del barco; en otros tardaron varios días para completar la inspección. Esto se comentó y fue una de las causas para que nos dieran el *Candida Trophy* al barco mejor preparado de la flota. Fue un gran honor, y el 90% del mérito lo tuvieron Reinoso y Francke, que tenían al barco perfecto en todo orden.

En una regata costera como *Mar del Plata*, la derrota es prácticamente una sola, y solamente los vientos producirán variaciones en ella. En una transoceánica la elección de la derrota es fundamental y es difícil, dado la cantidad de variables que influyen.

Por ejemplo, la menor distancia entre Cape Town y Río es de unas 3.200 millas. Pero si eligiéramos esa trayectoria encontraríamos calmas y vientos desfavorables.

En cambio, si se elige una derrota arqueada hacia el Ecuador, hacemos mayor distancia pero con vientos favorables, lo que representará menor tiempo, que en definitiva es lo que cuenta.

Ahora bien, ¿cuánto debemos arquearla hacia el Norte? Allí está lo difícil. Se pueden elegir distancias entre 3.500 y 3.600 millas. Nosotros, utilizando los datos del *Pilot Chart* y los compilados por el *Servicio de Meteorología Naval*, elegimos en definitiva una ruta que nos haría recorrer aproximadamente unas 3.800 millas, con una línea límite hacia el Norte y otra hacia el Sud, que eran los máximos apartamientos que aceptábamos separarnos si las condiciones nos obligaban a ello.

22 AÑOS EN EL MAR

El *Fortuna* ha corrido en 22 años más de 83 regatas en todas las aguas. Prácticamente ha intervenido en todas las más famosas del mundo, excepto en la *Sidney-Hobart* y en la *Transpacífica*. Tiene más de 31 primeros puestos, 15 segundos, 10 terceros, 2 cuartos, 3 quintos y un octavo, habiendo abandonado un par de veces.

Ha sido el ganador del *Mar del Plata* y *Río de Janeiro*, *Bermudas* y *Brest*, *Las Palmas*, etc.; es decir, que los antecedentes nos obligaban a tener un comportamiento correcto. Todo el mundo comprende que con 22 años encima es difícil competir contra barcos nuevos, pero también sabemos que haciendo bien las cosas se puede compensar y obtener una colocación razonable. De la selección de la derrota y de la conducción del barco depende la actuación.

Para adiestrarnos hicimos una navegación desde Cape Town a Saldanha Bay, una Bahía que distaba unas 70 millas, al Norte. Ese era el único buen fondeadero de la costa desde el cual podríamos operar. Salimos en seguida después de Navidad, y fondeamos el primer día en una antigua factoría de balleneros llamada *Salamander Bay*. Allí vivía un señor Livingstone. En Cape Town nos habían hablado de él, de sus excentricidades y de su vida. Nos recomendaron no decirle que éramos Stanley, pues podría echarnos con cajas destempladas.

Cuando llegamos ya estaba pendiente de nosotros, pues nos había visto haciendo maniobras en la bahía. Lo cierto es que lo visitamos varias veces, y por fin lo invitamos a pasar año nuevo a bordo. Recibimos el año cantando todos en la camareta del barco, con la tripulación alemana de un barco sudafricano que estaba amarrado cerca nuestro.

Hasta ese momento teníamos un consuelo, no ganaríamos la regata, pero habíamos hecho un montón de amigos.

En Saldanha Bay vivimos una gran decepción; habíamos esperado encontrar el Africa tropical, con vegetación y animales salvajes, y encontramos una costa árida, de agua helada y con animales tropicales del tipo de los pingüinos, las focas y las ballenas. Todo diferente.

Nos quedaba sacar a tierra el barco para limpiar y lijar el fondo, comprar los víveres frescos para la travesía y esperar el cañonazo de largada.

"EL LIVING DE LA ABUELA"

Los barcos mayores de la regata estaban atracados juntos en un muelle de *Duncan Dock*. Puedo asegurar que el *Fortuna* era uno de los que atraía más la atención de los curiosos por sus líneas clásicas y por su mantenimiento. Realmente estábamos orgullosos. Un diario, comentando detalles del barco, dijo que estaba tan prolijo que parecía "el living de la abuela".

En 1954, cuando ganó y batió el record desde *Mar del Plata*, el barco fue noticia; en 1956, cuando ganó Río con un nuevo record, todo el mundo habló del barco; en 1969, cuando cruzamos la llegada de *Dársena Norte*, luego de ganar dos etapas de *Mar del Plata*, la recepción espontánea de los remolcadores y barcos del puerto fue emocionante. Todas las sirenas comenzaron a sonar; realmente fue la respuesta sincera de quienes habían seguido la trayectoria del barco.

El triunfo más notable fue la *Bermuda* del 66, en que el capitán Porretti y una excelente tripulación ganaron la clase en una de las regatas más famosas. Pero nunca, o casi nunca, el barco había sido atendido y halagado tanto antes de la partida. En África estaba pasando al revés, el compromiso crecía.

Las partidas son siempre emocionantes: es el comienzo de la aventura. En 1954, en Dársena Norte, el *Fortuna* se vio obligado a abandonar luego de tener urra colisión con el *Caribe*. En 1967, en Punta del Este, la partida estuvo muy comprometida: el *Juana* orzó con derecho a toda la flota, y finalmente el *Fortuna*, luego de una larga discusión técnica, fue descalificado. En 1970, justo al partir, fuimos sacados de la línea y nos varamos junto a la boya límite. Tardamos unos 5 minutos en zafar, pero gracias a Dios y a los vientos favorables volvimos a ganar por segundo año consecutivo la *Copa Atlántico*.

Esta partida podía ser difícil, ya que largarían juntos 60 barcos y estaba soplando el S.E. a unos 40 nudos; es decir, a unos 70 kilómetros por hora.

Largamos amarras poco después del mediodía; la partida era a las 4 de la tarde. Faltando tres minutos para la partida, izamos la vela de proa y nos dirigimos a la línea con el viento por la aleta de babor y a unos 8 nudos. El *Pen Duick* estaba cerca nuestro y nos orzaba; había otros barcos a barlovento; de golpe, un barco sudafricano erró la virada y se quedó encantado, es decir, parado y sin maniobra, frente a nosotros, a no más de 200 metros. Fue un momento de peligro; podía haber una colisión a mucha velocidad, la que podía ser grave. Por poco lo zafamos, dejándolo a barlovento; el peligro había pasado y ya estábamos cruzando la línea, enfrentando la navegación más larga de la historia del barco: 3.700 millas fuera de vista de la costa.

LAS 48 HORAS MAS VELOCES

Las primeras 48 horas fueron las más veloces de la historia del barco. El promedio estuvo cerca de los 11 nudos.

En la transatlántica nuestro principal rival era el *Graybeard* canadiense. Nos habíamos hecho amigos en Cape Town, y ganarle el *scratch* era uno de nuestros deseos.

El *Graybeard* es un barco plástico de 73' de eslora y unas 6.500 libras de desplazamiento. Tiene muy poca superficie mojada; es decir, que es ideal para planear con fuertes vientos de popa y superar con ello velocidades del orden de los 14 nudos. Los primeros días con un S.E. fuerte se nos alejó algo; al poco tiempo, nuestra *derrota* comenzó a rendir sus frutos y empezamos a descontar la ventaja.

Los primeros dos días de regata vimos algunas velas y luces de barcos por la noche; luego sobrevino la soledad. Teníamos compañía a las 4 de la tarde, cuando por radio nos comu-

nicábamos con el *Tafelberg*, buque escolta de la Armada Sudafricana.

La hora de las posiciones era esperada durante el día. El enterarse de la posición de los rivales era motivo de autocrítica, ya que con ello podíamos verificar nuestros aciertos o fallas e, inclusive, corregir la *derrota*.

En la audición del día 27 vimos que la *derrota* del *Graybeard* convergía hacia la nuestra. Pensamos o dijimos, no recuerdo, que nos encontraríamos, y así fue. Por la noche creímos ver unas luces, y por fin, al amanecer del 28, en medio de una calma, vimos su *spinnaker* en el horizonte. Durante el día nos acercamos y llegamos a estar a unos 500 metros el uno del otro. Había muy poco viento, y el poco que había borneaba, o sea cambiaba de dirección. De golpe refrescó un poco, brisa que usamos para trabuchar. Hicimos la maniobra más rápida que el canadiense y nos despejamos dejándolo por la aleta. A la noche lo habíamos perdido en esa dirección, y lo volvimos a ver en la Bahía de Guanabara.

Esa tarde no entramos en ligazón con el *Tafelberg*, y el *Graybeard* tuvo que hacer de retransmisor. Su timonel era el radioperador; con muy buen humor recibió nuestra posición avanzada, y nos invitó para que nos reuniéramos al día siguiente para tomar el desayuno en su barco. Al otro día nos recominó por no haber ido; el viento no había sido favorable y habíamos tomado más ventaja.

A medida que avanzábamos en la *derrota* los vientos disminuían; el undécimo día de la regata ya estábamos en una completa calma. Así seguimos unos seis días.

La calma en el mar está perfectamente pintada por uno de los clásicos de la literatura náutica, Joseph Conrad. En su libro *La línea de Sombra* la describe con toda la riqueza que Conrad puede lograr.

Nuestra *línea de sombra* fueron esos días de singladuras muy cortas: recorriamos menos de 60 millas diarias; la corriente favorable hacia más de la mitad, es decir, que por fuerza del viento prácticamente no nos movíamos.

Llegamos a la zona de calma en una situación favorable. Estábamos adelante en la flota, y bastante más al Norte que el resto de los barcos. Sólo el *Raph* francés siguió bastante aproximadamente nuestra *derrota*.

La calma tiene una influencia grande en el espíritu del conjunto. Cuando uno está completamente encalmado, es decir, con el barco tan sólo a merced de la corriente, está perdiendo posiciones por varias razones, una de ellas es que los otros barcos o están igual que uno, parados, o están caminando más; es decir, que en general lo están aventajando. Esto crea tensiones en los tripulantes.

Por otro lado, el calor aumenta al no haber brisa, la necesidad de estar quieto para no desequilibrar las velas y para la poca arrancada del caso, hace que el ambiente a bordo sea tenso, que crezca el pesimismo.

Por suerte se soportó bien esto,

y siempre que llegábamos a nuestro límite una brisa nos movía y hacía nacer nuevamente el optimismo.

MIL Y UNA ANECDOTAS

En medio de la calma tuvimos varios chubascos que venían con lluvia y aumentos momentáneos del viento.

La lluvia era bienvenida, pues nos permitía bañar con agua dulce. Si lo hubiéramos necesitado, podríamos haber recolectado gran cantidad de agua; no fue preciso y la usamos para bañarnos. Era un espectáculo el baño conjunto de todos y la euforia que éste traía. El baño y el fresco momentáneo eran muy útiles. Cuando no llovía nos bañábamos con el agua de mar a baldazos, siempre sobre cubierta.

Comimos bien en toda la travesía; los 10 primeros días nos alcanzó la carne fresca; luego comimos conservas. Una mañana, Horacio Ezcurra arponeó un atún desde la proa. Era un cardumen que nos estaba siguiendo. Lo comimos como gran festín.

Un atardecer avistamos lo que algunos opinaron eran escualos y otros dorados. Se acercaban dos o tres a nuestra popa y luego se alejaron. Con las últimas luces, Horacio le tiró un arponazo, el pez reaccionó y tiró con fuerza; casi lo perdimos si no hubiera sido porque Javier Sosa lo sostuvo con fuerza; pese a ello, el tiburón se llevó el arpón al fondo del mar.

El mar era de una transparencia asombrosa. Cuando, encalmados, tirábamos los desperdicios, podíamos seguir su descenso, por metros y metros. Las latas brillaban en la profundidad. Pese a la gran transparencia, en la travesía vimos muy pocos animales, pocos más de los ya mencionados.

Así ocurrieron mil y una anécdotas, fueron 24 días que nos darán temas para 24 años de charlas de club.

Por fin, el 9 de febrero cruzamos la línea entre Isla Rasa y Redonda, en Río de Janeiro. Con la refrescada del Sur de los últimos días no había pasado el *Ocean Spirit*, quien fue el primero en tiempo real. El *Scratch* nos pasó a último momento y llegó dos horas antes que nosotros.

Ya al mediodía, durante el almuerzo en el *Yate Clube*, la comisión de regata nos confirmó que éramos los ganadores de la *Clase I*.

Habíamos finalizado la regata más larga del barco y la más extensa del mundo en la actualidad, ganado la clase y llegando terceros en tiempo real y sextos en la clasificación general de los 60 barcos.

Una vez más, el *Fortuna* llegaba y ganaba. Esta regata, por supuesto, no tiene el mérito de la *Bermudas* del 66, inclusive de los triángulos *Mar del Plata-Punta del Este-Buenos Aires* ganados aquí. Es una regata más.

Ha tenido mucha difusión por ser muy larga y por unir la legendaria África con la bulliciosa Río de Janeiro, pero, insisto, es una regata más para el barco, en la cual tuvo la suerte de reunir a un grupo de excelentes tripulantes, en quienes, además del *Fortuna*, recae el mérito. ♣

Automovilismo Deportivo

MOTORES EN LA MESOPOTAMIA

**Un Nuevo Nombre para el
Historial del Clásico Gran
Premio: Carlos Marincovich**

por **GILBERTO J. RIEGA**
PARA AUTOCLUB

Los Grandes Premios siempre han tenido, además del indudable y genuino interés técnico-deportivo, una relación muy estrecha con la configuración geopolítica del país. Ello surge de la filosofía inicial de su organización, que no busca solamente determinar el vehículo o el conductor más experto o adecuado para viajar velozmente en un trayecto dado, sino también, y casi podría decir en forma primordial, abrir conciencia sobre rutas ya hechas, interesar a gobernantes locales en la promoción de sus respectivas áreas, en la relación con el movimiento turístico, y enfatizar la necesidad de que el país ponga el acento en regiones a las cuales se considera de interés nacional promover.

El "diseño" del trazado de los Grandes Premios ha rastreado a lo largo y lo ancho del país. A veces la tónica fue el Sur, a veces el Oeste, a veces el Noroeste y, ahora, la configuración geográfica elegida, buscó en la mesopotamia argentina y en nuestro extremo Nordeste, lindante con Brasil, en plena zona de las cataratas del Iguazú, un trazado en el cual el parque automotor participante mostrara sus virtudes y defectos. Así se concretó el XLVII Gran Premio Turismo de Carretera Supermóvil Y.P.F. 1971.

Puede decirse que a este llamado

El gobernador de Corrientes, Sr. Adolfo Navajas Artaza, agasajó a los integrantes de la comitiva del Automóvil Club Argentino, que estaba encabezada por su vicepresidente 1º, Sr. Federico Lajud. El primer mandatario provincial invitó a la delegación a visitar su establecimiento "Las Tres Marias", en Gobernador Virasoro, donde se sirvió un asado criollo. Se pudo así intercambiar impresiones, en un clima de gran cordialidad, sobre las realidades y el futuro de la magnífica región mesopotámica.





El vencedor hace declaraciones luego del triunfo. Abajo: su llegada a la meta.



no respondió una gran cantidad de corredores, pero cierto es también que la continua evolución de las categorías, la diversificación en que todo interesado en las carreras puede actuar y los altos costos, son factores combinados y concurrentes que explican y justifican una cifra de inscriptos que, años atrás, con otros factores ambientales, hubiera podido señalarse como escasa.

¿En qué medida la técnica automotriz argentina respondió al desafío? ¿En qué forma la capacidad conductiva se amalgamó con la suerte? ¿En qué aspecto la *chance* fue pareja? Estas preguntas, interesantes por supuesto, se aplican no sólo al *Gran Premio* sino a toda carrera presente o futura, pero el *Gran Premio* tiene un enfoque especial.

Por la duración de sus etapas y la longitud de su recorrido, que no sólo mortifica a la mecánica en cuanto a velocidad sino también a resistencia, por la variedad del escenario a recorrer, que lamentablemente no todos los pilotos pueden anticipadamente fijar en su mente, por los imponderables que el trazado ofrece, por la compatibilidad del esfuerzo al que se obliga, asimismo, al equipo de auxilios y mecánicos, un *Gran Premio* es una cosa especial y distinta que, precisamente, hace que para "haber llegado" (en la jerga automovilística) un corredor deba haber ganado un *Gran Premio*. Y el espaldarazo que éste brindó a Carlos Marincovich refirma a un corredor joven, con mucha carrera por delante y que, inexplicablemente, no estaba desarrollando una campaña con los éxitos que su calidad conductiva merecía.

EL ESCENARIO

El recorrido elegido comenzó en Concordia, y empalmando Villaguay, Federal, Cuatro Bocas, Mercedes y San Roque, luego de 697 kilómetros, terminó en Corrientes, en cuanto al trámite de la primera etapa. La segunda, ya más larga, alcanzando los 1.151,2 kilómetros, salió de la capital correntina y a los 322 kilómetros cruzó el límite entre Corrientes y Misiones. A los 447 kilómetros se neutralizó en Oberá y a los 850 promediaba el *Parque Nacional Iguazú*, llegando a la nueva neutralización de Eldorado. De allí, con 200 kilómetros más, se llegó al fin de la segunda etapa, en Posadas.

En Posadas, tanto como en Corrientes, la caravana descansó un día, y aprovechó también para reparar los problemas mecánicos que la carrera causó en los coches.

Finalmente, partiendo de Posadas y enhebrando en la ruta a Leandro N. Alem, Alvear, Cuatro Bocas, Concordia y Gualaguay, se llegó a Paraná, después de 1.072 kilómetros y totalizando en el recorrido completo del *Gran Premio* 2.920,3 kilómetros.

El pavimento de las rutas a usarse varió desde el asfalto o macadam liso y generoso, en el cual toda velocidad es poca, a los tramos de ripio o tierra rojiza misionera y a los pozos que las ruedas no tocan cuando en alta velocidad la inercia los ignora.



El gobernador de Entre Ríos, brigadier (RE) Ricardo Favre, entrega al vicepresidente 1° del Automóvil Club Argentino una placa recordativa.



La placa testimonia el reconocimiento del pueblo y gobierno de Entre Ríos por la organización de esta clase de competiciones deportivas.

También las largas rectas tenían su contrapartida en los tramos sinuosos, en los cuales motor, caja, frenos, dirección y piloto debían cumplir su parte.

HACIA CORRIENTES

Desde el vamos la carrera se planteó en términos de velocidad: Pairetti (Ford), que había partido en el 37° lugar, por la localidad de Jubileo (70 km desde la largada) estaba primero por tiempo, seguido por Machado (Torino), Marincovich (Torino) y Martínez Boero (Chevrolet). Pero evidentemente 70 kilómetros eran pocos para evaluar el rendimiento y, tanto como el rendimiento, la conducta de carrera que cada corredor había elegido para "su" Gran Premio. En Curuzú Cuatiá (382 kilómetros desde la partida) Di Palma (Torino) tomó la punta por tiempo —ya la tenía en la ruta por haber sido el primero en partir— y Pairetti quedaba segundo con Marincovich tercero, completando los ocho primeros puestos Malnatti (Torino), Perkins (Torino), Bertolini (Chevrolet), Cupeiro (Chevrolet) y Grandassi (Ford). Estaban las marcas repartidas, pero todavía no aparecía ningún Dodge.

Sin embargo, el fin de la etapa, luego de recorridos los 697 kilómetros iniciales, mostraba ya una distribución distinta. Di Palma, a 187 km/h de promedio, se imponía a Marincovich, superándolo por 4' 58". A su vez, Marincovich le ganaba al tercero, Gradassi, por 9' 13", y éste a Bertolini por 1' 48". El primer Dodge estaba clasificado quinto, con Mura Cuvertino, a 16' 4" del primero y a sólo 11" del cuarto. Completaban el marcador, en los diez primeros lugares, Cupeiro, Martínez Boero, Mauricio R. García (Chevrolet) y Carlos Loeffel (Dodge), el pujante luchador de arañón en las pistas con el Ford de los hermanos Martínez, de Marcos Juárez.

Había en los diez primeros puestos 4 Torinos, 3 Chevrolets, 2 Dodges y 1 Ford. El último en la etapa estaba a 2 h 10' 38" del primero, habiendo logrado sólo promediar 118 km/h contra 187 del ganador.

Por otra parte, el esfuerzo había comenzado a ralear las filas. Largaron en Concordia 53 coches y habían

llegado sólo 42, de los cuales algunos no volverían a partir.

LA SEGUNDA ETAPA

Luégo de un día de descanso y reparaciones, la bandera de partida permitió el avance de Di Palma hacia Posadas, distante 1.152 kilómetros por la ruta del Gran Premio, en un trazado que, por la distancia y el tipo de camino, comenzaba a ser más exigente para los corredores. Pero ello no ocurrió en el primer tramo, donde a despecho de una partida demorada por la niebla, a los 147 kilómetros de recorrido, en Itá-Ibaté, Pairetti marchaba primero por tiempo superando a Marincovich por 80 segundos y a un promedio superior a los 220 km/h, aunque Di Palma mantenía el liderazgo en el camino.

Pero la etapa era larga y habría muchas variantes. A unos 400 kilómetros de la largada abandonó Di Palma. Ya lo habían hecho Malnatti, Loeffel, Giay y otros. En Puerto Iguazú, a unos 850 kilómetros desde Corrientes, Pairetti le ganaba a Marincovich por 11' 10", estando en el tercer lugar Gradassi, y con un promedio que había descendido a 128,8 km/h.

Posadas recibió a los corredores con entusiasmo. Ganó la etapa Pairetti con 16' 12" sobre Gradassi, y 20' 42" sobre Marincovich. Figuraban en 4° y 5° lugar Alfredo y José Manzano (ambos con Torino), quienes por lo visto habían viajado también hermanados en el tiempo, ya que a través de los 1.152 kilómetros sólo estaban separados por 1' 14". Había abandonado Cupeiro y entraban al marcador de los primeros diez en la etapa Faraoni (Torino), Bordeu (Dodge), "Larry" (Torino) y García Veiga (Chevrolet). El tramo había sido duro. De 41 coches que habían largado sólo habían logrado clasificarse 23.

En la general, Marincovich era el puntero y superaba a Gradassi por 4' 43", y a José Manzano por 40' 26". Alfredo Manzano, Faraoni, Pairetti, Perkins, Bordeu, los "hermanos Suárez" y "Larry" completaban los diez primeros puestos, de los cuales, por marcas, desaparecía Chevrolet.

RUMBO A PARANA

La tercera y última etapa ofrecía campo para la especulación. Nadie podía suponer que la ventaja de Marincovich era suficiente, pues cualquiera sabe que en 1.072 kilómetros de ruta todo puede suceder, y a veces sucede. Y que ese todo puede, angustiosamente, consumir mucho más que esos escasos 5 minutos de diferencia entre dos pilotos, de temperamento parecidos, pero defendiendo ambos marcas distintas.

Pero la suerte o el destino, por lo visto, ya había señalado el camino a seguir. Gradassi abandonaba apenas a 150 kilómetros de la partida, y Marincovich podía, por lo tanto, regular su tren de carrera, ya que 40' sí son diferencia para absorber cualquier problema menor.

Pairetti (quien estaba al largarse la última etapa a una hora de Marincovich, pero podría presumiblemente ofrecerle lucha) tuvo dificultades y se retrasó aún más. Ese retraso reubicó en posiciones mejores a los hermanos Manzano, quienes terminaron la etapa así: José en el segundo lugar y Alfredo en el cuarto. Gastón Perkins, a despecho de su habitual conducción segura y veloz, luego de muchas dificultades anteriores se clasificó tercero en la etapa. Chevrolet, quien fugazmente con García Veiga había sido puntero por tiempo al cruzar Liebig (62 kilómetros desde la partida), desaparecía del marcador al abandonar éste.

Marincovich, con casi una hora de ventaja, ganó así el Gran Premio. José y Alfredo Manzano fueron sus escoltas, seguidos por Faraoni, Perkins, Bordeu, Lizeviche (Torino), Pairetti, Boyle (Torino) y Villanueva (Torino). En los diez primeros puestos había siete Torinos, dos Dodges y un Ford. Sólo 14 coches se clasificaron de los 53 que en Concordia habían iniciado la carrera. Atrás quedaron esperanzas de buenos pilotos y buenos coches de buenas marcas.

Pero la historia del Gran Premio es así. Cualquiera de los muchos buenos pilotos puede perderlo, pero ningún mal piloto puede ganarlo. Y Marincovich lo confirmó una vez más. ♣



(Continuación de la página 57)

- 62 Nafta.
- 56,8 SAN IGNACIO (altura 159 metros). Motel del Automóvil Club Argentino. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 68 COLONIA GOBERNADOR ROCA. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 98 JARDIN DE AMERICA (altitud 200 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 102 Acceso a salto Tabai. Camping.
- 110 LEONI. Empalme con la ruta nacional N° 8 a Campo Grande.
- 112 Puente arroyo Cuiñá Pirú. Acceso a Puerto Mineral.
- 121 CAPIOVI. Nafta. Almacén.
- 130 MBOPICUA. Almacén.
- 133 Acceso a Puerto Rico (altitud 100 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 140 GARUHAPE. Estación de servicio. Almacén.
- 147 Acceso balneario, camping y gruta india.
- 162 El Alcázar. Nafta. Almacén.
- 175 CARAGUATAY.
- 184 MONTECARLO (altitud 130 metros). Motel del Automóvil Club Argentino. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 198 GUARAPO. Almacén. Puente arroyo Guarapo.
- 210 Puente arroyo Piray Guazú. Balneario Municipal.
- 219 ELDORADO (altitud 90 metros). Hotel y Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Restaurante.
- 224 Puente arroyo Piray Miní.
- 239 MARIA MAGDALENA. Nafta. Almacén.
- 271 ESPERANZA. Nafta. Almacén. Taller mecánico. Gomería.
- 277 Puente arroyo Tupí Cuá.
- 280 WANDA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 291 Puente Uruguái o Marambas.
- 330 CATARATAS DEL IGUAZU. Hotel.
- 349 PUERTO IGUAZU (altura 140 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Aduana.

ITINERARIO: POSADAS, APOSTOLES Y SAN JAVIER

- 0 Posadas (altitud 120 metros). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Córdoba y Colón. Tel. 3456.
- 7 Adoptar la ruta provincial N° 1, pavimentada.
- 13 Acceso a Garupá.
- 45 San José (altitud 170 metros). Nafta. Almacén. Cruce ruta nacional 14.
- 62 Apóstoles (altitud 107 metros). Motel y Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida).
- 85 Azara. Almacén.
- 96 Acceso a Tres Capones (2 km).
- 105 Acceso a Concepción de la Sierra (altitud 160 metros), 3 km.

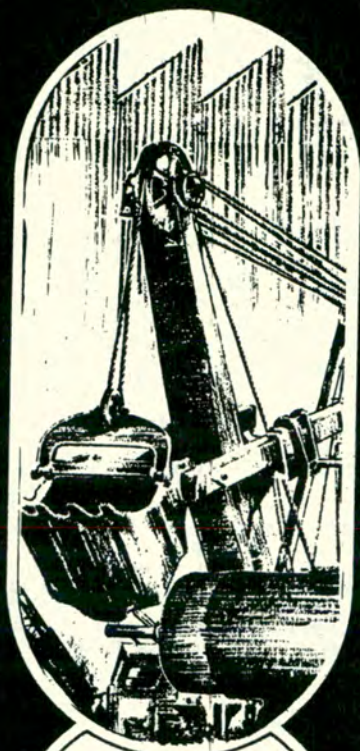
- 120 Acceso a Ruinas de Santa María la Mayor.
- 134 Acceso a Itacaruaré.
- 139 Bifurcación de caminos. Seguir hacia la derecha.
- 152 San Javier (altitud 100 metros). Motel y Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida).

ITINERARIO POSADAS - SAN JAVIER (Por Santa Ana)

- 0 POSADAS. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Colón y Córdoba. Tel. 3456.
- 42 SANTA ANA (altitud 162 metros). Estación de servicio. Restaurante. Seguir hacia la derecha.
- 49 Seguir la ruta provincial N° 4, hacia la derecha.
- 58 BONPLAND. Estación de servicio. Restaurante.
- 80 LEANDRO N. ALEM (altitud 285 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 83 Cruce con la ruta nacional N° 14, a Oberá.
- 100 LOS GALPONES.
- 106 Empalme con la ruta provincial N° 2 de acceso a Itacaruaré. Seguir hacia la izquierda.
- 119 SAN JAVIER. Motel y Estación de servicio (adherida) del Automóvil Club Argentino.

