



Solicite
Insignia
Gratis

...como para nosotros
su diversión
es "cosa seria"...
¡Tenemos de Todo!

**PROVEEDURIA
DEPORTIVA®**

- | | |
|---------------------|------------------------|
| ... CENTRO | • LIMA 363-371-377 |
| ... BELGRANO | • OLAZABAL 2450 |
| ... LANUS ESTE | • O'HIGGINS 1960/64 |
| ... QUILMES | • ALEM 27 |
| ... MORON | • RIVADAVIA 18256 |
| ... LOMAS DE ZAMORA | • BOEDO 102 |
| ... LA PLATA | • CALLE 47 Entre 7 y 8 |
| ... ROSARIO | • SAN MARTIN 925 |

VENTAS POR MAYOR • LUIS SAENZ PEÑA 443/47

Autocampings
Cabañas - Bungalows

**INFORMES
Y
RESERVAS**

... AHORA en ...

★ PTE. LUIS SAENZ PEÑA 1074
T E 23-2094
BUENOS AIRES

★ Correspondencia a esta Dirección

ABIERTO TODO EL AÑO



COMPLEJO TURISTICO "MONTE CORTI"

SOBRE LAGUNA CHASCOMUS



AUTOCAMPING BALNEARIO "ESTANCIA EL CARMEN"

SOBRE LA PLAYA DE SANTA TERESITA



AUTOCAMPING "LA TRUCHA"
CABANA BUNGALOWS

LAGO GUTIERREZ BARILOCHE



NUESTRA PORTADA

El Automóvil Club Argentino, paulatina y constantemente, ha ido extendiendo sus dependencias por todo el territorio nacional, llegando con ellas hasta los lugares más remotos de la República. El mapa que ilustra la portada lo demuestra fehacientemente, y refleja la vocación de servicio al país en que se inspira la acción de la Entidad.

autoclub

DIRECTOR

Dr. César C. Carman
Presidente del ACA

COMISION ASESORA

Presidente

Ing. Mario L. Negri

Vicepresidente 2º Honorario
de la C. D. del ACA

Esc. Enrique F. Ghezzi

Lino Palacio

Adolfo Lanús

Francisco A. Rizzuto

COMISION FINANCIERA

Presidente

Dr. Roberto N. Lobos

Vicepresidente 2º de la C. D. del ACA

Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli

Tesorero de la C. D. del ACA

Dr. Adolfo M. Díaz

Presidente de la Comisión
Fiscalizadora de Cuentas del ACA

JEFE DE REDACCION

Dr. Manuel Goldstraj

SECRETARIO GRAL. DE REDACCION

Eduardo Palacios Videla

REDACTORES

Jorge D. Calvetti

Gustavo A. G. Gómez

DIAGRAMACION Y ARTE

Juan Carlos Piña

Nicolás Santiago Stancich

ARCHIVO

Ernesto A. Biggeri

PUBLICIDAD Y RELACIONES PUBLICAS

PROMOTORES:

Daniel A. Alvarez

Carlos Blasi

Manuel Malvar

José Peluso

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

Tirada de esta edición:
710.600 ejemplares

Precio del ejemplar en la
República Argentina: \$ 10.—

79

SUMARIO

EDITORIAL, por la Dirección	4
NOS ESCRIBEN	6
LA QUEBRADA DE HUMAHUACA Y SUS CAPILLAS, por Martha Salas de Siegrist ...	10
TOPONIMIA EN LA ARGENTINA, por Abraham Brailovsky	14
EL GLORIOSO RENUNCIAMIENTO, por G. A. G.	18
LA CIUDAD QUE LE VA GANANDO AL VIENTO, por Héctor Rodolfo Peña	20
TAXIDERMIA: EL ARTE DE DISECAR, por Elena Antonieta Lafontaine	24
SALTA, MUSEO TURISTICO BELGRANIANO, por Carlos G. Romero Sosa	26
¿VAMOS A ROSARIO?, por Carlota Marval	30
COMENTARIOS SOBRE 3 GRANDES PREMIOS, por Gilberto J. Riega	34
TUERQUITAS, por Marta Ortiz	38
... Y AQUI NOSOTRAS	40
AUTOCLUB INFORMA	44
CAMPAÑA PARA LA PREVENCION DE ACCIDENTES DE TRANSITO	46
AUTORES Y LIBROS	48
COLECCION REGIONAL EN RIO SEGUNDO	50
UN GAUCHO COMO LOS DE ANTES ..., por Ana María Junquet	52
LAS CATARATAS DEL MOCONA, por Manuel Rivas	54
LOS CUSTODIOS DEL MAR, por José Blanco Amor	56
CONOZCA SU AUTOMOVIL, por Telescuela Técnica	58
AUXILIO MECANICO: 690 UNIDADES AL SERVICIO DE LOS SOCIOS	62
LAS PROXIMAS ELECCIONES EN EL A.C.A.	66
NOTICIAS VARIAS	75

REDACCION Y ADMINISTRACION: AVDA. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 7º. TELEFONOS: 83-6061 (ADMINISTRACION, INTERNO 247; REDACCION, INTERNO 254). PUBLICIDAD: 84-9556. REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL 1.254.377. PUBLICACION ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES, Y A LA ASOCIACION DE LA PRENSA TECNICA ARGENTINA.

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.

EDITORIAL

UNA MEDIDA TRASCENDENTE PARA LA VIDA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

En la presente edición publicamos detalladamente la ubicación de los lugares —es decir, de los locales— y el número de mesas receptoras de votos que serán instaladas para efectuar las elecciones de renovación de autoridades del Automóvil Club Argentino, que, como dispone el Estatuto social, será parcial, pero incluye en esta oportunidad la designación del propio Presidente de la Institución para un período de cuatro años.

Si bien, como siempre, es significativo e interesa fundamentalmente a los socios la elección de estas autoridades, estos comicios actuales revisten una importancia mayor que la habitual. En efecto, la Comisión Directiva de la Entidad, atenta siempre al perfeccionamiento de la vida institucional de la Asociación, —aparte de las mejoras serviciales continuas, que son su preocupación constante— ha excogitado y establecido un procedimiento que en lo sucesivo permitirá que prácticamente todos los socios con derecho a voto puedan participar directa y personalmente en los actos comiciales, asegurándole de este modo una amplia base a la manifestación de la voluntad de los socios en la designación de las autoridades del Automóvil Club Argentino. Como es sabido, hasta ahora, los socios del interior del país necesariamente debían votar por correspondencia, como lo preveían el Estatuto

y el Reglamento Electoral, atendiendo al hecho de que el Club y sus dependencias no estaban organizadas ni preparadas para responder a las exigencias de un acto electoral en gran escala, ni las Filiales podían, por eso mismo, asumir la responsabilidad de su perfecta realización.

El régimen o procedimiento electoral que estuvo en vigor hasta ahora y que, como hemos dicho antes, fue reformado y que será aplicado en su nueva versión ya desde las elecciones que tendrán lugar a fines del próximo mes de abril, era utilizado desde 1959. Representaba un enorme adelanto y mejora respecto del que le precedió que regía desde el año 1949 y que técnicamente era aceptable para una comunidad que sólo contaba con unas pocas decenas de miles de socios, en su inmensa mayoría radicados en la Capital Federal y sus alrededores. Pero a partir de 1958 empezó a crecer de tal modo la nómina societaria —en proporción que podríamos designar de geométrica, sobre todo en la última década— que se hizo evidente la necesidad de que de alguna manera los socios del interior expresasen también sus preferencias y opiniones para el manejo de la Institución; y careciendo ésta, entonces, de otra solución práctica, sólo cabía acudir al voto por correspondencia, como se hizo, proporcionando la Entidad todos los elementos indispensables.

El Club contaba sólo alrededor de 75.000 socios en 1957 (no todos votantes); ahora cuenta con casi el décuplo de aquella cifra, más de 700.000. Esto significa que el costo de una elección —por correspondencia— se ha más que decuplicado, máxime si se tiene presente el aumento tarifario, el precio del papel, la impresión, etc., y que el Club suministraba al socio votante cuanto le era necesario para hacer llegar su voto auténtico a la sede central, como ya hemos señalado.

Todas estas razones, unidas a la aspiración de ampliar hasta el máximo posible la expresión de la voluntad social —uno de los principios básicos de la vida en las democracias, válido tanto para las instituciones de derecho público como de derecho privado—, decidieron a la C. D. del A.C.A. a estudiar todos los aspectos prácticos del problema. No se podía reformar el Estatuto porque ya el tiempo era breve para que la reforma pudiese aplicarse en abril de 1975; en cambio, era factible modificar el Reglamento Electoral por vía de una decisión directa del Cuerpo Ejecutivo. Y así lo hizo la

LAS PROXIMAS ELECCIONES EN LA ENTIDAD

Se realizarán el 28 de
abril en todo el país

Se recomienda muy especialmente a los señores asociados la lectura de las páginas 66 a 74 de esta edición, pues en ellas se informa exhaustivamente sobre los comicios que se efectuarán en la fecha indicada, para renovar parcialmente los Cuerpos Directivos de la Institución.

INSTITUCIONAL

Comisión Directiva contando, desde luego, con la colaboración de las Filiales para las medidas que serán adoptadas para habilitar la recepción de votos, rodeando al acto en cada lugar y local, con las más absolutas garantías.

Como resultado de la resolución adoptada, serán instaladas mesas receptoras de votos en la Sede Central del Club y en todo el resto del país "donde tengan su sede filiales que se determinen en la convocatoria", según reza el texto del artículo 20 del Reglamento Electoral reformado. Tal como lo informamos a nuestros lectores en otro lugar de esta misma edición, contarán con mesas —en cantidad proporcional al número de socios votantes que existiesen en la zona respectiva— 11 dependencias de la Entidad en la Capital Federal; 16 en el Gran Buenos Aires, y 58 en el resto del territorio nacional.

Esta es la más cabal demostración del espíritu y el sentido democráticos con que las actuales autoridades del Automóvil Club Argentino orientan la vida institucional de la Entidad, mientras atienden celosamente el buen cumplimiento y el mejoramiento y multiplicación constante de sus actividades serviciales, para protección del automovilista y promoción del turismo.

Como se ve, se trata de una resolución de vasta trascendencia.

LA DIRECCION



Autoridades

Comisión Directiva

Miembros Honorarios:

VICEPRESIDENTE:
Ing. Mario L. Negri
SECRETARIO:
Dr. Walter A. Saborido
Asesores Honorarios:
Sr. Marcos Victoria
Sr. Eduardo A. Del Piano

Miembros Titulares:

PRESIDENTE:
Dr. César C. Carman
VICEPRESIDENTE 1º:
Sr. Federico Lajud
VICEPRESIDENTE 2º:
Dr. Roberto N. Lobos
SECRETARIO:
Ing. Abel M. Lissarrague
TESORERO:
Cap. de Nav. Ing. Luis M. A. Gianelli
PROSECRETARIO:
Esc. Enrique F. Ghezzi
PROTESORERO:
Esc. Roberto V. Vitale
VOCALES TITULARES:
Dr. Ricardo E. Aráoz
Dr. Guillermo Luis Barutta
Sr. José M. Canale
Esc. Eduardo Casás
Sr. Lucilio del Castillo
Dr. Ricardo C. J. Crespo
Ing. Emilio E. J. Ferro
Dr. Marcelo Gowland Acosta
Dr. Baltazar Martínez Briones
Dr. Belsario Moreno Hueyo
Sr. Alberto E. Otero
Dr. Luis Petraglia
VOCALES SUPLENTE:
Ing. Roberto A. Cubillo
Sr. Roberto Darwin Reyna
Sr. Norberto S. Paolletti
Sra. Sara Pradère de Gayán
Ing. Rafael Sierra
Esc. Víctor G. Zemborain

Comisión Fiscalizadora

de Cuentas

PRESIDENTE:
Dr. Adolfo M. Díaz
VICEPRESIDENTE:
Sr. Oscar San Miguel
SECRETARIO:
Dr. Iván Ibáñez
VOCALES TITULARES:
Sr. Roberto Félix Marmolejo
Sr. Jorge A. Isely
VOCALES SUPLENTE:
Dr. Esteban Balay García
Sr. Daniel M. Rodríguez
Prilacios

Asamblea de Delegados

PRESIDENTE:
Sr. Guillermo O. Mirás
VICEPRESIDENTE:
Dr. Luis Vincent Gache
PROSECRETARIO:
Dr. Juan C. Brandán

Delegados Titulares:

Dr. Ernesto Aberg Cobo
Dr. Juan Aguirre Lanari
Gral. Gualterio E. Ahrens
Sr. Héctor Alzpiri
Comodoro Pablo O. Apella
Dr. Marcelo Aranda
Sr. Alejandro B. Aráoz
Esc. Ernesto Arenaza
Sr. Nicanor J. Arévalo
Sr. Santiago Artusi
Dr. Mariano M. Balverde
Cap. de Fragata Luis A. Ballester
Esc. Héctor Barbosa Sarmiento
Dr. Rubén Darío Barragán
Sr. Carlos Basso
Dr. Juan José Beretervide
Dr. Antonio Benedicto Bianchi
Sr. Enrique Boltshauser
Sr. Edgardo Edmundo Bonadeo
Sr. Abel Brandáriz
Sr. José Domingo Brandoni
Sr. Arturo C. A. Buxton
Dr. Carlos Alberto Camuyrano
Dr. Juan José Canedo
Arq. Fernando L. F. Capilla
Dr. Juan Carlos Casazza
Sr. Alfonso Castellanos Esquid
Arq. Miguel Ángel Cesari
Dr. Alberto Emilio Cordara
Dr. Antonio M. Delfino
Dr. Pedro A. Dellepiane
Sr. Roberto Díaz Muñoz
Dr. Héctor G. Doblas
Dr. Félix G. Elizalde
Gral. José Embrióni
Dr. Luis Esparbe
Sr. Gerardo Faglin
Sr. Osvaldo Ferrero
Dr. Armando Roberto Florito
Dr. Horacio Frías Pasman
Dr. Eric G. Fogelstrom
Sr. Juan Antonio Gaudino
Sr. Anibal González Irigoyen
Dr. Carlos E. González Cambaceres
Sr. Virgilio D. S. Gregorini
Sr. Carlos E. Grondona
Sra. Ana María D. de Helguera
Dr. Alfonso Hourcade
Sr. Antonio F. Isolabella
Dr. Alfredo M. Labougle
Sr. Adolfo Lanús
Dr. Jorge Lastiri Ruiz
Dr. Alejandro Lastra
Cap. de Nav. Jorge Alberto Ledesma
Sr. Raúl Lottero
Dr. Luis N. Magnanini
Sr. José Mancini
Sr. Norberto G. Martelli
Sr. Felipe Marvaso
Dr. Carlos Menéndez Behety
Dr. Juan R. Michans
Sr. Roberto Luis Mileni
Sr. Norberto Alfredo Monachesi
Dr. Ismael Montovio
Dr. Guillermo Moreno Hueyo
Sr. Eduardo Morey
Dr. Jorge M. F. Murga
Ing. Bartolomé Naón
Sr. Rodolfo Luis Nieto
Dr. José Noguero Armengol
Ing. Federico Ochoa
Dr. Manuel Ortiz Basualdo
Sr. Omar Orueta
Ing. Mariano C. Otamendi
Sr. Luis Alfredo Ottonello

Sr. Secundino Parada
Sr. Jorge Andrés Paris
Sra. Elsa Shaw de Pearson
Sr. Sebastián Pérez Tornquist
Sr. Pedro Lázaro Perulli
Sr. Hugo Enrique Pigni
Ing. Eduardo Pous Peña
Sr. Adolfo Rawsi
Ing. Enrique Resnicovsky
Ing. Armando J. Ressa
Dr. Adolfo M. Rey
Esc. Horacio E. Ringuet
Dr. Luis Rodríguez Irigoyen
Brigadier Mario Romanelli
Dr. Fernando Sabsay
Dr. Rafael Héctor Saiegh
Dr. Juan M. Sanguinetti
Sr. Ernesto Santamaría
Sr. Roberto Souto
Dr. Miguel Tesón Palladino
Sr. Miguel Ángel Tollo
Sr. Francisco Turón
Sr. Alejandro Udaondo
Sr. Ernesto Vacarezza
Dr. Ernesto Vales
Dr. Carlos A. Vaquer
Sra. Julia Carman de Zabala
Dr. Luis María Zambrano

Delegados Suplentes:

Sr. Manuel Acuña
Sr. Héctor Alchourron
Dr. Emilio Félix de Alzaga
Dr. René Barón
Sr. Angel Biglieri
Sr. Jorge Francisco Bordigoni
Sr. Manuel Buján
Sr. Arturo Bulirich
Dr. Amílcar Cardoso
Ing. Luis de Carlí
Dr. Carlos Jorge Carrión
Sr. Enrique Conlazo
Sr. Carlos M. Denna
Sr. Alberto De Ridder
Sr. Héctor M. Freyre
Sr. Oscar A. Gálvez
Sr. Julio Gómez
Arq. Antón Gutiérrez Urquijo
Sr. Germán Halsband
Sr. Egidio Ianella
Dr. José A. Lazzano
Sr. Salvador López Mansilla
Sr. Rodolfo Maglia
Esc. José María Montás
Esc. Francisco J. Oliver
Dr. Carlos Peña Méndez
Sr. Ernesto Pérez Tornquist
Dr. Ricardo E. Richelet
Sr. Roberto Ripamonti
Dr. Carlos A. I. Saráchaga
Sra. María Celia Anzoátegui de Schlieper
Sr. Ulises Enrique Sordelli
Sr. Enrique Félix Taurel

Tribunal de Honor

PRESIDENTE:
Dr. José Canasi
SECRETARIO:
Dr. Roberto López Novillo
VOCALES:
Dr. Alejandro von der Heyde Garrigós
Dr. Angel Maccarrone
Sr. Ramón J. Santamarina

Nos escriben...

LA TOPONIMIA DEL ARROYO DE LOS HUESOS

Señor Director:

Muy interesante la colaboración que el señor Rogelio M. Vedo ya inserta en el número de AUTOCLUB de septiembre-octubre del año anterior, titulada: "El Arroyo de los Huesos: Misterio y Toponimia". Tamo, no obstante, habré de desilusionar al autor en sus naturales sentimientos y en cuanto al origen del topónimo, ya que hace justamente un siglo y medio, más allá seguramente de la existencia del antepasado del autor al que atribuye la mención, ya se llamaba a ese arroyo con el nombre que tiene, pero se lo designaba en pampa: *Foroñelu*, según consta en un mapa que hizo don Bartolomé de Muñoz y se puede consultar en el Museo Mitre de esta capital (número 162 de la mapoteca). *Foroñelu* es una incorrecta adaptación de Voro o Foroleuvu que es como en pampa (o mapuche) se dice "arroyo de los huesos". En cuanto a la razón del nombre habría que haberlo demandado oportunamente a los meloneros de por entonces, ya que por allí, en 1824, fecha que precisamente lleva la carta de Muñoz, no había en el lugar población estable alguna y lo más cercano era el Fuerte Independencia (Tandil), fundado por el brigadier Martín Rodríguez, un par de años antes, como avanzada de la civilización y a unos cincuenta kilómetros antes de llegar a nuestro arroyo.

Saluda al señor Director muy atentamente.

Alfredo Burnet-Merlin
Manuela Pedraza 2241
BUENOS AIRES

ORIGEN DE LA FECHA DEL DÍA DEL CAMINO

Señor Director:

En el artículo que con motivo del Día del Camino publicó AUTOCLUB en el N° 73 (Pág. 108), aparece una afirmación que, si bien es correcta, puede inducir a los lectores a un error de interpretación.

En efecto, el artículo antes citado expresa "...de celebrarse el Día del Camino, fecha en que fue aprobada la Ley de Vialidad en nuestro país (5 de octubre de 1932)...", lo que es exacto, por cuanto dicha Ley, N° 11658, fue promulgada en esa fecha como homenaje al Día del Camino.

Pero la celebración del Día del Camino surge de una Resolución del Primer Congreso Panamericano de Carreteras, que se reunió por primera vez el 5 de octubre de 1925 y que resolvió instituir al 5 de octubre como "Día del Camino" en todas las naciones de la actual Organización de los Estados Americanos y que nuestro país reconoció por Decreto 2486/28 de fecha 5 de octubre de 1928 ante gestiones realizadas por el Automóvil Club Argentino y la ex Dirección General de Puentes y Caminos (actualmente Dirección Nacional de Vialidad).

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para saludarlo con mi consideración más distinguida.

Ing. Jaime Teitelboim
Emilio Lamarca 2433 - Dto. 6
BUENOS AIRES

EN MONTECARLO

Señor Director:

El motivo de la presente es informarle que por primera vez hemos hecho uso (nuestro grupo familiar), del 18 al 23 de febrero, de los servicios de Hoteles y/u Hosterías del ACA y hacerles presente la plena satisfacción por la atención y dedicación del señor José Rafael Cortés, concesionario de Hostería Montecarlo, Provincia de Misiones, como así también de su personal.

Deseo hacer resaltar el hecho de que el señor J. R. Cortés, sacando tiempo de su tiempo, con su automóvil particular me llevó hasta el centro de Montecarlo, que dista tres kilómetros de la Hostería, para poder solucionar el problema de dos neumáticos de mi automóvil que se encontraban deteriorados; el señor Cortés no sólo me llevó, sino que esperó casi una hora y me trajo de regreso a la hostería, son pequeñas grandes cosas que hacen a la imagen de servicio que creo es la imagen que en todo momento hace presente el ACA.

Sin otro particular, le saluda a usted muy atentamente,

Eduardo Alberto Allen
S. P. 419.380-8

EL BOSQUE PETRIFICADO

Señor Director:

La presente tiene por objeto poner en su conocimiento que he leído detenidamente el artículo publicado en la revista correspondiente al N° 76 —julio-agosto de 1974— por el señor Rodolfo H. Varela, bajo el título Bosque Petrificado de Santa Cruz - Hace dos millones de siglos.

Dicho artículo es muy interesante y luego de una serie de consideraciones, nombrando a varios geólogos, dice: "pero quien más hizo para su conocimiento fue el doctor Franz Mansfeld, agregando que el sueño de él era y es la creación de un parque prehistórico con animales de cemento, sirviendo a la vez de fuente de turismo".

Prosigue el artículo diciendo que personas invocando su nombre se llevaron gran cantidad de material petrificado. La presente tiene por objeto comunicarle que el doctor Mansfeld, se encuentra radicado en Mar del Plata y la amistad que me une a él y a su esposa es a través de mi relación de enfermero y vecino y con la anuencia de ellos es que me dirijo a usted.

El doctor Mansfeld está retirado de toda actividad, pero posee en su casa una vitrina con 3.000 piezas de piedras, todas clasificadas, además de una importante biblioteca y como hecho destacado posee fotografías de los animales prehistóricos diseñados por él.

Mi intención, es que se le haga al doctor Mansfeld un reportaje en su casa, como un justiciero homenaje por todo lo que hizo con relación al bosque petrificado y en otros tantos lugares como geólogo y tratar de despertar, antes las más altas autoridades, la posibilidad de que se pueda concretar ese famoso parque prehistórico, que sin duda alguna será una maravillosa fuente de ingresos por la corriente turística que traerá.

El doctor Mansfeld vive en la calle Soler (ex 33) N° 6242 de la ciudad de Mar del Plata.

Sin otro particular y esperando se pueda concretar esta entrevista, me despido de usted con mi mayor consideración.

Antonio Corigliano
Casildo Villar 1680
MAR DEL PLATA

RESONANCIA INTERNACIONAL

Señor Director:

Una vez más me dirijo a usted después de recorrer lindos parajes de California, Nevada (Las Vegas), parte de Arizona, pero siempre comparando con este hermoso país que es la Argentina, el cual tiene tantas bellezas realmente admirables. En otros países se nota la mano del hombre, aquí estas bellezas son dotadas por la naturaleza.

En los cuatro puntos cardinales, de los que he recorrido (Noreste, Nroeste, Mesopotamia, Sur, etc.), hay variedades admirables de zorras, la pena es que por falta de estímulo para el turismo, se está perdiendo ese potencial económico que también es una industria sin chimeneas. Hay esplendorosos y lindos lugares, pero a veces casi inaccesibles, ahí está el punto de mi admiración por el Automóvil Club Argentino corroborando entonces que soy, como dicen aquí, "hincha".

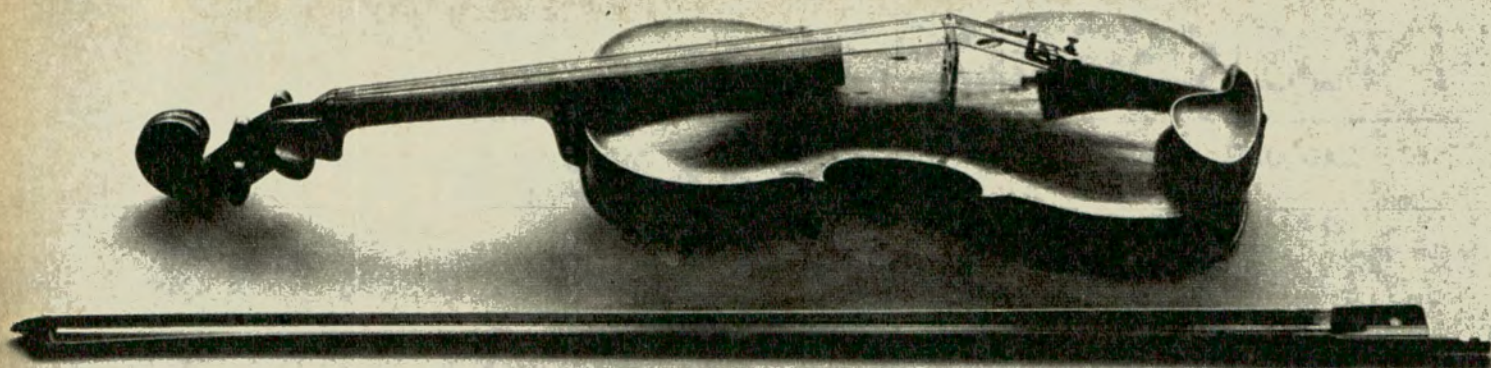
Hablando de este tema (lo que hice muy a menudo) con el Dr. Crawford, un amigo en Los Angeles, California, me indicó fuéramos a visitar la sede central del Automóvil Club de ese estado. Ya conversando con el Gerente General, mi sorpresa y satisfacción fueron grandes cuando habló con conocimiento del A.C.A. y la labor grande que hace en la Argentina, corroborando entonces mi opinión, ya que yo estaba pensando que sólo sería un entusiasmo fanático de mi parte y me convencí que no es así.

Creo que la obra tan grande que ustedes tienen emprendida, en la que entra el factor humano (el Automóvil Club Argentino lo tiene muy bueno, por lo que personalmente he comprobado a través de la mayor parte de este país que he recorrido), como digo humanos que somos puede haber errores, pero habiéndolos y actuando, aparecen, entonces se busca su corrección.

Por eso esta magna empresa sigue su curso la que tendrá más adeptos así como me pasó a mí, los cuales serán como indica esta palabra muy argentina: "hinchas".

Saludo a usted muy atentamente.

Dr. Hernán Valdez Martínez
Vice-Cónsul
Embajada de Nicaragua
Paraná 552 - BUENOS AIRES



Stradivarius 128. "EL COCHE DEL AÑO"

En Cremona, al norte de Italia, próximo al río Po, floreció, entre los siglos XVI y XVIII, la más alta artesanía en violines que conoció el mundo.

Los Amati, los Guarneri, los Stradivarius.

Y en Turín, también al norte de Italia, a orillas del río Po, y unos kilómetros al oeste de Cremona, nació hace poco más de 75 años, otra casa de ilustres artesanos.

Pero éstos no hicieron violines. Se dedicaron a otros instrumentos.

Su pasión y su razón de ser fueron los FIAT.

Esos autos que no tienen nada que ver con otros autos.

Los violines de Cremona fueron y son únicos.

Los FIAT también.

Los violines de Cremona adquirieron, en mérito a su depurada construcción, personalidad propia y fama mundial.

Los FIAT también.

Nunca nadie pudo igualar a los violines de Cremona.

Y nadie ha podido, hasta este momento, igualar a un FIAT.

Productos de una tierra y de una historia: habilidad de orfebres; genio de poetas. Sentir la vida como vida y la gente como gente.

Quizá sea ése el secreto de los FIAT. (Y el de los violines de Cremona).

En 1973, el 125 "La Máquina" de FIAT,

fue consagrado El Coche del Año en la Argentina.

Fue el triunfo del sentido común. Un fino mecanismo que ahorra combustible; un diseño elegante con dignidad y medida.

Es que la era del despilfarro había terminado y con ella moría el auto de la desproporción y los cromados.

Por eso, en 1974, "El Coche del Año" no pudo ser sino otro de FIAT.

Esta vez el 128.

Consagrado en Suecia, Italia, Holanda, Alemania, Inglaterra, Dinamarca y Checoslovaquia con premios y trofeos, era hasta hoy el auto más premiado de Europa.

Con este nuevo lauro otorgado en la Argentina por el periodismo especializado, es ahora el más premiado del mundo.

Ganador en todos los terrenos. Es ya campeón invicto en las carreras. Triunfó también sobre la nafta (18,6 litros de Buenos Aires a Mar del Plata); y sobre el espacio (80 % para 5 pasajeros y 7 valijas y sólo el 20 % para el motor); y sobre el tráfico de las ciudades (no hay coche más corto y manuable en su categoría).

Es que el nuevo "Coche del Año", el FIAT 128, es mucho más que un auto.

Es un legítimo STRADIVARIUS que está esperando que usted le arranque toda la música que tiene adentro.



FIAT
con sensatez

Nos escriben...

NECESIDAD DE LETREROS

Señor Director:

Ruego que en la oportunidad posible dé cabida a éstas, mis observaciones, sobre determinados puentes ubicados en la Ruta Corrientes —Empedrado - Goya - Río Guayquiraró - La Paz— rumbo a Paraná (Entre Ríos).

La citada ruta pavimentada al ser construida en su momento de acuerdo a dimensiones adecuadas a los vehículos de tamaño actual —especialmente camiones y ómnibus de pasajeros— tiene determinada anchura que sin ser excesiva permite se crucen en sentido contrario con cierto margen de espacio y seguridad de día; pero por la noche, no sobra mucho por cuanto la mayoría de los conductores eluden aproximarse a la banquina y circulan entonces acercándose a la faja central y lo mismo ocurre en días de mucha lluvia.

He podido comprobar en distintos repetidos viajes esas circunstancias.

Todo esto, en momentos y tramos normales de la ruta, permite relativa seguridad en el tránsito.

Pero viajando de norte a sur, quienes deben circular en ese sentido y por lo tanto sobre la faja de ruta orientada hacia el oeste, encuentran un serio inconveniente. Sobre todo si no son conocedores de la misma o lo hacen con lluvia o de noche.

Me refiero a los "puentes estrechos" que sirven a los caudales de agua reducidos y que tanto abundan en esas zonas: son verdaderas trampas para el inadvertido que se le presentan en forma rápida e imprevista.

Los llamo "trampas" por cuanto viajando de norte a sur tales puentes se estrechan en forma de embudo en dicha faja oeste de la ruta mencionada. A quien circula por la faja este, de sur a norte, no le ocurre debido a que ella no sufre estrechamientos de puentes en ese sentido de marcha.

No son pocos los accidentes que ya ha causado esa particularidad de la ruta al ser construida sin que se haya procurado el mismo ancho de calzada a los sucesivos puentes que, pienso, no fueron adaptados al camino por las razones que sabrá quien construyó o dispuso así fuera: ¿pudo mediar razón económica? ¿Razones técnicas? Dejo a ustedes el interrogante.

Estas observaciones las corroboré en mi último viaje por allí y precisamente, viajando de norte a sur con quien ya fue víctima de tales trampas y, no obstante, sobrevivió. Instruido por dicho conductor acerca de dónde le ocurrió, en qué forma, y mostrada luego la fotografía del estado en que quedó su automóvil que, irreconocible, no sirvió ni para chatarra, pensé esta nota que remito a usted por la importancia que supongo reviste.

Felizmente ese conductor sobrevivió en forma inexplicable, pero si en el asiento delantero derecho hubiera tenido pasajero, creo que el mismo también habría sido irreconocible después del accidente. A poca distancia y más adelante del lugar hay una seccional policial caminera en donde observé varios automóviles accidentados gravemente y que confirma todo lo que antecede.

Es imprescindible la advertencia a los conductores para que no caigan en esas trampas —es cierto— pero no son menos necesarios aquellos carteles que en muchos puntos del país —provincia de Córdoba en sus sierras especialmente— dicen expresamente: "Cuidado - Puente estrecho".

Dr. Faustino F. San Martín
25 de Mayo 623
VENADO TUERTO (SANTA FE)

EXCURSION AL SUR

Señor Director:

Los abajo firmantes, participantes de la primera excursión al Sur Argentino del año 1975, ante el problema planteado por la cancelación de vuelo del 13 de enero de Aerolíneas Argentinas, queremos expresar nuestro reconocimiento a la eficiente intervención de nuestro guía, señor Marcelo Laredo, secundado eficazmente por el Administrador del Hotel Los Yaganes, señor Carlos Maida, y el encargado del buffet del Aeropuerto de Río Grande, señor Eduardo Nervi, que nos permitió no sólo solucionar nuestro problema gastronómico sino también pernoctar en las instalaciones de la Aeroestación, por lo que nos permit-

timos felicitar al Automóvil Club Argentino por el extraordinario servicio prestado.

Hay 14 firmas

EN BAHIA BLANCA

Señor Director:

Me dirijo a usted para expresarle mi agradecimiento por las atenciones recibidas de parte del personal de la filial del Automóvil Club Argentino en la ciudad de Bahía Blanca. Mi inquietud es que por su intermedio haga llegar una nota de agradecimiento al jefe de la delegación Bahía Blanca, al jefe de Talleres y a todo el personal que depende del Automóvil Club de esa ciudad.

Estando de viaje por esa zona tuve serios inconvenientes en mi automóvil el día sábado 25 de enero, que fueron subsanados, gracias a los esfuerzos de las personas nombradas anteriormente, durante el día sábado y el domingo 26 del mismo mes.

Por ese motivo quiero que llegue a su conocimiento dicha acción, que para mí fue muy importante ya que el lunes 27 debía estar en esta ciudad para cumplir mis obligaciones laborales y atender varios asuntos particulares.

No quiero ser más extenso en esta simple nota, pero le pediría, si es posible, otra nota por su intermedio de felicitaciones a toda esa gente. Desde ya me siento orgulloso de pertenecer como socio a dicha Institución, y de requerir el primer servicio de urgencia en lo que va desde mi inscripción.

Saludo muy atentamente,

Luis Oscar Ferrari
1° Junta 2857
MAR DEL PLATA

EL AUTOMOVIL CLUB DE CHILE

Señor Director:

Me dirijo a usted con el objeto de poner en vuestro conocimiento la inestimable colaboración recibida por el suscrito de parte del Automóvil Club de Chile.

En oportunidad de encontrarme de turista con mi familia en la vecina República de Chile, sufrí una seria avería en el motor de mi automóvil. Entrando en contacto con los talleres autorizados de la zona, comprobé que el costo prohibitivo de la mano de obra chilena hacía necesario el traslado de mi automóvil a nuestro país para ser reparado en Mendoza. (La reparación que después efectuó en Mendoza por \$ 2.000 Ley hubieran representado en Chile \$ 10.000 de la misma moneda).

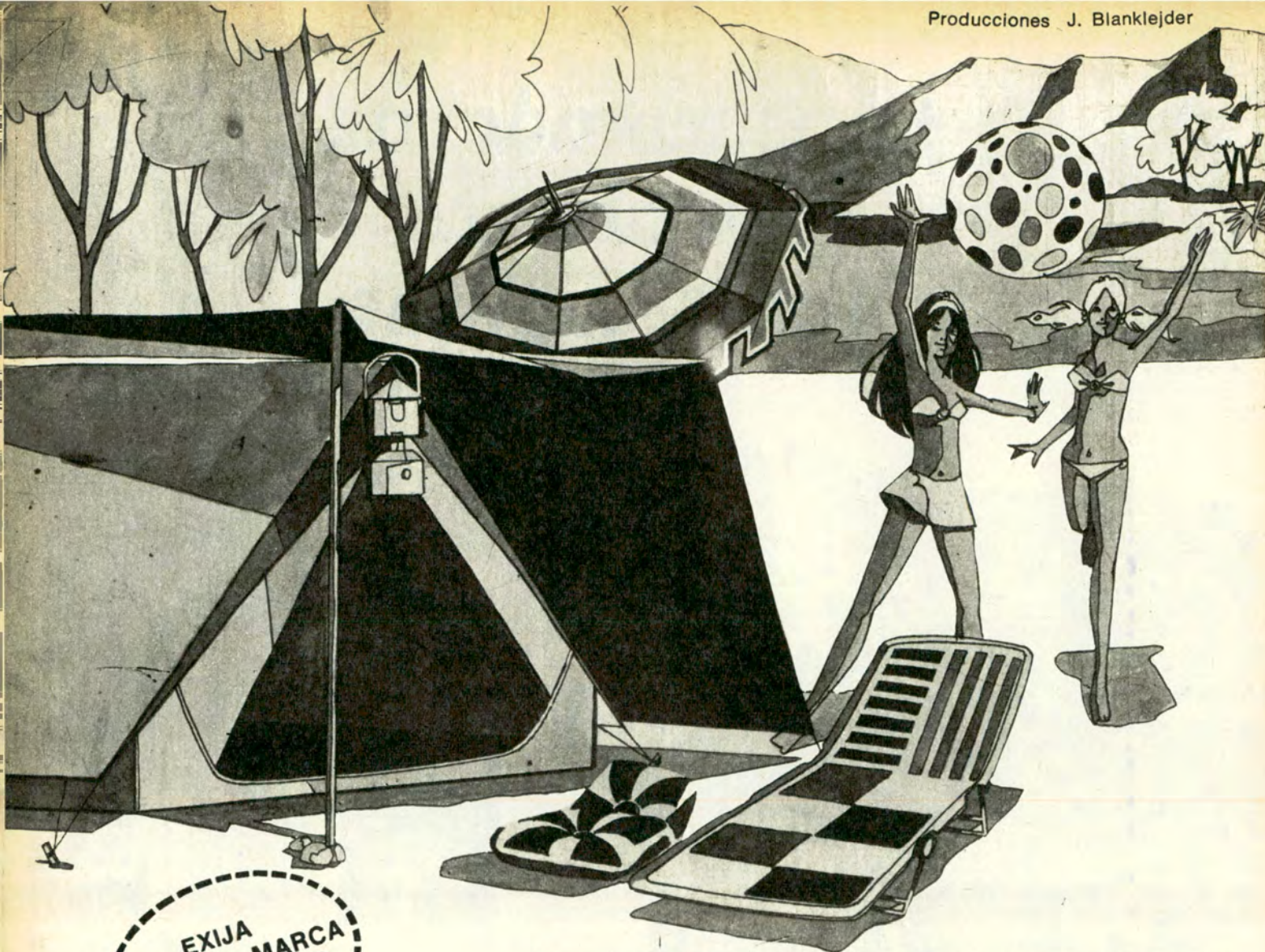
Tres largas y tediosas gestiones en el ferrocarril chileno comprobé que el traslado por tren era caro, dificultoso y lleno de problemas, por fechas, horarios, cambio de trochas, etc.

En esas circunstancias se me ocurrió recurrir a la filial Viña del Mar del Automóvil Club de Chile. En esa Entidad y ante la sola presentación de mi credencial de socio del Automóvil Club Argentino, fui cordial y deferentemente atendido por el Gerente señor Ferréti y por el resto del personal, quienes inmediatamente resolvieron el remolque de mi automóvil hasta Las Cuevas, con el mismo costo y las mismas prerrogativas que gozan los asociados del Automóvil Club de Chile. De allí en adelante la filial Mendoza del Automóvil Club Argentino terminó de resolver mi problema, mediante la solícita diligencia del señor Quiroga, encargado de la estación Las Cuevas, otro de los brillantes empleados de nuestra Institución, que hace patria entre las nieves y el viento blanco.

La presente tiene por objeto hacer pública la exquisita atención de que fui objeto en la oportunidad, y poner en conocimiento de los asociados del Automóvil Club Argentino que en circunstancias similares a las que me tocó vivir, concurren con toda confianza al Automóvil Club de Chile en la seguridad de ser atendidos de una manera sensacional.

Saludo a usted atentamente.

Pedro Héctor Monjo
Perú 368 - MENDOZA



EXIJA
NUESTRA MARCA
EN EL ORILLO

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



Distinguida por quinto año consecutivo con la cinta azul de la popularidad.