ITINERARIO POSADAS-OBERA

- 0 POSADAS. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Córdoba y Colón, Tel. 3456. Se viajará por la ruta 12 hasta Santa Ana.
- 42 SANTA ANA (acceso). Seguir hacia la derecha. Estación de servicio. Restaurante.
- 63 MARTIRES. Estación de servicio. Restaurante.
- 95 OBERA (altitud 334 metros). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 105. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 121 CAMPO VIERA. Estación de servicio. Restaurante.
- 143 CAMPO GRANDE (altitud 390 metros). Estación de servicio. Restaurante.
- 163 ARISTOBULO DEL VALLE (altitud 475 metros). Estación de servicio. Restaurante.
- 189 DOS DE MAYO (altitud 520 metros). Nafta. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 216 EL CRUCE. Acceso a El Soberbio.
- 260 FRACRAN. Nafta. Almacén. Taller mecánico. Gomería.
- 260 SAN PEDRO (altitud 510 metros). Nafta. Almacén. Taller mecánico. Gomería.
- 324 TOBUNAS (altitud 555 metros). Almacén. Policía Caminera.
- 331 PINALITO.
- 370 BERNARDO DE IRIGOYEN (altitud 805 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Seguir la ruta 101 hacia Iguazú.
- 402 SAN ANTONIO (altitud 520 metros). Almacén.
- 455 DESEADO. Empalme camino a Wanda.
- 472 CABUREI. Almacén.
- 505 Parque Nacional del Iguazú.
- 510 CATARATAS DEL IGUAZU.
- 529 PUERTO IGUAZU (altitud 140 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. ▲



GUIA DE LA INDUSTRIA

LA MAS COMPLETA INFORMACION DE TODA LA INDUSTRIA EN UNA SOLA PUBLICACION

PARA UD. QUE FABRICA VENDE, REPARA, COMPRA UTILIZA O NECESITA SERVICIOS 2 TOMOS DE GRAN FORMATO CON MAS DE

300.000

INFORMACIONES CLASIFICADAS POR RUBROS, MARCAS, LOCALIDADES TRANSPORTES Y SERVICIOS ESPECIALES INSTITUTO DE PUBLICACIONES Y ESTADISTICAS, S. A. OLAVARRIA 1161 - Bn. Ar. TEL.: 21-1720 - 7122 1735 - 7219

EN IMPORTANTE CEREMONIA SE OFICIALMENTE LA GRAN CENTRAL

EN una ceremonia que alcanzó destacadas proporciones quedó inaugurada oficialmente la estación Gran Central Palermo del Automóvil Club Argentino, delimitada por las calles Demaría, Godoy Cruz y Juan Francisco Seguí, en el barrio de Palermo, de la Capital Federal.

El monumental edificio comprende un centro de servicios moderno, destinado a la atención de los socios de la Entidad, con una superficie cubierta de 19.200 metros cuadrados, distribuidos en cinco plantas. Ocupa media manzana, y está preparado para prestar servicios de lavado, engrase, reparación y estacionamiento de vehículos con las máximas facilidades. Tiene una capacidad operativa para la carga de combustible de 45.000 vehículos mensuales, de 900 para el servicio de engrase, 14.000 para el lavado convencional y túnel de lavado, y una capacidad diaria de estacionamiento simultáneo de automóviles en servicio de 500 unidades.

La circulación horizontal de la Gran Central Palermo obligó a disminuir los puntos de apoyo a un mínimo compatible con la economía y las dimensiones del terreno. Por su parte la circulación vertical está asegurada por dos monumentales rampas helicoidales, una de subida y otra de bajada, simétricas con el eje del edificio, que conectan la planta baja con los cuatro pisos altos. Existen, además, dos núcleos de escaleras y ascensores para pasajeros y cargas.

Estos servicios de la estación están complementados con las correspondientes oficinas, bar, túnel de lavado rápido, inspección de seguros, baños, oficina de correos, cabinas telefónicas y otros que facilitan el tránsito de socios locales y turistas.

Toda la iluminación de la Gran Central Palermo es a base de lámparas a vapor de mercurio, y la calefacción por el sistema de losa radiante.

LA CEREMONIA INAUGURAL

La ceremonia inaugural contó con la presencia de una nutrida concurrencia. Hablaron durante el acto el presidente del Automóvil Club Argentino y el administrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, General de Brigada Omar Carlos Actis, destacando la vasta y firme identificación del Automóvil Club Argentino y la empresa estatal a través de 35 años de estrecha colaboración.

Se encontraban presentes el ministro de Obras y Servicios Públicos, ingeniero Pedro A. Gordillo; el arzobispo coadjutor de Buenos Aires, monseñor Juan Carlos Aramburu; el subsecretario de Energía, doctor Julio Carri Pérez; el director nacional de Comunicaciones, señor Jorge A. Quiroga; el subsecretario del CONET, ingeniero Luinor Vilches; diplomáticos e integrantes de los cuerpos directivos del Club, así como también numerosos funcionarios de la Entidad.

El acto se inició con la ejecución del Himno Nacional Argentino, que estuvo a cargo de la banda de la Escuela de Cadetes Ramón L. Falcón, de la Policía Federal.



Esquina de Demaría y Godoy Cruz de la Gran Central Palermo del A.C.A.



El Ministro de Obras y Servicios Públicos, ingeniero Pedro A. Gordillo y el General de Brigada Actis cortan las cintas simbólicas que dejan inaugurada la Gran Central. En primer plano se encuentra también el presidente del Automóvil Club Argentino.

Acto seguido, monseñor Juan Carlos Aramburu procedió a bendecir la insignia del Automóvil Club Argentino, ubicada en uno de los sectores de acceso a la Gran Central Palermo. A continuación las autoridades se trasladaron a la entrada principal del edificio, donde fueron cortadas las cintas colocadas en el acceso al lugar, quedando así oficialmente inauguradas las nuevas instalaciones.

Posteriormente el ministro de Obras y Servicios Públicos, ingeniero Gordillo, y el administrador de YPF, General de Brigada Actis, acompañados por el presidente de la Entidad, procedieron a descubrir la placa que



El Administrador General de Y.P.F. es recibido por el titular del A.C.A., el secretario de la C. D., ingeniero Abel M. Lissarrague; el secretario de la Asamblea de Delegados, señor Guillermo O. Mirás y el gerente general, señor Domingo M. Armendáriz.

identifica a la nueva estación, denominada Gran Central Palermo, con el número 148.

Seguidamente, las autoridades presentes penetraron en la sala de entrada del edificio, donde fue firmado el libro de oro de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

DISCURSO DEL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD

El presidente del Automóvil Club Argentino, al declarar inaugurada la importante dependencia, expresó: "Con este acto estamos inaugurando la Central Palermo, que en parte

INAUGURO PALERMO

estaba habilitada y prestando servicios desde diciembre último. A partir de hoy funcionará a ritmo pleno en sus cuatro pisos, más la planta baja y el subsuelo. Debo hacer notar que sus cimientos están preparados para construir sobre ellos varios pisos más aún, lo que sin duda se hará cuando las necesidades de su destino lo requieran.

"Esta construcción ha demandado la inversión de cerca de mil millones de pesos moneda nacional, incluido su equipamiento, que responde —es conveniente destacarlo— a la última y más evolucionada y completa versión técnica y mecánica que la industria actualmente produce. Menciono estos hechos sólo para agregar que, invariablemente, observamos la norma de distribuir las obras del Automóvil Club Argentino, de modo tal que sus beneficios se perciban en todo el país, y no exclusivamente en la Capital Federal.

"De acuerdo con este criterio, los varios miles de millones de pesos que anualmente invierte esta Institución en obras para el servicio de automovilistas y turistas, han sido destinados, durante el último lustro, en la proporción de 30 % para la Capital y el Gran Buenos Aires, y el 70 % restante en el interior del país.

"Mientras hace diez años el Club sólo disponía de 115 mil metros cuadrados de superficie cubierta y útil en todo el territorio nacional, para el cumplimiento de su cometido, hoy contamos con 301 mil metros cuadrados, o sea, casi el triple de lo que teníamos entonces.

"Este centro servicial, que por su ubicación geográfica tendrá tanta importancia para los automovilistas que ingresan a la Capital por el Acceso Norte —agregó—, viene a sustituir al local que arrendábamos en la calle Ocampo, con una superficie de tres mil metros cuadrados. Aquí, en este edificio disponemos de 19.200 metros cuadrados, con la siguiente capacidad operativa mensual: expendio de combustibles para 45.000 automóviles, servicio de engrase para 9 mil, de lavado para 14 mil y capacidad de estacionamientos para quinientos vehículos en servicio simultáneamente.

"Está dotado de una subusina con una potencia de mil kilowatts, y cuenta con los espacios necesarios para la atención del servicio de seguros, sala de espera, bar, etcétera, todo esto en la planta baja, donde se hallan también el túnel de lavado para carrocerías y el expendio de naftas y lubricantes; en los pisos 1º y 2º funciona los servicios de mecánica ligera, frenos, carburación, electricidad, gomería, repuestos, fosas de mecánica y alineación, y un comedor para el personal; en el 3º, engrase y lavado convencional; en el 4º, además de la vivienda para el personal que por razones técnicas debe alojarse en el edificio, está destinado al estacionamiento de vehículos; en el subsuelo hay una gran central de comando eléctrico, otra de compresores, los depósitos y los servicios complementarios.

"Este conjunto constituye una uni-

dad amplia y completa, hecho que conviene señalar, si recordamos que, hasta no hace mucho, sólo disponíamos de un centenar de metros cuadrados en la sede central para atender esos servicios.

"Todo esto que aquí vemos nos ofrece una imagen concreta y objetiva de lo que debe hacer y hace el A.C.A., en consonancia con el proceso de desarrollo de nuestro país, que se está moviendo sostenidamente hacia adelante.

"Aquí, como en toda la dilatada extensión de la República, estamos realizando estas obras gracias al apoyo de quienes utilizan nuestros servicios —dijo—, y a la comprensión de las autoridades nacionales, provinciales y municipales, y de los organismos como Yacimientos Petrolíferos Fiscales, la Caja Nacional de Ahorro Postal, el Banco de la Nación Argentina, las diversas administraciones de Vialidad y las Direcciones de Turismo, para no citar sino algunos de singular gravitación.

"Este es momento adecuado, también, para expresar nuestro reconocimiento al personal del A.C.A. en su diversas funciones, y al de las empresas contratistas, que han intervenido con dedicación y entusiasmo, ganándole horas al tiempo para la terminación del edificio y sus instalaciones.

"Los elementos institucionales, humanos y materiales que se han sumado para abrir el camino a nuestra tarea nos permiten exhibir ahora —no para deleitarnos en la contemplación, sino para señalar los hitos del derrotero que seguimos— las dependencias, los establecimientos y los equi-



Habla el General de Brigada Omar Carlos Actis (arriba). Hace uso de la palabra para declarar inaugurada la nueva e importante dependencia del Automóvil Club Argentino, su titular (abajo).



pos y servicios con que actualmente contamos en el país: 155 estaciones propias y 140 de concesionarios de YPF adheridas a nuestro plan servicial; 34 establecimientos, entre hoteles, moteles y hosterías; 15 recreos y campings; 10 balnearios; 113 estaciones fijas de radiocomunicaciones y 155 móviles; 450 equipos de auxilio mecánico en ciudades y rutas del país, sin contar las 100 nuevas unidades que se están preparando para entrar en servicio. Cabe destacar que, según las estadísticas del último bimestre, se están prestando más de 80 mil auxilios mensuales.

"Agreguemos la intensa actividad previsional del Club en favor de sus asociados, que nos ha permitido reunir hoy un caudal de más de 125 mil pólizas, con un capital asegurado superior a los 130 mil millones de pesos moneda nacional.

"Aparte de la prestigiosa labor en materia cartográfica, de educación vial y de señalamiento caminero, cabe mencionar a nuestra Revista, órgano de comunicación permanente con nuestros socios, que también llega sin cargo a instituciones hermanas, representaciones diplomáticas y entidades culturales de los cinco continentes.

"Recordemos también nuestro servicio de aviación, al que estamos desarrollando según amplias previsiones, tan provechoso para la administración del Club y para nuestros socios, que lo han utilizado para traslados de emergencia.

"La visión quedaría trunca si no dijéramos algo sobre otros aspectos de nuestra acción, concordantes con los objetivos enunciados. Hemos puesto siempre el acento sobre la promoción de turismo interno. En cuanto al de tipo internacional, fomentamos de modo especial el procedente de los países limítrofes; en esta dirección nos estamos esforzando sistemáticamente. Este propósito explica también, porque prevemos las consecuencias beneficiosas de semejante política, nuestro empeño en la organización de competiciones de automovilismo deportivo con nuestros hermanos de América. Además, no debe pasarse por alto la permanente reafirmación del sentido americanista que nos inspira y nos induce a realizar esfuerzos constantes para fomentar la vinculación espiritual y material con los países del Continente, en la certeza de que contribuimos así a preservar el futuro de la civilización occidental, que con razón nos enorgullece. En fin, toda esa acción se vuelca específica y genéricamente en los lazos

internacionales que ha estrechado nuestra Institución, y que le han permitido desarrollar prominente labor dentro de las federaciones interamericanas y mundiales a las que pertenece.

"En el ámbito deportivo, nuestra Entidad participa activamente en el desarrollo armónico del automovilismo, a través de la C.A.D.A.D., integrada por Federaciones Regionales que llevan a cabo una fecunda labor promocional en todo nuestro territorio. Por otra parte, el A.C.A. continúa organizando anualmente las dos competiciones tradicionales: el Gran Premio Argentino de Carretera y el Gran Premio Internacional para coches de turismo, comúnmente llamados de paseo o uso normal, y que cuenta con la participación de volantes extranjeros de notorio prestigio. Ambas pruebas constituyen una expresión más de la actividad de nuestro Club para fomentar el turismo y difundir el conocimiento de nuestro país. Finalmente, a través del Equipo de Competición YPF argentino, mantiene la presencia de un conjunto deportivo orgánico en escenarios europeos y en justas automovilísticas de proyección universal.

"Piénsese en todo lo que acabamos de enunciar y se advertirá la dimensión y la magnitud de la actividad del Automóvil Club Argentino al servicio del país.

"Pero todo ese cúmulo de realizaciones impone una mención de sus auténticos protagonistas. Me refiero a los 1.500 dirigentes de nuestra Entidad, que aportan su capacidad y su labor tesonera y desinteresada, sin recoger otro beneficio que la satisfacción de participar, a través de nuestra Institución, en el progreso nacional. Y al decir protagonistas, me refiero también, y de manera muy especial, a los cuadros de personal y concesionarios del Automóvil Club Argentino, que en todas las latitudes y de un extremo al otro de la República, dan testimonio cotidiano de su vocación de servicio y de su dedicación responsable y eficiente a la tarea común.

"Mis palabras no deben ser tomadas sino como la expresión de una firme esperanza en el futuro y en el porvenir de nuestra Patria. Y sobre todo, espero que las interpreten de acuerdo con el íntimo sentido que realmente he querido darles: como el agradecimiento del A.C.A., al que le fue dada la oportunidad de hacer algo útil para la colectividad, a sus compatriotas que, con su acción, su comprensión, su apoyo, su crítica o su aplauso, han permitido que lo esté haciendo.

"Señores y amigos: el 28 de este mes se cumplirán 35 años de la celebración del primer convenio entre nuestra Entidad y Yacimientos Petrolíferos Fiscales, ese instrumento vivo del engrandecimiento nacional, al que nos hallamos tan estrechamente unidos en función espiritual y de comunes objetivos. Esta obra que estamos inaugurando ostenta con orgullo el emblema de esa digna y pujante empresa argentina. Nada mejor, entonces, que ofrecerla en homenaje a YPF, para que sus autoridades la contemplen en toda su proyección y trascendencia, como una cosa propia y como un anticipo de lo mucho que puede hacerse en el futuro mediante el esfuerzo solidario, en beneficio de la República. Que el aplauso sea para ellos."



El arzobispo coadjutor de Buenos Aires, monseñor Juan Carlos Aramburu, procede a la bendición de las nuevas instalaciones de la gran central.

PALABRAS DEL GENERAL ACTIS

A continuación usó de la palabra el administrador general de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, General de Brigada Omar Carlos Actis, quien dijo: "La coincidencia en torno a objetivos comunes sigue siendo en la evolución de las instituciones y de los pueblos uno de los mayores elementos que promueven riqueza material y espiritual, civilización, progreso: grandeza en suma.

"Como una fuerza natural y poderosa, tal identificación suele mostrarse en la vida de las naciones como factor invaluable y fecundo, no solamente capaz de sostener procesos creadores de riqueza sino también capaz de brindar servicios vitales a la comunidad, ya sea en un orden genérico, de actividades sociales e institucionales, ya en la cobertura de un campo específico y particular del quehacer humano.

"Pienso, señores, en la vasta y firme identificación que Yacimientos Petrolíferos Fiscales y el Automóvil Club Argentino han consolidado a través de muchos años, en dinámicas acciones paralelas que han confluído y confluyen hacia el logro de una misma meta de progreso y de servicio.

"Se me ocurre que nuestras dos entidades no han necesitado en verdad deliberar ni debatir jamás sus iniciativas y programas comunes, puesto que una comunidad consustancial de valores, de intenciones y de objetivos —ahondados en las entrañas mismas del quehacer nacional— ponen rápidamente en movimiento nuestras voluntades y nuestras decisiones y, desde luego, nuestros recursos, para emprender sin pérdida de tiempo el trabajo conjunto y el esfuerzo institucional y técnico necesario para cubrir el camino hasta la meta buscada.

"Esta Estación Gran Central Palermo que hoy habilitamos, en un punto estratégico de nuestra gran capital, es una muestra cabal y rotunda de los resultados que se ob-

tienen mediante esa concurrencia de esfuerzos y de miras a que acabamos de referirnos.

"El Automóvil Club Argentino, institución hermana, es cliente principalísimo de YPF. Un importante caudal de nuestros productos derivados del petróleo se canaliza hacia el usuario a través de las estaciones que esa benemérita entidad tiene distribuidas a lo ancho y a lo largo de la República. Pero nuestras relaciones empresarias trascienden los límites naturales del mero interés y del mero lucro, para trazar otra órbita de realizaciones en la que los bienes sociales juegan el papel fundamental.

"YPF y A.C.A. estamos allí donde el país nos necesita. No sólo en las urbes y en las rutas de gran concentración, sino también en el remoto rincón del país donde haya un solo usuario con sus necesidades de aprovisionamiento y de auxilio. Allí donde vender nafta no es negocio, también estamos. Ofrecemos productos de óptima calidad, pero también ofrecemos servicio, en el más estricto sentido del vocablo.

"Como Administrador General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, experimento un particular orgullo en este acto, tan significativo más allá de su valor y de su esplendor material; acto tan ilustrativo de esa concurrencia en la concepción y en la acción de dos empresas, que hoy por hoy constituyen claros ejemplos de la capacidad y de la voluntad creadora de los argentinos.

"Señoras y señores: Aquí está la Gran Central Palermo, digno exponente del quehacer, del dinamismo y de la visión de futuro de nuestras dos instituciones. Nuestro espíritu está hoy de fiesta, con toda razón. En nombre de YPF les digo que la marcha sigue y que nuevas realizaciones habrán de congregarnos para reafirmar, con obras de avanzada y progreso como ésta lo que YPF y el A.C.A. son capaces de brindar al país, bajo un cielo que es color de una sola bandera y símbolo infinito de patria y de grandeza."

ASEGURE SEGURIDAD PARA LOS SUYOS... ASEGURANDOSE USTED...



SERVICIO DE
PREVISION
PARA SOCIOS

PUBLICIDAD ACA.

SEGURO DE VIDA COLECTIVO *

CONTRATADO CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL
SIN EXAMEN MEDICO

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

HASTA 40 AÑOS **\$ 50.000**

Ley 18.188



DE 41 A 45 AÑOS	HASTA \$ 40.000.-
.. 46 .. 50 ..	.. .. 25.000.-
.. 51 .. 55 ..	.. .. 12.000.-
.. 56 .. 60 ..	.. .. 5.000.-
.. 61 .. 65 ..	.. .. 3.000.-

EN CUOTAS TRIMESTRALES

\$ 1.50 MENSUALES POR CADA \$ 1.000.- DEL CAPITAL
ASEGURABLE HASTA LOS 50 AÑOS DE EDAD CIVIL.

\$ 2.- MENSUALES POR CADA \$ 1.000.- DEL CAPITAL
ASEGURABLE CON MAS DE 50 AÑOS DE EDAD CIVIL.

* 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.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

INFORMES Y SOLICITUDES EN LAS DEPENDENCIAS PROPIAS, REPRESENTACIONES, ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL - AV. DEL LIBERTADOR 1850 - BUENOS AIRES

NOTA: LAS SOLICITUDES DE SEGURO DE VIDA INCLUIDAS EN LOS NUMEROS 53, 54 Y 55, DE LA REVISTA AUTOCLUB, CONSERVAN SU VIGENCIA.

DISPONEN AHORA LOS SOCIOS DE LA ENTIDAD DE CINCO HOSTERIAS EN LA PROVINCIA DE MISIONES

CON la asistencia de las autoridades provinciales, de las fuerzas armadas, municipales, representantes de las fuerzas vivas, invitados especiales, periodistas y una importante delegación del Automóvil Club Argentino, se realizó en las instalaciones de la nueva hostería de Apóstoles la ceremonia central de inauguración de los cinco establecimientos hoteleros cedidos por la provincia de Misiones.

Estas cinco nuevas dependencias que el Club pone a disposición de sus asociados son el hotel de Eldorado y las hosterías de Apóstoles, Montecarlo, San Ignacio y San Javier, dotadas todas ellas de los adelantos que requiere el turismo moderno.

Estuvieron presentes en el acto realizado en Apóstoles, el Gobernador de la Provincia, Brigadier Mayor (R) Angel Vicente Rossi; los ministros de Gobierno, Teniente Coronel (R) José María D. Alvarez; de Bienestar Social y Educación, doctor Miguel Gerónimo Soto, y de Asuntos Agrarios, ingeniero agrónomo Mauricio Alemán; el presidente del Superior Tribunal de Justicia, doctor Pedro Warenyca; el jefe del Distrito Militar Misiones, Coronel Claudio Más; el jefe del Regimiento 30 de Infantería de Monte, Teniente Coronel Roberto Oscar Terrile; el segundo jefe de la 4ª Agrupación Mesopotamia Norte de Gendarmería Nacional, Comandante principal Enrique Darío Fulcini; los intendentes municipales de Apóstoles, señor Julián Zubryzicki, y de Posadas, Vicecomodoro (R) Sergio A. Gómez; el director de Turismo de la provincia, señor Miguel M. Orfila; el director general de Vialidad provincial, ingeniero Juan de la Cruz Acosta, y la delegación del Automóvil Club Argentino, presidida por su titular, Dr. César C. Carman, e integrada por el vicepresidente 1º, Sr. Federico Lajud; el secretario, ingeniero Abel M. Lissarrague; el tesorero, Capitán de Navío ingeniero Luis M. A. Gianelli; el prosecretario, escribano Enrique F. Ghezzi; los vocales titulares, doctor Ricardo E. Aráoz, Sr. Lucilo del Castillo y Dr. Baltazar Martínez Briones; el vocal suplente, Dr. Luis Petraglia; el vocal suplente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas, Sr. Jorge A. Isely; el miembro suplente de la Asamblea de Delegados, Sr. Enrique Conlazo; el gerente general de la Entidad, señor Domingo M. Armendáriz; el subgerente de Turismo, señor Guillermo Zanotti Santa; el asesor de la Presidencia a cargo de Relaciones Públicas del Club, señor Enrique González Vidal; el inspector general, Rafael Crelier; integrantes de las Filiales de Posadas y Oberá, presididos por sus titulares, doctor Santiago Emilio Callán y Sr. Francisco Morchio, respectivamente; otros altos funcionarios de la Entidad e invitados especiales, entre ellos el señor Francisco Llamosa, socio vitalicio del Automóvil Club Argentino en la zona de Apóstoles.



El gobernador de Misiones, Brigadier Mayor (R) Angel Vicente Rossi y el presidente del Automóvil Club Argentino desatan la cinta simbólica de inauguración de la hostería de Apóstoles, donde se realizó con gran brillo el acto central de la puesta en servicio de las cinco hosterías de esa provincia, transferidas a la Entidad.

La ceremonia inaugural central se realizó en Apóstoles con asistencia de las autoridades de ese Estado argentino.



El señor Federico Lajud pone en posesión de su cargo de presidente de la Filial Eldorado al doctor Román Esteban Gardes, ante nutrida concurrencia.

LA CEREMONIA

El acto se inició con la actuación de la fanfarria del Regimiento 30 de Infantería, de Apóstoles, que ejecutó el Himno Nacional Argentino, después de lo cual el cura párroco de la localidad bendijo las instalaciones de la hostería. Seguidamente, el primer mandatario provincial juntamente con el presidente de la Entidad, tuvieron a su cargo el corte simbólico de la cinta de acceso, y luego recorrieron las distintas dependencias, sirviéndose poco después un almuerzo, en cuyo transcurso hablaron el presidente del A.C.A. y el Brigadier Mayor Rossi, quien al anunciar la reapertura de las hosterías transferidas al Automóvil Club Argentino declaró oficialmente inaugurados los citados establecimientos.

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL CLUB

El presidente del Automóvil Club Argentino expresó, entre otros conceptos: "Aquí, en esta provincia joven, llena de belleza y de una extraordinaria riqueza potencial, hasta el punto de que parece como el muestrario anticipado de la Argentina que deseamos, el gobierno, con clara visión del porvenir y mediante una concepción progresista formalmente instrumentada de modo inobjetable, transfirió al Club, en propiedad, cinco hermosos establecimientos de hotele-



Durante la ceremonia inaugural pronunció un significativo discurso el gobernador de Misiones, Brigadier Mayor Rossi. Aparece también en la foto el vicepresidente 1° del Automóvil Club Argentino, señor Federico Lajud.



También habló durante el acto de puesta en servicio de las cinco hosterías de Misiones, el presidente del Automóvil Club Argentino. En su discurso expuso la proyección de la Entidad.



El vicepresidente 1° del A.C.A., señor Federico Lajud, pronunció un discurso durante el acto realizado en la hostería de Eldorado. Lo acompaña en el grabado, el director provincial de Turismo de Misiones, señor Miguel Orfila.

Llega en avión a Apóstoles el presidente del A.C.A., donde es recibido por el presidente de la Filial Posadas, doctor Santiago E. Galián y el señor Narciso Fernández, concesionario de la hostería de esa localidad. Se realizó en esa dependencia la ceremonia central de inauguración.



Cabecera del almuerzo realizado con motivo de la ceremonia inaugural en Apóstoles, con asistencia de autoridades provinciales, municipales y de la Institución.

ría turística. Digo hermosos porque me refiero a su ubicación en sendos parajes en que la naturaleza ha volcado sus encantos; pero el adjetivo no corresponde a la situación en que los encontramos, porque sea por el desuso, sea simplemente por la acción del tiempo o por razones que no me compete analizar, habían dejado de responder al objetivo para el cual fueron creados. Pero percibimos en seguida que estas hosterías de Eldorado, Montecarlo, San Ignacio, San Javier y Apóstoles eran puntos claves, henchidos de promesas y posibilidades futuras para el turismo de Misiones. Eran eslabones de una red, todavía incompleta e inconclusa, por supuesto, que debe convertir esta Provincia en una de las metas fundamentales del movimiento turístico nacional y americano, para no hablar de los turistas extracontinentales, que, a mi juicio, son sólo, por ahora, una remota e insignificante perspectiva."

INVERSION DE 190 MILLONES DE PESOS

"Pues bien —manifestó luego—, conscientes de esa situación y de las cargas que nos impondrían si quisiéramos llegar al objetivo que acabo de mencionar, aceptamos esas hosterías en el estado en que se hallaban, y empezamos inmediatamente a trabajar con ritmo acelerado para repararlas, remodelarlas, reconstruir-

las, equiparlas y transformarlas en lo que deben ser, en lo que soñábamos que debían ser para Misiones y para el país, honrando así la intención de quienes las concibieron y crearon. Hemos invertido en estas obras, hasta ahora, más de 190 millones de pesos moneda nacional, a sabiendas de que su rendimiento inmediato, en esos lugares, no podría responder al capital invertido. A esa suma debemos agregar la de casi 3 millones de pesos moneda nacional que hemos gastado buscando agua potable en la Estación de Eldorado, sin haberla conseguido aún. Por otra parte, es justo recordar que las instalaciones y equipos del Club ya preexistentes, significan un valor de más de 100 millones de pesos moneda nacional. Toda esta inversión lleva una sola finalidad: que la acción de los socios de nuestra Institución se traduzca en el fomento del automovilismo y el turismo en esta Provincia, es decir, que contribuya a empujar su progreso, al ampliar el acceso a ella a todos los automovilistas de nuestro país y de los países vecinos.