Unica con proceso

Sanitized

DISTRIBUIDORES

CAPITAL FEDERAL
Amado A Zajur e Hijos, Canning 476
Camping Paternal, F. P. D. F. Sarmiento 1854
Casa Prado, Azcuénaga 25
Cía. Loner Argentina, Montevideo 255
La Diosma S.R.L., R. E. de San Martín 2365
Penrith S.A., Av. Gral. Mosconi 2416
Suc. Vds. de Longobardi S.R.L., Bolivar 280

PROVINCIA de BUENOS AIRES
Amilcar Figari, Calle 15 Nº 582 - La Plata
Armando Pottie, R. E. de San Martín 144 - Junín
Bueno y Digeronimo, calle 12 Nº 623 - Balcarce
Casa Diomedí, Falucho 137 - Bahía Blanca
Cosme A. Masulli, León Gallardo 1097 - San Miguel
Av. José C. Paz 1758 - José C. Paz
Esteban Rey, Av. Cazón 902 - Tigre
Humberto J. Daglio, Av. Colón 1134 - Tandil
Miguel Lesmes, C. Pellegrini 441 - San Nicolás
Pedro A. Tranguera, Suipacha 113 - Lobos
Pisano y Rosatta, San Martín 873 - Azul
Suc. S. A. Hogsberg, Lavalle 452 - Tres Arroyos
Teodoro Calderón, Dorrego 419 - Chivilcoy

MAR DEL PLATA
José Moscuza y Cía., Martínez de Hoz 433
Labora y Cía. Juan B. Justo 2000

Tienda Los Gallegos, Diag. Pueyrredón y Belgrano
Vendaval S.C.A., Peralta Ramos 866

FORMOSA
Florencio Sánchez, J. M. Uriburu 414

RESISTENCIA (Chaco)
La Casa de las Lonas, José M. Paz 256

EL DORADO (Misiones)
Cooperativa Agrícola El Dorado

SAN MIGUEL DE TUCUMAN (Capital)
Casa Fuch, Muñecas 262
Casa Marcantonio S.R.L., 24 de Septiembre 165

ROSARIO (Santa Fe)
El Indio Camping S.A., Corrientes 951
Ortega S.C.A., San Martín 1233

SAN CARLOS DE BARILOCHE (Río Negro)
Huemul S.R.L., Vice Almirante O'Connor 855
Raynoff y Cía. S.R.L., Rolando 257

SAN JUAN (Capital)
Angel Ginestar y Cía., 9 de Julio 685

SANTA FE (Capital)
Honorio Valenziano, Rivadavia 3465

Massino Hnos., Av. Freyre 2200
Raúl A. Pecorari, Aristóbulo del Valle 6577

RAFAELA (Santa Fe)
Carpas "Jennerich", Av. Santa Fe 2096

CORDOBA (Capital)
Casa Beltramo, Rivadavia 410
Casa Helman S.R.L., Rivadavia 420
Krumax S.R.L., Rivadavia 273

COMODORO RIVADAVIA (Chubut)
Tienda "La Favorita, S. Martín y Bmé. Mitre

MENDOZA (Capital)
Edmundo Di Bari, San Juan 1488

MENDOZA (San José de Guaymallén)
José E. Silva, Av. Bandera de los Andes 2747

SALTA (Capital)
Barquín y Cía. S.R.L., Urquiza 683
Subirana S.R.L., Alberdi 160

PARANA (Entre Ríos)
Fabián del Mestre e Hijos, 25 de Junio 20

NEUQUEN
Rogelio Díez, Félix San Martín 1091 (Ruta 22)

La Quebrada de Humahuaca y sus capillas



por MARTHA SALAS DE SIEGRIST
PARA AUTOCLUB

En los templos de esa hermosa región de la provincia de Jujuy, casi todos del siglo XVIII, se conjugó la obra y la fe del colonizador, del misionero y también del indio. Exhiben artísticos altares del más rico estilo barroco, artesonados, sillería, tallas y pinturas coloniales.

10 autoclub

Estamos en San Salvador de Jujuy. Yo ya había estado en esta ciudad, pero hace más de 20 años. No pude reconocer en ésta, casi nada de aquella ciudad de mi infancia. Creo que sólo la casa de gobierno y el salón de la bandera despertaron en mí recuerdos. De aquella ciudad-pueblo, cuya paz y calma eran tradicionales, queda muy poco, por lo menos en el radio céntrico. Esta nueva San Salvador que veo hoy, si bien tiene el hidalgo señorío de las ciudades fundadas por España en nuestro Norte, con sus calles en damero, plazas, catedrales, cabildos y antiguas casonas coloniales, también tiene medida en su alma el ritmo agitado del progreso, los letreros de neón, los negocios atiborrados de gente, y hasta el olor a nafta de nuestras calles de Buenos Aires.

Abajo izq.: Iglesia de Tumbaya. Abajo der.: Marco de





la capilla de Huacalera.



Caminando a las siete de la tarde por la calle Belgrano (que es la principal) me empujaron tantas veces a la calzada, y fui promovida tantas otras a la vereda, como los bocinazos me lo ordenaban, que llegué a pensar con desesperanza: "¡Ah, el ser humano, siempre lleno de contradicciones, huye del mundanal ruido; hace miles de kilómetros para ello, y en el momento que alcanza su meta es de nuevo atrapado por otros ruidos, por otras luces, distintas, y al mismo tiempo iguales a aquéllas de las que huyó!".

RIQUEZA PROVINCIAL

Este ritmo que va adquiriendo San Salvador, es pauta de la riqueza de la provincia y de la diversidad de productos que en ella se elaboran. Y esa variedad también crea distintos paisajes. En esta tierra de contrastes están la Puna, la Quebrada, los templados valles del tabaco, los calientes valles del azúcar y los citrus, las feraces selvas del subtropical, y los llanos de Zapla con sus Altos Hornos.

Son las siete de la tarde y, cansados ya de visitar las iglesias, los museos, las galerías y las tiendas de artículos regionales (que en estas vacaciones de invierno están atestadas de mercadería y de gente), decidimos entrar en una lindísima confitería para tomar algo, como decimos siempre los argentinos. También allí las mesas estaban todas ocupadas a esa hora, pero quiso la casualidad que recorriendo con la vista el local me encontrara con dos señoras, esposas de dos ingenieros, que desde hace 20 años trabajan en los Altos Hornos, que yo había conocido una semana antes. Mientras charlábamos felices de este encuentro casual, cambiamos impresiones sobre Jujuy. También ellas sienten el gran cambio que está viviendo San Salvador. Pero, en el resto de la provincia es más lento, me dicen, allí la gente sigue moviéndose con la lentitud del puneño, para ellos espacio y tiempo es la misma cosa. Su moroso vivir frente al apremio indica que el puneño encontró la bíblica palabra: paz.

Nuestras amigas nos cuentan de la belleza de La Quebrada, de sus cielos, de sus soles, de sus montañas, y como atraídos por poderoso imán, a la mañana siguiente partimos tempranito a recorrerla. Varios móviles nos acompañan durante el viaje; el interés de conocer sus pueblos, y sus capillas (tan ponderadas), el de



Arriba: Iglesia de Tilcara. Ab.: Templo de Purmamarca.



ver la naturaleza y los hombres que la viven. Y como aprendiz de historiador, voy siguiendo en el mapa el recorrido de los hombres que transportaron el cuerpo del General Lavalle a través de La Quebrada. Suenan en mí los versos del romance de Juan Lavalle:

Palomita blanca,
vidalita,
que cruzás el valle,
ve a decir a todos
vidalita,
que ha muerto Lavalle.

Mientras, veo la Quebrada, el Río Grande y los pueblos a mi paso. La tarde anterior conocí la casa donde Lavalle halló la muerte por una equivocación fatal. Un tiro lo alcanzó en el pecho mientras se acercaba por una galería hacia la puerta cancel, para conocer el motivo de los gritos, disparos y galopes, que una patrulla provocaba en la calle. Nadie sabía de su llegada a Jujuy, creían, en cambio, que en esa casa se escondía el Dr. Vedoya. Y así comienza el drama épico y humano de esos hombres cuya fidelidad estuvo más allá del tiempo y de los limitados confines de la patria, por la Quebrada a lomo de mula, abriéndose paso hacia el Norte rumbo a Bolivia.

LA QUEBRADA

La Quebrada de Humahuaca es un largo valle situado en el corazón de la montaña, que se extiende por más de 170 kilómetros desde el Sur del Altiplano hasta Jujuy. Por ella serpentea el Río Grande todo a lo largo, este río es por momentos muy ancho y su cauce está casi cubierto de piedras pulidas y redondas, blancas, grises u ocres. Es un río de montaña, crece en verano con el deshielo. En invierno corren unos pocos hilos de agua por él. El camino, que al principio nos ilusiona con promesa de asfalto recién terminado, a los pocos kilómetros se transforma en un buen mejorado del cual brotan, con harta frecuencia, nubes de polvo al cruzarnos con otros autos. Pero esto es lo único desagradable del viaje, y es un mero detalle. El camino sigue siempre paralelo al río Grande, por el centro de la Quebrada, teniendo a derecha e izquierda las montañas más hermosas del Norte Argentino ("es tan lindo que empalaga", me habían dicho en San Salvador). ¡Qué variedad de colores y de formas! Las hay verdes (vegetadas), grises (rocosas), marrones (térreas) y también las hay rosadas y violáceas. Ahora sí me refiero a las formas, también son muy variadas. Las montañas de tierra, por la con-



Catedral de San Salvador de Jujuy. En la vereda luce toda su lozanía un retoño del pino de San Lorenzo.

sistencia blanda de su elemento, forman grietas, dientes, hondonadas, plataformas, cuevas, dedos, obeliscos, alfajores, gargantas; todo lo que la mente humana pueda imaginar. Hay tantas montañas, una tras otra, que es como si Dios no se hubiera cansado nunca de hacer alturas.

Al poco rato de iniciar nuestro camino ascendente por la Quebrada (se llega en Humahuaca a los 2.900 metros), vemos aparecer los cactus espiizando las montañas, como velones apagados. Nos cruza deteniéndose, una tropilla de mulas, cargadas con alforjas norteñas; cruzan el camino y toman una senda de la montaña, van seguramente a algún pueblo perdido entre los cerros. Esta quebrada y sus quebradeños, nos hacen pensar por momentos que estamos recorriendo Bolivia o Perú.

El paisaje es de una intensa soledad. Siento que voy perdiendo un poco de fuerzas, que me adormezco. Pero sé que no es sueño, es la altitud; me estoy apunando. Propongo la primera parada. Saco la carta de viaje dada por la Filial del Automóvil Club Argentino y leo Tumbaya. Pensamos visitar uno por uno los pueblos de la Quebrada y sus antiguas capillitas coloniales. Hace años que oigo hablar de ellas. Son del siglo XVIII y en ellas se conjugó la obra y la fe del colonizador, del misionero y del indio. Pero lo que nunca pensé fue encontrarme con altares del más rico estilo barroco, cubiertos de pan de oro, artesonados, sillería, tallas y pinturas coloniales al estilo de las de Quito, Lima o el Cuzco. Ya la belleza del púl-

pito de la Catedral de San Salvador (todo tallado en madera representando escenas bíblicas, cubierto de oro y policromía) me había conmovido el día anterior.

LAS OBRAS DE ARTE

Las imágenes y cuadros coloniales de la Quebrada vinieron desde el Cuzco, que fue el centro cultural más cercano y que se caracterizó por ser el más prolífico, ya que allí predominó el arte mestizo.

Como los españoles comprendieron la calidad de las obras artísticas de los incas, aprovecharon sus extraordinarias dotes, para encauzarlos a exaltar la religión cristiana (que tanto les convenía para la conversión de los pueblos). Así nació la escuela mestiza donde el pintor español hacía un bosquejo de la obra sobre el lienzo, y luego los indios la terminaban agregando detalles por cuenta propia.

Otras veces el pintor español en el boceto dejaba un mensaje. Claro es el que dejó en los 9 cuadros de los Arcángeles Arcabuceros, que adornan las paredes de la capilla de Uquía. Allí se ve a los Arcángeles vestidos con uniformes de caballeros españoles. Con botas altas, sombrero de alón emplumado, arcabuz en mano, y por arriba de la espalda sobresalen unas blancas y bellas alas angelicales. El mensaje fue claramente percibido por los naturales: Dios y la Iglesia están con el Rey y su Ley. O bien los soldados españoles son enviados de Dios, por eso bajan del cielo con sus alas.

ARQUITECTURA MODESTA

Las capillas de la Quebrada son todas de una arquitectura modesta, rústica y parecida. Tienen una sola nave, un portal protegido por el techo avanzado, a un costado el pequeño campanario cuadrado y en forma de torre. El portal aparece bajo la pequeña ventanilla del coro interior. El dintel de la puerta de entrada, que generalmente es de dos hojas, lleva inscrita casi siempre una leyenda latina y la fecha de construcción. La de Tumbaya dice 1648, fecha de la erección de una capilla, probablemente anterior a la actual. Allí vimos los primeros cuadros cuzqueños. Hay un hermoso Cristo de los Temblores, y una Dolorosa con el pecho cruzado por los puñales. Ambos temas se presentan con frecuencia en la escuela cuzqueña y representan medularmente: La Pasión, La Muerte y La Transformación de Cristo. Y el Dolor de su Madre que es el de la Humanidad.

Después de recorrer algunos kilómetros llegamos a Purmamarca, pequeño poblito colonial e indígena a 3½ kms. del camino. Es el que más conserva sus caracteres. Los rojos techos de tejas, las casas con paredes blancas y sin ventanas, las puertas de madera con sus gruesos dinteles, los faroles de hierro y esas callecitas angostas y sin veredas donde extendiendo los brazos se pueden casi tocar las casas de los dos lados.

La iglesia, que tiene por fuera los mismos caracteres de la de Tumbaya, está frente a la plaza en el lugar más típico del pueblo. A un costado un árbol centenario junto a una reja. En esa plaza se sientan los vendedores de cacharros, ponchos, cueros y otros recuerdos. Allí vi por primera vez las botellitas con aire de Purmamarca que por fuera son pintadas con los colores de sus montañas. En la iglesia, vi usarse la madera de cactus para el coro, dinteles y vigas.

Tilcara ya es una ciudad un poco mayor, hay más vida y movimiento en las calles. La iglesia es del 1600, pero tampoco es la que hoy vemos; fue dos veces reconstruida. Aquí se venera a la Virgen de Copacabana de Punta Corral. Está en una urna de cristal con angarillas para poder ser llevada sobre los hombros de los fieles en las procesiones hacia otros pueblos. El altar es todo de estuco con ocho columnas salomónicas; desgraciadamente está pintado color bordeaux. El coro está hecho en madera de cactus y las vigas presentan ménsulas con forma de ángeles apoyados contra la pa-

Este trabajo de talla también caracterizó el arte mestizo enseñado por los jesuitas.

OTRAS CAPILLAS

Huacalera es otra de las pequeñas capillas que jalonan la Quebrada. Está junto al camino, al pasar por ella volvió a nacer en mí el recuerdo de Lavalle y su triste fin. Acá lo descarnaron sus soldados por órdenes del Gral. Pedernera. Ya era imposible llevarlo en su sudario. Los días de camino a lomo de mula y el sol de la Quebrada, fueron inclementes con su cuerpo sin vida. Allí lo descarnaron junto al Río Grande que se tragó sus despojos, y con dolor y lagrimas juntaron sus huesos en un atado para darles cristiana sepultura.

La capilla de Uquiá es, para mí, la más hermosa. Contrasta su sencillez exterior y la blancura de sus muros, con la riqueza del altar mayor, ejecutado en madera recubierta de pan de oro y tallado en el más perfecto estilo barroco colonial. Esta capilla data del 1681. En sus paredes laterales cuelgan los 9 cuadros ya referidos de los arcángeles arcabuceros.

El altar mayor tiene 5 nichos, cuyos fondos están cubiertos por pinturas coloniales, representando santos. Son de la escuela cuzqueña, posiblemente ejecutados por los indígenas de la zona dirigidos por los jesuitas. Las imágenes talladas en madera también son muy bellas. La figura central del altar es San Francisco Solano, patrono de Uquiá. Debajo del altar mayor reposan los restos del Padre Lozano, que colonizó esta región. Los muros de esta capilla tienen un metro veinte de espesor.

EL PUEBLO DE HUMAHUACA

Por último llegamos, ya cerca de mediodía, a la última de las capillas que pensábamos visitar. A pocos kilómetros de Uquiá está Humahuaca, población situada en un extremo de la Quebrada. Es, junto con Tucumán, una de las más importantes. Su centro está alrededor de la plaza, donde se hallan la Intendencia, la Policía, la Catedral, y a su izquierda comienzan los primeros escalones de una ancha escalinata que sube hasta el pie del monumento al indio, espléndida obra de Soto Aveniño. Este indio flaco, bajo, menudo, está levantando el brazo y el dedo índice con un gesto de autoridad bastante elocuente que parece hablarnos de la defensa de la Quebrada, su tierra natal. Los cardones le hacen marco algunas lianas también (lastima que no son flores, están atadas a

los árboles), son para que los turistas se fotografíen.

Regresamos para conocer la Catedral. En 1594 el cacique de los Omaguacas, Francisco Limpita, se sometió al encomendero Ochoa de Zárate y comenzó a formar el pueblo, y levantó la iglesia en este mismo lugar. En 1641 se hizo la primera refacción. Luego, en 1873, fue casi destruida por un sismo y se la reconstruyó definitivamente. La fachada actual data de 1880, pero el altar mayor, los cuadros y las imágenes, conservan en su conjunto la primitiva riqueza del estilo cuzqueño. Uno de los altares conserva el nombre del autor; dice así: "Hizo este retablo de Cristo Crucificado D. Cosme Duarte" 1790. Sobre las paredes laterales de la capilla están colgados los 12 lienzos que representan a Profetas, Jueces y Reyes del Antiguo Testamento. El de Josafat lleva una leyenda que dice: "Se pintaron estos doce lienzos en el Cuzco en el año 1764. Marcos Zapaca. Se sabe que fue un artista indígena. Igual que los arcángeles arcabuceros de Uquiá, aquí algunos reyes y profetas llevan uniforme de soldado y coraza; es que así veían a los españoles que tenían el poder, y por ende así se imaginaban que vestían los Reyes, Profetas y Jueces. El altar mayor, realizado en material, tiene en su centro un sillón colonial en madera y pan de oro, realmente majestuoso. Los confesonarios son altarcitos embutidos en las paredes con marco de madera policromada y tallada. Hay importantes tallas en madera. Es la iglesia más rica y mejor conservada de la Quebrada.

Salimos de la capilla, miramos la ciudad, Humahuaca, ciudad coya con aire de colonial antigua. En un restaurante suena una quena, en otra casa se oye un charango tocando una vidala, o quizá una baguala. Es la primera vez que oigo esta música en su ambiente natural; expresa toda la poesía de su entorno, y también el dolor reprimido de esa raza melancólica, muda, resignada, dejándose vivir.

El cielo es muy azul en Humahuaca, el sol abrasa al mediodía y por la noche hiela. Tierra de contrastes... áspera... difícil... Después de recorrer junto a la vía del tren las ferias regionales, regresamos al auto para iniciar el retorno a San Salvador.

La brisa y el sol nos llevan, el camino baja, y el Río Grande también. Llevamos en los ojos paisaje y poesía, en el alma amor a nuestra Argentina. ■



Pida su WHISKY M.T.G. y Vinos Finos MARQUES de CARABAS

ESPECIALMENTE PARA LOS SOCIOS DEL A.C.A.

Oferta entregada a domicilio en todo el país. Flete incluido.
**SOLICITE SU PEDIDO ENVIANDO EL CUPON
INSERTO AL PIE.** No se venden en el comercio.

Asimismo puede retirarlo en nuestras oficinas o hacer su pedido telefónicamente a los números 771-1218/4211/6384.

Estos precios anulan los anteriores y pueden ser sujetos a variación sin previo aviso.

GREYHER DISTRIBUCIONES S.A.

A. J. Carranza 2243 - Capital Federal

Agradeceré me envíen

Caja de 4 botellas de Whisky M.T.G., al precio de \$ 220 la caja.

Caja de 12 botellas vino tinto Marqués de Carabas, tinto, \$ 192 la caja.

Caja de 12 botellas vino tinto Marqués de Carabas, blanco, \$ 192 la caja.

Total: \$ _____ Cheque giro No _____ c/Banco _____

Elegidos en beneficio de los socios del A.C.A.

Nombre _____

Domicilio _____ Dto. _____

Tel. _____

Pcia. _____ transporte _____

Firma _____

* A socios de Capital Federal y Gran Buenos Aires, servicio de contrarrembolso.

La conocida laguna
de Chascomús,
es un centro
importante de pesca
y recreación.

Toponimia en la Argentina

por ABRAHAM BRAILOVSKY
PARA AUTOCLUB



Las diversas razas prehispánicas que la habitaron hace comprensible la existencia de innumerable cantidad de nombres geográficos en todas sus diferentes lenguas.

El embalse de Tandil creó nuevas atracciones para el turismo en esa zona serrana.

Los nombres geográficos en la República Argentina han tenido un largo proceso de evolución desde la época de los descubrimientos, pasando por la época colonial y de la Independencia, hasta nuestros días. Si bien ciertos lugares, comarcas y accidentes geográficos estaban nominados por diferentes tribus indígenas posteriormente cambiaron su nombre por imposición de los conquistadores españoles, por nuevas construcciones, por nuevas costumbres y por la presencia de inmigrantes europeos.

Tales, entre muchos otros de la Pampa Húmeda, Esperanza, Rincón de los Suizos (1856), Ausonia (1869), los asentos italianos Florencia, Vittorio Emmanuele y Piazza, en 1874 y a ambos lados del lejano Napostá, Nueva Liverpool, con población británica y Nueva Hamburgo, con población alemana.

Dada la enorme extensión del territorio argentino y las numerosas razas de indígenas que habitaban en él, es comprensible la existencia de numerosos topónimos de ese origen; aquellas eran poseedoras de lenguas diferentes, pero con todo, ni personas eruditas en la materia pudieron dar el exacto e indubitable significado.

Es muy grato recordar que la Armada Nacional no ha olvidado a los primeros pobladores del territorio y por decreto les haya rendido su homenaje al asignar a todos los remolcadores de su flota con el nombre de las tribus que vivieron en el territorio nacional. En efecto, por

14 autoclub



Boletín Naval Público Nº 166 del 12 de mayo de 1955, se conoció el Decreto Nacional Nº 3807 del 17 de marzo del mismo año y el Decreto Ministerial de Marina Nº 1135/55, que en sus considerandos dice: que todas las provincias y territorios dan por igual a la Armada Nacional su contribución de hijos y que también sus nombres deben ser honrados en los buques, así como los de las razas de indígenas que poblaron distintas zonas del país... por lo que en el inciso d) 1º), establece que los buques auxiliares, remolcadores y buques de desembarco llevarán nombres de tribus aborígenes... etc.

Resultan ser muy raros los topónimos de origen indígena con una traducción terminantemente precisa en castellano. Hasta se da el caso de un topónimo subsistente por la presencia de una tribu anterior, o por el traslado violento y circunstancial de indígenas de un lado a otro.

Ese es el caso de los topónimos Quilmes y Punta de los Quilmes, en la provincia de Buenos Aires, que figuran en cartas náuticas desde el siglo XVII, aunque los indígenas que vivían en la región circunvecina a la ciudad de Buenos Aires no eran más que Querandíes y Guaraníes de islas originariamente, aparecieron los mencionados topónimos correspondientes a una raza belicosa de los valles catamarqueños, a miles de kilómetros hacia el NO. La historia nos informa que los españoles de la época los deportaron hacia el sur para alejarlos de su propio ambiente y con ellos fundaron una Reducción a orillas del Río de la Plata. Aunque los primeros gobiernos patrios protegieron a los Quilmes, múltiples causas los hicieron desaparecer, pero los topónimos subsistieron.

En la provincia de Entre Ríos hay una serie de ríos cuyos nombres revelan su origen guaraní: Uruguay, Gualeguay, Villaguay, Gualeguaychú, etc., ninguno de los cuales tiene un significado certero. El topónimo Uruguay, según se admite, deriva de URU = pájaro, GUA = lugar e I = agua, significado: río de los pájaros. Otros autores lo hacen derivar de: IRU = boca, corruptela de URU y de I-GUAA = agua honda, corruptela de Guay, en cuyo caso significaría: Boca de agua honda. Sin embargo, hay especialistas que hacen derivar el topónimo de dos dicciones que se traducirían como Río de los Caracoles por la abundancia que hay de ellos en sus orillas, y finalmente también hay gente que lama al Uruguay, río de los pájaros y los caracoles, atendiendo a las posibilidades ya citadas.

COLONIZACION DE NAHUEL HUAPI

La colonización de la región lacustre de Nahuel Huapi evidentemente penetró por el paso de Pérez Rosales. Libre de nieves en el verano y de poca altura, apenas mil metros sobre el nivel del mar, se dio con numerosos individuos primitivos que decían ser de raza Vuri-loche. Según el perito Francisco P. Moreno, fueron los jesuitas los que llamaron al lago Nahuel Huapi, pues los indígenas lo llamaban Teguel Malal y muchos otros Strecta Lafquen. Es imposible, por ahora, aventurar una explicación sobre la deformación de tales nombres, aunque, como decía el Dr. Pablo Gröeber, en su Toponimia Araucana, es más factible que el original y legítimo haya sido el segundo nombre, porque lafquen significa lago. Como ejemplo actual tenemos el Futalafquén y el Carrenlafquén de una cuenca cercana.

Nahuel Huapi se traduce hoy como Isla del Tigre, porque Nahuel se refiere a un animal que puede ser el tigre y Huapi es una isla o un clero en la selva. Además el nombre tiene cierta eufonía y algunos acentúan llamándolo Nahuel Huapi.

En el interior de la provincia de Buenos Aires, tierra que fue de Pampas, Mapuches, Araucanos y Puelches, aparece la localidad de Pehuajó, topónimo extraño de origen guaraní, en un lugar donde jamás hubo indios guaraníes, en cuya



Lago Nahuel Huapi, entre las provincias de Río Negro y Neuquén.

Zona ribereña del río Gualeguaychú, junto a la ciudad del mismo nombre.



lengua Pehujó significa estero profundo. La geografía histórica nos explica que el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Dr. Dardo Rocha, asignó ese nombre a la localidad en recuerdo de un combate sobre el arroyo correntino de Pehujó, en el que él actuó durante la guerra del Paraguay.

El topónimo Tandil, casi en el centro de la provincia de Buenos Aires, es conocido desde el siglo XVII, significando en lengua indígena: **Lo más alto (Tan-lil)**, pues el lugar está situado en lo más alto de un grupo de sierras que aparecen como un elemento extraño con respecto a la inmensa pampa que lo rodea. En 1771 y 1772 el virrey Vértiz mandó dos expediciones militares para efectuar reconocimientos en la zona. En 1816 y 1821 el Coronel Pedro Andrés García levantó planos para poder colonizar la región y en 1823 las tropas nacionales levantaron allí el fuerte Independencia sobre planos del ingeniero Ambrosio Crámer. A su lado se fundó un pueblo y partido que en 1839 llevaba el nombre indígena de **Chapaleofú**, nombre que aún conserva el arroyo que corre al O. de la población. Destruída ésta por sucesivos malones, en 1865 comenzó a repoblarse la zona llamada popularmente los pagos de Tandil. En 1895 el antiguo pueblo tenía ya un nombre muy arraigado; volvió a tomar el nombre indígena de **Tandil** con el cual fue declarado ciudad. Es interesante acotar que actualmente la Dirección de Turismo Municipal distribuye prospectos aseverando que Tandil proviene del nombre de un jefe indígena del lugar.

ORIGEN DE CHASCOMÚS

En esta misma provincia, la localidad de Chascomús debe su nombre a la lengua indígena en la que significa agua salada y también, como descripción general, **muchas lagunas de agua salada**. Hacia el año 1752, unas tropas que cuidaban una reducción indígena situada en la desembocadura del río Salado, coincidieron que el lugar era bueno y seguro y fundaron un pueblo con sus familiares, junto a la laguna, al que llamaron **Chascomús**, tal como se llamaba la cuenca cercana. Las simples construcciones de barro tomaron el pomposo nombre de **Pueblo y Fuerte de San Juan Bautista** para la denominación oficial, pero como no tenía aceptación alguna al poco tiempo pasó a llamarse **San Juan Bautista de Chascomús**. En 1779 el capitán Escribano desalojó el lugar llevando las tropas al Fuerte del Zanjón, pero el virrey Vértiz le ordenó volver al lugar donde está hoy la población de **Chascomús**. El pueblo era un hecho en 1780 y se separó del partido de Magdalena en 1808, siempre con su topónimo criginario, dada su reconocida eufonía.

En la cuenca de las lagunas encadenadas a **Chascomús** está la laguna **Chis-Chis**, que figura en cartas geográficas desde el tiempo de la colonia con diversos nombres. La llamaron **Chas-Chas** que era el nombre con que los indígenas hacían referencia a los religiosos por el ruido de sus faldas, de manera que la traducción del topónimo sería: **Laguna de los religiosos o de los Padres**. En la carta esférica de D. Félix de Azara, de 1776, el nombre figura como: **Laguna de Chilchis** y aunque hubo diferentes ortografías del topónimo, hoy se acepta que en lengua araucana el vocablo **chif-chif** quiere significar algo rebosante, por lo que el nombre de la laguna aludiría al caudal que llega ocasionalmente a la depresión y significaría: **Laguna desbordante**.

Hubo topónimos que no pudieron perdurar por su difícil pronunciación. Tal es el caso de una población fundada en octubre de 1963 al SO. de la misma provincia que tomó el nombre indígena de **Chafatquen** o sea **Tres Lagunas**. Aunque el nombre era perfectamente descriptivo del paisaje geográfico, nadie se amoldó a él. Al crear la población se le asignó el nombre de una fecha muy cara al sentimiento nacional: **9 de Julio**.

Arteria central de la ciudad de Gualaguaychú, en el sudeste de Entre Ríos.



Otros lugares del interior del país también han tenido problemas en su búsqueda del perfecto significado del topónimo. De la larga lista sólo mencionaremos tres:

La localidad catamarqueña de **Andalgalá** proviene de las voces calchaquíes **Andé e Huilá**, que según los expertos significan **Terraza Verde**. En boca de los españoles la expresión pasó a ser más eufónica y se hizo naturalmente **Andalgalá**, pasando con esa grafía al castellano. Sin embargo muchos estudiosos disienten afirmando que el topónimo significa **Valle entre montañas**, con lo que están más de acuerdo con la realidad geográfica, ya que **Anda** significa montaña, por alteración de la palabra **Andes**, y **Alicalla** expresa el cambio de una cosa continua.

Otro topónimo original es el de la localidad santiaguense de **Añatuya**; fue aceptado rápida y popularmente por su agradable sonoridad y dada su aparente nexa con la fauna de la zona, a pesar de ignorarse a ciencia cierta de dónde provenía la voz originaria. Se ha aceptado que el topónimo significa **zerrinito**, pues en las lenguas originarias de la zona **Añas** es zorrino y **ya** un diminutivo. Pero **Añá** es una palabra común a muchas lenguas indígenas, así, en guaraní significa **hijo**, aunque se ignora si la actual región de **Añatuya** fue alguna vez tierra de guaraníes.

El último ejemplar escapa a las leyes de la eufonía. La isla **Hakenyeshka**, en el sur de la isla Grande de Tierra del Fuego, obtuvo su nombre de dos voces yaganas. Estos indígenas habitaron las costas firmes del canal Beagle. El descriptivo topónimo proviene de **Haka** (laja) y

Yeshka (isleta) y aunque resulta algo difícil de pronunciar ha subsistido a otros nombres que se trataron de imponer, en razón del sentimiento histórico que prevaleció para su denominación, en recuerdo de la raza autóctona del lugar, lamentablemente ya desaparecida.

La progresiva conquista del territorio nacional ha facilitado la toponimización de cientos de lugares. Los nombres indígenas fueron difíciles de erradicar y sólo unos pocos se tuvieron que traducir. La Conquista del Desierto produjo unos 200 nombres nuevos, pero de raíz indígena sólo nos quedaron **Trenque Lauquen**, **Guaminí**, **Carhué**, y unos pocos más que lograron subsistir.

Sin embargo, los cursos fluviales conservaron indemnes sus nombres originarios. ■

¹ Se dice, también, que este topónimo no es de los guaraníes, sino de los minuanes, quienes desde mucho antes de la fundación de la ciudad (20-X-1783) llamaban al lugar **Guale-Guay-Chú**, cuya traducción sería: **Hombre de pelea**, haciendo referencia al carácter de ellos mismos.

² El primer evangelizador de la Patagonia (zona de Nahuel Huapi) fue el padre **Diego de Rosales**, el que procedente de Chile comenzó su labor a principios de 1650. Continuó su labor el padre **Nicolás Mascardi**, creador de la primera misión en el lugar siendo asesinado por los indígenas a fines de 1673. El marino de la época del Virreinato, **D. Basilio Villarino** que cruzó la barra del río Negro en febrero de 1779, lo reconoció detalladamente y llegó por el **Limay** hasta el **Collon Curá**, ya conocía el topónimo del lago; también lo conocían las autoridades que organizaron la Expedición al desierto y el teniente **O'Connor**, quien fue el primero que navegó sus aguas con su **Modesta Victoria**, viniendo de la costa atlántica. Tales conocimientos provenían, principalmente, de los escritos del padre **Rosales**.

CAJAS AUTOMATICAS

REPARACIONES Y SERVICE - REPUESTOS DIRECCIONES HIDRAULICAS
COLOCAMOS CAJA AUTOMATICA Y DIRECCION HIDRAULICA U.S.A. A SU FALCON - FAIRLANE - DODGE - CHEVY - Etc.
 ENVIOS AL INTERIOR
DE MARCO Hnos. S. R. L.
 24 de NOVIEMBRE 561 - T. E. 97-4410/7488 CAPITAL

REPUESTOS

RECTIFICACION DE MOTORES

RECAMBIO DE CIGÜEÑALES

Descuentos a socios del A.C.A.



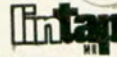
GRACIELA GW-INSTITEC

CASA AMBROSINO

J. O. AMBROSINO y R. RUIZ
 UGARTECHE 3019 - T. E. 72-6859 - Buenos Aires

BUTACAS PARA TODAS LAS MARCAS

CONVERSION DE ASIENTOS FIJOS A RECLINABLES

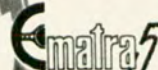


RIGLOS 253/55
 T. E. 99-5933
 ENVIOS AL INTERIOR

ESTRUCTURAS PARA TAPICEROS

VOLANTES STANDARD Y DEPORTIVOS

COLOCACION EN EL ACTO



ACCESORIOS DEPORTIVOS

Descuentos ESPECIALES a socios A.C.A.

LA CASA DEL VOLANTE S.R.L.

Warnes 1308/10 - E. 58-9694 - Cap.



OSVALDO ESCAP

De OSVALDO LITVAK

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

Precios sin competencia
COLOCACION EN EL ACTO
 BRASIL 161
 casi esq. Paseo Colón
 CERVINO 3776
 casi esq. Malabia - 71-5598
 HERRERA 582
 Tel. 21-4075 - Bs. Aires

GABINETE PORTA STEREO

Para escuchar buena música en su casa usando el stereo de su coche, cualquiera sea su marca. Equipado con 2 baffles y parlante de 10 pulgadas.

PARLANTES empotrados en puertas • STEREOS importados • ANTENAS automáticas • CASSETTES REPARACION • VENTAS e INSTALACION MAGAZINES • SOLICITE DEMOSTRACION

auto radio dos

NUREZ: UDAONDO 1280, T. E. 782-1259 - (A 50 Mts. Estadio R. Plate)
 URQUIZA: AV. DE LOS INCAS 4733 • BARRACAS: M. DE OCA 1229, T. E. 21-1449

TAUNUS M.BENZ

220 - 250 - 280

FABRICACION - IMPORTACION

Repuestos
La Comercial S.R.L.
 WARNES 1157 - BS. AIRES
 T. E. 55-1259/5454

CITROEN



Confiera comodidad, colocando asientos cama de 1.96 mts.

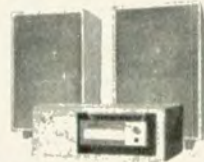
Fabricado Exclusivamente por:
MAURICIO VITIS y Cia. S. R. L.

T. E. 59-2026

...Y AHORA TAMBIEN CON FACILIDADES DE PAGO

SOLICITelo A SU CONCESIONARIO

DISFRUTE DOBLEMENTE SU CAR-STEREO en su automóvil o en casa



GABINETE de madera enchapada, donde Ud. introduce el CAR-STEREO - 2 BAFFLES de madera enchapada.

AUTO-RADIOS - ANTENAS CAR-STEREOS - VENTAS, INSTALACION Y SERVICE

AUTO RADIO SONIDO

VICENTE LOPEZ 2138
 T. E. 84-6172 - Cap. Fed.

alineación Perrone



Señor CONDUCTOR...

Al alinear su coche, hágalo en la máquina de las grandes figuras del automóvilismo.

ALINEACION PERRONE, pone a su disposición sus 30 años de experiencia. Para mejorar el andar de su coche...

Para brindarle mayor seguridad...

Para que Ud. se sienta seguro en todas las rutas argentinas. Por eso, si Ud. es un hombre delicado, busque un taller delicado y si Ud. tiene un coche de calidad, busque un taller de calidad.

ALINEACION PERRONE
 Campana 5175 - Bs. As.

Tel. 571-7915

No "guarde" más el barro en los guardabarros...



los protege de la corrosión

ASI SE COLOCA Y ASI PROTEGE

EL QUE FUNCIONA COMO GUARDABARRO ES GUARDAPLAST



* Zonas donde generalmente se acumula el barro y que permanece constantemente húmeda.

→ Zona protegida donde circula el aire manteniendo la chapa siempre seca.

Solicítelo a su chapista o al Distribuidor Oficial:

CAPITAL FEDERAL

CENTRO: Angel Gallardo 685 - Te. 54-4336
 CONSTITUCION: Jujuy 1275
 DEVOTO: Av. Fco. Beiró 4401
 LA BOCA: Suárez 1902 - Te. 21-0107
 MATADEROS: Av. del Trabajo 5250
 ONCE: Aisina 2799 - Te. 97-8232
 PATERNAL: Cnel. Susini 2302 - Te. 54-0739
 URQUIZA: Av. Constituyentes 4570

GRAN BUENOS AIRES

ADROGUE: Hipólito Yrigoyen 1016
 AVELLANEDA: Av. 12 de Octubre 446 - T. 22-7658
 WILDE: Cadorna 990
 SARANDI: Av. Mitre 3427
 BERAZATEGUI: Mitre entre 16 y 17
 CASEROS: Av. Lib. G. S. Martín 882 - Te. 750-4141
 LANUS-LOMAS: Uriarte 909 - Te. 242-1014
 LANUS ESTE: Caaguazu 2831
 LOMAS OESTE: Frías 215
 MORON: Av. Libertador 893 - Te. 628-6643
 QUILMES: Av. 12 de Octubre 423 - Te. 253-4575
 SAN ISIDRO: Av. Rolón 142 - Te. 747-0053
 MARTINEZ: Av. Santa Fe 2702
 SAN JUSTO: Catamarca 3175 - Te. 651-4894
 VICENTE LOPEZ: Av. San Martín 3621 - T. 761-4769
 MUNRO: Vélez Sársfield 5515
 SAN MARTIN: San Lorenzo 898 - Te. 752-4851

VILLA MAIPU: N. Unidas esq. French - Te. 755-3704
 LOMA HERMOSA: Carlos Gardel 81
 SAN FERNANDO: Avellaneda 3171 - Te. 744-9324
 SAN MIGUEL: Av. Bm. Mitre 162
 MORENO: Ruta 202 y Gaona
 DON TORCUATO: Ruta 202 N° 1135

INTERIOR

LA PLATA: Calle 12 N° 326 - Pcia. Bs. As. - Te. 32-8640
 AZUL: Abeberri 424 - Pcia. Bs. As. - Te. 5005
 ALBERTI: Sarmiento 206 - Pcia. Bs. As.
 BOLIVAR: Av. San Martín 983 - Pcia. Bs. As.
 CARCARANA: J. B. Alberdi (Ruta 9) y Libertad - Santa Fe
 CLORINDA: Alberdi 930 - Pcia. Formosa
 CAMPANA: Castelli 785 - Pcia. Bs. As.
 COMODORO RIVADAVIA: Sarmiento 672 - Pcia. Chubut
 CORONDA: 9 de Julio esq. Güemes - Pcia. Santa Fe
 CORDOBA: Gral. Güemes 180 - B° G. Paz - Pcia. Córdoba
 CHACO: Castelli 395 - Resistencia - Pcia. Chaco
 LA BANDA: Roque S. Peña 218 - Pcia. Sgo. del Estero
 LINCOLN: Ituzainqó 245 - Pcia. Bs. As.
 LOS QUIRQUINHOS: Avellaneda 633 - Pcia. Santa Fe
 LUJAN: Bm. Mitre 1586 - Pcia. Bs. As.
 MAR DEL PLATA: Av. Colón 3874 - Pcia. Bs. As.
 PEHUAJA: Av. Sastre 415 - Pcia. Bs. As.
 ROSARIO: Av. Pellegrini 3467 - Pcia. Santa Fe
 RUFINO: Av. Cobo 960 - Pcia. Santa Fe
 SALADILLO: Belgrano 32 - Pcia. Bs. As.
 TRES ARROYOS: Av. Güemes 150 - Pcia. Bs. As.
 TUCUMAN: Av. Colón 485 - S. M. de Tucumán

NO SE CONFUNDA EL UNICO GUARDAPLAST ES EL LEGITIMO GUARDAPLAST

PISOS Y CAPOT LINEA

EXCLUSIVO



PISO Y MEDIO PISO RENAULT DAUPHINE O GORDINI

PANELES, GUARDABARROS Y ZOCA! OS



PISO R.4L y R.4S Y MEDIO PISO

PANELES, GUARDABARROS Y ZOCALOS.