"Y al decir esto pienso que nuestra tarea recién empieza, porque no puedo pasar por alto el hecho de que Misiones, que es la puerta que nos vincula con dos importantes vecinos, el Brasil y el Paraguay, no estará totalmente habilitada para los centenares de miles de visitantes que tiene derecho a esperar, sino cuando

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

estén construidas sus rutas principales, la 12 y la 14, que es evidentemente, esta última, su futura columna vertebral, y cuando sean construidas estaciones de servicio y eventualmente moteles u hosterías, para completar la red ya existente, en lugares como Bernardo de Irigoyen, que es una invitación a los hombres del Brasil; en El Soberbio, que es la maravillosa llave para los Saltos del Moconá, este extraordinario y hermosísimo capricho de la naturaleza que se extiende sin cansancio a lo largo de 4 kilómetros de la costa de uno de los más bellos ríos del mundo, el Uruguay, de aguas azules, que el A.C.A. tiene la obligación de hacer conocer a los argentinos; en Alba Posse, con su extraña resonancia de cosa antigua sustentada por un paisaje eterno y siempre nuevo, y quizá también, debo decirlo, en Puerto Rico, en la otra costa, sobre el Paraná, para acortar distancias en el rumbo del Iguazú, y en San Pedro, sobre la Ruta Nacional 14, que está uniéndose con Montecarlo. Y el broche precioso de todas esas obras, debe estar en las Cataratas del Iguazú, de las que tanto se habla y donde tan poco se ha hecho para dar a los turistas las comodidades que necesitan.

"Creo también —dijo en otra parte de su discurso— que en los alrededores de los centros urbanos existentes o en formación, donde ya se cuenta con fuerza motriz y agua, podrían y deberían ser construidos campings con comodidades suficientes, que respondan a un concepto moderno del turismo familiar y que permitan a los turistas motorizados que viajan con sus familias gozar del espectáculo que le brinda la naturaleza sin que esto pueda lesionar su economía privada en proporción sensible.

"Es conveniente que recuerde que en estos momentos está finalizando una prueba automovilística de gran aliento, el Gran Premio de Carretera Supermóvil Y.P.F. 1971, cuyo itinerario cubre una parte sustancial de las tres provincias mesopotámicas. Quiero destacar este hecho no solamente porque Misiones y su Capital fueron objetivos esenciales en el trazado de dicho itinerario, sino principalmente porque el A.C.A. ha tenido la gran satisfacción de encontrar entre los automovilistas y el pueblo en general un apoyo entusiasta a su acción en este terreno. Nos reconforta este resultado, que justifica la intensa dedicación que hemos puesto para crear la Federación N° 7, que comprende a Misiones, cuyos hombres con tanto fervor apoyan a la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo, en cuya tarea promocional ponemos firmes esperanzas, que la realidad consolida. Y al felicitar a los participantes de esa prueba que han tenido la suerte de visitar Misiones en esta carrera, quiero subrayar que confío en que abrirá el camino para nuevas competiciones futuras, de carácter internacional, que abarquen las zonas linderas de los países vecinos, haciendo servir al deporte automotor como un lazo más de unión interamericana, por encima de las fronteras, que siempre se allanan ante los hombres de buena voluntad.

"Creo que estas palabras quedarían incompletas —expresó por último— si no dedicase un recuerdo, que considero merecido, al ex gobernador de



La comitiva del A.C.A. encabezada por el señor Federico Lajud, asiste al acto realizado en la Escuela N° 39 de Parejha Guazú, lugar cercano a Eldorado.

esta provincia, el Capitán (RE) Hugo Jorge Montiel, quien, guiado por su patriótica visión, inició e hizo posible que concretásemos el acuerdo para la posesión y puesta en marcha de estas hosterías que ahora inauguramos, y extendiendo el sentido entrañable de este homenaje justamente al señor Brigadier Mayor (RE) don Angel Vicente Rossi, nuestro actual Gobernador, cuya presencia en este acto nos enaltece, y que pone su fe y su entusiasmo para que pueda continuar esta acción común y fructifique la tarea que tratamos de realizar para bien de todos.

"Estamos terminando una etapa con alegría y con mucha fe, y ya toma calor renovado nuestra marcha para seguir adelante. Aquí, en Apóstoles, como en todas las obras que inauguramos, queda el muñeco del Club que vamos a colocar, que señala la inacabable ruta hacia el porvenir. Y aquí, como en decenas y centenares de otros rincones de nuestra patria, lo entregamos como un amigo al cuidado de ustedes mismos.

"Nada más, señores, debo decir, sino expresar mis fervientes votos por vuestra prosperidad y por la felicidad y la grandeza de nuestra Argentina. Pero quiero pedir al señor Gobernador que nos honre, declarando él, con su palabra, en nombre del pueblo que gobierna, inaugurados los servicios de las hosterías de Eldorado, Montecarlo, San Ignacio, San Javier y Apóstoles, prendas de nuestro esfuerzo común al servicio de Misiones y de toda la República."

PALABRAS DEL BRIGADIER MAYOR ROSSI

A continuación el Gobernador de la provincia manifestó lo siguiente: "La reapertura de las hosterías provinciales, transferidas al Automóvil Club Argentino, entidad que procedió a efectuar costosas reparaciones hasta ponerlas en condiciones para que abran sus puertas al público, podría parecer un acto meramente protocolar para quien no conoce Misiones.

"Pero nosotros, tanto los que gobernamos, como los que habitan esta Provincia, sabemos que se trata de algo de trascendental importancia

para el futuro de este rincón de la Patria, cuyas posibilidades de recuperación económica dependen en gran parte del pleno desarrollo de turismo.

"Sabemos de sobra que aquí están dadas —como en ningún otro lugar del país— las condiciones naturales que hacen de Misiones uno de los más importantes centros turísticos en potencia. Ese regalo de la naturaleza tenemos que aprovecharlo al máximo, ya que ello implicará un mayor bienestar para nuestra población.

"Hasta ahora, ello no ha sido posible, ya que no contábamos con la infraestructura indispensable y, sobre todo, la hotelería misionera no ha alcanzado la capacidad necesaria para recibir los cada vez mayores contingentes de turistas que, desde todos los puntos del país, se vuelcan hacia nuestra provincia.

"Debo destacar que las condiciones para el turismo han variado fundamentalmente en los últimos años. Ya no es una aventura llegar hasta Iguazú o cualquier otra localidad del interior. Los sucesivos gobiernos han volcado mucho de sus esfuerzos y buena parte de sus recursos en la construcción de rutas pavimentadas y afirmadas. Y hoy, nuestra mayor preocupación sigue siendo la ampliación de la red vial, y tenemos la aspiración de lograr que en un día no lejano se pueda llegar a cualquier punto de la Provincia por rutas pavimentadas o afirmadas.

"Esto en lo tocante al sector oficial, que espera una respuesta acorde de la iniciativa privada, ya que es ella a la que toca la construcción de hoteles que, a esta altura de los acontecimientos, no son deficitarios.

"La reapertura de las hosterías transferidas al Automóvil Club Argentino no es la solución integral para el problema de alojamiento. Ni yo pretendo afirmarlo. Pero su importancia no puede desconocerse al saber que de ahora en más serán varias las poblaciones que se incorporarán al circuito turístico de Misiones. Y estas localidades, que tienen mucho que mostrar al visitante, han estado marginadas de la actividad por no contar con hoteles adecuados.

"En esto reside la importancia del acto de hoy —expresó finalmente—, en el que las autoridades del Auto-

móvil Club Argentino inauguran las distintas hosterías, teniendo nosotros la seguridad que esa prestigiosa entidad, con filiales en todo el ámbito nacional, sabrá hacer buen uso de ellas, en beneficio de sus asociados y del pueblo de Misiones, ya que esto constituye el primer eslabón de la larga cadena de hoteles que, sin lugar a dudas, se levantará a lo largo y a lo ancho de nuestra provincia, por iniciativa del capital privado, que contará con el apoyo oficial, para lo cual el Gobierno Provincial ha promulgado la Ley Nº 509 de Fomento Turístico para propender al desarrollo de la infraestructura hotelera."

PALABRAS DEL SEÑOR ARMENDARIZ

Seguidamente el Gerente General del Automóvil Club Argentino, señor Domingo M. Armendariz, realizó una amplia exposición sobre la actividad administrativa de la Entidad en el ámbito provincial, y en especial se refirió a aquellos proyectos que se encuentran en vías de ejecución, puesto que las hosterías ya estaban habilitadas. Señaló que esos planes tienen por objeto lograr una mayor atención servicial y encarar el movimiento turístico, adecuándolo a las necesidades de Misiones. En forma gradual la Provincia será dotada con dependencias de gran capacidad de servicios integrales para automovilistas y viajeros.

DISTINCION AL GOBERNADOR

Terminada la ceremonia inaugural, el presidente del Automóvil Club Argentino hizo entrega al Gobernador de la provincia de Misiones, Brigadier Mayor (RE) Angel Vicente Rossi, de las insignias y diplomas que lo acreditan como socio honorario de la Institución.

LOS ACTOS EN LAS OTRAS HOSTERIAS

En días anteriores al acto central de inauguración realizado en Apóstoles, se efectuaron ceremonias en las restantes hosterías habilitadas a las cuales concurrieron miembros de la delegación del Automóvil Club Argentino, que finalmente participaron del programa cumplido en Apóstoles.

En el hotel de turismo de Eldorado se realizó el primero de los actos de inauguración de las nuevas dependencias de la Entidad. Durante el almuerzo en agasajo de la comitiva del Automóvil Club Argentino asistieron el Intendente Municipal, representantes de las fuerzas vivas, Gendarmería Nacional, Policía, Prefectura, miembros de entidades deportivas, periodistas e invitados especiales.

ENTREGA DE UNA BANDERA A LA ESCUELA Nº 39

Posteriormente se efectuó la ceremonia de entrega de una bandera argentina a la Escuela Nº 39 de Parejha Guazú, que dirige el señor Héctor J. Machado. Esta escuela fue fundada en 1906 y trasladada a ese punto cercano a Eldorado en 1958, con la contribución del poblador Jorge Zeller y su hija Elisa. Actualmente recibe 180 alumnos y cuenta con un director y cuatro maestros, que imparten enseñanza en los siete grados primarios. La bandera fue bendecida por el reverendo Bernardo Roleva, y a continuación habló el vicepresidente 1º del Automóvil Club Argentino, señor Federico Lajud, quien al expresar su satisfacción por la misión que cumplía al entregar la

bandera de ceremonia a la humilde escuela, valoraba en todo su significado el esfuerzo que se realiza allí en beneficio de las futuras generaciones, de las cuales depende el porvenir de la patria. Agregó seguidamente que se había propuesto interesar a los miembros de la Comisión Directiva del A.C.A. para contribuir, en lo sucesivo, con elementos necesarios para el mejor desenvolvimiento de ese pequeño centro de cultura, dentro de las posibilidades que acuerdan los estatutos de la Entidad.

A continuación, el director de la Escuela, señor Machado, pronunció emocionadas palabras de agradecimiento por la valiosa colaboración que simbolizaba la preocupación de la entidad donante por el quehacer

educacional de la provincia, en las más apartadas zonas rurales.

Luego del acto en la escuela, los visitantes concurrieron a la sala del Teatro Pequeño Colón de Eldorado, donde se desarrolló el programa cultural previsto.

PALABRAS DEL SEÑOR LAJUD

Por la noche se efectuó el banquete de inauguración, con asistencia de autoridades, miembros de la delegación del Automóvil Club Argentino, invitados especiales y delegados zonales.

A los postres habló el señor Lajud, y declaró que el plan elaborado entre la Provincia y el A.C.A. estaba dando sus frutos con la inauguración de las



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

Av. Sarmiento y Av. Casares (Parque 3 de Febrero) tel. 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.**



NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

cinco hosterías y la realización de un gran premio automovilístico, destinado a hacer conocer la maravillosa tierra de Misiones.

Señaló luego su convicción de que Misiones posee todos los atributos indispensables para tonificar su presupuesto con el aporte del turismo. Consideró luego que como en otras partes del país, esa actividad no había sido explotada ni en la décima parte de sus posibilidades. Agregó finalmente que una contribución considerable era la hostería de Eldorado, que se inauguraba en ese momento.

Posteriormente habló el Intendente Municipal de Eldorado, señor Luis E. Verite, quien comenzó ponderando "la excepcional importancia que tenía para Misiones la realización del evento automovilístico en desarrollo en esos momentos, y estimó innecesario señalar una vez más la trascendental importancia y beneficios que significa para esa zona la proficua labor del A.C.A. Todo ello es ampliamente sabido, conocido y valorado por toda la población". Agregó luego: "Me honro en testimoniar el profundo agradecimiento por todo cuanto se realice para hacer conocer mejor a Misiones, para destacar sus bellezas naturales y el esfuerzo de sus habitantes para promocionar sus grandes posibilidades y para informar de sus notables atracciones".

ACTOS EN MONTECARLO Y SAN IGNACIO

Al día siguiente, la delegación del Automóvil Club Argentino, presidida por el señor Federico Lajud, prosiguió su gira hacia Montecarlo y San Ignacio.

En Montecarlo, luego de conferencias dictadas por el doctor Luis Petraglia y el subgerente de Turismo, señor Guillermo Zanotti Santa, sobre temas de su especialidad, se efectuó un almuerzo al que concurrieron las autoridades locales, representantes de las fuerzas vivas, de los clubes deportivos de la zona e invitados especiales. Para declarar inaugurada la hostería del A.C.A., el señor Lajud improvisó un breve discurso en el que destacó la importancia local de la obra que se ponía al servicio de la comunidad y del turismo general de la Provincia.

En la hostería de San Ignacio, a donde los visitantes arribaron poco después, se efectuó una breve ceremonia y se recorrieron las dependencias del nuevo establecimiento del A.C.A. Asistieron al acto las autoridades locales, y durante el cóctel servido en agasajo de las personalidades presentes habló el señor Lajud, quien señaló la destacada ubicación de la nueva hostería, junto a las seculares ruinas jesuíticas, y su interesante posición junto a la ruta que conduce a las cataratas del Iguazú. Brindó seguidamente por el éxito de la nueva dependencia del Club y el acrecentamiento de la promoción turística de Misiones.

AGASAJOS EN POSADAS

A su regreso a Posadas, la delegación del Automóvil Club Argentino participó de la cena ofrecida por el Gobierno de la Provincia, en honor de las autoridades, corredores del Gran Premio en desarrollo en esos momentos, periodistas e invitados especiales. Durante la reunión se ofreció un espectáculo en el que participaron números artísticos regionales.

Durante la cena habló el señor Miguel Orfila, Director de Turismo de Misiones, quien entre otros conceptos manifestó:

"En nombre del gobierno de la Provincia, la Dirección de Turismo de Misiones cumple con el honoroso compromiso de ofrecer este encuentro, testimonio de cordial amistad, a las autoridades del Automóvil Club Argentino y a los deportistas del volante que nos visitan.

"Lo hacemos complacidos, y al dar la bienvenida a las intrépidas figuras que están animando el Gran Premio Turismo de Carretera, hacemos extensivo este saludo a los señores directivos del Automóvil Club Argen-



El señor Lucilo del Castillo, presidente de la Comisión Asesora de Pesca, en una de las disertaciones que ofreció en diversas localidades de Misiones.

tino, responsables directos de la realización de esta competencia." Recordó luego el tiempo en que "Misiones no estaba comunicada, como ahora lo está, por pavimentos con todo el país. Ahora el objetivo total está a punto de concretarse. Tan sólo faltan 100 kilómetros de pavimento para llegar sin problemas a Cataratas del Iguazú".

A continuación, el señor Lajud hizo uso de la palabra para destacar a "los valientes corredores, ejemplos de valor que recorren los caminos de la República, y que participan en la difícil e importante prueba en desarrollo. Gracias a esa obra de pioneros muchos automovilistas realizan viajes de turismo por todo el país, en la confianza de que si los corredores pueden viajar a 180 y 200 kilómetros por hora por esos caminos, cualquier aficionado puede hacerlo a velocidad razonable". Dijo luego: "Lamento que en este momento no se encuentre con nosotros el hombre que es el alma de nuestro Automóvil Club Argentino: el doctor Carman, quien no ha podido venir por razones familiares. El es quien tanto ha hecho por el desarrollo del automovilismo deportivo, decisiva contribución al conocimiento del país". Destacó luego la "desinteresada y patriótica labor desarrollada por el

presidente de la Filial Posadas, doctor Santiago E. Galián, quien desde hace más de 25 años, en forma honoraria, ha servido a los altos intereses de la Institución, la cual se siente sumamente halagada por su gran cooperación, y de contarle en sus filas".

Finalmente, dirigiéndose al Brigadier Mayor Rossi, el señor Lajud dijo: "Tengo la absoluta certeza que así como hasta aquí nos han entregado cinco hermosas hosterías, tal vez Misiones necesite no cinco sino cincuenta, y usted tiene el camino abierto para las 45 futuras estaciones de turismo, que puedan albergar a muchos miles de argentinos".



El doctor Luis Petraglia (der.) presidente de la Comisión Asesora de Turismo, el subgerente de Turismo, señor Zanotti Santa y el Sr. Roberto Bixio.

EL ACTO EN LA HOSTERIA DE SAN JAVIER

Con la asistencia del Intendente Municipal, señor Elías Arjol; del presidente de la Filial, señor Julio César Moscón, y de los integrantes de la Comisión Directiva del A.C.A., escribano Enrique F. Ghezzi, doctor Luis Petraglia y señor Lucilo del Castillo; representantes de las fuerzas vivas, funcionarios de la Prefectura, Gendarmería, Policía e invitados especiales, se efectuó una breve y sencilla ceremonia de inauguración de la hostería de San Javier. En la oportunidad habló el doctor Petraglia, cuyos conceptos fueron contestados y agradecidos por el señor Arjol. Finalmente se sirvió un vino de honor.

ACTIVIDAD CULTURAL Y PROMOCIONAL

Durante la extensa gira realizada por Misiones, la delegación del Automóvil Club Argentino desarrolló una intensa actividad cultural, que consistió en conferencias, reuniones de prensa, actos promocionales y de difusión de la obra de la Entidad.

En el salón de cultura Maruja Ledesma, de Posadas, se realizó una conferencia de prensa con asistencia del Director de Turismo, señor Miguel M. Orfila; del asesor del go-

bierno, en pesca deportiva, doctor A. Sánchez Rati; miembros de la Comisión Directiva local, presidida por el doctor Santiago E. Galián; invitados especiales y periodistas. El doctor Luis Petraglia, en su carácter de presidente de la Comisión Asesora de Turismo, se refirió a la acción que en esa actividad desarrolla el A.C.A. Luego, el señor Roberto E. Bixio, jefe de la División Promoción, disertó sobre la obra que cumple el Club en todo el país, que ilustró con diapositivas. Posteriormente el señor Lucilo del Castillo, como presidente de la Comisión Asesora de Caza y Pesca, habló sobre ese tema, con la colaboración del doctor Sánchez Rati y otras personas vinculadas con dichos deportes.

Por último, el doctor Petraglia y el señor Guillermo Zanolli Santa se refirieron a las excursiones que realiza el Club, y en particular a las que se concretarán en breve a la provincia de Misiones.

Finalizada la reunión se efectuó una visita de cortesía al diario "El Territorio" y a las radioemisoras locales, a los que se pidió la difusión diaria del estado del tiempo y de los caminos, suministrada por el A.C.A. a través de la Filial Posadas.

En el Teatro Pequeño Colón, de Eldorado, se efectuó otra conferencia de prensa, con asistencia, además del señor Orfila, del Intendente Municipal local, señor Luis E. Verite, funcionarios municipales, periodistas y socios del A.C.A. Allí se cumplió un programa de actos similar al desarrollado en Posadas.

En Montecarlo, San Javier y luego en la ciudad de Oberá se efectuaron reuniones culturales y promocionales con la presencia de funcionarios provinciales y municipales, integrantes de instituciones deportivas, miembros de Filiales y socios del A.C.A. Durante esos actos hablaron el doctor Luis Petraglia y el señor Zanolli Santa, sobre turismo; el escribano Enrique F. Ghezzi disertó sobre asuntos deportivos, y el señor Bixio se refirió a los servicios y beneficios que brinda la Entidad.

De regreso a Posadas, se efectuaron nuevas visitas a los medios de difusión, los que apoyaron la divulgación de la obra que realiza el Club, y como en otras publicaciones provinciales se logró la difusión de los detalles del premio de solidaridad en las rutas "Caballero del Camino".

DESIGNACION DE FILIALES

Previamente a los actos desarrollados en las distintas hosterías, una delegación del Automóvil Club Argentino, presidida por el señor Federico Lajud e integrada por el escribano Enrique F. Ghezzi, doctores Ricardo E. Aráoz y Luis Petraglia y los señores Lucilo del Castillo y Domingo M. Armendariz, con la colaboración del inspector general, señor Rafael Crelie, y demás funcionarios que componían la comitiva, procedieron a la puesta en funciones de los miembros de las Comisiones Directivas de las Filiales de Posadas, Oberá y Eldorado. Se efectuó en dicho acto la entrega de la documentación correspondiente, y en una breve y sencilla ceremonia se puso en manos del presidente de la Filial Misiones, doc-

tor Santiago E. Galián, una plaqueta, con motivo de haber cumplido 25 años al servicio de la Institución.

Al mismo tiempo se designaron comisiones en Montecarlo, Apóstoles, San Ignacio y San Javier. También se procedió a la ratificación o designación de diecisiete delegaciones en Alba Posse, Campo Viera, Campo Grande, Cerro Azul, Concepción de la Sierra, Dos de Mayo, Leandro N. Alem, Montecarlo, Puerto Esperanza, Puerto Iguazú, Puerto Leoni, Puerto Piray, Puerto Rico, San Ignacio, San Javier, San José y Santo Pipó. A estas comisiones han sido incorporados representantes de entidades de caza y pesca de las respectivas zonas, que brindarán información y asesoramiento para promover esas actividades.

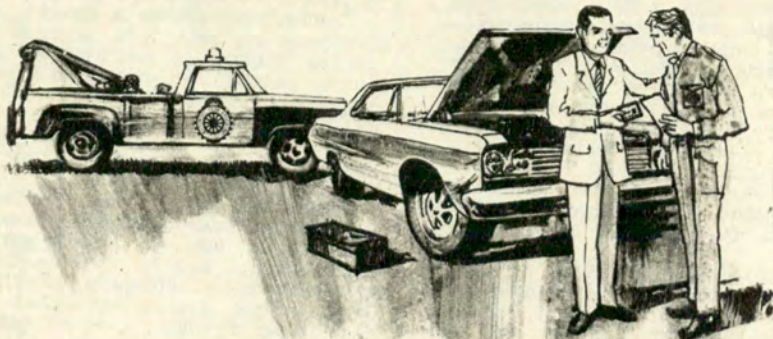
Educación Vial en la Filial San Juan

EN su carácter de miembro del Comité de Seguridad en el Tránsito, la filial San Juan del A.C.A. ha realizado una encomiable actividad en favor de la Educación Vial.

Según la información recibida, terminó en el Parque de Mayo de la ciudad de San Juan, la construcción de un parque infantil en el que se imparte enseñanza de Educación Vial y Seguridad en el Tránsito, y obtuvo de la Dirección General de Escuelas de la Provincia que se declare obligatoria la enseñanza de normas de educación vial y seguridad.



Los Servicios y Beneficios son exclusivos para socios



Facilite
su atención
Exhiba
su carnet
social



PUBLICIDAD A.C.A.



El presidente del A.C.A. hace entrega al administrador general de Y.P.F., General de Brigada Omar Carlos Actis, de una réplica del emblema que caracteriza a las estaciones de servicio de la Entidad. Presencian el acto el señor Federico Lajud, el escribano Enrique F. Ghezzi y el capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli.



Acompañan al ex administrador general de Y.P.F., ingeniero Alberto Brunella, el ingeniero Mario L. Negri; el comodoro Ernesto E. Baca; el señor Federico Lajud y el capitán de navío, ingeniero Luis M. A. Gianelli.



En un momento de la ceremonia, de izquierda a derecha, los señores Domingo M. Armendáriz, Gonzalo Serrano, Juan Fernández Suárez, Gollardo Dondero, José D. C. Rucci, Osvaldo Galasio y Roberto Galasio Gamenara.

CELEBROSE EL 35º ANIVERSARIO DEL PRIMER ACUERDO CON Y.P.F.

EN la sala de sesiones de la comisión directiva del Automóvil Club Argentino, tuvo lugar un homenaje a Yacimientos Petrolíferos Fiscales, con motivo de cumplirse ese día —28 de julio— el trigésimo quinto aniversario del convenio básico original entre ambas entidades. La reunión contó con la presencia del Administrador General de Y.P.F., general de brigada Omar Carlos Actis; gerentes, jefes divisionales y de plantas, como así también de personal administrativo de la empresa petrolera argentina.

El presidente del Automóvil Club Argentino ofreció el agasajo a los miembros de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y, a la vez, anunció la reafirmación y extensión del actual convenio hasta el año 2000. Este hecho, sin precedentes en nuestro medio, es el resultado de la obra patriótica conjunta que realizan ambas entidades.

Al acto fueron invitados especialmente funcionarios y dirigentes que signaron el primer convenio, el 28 de julio de 1936, como así también el personal administrativo que colaboró en lo que con el transcurso del tiempo se constituyó en una sigla indisoluble: A.C.A.-Y.P.F.

Durante la reunión, el presidente del A.C.A. hizo entrega de una medalla de oro al actual administrador general, mientras que para la empresa estatal se entregó una réplica del emblema en miniatura que caracteriza a las Estaciones de Servicio del Automóvil Club Argentino en todo el país.

DISCURSO DEL TITULAR DEL A.C.A.

En la oportunidad el presidente de la Entidad expresó, entre otros conceptos, lo siguiente: "Para el Automóvil Club Argentino como institu-

ción y para todos los que sentimos la responsabilidad de dirigirlo en estas agitadas horas de transición que está viviendo nuestro país, es un honor y una satisfacción indefinible celebrar este acto de homenaje a Yacimientos Petrolíferos Fiscales y recibir en esta casa, para acentuar su trascendencia, al propio Administrador General, el general de brigada don Omar Carlos Actis, acompañado de este destacado grupo de sus colaboradores más activos y directos. Su presencia en esta hora importa de alguna manera la confirmación del rumbo seguido en un largo andar parejo de las dos instituciones, en persecución de objetivos comunes que interesan exclusiva y fundamentalmente a la Nación, al progreso de nuestra patria.

"Este homenaje no está destinado a recordar rutinariamente la celebración de un acto que asoció, en la acción cumplida a lo largo de líneas paralelas, a dos entidades significativas; lo que estamos celebrando son los 35 años de vigencia de ese convenio básico original, es decir, el largo lapso durante el cual se ha mantenido coincidente y solidaria una actividad conjunta que, si tuvo sus comienzos el 28 de julio de 1936, no ha permitido ni permite ninguna vacilación en su continuidad, si nos dejamos orientar por el sentimiento de nuestras irrenunciables obligaciones de argentinos ante el porvenir de la Nación.

"Este convenio básico —expresó más adelante— fue, como es notorio, renovado y actualizado en el transcurso del tiempo, con la invariable intención de mantener su eficacia fundamental y de acrecentar sus posibilidades creadoras, adecuándolas a las crecientes exigencias del desarrollo nacional, a las necesidades del auto-



El general de brigada Omar Carlos Actis y el presidente de la Entidad, suscriben el convenio que prorroga la vinculación de ambas instituciones hasta el año 2000.



Para referirse al importante acontecimiento hablaron el Pte. del A.C.A. y el administrador general de Y.P.F.

movilismo y del turismo en el país, en constante proceso de multiplicación. Lo hemos conseguido, inclusive adelantándonos a menudo a la realidad circunstancial de cada momento; es decir, lo hemos hecho una y otra vez, con la vista puesta en el futuro, en el horizonte del porvenir, aun a sabiendas de que, en la vida de una Nación, aquél retrocede infinitamente a medida que el progreso avanza y madura al pueblo.