PISO FIAT 600 D - E - R 770 - 850

PANELES, GUARDABARROS Y ZOCALOS.



CAPOT R.4L y R.4S CORRE-CAMINOS

PANELES, GUARDABARROS Y ZOCALOS.

CAPOT RENAULT DAUPHINE O GORDINI

PANELES, GUARDABARROS Y ZOCALOS



CAPOT FIAT 600

PANELES, GUARDABARROS Y ZOCALOS.

UNICOS FABRICANTES

EMACA

CALIDAD QUE SE ESTAMPA

INDUSTRIAS METALURGICAS



EMILIO BAT HIJOS S.R.L.

FABRICANTES: G. ROCA 3520 (EX 1040)

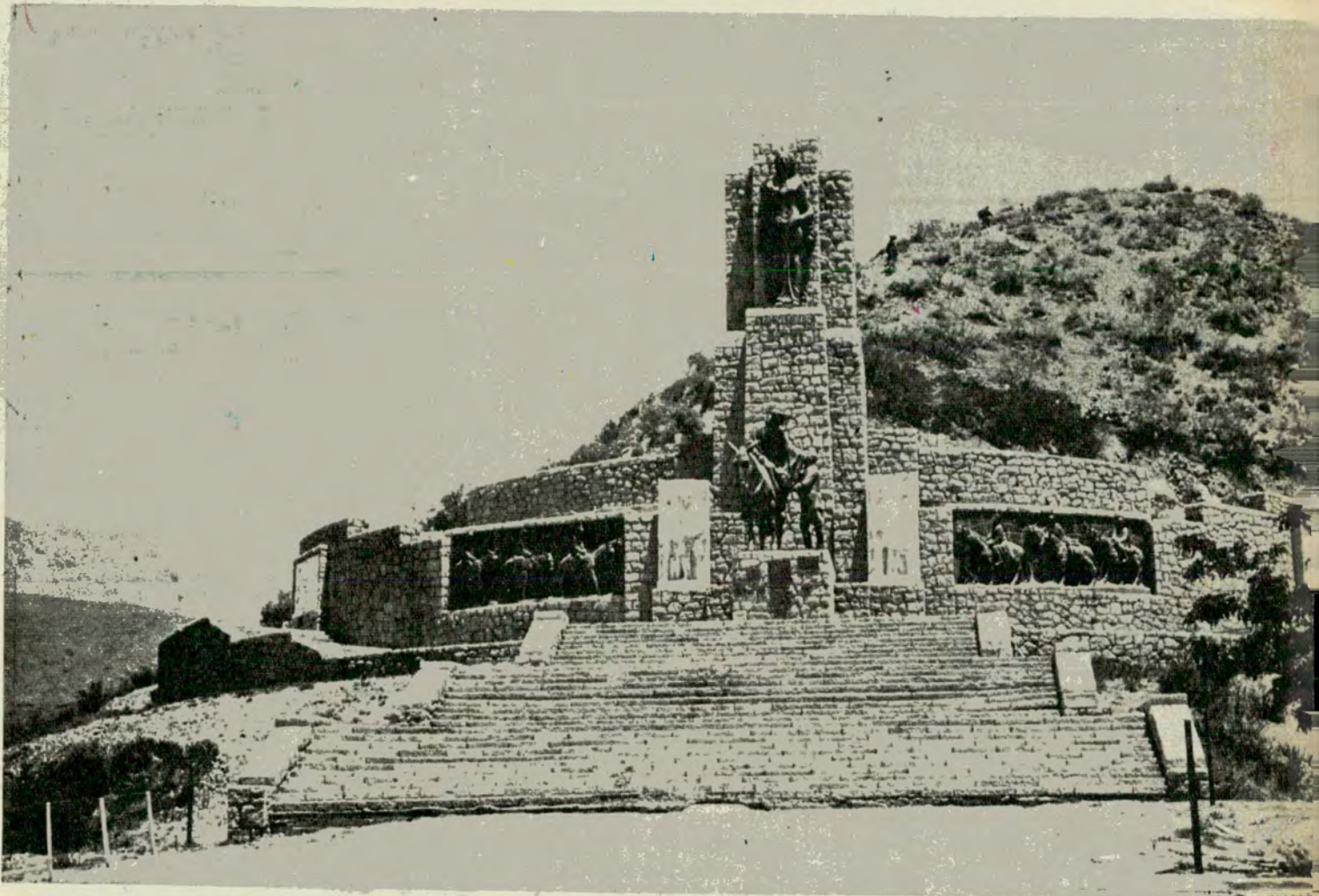
CIUDADELA NORTE - PCIA. Bs. As.

TEL. 653-1175/8647

Av. JUAN B. JUSTO 8553 - CAP. FEDERAL

ENVIOS AL INTERIOR.

EL GLORIOSO RENUNCIAMIENTO



El 3 de febrero de 1823, aniversario del combate de San Lorenzo, entraba el general José de San Martín en la ciudad de Mendoza. Regresaba de Guayaquil, dando término definitivo a su campaña libertadora. Desde Santiago de Chile viajó hacia su patria siguiendo su senda preferida. Cruzó los Andes por octava y última vez por el portezuelo de Piuquenes (altitud 4.045 metros), viejo camino indígena, que abre las puertas al valle de Tunuyán. Un poco más al este en el Portillo Argentino (altitud 4.380 metros) punto más alto del recorrido había ido a esperarlo el capitán Manuel de Olazábal, quien al tener conocimiento del retorno del prócer se había anticipado a darle la bienvenida. En el Portillo Argentino se produjo el encuentro entre el Libertador que regresaba de Guayaquil, con el ex cadete de granaderos y gran amigo de San Martín. Al reconocerlo, el general sólo pronunció una palabra: hijo, y lo estrechó en un apretado abrazo. Luego de ligero refrigerio, San Martín, con sus nuevos acompañantes: Olazábal y dos peones, comenzó el descenso por el cajón del Manzano. Al anochecer de ese día (29 de enero) el grupo acampó junto a un solitario manzano y bajo sus ramas se improvisó una carpa

con sus ponchos. Allí pasaron la noche.

Este lugar de profunda sugestión Sanmartiniana, marcó simbólicamente el término de la vida pública de San Martín, y el solitario manzano constituyó el emplazamiento adecuado para la erección del significativo monumento "Renunciamento". Lo interpretó el escultor Luis Perloti, en el cual se evoca la vuelta de San Martín, jinete en una mula, que saluda a Olazábal, vestido de paisano. La majestuosidad del monumento contrasta con la pequeñez de los personajes, con sus sencillas indumentarias, como explicación sintetizada en la frase grabada en el bronce, que dice así: **Bueno será, que bajemos ya de esta eminencia, desde donde, en otro tiempo, me contemplé América...**

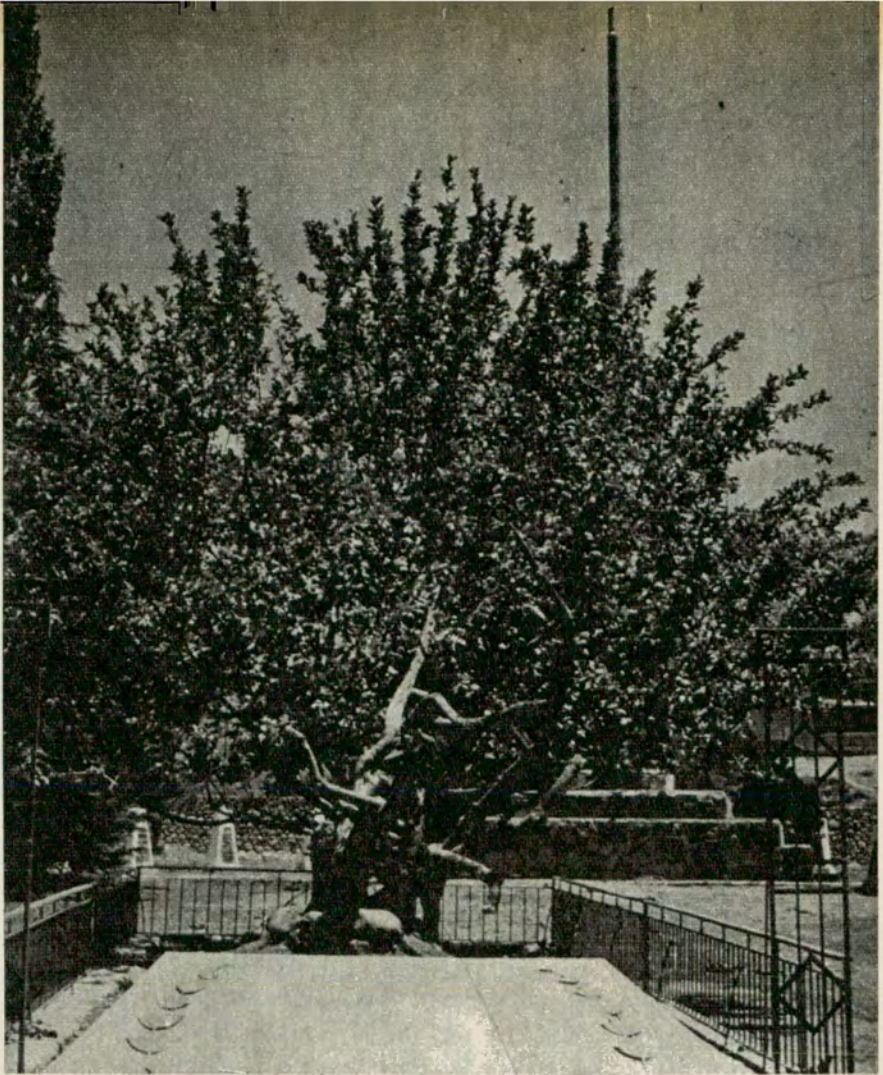
Hoy un camino pavimentado llega hasta el Manzano Histórico con su grandioso monumento, su explanada de homenaje con mástiles para las banderas americanas, y el retoño del mismo manzano, renacido por segunda vez desde sus raíces. El camino parte de Tunuyán por la ruta provincial N° 92. A los 14 km sale hacia la derecha otro camino (ruta provincial N° 94) que conduce al Manzano Histórico 24 km más adelante.



IENTO

El majestuoso monumento del escultor Luis Perlotti evoca el regreso del Gral. San Martín a la Patria a fines de enero de 1823, luego de cumplida la gesta libertadora. Se levanta en el lugar que se denomina Manzano Histórico en el Valle de Tunuyán.

por G. A. G.
Para AUTOCLUB
fotos del autor



Izquierda: El monumento al pie de la loma del Manzano. Arriba derecha: El Manzano Histórico bajo el cual descansó San Martín. Abajo izquierda: Bajorrelieve del monumento. Abajo: Las figuras de San Martín y Olazábal.



VIAJA A ZONAS DE RIPIO?

PROTECTORES DE PARABRISAS



CRISTALES PARA AUTOMOTORES

ENVIOS A TODO EL PAIS

Adherido al A.C.A. Descuentos especiales a socios.

COLOCACION INMEDIATA

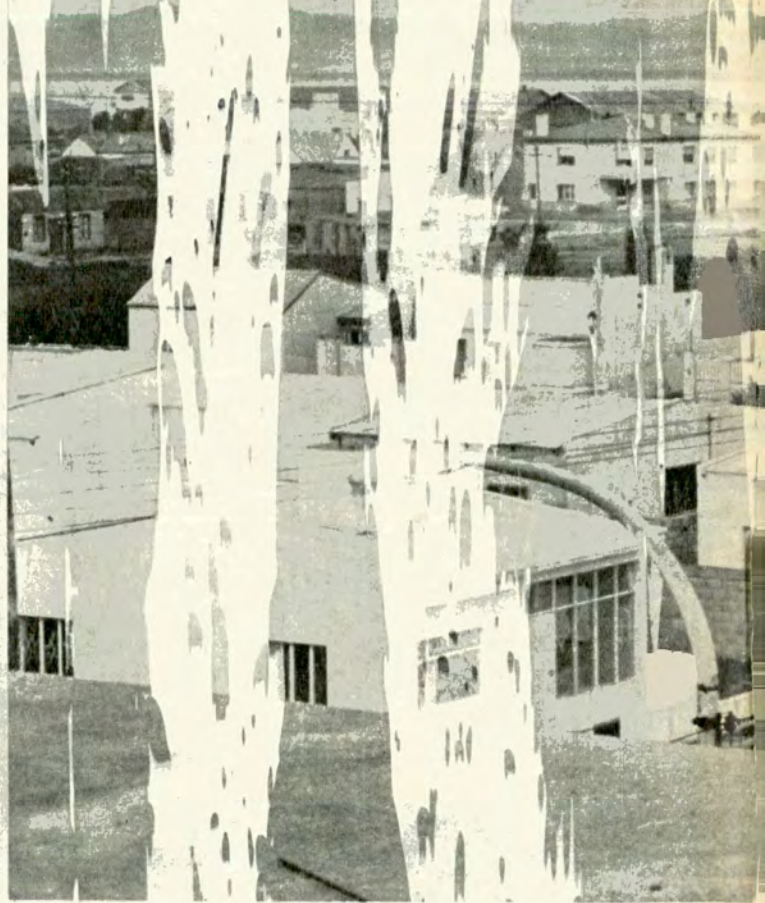
OSVALDO

CORRIENTES 6499-TEL. 54-1036/9753

La ciudad



Abajo: La avenida Roca, principal arteria de la ciudad de Río Gallegos. Arriba: Sector del Puerto donde se aprecian las grandes mareas del río. Abajo derecha: Vista de la antigua casa de gobierno de Santa Cruz.



Dice la información oficial que el 19 de diciembre de 1885 es la fecha de fundación de Río Gallegos, capital de la provincia de Santa Cruz. Consecuentemente y desde no hace muchos años, esta fecha se conmemora en la capital santacruzense mientras el progreso —que no sabe de postergaciones aunque el clima pretenda colgarle vallas— va delineando a una ciudad moderna, que sin duda será, dentro de muy pocos años, un principalísimo centro en esa vasta región que se llama Patagonia.

Es probable que Río Gallegos no haya sido fundada, en el concepto estricto de la palabra. Nació, simplemente, en la margen sud de la ría que forma el Gallegos, luego de recorrer muchos kilómetros trayendo el tributo de las nieves de los Andes patagónicos. Nació seguramente como tan-

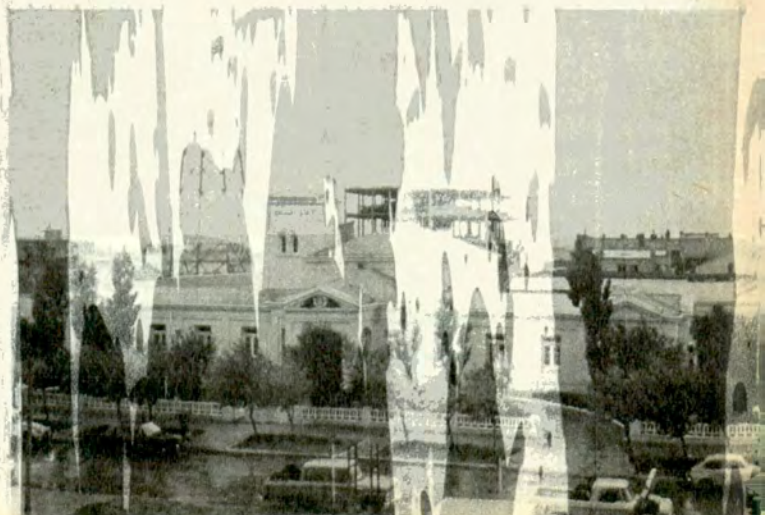
tas otras poblaciones de la provincia: una casa oficial (en este caso Subprefectura, el consiguiente almacén, la parada obligada de las carretas y carros, la huella que con el tiempo adquirirá jerarquía de ruta... Y, por supuesto, conectada al resto del país y del mundo mediante el tráfico marítimo.

Si bien poder considerar una fecha para festejar el cumpleaños de un pueblo o de una ciudad es siempre grato, lo importante, fundamentalmente, es la trayectoria, la vida misma de esa comunidad, de ese "parentesco" viejo que tienen los ladrillos, los faroles, las calles y las plazas con las personas. Porque un simple conglomerado de viviendas y casas comerciales y edificios públicos no constituye verdaderamente un pueblo: carácter, fisonomía, validez en fin, de tal, se lo otorgan las mu-

Río Gallegos, capital de la provincia de Santa Cruz, será en pocos años un importante centro de la región patagónica.

por HECTOR RODOLFO PEÑA

PARA AUTOCLUB



Zona suburbana de
Río Gallegos
en dirección a la
amplia ría.

que le va ganando al viento



eres, hombres y niños que allí permanecen, que van escribiendo su historia cotidiana, construyéndolo, mejorándolo. Queréndolo como algo muy propio, un hijo multitudinario que no cesa de crecer.

El constante fluir de extranjeros —especialmente de la vecina república de Chile— y ese imponderable que son los habitantes transitorios, hacen que sea difícil, en estos momentos, conocer ciertamente el número de habitantes con que cuenta la capital de provincia más austral del país. No obstante, es muy probable que Río Gallegos albergue actualmente alrededor de 40.000 almas. La Dirección de Estadística y Censos de la provincia dio a AUTOCLUB los siguientes hechos demográficos: En 1973 se registraron 926 nacimientos, 253 defunciones y 245 matrimonios. En el primer semestre de 1974 nacieron en

Río Gallegos 493 niños, fallecieron 145 personas y hubo 155 matrimonios.

OTRA CARA

La ciudad "pegó un estirón" aproximadamente al iniciarse la década del 60. En los últimos quince años ha cambiado su fisonomía, gracias al empuje edilicio y a nuevas concepciones en materia de construcción. Salvo en los barrios periféricos que, como en todos lados, también aquí existen, ya nadie utiliza la madera y las chapas de cinc para construir su vivienda. El ladrillo y el bloque van desplazando a las en cierto modo románticas viviendas "de antes", y se van entronizando el césped, la policromía en las fachadas y los inefables pinos. Claro que la lucha contra su majestad el viento del sudoeste no da tregua, y po-

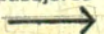
seer y conservar un pequeño jardín es tarea no apta para impacientes. Todas estas cosas van cambiando el rostro de la vieja "Gallegos", como se la denomina comúnmente en el sur.

El asfalto va sepultando para siempre al barro y el ripio. La red del gas natural que la generosa tierra santacruceña brinda a raudales, ya entretejió su red de confort bajo las veredas riogalleguenses y, lentamente, van siendo "cosas de antes" las estolcas y serviciales estufas de carbón. Puede ser que Río Gallegos pierda un día no lejano esos gorriones oscuros, y el humo y el olor peculiar, producto de la combustión de la riqueza mineral de Río Turbio, sean tan sólo un recuerdo que nos traiga la inevitable nostalgia de las cosas que no volverán...

EL "LEJANO SUR" ES AERONAUTICO

Hoy se vería muy pequeño el avión Laté-28, e inclusive los inolvidables Junker de Aeroposta Argentina, posados en la pista del Aeropuerto Internacional Mixto "Río Gallegos" donde es común ver operar a los gigantes Hércules C-130 de la F.A.A. que vigilan y apoyan nuestra soberanía en la Antártida, como los Boeing 707 y 737 de Aerolíneas Argentinas, los Bac One Eleven de Austral o los esforzados y serviciales Fockker y Twin Otter de LADE. Es verdaderamente importante el tránsito aéreo en el aeropuerto riogalleguense, en el que operan asimismo aeronaves particulares, provinciales, de organismos estatales y de distintos aeroclubes.

Prácticamente ha desaparecido el tránsito de pasajeros





Otro sector de la avenida Roca, centro comercial de la capital.

por vía marítima. Las empresas aerocomerciales y los transportes terrestres, éstos con modernas unidades que van y llegan hasta y desde Buenos Aires y puntos intermedios, tienen la pesada tarea de movimiento de personas y carga, cuyo volumen es importantísimo.

Durante el año 1973 llegaron a Río Gallegos 27.830 pasajeros y salieron 28.812 por Aerolíneas Argentinas. Esta empresa llevó 396.782 kilogramos de carga y trajo 662.380 ks. Por Austral se movilizaron, en igual período, entre arribados y salidos, 20.581 pasajeros.

PUERTO CARBONERO

En el puerto carbonero de YCF, en Río Gallegos, buques modernos llevan el carbón hacia el norte, fundamentalmente a San Nicolás, carbón que llega desde Río Turbio, distante 280 kms., en el tren que fue una realidad ya en 1951. Cabe señalar que, al desaparecer el pequeño "trecito" que funcionara en Ushuaia, la vía férrea que une Río Turbio con Río Gallegos se ha convertido en la más austral del mundo.

La gentileza de las autoridades de YCF en Río Gallegos nos permite anotar estos datos: durante 1973, el yaci-

22 autoclub

miento de Río Turbio produjo 550.000 toneladas comerciales, de las cuales salieron por el puerto galleguense 288.000, participando actualmente en este tráfico siete buques. Se estima que en 1974 se producirán 700.000 toneladas comerciales, con un embarque previsto de 550.000. Señálase, asimismo, que los buques carboneros contribuyen al desarrollo del sur, en sus viajes hacia Río Gallegos, transportando mercaderías generales para la capital y Río Turbio, como asimismo materiales, equipos, maquinarias y elementos para la empresa YCF.

ALGO CURIOSO

En plena avenida Roca se alza el moderno edificio del Banco de la Provincia de Santa Cruz, que tiene sucursales en la casi totalidad de los centros urbanos de la provincia y en la capital federal. También en la capital santacruceña tienen sus casas el Banco de la Nación Argentina, el Banco Hipotecario Nacional y otros bancos privados. Pero, curiosamente, la capital de la segunda provincia argentina en extensión —sólo tiene más kilómetros cuadrados la provincia de Buenos Aires— cuenta con sólo una sucursal de Correos, la cabecera de distrito 24. También puede resultar curioso que en Río Gallegos exista un solo cine, y que localidades del interior de la provincia, pequeñas, disfruten de pileta de natación cubierta, mientras que la única en vías de realización en la ca-

pital todavía continúa esperando. Corresponde señalar, empero, que la ciudad cuenta con varios gimnasios cubiertos, clubes socio-deportivos de envergadura, como Hispano Americano y Atlético Boxing Club, y que además ostenta el orgullo de que en su ejido urbano se construyó la primera cancha cubierta para la práctica del tenis que existió en el país.

Río Gallegos cuenta actualmente con un solo hospital, que se fue ampliando y modernizando con el correr del tiempo, pero que a todas luces reclama ya su par. Como es natural, está en la ciudad el asiento de los tres poderes del estado provincial, y ello configura la mayor fuente de trabajo que existe en la comunidad. Importantes plantas frigoríficas comenzarán en breve su actividad y, en definitiva, siempre se espera con optimismo la instalación de industrias, para que las materias primas que produce la rica Santa Cruz experimenten el proceso lógico de industrialización y hasta de manufactura sin salir de los límites provinciales.

MUNICIPALES

Según información proporcionada por el actual y joven Intendente Municipal de la capital de Santa Cruz, Alfonso Bórquez, Río Gallegos cuenta con aproximadamente 12.000 viviendas, habiéndose presentado durante 1973/74 más de 5.000 expedientes de obras, de las cuales ya se encuen-

tran en ejecución el 50 por ciento.

La Municipalidad, por otra parte, ha encarado el proyecto de construcción de 650 viviendas individuales y colectivas. Se han entregado 50, otras 285 se hallan en construcción y 315 licitadas en breve.

Los principales problemas que afronta la comuna capitalina son: vivienda, pavimentos y red de cloacas. Existían en Río Gallegos, a fines de octubre de 1974, 412 cuadras pavimentadas. Los planes de pavimentación previstos son de 3 sectores (3 barrios); con un total de 120 cuadras. También está en estudio el proyecto del muro de contención de la ría de Río Gallegos y avenida Costanera. En materia de desagües cloacales, se están construyendo aproximadamente a lo largo de 60 cuadras y hay proyecto para ejecutarlos en 3 barrios, con un total que supera las 120 cuadras.

Por último, cabe consignar que el grueso de la afluencia turística de verano que se dirige a la zona de lago Argentino, indudablemente pasa por Río Gallegos, lo que configura un aporte nada despreciable a su desarrollo.

IMPORTANTE APORTE

Está, sobre la margen sud de la ría del Gallegos, en uno de los extremos de la avenida San Martín, en plena construcción la importante obra de la filial Río Gallegos del Automóvil Club Argentino. De su importancia habla a las claras la siguiente cifra: aproximadamente 1.800 metros cubiertos. Este complejo albergará en la planta baja el sector filial, donde se atenderán los servicios sociales. En la planta alta funcionarán el restaurante y confitería, y las viviendas para los jefes de Filial y de zona. Por supuesto, contará con todos los servicios para el automotor. Se estima que esta obra, de indudable importancia para la ciudad capital de Santa Cruz, podrá estar en pleno funcionamiento aproximadamente a mediados de este año.

Río Gallegos, la ciudad que le va ganando al viento, cumplió el 19 de diciembre pasado su 89º aniversario. Indudablemente, su primer centenario la verá convertida en una pujante urbe. Será escala de rutina en los vuelos traspolares y esa circunstancia le dará otra inyección de progreso.

El modesto caserío gris que rompió la monotonía de la ría receptora de las enormes mareas atlánticas es ya una realidad, orgullosa de su lucha y confiada en su porvenir. ■



690 UNIDADES DE AUXILIO MECANICO, **311** ESTACIONES DE SERVICIO, **53** HOTELES, MOTELES Y HOSTERIAS, **5.400** CASAS COMERCIALES ADHERIDAS, **18** RECREOS, CAM. PAMENTOS Y BALNEARIOS, TURISMO (PLANOS, GUIAS Y HOJAS DE RUTA, EXCURSIONES, RESERVA Y VENTA DE PASAJES, DOCUMENTACION INTERNACIONAL PARA EL AUTOMOVIL), CHEQUE DE VIAJERO A.C.A., SERVICIO DE AVIACION, ESCUELAS TECNICAS DE CONDUCCION Y TRANSITO, ESCUELA DE MECANICA, REVISTA "AUTOCLUB", ASESORIA LEGAL, TRANSITO Y PATENTES, SUBSIDIO POR FALLECIMIENTO EN ACCIDENTE AUTOMOVILISTA, SEGUROS DE AUTOMOTORES Y DE VIDA, RECIPROCIDAD DE SERVICIOS EN EL EXTERIOR, ETC.

INFORMESE SOBRE SERVICIOS Y BENEFICIOS PARA SOCIOS



PUBLICACIONES
CARTOGRAFICAS



ESCUELA TEC.
DE CONDUCCION Y
TRANSITO (Bs.-As.)



SERVICIO DE
AVIACION



CENTRO TURISTICO
DEL DELTA (Bs. As.)



AUXILIO MECANICO



ESTACION DE SERVICIO
EL BOLSON (R.N.)



HOSTERIA EL DORADO
(MISIONES)

EL PAIS Y
SIEMPRE EL PAIS
IMPULSA AL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

En la acepción corriente del vocablo, taxidermia es el arte de disecar los animales muertos; es decir, de prepararlos de tal modo para su conservación que parezcan vivos.

Esta ciencia, imprescindible en el tratamiento de las valiosas piezas de museo y que facilita al naturalista el medio de conservar los ejemplares con todos sus caracteres para clasificarlos y estudiarlos, se remonta al medioevo y nada tiene que ver con el embalsamamiento.

En realidad, existen tres métodos aplicables a las piezas que se desea conservar. El más antiguo y complejo, el de embalsamar, tuvo su cuna en Egipto y consiste en prepararlas con sustancias balsámicas o antisépticas que prevengan su putrefacción. El cadáver se conserva casi completo: piel, huesos, carne, músculos y arterias. Dado lo complicado y costoso, se realiza sólo con seres humanos.

El método de conservación es el más simple y menos duradero, y se realiza a base de formol o inyecciones de cera. Su duración es limitada, cinco o seis años; después atacan virus y hongos que precipitan su destrucción.

DURACION ILIMITADA

En cuanto a la taxidermia o naturalización, consiste en conservar sólo la parte externa del individuo y, como el embalsamamiento, tiene una duración ilimitada.

Taxidermia viene del griego: *Taxis* = *quitar*; *dermis* = *piel*. Es la conservación del individuo, ya en parte, ya en su totalidad, con su forma y actitud más semejantes a las que poseía en vida.

Se usa sólo la piel, lo demás se extrae cuidadosamente y se vuelve a armar el cuerpo y miembros rellenándolos con estopa y curtiéndolos luego con preparados especiales que evitan el ataque de polillas y hongos.

Esta ciencia ya se conocía en la antigüedad, aunque con ciertas limitaciones, pues hasta mediados del siglo pasado no se logró la perfección actual.

Monjes y alquimistas la practicaban en la edad media. En América lo hacían los siux con los miembros de sus enemigos; manos, por ejemplo, que lucían luego pendientes del pecho, como valiosos trofeos de guerra. También la conocieron los jíbaros o achicadores de cabezas. En la actualidad sólo se practica en animales, cuando desea conservarse como elemento científico, decorativo o simplemente, por motivos sentimentales.

PERSONALIDAD DE UN MAESTRO

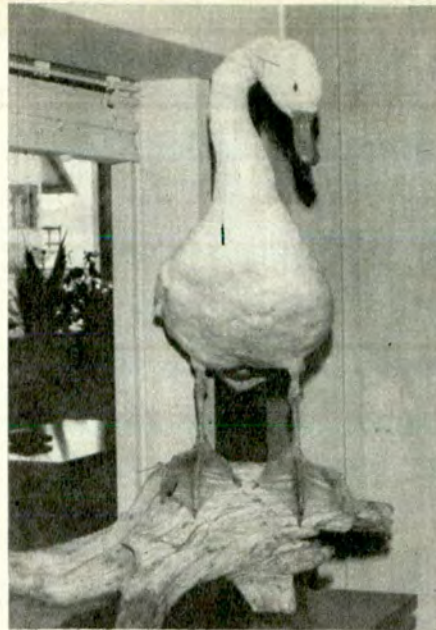
Visitamos hoy el pequeño museo de taxidermia, aún en formación, instalado en la casa barilocheña de uno de los más destacados maestros de esta ciencia: el Sr. Andrés Gial.

Si, como dice el naturalista Boitard, *El disecador que se precie debe tener vastos conocimientos de la vida y costumbres de los animales en todas sus clases, órdenes y especies*, no hay duda que nos encontramos en presencia de un gran conocedor.

Auténtico maestro, comenzó sus estudios desde muy niño como observador, en contacto directo con la naturaleza en la selva chaqueña. Siguió la especialidad

24 autoclub

Ganso blanco.



Halcón.



Taxidermia. el arte de disecar

Un destacado biólogo está formando
en Bariloche, un museo
reducido de taxidermia, con diversas
aves que habitan dicho parque.

por ELENA ANTONIETA LAFONTAINE

PARA AUTOCLUB

de Biología en la Facultad de Ciencias Naturales de La Plata, estudio que amplió luego con ornitología, entomología y taxidermia.

Entre sus trabajos más importantes en la ciudad de los lagos merecen citarse:

La adaptación y cría, sumamente dificultosa, de ciervos y faisanes como elemento decorativo en la isla Victoria.

La clasificación de las variadas piezas arqueológicas del museo de Bariloche.

La excavación de una buena parte de la alfarería existente en dicho museo.

El estudio y clasificación de los insectos de una vasta región del sur.

A esto habrá que añadir muy pronto un diccionario ornitológico que agrupa y clasifica a todas las aves de la República,

trabajo impropio si se piensa que hay ejemplares, como el benteveo, que es llamado con veintiséis nombres distintos, según la región, y que las diferentes especies de aves a clasificar son en total más de mil trescientas.

UNA CIENCIA CONVERTIDA EN ARTE

Fróntese a las numerosas y variadas piezas que se amilan en simpático desorden, semejante a un zoológico doméstico, bien vale la pena conocer los métodos del maestro.

Comienza por la observación exhaustiva sobre los medios de vida de cada especie e individuo.

El estudio y dibujo de la fisonomía en



Lechuza pampa.



Pato fierro.

Este bosque de la zona de Bariloche es el ámbito preferido por las aves disecadas por el Sr. Andrés Gjai.



vivo es fundamental para no perder la expresión de la cabeza en todos sus detalles.

Para la caza utiliza el rifle de balines especiales, "aripuca" o trampas.

Mide la pieza obtenida al milímetro, para rearmarla después lo más exactamente posible.

La operación limpieza viene enseguida, antes que la piel o plumas sufran deterioro.

Realiza con cuidado la disección, dejando la piel sin partícula alguna de nervio o carne.

Para el armado, si se trata de mamíferos grandes, modela primero el cuerpo con armazón de madera o alambre tejido. Rellena con yeso o estopa. En aves, su especialidad, emplea alambre dulce galvanizado. En cuanto al embrocado para curtir, consiste en una pasta arsenical con alcanfor, que evita el ataque de hongos y polillas.

Tratada de esta forma, la pieza tiene una duración ilimitada.

EL PEQUEÑO MUSEO

Lo corroboramos, pues toda su colección permanece inalterable a pesar del tiempo.

Vemos, por ejemplo, la lechuza pampa (*tyto alba*) de un verismo extraordinario en la postura y, sobre todo, en la expresión de los ojos avizores y cautelosos.

El halcón azulado (*falco femoralis*) que conserva toda la fuerza expresiva de su cabeza de rapaz.

El ganso blanco de pico rosa y mirada vivaz, con las plumas inmaculadas y la gracia y esbeltez inconfundibles del cisne. El pato fierro o rama, que guarda en el plumaje oxidado todos los colores del arco iris.

Un detalle que hace el todo son los ojos, que parecen no haber perdido la humedad y el brillo propios de la vida. Están confeccionados con cuentas de cristal de Hamburgo que el mismo Gjai pinta y esmalta cuidadosamente.

En su taller nos impresiona por su realismo un magnífico ejemplar de fiandú patagónico (*ptorecnemia pennata*) en actitud de huir.

No hay duda que las aves, de acuerdo con la reflexión del maestro, son una de las piezas más difíciles de rehacer por el fácil deterioro de la pluma. La dificultad se extiende también a los animales domésticos, por el conocimiento especial que se tiene de ellos.

Constatamos que parte de esta valiosa colección está diseminada en varios puntos de la ciudad. Le fue solicitada a su dueño como elemento decorativo para algunas vidrieras. Aún no ha podido hacerse de ella.

Nos toca abandonar este museo en miniatura que, una vez completo, será, a no dudarlo, uno de los atractivos más curiosos de la ciudad.

Felicitemos a su creador.

Alto, delgado, sin edad definida salvo en la de la sonrisa jovial y socarrona que muestra a un hombre en plenitud; espontáneamente modesto y generoso, sin ambiciones personales y con un aire simpático de estudioso y de bohemio, nos despide Andrés Gjai, una personalidad brillante y polifacética de la biología argentina. ■



En el templo de San Francisco se ofició el Tedeum por el triunfo de Salta.

Con un amable compañero de viaje, socio del Automóvil Club Argentino, emprendimos —en fecha reciente— camino desde Tucumán hacia la ciudad de Salta, siguiendo la ruta nacional N° 34. Mi acompañante, un catedrático porteño de matemáticas, poco conocedor de la Historia, me pidió que le hiciera de "cicerone", pues deseaba conocer y peregrinar por los lugares salientes en la Provincia de Salta vinculados con la gesta belgraniana. Es sabido que ella se coronó con el logro feliz de la inolvidable Batalla de Salta: la Mantinea Americana, una de las dos formidables victorias que Manuel Belgrano obtuvo dentro del hoy territorio patrio, el día 20 de febrero de 1813, venciendo a las fuerzas comandadas por el General Pío Tristán y Moscoso, americano de Arequipa al servicio del Virrey de Lima y que, a su vez, en 1824, para finalizar las negociaciones ulteriores a la capitulación de Ayacucho, se autotituló Virrey de los dominios americanos de España.

Íbamos ya a penetrar a la ciudad de Salta cuando se me ocurrió recordar a mi amigo que, precisamente, un intelectual salteño del siglo pasado: el escritor y diplomático José Francisco López Peñalba —amigo de Juan Bautista Alberdi y

SALTA: MUSEO

Un extenso itinerario de la provincia está signado por el paso del Creador de la Bandera.

por CARLOS G. ROMERO SOSA
PARA AUTOCLUB

Asesor de Asuntos Históricos de la "Casa de Salta" en Buenos Aires.

Casa del doctor Gurruchaga (primer plano), donde se hospedó Belgrano, hoy desaparecida.

26 autoclub



Retrato de Manuel Belgrano, óleo atribuido a François-Casimir Carbonier.

Damero edilicio de la ciudad de Salta, que se levanta al pie del San Bernardo.



Luego de formulada esta explicación, seguimos la marcha por la *Avenida Victorino de la Plaza*, la que recuerda al salteño Presidente de la República en el año centenario de la Independencia Nacional. Doblamos, de inmediato, por la *Avenida Ejército del Norte* y así, ya muy de noche y con el cielo encapotado, bordeamos el *Cerro 20 de Febrero*, gigantesca mole de 1.418 metros de altura, gemela al *San Bernardo*, que lo supera en 48 metros. (En eso, una tormenta de verano nos obligó a acelerar la marcha y pensar en la necesidad de ir a refugiarnos a un hotel).

Al día siguiente, en una luminosa mañana de sol salteño, fresca y atrayente al turismo, estábamos ya listos para proseguir nuestro itinerario, acom-

pañados del Licenciado Carlos Durand Cornejo.

EL CAMPO DE BATALLA

En primer lugar, nos encaminamos hacia el campo mismo que fue teatro de la batalla histórica. Hasta mediados del siglo pasado se dilataba en una extensa planicie campestre, desde las Lomadas del poniente (*Lomas de Medeiros*) hasta más allá de *Tres Cerritos*. Hoy, por el avance del progreso, está dentro del propio égido urbano; pero, antes, en 1813, era sólo campo de los suburbios o campo lindero de la ciudad. Denominábase *Campo de Salta* o *Campo de Castañares* y se prolongaba desde la Hacienda rural de este nombre hasta el *Tegarete de Tineo*, a las puertas mismas de la ciudad de



TURISTICO BELGRANIANO

personaje que dejó bien alto el nombre argentino en el desempeño de sus misiones diplomáticas cumplidas en Europa—, calificó a Belgrano como "el Epaminondas Argentino". Y, con toda razón, era el mismo Dr. López Peñalba quien destacaba que, el inmortal creador de la Bandera, vencedor en Tucumán y en Salta, había dejado con esas victorias "dos hijas Inmortales", parangonando al famoso general heleno, una de las mayores figuras de la Antigua Grecia.

LA HISTORIA Y LA RUTA 34

Mientras yo formulaba esas y parecidas reflexiones, el automóvil se deslizaba en el descenso del *Cerro San Bernardo*, a las puertas mismas de la *España Argentina*. Como una extraña y mágica aparición, el paisaje se encargó de mostrarnos, de súbito, el damero edilicio de la ciudad de Salta,

enclavada a los pies de esa mole pétrea.

—Esta era —le dije— la única ruta conocida que, en 1813, unía Salta con Tucumán. La llamaban "el camino Real" y las autoridades dispusieron su custodia, evitando su tránsito, para impedir el paso de los patriotas. Tengamos presente que, en ese momento, Salta estaba en poder de las tropas que obedecían al Virrey de Lima, mostrándose sistemáticas oponentes a la Revolución de Mayo, por cuyo triunfo, en cambio, luchaban Belgrano y los salteños, muchos de cuyos patriotas habían debido emigrar hacia Tucumán, incorporándose allí al Ejército de la Patria.