CONVENIO HASTA EL AÑO 2000

"Ahora, hoy mismo, vamos a firmar aquí una versión renovada del convenio, extendiendo su vigencia hasta el año 2000, exactamente. Esta resolución no es un alarde ni es un fruto improvisado. Muy al contrario, la cumplimos con la serena y reflexiva seguridad de que estamos entregando concretamente a la generación que asistirá a la alborada histórica que inaugurará el tercer milenio, las posibilidades prácticas de aprovechar en grado máximo nuestro esfuerzo y el de las generaciones que nos precedieron para dotar al país de una firme base para su estructura económica. Porque, al fin de cuentas, cuanto estamos haciendo y cuanto haremos en común, Y.P.F. y el A.C.A., no es sino una actividad solidaria y coordinada, orgánicamente concebida y aplicada para crear las condiciones indispensables para el desarrollo de objetivos de íntima identificación: el automovilismo y el turismo.

"Para coronar este acto —dijo finalmente— entregamos aquí al general Actis este símbolo tradicional del A.C.A., este brazo tendido que enseña el camino y señala el futuro. Con él decimos todo lo que no cabe en las palabras para definir la visión y el ideal positivo y creador que inspira a esta Institución y también le entregamos esta medalla como recuerdo de esta hora. Sus dos caras son el anverso sin reverso de un mismo sentimiento de colaboración, de confianza, de esperanzas y de patria: ellas llevan grabadas al escudo tradicional del A.C.A. y la sigla de la más grande empresa del progreso de la Nación, de Y.P.F. Aquí está, es como un abrazo indisoluble de compatriotas que, grabado en metal noble, califica la ruta del porvenir común."

PALABRAS DEL GENERAL ACTIS

El general de brigada Omar C. Actis, al agradecer al doctor Carman y al Automóvil Club Argentino la distinción recibida, no sólo en la faz personal, sino también en nombre de la empresa que representaba, entre otros conceptos expresó: "Afortunadamente, y creo que éste es el mayor motivo de nuestra celebración de hoy, esa visión de nuestros antecesores, traducida en obras de notoria trascendencia, jamás conoció eclipse, ni vacilaciones, ni claudicaciones de ninguna especie. La continuidad y la permanencia de este quehacer en común siguen hoy siendo notas características de nuestras labores y de nuestros mejores proyectos para el futuro.

"La versión renovada —expresó más adelante— de aquel acuerdo original

de 1936 que nos congrega esta tarde, nos viste de fiesta justamente porque viene a reafirmar una permanencia y una continuidad en la acción que no suelen constituir en modo alguno las notas diferenciales de las empresas humanas.

"El Automóvil Club Argentino ha querido conmemorar el feliz acontecimiento de una manera especial, mediante este acto pleno de cordialidad al que adherimos fervientemente en nombre de Y.P.F. Vamos a renovar nuestro convenio hasta el año 2000, y al decirlo siento una particular emoción. Es como si dijéramos que nuestra obra ha sobrepasado la generación de sus fundadores, la de sus continuadores, la nuestra y la de

aquellos que nos seguirán con renovados bríos y fervores.

"Están esta tarde con nosotros algunos de aquellos espíritus previsores, yo diría visionarios, que en julio de 1936 conjugaron inteligencias y voluntades para colocar en su sitio una piedra básica, cuyo valor se acrecentaría con el tiempo. Lo acordaron y decidieron con ejemplar clarividencia, y los frutos obtenidos y enriquecidos a lo largo de más de tres décadas constituyen su más alto y cabal elogio. "Yacimientos Petrolíferos Fiscales y el Automóvil Club Argentino les rinden hoy cumplido y justo homenaje, poniendo de relieve sin reticencias la dimensión de su servicio y de su iniciativa perdurable."



SERVICIO DE PREVISION

SEGUROS DE AUTOMOTORES

ASEGURAMIENTOS EN ESTACIONES DE SERVICIO

BARRACAS

AV. MONTES DE OCA y MARTIN GARCIA

BELGRANO

AV. CABILDO y VIRREY ARREDONDO

CABALLITO

AV. GAONA 1202/24

CASA CENTRAL

AV. DEL LIBERTADOR 1850

DEVOTO

AV. FRANCISCO BEIRO y LINCOLN

FLORES

AV. RIVADAVIA 7530

ONCE

AV. RIVADAVIA 3319/51

PALERMO

GODOY CRUZ y DEMARIA

AVELLANEDA

AV. MITRE y 9 DE JULIO

OLIVOS

AV. DEL LIBERTADOR GRAL. SAN MARTIN 2362

SINIESTROS

LUNES A VIERNES DE 8 A 18 HORAS EN

FLORES - ONCE - CASA CENTRAL
Y NUEVAS OFICINAS EN
GRAN CENTRAL PALERMO



El arzobispo de Rosario, monseñor Guillermo Bolatti, bendice las instalaciones de la playa de estacionamiento ingeniero Emigdio Pinasco, inaugurada en la ciudad de Rosario.

Inauguróse en la ciudad de Rosario la Playa Municipal de Estacionamiento Subterráneo Ingeniero Emigdio Pinasco

CON la presencia de las autoridades provinciales, municipales, del Automóvil Club Argentino y numeroso público, se inauguró oficialmente en la ciudad de Rosario la Playa Municipal de Estacionamiento Subterráneo "Ingeniero Emigdio Pinasco", cuya concesión ha sido otorgada a la Entidad, y también se efectuó la puesta en servicio del edificio ampliado y remodelado de la importante Filial del Automóvil Club Argentino, en Boulevard Oroño y Tres de Febrero.

Estuvieron presentes en las ceremonias el gobernador de la provincia general de división (R.E) Guillermo R. Sánchez Almeyra, quien concurrió acompañado por su secretario privado, doctor Carlos Alvarez; el arzobispo de Rosario, monseñor Guillermo Bolatti; el ministro de Hacienda y Economía, doctor Carlos María Benítez; el intendente municipal, señor Alberto C. Gollán; juntamente con sus colaboradores los secretarios de Gobierno y Cultura, doctor José M. Maidagan; de Obras Públicas, ingeniero Dante Prósperi, y de Hacienda y Economía, doctor Víctor E. Olguín; subsecretarios de Gobierno y Cultura, doctor Guillermo E. Steiger; de Salud Pública, doctor Francisco Gallo, y de Servicios Públicos, señor Julio Goldin; el secretario privado de la intendencia municipal, doctor Luis Carreras; representantes del Comando del Cuerpo

AMPLIADO Y REMODELADO TOTALMENTE, TAMBIEN QUEDO HABILITADO EL EDIFICIO DE LA ESTACION DE SERVICIO Y LA FILIAL

El intendente municipal de Rosario, señor Alberto C. Gollán y el presidente del A.C.A., descubren una placa recordativa en uno de los muros de la nueva playa de estacionamiento.



Banquete con el que se celebró en la ciudad de Rosario la inauguración de la nueva playa de estacionamiento ingeniero Emigdio Pinasco y la habilitación de la remodelada Filial ubicada en Boulevard Oroño y calle Tres de Febrero.



II de Ejército; miembros del cuerpo diplomático, de importantes asociaciones locales, de las fuerzas vivas y numeroso público. La comitiva del Automóvil Club Argentino estuvo presidida por su titular, a quien acompañaron el vicepresidente 1º, señor Federico Lajud; el vicepresidente 2º, doctor Roberto N. Lobos; el secretario, ingeniero Abel M. Lissarrague; el prosecretario, escribano Enrique F. Ghezzi; la vocal, señora Sara Pradere de Gayán; el gerente general, Sr. Domingo M. Armendáriz; especialmente invitado concurrió el gerente comercial de Y.P.F., señor Renato Gogni. El programa de actos se llevó a cabo con la presencia de los integrantes de la Comisión Directiva de la Filial Rosario, que preside el señor Rafael González, altos funcionarios de la Entidad y directivos de Filiales de distintos puntos del país.

PALABRAS DEL SEÑOR GOLLAN

En primer término, las autoridades se trasladaron a la nueva playa de estacionamiento, donde se procedió a descubrir una placa recordativa. En la oportunidad hizo uso de la palabra el intendente municipal de la ciudad de Rosario, Sr. Alberto C. Gollán, quien expresó: "Ubicada en el corazón mismo de la comuna, como símbolo de la fuerza creadora del hombre rosarino, se levanta esta obra, cuyo significado trasciende el mero protocolo para consustanciarse con la esencia misma del alma de la ciudad.

"Es que el nombre de Emigdio Pinasco con el que los rosarinos, hoy, le rendimos nuestro homenaje, no es más que el temprano fallo que se tributa a quien lograra convertirse en uno de sus más preclaros arquitectos.

"Recorrió los senderos de las más diversas actividades y tanto en el campo público como privado dejó el sello indeleble que caracterizaba su pujante personalidad.

"La figura de Pinasco no necesita del tiempo para ganar en proyección; es el reflejo de los hombres que en el curso de una vida son fieles a principios que, al confundirse con nuestra propia esencia de nación, constituyen los pilares básicos de nuestras instituciones.

"Por eso, quede fiel e irrevocablemente plasmado en este acto el testimonio de la ciudad de Rosario, a quienes en el ayer con pasión ineludible le dedicaran sus sacrificios y desvelos."

DISCURSO DEL PRESIDENTE DE LA ENTIDAD

Seguidamente habló el presidente de la Entidad, quien dijo:

"Por razones que son de conocimiento público, la acción del Automóvil Club Ar-



Vista general de la nueva playa de estacionamiento en el centro de Rosario, ubicada en Barón de Mauá esq. San Luis.

gentino en esta tradicional ciudad, no ha podido desarrollarse al ritmo que hubiera correspondido. Superadas ya esas circunstancias, nuestra Entidad está realizando los esfuerzos necesarios para recuperar el tiempo involuntariamente perdido.

"La habilitación de esta playa de estacionamiento es una realidad que ya estamos ofreciendo. La debemos considerar como el punto de partida de un plan de vastas proyecciones, destinado a facilitar a los automovilistas de Rosario y su zona de influencia todas las atenciones que nuestra Institución brinda a sus asociados; lógicamente, dicho plan estará en consonancia con la obra llevada a cabo en otras regiones del país.

"Como es de vuestro conocimiento, el Automóvil Club ha concurrido con sus inversiones hacia todas las zonas de nuestro territorio. Pero creo oportuno destacar, que respondiendo a una norma invariablemente respetada, esos fondos son absorbidos en un 30 por ciento por la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, y en un 70 por ciento por el interior de la República. Dentro de este último porcentaje, se dispondrá de lo necesario para atender adecuadamente las necesidades de Rosario.

"Esta obra que inauguramos nos causa profunda satisfacción. La interpreto como una muestra de la comprensión y la sensibilidad que están demostrando las autoridades municipales frente a los problemas de la ciudad, y como un ejemplo de la voluntad de realización que nos anima. Estas instalaciones facilitarán en gran medida los estudios que se practican para ordenar el

tránsito y el estacionamiento de manera integral y orgánica. El Automóvil Club Argentino está colaborando en ellos activa y decididamente, como lo hará también cuando llegue el momento de ejecutar los trabajos correspondientes.

"Consciente de que esta playa contribuirá a que los asociados del A.C.A. no estacionen sus vehículos en contravención con las disposiciones respectivas, nuestra Institución ha decidido tomarla en arrendamiento —sin reparar en las cuantiosas erogaciones que ello implica—, como una forma de apoyo a la comuna rosarina y de solidaridad con los fines que persigue, para beneficio de la ciudad.

"Cumpliendo con nuestro plan de realizaciones, el viejo edificio de nuestra Filial, en Boulevard Oroño y Tres de Febrero, que durante muchos años prestó gran utilidad, ha sido remodelado y ampliado en toda la extensión permitida por las dimensiones de su terreno. Su capacidad operativa ha quedado acrecentada de modo sustancial, con el consiguiente incremento y perfeccionamiento de los servicios. El de auxilio mecánico —cabe destacarlo—, a partir de hoy triplica su flota, y ha sido dotado de los más modernos equipos de telecomunicaciones actualmente producidos por la industria.

"Consecuentes con la tarea que nos hemos propuesto, no hace mucho habilitamos, también, nuestros talleres de la calle Pueyrredón, donde se brinda eficiente atención mecánica.

"Con el apoyo de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y de Vialidad, construiremos estaciones de servicio a lo largo de la autopista Santa Fe-Rosario. Tampoco

SEGURIDAD

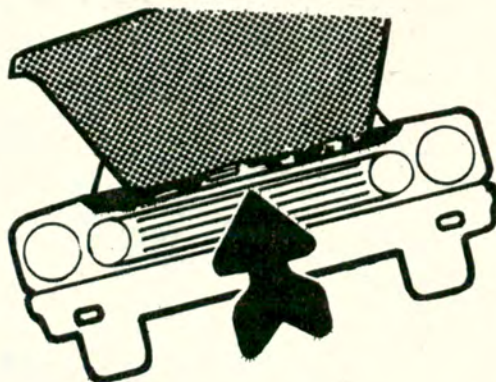


ANTIRROBO

PATENTES MUNDIALES
INDUSTRIA ARGENTINA

NEIMAN®

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



ESCUELA DE MECANICA
(AUTOMOTORES)

PARA EL AUTOMOVILISTA

CURSO ESPECIAL: Que le permitirá conocer el funcionamiento de su automóvil y cómo efectuar reparaciones de emergencia.

INFORMES: GRAN CENTRAL ONCE
AV. RIVADAVIA 3319 - ENTRE PISO
LUNES A VIERNES DE 9 A 21 HS. - TEL. 86-4254

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.

cejaremos en nuestros propósitos hasta instalar un camping, que servirá como punto de apoyo a las corrientes turísticas en tránsito por esta ciudad. Al mismo tiempo, esas dependencias, que responderán a una moderna concepción del turismo, ideal para automovilistas, atraerán a numerosos viajeros de fines de semana, facilitando lo que se ha dado en llamar 'el microturismo', para el cual Rosario es un fuerte polo de atracción.

"Llevaremos a cabo lo que he dicho y mucho más, porque contaremos con el respaldo de los 530.000 asociados que tenemos en el país y muy especialmente con los de esta ciudad, sean actuales o futuros.

"Pero fundamentalmente, las ambiciosas metas que prevemos podrán ser alcanzadas con la colaboración de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, esa ejemplar empresa nacional que es orgullo de todos los argentinos y a la cual nos une una hermandad espiritual desde hace 35 años.

"Señoras, señores, amigos: sabemos que Rosario nació y creció por obra del espíritu visionario y el trabajo intenso de quienes aquí plantaron sus hogares y labraron con esperanza su suelo fecundo. Hoy, sus hijos pueden mostrar con hidalguía este centro vital de dinamismo y progreso, de tan honrosa tradición histórica y uno de los pilares fundamentales en los que se asienta el futuro de la Nación.

"Siendo el Automóvil Club Argentino una institución de servicios, que invierte la totalidad de sus recursos en obras de bien común, estoy seguro de encontrar en mis compatriotas rosarinos, que tan fehacientemente han demostrado lo que son capaces de hacer por el país, el estímulo ideal para llevar a cabo nuestro cometido."

CEREMONIA INAUGURAL

Terminados los discursos, las autoridades se trasladaron ante la cinta simbólica, donde el arzobispo monseñor Bolatti, bendijo las instalaciones. A continuación, el gobernador y el intendente municipal, acompañados por el titular del Automóvil Club Argentino, procedieron a desatar las cintas, tras lo cual se realizó una recorrida por las dependencias, lo que permitió observar las instalaciones, especialmente la estación de servicio en el primer subsuelo; la gran transformadora de electricidad y los equipos de renovación de aire.

CONFERENCIA DE PRENSA

Como parte integrante del programa desarrollado se efectuó una conferencia de prensa, en la sede de la



El primer acto realizado en la ciudad de Rosario por la delegación del Automóvil Club Argentino fue rendir homenaje al ex presidente de la Filial de esa ciudad, señor Gonzalo Colombres. En la oportunidad habló el titular del A.C.A.



En uno de los salones de la sede de la Filial Rosario, el presidente del Automóvil Club Argentino ofreció una conferencia de prensa, a la que asistieron representantes de publicaciones locales y corresponsales de muchos lugares del país.



Vista parcial de la Filial Rosario, ampliada y remodelada, y que fue también inaugurada por las autoridades del A.C.A.

Filial local, que se inició con las palabras del presidente de la Institución, quien expresó:

"Las autoridades del Automóvil Club Argentino han venido a Rosario a poner en posesión de sus cargos a los directivos locales y a los de Cañada de Gómez, y para inaugurar oficialmente la Playa de Estacionamiento Ingeniero Emidgio Pinasco, ubicada en Barón de Mauá 1031, esquina San Luis, y el edificio remodelado de Boulevard Oroño y Tres de Febrero.

"Esas nuevas realidades constituyen la plataforma de lanzamiento de ambiciosos planes que se irán concretando gradual y constantemente, y que dotarán a esta ciudad y sus rutas convergentes de una amplia gama de servicios para automovilistas y turistas.

"Esos proyectos tienen en cuenta las necesidades de la población automovilística actual y futura de Rosario y su zona de influencia, pero también contemplan las perspectivas de una creciente afluencia turística, por la

excepcional ubicación geográfica de la ciudad y el acervo histórico y cultural que la enriquece, y que la convierte en el paso obligado entre el norte y sur de la República, y entre el Litoral y las estribaciones cordilleranas.

"La labor emprendida podrá ser realizada en íntima conjunción con la población rosarina, con el apoyo de las autoridades y con el que nos viene brindando desde hace 35 años Yacimientos Petrolíferos Fiscales, modelo de empresa argentina con la que compartimos comunes objetivos nacionales.

"El Automóvil Club Argentino, realizará esa intensa tarea en Rosario, como lo ha hecho en toda la extensión de nuestro territorio, con el respaldo de sus 530 mil asociados, beneficiarios naturales de las dependencias, establecimientos, equipos y servicios con que actualmente cuenta en el país, y que son, entre otros, los siguientes:

"155 estaciones propias; 140 de concesionarios de Y.P.F. adheridas a nuestra red servicial; 34 establecimientos, entre hoteles, moteles y hosterías; 15 recreos y campamentos; 10 balnearios, 113 estaciones fijas de radiocomunicaciones y 155 móviles; 550 equipos de auxilio mecánico (mensualmente se realiza un promedio de 80.000 auxilios en todo el país);

125.000 pólizas de seguro, con un capital asegurado de más de 130.000 millones de pesos moneda nacional; publicaciones cartográficas; intensa labor en educación vial; edición de la revista Autoclub, órgano de comunicación permanente con nuestros asociados; servicio de aviación, para necesidades internas del A.C.A., y auxilio a los socios; organización anual de los Grandes Premios automovilísticos; mantenimiento en Europa del 'Equipo de Competición Y.P.F. Argentino' (con la colaboración de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, Secretaría de Promoción y Asistencia de la Comunidad y Dirección Nacional de Turismo); intensa promoción del turismo interno e internacional, especialmente el proveniente de naciones limítrofes.

"El Club cuenta con 300 mil metros cuadrados de superficie cubierta en todo el territorio nacional para la atención de sus servicios. Las inversiones anuales que realiza se canalizan en un 30 por ciento para la Capital Federal y Gran Buenos Aires y en un 70 por ciento para las demás zonas del país.

"La obra que hoy emprendemos en Rosario, como la que venimos concretando en todo el territorio nacional, de ningún modo implica sustituir la iniciativa privada. Antes bien, nuestra Institución tiende a complementen-

tarla. El Automóvil Club Argentino continúa su marcha al servicio del país."

HOMENAJE A GONZALO COLOMBRES

Durante su estada en Rosario, la delegación de la Entidad, presidida por su titular, se trasladó al cementerio local, donde procedió a depositar una ofrenda floral en la tumba del ex presidente de la Filial Rosario, señor Gonzalo Colombres, ocasión en la que fue descubierta una placa recordativa. El doctor Carman destacó en un breve discurso la personalidad del extinto y su labor en beneficio del Club.

INTEGRANTES DE FILIALES

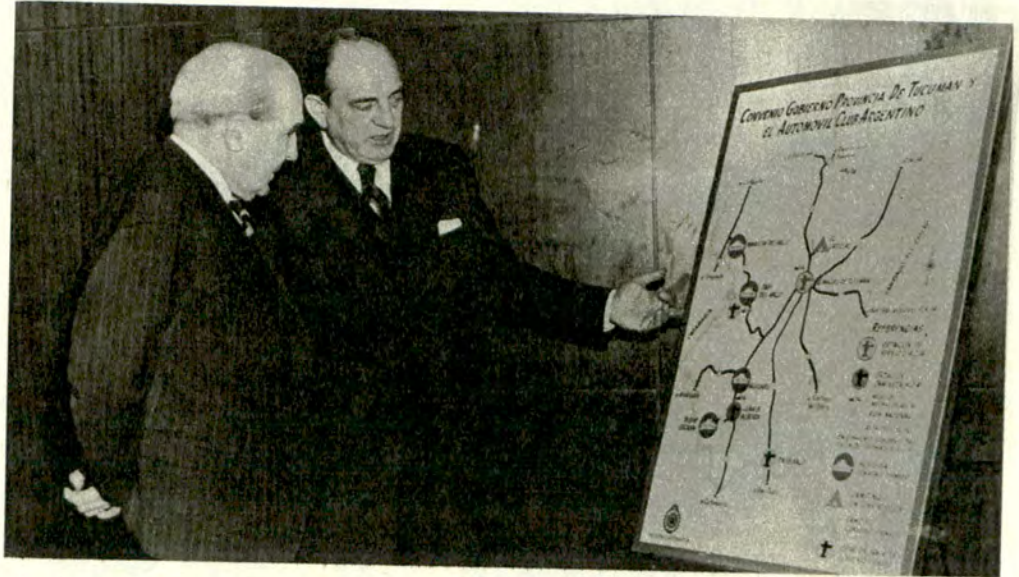
Los visitantes se dirigieron posteriormente al local de la Filial Rosario, donde el titular de la Entidad, puso en posesión de sus cargos a los nuevos integrantes de la comisión directiva, la que está integrada de la siguiente manera: Presidente, señor Rafael González; vicepresidente, señor Ricardo Lisandro Lagos; secretario, doctor Mario Amado Baetti Bertelli; tesorero, doctor Roque Graziano Cuccarese; vocales, doctor Eduardo Juan Batallan, ing. Carlos Gustavo Colombres, doctor Vicente Rómulo Giannin, señor Argentino M. Menéndez, señor Miguel Domingo Aguiló Sanz y señor Eduardo Uranga.

En el mismo acto, también fueron puestas en posesión de sus cargos las autoridades de la Filial Cañada de Gómez. La respectiva comisión se integra del siguiente modo: presidente, Sr. Abel Oscar Romegialli; vicepresidente, señor Dante Rubén Perazzi; secretario, señor Pedro Enrique Silvani; tesorero, señor Carlos Caronni; vocales titulares, doctor Juan Carlos de Altube, señor Osvaldo Juan Zurcher y señor Rodolfo Fernández; vocales suplentes, señor Marcelo R. O. Gambone, señor Francisco Tamborini y señor Osvaldo León Politi.

EXCLUSIVAMENTE PARA PEDIDOS DE AUXILIO MECANICO: 82-6081/89 Y 82-6091/95

A efectos de contribuir a una mejor y más rápida atención rogamos a los señores asociados utilizar los números telefónicos: 82-6081/89 y 82-6091/95 *exclusivamente para pedidos de auxilio mecánico*, ya que por los mismos es imposible suministrar informaciones que no estén específicamente relacionadas con el servicio.

SE HACE CARGO LA ENTIDAD DE CUATRO HOSTERIAS EN TUCUMAN



El gobernador de la provincia de Tucumán, profesor Oscar Emilio Sarrulle (der.) y el presidente del A.C.A. observan un mapa de ese Estado, con la distribución de los servicios de la Entidad, una vez incorporadas las nuevas hosterías.



El profesor Sarrulle y el titular del Automóvil Club Argentino suscriben el convenio por el cual la Entidad se hace cargo de cuatro hosterías en Tucumán. Se encuentra también en la mesa el representante administrativo de la provincia, señor Juan Carlos Monti, y de pie el jefe de Prensa y Relaciones Administrativas del A.C.A., Enrique F. J. Rossi.

Mientras habla el presidente del Club, aparecen de izquierda a derecha: el titular de la Asamblea de Delegados del A.C.A., ingeniero Eduardo Pous Peña; el secretario de la Comisión Directiva, ingeniero Abel M. Lissarrague; el gobernador Sarrulle; el titular del A.C.A.; el Sr. Juan Carlos Monti; el asesor de la Dirección de Turismo de Tucumán, Dr. Alberto Iramain, y el vicepresidente 1° del A.C.A., Sr. Federico Lajud.



DOS convenios de significativa importancia han sido suscriptos por el Automóvil Club Argentino y las autoridades de la provincia de Tucumán, con intervención directa del gobernador, profesor Oscar Emilio Sarrulle. De acuerdo con el primero de esos instrumentos legales, la provincia entrega al Automóvil Club Argentino, por 99 años, las hosterías de Amaichá del Valle, Aguilares y Escaba. Por el segundo convenio ese estado argentino dona sin cargo al Automóvil Club Argentino la hostería de Tafi del Valle.

La Entidad, que se hace cargo de esas cuatro hosterías aumenta a casi 40 los establecimientos hoteleros de que disponen sus asociados, constituyendo una cadena de cifras sin precedentes en el país, integrada por hoteles, moteles y hosterías, dotados de todo el confort que requiere el turismo moderno.

El Automóvil Club Argentino por los convenios concertados, se compromete al mejoramiento de la infraestructura de las hosterías de Amaichá del Valle, Escaba y Aguilares, cuyo equipamiento integral deberá completarse, y se obliga, al mismo tiempo, a la construcción de una estación caminera en la localidad de Taco Ralo y otra dependencia similar en lugar a designar, de común acuerdo entre ambas partes.

En cuanto a la hostería de Tafi del Valle, el Automóvil Club Argentino asume la responsabilidad de invertir para su puesta en servicio, una suma de 57 millones de pesos moneda nacional, con la obligatoriedad adicional de habilitar otra estación de servicio, como así también un camping, ambos dentro del predio de dicha hostería.



El presidente de Ford Motor Argentina S. A., señor Frank A. Erdman y el titular del Automóvil Club Argentino suscriben el importante convenio ante autoridades de ambas instituciones.



El señor Erdman en su discurso destacó que "para nuestra compañía es un verdadero honor asociarse a una Institución tan prestigiosa como es el Automóvil Club Argentino".



El señor Erdman hace entrega al presidente del Automóvil Club Argentino, en forma simbólica, de las llaves de las primeras 25 unidades Ford 350, equipadas para auxilio mecánico, las que de inmediato partieron para iniciar el servicio.



Destaca el presidente del A.C.A. las perspectivas de vastas proyecciones implícitas en el nuevo convenio. Junto a él, además del Sr. Erdman, aparecen altos funcionarios de Ford Motor Argentina y dirigentes de la Entidad.

SUSCRIBIOSE UN CONVENIO ENTRE FORD MOTOR ARGENTINA Y EL A.C.A.

EN el local recientemente inaugurado de la Gran Central Palermo, en Godoy Cruz y Demaría, del Automóvil Club Argentino, se realizó el acto de la firma del convenio entre Ford Motor Argentina S.A. y la Entidad, por el cual ambas instituciones llevarán a cabo un plan en colaboración para la promoción y difusión del turismo, apoyo a obras relacionadas con la seguridad del tránsito y educación vial, como así también el funcionamiento de Escuelas de Mecánica y de Conducción y Tránsito. También figura un ambicioso proyecto de pronta realización, para la edición de guías de turismo sobre nuestro país, mapas cartográficos y de caminos como así también hojas de rutas de todo el territorio argentino.

El presidente de Ford Motor Argentina S.A., señor Frank A. Erdman, el titular del Automóvil Club Argen-

tino, doctor César C. Carman, y el secretario de su comisión directiva, Ing. Abel M. Lissarrague suscribieron el acuerdo y el señor Erdman, tras la firma respectiva, entregó en forma simbólica al doctor Carman las llaves de las primeras 25 unidades Ford-F-350 equipadas para auxilio mecánico adquiridas a esa empresa, quienes inmediatamente partieron para iniciar el servicio a los socios de la Entidad.

Se encontraban presentes además de las personas anteriormente mencionadas, el gerente general de ventas y comercialización de Ford Motor Argentina S.A., señor L. K. Covelle; M. Collin, gerente de comercialización; Leopoldo A. Novas, gerente de ventas de vehículos; Lorenzo A. Blanco, gerente de relaciones públicas; R. Burgauer, gerente de ventas a flotistas; Guillermo Jeannot,

gerente de publicidad; Alejandro Mowatt, gerente de promoción; José A. Rísso, gerente de comunicaciones públicas; Tomás Landaño, gerente de relaciones cívicas y coordinador de relaciones públicas; Z. Agardy, y por el Automóvil Club Argentino asistieron al acto, además, el vicepresidente 1º, señor Federico Lajud; el tesorero capitán de navío Ing. Luis M. A. Gianelli; el prosecretario escribano Enrique F. Ghezzi; el ingeniero Eduardo Pous Peña y el señor Guillermo O. Mirás, presidente y secretario respectivamente de la Asamblea de Delegados; el gerente general Domingo M. Armendáriz; el gerente de Estaciones, Carlos Iribarne-garay; el gerente de Promoción y Producción, Alberto Zanotti; el gerente de Administración, Hugo Montivero; el gerente de Turismo y Asuntos Viales, Carlos J. von Breuning, y el gerente

de arquitectura, Arq. Jaime W. Sequeira, invitados especiales y periodismo.

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL A.C.A.

Finalizada la firma del convenio el presidente del Automóvil Club Argentino pronunció el siguiente discurso:

"El convenio que acabamos de firmar con Ford Motor Argentina permitirá implementar los esfuerzos mancomunados de esa empresa y el Automóvil Club Argentino, en acción sostenida y coordinada de vastas proyecciones, y en diversos aspectos de nuestro quehacer institucional, como la educación vial, la seguridad en el tránsito, la capacitación de los alumnos de las escuelas de Mecánica y de Conducción y la difusión de ediciones cartográficas y turísticas.

"Ese plan de labor habrá de redundar en beneficios concretos y positivos para el país todo, por cuanto sus finalidades no responden sólo a un criterio de prestación de más y mejores servicios

a nuestros 530 mil asociados, sino también, y fundamentalmente, a una amplia y orgánica perspectiva nacional.

"De ahí el especial significado que asignamos a este acuerdo con Ford, que en 1913 instaló en Buenos Aires su primera sucursal latinoamericana —la segunda en el mundo—, y desde entonces viene coadyuvando manifiestamente al progreso general, y compartiendo el bagaje de luchas y esperanzas que enmarcan el camino recorrido y el que se extiende hacia el futuro que anhelamos.

"La participación de Ford en la vida nacional está a la vista, y es conocida por todos. Basta con observar los caminos de la República, para advertir la verdadera magnitud de su contribución al desarrollo del país.

"Este convenio, testimonio del espíritu de colaboración de Ford en aspectos de tanto interés social como el tránsito, el turismo y esa moderna forma de encauzar los problemas derivados de la creciente circulación de vehículos que es la educación vial, implica una labor amplia e intensa. Sabemos que sus resultados superarán las más optimistas previsiones, por la trayectoria y la capacidad de Ford Motor Argentina, uno de los pilares de nuestra pujante industria automotriz, que con razón nos enorgullece. Por ello, apreciamos en toda su dimensión este apoyo a la obra que venimos realizando para llegar con jalones de avanzada hasta cada rincón de nuestro suelo."

**PALABRAS DEL SEÑOR
FRANK A. ERDMAN**

A continuación habló el presidente de Ford Motor Argentina S.A., quien expresó: "En primer lugar deseo agradecer en nombre de Ford Motor Argentina, las expresiones que el doctor Carman ha dedicado a nuestra compañía y reitero nuestro reconocimiento por la confianza que el Automóvil Club Argentino ha depositado en Ford y sus productos.

"Para nuestra compañía es un verdadero honor asociarse a una Institución tan prestigiosa como es el Automóvil Club, a través de un acuerdo destinado a ofrecer mayores aportes y servicios a la comunidad. Asimismo, nos sentimos muy orgullosos de que nuestros productos incrementen la flota del Automóvil Club, con la que presta eficientes servicios a más de medio millón de asociados en todo el país.

"El acuerdo firmado en este acto significa un estímulo para nuestro afán de constante superación; por eso estoy seguro de que la estrecha y cordial vinculación entre nuestras organizaciones, seguirán siendo en el futuro tan prósperas como crecientes y positivas."

**HAN SIDO
ADQUIRIDAS CIEN
UNIDADES MAS
PARA LA ATENCION
DEL AUXILIO
MECANICO**

El Automóvil Club Argentino ha contratado recientemente la adquisición de otras cien unidades más para engrasar su ya importante flota de auxilio mecánico que en estos momentos está integrada por 450 vehículos. Se ha procurado con esta trascendente medida, no sólo ampliar el servicio, sino también reemplazar unidades que por razones de uso es necesario reparar a fin de mantenerlas en óptimas condiciones de funcionamiento.

Estas cien unidades, cuyo carrozado ya ha comenzado, entrarán en servicio en la medida que las necesidades lo determinen.

**NUEVAS FILIALES
QUE EMITIRAN
DOCUMENTACION
INTERNACIONAL**

SE pone en conocimiento de los señores asociados que las filiales Eldorado y Oberá, en la provincia de Misiones y Villa María, provincia de Córdoba, han sido incluidas entre sus similares que emitirán la documentación internacional, constituida por los siguientes documentos: Carnet de Passages en Douanes, Libreta de pasos por aduana, certificado internacional para el automóvil, permiso internacional e interamericano para conducir, carnet de presentación y la provisión de la chaqueta "R. A."

En consecuencia, las tres Filiales precedentemente mencionadas se incorporan desde ya, a la nómina de Filiales emisoras.



En una breve y sencilla ceremonia realizada en el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación, su titular, ingeniero Pedro A. Gordillo, recibió las credenciales de socio honorario del Automóvil Club Argentino. Estuvieron presentes en la oportunidad el presidente de la Entidad, el secretario, ingeniero Abel M. Lissarrague; el gerente general, señor Domingo M. Armendáriz; el gerente de Arquitectura, arquitecto Jaime W. Sequeira; el señor Enrique González Vidal, asesor de la Presidencia a cargo de Relaciones Públicas, y el señor Enrique F. J. Rossi, jefe de la Oficina de Prensa y Relaciones Administrativas del A.C.A.

SOCIOS HONORARIOS



En un acto realizado en la sede central del Automóvil Club Argentino, el presidente de la Entidad hace entrega al gobernador de San Juan, doctor Carlos Enrique Gómez Centurión, de los atributos que lo acreditan como socio honorario del A.C.A. Aparece también en el grabado el vicepresidente 1º de la Institución, señor Federico Lajud.



El general de brigada Omar Carlos Actis, administrador general de YPF, agradece la designación de socio honorario del Automóvil Club Argentino, después de la entrega de las credenciales correspondientes. Por parte de la Entidad estuvieron presentes, entre otros, el titular del A.C.A., el tesorero, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli, y el gerente general, señor Domingo M. Armendáriz.

CELEBROSE EL "DÍA DEL EMPLEADO" Y EL 67° ANIVERSARIO DE LA ENTIDAD

CON una reunión que adquirió extraordinarias proyecciones fue celebrado, en el salón de actos de la sede central, el Día del Empleado del Automóvil Club Argentino, el cual se festeja anualmente en coincidencia con la fecha de fundación de la Entidad, que en esta oportunidad conmemoró su 67° aniversario.

Congregó la tradicional fiesta, que puso de manifiesto la unidad del personal, a todos aquellos que con su esfuerzo y colaboración en todos los niveles y jerarquías, contribuyen al engrandecimiento y consolidación del prestigio alcanzado por el Automóvil Club Argentino, a través de su extraordinaria obra de proyección nacional.

Asistieron a la cordial reunión miembros de la Comisión Directiva, representantes de la Asamblea de Delegados, integrantes de las Comisiones Asesoras, representantes de instituciones nacionales y privadas vinculadas con el Automóvil Club Argentino e invitados especiales.

Como es habitual, durante el curso de la reunión, se efectuó la entrega de distinciones a los colaboradores que se desempeñan en el Automóvil Club Argentino y que están vinculados al mismo, desde hace 20, 25, 30 y 35 años, en los distintos planos del escalafón.

Durante el desarrollo de la fiesta hablaron el presidente de la Entidad; el gerente general, señor Domingo M. Armendáriz, quien lo hizo en nombre de los agasajados; y finalmente usó de la palabra el señor Horacio Meizoso, en nombre del Sindicato Único de Trabajadores del Automóvil Club Argentino (SUTACA).

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL A.C.A.

En su discurso, el presidente del Automóvil Club Argentino expresó: "Hacen sólo pocos días que he reasumido mis funciones de presidente respondiendo a muchas personas. Esta nueva etapa coincide con el aumento vertical de la nómina societaria que como vosotros sabéis, ha pasado largamente la cifra de medio millón de afiliados.

"La Comisión Directiva ha aprobado recientemente un plan de acción que es de vital interés para el personal del Club. A este respecto voy a referirme especialmente esta noche.

"El éxito de la obra nacional que hemos tomado a nuestro cargo exige y está en proporción directa con la colaboración leal, firme y constante, que encontramos en todos los sectores que cooperan con nosotros, en todos sus niveles y jerarquías. Es necesario contar con colaboradores conscientes, que asuman su responsabilidad como cosa propia. Y en particular, es indispensable que todos los que ocupan cargos específicos de jerarquía, asuman personalmente esa responsabilidad sin perjuicio de atender todas las inquietudes que ellos puedan de parte del personal que está a su cargo y de los hechos en que les toque intervenir y resolver.

"Como he señalado, muchas son las medidas importantes aprobadas por la Comisión Directiva en beneficio del personal, que todos ya conocen, por haber sido publicadas en el Bo-

letín Interno; y que hemos de cumplir en el transcurso de la nueva etapa que se inicia, en su totalidad; pero a mi juicio, la más importante es la que establece la participación en el 5% de los ingresos que por conceptos de cuotas sociales recibe el Club, lo que significa que cuanto más aumente el caudal societario, mayor será el monto de ese beneficio, el cual nunca será menor que el importe de un mes de sueldo, que se venía otorgando hasta ahora como una gratificación extraordinaria. Por razones contables, el volumen de ingresos afectados a ese fin sólo se conocerá al realizarse el balance final de los ejercicios. Por ello, en los meses de junio y enero serán pagadas dichas gratificaciones, como hasta el presente, a cuenta de los que les pudiere corresponder al cierre del balance general. Con este sistema hemos puesto en marcha un

EL "PREMIO SOLIDARIDAD EN LAS RUTAS"

"Por primera vez en la historia de esta Institución, otorgaremos la distinción recientemente creada y denominada «Premio Solidaridad en las Rutas», con el cual se califica a su titular, como «Caballero del Camino». Lo ha concedido, como estaba previsto, nuestro Tribunal de Honor, y resultó acreedor a esa distinción honrosa el señor Oscar Silverio Romero. Esta decisión interpreta cabalmente el sentimiento y la preocupación del Automóvil Club Argentino para estimular en los automovilistas la formación de una alta conciencia vial. Yo presento al señor Romero mis calurosos plácemes, que intepretan el halago de esta Entidad y al aplauso de todos, y confío en que su ejemplo cunda en nuestras rutas y tengamos que otorgar muchos premios de esta clase en los tiempos próximos.



El presidente del Automóvil Club Argentino habla durante la tradicional reunión anual organizada con motivo de la celebración del Día del Empleado, coincidente con el aniversario de la Entidad, que en esta oportunidad festejó 67 años de vida.

régimen moderno de participación que marca un avance social en el país.

"Esta noche entregaremos los premios a que se han hecho acreedores quienes han colaborado en la obra de la Institución durante cierto lapso continuado. Todos los premiados merecen nuestro reconocimiento cordial, pero voy a singularizar la expresión de mis sentimientos en esta oportunidad en la persona de un hombre que, gracias a la dedicación a sus tareas, a sus méritos y condiciones y a la vocación entusiasta con que la ha ejercido, ofreciendo así un estimulante ejemplo a los jóvenes que emplezan sus experiencias en esta casa, ha escalado el difícil ascenso para llegar a la más alta jerarquía administrativa de esta Institución. Me refiero al señor Domingo M. Armendáriz. El constituye la evidencia viva de que, ante la acción y la obra que valen, la suerte cambia de nombre: no se llama azar, sino el fruto del propio esfuerzo. Debo agregar que el aplauso que pido para el señor Armendáriz, corresponde igualmente a quienes a lo largo de muchos años demostraron su calidad y su decisión de colaborar con eficiencia en la tarea que todos en conjunto debemos realizar para el bien general."

"Señoras y señores: Todos formamos la gran familia del Automóvil Club Argentino y trabajamos con empeño y fe para cumplir debidamente una alta misión que interesa, en una y otra forma, a la prosperidad de la República. Lo digo con orgullo. Y corresponde, en consecuencia, que exprese mi reconocimiento a los centenares de miles de asociados que confían en nuestra acción; a los cuadros de funcionarios técnicos, empleados y obreros de todas las jerarquías, así como a los concesionarios de servicios, a los titulares de las Estaciones Adheridas y, en fin, a todos los trabajadores que, en uno u otro plano, nos ayudan a ser útiles al país. Y claro está que mi reconocimiento abarca a todos los entes gubernamentales, nacionales, provinciales y municipales, que nos apoyan con su comprensión y nos estimulan en esta tarea ímproba y compleja de servir a la Nación. A nuestra vez, les rendimos el homenaje que nuestra solidaridad y de nuestra decidida cooperación.

"Y ahora, confío en que continuaremos trabajando sin descanso para dignificar la obra que, como siempre, estamos realizando al servicio del progreso de la República.

"Tenemos la pretensión de que el

Automóvil Club Argentino continúe siendo un oasis ejemplar en el ambiente laborioso de nuestra patria y lo conseguiremos con el apoyo de todos."

PALABRAS DEL SEÑOR ARMENDARIZ

El gerente general, señor Domingo M. Armendáriz, expresó a continuación: "Hace 25 años, un grupo de personas ingresamos en el Automóvil Club Argentino. Auxiliares, operarios mecánicos, o dibujantes, todos teníamos un imperativo: trabajar para nuestro sustento, y al mismo tiempo tratar de abrirnos camino para el futuro.

"Eso nos dio la maravillosa oportunidad de ir conociendo a esta institución, de ir compartiendo en forma gradual sus problemas y sus éxitos, generando por una natural consecuencia, una identificación con sus elevadas finalidades y con su quehacer en beneficio de los más altos intereses del país.

"Esa circunstancia, y el sentimiento que la misma generó, es lo que hoy nos permite encontrarnos a 77 personas que ingresamos entonces, para recibir en distintos lugares del país la medalla de oro que representa fundamentalmente un premio a la fidelidad más que a la permanencia; a esa fidelidad que tanto destacan los tratadistas sobre organización y que tratan de estimular con medidas científicas en el ámbito empresarial, y que en este caso, en el caso del Automóvil Club Argentino, se da en forma natural por la simple consecuencia de que sus objetivos son y deben ser coincidentes con los de todo hombre de bien que quiere lo mejor para el país y para sus semejantes.

"Esta entidad, con sus 67 años de vida, que hoy todos celebramos, más que el proceso natural del calendario cumplido, nos impulsa a celebrar el vigor excepcional con que está gravitando cada vez más en el quehacer

nacional de sus actividades específicas, por su desarrollo en pos de que nuestro país cuente con la mayor red servicial que cualquier país pueda ostentar para facilitar el turismo y el automovilismo.

"Esta posición rectora de nuestra institución, que a todos nos enorgullece, en cuanto nos sentimos partícipes de la misma, representa un plus que debemos agregar a toda otra retribución material.

"Servimos a la institución y a través de ella al país, al mismo tiempo que mantenemos nuestro medio de vida. Singular quehacer este que nos brinda el Automóvil Club Argentino, y que hoy nos permite recibir este premio que para cada uno de nosotros significa la síntesis de un conjunto de circunstancias que, más que un desarrollo cronológico, nos recuerda los acontecimientos trascendentes que cada uno hemos vivido y que con emoción evocamos ahora.

"Ese quehacer y esa síntesis nos impone una obligación; así como nosotros hemos aprendido en esta casa, así debemos enseñar a todos quienes a ella se incorporan para que esta gran familia se acreciente con una absoluta identificación de objetivos e iguales sentimientos, para asegurar la vigencia permanente de las altas finalidades de la institución.

"Finalmente, debemos agradecer a quienes nos han permitido cumplir con este ciclo: a los socios de la entidad, que a través de los dirigentes que han elegido y que los representan, han tenido, bajo la inspiración del señor Presidente, doctor César C. Carman, la sensibilidad, capacidad y la perspectiva para que todos nosotros, y fundamentalmente nuestro país, contemos con el mejor Automóvil Club del mundo.

"En lo que a mí personalmente respecta, nunca podré agradecer suficientemente las pruebas de confianza y afecto que he recibido en estos 25

años, y el excepcional honor de haber desempeñado en los últimos años la Gerencia General del Automóvil Club Argentino, para cuya gestión tanto me han ayudado quienes ahora están presentes y quienes en todo el territorio del país comparten mis labores y mis mejores sentimientos. Muchas gracias."

PALABRAS DEL SEÑOR HORACIO MEIZOSO, DEL S.U.T.A.C.A.

Finalmente usó de la palabra el señor Horacio Meizoso, quien dijo: "Siento una honda satisfacción, al unir la voz del S.U.T.A.C.A., que es decir la de los trabajadores del Automóvil Club Argentino, a esta celebración que todos los años nos reúne fraternalmente los 11 de junio.

"Es ese el día que destinamos a conjugar el recuerdo de la fundación de la entidad con el festejo del Día del Empleado del A.C.A. y esa fusión de intenciones es un símbolo significativo; es una manifestación de la unión indisoluble que existe entre el destino del Club y el de quienes trabajan en él y para él.

"Resultaría de algún modo redundante detallar los motivos y las circunstancias por las cuales cualquiera de los hombres que están en esta casa —dirigentes, funcionarios, empleados— puede alimentar legítimamente un profundo orgullo al considerar su participación en la obra del Club, de un Club grande, vigoroso, dinámico; de un Club que progresa, que se perfecciona, que crece; pero, por sobre todo ello, de un Club argentino, con vocación argentina, construido y manejado por argentinos y para los argentinos.

"Por eso resulta muy grato considerar hoy cómo nuestra labor ha merecido el reconocimiento de las autoridades de la institución, como el diálogo entablado para solidificar una convivencia constructiva ha tenido una verificación práctica, leal y positiva, buscando que las compensaciones mutuas respondan, fundamentalmente, a una base primordial de equidad y de justicia.

"El SUTACA alimenta muchas y grandes inquietudes para favorecer los intereses de los trabajadores del Club. Al margen de los aspectos remunerativos, que con la reciente renovación de los convenios de trabajo han colocado a nuestro acuerdo en el primer plano del panorama nacional, otras numerosas aspiraciones cuentan con la confianza en la comprensión y el respaldo de las autoridades del Club. Planes de vivienda, préstamos personales, guardería infantil, comedor, campo de recreo para el personal y la Caja Compensadora para nuestros compañeros jubilados, iniciativa del señor presidente del A.C.A. doctor Carman, son anhelos que ya comienzan a tomar el carácter concreto y definitivo que los convierte en proyectos cuyo alcance está muy cercano.

"Esta convicción, esta fe, no es gratuita, ya que se fundamenta en hechos que indican cuál es la actitud del A.C.A. hacia sus empleados.

"Tal es el caso de la participación sobre la cobranza de cuotas que, con un verdadero sentido vanguardista en nuestro país, nos fuera acordada hace unos meses y que me complace en agradecer públicamente en nombre del personal.

"Estos aspectos de la obra institu-

AGASAJARON AL GERENTE GENERAL ALTOS FUNCIONARIOS DE LA ENTIDAD

En una breve y sencilla ceremonia, previa a la celebración del Día del Empleado, el gerente general del Automóvil Club Argentino, señor Domingo M. Armendáriz, fue agasajado por los funcionarios superiores con motivo de cumplir 25 años de antigüedad en la Institución. En la oportunidad hizo uso de la palabra el gerente de Promoción y Previsión, señor Alberto Zanotti, quien entre otros conceptos expresó:

"Hablar en esta reunión de demostración de afecto a Armendáriz, nuestro Gerente General, excelente compañero y amigo, no es difícil.

"Para reseñar su trayectoria —dijo luego— basta con tener en cuenta la alta jerarquía alcanzada hace más de 14 años y el respeto y la consideración a los que es acreedor por directivos y personal, prueba evidente de sus relevantes condiciones personales para ocupar el cargo que desempeña."

Al hacerle entrega de un obsequio, que consistió en una obra de arte, agregó: "Que este presente marque siempre horas felices para usted y los suyos, es nuestro mejor deseo, y en este abrazo, reciba el sentir que, como dije al comienzo, las palabras no pueden expresar."

El señor Armendáriz agradeció la demostración de que era objeto, visiblemente emocionado.



cional, menos difundidos que los que tienen su concreción en la estructura servicial para el desarrollo del automovilismo y el turismo argentinos, no son por ello menos elocuentes.

"Es por esa razón que el Sindicato Unico de Trabajadores del Automóvil Club Argentino siente una profunda complacencia por la obra de la institución y un hondo orgullo por lo que a ella contribuye, y también por eso formula sus auténticos deseos de éxito para el Club, para sus dirigentes y para sus trabajadores, adhiriéndose al reconocimiento que públicamente se hará, mediante la entrega de recordatorias, a aquellos compañeros que han dedicado muchos años de sus vidas al logro de lo que todos hoy celebramos."

ENTREGA DE DISTINCIONES

Como lo hemos señalado, durante la fiesta se entregaron distinciones a funcionarios, empleados y concesionarios de la Entidad. La nómina del personal que las recibió es la siguiente:

20 años de servicio: José Antonio Pérez, Angel Bilello, Eugenio Litardo, María Luisa Negrette y Antonio Riva.

25 años de servicio: Domingo Marcos Armendáriz, Jorge Carlos Lanús, Vlaho Antunica, Manuel S. Benavente, Josefina M. Bentancor, Daniel A. Bettendorff, Juana Weisberg de Bryf, Vicente Campisi, Enrique Chefer, Marta Josefina Devesa, Bernardo C. Devitt, Salomón Ganim, Julio D. García González, Ramón Mario Guillotte, José Hernández, María M. Janardo de Teraci, Anselmo Germán Jara, Miguel Angel López, Eduardo Méndez, Angel Neira, Paulino Valentín Orlando, Miguel A. O'Rourke, Carlos Orsatti, Ricardo José Otero, Angel Celestino Pinto, Violeta Zanzottera de Ramos, Miguel Angel Rui Díaz, Gerardo Saavedra, Santiago E. Sanguinetti, Héctor Manuel Speroni, Francisco Sullá, Oscar Félix Temporetti, Juan Carlos Tosoni, José Pedro Vitrano, William L. Wetzel y Augusta Enriqueta de Zalduondo.

30 años de servicio: Carlos Alberti, Francisco S. Arcidiaco, Antonio W. Argüello, María E. Devesa de Astete Millán, Juan C. Avila, Benigno Oscar Báez, Juan José Baldi, Victorio José Bonfiglio, Ricardo A. Bulfaro, Aurelio F. Candreva, Eduardo Carrizo, Alfredo Cayon, Luis María Conti, Amadeo Coriza, Ricardo A. De Los Hoyos, Juan Freund, Rafael I. García, Francisco Fernando Guido, María Reyes Gutiérrez Salinas, Eugenio C. Jensen, Juan Antonio Logarzo, Enrique López, Martín Maeso, Froilán Muñoz, Horacio Victoriano Nieva, Carmelo A. Parisi, José Pérez Campos, León Petrate, Juan A. Reymundo, Horacio A. Riaño, Germán Soto, Eva Y. Buscaldi de Staffora, Carlos V. Vattuone.

35 años de servicio: Alberto Zanotti, Emilio Alea, Trifón Almirón, Pedro Aznarez, Ricardo Calabrese, Víctor Manuel Sabbatella.

25 años de vinculación: Feliciano Bunde, Ismael A. Peregrino, Juan José Porto, Enrique G. Senno, Felipe Tafoni, Hugo W. Tesel, Francisco Villegas González, Archibaldo Herрман Ríos.

30 años de vinculación: Juan C. Anastacio, Ramón Camisay, José Caramelli, Victorio Corizzo, Cipriano Ereñu, Mario F. Ferrer, Manuel Lorenzo Eduardo Míguez, Agustín Sanz y Manuel Vázquez.



El gerente general del Automóvil Club Argentino, señor Domingo M. Armendáriz, pronunció un discurso en nombre de los agasajados que recibieron distinciones.



El presidente de la Entidad hace entrega de la medalla de oro al gerente general, señor Domingo M. Armendáriz, quien cumplió 25 años de colaboración con el Automóvil Club Argentino, en presencia de la Sra. Juana M. Trovato de Armendáriz.

35 años de vinculación: Humberto Coriza.

Personal y concesionarios del interior que fueron homenajeados en su lugar de actuación:

20 años de servicio: Felipe V. Criado y Misael A. Palacios.

25 años de servicio: Horacio R. Aragón, Salvador N. Caicía, José Domingo Casal, Pedro V. Corbela, Candelario Coria, María del C. Laborde de Fessia, José Antonio Gasparri, Alberto E. Ledesma, Juan Francisco Maidana, Roberto Mardones, Alfredo Montero, Tomás Regino Páez, Hilarrio Stoll, Alfredo Theyler.

30 años de servicio: Pedro S. Ferrer, Clemente Guchea, Miguel Angel Lazzaro y Juan Pedro Reyes.

35 años de servicio: Manuel Palomares.

20 años de vinculación: Modesto Marcial Vega, Jesús María Moreno, Arnaldo Joaquín Barrionuevo y Juan Pez.

25 años de vinculación: José María Acosta, Jorge Albarracín, Francisco A. Amena, Juan A. Balbo, Roberto Manuel Bianchi, Marcelino Cáceres, Favio Carletti, Roberto García, Flores T. Gentile, Héctor A. Goggi, Rufino Obdulio López, Miguel Tiburcio Palferro, Renato S. Pettiti, Benito J. Pogonza, Esteban San Martín, Ambrosio Spíndola, Francisco Toro, Guillermo Valerio y Alberto Vittone.

30 años de vinculación: Juan Bertona, Gastón Casadei, Pedro Gaggero, Alberto Enrique González, Eduardo Pierini, José V. Vega, Juan Villandell, Raúl A. Vivas y Pascual De Lise.

MAS DE 115.000 NUEVOS SOCIOS INGRESARON ENTRE ENERO Y JULIO

TUVO EXTRAORDINARIO EXITO LA ULTIMA CAMPAÑA DE PROMOCION

LA campaña de promoción realizada por el Automóvil Club Argentino entre el 11 de junio y el 31 de julio, arrojó un resultado que puso de manifiesto, una vez más, el creciente interés de los automovilistas por sumarse a la nómina societaria de nuestra Entidad. En dicho período, aproximadamente 50.000 personas presentaron sus solicitudes de inscripción como socios.

Es oportuno recordar que —tal como lo informamos en la edición de AUTOCLUB correspondiente al bimestre enero-febrero de 1971— en la conscripción efectuada en el mes de enero se incorporaron a la Institución 65.000 personas que, con las ingresadas en los meses intermedios, hacen un total de más de 115.000 nuevos asociados en lo que va del año. Es una cifra altamente significativa en la evolución institucional, pues al mismo tiempo que implica un reconocimiento masivo de la intensa labor realizada para dotar de más y mejores servicios a los automovilistas y turistas de todas las regiones de nuestro territorio, constituye, también, un estímulo valioso para multiplicar esos esfuerzos y acelerar la ejecución de planes cada vez más amplios y ambiciosos en beneficio de nuestros 562.000 asociados.

Así, con el apoyo de quienes integran sus filas, el Automóvil Club Argentino está respondiendo con realizaciones a las exigencias del futuro, y seguirá contribuyendo, con su acción decidida, al progreso del país.

EN FECHA PROXIMA SE REALIZARA EL SORTEO DE AUTOMOVILES FIAT 128

En fecha próxima se efectuarán los sorteos de los automóviles con que la Entidad premiará la participación de sus socios, representantes, empleados con relación de dependencia, concesionarios de servicios y su personal. Se sorteará, asimismo, una unidad entre las casas comerciales que efectúan

ACLARACION SOBRE UN TITULO EN ESTA EDICION

En la página 37 de la presente edición se ha deslizado un error en el título de la nota: donde dice Bulogne debería decir, obviamente, Boulogne. La falla, debida a inconvenientes en el proceso de fotocomposición, no pudo ser subsanada oportunamente por razones técnicas.

descuentos a socios, estaciones adheridas y los garajistas que habitualmente prestan su colaboración, que facilitaron la adhesión de nuevos asociados mediante la transferencia de los Valores de Colaboración y Participación.