La famosa Posta de Yatasto, donde conferenciaron San Martín y Belgrano en el año 1814.





*Iglesia de
Nuestra Señora de La
Merced, que
guarda reliquias
belgranianas.*

Salta (desde Boulevard Belgrano al norte). Poco a poco, la ciudad le fue ganando al campo; primero al delimitarse la hoy Plaza Belgrano; más tarde, al construirse el edificio de la Penitenciaría; y por fin, al formarse todo el progresista barrio norte, en la extensión antes conocida como *Campo de la Cruz*, en recuerdo a la Cruz erigida sobre la tumba de los caídos en la *Batalla de Salta*. Esa expansión de la ciudad se inició debido a la visión de gobierno del mandatario salteño Dr. Martín Gabriel Güemes, antes de la Revolución del 90.

De ahí entonces que el *Monumento a la Batalla de Salta* —obra del escultor Torcuato Tasso— inaugurado en 1913 y 28 autoclub

dispuesta su erección un siglo antes, esté hoy emplazado dentro de la ciudad, en el *Parque 20 de Febrero*, en la intersección de la *Avenida Sarmiento* y calle 12 de Octubre.

Desde ese *Parque Sagrado*, como en realidad debería denominarse, una Comisión de Estudiosos Salteños, en cuyo elenco intervine, procedió a exhumar, en 1945, las cenizas del *Soldado Desconocido de la Batalla de Salta*, conducidas para su permanente veneración en el *Panteón de las Glorias del Norte*, en la *Catedral de Salta*. Hay que agregar que, por decisión de Belgrano, en ese propio sitio se cavó una fosa común, donde conjuntamente fueron sepultados tanto vencidos como vencedores, en gesto fraternal, tan propio del alma generosa, noble y cristiana del Dr. Manuel Belgrano.

En cuanto a la Batalla en sí, el historiador Bernardo Frías refiere, con razón, que algunos combates de la misma se libraron hasta en las calles de la propia ciudad. Fue así que, al rendirse la Plaza, el patriota

*Catedral de Salta,
donde se halla el Panteón
de las Glorias del Norte.*

salteño Don Angel Mariano Zavala (o Superi o el propio Dorrego, según otras versiones) hizo tremolar, a guisa de bandera, un poncho azul y blanco, en lo alto de la torre de la vieja *Merced* (hoy demolida), en calle *Caseros*, en la misma manzana donde hoy está la *Escuela Zorrilla* (ex *Colegio Nacional de Salta*).

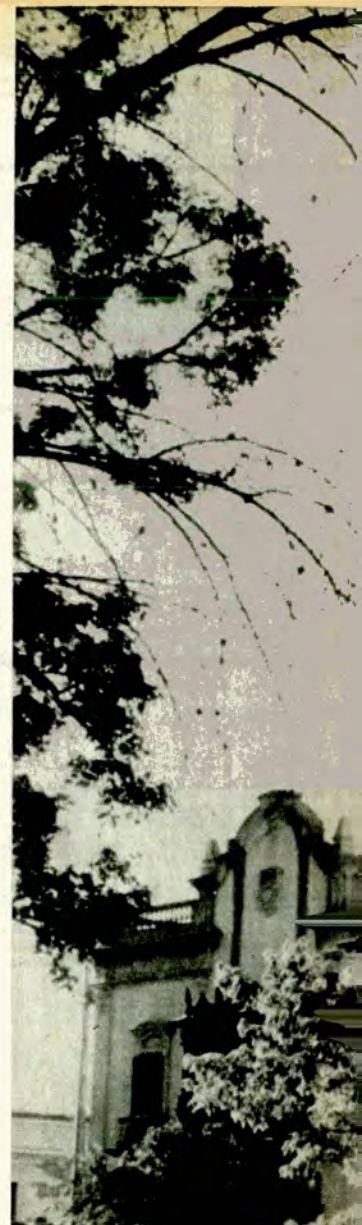
LA CRUZ DE LA BATALLA

Belgrano, sin duda por falta de tiempo material para disponer la construcción de un madero adecuado, colocó en la fosa de "*Vencedores y Vencidos*" una modesta y precaria Cruz. Tiempo después, el Gobernador Chiclana, complementando el gesto belgraniano, erigió una imponente Cruz de madera de quebracho, la cual, en el siglo pasado, salvaron de su destrucción los Seminaristas de Salta, durante el retorado de Monseñor Bernabé Piedrabuena.

Esa Cruz histórica se venera, hoy, en el templo moderno de *Nuestra Señora de La Merced*, en la ciudad de Salta. Allí, como en el seno de la Academia Belgraniana de Buenos Aires lo ha recordado el Académico Dr. Jorge Durañona y Vedia, se venera igualmente una imagen de dicha advocación mariana, frente a la cual "es fama tradicional" que acostumbra orar, devotamente, el General Belgrano.

OTROS SOLARES BELGRANIANOS

Entre los monumentos históricos evocativos de la presencia de *Belgrano* en la propia ciudad de Salta, recordamos, aparte del *Cabildo* donde *Belgrano* redactó sus proclamas en 1813, el templo de *San Francisco*, donde *Belgrano* mandó oficiarse un *Te Deum* para agradecer el triunfo logrado; la torre de dicho templo, donde está la histórica *Cámpara de la Patria*, furdida con los cañones tomados al enemigo; y el solar de la casa del patriota *Dr. Francisco de Gurruchaga* (hoy Hotel Victoria Plaza) —antigua casa de Escobar, cuya fotografía fue obtenida por el tradicionalista Don José María Romero Escobar, en 1910, para perdurar la imagen del edificio donde él vio la luz primera en 1872 y donde, también, en 1813, se hospedó *Belgrano*. De la misma manera corresponde mencionar: el solar de la *rendición del Ejército Real* (hoy *Colegio Belgrano*); el solar de la casa del *Dr. José Ignacio de Gorriti*, amigo de *Belgrano* (hoy edificio del Plaza Hotel); el solar de la casa de *Dña. Liberata Costas de Gasteaburu*



—al lado del *Cabildo*—, donde *Belgrano* y *Tristán* fraternizaron al día siguiente de la batalla y discutieron acerca de las condiciones del desarme del *Ejército de Lima*, invasor de Salta; la casa de *Aráoz*, en *Buenos Aires* y *Caseros*, donde se celebró el primer baile del 20 de Febrero, al cual asistió *Belgrano*; la casa de la patricia *Juana Moro Díaz de López*, donde ella apresó al Marqués de Yavi para que no participara como jefe de la caballería realista en la *Batalla de Salta*, etc.

No existe ya, lamentablemente, la casa donde se hospedó *Fco Tristán* (ex casa de los descendientes del Conquistador Francisco de Aguirre), hoy edificio del Banco de la Nación, Argentina: calle *Mitre*, entre *España* y *Boulevard Belgrano*. Tampoco ha podido ser localizada la casa de *Fresco*, donde según *Valentín Gómez* en su famoso discurso panegírico en los funerales de *Belgrano*, señala que allí se hospedó, también, el creador de la *Bandera Nacional*.

A las puertas de Salta nos esperan, todavía, la *Finca Cas-*



tañares y Chachapoyas, otros dos lugares de tradición belgraniana indudable.

En *Castañares*, lugar turístico, tenemos la *Finca Castañares*, declarada *Monumento Histórico Nacional*. Allí pernoctó el *Ejército Patriota* en la noche del 19 al 20 de febrero de 1813. Y, desde allí, apareció de sorpresa, sobre el *Campo de Salta*, en la mañana del 20, instando a producir batalla a los jefes realistas, ocupantes de la ciudad. Hoy es muy fácil el acceso a esa antigua hacienda rural salteña, entonces propiedad del patriota *Coronel Don Pedro José Saravia* y *Arias Velázquez*, gran auxiliar de *Belgrano* en sus campañas. Dicha hacienda está próxima a las construcciones que alojan a la Universidad Católica de Salta.

En cuanto a la *Estación y Destilería Chachapoyas*, al sur de la *Finca Castañares*, es también lugar histórico. Por allí, que era una quebrada y camino natural estratégico, hizo su entrada, de sorpresa, el *Ejército de Belgrano* a la ciudad de Salta, en 1813, guiado por

la baquía del patriota *Don José Apolinario Saravia*, "El Chocolate" hijo de *Don Pedro José*.

SALTA, MUSEO BELGRANIANO

En resumen, Salta —ciudad y sus alrededores— constituyen, como lo señalaba el estudioso Rector del *Colegio Nacional Bernardino Rivadavia*, Dr. José Manuel Del Campo, "todo un viviente museo belgraniano".

A los ya mencionados debemos agregar otros lugares históricos de la provincia que, también en modo preclaro, evocan el paso del creador de la *Bandera por Yatasto*, por *Juramento*, por *Las Piedras*, por *La Lagunilla*, y por otros tantos mojones de la inmarcesible gloria belgraniana en la tierra de *Güemes*, incluso por *Las Juntas* y por la *Posta de los Algarrobos*, lugar este último de las márgenes del *Pasaje* y donde, a juicio del investigador *Berenicia*, se llevó a cabo, en 1814, el primer encuentro entre los grandes americanos que se llamaron *San Martín* y *Belgrano*. ♣



En el sitio del combate se levanta el Monumento a la Batalla del 20 de febrero de 1813.

Monumento a los vencidos y vencedores de la batalla de Salta.

¿Vamos a Rosario?



Mucho tiempo y muchas cosas han pasado en la que otra se llamó *Villa del Rosario*, allá, entre los alfalfares del Litoral, junto al gran río *Paraná*, cuyo nombre en lengua guaraní significa *Padre del Mar*.

Rosario fue, y es aún, una ciudad romántica, luminosa, con un profundo pasado histórico que la honra. Las aguas del *Paraná* que corren eternamente en busca del mar, han sido testigos de muchas hazañas. Frente a Rosario está la isla *Sivori*, donde hace poco se hallaron los restos de la *Bateria Libertad*, hecha con ladrillos de cerámica antigua.

Hace apenas un siglo, el lugar que ocupa ahora el *Club Náutico*, con su hermoso balneario, al que concurren miles de personas, era un lugar inhóspito rodeado de lagunas y continuamente asaltado por los malones. Estaba por allí el fuerte *Melincué* cerca de la laguna del mismo nombre, sus aguas curativas están cargadas de azufre, yodo y salitre.

30 autoclub



Visión aérea de Rosario, que muestra su extraordinario crecimiento.

Convento San Carlos, testigo de la victoria de San Martín en San Lorenzo.

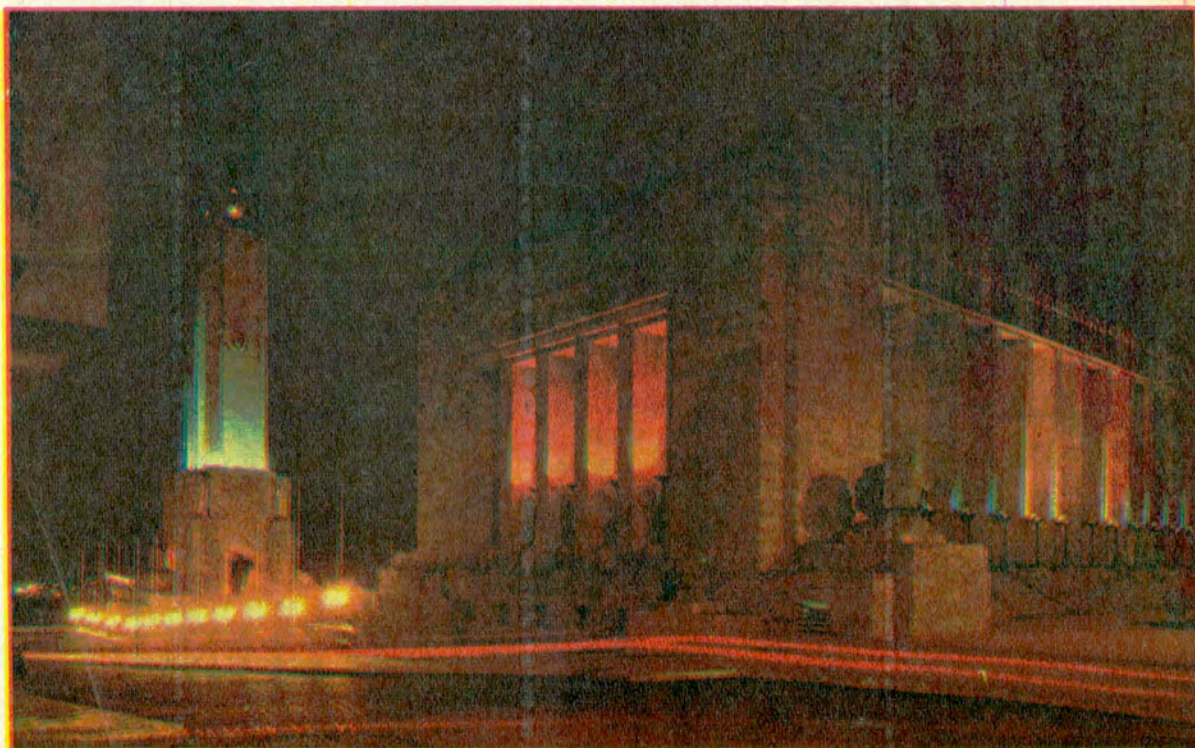
Es una ciudad romántica aún, luminosa, con un profundo pasado histórico que la honra. Se extiende junto al grandioso río Paraná.

por CARLOTA MARVAL
PARA AUTOCLUB



Playa La Arenera, en Alberdi, en los suburbios de la gran ciudad santafecina.

De noche el Monumento a la Bandera, adquiere particular y luminoso simbolismo.



En puerto Gaboto, el nostálgico pasado recuerda con un monolito donde estuvo ubicada la primera fundación hispánica en el Río de la Plata: el *Fuerte de Sancti Spiritu*.

Los alrededores de Rosario deparan al viajero sorpresas agradables para practicar mini turismo. Lugares como *La Quebrada*, en pleno corazón del *Saladillo*, que baja del río *Salado*. El arroyo *Pavón*, junto al pueblo del mismo nombre, allí, cerca de un molino en ruinas y una casa colonial existe una cascada muy llamativa, enclavada en la pampa a sólo cuarenta kilómetros de Rosario.

Sobre la costa, una serie de playas y balnearios invitan en el espléndido verano rosarino a gozar de las maravillas del "camping". Desde *Villa Constitución* hasta *San Lorenzo*, se extienden las barrancas altas pobladas de sauces, que estimulan para descansar bajo su sombra. *La Arenera* y su bucólico paisaje. *La Florida*, cuya playa tiene la característica de estar cubierta por una





Paralela al Paraná corre la hermosa avenida Belgrano. Se aprecia parte del puerto.

arena dorada muy fina que la hace distinta a otros balnearios del interior.

¿Y las islas? Las bellas islas del Paraná, tan suntuoso en toda su extensión, espectador de vivencias. Las islas *Del Encanto*, *La Brava*, *Los Marineros*, *El Charigue*, en esos lugares pueden recalar yates, lanchas y botes. O se puede ir con el servicio fluvial de pasajeros. También está el *Acuario*, el *Centro de Investigaciones*. Por eso se dice que Rosario es una metrópoli litoraleña vestida de río.

ALFONSINA EN EL RECUERDO

Alfonsina Storni, hizo sus primeras publicaciones en Rosario. Y le cantó aquella cuarteta que dice: *Ciudad del bello río / de las altas barrancas / las rojas chimeneas / y las bolsas blancas.*

Y en verdad Rosario de Santa Fe posee en todo orden, acción, trabajo y cultura. Enmarcada en bellos parques, como el *Independencia*, con el *Zoológico*, el *Jardín para los Niños*, el *Museo de Ciencias Naturales*. Más allá el *Museo Histórico Dr. Julio Marc*. Y el famoso *Observatorio Astronómico Municipal*, en que colaboran los *Amigos del Planeta* y se efectúa un buen servicio de información sobre el tema.

La variada actividad ciudadana, dice del múltiple interés de sus moradores; industrias, universidades, y disciplinas artísticas.

Quizá aún recuerden los rosarinos que en la antigua esquina de *Santa Fe* y *Puerto*, hoy calle *San Martín*, se inauguró el primer teatro de la ciudad, llamado *La Esperanza*, que tuvo doce años de labor con compañías italianas, hasta que desapareció en un gran

incendio. Actualmente posee importantes teatros, emisoras radiales, TV, cines, café concert, galerías de arte, diversiones nocturnas. El teatro *El Circulo* es, quizá, uno de los más interesantes por su actividad y su museo sobre teatro y música; allí se dan conciertos y espectáculos. El año pasado fue mucha la actividad de la *Orquesta Sinfónica Provincial de Rosario*, que dio cincuenta y un conciertos, trabajo que se realizó bajo la dirección del maestro Jorge Rotter. Como también la actuación de importantes solistas: *R. Votapek*, *Antonio de Reco*, *N. Zulueta*, *E. Delgado*, *Ernesto Bitetti*, *H. Larquía* y nuestro querido *Waldo de los Ríos*.

La excelente *Biblioteca Dr. Juan Alvarez*, que figura como una de las cuatro bibliotecas depositarias de las *Naciones Unidas*. Y el *Museo de Bellas Artes Juan B. Castagnino*, allí en la *Av. C. Pellegrini* al dos mil doscientos, donde se pueden apreciar obras de *Corot*, *Spillimbergo*, *David*, *Veronese*, *Quirós*, *Larrañaga* y tantos más. Tiene un muy importante centro de enseñanza, dinámico, de gran actividad cultural, sobre todo lo que se refiere a la estética.

PERDURARA POR LOS SIGLOS...

Muchos son los accesos para llegar a la ciudad. El *Aeropuerto Internacional de Rosario*, *Fisherton*, con varias líneas de distintas compañías. *Estación Terminal de Omnibus Mariano Moreno*. *Ferrocarril Mitre*, *Ferrocarril Belgrano*. El *Servicio Fluvial de Pasajeros*, *Cruce Rosario-Victoria*. La *Ruta 9*, que sale de Buenos Aires y continúa luego hasta Córdoba, cruzando la provincia

por el medio. La *Ruta 11*, que llega hasta la capital y continúa hacia el norte, pasando por la ciudad de *Santa Fe*, ciudad donde para el asombro del turista se extiende el *Túnel Subfluvial Hernández*, obra gigantesca, sólo igualada en magnitud por la represa de *Assuán en Egipto*. Y en grandiosidad, dentro de la misma provincia, por el *Monumento a la Bandera*. ¡Ah!, y de paso a *Santa Fe* pueden admirarse los hermosos frutillares de *Coronda*.

Dicen que cierta vez, cuando aún el *Monumento a la Bandera* era sólo proyecto, llegó el escritor *Ernesto Sábato*. Al tomar un taxi para ir hasta la calle *Colón*, el taxista le interrumpió:

—¡Ah...! usted va a lo del arquitecto *Angel Guido*, el loco del *Monumento*. Apenas si han levantado los cimientos, parece que lo quieren delar así. Pero él se saldrá con la

suya, porque para eso es rosarino.

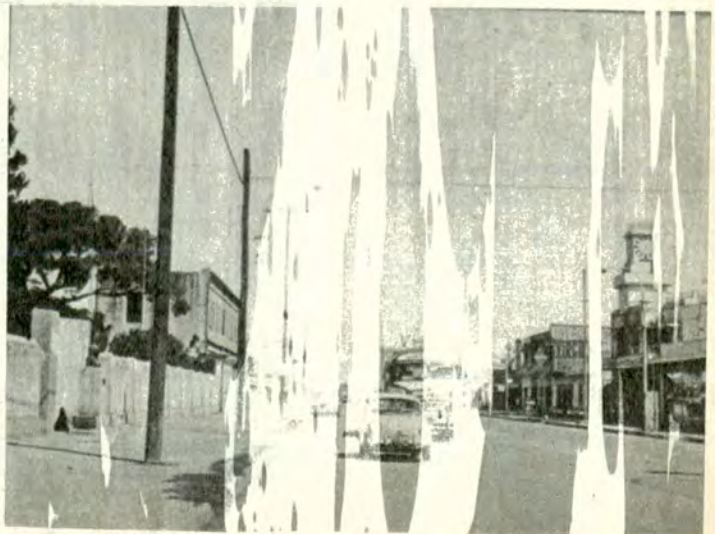
Hoy allí se toma contacto con la historia, igual que en la *Catedral de Nuestra Señora del Rosario*, que guarda antiguos trofeos. Mientras que a 28 kms. de Rosario se encuentra el *Convento Franciscano de San Carlos* en la localidad de *San Lorenzo*, el *Campo de la Gloria*, donde se libró la primera batalla de la gran gesta emancipadora del *Gral. San Martín*. El pino bajo cuya sombra escribió el parte del famoso combate. Todos estos signos heroicos pueden apreciarse en toda su magnitud.