En estos sorteos, que serán fiscalizados por escribano público nacional, se incluirán todos los valores utiliza-

dos por los nuevos socios para pagar la cuota de ingreso.

Se aclara, como ya se ha informado al iniciarse esta promoción, que cualquiera sea la cantidad de socios que haya presentado una misma persona, ésta sólo tendrá derecho a un automóvil, aún cuando fuera favorecida en los sorteos más de una vez.

LA ASAMBLEA GENERAL DE LA A.I.T.

TAL como lo anticipamos en el número anterior de AUTOCLUB, publicamos a continuación un informe sobre lo tratado en la Asamblea General de la A.I.T. (Alianza Internacional de Turismo), que agrupa 136 asociaciones, reunida este año en Lausana, Suiza, a la que asistió el doctor César C. Carman en su carácter de presidente del Automóvil Club Argentino y de la FITAC (Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes). Acompañó al titular del A.C.A. el asesor de Relaciones Internacionales, señor José D. C. Rucci.

El proyecto del Automóvil Club de Chile en el sentido de lograr que la A.I.T., como fundadora de la O.T.A. —Organización Mundial de Turismo y del Automóvil—, juntamente con la F.I.A. —Federación Internacional del Automóvil—, apoyara una modificación de los estatutos de la O.T.A. para permitir el ingreso de la FITAC a ese organismo mundial como ente regional continental, no fue considerado por la Asamblea.

Ello se debió a que el delegado de la Institución del vecino país expresó, ante la asamblea, que consideraba que "no era el momento de pronunciarse sobre su proposición, consecuente con el espíritu de unión y en conocimiento de la nueva política acordada por la A.I.T., de ampliar su radio de acción a todos los continentes, lo que constituye la esencia del proyecto". "Pero sí —agregó— solicitamos que los fundamentos de nuestra ponencia queden en la mente de cada uno de los presentes, y que observemos con fe y optimismo la nueva política de la A.I.T., que seguramente considerará la representación adecuada que le corresponde a nuestro Continente, dejando que sea el futuro el que determine si el camino escogido es el que llena todas nuestras aspiraciones de unión y progreso de nuestras instituciones."

EL TRANSPORTE AEREO Y EL TURISMO

El tema "Consecuencia del desarrollo del transporte aéreo sobre el movimiento turístico" fue estudiado por un comité que presidió el señor Eric Legrand, quien hizo un minucioso análisis de la gravitación del transporte aéreo en el turismo, los problemas que originan las continuas mejoras técnicas, los problemas que trae aparejado en la hotelería y otros servicios auxiliares.

Entre las conclusiones a que se arribó consignamos las siguientes: "El desarrollo del tráfico aéreo provoca una disminución de precios. Sobre el Atlántico Norte, en 4 años se produjo una rebaja en la tarifa mínima de los pasajeros (—35 a —60 %).

Los aeropuertos construidos hace 10 años resultan ya muy pequeños (es el caso de Orly, Francia).

Acerca del "Medio ambiente en relación al recreo y al turismo", la Asamblea de la A.I.T. "considera que por la importancia del turismo como fenómeno social, debe contribuir a la Conferencia sobre el Medio Ambiente, proponiendo temas que reflejen las opiniones de los turistas en general y de los automovilistas en particular".

La A.I.T. y sus asociaciones se han propuesto el objetivo de conservar el medio ambiente (naturaleza, paisajes, monumentos culturales), y a este efecto ofrecen su cooperación para realizar las siguientes proposiciones: a) Una mayor cantidad de regiones donde se pueda practicar el turismo al aire libre; b) Un medio ambiente atractivo, interesante y saludable; c) El mantenimiento de dicho medio exige una conservación y administración cuidadosa de los valores culturales, históricos, naturales y científicos existentes; d) Tender hacia una diversidad óptima del medio ambiente y otorgar prioridad a los valores insustituibles; e) Desarrollo de la motorización y las numerosas rutas de acceso a los lugares de recreo, lo cual incrementa la importancia del turismo.

En el rubro "Naturaleza y paisaje" insistió en la adopción de medidas de protección respecto de la "contaminación del agua, del aire y de la tierra".

Acordó también medidas de planificación para determinar paisajes atractivos y su protección; conservar la flora y la fauna en los andenes laterales de las carreteras; construcción de instalaciones sanitarias al borde de éstas; tomar disposiciones imperativas sobre la conservación de monumentos históricos, así como de protección, conservación y restauración de las partes de las ciudades o aldeas que forman un conjunto armónico e histórico.

Se discutieron también problemas específicos de las comisiones de "Campamentos y casas rodantes", "Turismo náutico", "Cicloturismo o turismo en bicicleta" y "Turismo pedestre".



Durante el acto aparecen de izquierda a derecha: el doctor Ricardo E. Aráoz, el presidente del A.C.A., el doctor Bernardo López Sanabria y el doctor Belisario Moreno Hueyo.

ACTO DE HOMENAJE AL GENERAL GÜEMES

EL Automóvil Club Argentino con el propósito de honrar al general Martín Miguel de Güemes en el sesquicentenario de su muerte, invitó al distinguido historiador y publicista salteño, doctor Bernardo A. López Sanabria para que evocara al heroico Jefe de la Guerra Gaucha.

La reunión contó con una calificada y numerosa concurrencia que colmó la capacidad del Salón de Actos de la Entidad.

El orador —presidente del Instituto Güemes y vicepresidente de la Comisión Nacional de Homenaje al prócer— fue presentado por el titular de la Comisión Asesora de Actividades Culturales del A.C.A., doctor Belisario Moreno Hueyo.

PALABRAS DE PRESENTACION

En su discurso de presentación del doctor López Sanabria, el doctor Moreno Hueyo, entre otros conceptos expresó:

"Hoy honra nuestra tribuna el prestigioso conferenciante, Dr. Bernardo López Sanabria, quien disertará sobre el tema "Trayectoria del Héroe del Norte", en un acto en que el Automóvil Club Argentino rinde homenaje al general Martín Miguel de Güemes, en el sesquicentenario de su muerte.

"Su evocación está a cargo de nuestro conferenciante, que la desarrollará brillantemente, como así lo aseguran su condición de salteño, historiador de vasta cultura y elocuente orador.

"Es vicepresidente de la Comisión Nacional de Homenaje al Sesquicentenario de la muerte del general Güemes y Presidente del 'Instituto de Estudios Históricos Güemes y Norte Argentino', cargo para el que se le ha reelegido reiteradamente desde 1947.

"A principios de 1956, en mi carácter de subsecretario de Educación entonces, tuve el alto honor de ponerlo en posesión del cargo de Interventor del Museo Domingo Faustino Sarmiento. Como tal y en ese mismo año, tomé posesión, en nombre del Gobierno Nacional, de la casa donde murió Sarmiento en Asunción del Paraguay.

"En 1956 se le designa Director del mismo museo, cargo que sigue desempeñando. El edificio donde éste se encuentra, es doblemente evocable, no solamente por el acervo que contiene del ilustre sanjuanino, sino también porque en él sesionó el Congreso Nacional que en 1880, durante la presidencia de Nicolás Avellaneda, federalizó la Ciudad de Buenos Aires como Capital de la República Argentina.

"En su carácter de museólogo de reconocido prestigio, el doctor López Sanabria ha hecho de la institución a su cargo un centro histórico del más alto valor moral, donde se mantienen permanentemente vivos, con jerarquía histórico-didáctica, las enseñanzas del insigne educador Domingo Faustino Sarmiento y el recuerdo de aquella memorable sesión del Congreso Nacional."

Finalmente expresó: "Es ésta una ajustada síntesis de la proficua actuación de este buen amigo, a quien queremos y respetamos.

"Ahora tengo el honor de concederle la palabra, para que nos haga escuchar su interesante conferencia."

DEL DOCTOR LOPEZ SANABRIA

El doctor López Sanabria, tras agradecer las expresiones del doctor Moreno Hueyo, inició su disertación en los siguientes términos:

"Tengo el honor de ocupar la tribuna de esta prestigiosa y gran Institución, donde por mandato del destino, se juntan dos especiales circunstancias: la del nombre que lleva, Automóvil Club Argentino, y la del lugar de su sede central, Avda. del Libertador General San Martín.

"Tal vez por eso, cuando los motores de los coches de sus socios resuenan en las quebradas y cuevas del norte por donde anduvo Güemes, al contestar las montañas ese trepidar hecho eco, retumba ello allí, como el aplauso de esta Institución, para el gran colaborador del Padre de la Patria, para el invicto Güemes, cuyo Sesquicentenario de su gloriosa muerte, recordamos este año.

"Como vicepresidente de la Comisión Nacional de Homenaje, hablo desde esta Institución a todos los argentinos, invitándolos a inclinarse ante esta figura de primera magnitud, en el ce-

nit de la emancipación americana. Luego el disertante expresó: Bien dijo el vencedor de Maipú: 'Los hombres juzgan a sus contemporáneos según sus intereses, sólo la posteridad hace justicia'.

"A siglo y medio de su muerte, hoy la posteridad, erigida en supremo tribunal de la historia, viene a cumplir aquella augusta sentencia.

"A exponer con criterio objetivo, imparcial, documentado y sintético, la acción del paladín, que supo frenar al triunfante y orgulloso invasor.

"Venimos a evocar a quien cuidó la espalda al Ejército de los Andes, en cumplimiento de cuya consigna cayó tiñendo con su sangre el mojón infranqueable de nuestro linde nacional.

UN PREDESTINADO

"Este predestinado para el renombre, para la fama temprana —agregó después—, llamado para la celebridad mañanera, nació en Saita el 7 de febrero de 1785.

"Arrullaron su cuna coloniales campanas, destinadas a repicar por sus triunfos. Soldado por vocación, guerrero por herencia. A los catorce años, ya cadete del Regimiento Fijo de guarnición en esa provincia, recorre esos valles, cumbres, quebradas, futuros escenarios de sus acciones gloriosas, futuros testigos de sus cargas temerarias. Traslada a la unidad a Buenos Aires, en 1806, lucha contra el invasor inglés y en gesto sin paralelo, al frente de centauros, aborda un barco enemigo. Liniers, admirado, la misma tarde de la victoria asciéndolo a Teniente. Tenía 21 años. Era ya una esperanza cargada de laureles, en la edad en que se es una promesa, él era ya una consagrada realidad. Así entra en nuestros anales, este futuro General del Ejército Argentino."

JEFE DE VANGUARDIA

"Llegado Balcarce, nombrado Jefe de la Vanguardia —dijo el orador—. Ocupa Tarija. Organiza allí una fuerte división de caballería, interviniendo con ella en la batalla de Suipacha, donde, afirman los historiadores tarijeños Luis Paz y Bernardo Trigo y los salteños Frias, Cornejo y Soldá, y en esta Capital, Manuel Alba, fue la carga de sus escuadrones la que obtuvo el triunfo, levantando en lanzas gauchas, el primer laurel que circundó al escudo de la República.

"Aquí dieron término sus prosperidades dentro del Ejército Expedicionario, afirma el historiador Frias: 'El celo, la envidia, mordieron el corazón de sus jefes'. En el parte de la victoria de Suipacha se silenció su acción, se calló su nombre.

"En 1812, se comete el

error de trasladarlo a las fuerzas sitiadoras de Montevideo. Las derrotas de Vilcapugio y Ayohúma, traen a San Martín como Jefe del Ejército del Norte. Güemes preséntase ante él. Este valora su capacidad y tal vez presintiendo su alto destino, incorporalo al grupo de oficiales que lleva a Tucumán. En su compañía recorre aquellas serranías y costas del río Pasaje. Allí aprecia el conocimiento, patriotismo y decisión del joven oficial, designándolo Jefe de Vanguardia.

"El destino había hecho que se encuentren los dos soldados futuros puntales de la emancipación de su tierra."

El doctor López Sanabria puso de relieve, a continuación, con una detallada referencia de las actitudes adoptadas en diversas circunstancias por el general Güemes, el patriotismo, el desinterés y el heroísmo del Jefe Norteño. Así como también la alta estima en que lo tuvieron sus contemporáneos.

LA MUERTE DEL HEROE

En la parte final de su conferencia, el orador refirió la muerte del general Martín Miguel de Güemes con las siguientes palabras:

"Una tarde, hasta el campamento del Chamental, donde se encontraba el héroe con su ejército, presentós un enviado manifestando que Macacha, la hermana del General, requería urgentemente su presencia en la ciudad.

"Vanos son los argumentos de sus coroneles para que desistiera del viaje, pues temían una traición. Tampoco aceptó que lo acompañase un regimiento completo, con sólo una escolta al mando del teniente Yanzi, compuesta por cincuenta hombres, llegó el 7 de junio al anochecer a la casa de su herma-

na. De inmediato ambas esquinaz fueron copadas por la infantería española. En su léxico no estaba la palabra rendición. Cargó al frente de sus soldados contra quienes le cerraban el paso. Tabletea la fusilería, brillan los sables desnudos y una bala alcanzó al cóndor en pleno vuelo, que plegó sus alas para ir a morir diez días después en su campamento del Chamental.

"La patria acababa de perder a uno de sus más bizarros y esforzados hijos. San Martín, la última esperanza para completar sus planes libertarios y los destinos de América, cambiaron de rumbo. Sin la muerte de Güemes no hubiera habido necesidad de conferenciar en Guayaquil.

"Aquellas descargas conmovieron a Salta. Mezcla de pena y de ira, palpó en el corazón de su pueblo.

"El coronel Vidt, cumpliendo la postrer orden de su Jefe, reagrupó las divisiones y marchó sobre la ciudad. Los gauchos de mirada fiera y brazo fuerte, llevando en las puntas de sus lanzas el destello del incendio de Mayo, cayeron sobre el invasor, destrozándolo.

"El astro que en el norte iluminó el alba de la Emancipación, alumbrada ahora desde la inmortalidad, la última batalla, aseguradora de nuestra Independencia Nacional.

"Güemes había muerto, pero quedaba para siempre delimitada por su espada, la frontera norte de nuestra patria.

"La luz de su vida se había extinguido, pero otra quedaba para siempre encendida. La del jaro que él prendiera para iluminar a su pueblo los caminos de la soberanía, de la democracia y de la libertad. Ella quedaría para siempre en el corazón de sus conciudadanos y para eterno recuerdo de la posteridad."

EL NIÑO Y LA TELEVISION

Importantes Aspectos Recreativos y Culturales se Estudiarán en un Congreso de la Especialidad

ENTRE los medios de comunicación de masas, la televisión ocupa en la actualidad un lugar preponderante. De ahí la necesidad de cuidar la vinculación de ese medio con el mundo educativo y recreativo de la niñez. Tan trascendente problema será estudiado por el Noveno Congreso Argentino "El Niño y la Televisión", que se realizará en los salones del Teatro Municipal General San Martín desde el 30 de octubre al 1º de este año, con el auspicio de A.I.E.R.I., entidad vinculada con la UNESCO, del Instituto Interamericano del Niño (O.E.A.), de diversos organismos del Estado y entidades culturales y de bien público. El A.C.A. participará del Congreso con la presentación de una ponencia.

EL TEMARIO DE LA ASAMBLEA

Dos comisiones se aborarán a la discusión de los temas del Congreso. La Comisión I estudiará los siguientes aspectos: a) Televisión Educativa. Presente y Futuro; b) Función de la TV en la formación de niños y jóvenes. El lenguaje en la TV; c) Medios de comunicación social. Lo positivo y lo negativo en los medios que llegan a la infancia y a la juventud. Por su parte, la Comisión II, se dedicará a otros temas de igual interés:

a) Tiempo libre y actividades recreacionales; b) Canalización de la recreación infanto-juvenil; c) La publicidad, los niños y los jóvenes.

Se realizará, asimismo, una muestra internacional de la expresión creadora de niños de 4 a 14 años. La Comisión Ejecutiva Permanente del Congreso tiene su sede en la calle Azcuénaga 1541, piso 3º, departamento 12. Allí se recibirán, hasta el 30 de setiembre, los trabajos que se presenten, que deberán estar redactados en papel oficio, a doble espacio, en original y dos copias.

LA COMISION EJECUTIVA

Integran la Comisión Ejecutiva Permanente del Noveno Congreso el Sr. Oscar Nicolás Schiariti, presidente; el Sr. Alberto A. Roveda, vicepresidente 1º; el Sr. Francisco A. Rizzuto, vicepresidente 2º, y la señora Beatriz D'Amico de Rebossio, secretaria general.

Para el cumplimiento del temario de la Asamblea, la Comisión designará especialistas para la preparación de trabajos de base que, en lo posible, finalizarán concretando conclusiones o recomendaciones.

Se exhibirán películas y se organizarán exposiciones vinculadas con la temática del Congreso, sintetizando así la experiencia internacional en la materia.

**COLABORE
CON SU CLUB**



**CARGUE
NAFTA
EN SUS
DEPENDENCIAS**

El expendio de nafta, habilitado las 24 horas del día en todas las dependencias del país, aún en aquellas ubicadas en zonas de explotación antieconómica o de fomento turístico, requiere un gran esfuerzo económico de la Institución que disminuye las posibilidades de ampliación de otros servicios igualmente importantes.

Esto lógicamente debería ser compensado por una mayor venta.

Es por ello que si no lo hace habitualmente, lo invitamos a que comience a cargar un mínimo de 100 litros mensuales, para facilitar en parte el permanente desarrollo de la red servicial.

EL CICLO DE ACTIVIDADES CULTURALES DE 1971



De izquierda a derecha: el presidente del A.C.A.; el embajador de Alemania, doctor Luitpold Werz, en momentos en que pronuncia su conferencia y el titular de la Comisión Permanente de Actividades Culturales, Dr. Belisario Moreno Hueyo.



El capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli, hace entrega de una plaqueta al capitán de corbeta Máximo E. Rivero Kelly, como homenaje del A.C.A. al yate "Fortuna".

DISTINGUIDAS personalidades fueron invitadas por la Comisión Asesora de Actividades Culturales de la Entidad para la prosecución de las reuniones que realiza periódicamente en su salón de actos de la sede social.

El embajador de Alemania, doctor Luitpold Werz, disertó sobre el tema "Argentina y Alemania". El orador fue presentado por el titular de la Comisión organizadora, doctor Belisario Moreno Hueyo, quien, entre otros conceptos, expresó: "El embajador Luitpold Werz es un distinguidísimo caballero que se destaca por su inteligencia y fina cultura. Tiene una brillante foja de actuación al servicio del país. Estudió jurisprudencia en las Universidades de Ginebra, Berlín y Munich, graduándose de doctor en esa disciplina en 1932". Mencionó a continuación los destinos diplomáticos en que el doctor Werz sirvió a su país y cedió la tribuna al embajador de Alemania quien desarrolló una interesante exposición sobre el tema mencionado.

Antes de la conferencia se proyectaron tres películas: "Espejo de Alemania", noticiero sobre la actualidad alemana; "Presentación de una ciudad", dedicada a Munich, donde se efectuarán los juegos olímpicos de 1972 y "Alas de la amistad", film documental que se exhibió como homenaje al aviador alemán Günther Plüschow y su acompañante Ernst Dreblow, fallecidos trágicamente a orillas del Lago Argentino hace 40 años. Asistió a la disertación del diplomático alemán una calificada y numerosa concurrencia.

En otra reunión que, como la anterior, alcanzó un gran éxito de público y que fue elogiosamente comentada, ocupó el estrado del Automóvil Club Argentino, el embajador de la República del Perú, doctor Gonzalo Fernández Puyó, quien disertó sobre "Una imagen del Perú". Parte de esa conferencia se publica en este mismo número.

También en esta ocasión presentó al orador el doctor Belisario Moreno Hueyo y se exhibieron películas sobre diversos aspectos del país hermano.

En esta edición informamos también sobre un acto organizado por la Comisión Asesora Permanente de Actividades Culturales, durante el cual el capitán de corbeta Máximo Rivero Kelly disertó sobre "La trayectoria del yate A.R.A. Fortuna de la Escuela Naval Militar", conferencia que también se incluye en esta entrega de AUTOCLUB.

Entre otras reuniones que tiene programadas la comisión que preside el doctor Belisario Moreno Hueyo, figura la actuación de la Orquesta de Música Argentina y de Cámara "Juan de Dios Filiberto", con la dirección del maestro José Rosa.



DONACION DE UNA BANDERA

EL Automóvil Club Argentino donó a la escuela nacional Nº 18 ubicada en Los Chorrillos, departamento de Humahuaca, provincia de Jujuy, una bandera de ceremonias con asta y banda.

Hizo entrega de la misma, en representación de la Entidad, el presidente de la filial Jujuy, señor Pedro Mario Campos (foto).

LOS "JUEVES TURISTICOS ACA" CONTINUAN CON SINGULAR BRILLO



De pie, en momentos en que pronuncia su conferencia, el director general de Difusión y Turismo de Misiones, señor Miguel Orfila. Sentados, de izq. a der.: el vicepresidente 1º de la Entidad, señor Federico Lajud; el presidente del A.C.A. y el titular de la Comisión de Turismo de la Institución, doctor Luis Petraglia.



El señor Theo Baader, momentos antes de iniciar su relato de "Un viaje de un extremo al otro de América en casa rodante", es presentado por el Dr. Luis Petraglia.

CON singular éxito siguieron realizándose las reuniones del ciclo "Jueves Turísticos A.C.A.", que organiza la Comisión Asesora de Turismo que preside el doctor Luis Petraglia.

Se efectuaron, como es habitual, en el salón de actos de la Institución y contaron con mucho público que asistió atraído por la jerarquía de los oradores y el interés de los temas tratados.

Prosiguiendo la serie de disertaciones a que hicimos referencia en la edición precedente de AUTOCLUB, el Director General de Difusión y Turismo de Misiones, señor Miguel Orfila, disertó sobre el tema: "Misiones turística y su folklore". Previamente, se proyectó un film documental sobre Thailandia.

La reunión fue amenizada por el conjunto artístico "Los Tareferos", la Orquesta Folklórica de Misiones y por varios cantantes que interpretaron hermosas canciones litoraleñas.

En la reunión siguiente, luego de exhibirse una película sobre motivos turísticos de la Argentina, el señor Theo Baader relató la segunda parte de su "Viaje de un extremo al otro de América en casa rodante". Esta conferencia también fue ilustrada con proyección de diapositivas.

En otro acto de la misma serie, el señor Carlos J. Furbatto, que ya ha demostrado en anteriores reuniones organizadas por la Entidad la amabilidad de su palabra y su fuerte poder evocativo, desarrolló el tema "Elegía para un pueblo viejo". En este caso colaboró, con proyección de diapositivas e ilustraciones sonoras por cinta magnética, el señor Moisés Calisar.

El jueves 5 de agosto, luego de la proyección de filmes turísticos de Suecia, el señor Alberto Astuti disertó sobre "Chubut... en lo desconocido", con diapositivas; el señor Rubén A. Cravero habló en otra reunión sobre: "Bajo Egipto. Viaje por una cultura".

En todos los casos los oradores fueron presentados por el titular de la Comisión Asesora de Turismo, doctor Luis Petraglia y previamente se proyectan filmes turísticos de diversos países.

El doctor Fernando Arturo Bidabehere, se referirá el jueves 2 de setiembre, a "Viaje a Sud Africa" y el señor Rafael Blanco, director de la Oficina Nacional de Turismo de España, desarrollará el jueves 16 del mismo mes el tema: "Madrid y alrededores y el Museo del Prado".

ESCUELA DE MECANICA

LA Escuela de Mecánica y Capacitación, que funcionaba en Vélez Sársfield 850, se ha trasladado a la Estación Once, tercer piso y entrepiso, hasta tanto se habiliten las nuevas instalaciones previstas.

FALLECIMIENTO DEL POETA CONRADO NALE ROXLO

HA fallecido Conrado Nalé Roxlo, ilustre escritor argentino y antiguo colaborador de AUTOCLUB.

Poeta, cuentista, dramaturgo, humorista, su primer libro: "El Grillo" —saludado alborozadamente por Leopoldo Lugones— mostró la claridad de su talento y puso de relieve también, su amor a la belleza, su don de "canto", la limpidez de su sentimiento.

Fue, sin duda, un poeta sentimental, como lo insinuó Lugones, pero —valga la perfrasis— "¿quién que es no es sentimental?" Lo que importa es no caer en sentimentalismos y en ese pecado jamás incurrió.

Quienes consideran a la poesía como un alto sueño del espíritu humano bien pueden hoy, ante la muerte de uno de sus cultores más preclaros, afirmar con sus propias palabras: "Se nos ha muerto un sueño".

La revista AUTOCLUB, cuyas páginas honró el autor de "Claro desvelo" con sus colaboraciones, rinde este homenaje a su memoria.

ESTACION EN GOYA



En la sala de sesiones de la sede central del Automóvil Club Argentino se efectuó la firma del convenio para la construcción de una estación de servicio de la Entidad en la ciudad de Goya, Corrientes, en un terreno cedido por la municipalidad local; está ubicado en la manzana circundada por las calles Rolón, Angel Soto, Nueve de Julio y Agustín P. Justo. Estuvieron presentes en el acto el intendente de Goya, señor Antonio R. Villarreal, el secretario de gobierno de esa comuna, señor Ricardo E. Vasco; el presidente del Automóvil Club Argentino; el secretario, ingeniero Abel M. Lissarague; el prosecretario, escribano Enrique F. Ghezzi y el inspector general de la Entidad, señor Rafael Crelier.

CON EL DIRECTOR

EL señor Miguel Orfila, ex vicepresidente del Banco de Misiones y ex intendente municipal de Posadas, es actualmente director general de Difusión y Turismo de la provincia de Misiones.

Invitado por la Comisión Asesora de Turismo del Automóvil Club Argentino, que preside el doctor Luis Petraglia, vino a esta Capital para disertar en el salón de actos de la Entidad, sobre el tema: "Misiones turística y su folklore".

Antes de su regreso a la provincia donde reside desde hace 25 años, el señor Orfila dialogó con AUTOCLUB sobre sus actividades.

"Misiones —comenzó diciendo el señor Orfila— se encuentra en este momento viviendo el «gran despegue» del Turismo y esto se debe a su integración con el resto del país por medio de la cinta asfáltica.

"Ahora, Buenos Aires y Posadas están unidas por un camino totalmente asfaltado. Y sólo faltan cien kilómetros para que la ruta asfaltada llegue hasta las cataratas del Iguazú.

"El obstáculo que durante tantos años fuera considerado insalvable: la zona de los ríos Piray Mini y Piray Guazú, que era la más susceptible de cortes, ha sido superado definitivamente con la construcción de dos grandes puentes. Estimamos, en consecuencia; que dentro de un año ya podremos ir desde Buenos Aires hasta las Cataratas por camino asfaltado en su totalidad.

"Misiones —agregó el señor Orfila—, es una tierra privilegiada con la cual la mano de Dios ha sido generosa."

EL CORAZON TURISTICO DE AMERICA LATINA

—¿Qué otras bellezas puede mostrar Misiones al viajero, aparte de las justamente famosas Cataratas del Iguazú?

"Me agrada que haya formulado esa pregunta. No puedo negar que me apena que siempre se identifique a Misiones con las Cataratas. Es éste un error serio. Misiones debe ser mirada y apreciada no sólo por las Cataratas sino por todas las bellezas que encierra.

"Tenemos la convicción de que Misiones, cumplidos los planes viales en ejecución, que la unirán por rutas asfaltadas con el Brasil, Paraguay y el resto del país, será reconocida como «El corazón turístico de América Latina» —dijo seguidamente.

"Deben recordarse las posibilidades deportivas de Misiones: entre las cuales debo mencionar, en primer término, a la Fiesta del Dorado, como las artísticas y culturales. Por ejemplo, el Festival del Folklore de Misiones, que se realiza anualmente a fines de noviembre y principios de diciembre desde hace 8 años; la Fiesta del Día del Estudiante, que se efectúa el 21 de setiembre y que ha alcanzado una gran proyección."

LA PESCA DEL DORADO

El Campeonato Nacional de Pesca del Dorado, competencia que se realizará por XXª vez consecutiva y que este año tendrá por primera vez, como



INFORMESE*

SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

SEGURO DE AUTOMOTORES

POLIZA

1

- ROBO O HURTO
- DESTRUCCION TOTAL
- INCENDIO TOTAL O PARCIAL
- INDEMNIZACION POR MUERTE DEL SOCIO, ACOMPAÑANTES Y/O CONDUCTOR AUTORIZADO (GRATIS)
- RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS - POR DAÑOS A PERSONAS Y/O COSAS (SIN LIMITE)
- COBERTURA EN TODOS LOS PAISES SUDAMERICANOS (GRATIS)

A TARIFAS Y CONDICIONES QUE BRINDAN UN POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO

***EN DEPENDENCIAS Y REPRESENTACIONES DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO EN TODO EL PAIS**

A 395

GENERAL DE DIFUSION Y TURISMO DE MISIONES



escenario a Misiones, es organizado por la CAPYL (Confederación Argentina de Pesca y Lanzamiento). Se efectuará en una cancha de 27 kilómetros sobre el río Paraná, frente a las instalaciones del Club Pirá Pitá. A este respecto el señor Orfila dijo:

"Para dar una idea de las medidas de previsión que se están adoptando, informaré que se están ejecutando obras para instalar un camping con capacidad para 500 carpas, con juegos infantiles y zonas de exposiciones."

Luego el señor Orfila se refirió al Campeonato Nacional de Pesca del Dorado, en los siguientes términos: *"Mercede un capítulo aparte la Fiesta Nacional del Dorado, certamen que este año, por primera vez, se realizará en Misiones."*

"Como es sabido —agregó nuestro visitante— esa fiesta se realizaba alternativamente en Corrientes y el Chaco, siempre a la altura de Paso de la Patria, salvo el año último, que se efectuó en la isla del Cerrito."

"Este acontecimiento deportivo se cumplirá en el Paraná, en una cancha cercana a Posadas, donde se han construido las instalaciones necesarias."

LAS FECHAS DEL CAMPEONATO

La Federación Misionera de Pesca y Lanzamiento ha fijado las fechas en que se desarrollará el campeonato.

Se disputará el 9 de octubre próximo. El 10 el de los clubes; el 11, el Internacional Abierto; el 12 el Nacional Abierto de Lanzamiento en Distancia Pura; el 13 el Campeonato Libre para Turistas y el 14 el Concurso Libre de Pesca del Dorado en la isla Pindóí.

Por último, el 16 y 17 se realizará el Campeonato Abierto para Clubes Afiliados y Turistas, en Montecarlo.

Las pruebas se realizarán de 8 a 12, con excepción de la Libre para Turistas, que se hará de 9 a 13 y la de la isla Pindóí, que se efectuará de 8 a 18 horas.

INSCRIPCIONES Y PAGO DE DERECHOS

Las inscripciones de las Federaciones se recibirán hasta el 8 de octubre a las 21, y el derecho de inscripción será de 20 pesos por federación y un adicional de 5 pesos ley por pescador. Los clubes se podrán inscribir hasta el 9 de octubre a las 21 horas.

VENTA DE NAFTA EN INGENIERO MASCHWITZ

SE ha habilitado nuevamente el expendio de nafta en la estación de Ing. Maschwitz. Hasta tanto se construyan las nuevas instalaciones, la dependencia aludida atenderá el expendio de combustibles y el servicio de auxilio mecánico, que no quedó interrumpido como consecuencia de la demolición del edificio.



INFORMESE*

SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS

SEGURO DE AUTOMOTORES CONTRA TODO RIESGO

POLIZA

2

- ROBO O HURTO
- INCENDIO
- ACCIDENTES
- INDEMNIZACION POR MUERTE DEL SOCIO, ACOMPAÑANTES Y/O CONDUCTOR AUTORIZADO (GRATIS)
- HUELGA Y/O TUMULTO O ALBOROTO POPULAR - INUNDACION, DESBORDAMIENTO, TERREMOTO O GRANIZO
- RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS - POR DAÑOS A PERSONAS Y/O COSAS (SIN LIMITES)
- COBERTURA EN TODOS LOS PAISES SUDAMERICANOS (GRATIS)

FACILIDADES DE PAGO:

UNA CUOTA AL CONCRETAR EL SEGURO Y OTRAS 5 BIMESTRALES

FRANQUICIA:

0,75 % DEL CAPITAL ASEGURADO

A TARIFAS, CONDICIONES Y FRANQUICIA QUE BRINDAN UN POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO

*EN DEPENDENCIAS Y REPRESENTACIONES DEL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
EN TODO EL PAIS

SELECCION INTERNA PESCA DE PEJERREY LACUSTRE 1971

SE disputó en la laguna de Chascomús la última fecha de la selección interna de pejerrey que organizó la Entidad entre socios y familiares. La clasificación fue la siguiente: 1º Héctor Silva, con 15 piezas y 2,240 kg; 2º Oscar Rodríguez con 9 piezas y 1,520 kg; 3º Vicente García Bustos con 9 piezas y 1,320 kg; 4º Alicia de Ferro, con 5 piezas y 0,620 kg; 5º Gudrum de Baluzzo, con 4 piezas y 0,520 kg; 6º Juan C. Spedaletti, con 4 piezas y 0,510 kg; 7º Juan A. Baluzzo, con 3 piezas y 0,510 kg; 8º Antonio Spedaletti, con 2 piezas y 0,300 kg; 9º José Méndez, con 1 pieza y 0,180 kg y 10º Bernardo Carbonell, con 1 pieza y 0,160 kg.

Las posiciones en el ranking quedaron empatadas entre los señores Julio Felipe, con 62 puntos y Juan Carlos Spedaletti, con 62, adjudicándose el primero el campeonato por mayor peso total de piezas extraídas en todas las competiciones, quedando segundo Juan Carlos Spedaletti. El ranking final fue el siguiente: 1º Julio Felipe, con 62 puntos y peso total 3,470 kg (campeón); 2º Juan Carlos Spedaletti, con 62 puntos y un peso total de 2,990 kg (subcampeón); 3º Juan A. Baluzzo, con 56 puntos; 4º Norberto Ferro, con 49; 5º Héctor Silva, con 47; 6º Oscar Rodríguez con 45; 7º Preslav Sadoski, con 43; 8º Alicia de Ferro, con 38; 9º Ricardo Levistein, con 37 y 10º Boris Kupchik, con 36 puntos.

En un sencillo acto, que contó con la presencia del presidente de la Comisión Asesora Especial de Pesca, Sr. Lucilo del Castillo, el secretario de la Asamblea de Delegados, señor Guillermo O. Mirás y el Sr. José M. Basualdo Lebraud, integrante de la Comisión Asesora Especial de Pesca, fueron entregados los premios correspondientes a la Selección Interna.

CELEBROSE EL "DIA SEGURIDAD EN EL



LA Asociación Argentina de Carreteras realizó en los salones del Centro Argentino de Ingenieros, un acto conmemorativo del "Día de la Seguridad en el Tránsito".

En su transcurso, el ex Director de Tránsito de la ciudad de Buenos Aires, ingeniero José B. García disertó sobre "El tránsito en la ciudad de Buenos Aires" y el jefe de Investigaciones Técnico-Económicas de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Armando García Baldizzone expuso el tema: "Señalamiento vertical y demarcación horizontal en calles y caminos".

Los oradores fueron presentados por el presidente de la Asociación organiza-

dora de la reunión, ingeniero Edgardo Rambelli, quien se refirió a la destacada personalidad de ambos y dijo: "En esta celebración nuestra asociación ha resuelto llevar a cabo este acto no sólo con la finalidad informativa que todos nosotros aprovecharemos gracias a las disertaciones de los distinguidos expertos que harán uso de la palabra, sino con el propósito de establecer un punto de partida de una acción efectiva por parte de nuestra organización y también para que sirva de estímulo a las autoridades correspondientes para ahondar en la búsqueda de las soluciones al proble-

IMPORTANTE DONACION DE FORD QUINTANA

LA Comisión Directiva de la Entidad aceptó la donación de dos consultorios de primeros auxilios completos efectuada por la firma Ford Quintana S.A.C.I. para ser destinados a recreos del A.C.A.

El titular de la Institución dirigió una nota a la firma de referencia, expresándole su "sincero reconocimiento por este generoso gesto que valoramos en toda su dimensión, porque el mismo revela la alta comprensión de esa estimada firma a la obra del Automóvil Club Argentino".

AUXILIO MECANICO EN EL PRIMER SEMESTRE

ENERO

Con demora de:	
15 minutos	34.926
30 minutos	6.454
45 minutos	3.454
1 hora	2.306
1 hora 15 minutos	893
1 hora 30 minutos	530
1 hora 45 minutos	376
2 horas	233
2 horas 15 minutos	86
2 horas 30 minutos	45
2 horas 45 minutos	19
3 horas	11
Más de 3 horas	7

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	27.368
Remolques	18.504
Gomas	3.368
Total de auxilios	49.240

FEBRERO

Con demora de:	
15 minutos	32.158
30 minutos	6.130
45 minutos	3.295
1 hora	2.114
1 hora 15 minutos	593
1 hora 30 minutos	357
1 hora 45 minutos	219
2 horas	157
2 horas 15 minutos	53
2 horas 30 minutos	41
2 horas 45 minutos	18
3 horas	4

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	26.089
Remolques	16.517
Gomas	2.536
Total de auxilios	45.142

MARZO

Con demora de:	
15 minutos	38.311
30 minutos	7.595
45 minutos	3.600
1 hora	2.254
1 hora 15 minutos	513
1 hora 30 minutos	309
1 hora 45 minutos	181
2 horas	92
2 horas 15 minutos	14
2 horas 30 minutos	9
2 horas 45 minutos	1
3 horas	—
Más de 3 horas	—

RESUMEN

En concepto de:	
Mecánica	29.298
Remolques	20.338
Gomas	3.243
Total de auxilios	52.879

DE LA TRANSITO

Aparecen en el grabado el ingeniero Luis Marengo; ingeniero Mario L. Negri; el Secretario de la Asociación Argentina de Carreteras, ingeniero Carlos Priante; ingeniero José B. García; el Director General de Tránsito y Obras Viales de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, ingeniero Néstor Zanardo; el ex Subsecretario de Obras Públicas de la Nación, ingeniero Osvaldo M. Fernández. De pie en un momento de su discurso, el Presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, ingeniero Esgardo Rambelli.

ma del tránsito urbano que padecemos".

Entre otros conceptos, el ingeniero García afirmó que "se hace necesaria una acción educativa y preventiva permanente y continua" y que "se debe contar con una policía de tránsito con agentes que posean mentes especialmente entrenadas en esta disciplina".

Dijo también que "la ciudad de Buenos Aires no resolverá sus problemas de circulación si no se los encara en una escala regional, que abarque la región del área metropolitana. Se hace necesario conocer la situación actual de cada municipio

que integra la mencionada región —agregó— y elaborar, sobre la base de los destinos y usos del suelo y la composición socio-económica de la población previstas para el área metropolitana, un proyecto de infraestructura vial y de transportes a escala regional, ya que los límites geográficos de nuestra ciudad lo son meramente a los fines administrativos, y los problemas de circulación que en ella se producen son problemas comunes que se crean en toda el área de la mencionada Región Metropolitana".

También disertó el ingeniero Armando García Balduino, quien desarrolló el tema consignado más arriba.

Dijo, al respecto, que "dentro de las disciplinas que se ocupan de la materia, es actualmente la ingeniería de tránsito la que posee las herramientas necesarias para resolver los problemas que se han suscitado y que crea las bases para lograr su sistema vial realmente acorde con las necesidades futuras".

Agregó, "que entre los resortes que deben ponerse en juego para lograr un buen funcionamiento de una carretera o una calle urbana, ha cobrado gran significación e importancia el señalamiento de las vías y la demarcación de los pavimentos".

Tras hacer una detallada y cuidadosa descripción de los distintos tipos de señalizaciones y demarcaciones, afirmó que "tanto la una como la otra deben ser consideradas por el ingeniero de tránsito y por el ingeniero proyectista al elaborar el diseño geométrico del camino".

COMISION INTERNA DE ASUNTOS LEGALES



EFECTUO una de sus reuniones habituales la Comisión Interna Nº 1 "Asuntos Legales" de la Asamblea de Delegados de la Entidad, a la que concurrieron los señores delegados: doctores Marcelo Aranda, Héctor G. Doblaz, José Noguerol Armengol, Ernesto Vales y Luis A. Vincent Gache. Estuvieron también presentes en la reunión el secretario de la Asamblea de Delegados, señor Guillermo O. Mirás y los miembros del mismo cuerpo, señor Luis Alfredo Otonello, ingeniero Enrique Resnicovsky y doctor Miguel Angel Tollo.

EXCLUSIVAMENTE PARA PEDIDOS DE AUXILIO MECANICO: 82-6081/89 Y 82-6091/95

A efectos de contribuir a una mejor y más rápida atención, rogamos a los señores asociados utilizar los números telefónicos: 82-6081/89 y 82-6091/95 exclusivamente para pedidos de auxilio mecánico, ya que por los mismos es imposible suministrar toda otra información que no esté relacionada con el servicio.

DE 1971

SERVICIOS REALIZADOS EN CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES - PROMEDIOS Y DEMORAS

ABRIL

Con demora de:

15 minutos	37.892
30 minutos	8.347
45 minutos	4.435
1 hora	2.263
1 hora 15 minutos	602
1 hora 30 minutos	370
1 hora 45 minutos	159
2 horas	100
2 horas 15 minutos	55
2 horas 30 minutos	28
2 horas 45 minutos	12
3 horas	7
Más de 3 horas	—

RESUMEN

En concepto de:

Mecánica	31.473
Remolques	19.508
Gomas	3.289
Total de auxilios	54.270

MAYO

Con demora de:

15 minutos	38.467
30 minutos	9.746
45 minutos	5.388
1 hora	3.787
1 hora 15 minutos	1.390
1 hora 30 minutos	999
1 hora 45 minutos	569
2 horas	421
2 horas 15 minutos	219
2 horas 30 minutos	109
2 horas 45 minutos	74
3 horas	37
Más de 3 horas	41

RESUMEN

En concepto de:

Mecánica	34.816
Remolques	22.914
Gomas	3.517
Total de auxilios	61.247

JUNIO

Con demora de:

15 minutos	33.467
30 minutos	10.507
45 minutos	6.791
1 hora	4.759
1 hora 15 minutos	2.603
1 hora 30 minutos	1.929
1 hora 45 minutos	1.246
2 horas	890
2 horas 15 minutos	500
2 horas 30 minutos	340
2 horas 45 minutos	184
3 horas	107
Más de 3 horas	58

RESUMEN

En concepto de:

Mecánica	38.398
Remolques	21.581
Gomas	3.629
Total de auxilios	63.608

EL TURISMO A LAS MALVINAS

La Entidad ofrece su colaboración al Gobierno para promover las comunicaciones humanas.

CON fecha 30 de junio ppdo. el Automóvil Club Argentino dirigió una nota suscrita por su titular y el secretario, ingeniero Abel M. Lissarrague, al Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, doctor Luis M. de Pablo Pardo en la que la Entidad ofrece su colaboración al Gobierno para promover las comunicaciones humanas, especialmente las de carácter turístico, con las islas Malvinas. La nota se halla concebida en los siguientes términos:

"El Automóvil Club Argentino ha seguido con interés atento y patriótica esperanza, las negociaciones conducidas por V.E. con representantes autorizados del gobierno de S.M. Británica, tendientes a obtener un "status" satisfactorio en lo relativo a las comunicaciones de los habitantes de nuestro país en tierra firme, Tierra del Fuego y Antártida, con los residentes en las Islas Malvinas.

"Esta Institución, que aspira a legitimar con su obra y su acción permanente al servicio de la República su pretensión de constituir uno de los efectivos factores de la evolución y el progreso de la Nación, recibe como una gran victoria argentina anticipada la posibilidad, concretada mediante la gestión del Ministerio a cargo de V.E., de establecer relaciones regulares en todos los planos y especialmente en materia de turismo y transporte de personas y bienes, con las históricas islas.

"Por otra parte, con plena conciencia de los medios y valores o elementos prácticos que podríamos aportar para contribuir a la consecución de los objetivos perseguidos con las referidas gestiones, nos apresuramos a manifestar a V.E. que el Automóvil Club Argentino está dispuesto a em-

peñar sus mejores esfuerzos, dentro del campo específico; pero, asimismo, amplio de su acción, para promover y realizar las comunicaciones humanas —expresión con la que aludimos especialmente a las de tipo turístico— de nuestro pueblo con las Islas Malvinas, a cuyo efecto ponemos a disposición de ese Ministerio las dependencias y demás medios idóneos de que disponemos, junto con la experiencia técnica y funcional que poseemos en la materia, todo ello sin perjuicio, naturalmente, de las iniciativas directas que pudiesen estar a nuestro alcance para llegar a la eminente finalidad que constituye el objetivo de las negociaciones que nos inducen a hacer esta presentación.

"Confiado en que V.E. quiera interpretar el alto sentido argentino y argentinista que, en el caso como en todos los aspectos de su actividad, inspira a esta Institución, nos complace en saludar a V.E. con nuestra más distinguida consideración".

EXCLUSIVAMENTE PARA PEDIDOS DE AUXILIO MECANICO: 82-6081/89 Y 82-6091/95

A efectos de contribuir a una mejor y más rápida atención rogamos a los señores asociados utilizar los números telefónicos: 82-6081/89 y 82-6091/95 *exclusivamente para pedidos de auxilio mecánico*, ya que por los mismos no es posible suministrar informaciones que no estén específicamente relacionadas con el servicio.

SUBSIDIOS POR FALLECIMIENTO EN ACCIDENTES AUTOMOVILISTICOS

EL Automóvil Club Argentino por intermedio de su Tesorería, de acuerdo con las reglamentaciones internas, abonó durante el mes de Mayo y Junio, 32 subsidios correspondientes a fallecimientos de socios registrados en accidentes automovilísticos. Asimismo fueron rechazados otros 3 por disposiciones de las mismas reglamentaciones.

El detalle es el siguiente:

MES DE MAYO

Subsidios abonados: Señores Abraham Fridland, José Llanes, Fernando Albamonte, Abraham Belfer, Domingo Minsoni, Antonio Starópoli, Roberto J. Amoros, Vicente Scottó Lavifio, Norberto Gordon, José Luis Chiesanova, Alberto Sampedro, Julio Bitchik, Abraham Bromer.

MES DE JUNIO

Subsidios abonados: señores Florentino Domínguez, Aaron Ingberg, Rubén Miramón, Felipe Galarza, Rolando Todisco, Ordoñez Romero, F. Ricardo Rizzi, Víctor Hugo Fruttero, García Caamaño, C. A., Manuel García Morales, Ernesto Peretti, Alfredo Roksygal, Juan L. Carrasquera, José Antonio Varas, Salvador Sánchez Parera, Roberto J. Benessi, José Luis Dasquez, Ricardo Aroca Alvarez e Isaac Golman.

Estación Las Flores (S. Juan)

RECIENTEMENTE ha sido habilitada la venta de combustibles y lubricantes en la estación caminera Las Flores, de la provincia de San Juan.

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:

- A.I.E.S.T. Le tourisme de Congrès. 1970.
- Archod, A. Comptabilité hoteliere.
- Beauvoir, S. de. La vejez. 1971.
- Borges J. L. y A. Bioy Casares. Crónica de Bustos Domecq. 1967.
- Borges, J. L. y A. Bioy Casares. Dos fantasías memorables. 1971.
- Buck, P. S. Las tres hijas de M. Liang. 1970.
- Bullrich, S. Entre mis 20 y 30 años. 1970.
- Código de tránsito. Gobierno de Colombia. 1970.
- Curchod, A. Statistique.
- Chávez Paz, H. Qué es el periodismo. 1970.
- Denevi, M. Parque de diversiones. 1970.
- Ecole Hoteliere. Le service de table. 1964.

- Ferpi, J. Manual de reparación y ajuste.
- F.I.A. L'automobile et la pollution atmospherique.
- García Márquez, G. La mala hora. 1970.
- García Márquez, G. Relato de un naufrago. 1970.
- Guía informativa de Bolivia. 1970.
- Guidó, B. Escándalos y soledades. 1971.
- Loewer E. Cuisine connaissances. 1967.
- Mc Coy, H. Luces de Hollywood. 1970.
- Michelin. Mapas de Europa.
- Polanski, J. Carbónico y Pérmico de la República Argentina. 1970.
- Richert, M. E. Main Courante d'hotel.
- Robbins, H. Los herederos. 1970.
- Scorza, M. Redoble por Rancas. 1970.
- Semprún, J. El largo viaje. 1939.
- Solzhenitsyn, A. Un día en la vida de Juan Denisovich. 1970.

REUNION DE



Asistentes a la reunión de jefes de Filiales y encargados de Camineras, que tuvo lugar en la ciudad de Mendoza.

50 AÑOS DEL RADIO CLUB ARGENTINO

CON motivo de cumplirse en el próximo mes de setiembre el cincuentenario del Radio Club Argentino, el Automóvil Club Argentino resolvió entregar a las autoridades de esa institución una plaqueta con-

memorativa.

En el número próximo de la revista AUTOCLUB, correspondiente al bimestre setiembre-octubre, se ofrecerán notas destinadas a difundir la obra que realiza el Radio Club Argentino.

NOTICIAS DEL PERSONAL

EN el curso de los últimos meses se han registrado numerosas promociones en el personal superior del Automóvil Club Argentino. Los funcionarios designados y sus destinos, son los que detallamos a continuación para conocimiento de los asociados:

Jefe de la División Cartografía: señor Rodolfo Di Iorio.

Subjefe de la División Cartografía: señor Carlos González.

Jefe de la oficina Compilación y Dibujo, dependiente de la División Cartografía: señor Juan Carlos Corso.

Jefe de la oficina Control Servicio Auxilio Mecánico, dependiente de la

División Auxilio Mecánico: señor Raúl Oscar Rosell.

Jefe de la oficina Taller y Depósito de Señalamiento, dependiente de la División Asuntos Viales: señor Roberto Abel Pitari.

Jefes de filiales: en Mercedes, provincia de Buenos Aires: señor Guillermo Villapol; en San Clemente del Tuyú, provincia de Buenos Aires: señor Dante Caivano; en Córdoba el señor Jorge Etchart; en Rufino, provincia de Santa Fe, señor José Ángel Vargas; y en Mendoza, señor Venancio A. Martínez.

ESTACION DE SERVICIO EN RAFAELA

En breve y sencilla ceremonia se efectuó en la sala de sesiones de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, la firma del convenio entre la Intendencia Municipal de la ciudad de Rafaela, provincia de Santa Fe, y la Institución, para la construcción de una estación de ser-

vicio en un terreno que fue cedido por las autoridades comunales, ubicado en la intersección de la Ruta Nacional N° 34 y la avenida Roca, de esa ciudad santafesina. Suscribieron el convenio el intendente municipal de Rafaela, señor Esteban Muriel, y el presidente del A.C.A.

EL PREMIO A LOS "CABALLEROS DEL CAMINO"

Recordamos a los señores asociados que la Comisión Directiva de la Entidad ha instituido el "Premio A.C.A. - Solidaridad en las rutas", complementado con la inscripción "Caballero del Camino" (o "Dama", cuando así correspondiera).

Esta recompensa —que se otorga anualmente y se entrega el día aniversario de la fundación del A.C.A.— consiste en una medalla de oro y el diploma correlativo.

El premio se otorga a automovilistas socios que se hayan distinguido por actos de solidaridad en el camino con otros automovilistas necesitados de auxilio, aunque el órgano encargado de discernir sobre el valor o significación de los actos de solidaridad que lleguen a su conocimiento —el Tribunal de Honor de la Institución— puede también otorgarlo a automovilistas que no sean socios del A.C.A.

JEFES DE FILIALES

En la ciudad de Mendoza se efectuó la reunión de Jefes de Filiales y encargados de camineras de la Región 3 del Automóvil Club Argentino. Durante una de las sesiones disertó el Gerente de Estaciones, señor Carlos A. Iribarnegaray. Lo acompañan en el estrado, de izquierda a derecha: señor Juan Andrés Maggi, jefe de la División Estaciones Norte; señor Oscar Príncipe, subjefe de la División Promoción; señor Luis G. Martín, Jefe Regional (Rosario); y señor Rafael González, presidente de la Filial Rosario.



El jefe de la División Promoción del Automóvil Club Argentino, señor Roberto E. Bixio, habla durante una de las sesiones, a las que asistieron numerosas delegaciones. Se encuentran, de izquierda a derecha, el señor Juan Andrés Maggi; el señor Osvaldo Arrastía, Jefe Regional (Mendoza); el orador; el señor Carlos Armanini, subjefe de la Oficina de Promoción, y el señor Carlos A. Iribarnegaray.



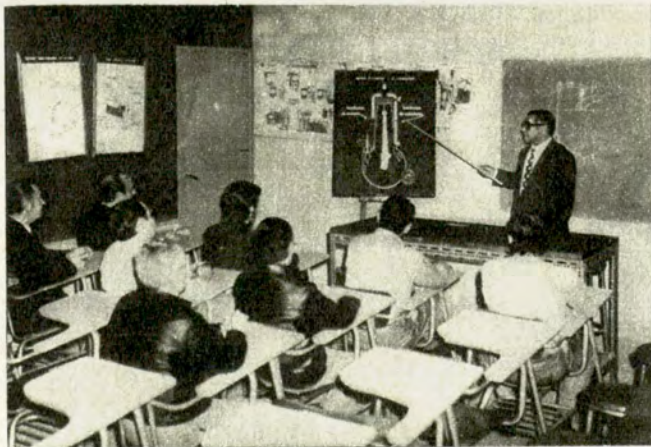
HOMENAJE AL GRAL. MOSCONI



CON motivo de cumplirse un nuevo aniversario del fallecimiento del general Enrique Mosconi, se efectuó en la Recoleta un homenaje a su memoria. Asistieron familiares del extinto, funciona-

rios de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, representantes de las fuerzas armadas, una delegación del Automóvil Club Argentino presidida por su titular y amigos personales del general Mosconi.

CURSO DE CAPACITACION DE IKA RENAULT



El jefe de instructores técnicos de IKA-RENAULT, señor Eduardo Suárez, dicta una clase del Seminario sobre Novedades Técnicas de los R-6 y R-12.

EL Jefe de Instructores Técnicos de Ika-Renault, señor Eduardo Suárez dictó en la Escuela de Mecánica y Capacitación del Automóvil Club Argentino un seminario sobre novedades técnicas de los automóviles Renault 6 y Renault 12 al que asistieron los supervisores y concesionarios de la Entidad, señores Roberto Gallardo, Ricardo Tenor, Osvaldo Paz, Salvador Sergi, Darío Vicentini, Domingo L. Catanzariti, Carlos Jonsson, Orlando Nardi, Juan Zuranovas, Gerardo Saavedra, Abel Blanco, Roberto Reos, Mario Calace, Pedro De Leo, Oscar Macarrone, Mario Figueroa, Enrique Rosa, Martín Cestac, Sergio Colher, Juan Pérez, Hugo Martín, Hilario Rodríguez, Néstor Ríos, Jorge Marcotegui y Luis Landi.

Intervinieron en la programación del seminario, el señor Osvaldo De Simone y el ingeniero Antonio Terminiello, gerente de Operaciones de Post-Venta y jefe de la Escuela Central de Post-Venta, respectivamente, de la firma mencionada y la Gerencia de Estaciones y la Escuela de Mecánica y Capacitación del A.C.A.

PARTICIPACION EN UN SEMINARIO INTERNACIONAL

El gerente de Turismo del Automóvil Club Argentino, señor Carlos J. von Breuning viajó recientemente a Europa, para intervenir en el Quinto Ciclo de Estudios de Perfeccionamiento General de Turismo, organizado por la Unión Internacional de Organizaciones Oficiales de Turismo, que se desarrolló entre el 2 y el 22 de agosto del corriente año. La concurrencia del señor von Breuning fue dispuesta por la Comisión Directiva de la Entidad.

INSIGNIAS DEL CLUB

El precio de venta de las insignias para radiador, a los señores asociados, ha sido fijado en \$ 5.—.

CHEQUES DEL VIAJERO

El Centro Servicial La Plata ha quedado habilitado para proceder a la venta de Cheques del Viajero A.C.A.

RESCISIONES DE CONTRATOS DE ESTACIONES ADHERIDAS

Se han rescindido los contratos con las siguientes estaciones adheridas: Viale, provincia de Entre Ríos; Goya, provincia de Corrientes; Realicó, provincia de La Pampa; y Miramar, provincia de Buenos Aires.

UNIDAD TURISTICA LAS GRUTAS

A partir del 1º de junio último, ha sido cerrada la unidad turística Las Grutas, provincia de Río Negro, la que permanecerá clausurada durante la actual temporada invernal.

NUEVOS TELEFONOS

Centro Servicial de La Plata: N° 35139.
Filiat Resistencia, provincia de Chaco: N° 70507.
Tinogasta, provincia de Catamarca: N° 47.

INTEGROSE LA COMISION ASESORA

SE ENTREGARON DISTINCIONES A PERSONAS VINCULADAS A ESA ACTIVIDAD

En un acto realizado en la Sede Central de la Entidad se integró la Comisión Asesora Especial de Pesca. La ceremonia fue presidida por el titular de la Institución; en su transcurso se distinguió con sendas medallas de oro al señor Federico Domínguez, decano de los locutores radiales e integrante de la Comisión, y al señor Abelardo Petina, por su vinculación de 25 años con el A.C.A. v especialmente por su actuación *ad honorem* en as-

pectos vinculados con las actividades que se desarrollan en Chascompús.

La Comisión es presidida por el señor Lucilo del Castillo (vocal de la C. D. de la Entidad). La forman, además, el general (RE) Julio A. Teglia y los señores Federico Domínguez, Boris Kupchik, José M. Basualdo Lebraud, Romeo Dufau, Jorge V. Lacheze, Camilo Aguiar, Carlos Teubenschlag, Félix García Hernández y José Llauro.



Habla el Sr. Federico Domínguez. A su lado, el titular de la Entidad y el presidente de la Comisión de Pesca. Sentado, el señor Basualdo Lebraud.

AGASAJO AL INTENDENTE MUNICIPAL



EL embajador de los Estados Unidos, señor John Davis Lodge, ofreció en su residencia un almuerzo en honor del Intendente de la ciudad de Buenos Aires, señor Saturnino Montero Ruiz, al que asistió un numeroso grupo de invitados. Aparecen en la foto, poco antes de iniciarse la reunión, de izquierda a derecha, el presidente del Automóvil Club Argentino, el anfitrión, el agasajado y el señor Adolfo Rawsi, miembro de la Asamblea de Delegados del A.C.A.

ESPECIAL DE PESCA



El señor Abelardo Petina recibe la distinción.

Comisión de Pesca: habla el titular de la Institución.

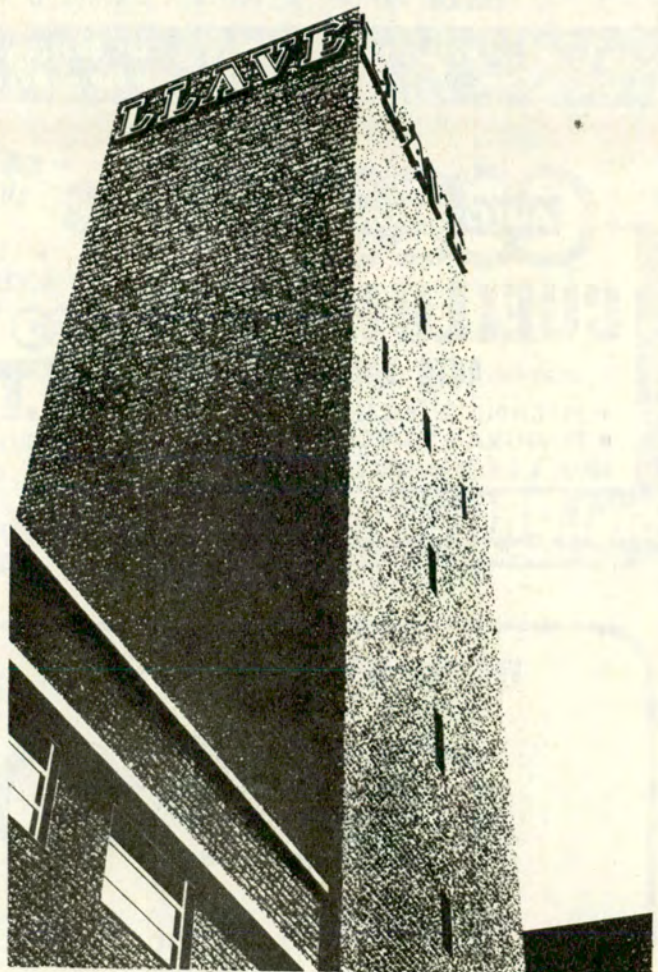


79 fecundos años

C 020

Industrias LLAVE cumple años . . . 79 años de trabajo y seriedad empresaria. Más de tres cuartos de siglo produciendo calidad y logrando, con empuje, que sus calzados sean modelos de la industria nacional, por su terminación perfecta y una renovación que sigue el ritmo siempre cambiante de la moda.

Industrias LLAVE cumple años: 79 fecundos años.



«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 - SERVICIO MECANICO

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

CUELLO Hnos
SERVICE AUTO UNION
• MECANICA • CHAPA
• PINTURA • TAPICERIA
SOCIOS A. C. A. DESCUENTO ESPECIAL
Gral. URQUIZA 630
frente HOSPITAL RAMOS MEJIA

DKW - AUTO UNION
REPUESTOS
Y ACCESORIOS
D.K.TOBO
NACIONALES e IMPORTADOS
ENVIOS AL INTERIOR
MONROE 2691 - T. E. 73-9275

**IGNACIO
GIRO**
SERVICIO AUTORIZADO
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)

REPUESTOS LEGITIMOS LINEA D.K.W. AUTO UNION



FABRICACION DE ACUERDO
A NORMAS TECNICAS
CON DISPOSITIVOS Y
MATRICES ORIGINALES

DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS

CABILDO 3735 T.E. 70-5347 701-8471

CADILLAC
SERVICE GARANTIZADO

AGUIRRE, MASTRO Y CIA.
SOCIEDAD ANONIMA
Servicio
CADILLAC,
OLDSMOBILE
Y PONTIAC
REPUESTOS Y
ACCESORIOS LEGITIMOS
AUSTRIA 2658 T. E. 83-8310
(a una cuadra del A. C. A.)

CITROËN
SERVICE GARANTIZADO

**CITROËN 2-CV
CITROËN 3-CV**
amis
MECANICA- INTEGRAL ESPECIALIZADA
 **AUTO FRAN**
NEUQUEN 1020 24
T. E. 90-2548 BS AS

CITROËN
TALLER ESPECIALIZADO EN:
MECANICA INTEGRAL
CHAPA Y PINTURA
AV. JUAN B. JUSTO 4640/42
T.E. 59-7853
ENRIQUE
STRAMSCHAK y CIA


MECANICA - CHAPA - PINTURA
PUNTUALIDAD EN ENTREGA
WILLI RIEDL
SERVICIO ESPECIALIZADO
citroën
SOCIOS A.C.A. DESCUENTO ESPECIAL
SAN MARTIN 241 - SAN MARTIN
(frente Plaza Kennedy)
T.E. 755-0246
755-0288

FIAT
SERVICE GARANTIZADO

LAPRIDA S.A.
CONCESIONARIO
FIAT
LAPRIDA 2150/60
a una cuadra de Avdas. Las
Heras y Pueyrredón con
Taller de Service en el
centro de la ciudad.
T. E. 84-0212 y 83-3862

FIAT
DEVOTO
MECANICA INTEGRAL
CHAPA - PINTURA
Puntualidad en entrega
Técnicos especialistas
REPUESTOS LEGITIMOS
Se aceptan
trabajos
Cía de Seguros
DESCUENTO
SOCIOS A.C.A.

ACEVEDO 748
Tel. 772-5397

FIAT 600/750
**TAPIZAMOS EL
TECHO INTERIOR**
Como el último modelo
Se coloca en 3 horas
• BUTACAS RECLINABLES.
• TECHOS VINILICOS
• FUNDAS DEPORTIVAS
(todas las marcas)
tapizados VICTOR
RAULET 131/35
(Alt. Av. Sáenz 100 y Caseros 3600)

SI
NECESITA
REPUESTOS

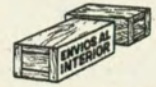
FIAT ODO



LOS TIENE!
SARMIENTO 3899 - Tel. 87-1852/1992

EN REPUESTOS Y CARROCERIAS

FIAT
LINEA COMPLETA
VENTA POR MAYOR Y MENOR



NO TENEMOS SUCURSALES
ESTACIONAMIENTO PROPIO

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 89-3224



FIAT
REPUESTOS
LINEA
COMPLETA

J. C. ZUPPIROLI S.A.C.I.M.
VENTA POR MAYOR Y MENOR
GUATEMALA 4446 - alt. canning 1900
TEL. 71-5862/6204

MERCEDES-BENZ



talleres
BELGRANO
EX JEFES Y TECNICOS DE
MÜLLER S.A.C.I.
SERVICIO AUTORIZADO
MERCEDES-BENZ
PAMPA 1441 - T. E. 781-7971

PEUGEOT
SERVICE GARANTIZADO

HELLER Hnos.
S. R. L.

SERVICIO AUTORIZADO
PEUGEOT



TECNICOS ESPECIALISTAS
BALANCEADO ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS
VENTAS Y CONSIGNACIONES

Av. SAN ISIDRO 4318
ALT. AV. CABILDO 4390
Tel. 70-0325 y 701-5615



EVITE ESTO!

EN SU
PEUGEOT
403 - 404 - 504

CON SOPORTES DE ACERO
TALLERES MECANICOS
SAN EDUARDO
SERVICE ESPECIALIZADO PEUGEOT
J. F. ARANGUREN 1061 • 99-8813

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
EL SURTIDO MAS COMPLETO EN
REPUESTOS Y ACCESORIOS




PEUGEOT
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

RENAULT
SERVICE GARANTIZADO



RENAULT
SERVICE
REPARACIONES
EN HORAS
SALTA 1325
23-8913 y 23-5673

VOLKSWAGEN



HUSARES
VOLKSWAGEN
SERVICIO AUTORIZADO

REPUESTOS
LEGITIMOS
HUSARES 1950 - Tel: 783-0694

RADICACION DE VEHICULOS

SE lleva a conocimiento de los señores asociados que por Decreto Nacional N° 1.410 del 28 de mayo de 1971, se introducen modificaciones en el texto de la Ordenanza Fiscal de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, suprimiendo y reemplazando artículos del texto ordenado en 1969 y la prórroga para el año 1970.

Entre los artículos modificados se encuentra el N° 76, por el que se dispone que todo vehículo que se radique en el Distrito Federal en el período fiscal en curso, deberá pagar el impuesto correspondiente dentro de los 10 días de la fecha de su radicación.

Asimismo, para los vehículos cuya baja por cese de su radicación se opere a partir del 1° de febrero inclusive, se percibirá el impuesto correspondiente al total del año.

Para aquellos automotores con baja de otras jurisdicciones y que se radiquen en la Capital Federal, habiendo abonado el impuesto de patente por el año en curso en el lugar de procedencia, les será reconocido el mismo.

En los casos en que al solicitar la baja se les haya cobrado parte de la misma en el lugar de origen, al radicar el vehículo en la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, les será cobrado el importe resultante entre lo abonado y lo que faltara para completar el impuesto anual.

BOZZI
AUTOMOTORES
SOC. DE RESP. LTDA.



SUB-AGENTE **PEUGEOT**

ADM. Y TALLERES
CAVIA 3297 (alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600) Tel. 72-4207 BUENOS AIRES
VENTAS
Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533 Tel. 72-2067 BUENOS AIRES

MECANICA
CHAPA
PINTURA
ELECTRICIDAD
ALINEACION
Y BALANCEO
ESTACION
DE SERVICIO

REPUESTOS Y ACCESORIOS

FELIZ POSEEDOR DE UN
PEUGEOT 404-504

Obtenga MAS PIQUE... POTENCIA cambiando sus habituales Resortes de Bujías por RESORTES ELECTRONICOS 8 K. Con aleación de metales de GRAN PODER DE CONDUCCION (Oro-Cadmio-Aluminio-Cobre) eliminan problemas humedad en Encendido. Ahorran Combustible. Consígalo en Casas Repuestos Peugeot.

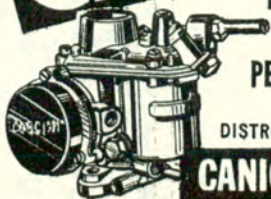
INTERIOR: Envíe cheque (\$ 19,50)

Orden: Electrónica 8 K.
Lavalle 2257, Local 19, Bs. As.
y lo recibirá por Encomienda postal.

PARA SU AUTOMOTOR
COMPRE LO MEJOR



PARA LA REPOSICION
CARBURADORES
CARCION



RENAULT DAUPHINE
RENAULT GORDINI
PEUGEOT 404 Y T4B

DISTRIBUIDORES:

CANICAR S.C.A. CANNING 1815-Tel: 71-6873

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

EXCLUSIVAMENTE PARA PEDIDOS
DE AUXILIO MECANICO:
82-6081/89 Y 82-6091/95

A efectos de contribuir a una mejor y más rápida atención, rogamos a los señores asociados utilizar los números telefónicos: 82-6081/89 y 82-6091/95 exclusivamente para pedidos de auxilio mecánico, ya que por los mismos es imposible suministrar ninguna otra información que no esté relacionada con el servicio.

ELASTICOS



ELASTICOS
CARMONA

COLOCACION Y VENTA DE
ELASTICOS, RESORTES DE
SUSPENSION Y AMORTIGUADORES
(CON GARANTIA)

PERSONAL ESPECIALIZADO
ATENCIÓN INMEDIATA

MODERNO TALLER DE
ALINEACION Y BALANCEO
ELECTRONICO DE RUEDAS

SOCIOS DEL A.C.A.
descuento especial

JUAN B. JUSTO 2033/48
T.E. 54-2598 • 77-7528
772-2721 • Buenos Aires

**BOMBAS
DE NAFTA**
INDUSTRIA ARGENTINA



SEV MARCHAL

PARA TODA LA LINEA
DE AUTOMOTORES DE
INDUSTRIA NACIONAL



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

MARIANO S. GONZALEZ

ex componente de: "González & Prestia S.R.L."
comunica a su distinguida Clientela y Amigos que
se ha incorporado a la firma:

PREMIER S.C.A.

tomando a su cargo la dirección
técnica de la misma.

service PEUGEOT especializado
(en Palermo)



PEUGEOT

¡¡ESPECIALIZADO!!

PREMIER S.C.A.

SINCLAIR 2963/65

(altura Av. S. Fe 4600 y CERVIÑO 4600)

TELEFONO 773-6667

FLORESTA

CRISTALES DE SEGURIDAD

CORRIENTES 6421/99 - T.E. 54-1036/9753



CRISTALES PARA AUTOMOTORES
PROTECTORES DE PARABRISAS
COLOCACION INMEDIATA

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

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

Lleve consigo en condiciones reglamentarias la licencia de conductor, la patente y el carnet de asociado del Automóvil Club Argentino, y en lugar bien visible las chapas de numeración.

SERVICE MECANICO



Weel Balance

BALANCEO ELECTRONICO
CHEQUEO CON INSTRUMENTAL ELECTRONICO

ESPECIALISTAS EN:

ALINEACION - TREN DELANTERO - FRENOS
AMORTIGUACION - MECANICA INTEGRAL

CHAPA - PINTURA

TALLER "LUGANO"

ACEVEDO 460/62

(all. CORRIENTES 5400)

T. E. 55-7496 - Bs. AIRES

TROFEOS Y MEDALLAS

COPAS
TROFEOS
Y MEDALLAS

CASA
BELLUNI
FRONTI y Cia.

CANGALLO 1161
T. E. 35-1282 - 0562
BUENOS AIRES

Sucursal:
Uruguay 170
T. E. 45-9011

SOLICITE CATALOGO ILUSTRADO

AHORRE NAFTA! PONIENDO A PUNTO

EL CARBURADOR DE SU AUTO Ud. Mismo. ADEMAS PUEDE DETECTAR FALLAS DEL CARBURADOR Y DEL ENCENDIDO, BALANCEAR SISTEMAS DE CARBURADORES MULTIPLES, ETC. Todo, sin necesidad de conocimientos técnicos. EL METODO ES TAN FACIL COMO CAMBIAR UNA BUJIA. Colortune, el analizador de color de combustión.

IDEAL PARA EL: AUTOMOVILISTA - TUERCA - TAXISTA, etc.

Solicite demostración y adquiéralo en

F. LANGE y Cia. S.R.L.
Corrientes 127 - CAP.
32-7433

I. M. MOFFAT
Roque S. Peña 710 - CAP.
34-6764

VARIOS

CASILLA PORTABLE "CANADIENSE"

FACIL DE ARMAR. Ideal para depósito, vivienda, garaje, cuerdillas, taller, fin de semana, etc.. Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso 3x3 m. Precio de fábrica,



\$ 450

Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3 x 3, \$ 550; 3 x 4, \$ 700; 3 x 5, \$ 800; 3 x 6, \$ 900. Pieza 3 x 3, cocina 2 x 2, y porch, \$ 1.200. Hay otros modelos. Envíos al interior. Solicite catálogo, Av. CABILDO 4460, Bs. As. - T. E. 70-0803

HOTELES



WALDORF

Sinónimo de HOTEL

100 habitaciones con Baño Privado.

A metros de Florida y Santa Fe.

Aire Acondicionado.

PARAGUAY 450

Adherido al A.C.A. T. E. 32-2071

A 100 metros Playas de Estacionamiento de Autos sin cargo.

Mantenga encendidas las luces de reglamento y advierta que se aproxima a las esquinas.

EN BUENOS AIRES



ADHERIDO AL A.C.A.

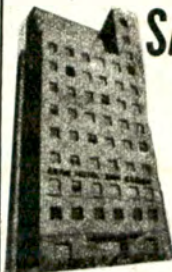
Descuento especial a socios

170 habitaciones todas con baño, teléfono, calefacción, TV, Servicio de Cafetería.

PARAGUAY 474 - T. E. 32 - 5344 - 48

GARAJE PROPIO

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

hotel

EL MOLINO

A UNA CUADRA DEL CONGRESO

EL MAXIMO CONFORT REFRIGERACION Y CALEFACCION

BAR, RECEPCION, TELEVISION

70 HABITACIONES Y DEPARTAMENTOS CON TELEFONO Y BAÑO PRIVADO PARA 1 PERSONA \$ 18.- PARA 2 PERSONAS \$ 28.

AV. CALLAO 164 BS. AS. Tel. 46-8961 - 8941 - 9152 - 9112



ROSARIO

EN ROSARIO HAY UN HOTEL REALMENTE CONFORTABLE



80 habitaciones y departamentos diseñados con estilo de avanzada, cálidos y espaciosos, con pisos totalmente alfombrados. Baños privados. Televisión, música, radio y teléfono en cada habitación. Calefacción central y aire acondicionado regulable a gusto. Salón de conferencias. Confeitería en planta baja y servicio de cafetería. Y algo importantísimo: cochera para su automóvil.

BARON DE MAUA 26 - T. 65340 - ROSARIO (Altura San Luis 1050)

Frente a las cocheras del Autom. Club Argentino

SERVICIO DE PELUQUERIA Y PEDICURIA

LA Entidad cuenta en las dependencias que detallaremos a continuación, con servicios de peluquería y pedicura, siendo sus tarifas sumamente convenientes, toda vez que se hallan en un nivel más bajo de las que rigen en plaza:

Filial Mar del Plata: Pedicura y Peluquería masculina.

Gran Central Once: Pedicura, Peluquería masculina y Peluquería femenina.

Sede Central: Peluquería masculina.

Estación Flores: Peluquería masculina y Peluquería femenina.

Filial Tucumán: Peluquería masculina.

AUTOHOTEL



120 plazas. Aire acondicionado, calefacción y baños privados. Gran parque y Auto-camping para 200 carpas. Restaurante. A la vista de la Ruta 12, a la entrada de Posadas. 10 % bonificación para socios del A.C.A. y comisiones especiales para Agencias de Turismo.

Dirección: AUTOHOTEL - CASILLA 18 - POSADAS - MISIONES

Teléfonos 5727 y 3362 - Telegramas: "MADELAIRE"

Agente en Cap. Federal: Aurelio C. Franco, Pasaje Barolo, Teléfono 38-7570



NOMINA DE CASAS ADHERIDAS EN TODO EL PAIS.

(Continuación)

ARTICULOS PARA EL HOGAR

PROVINCIA DE SAN JUAN

SAN JOSE DE JACHAL

Casa Cazenave. Juan de Eche-
garay 366. Artículos para el
hogar 10 %
Mueblería La Primera. San Mar-
tín 502/20. Artículos para el
hogar 10 %

CIUDAD

Alonso Sports. San Luis esqui-
na Tucumán. Artículos para el
hogar 10 %
Casa Lara. Avda. Libertador es-
quina Tucumán. Artículos para
el hogar, eléctricos, bazar (con-
tado) 10 %
Casa Postigo. Laprida 148, Este.
Artículos para el hogar 10 %
Casa Suvire. Rawson 280/730,
Norte. Artículos del hogar, re-
posición cápsulas para sodas y
metafuegos 10 %
Llenado de microgarrafas y re-
paraciones de artículos para el
hogar 20 %
Cía. Andina Radio Eléctrica.
Mendoza 127, Sur. Artículos del
hogar 20 %
Codiac. Tucumán y Mitre. Artícu-
los para el hogar 15 %
Orbis Mendoza. Santa Fe 217,
Este. Cocinas, calefones, estu-
fas, muebles modulares para co-
cinas "Orbis", lavarropas, aspi-
radoras y encendedores 10 % +
Heladeras "Orbis" 5 %
Tormo Hnos. Laprida 251, Este.
Artículos para el hogar 20 %

PROVINCIA DE SAN LUIS

CIUDAD

Casa Carrizo. Rivadavia esq. To-
más Jofre. Artículos para el
hogar 10 %

VILLA MERCEDES

Segundo F. Sánchez. Tucumán 33.
Artefactos para el hogar 10 al
15 %

PROVINCIA DE SANTIAGO DEL ESTERO

CIUDAD

Fiven. Tucumán 327. Artículos
para el hogar 15 %

PROVINCIA DE SANTA FE

CAÑADA DE GOMEZ

Bazar y Mueblería Rosabón. La-
valle 915. Artículos para el hogar 10 %

CIUDAD

Bazar Central. San Jerónimo
2198. Artículos para el hogar

(excepto ofertas) 10 %
Future. San Martín 2101. Acero
inoxidable (contado) 10 %
Optica Las Colonias. San Luis
2892. Artículos para el hogar
Redi. San Martín 2085. Artículos
para el hogar (crédito) (excep-
to ofertas) 5 %
Artículos para el hogar (conta-
do) (excepto ofertas) 15 %

RAFAELA

Electrónica Rafaelina. Avda. San-
ta Fe 463. Radio y televisión ..
Refrigeración 7 %
Artículos para el hogar 5 %

ROSARIO

Los Gobelinos. Córdoba 962.
Sección electro-hogar (excepto
liquidación y mercaderías exhi-
bidas en vidriera que ya llevan
descuento), en ventas con pla-
nes especiales 5 %
Contado Bonificación a convenir

SUNCHALES

La Esmeralda. Avda. Indepen-
dencia 170. Artículos para el
hogar 10 %

PROVINCIA DE TUCUMAN

AGUILARES

Assad Dip. Juan B. Alberdi 653.
Artículos para el hogar 10 %
Mueblería Broal. Juan B. Alberdi
755. Artículos para el hogar ..
Sahad. Juan B. Alberdi y San
Martín. Artículos para el hogar 10 %

SAN MIGUEL DE TUCUMAN

Casa Perpetua. 24 de Setiembre
982. Artículos para el hogar en
general (al contado) 5 %
Castillo. 25 de Mayo 222. Artícu-
los para el hogar 10 %

ARTICULOS PARA VIAJE Y MARROQUINERIA

CAPITAL FEDERAL

AGRONOMIA

Los Españoles del Aguila. Cuen-
ca 3361. Marroquinería 10 %
Marroquinería Greta. Cuenca
3467. Marroquinería (artículos
de viaje, portafolios, carteras,
bolsos, valijas, artículos de re-
galos) 10 %
Selecciones Rosee. Cuenca 2843.
Marroquinería, carteras, confec-
ciones 10 %

ALMAGRO

Leo-Mar. Corrientes 4084. Carte-
ras, valijas, portafolios, bolsos,
fundas para trajes (excepto
ofertas) 10 %
Rozental. Corrientes 3937. Ma-
rroquinería, art. para viaje 10 %

BARRIO NORTE

Calzados Elissamburu. Santa Fe
2336. Carteras para damas 5 %

Casa Cesto. Santa Fe 3378. Art.
para viajes, marroquinería, bol-
sos, carteras, portafolios (ex-
cepto ofertas y/o liquidación) .. 10 %
Rossi y Caruso. Santa Fe 1601.
Talabartería, artículos de viaje,
marroquinería, valijera y afines
(excepto ofertas, saldos o pro-
paganda) 5 %
Vianorte. Santa Fe 2093. Marro-
quinería, carteras y valijas 10 %

BELGRANO

Casa Eliane. Cabildo 1887. Ma-
rroquinería (excepto ofertas y/o
liquidación) 10 %
Casa Henri. Cabildo 2290. Vali-
jería (excepto ofertas) 20 %
Marroquinería (excepto ofertas) 10 %
Clarisa. Cabildo 2080. Carteras,
marroquinería 5 %
Free Look. Cabildo 2092 - Local
17. Marroquinería, carteras, pa-
raguas 10 %
L'Artisan. Cabildo 2136 - Local 6.
Carteras, valijas, sacos de ga-
muza 10 %

BOEDO

Casa Syp. Boedo 784. Marroqui-
nería, carteras, valijas, bolsos,
artículos para regalos 8 %

CABALLITO

Casa Belross. Coyote 85 - Local
45. Marroquinería, artículos para
viaje, carteras 5 %
Clarise. Rivadavia 5338 - Local 6.
Marroquinería, carteras 5 %
Charot. Rivadavia 4975 - Local 6.
Marroquinería 5 al 10 %
La Moderna. Rivadavia 5371.
Artículos de marroquinería y
viajes 10 %

CENTRO

Azulay y Cía. Carlos Pellegrini
163. Valijas 10 %
Casa Carbonell. Maipú 87. Ma-
rroquinería, valijera, bolsos 10 %
Baúles 5 %
Carteras Bon. Tucumán 871. Car-
teras, marroquinería, bolsos ... 10 %
Casa Henri. Florida 735. Marro-
quinería (excepto ofertas) 10 %
Valijera (excepto ofertas) ... 20 %
Casa Mayorga. Florida 394 y 777.
Carteras, valijas, regalos (excep-
to ofertas) 5 %
Casa Santiago. Sarmiento 1570.
Artículos para viaje 10 %
Chamonix. Viamonte 750. Marro-
quinería, artículos para viaje,
carteras, sacos de cuero 5 al 10 %
El Palacio de las Carteras. Riva-
davia 1553. Artículos para viaje
y marroquinería, carteras 10 %
Fing - La Casa del Portafolio.
Reconquista 519. Artículos de
viaje y portafolios 10 %
Genaro Portolano. Tucumán 1542.
Marroquinería, artículos para
viaje, etcétera 5 %
Metro. Carlos Pellegrini 611. Artí-
culos para viajes, marroqui-
nería 5 al 10 %

(Continuará)

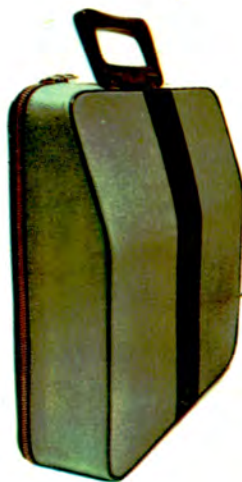
SOLICITE NOMINA COMPLETA EN CASA CENTRAL, AV. DEL LIBERTADOR 1850 - 5° PISO - OFICINA SERVICIOS ESPECIALES A SOCIOS O EN LAS DEPENDENCIAS DEL A.C.A. EN TODO EL PAIS.



... también poemas, en el pasto (con la Lettera)

Parece mentira, pero te aseguro que eso surgió porque habíamos llevado la Lettera con nosotros. Empezamos medio en broma, pero después ya nos pusimos bastante serios... Porque ésta es una cosa que, si está en vos, la hacés solo. Pero, estando en grupo, te trabás, es distinto... Por eso te digo que fue la máquina la que facilitó las cosas.

Finalmente, los escribimos entre todos, cada uno un verso. Después, hicimos copias, un poco cada uno. La que trabajó siempre fue la Lettera...



LETTERA VIVE CONTIGO



Olivetti Argentina



FIAT
600R