La bandera izada por primera vez junto a las baterías *Libertad e Independencia* por el santafecino *Cosme Maciel*, y que hizo jurar el *General M. Belgrano* el 27 de febrero de 1812, siendo las 6,30 hs. de la tarde, viven en el *Monumento* levantado en el mismo lugar en las *Barrancas del Paraná*, viven en el bronce, obra del escultor *Fioravanti*, que evoca al creador de nuestra enseña, como pensador, escritor, economista y soldado de la Patria.

Todo esto y mucho más podrán ver quienes lleguen hasta Rosario ya sea por aire, por agua o por tierra y son bienvenidos en excelentes hoteles, con continuas atracciones, deportivas y turísticas. Los socios del *Automóvil Club*, pueden también acampar en *Timbúes*, población del mismo nombre, sobre la *Ruta 11* que está a sólo 37 kms. de Rosario.

Rosario de Santa Fe, que nos espera siempre, es una ciudad que merece ser conocida por muchas cosas. Ya lo dice de mansa elocuente un fragmento del *Romance a Rosario*: ... y en la historia de la patria / ¡tiembla el pulso al escribirlo! / el nombre de mi Rosario / perdurará por los siglos... ■

La avenida San Martín, en San Lorenzo.



Energía: cuál es el problema y cuál la solución.

Es crítico el panorama de la energía en el mundo. En muchos países existen medidas restrictivas del consumo.

La crisis no nos afecta en igual grado, pero nos obliga a prestar atención al problema energético.

Se impone entonces una administración cuidadosa de nuestros recursos.

Sabido es que la mayor parte de las fuentes de energía no son renovables, por ejemplo, el petróleo.

Es necesario, por consiguiente, un manejo cuidadoso que nos evite llegar al racionamiento, desarrollando fuentes sustitutivas como la hidroelectricidad, gas, carbón mineral y el uranio, previstas en el Plan Trienal.

Pero fundamentalmente también debemos limitar el uso de energía a lo estrictamente necesario.

Sin carencias, pero sin derroches.

Allí es donde la colaboración de todos pasa a ser decisiva.

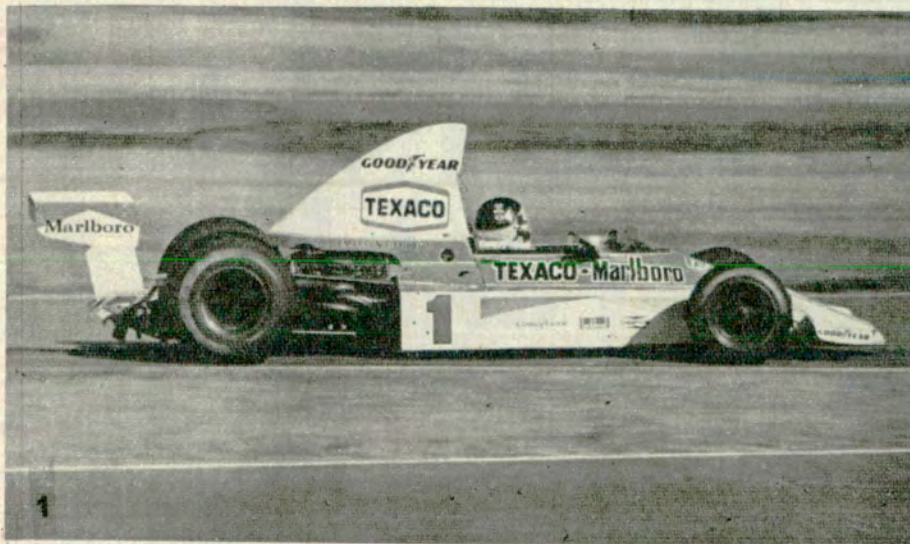
Donde cada argentino tiene que realizar su aporte a la Argentina Potencia.

CURC

Comité para el uso racional
de los combustibles.

SECRETARIA DE ESTADO DE ENERGIA

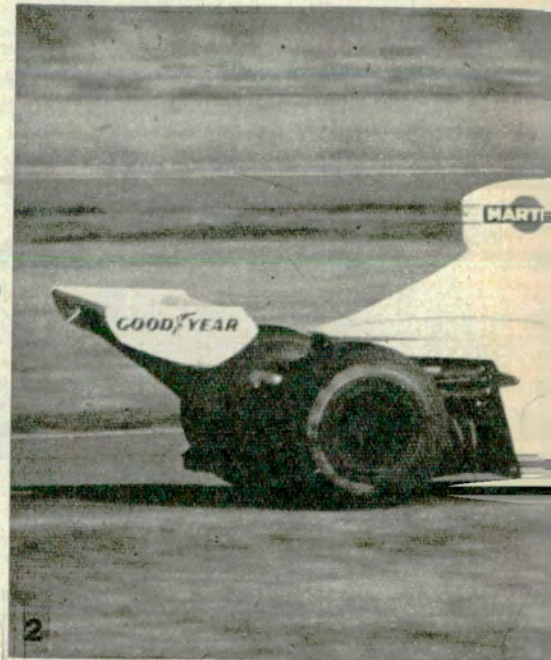
COMENTARIOS SOBRE TRES



1 Emerson Fittipaldi conquistó en Buenos Aires sus primeros nueve puntos.

2 Carlos A. Reutemann no obtuvo de su coche el rendimiento de otras veces.

3 El volante James Hunt tuvo una destacada actuación en el Gran Premio.



2



4



5

El Automóvil Club Argentino tiene como máxima responsabilidad deportiva la tarea de organizar, anualmente, las pruebas más importantes del calendario nacional e internacional en lo que a nuestro país compete.

En las categorías internas de más arraigo entre nosotros, y por la separación automática generada por sus mismas diferenciadas características, organiza el Gran Premio de Turismo Nacional (nacido como de coches es-

Importantes pruebas automovilísticas se desarrollaron en nuestro país durante la temporada pasada. Dos de ellas tuvieron por escenarios diversas rutas y la restante se cumplió en el Autódromo de la ciudad de Buenos Aires.

Por GILBERTO J. RIEGA

para AUTOCLUB

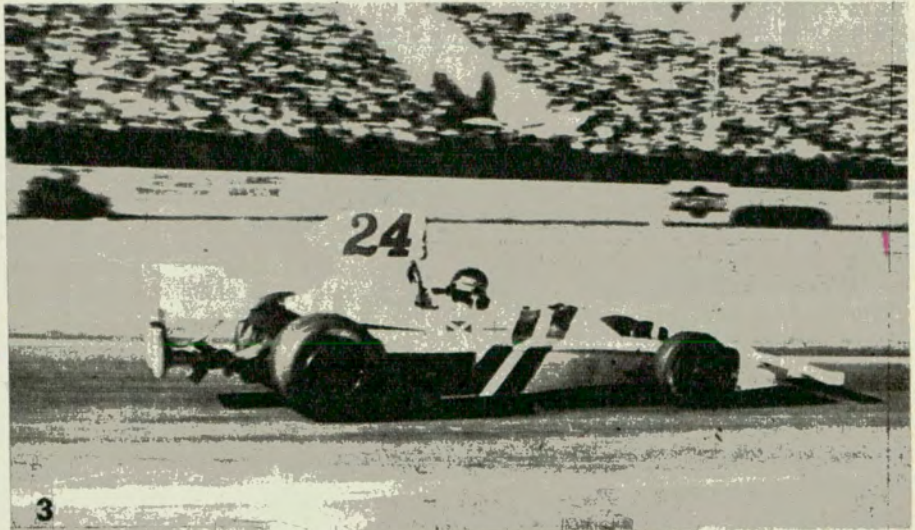
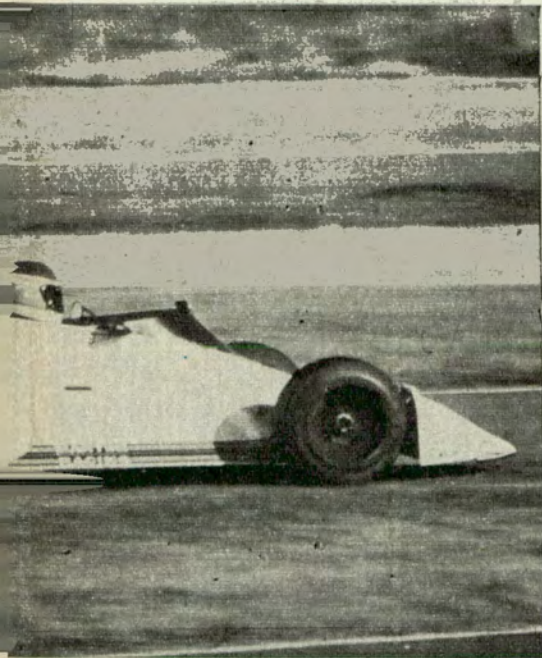
Fotos del autor

tándard), y el Gran Premio de Turismo de Carretera, el clásico "T.C."

En el plano internacional, su responsabilidad es organizar el Gran Premio de la República Argentina, en este caso de Fórmula 1, carrera que inicia el calendario anual de pruebas puntuables de la especialidad.

Si bien el común denominador de todas estas carreras es siempre la velocidad, cada Gran Premio tiene sus matices, sus implicancias, sus

GRANDES PREMIOS



4 Luis Macri fue el ganador de la clase B en el Gran Premio de Turismo.

5 Un aspecto del autódromo durante la disputa del Gran Premio Fórmula 1.

6 El ganador del XVI Gran Premio de Turismo Internacional, clase C, fue C. Garro.



derivaciones y sus consecuencias. Trataré de enfocar someramente algunas de esas particularidades.

XVI GRAN PREMIO DE TURISMO NACIONAL 1974 - "UNIDAD NACIONAL"

En términos comunes, este Gran Premio admitió los coches de calle, o al menos los que más se parecen a los que habitualmente circulan por

nuestras calles. Dentro de las 2 clases admitidas —hasta 1.300 cm³ de cilindrada una y desde 1.301 hasta 2.000 cm³ la otra— se encuadran marcas que a través de los años han ido sucesivamente generando las pasiones de los amantes de la velocidad.

También en Gran Premio, como en muchos otros, el interés se centró en las marcas, tal vez más que en los conductores. En la clase hasta 1.300 cm³, la participación masiva de los Fiat 128 IAVA

y la ausencia del equipo oficial IKA-Renault que podía presentar al R-12, disminuyó al máximo la lucha entre marcas que en otras circunstancias podía haberse generado.

Sobre el recorrido de 4272,8 km distribuidos en 6 etapas, el ganador, Luis Macri, con Fiat 128 IAVA empleó 32 horas, 24 minutos y 13 segundos, con un promedio general de 131,8 km/h. Macri rescató la emoción que la lucha entre marcas hubiera podido

tener, mostrando un manejo veloz y seguro. Como escolta, Alberto Gammerman, con la misma marca, empleó 14 minutos y 53 segundos más y el tercero, Carlos Plaza, quedó separado del ganador por 38 minutos y 35 segundos. De los 67 Fiat 128 IAVA que partieron llegaron 23 y de los 5 Renault 12 que tomaron la salida, llegó uno, el clasificado en el puesto 17º. Entra Macri, ganador, y el último clasificado, la diferencia llega a 8 horas, 6 minutos y 58 segundos.

gundos. En la clase de 1.301 hasta 2.000 cm³, las marcas que se disputaron la prioridad eran Fiat con los modelos 125 Coupé y Berlina, y Peugeot con el modelo 504. Inobjetablemente triunfó Carlos E. Garro con la marca francesa, empleando 30 horas, 25 minutos y 10 segundos, a un promedio de 140,4 km/h. Superó a Carlos A. Juárez (Fiat 125 Coupé) por 3 minutos y 45 segundos y a Angel Monguzzi, también con Peugeot 504, por 1 hora, 16 minutos y 4 segundos.

En esta Clase, de los 43 Peugeot 504 que partieron, llegaron 21. De los 46 Coupé Fiat 125 que tomaron la partida, cumplieron 8, mientras que de las Berlina comenzaron la prueba 3 y se clasificó una. La diferencia entre el ganador, Garro y el clasificado en el puesto 30º y último, llegó a 9 horas, 9 minutos y 28 segundos.

Uno de los detalles no aplaudibles de la prueba resultó la costumbre de correr "chupados", es decir viajar en la estela de otro coche, buscando aumentar ambos la velocidad, por la disminución de la resistencia aerodinámica. Ello no solamente aumenta el peligro, sino que, asimismo, introduce un factor poco deportivo ante el participante aislado que, teóricamente, no debería tener esa desventaja.

El recorrido de este Gran Premio de T.N. se inició en Sarta Rosa y finalizó en Villa Carlos Paz, luego de cruzar Viadma, San Martín de los Andes, Zapala, San Rafael y La Rioja, abarcando mucho camino de montaña y en oportunidades con difíciles condiciones meteorológicas.

XLIX GRAN PREMIO DE TURISMO DE CARRETERA 1974 - "RECONSTRUCCION NACIONAL"

No cabe duda que si por antecedentes nos guiamos, el Gran Premio de "T.C." tiene la atracción de los clásicos. Pero también no hay duda que en cierta medida el aumento de cantidad de categorías, la diversificación de la actividad deportiva en general, la misma abundancia de carreras, ha hecho que esto que ha significado en alguna forma la atracción automovilística del año —al menos en pasados años— no tenga ahora la atracción que tenía.

En esta oportunidad, en la programación del recorrido se utilizaron rutas del noroeste argentino, partiendo desde Concordia y llegando a Paraná, luego de 2208,7 km, atravesando Iguazú y Corrientes, en cuatro etapas.

También aquí normalmente el aficionado piensa más en términos de marcas que de corredores, un poco distinto a los "años de gloria" donde a la par de la marca del coche, los nombres de los pilotos eran el fundamental atractivo. Inicialmente Carlos Marincovich, con Chevrolet, gana la primera etapa y en la clasificación del primer tramo Martínez Boero, también con Chevrolet, es segundo, seguido por José M. Traverso con Ford y Héctor Luis Gradassi (Ford). La marca Dodge se ubica en 5º y 6º colocación con Antonio Lizeviche y Osvaldo Bianchi, éste último a 8 minutos y 34 segundos de Marincovich. De los 70 participantes que habían iniciado el Gran Premio, se clasifican 44 en la primera etapa.

Traverso pone su Ford como ganador parcial, seguido por Gradassi y Bianchi, y ese mismo orden muestra la clasificación general, donde el primero —Traverso— supera a Gradassi por 8 minutos y 3 segundos y a Bianchi por 11 minutos y 20 segundos. Hay del puntero al último clasificado en el puesto 32º, una diferencia cercana a las tres horas, habiéndose recorrido 1.052,2 km., es decir, cerca de la mitad de la carrera.

Al correrse la tercera etapa, el conjunto Ford de Gradassi, Traverso y Juan Carlos Iglesias domina el parcial y entran en ese orden separados del primero al tercero por 3 minutos y 2 segundos, buscando afirmarse en la clasificación general, ante el retraso de Marincovich que puntea fugazmente en el parcial. En la clasificación general, Traverso y Gradassi (ambos con Ford) superan a Bianchi (Dodge). De los 32 pilotos que parten para encarar la tercera etapa cumplen 25, habiendo de luz entre el primero y el último, unas 4 horas y 4 minutos. La etapa es la más veloz de las cuatro y el promedio parcial llega a 210,6 km/h, mientras que el de la general es de 187,6. Este mismo orden se mantendría en la clasificación final del Gran Premio, ganando Traverso la cuarta y última etapa, mientras que Gradassi, que obtuvo el segundo lugar en el parcial, conquistaba así nuevamente el título de Campeón Nacional en la categoría.

De los 25 coches que iniciaron la etapa final se clasifican 20, figurando entre ellos el único Peugeot 504 que intervino y que evidentemente otorgaba un buen handicap por su diferente cilindrada. Casi cinco horas separan a Traverso del clasificado en el vigésimo lugar y hay

unas 5 horas de distancia entre sus marcas. El promedio de Traverso para el total de la carrera llegó a los 192,4 km/h y su Ford fue uno de los 7 que llegaron, de los 13 que partieron. Bianchi, primero de los Dodge, fue uno de los 6, de los 21 que largaron, mientras que el primer Chevrolet clasificado, el de Héctor E. Ríos en el 6º puesto, fue uno de los 4 arribados, habiendo partido 10. Torino, voluntariamente ausente de la porfía, en forma oficial, tuvo su primer coche en el 14º lugar, habiendo llegado 2º de los 20 que largaron. Finalmente el único Peugeot 504 que intervino, se clasificó anteu-timo.

Así pasó este Gran Premio. La vida es un cambio constante y esta categoría está sintiendo ese cambio, como por otra parte lo sentimos todos, en todo momento. No deja uno de recordar a Oscar Gálvez con Ford y Fangio con Chevrolet, aunque con ello se confiese la edad.

GRAN PREMIO DE LA REPUBLICA ARGENTINA - FORMULA 1

El Autódromo Municipal 17 de Octubre fue el escenario en el cual Emerson Fittipaldi obtuvo los primeros 9 puntos para el largo y áspero camino del Campeonato Mundial de Conductores de 1975. Una multitud pocas veces vista respaldó con su aporte un espectáculo que se desarrolló sin incidentes mayores entre los corredores y que clasificó 14 coches de los 22 que largaron. La prueba de clasificación ya había señalado el interés que despertaría la carrera, al ubicarse en los primeros seis puestos —es decir las tres primeras filas en la largada— a cinco marcas distintas. Jean Pierre Jarier con UOP Shadow DN5-1A, primero en la clasificación, estaba separado del sexto, James Hunt con Hesketh 303/3, por 1 segundo y 5/100. Reutemann con el nuevo Brabham BT44-B1 estaba tercero, a 59/100 de segundo del líder. El Copersucar, esfuerzo brasileño para entrar al apasionante mundo de la Fórmula 1 con coche propio, sufría los defectos de dentición y cerraba la nómina con 2 minutos y 22/100 de segundo.

Antes de largarse la carrera, quedaba sin chance Jarier, por rotura de caja en el giro previo a la largada, facilitando así —sin quererlo— la rápida salida de Reutemann, que encabezó el pelotón por catorce vueltas, seguido por su com-

pañero de equipo Pace-Hunt (Hesketh 308), Lauda (Ferrari B3/75), Emerson Fittipaldi (McLaren M23) y Peterson (Lotus 72E).

En la horquilla, antes de entrar a la vuelta 15ª, Pace, que había superado a Reutemann, hace un trompo, retrocediendo al 8º lugar, mientras Reutemann sigue encabezando el lote puntero al cumplirse el 15º giro, seguido ahora por Hunt, Lauda, E. Fittipaldi, Regazzoni y Depallier.

El Copersucar experimentó un despiste en una zona aparentemente sin exigencias —casi a mitad de la recta que ure la salida del ombú con la entrada al tobogán— y del choque contra la baranda de contención, quedó dañado y con un incendio prontamente sofocado, sin que Willson Fittipaldi, su piloto, sufriera lesión alguna.

El avarice de Emerson Fittipaldi no se hizo esperar y reiterando algo que ya mostrara en el '73, cuando dio caza en los finales de la carrera a Cevert y Stewart, pasó a Lauda, quedando tercero.

El Brabham de Reutemann, según sus experiencias posteriores, experimentó una disminución de rendimiento en su motor y fue superado por Hunt y por Fittipaldi. El liderazgo de Hunt fue fugaz y lo perdió al hacer un trompo en la horquilla, cuando a su cola estaba la nariz del McLaren de Fittipaldi, quien desde ese momento no tuvo mayor problema en merecer la primera bajada de bandera a cuadros de este Campeonato Mundial. Detrás de Hunt y Reutemann, se ubicaron Regazzoni (Ferrari), Depsillaer (Tyrell) y Lauda (Ferrari). Nuevamente se registra en la clasificación final, lo mismo que habíamos visto en las pruebas de clasificación final, lo mismo que habíamos visto en las pruebas de clasificación para la largada: cinco marcas en 6 puestos.

El examen de esta clasificación y Reutemann, sin quererlo, a la par de alcanzar 4 valiosos puntos para el Campeonato, sigue mostrando que hay un factor suerte que a veces es esquivo. No otra cosa puede señalarse en la disminución del rendimiento del motor que él sufriera y que sin duda lo obligó a dejar el camino libre a otros más veloces.

Esto fue sólo el comienzo del '75. Por delante quedan muchas rectas y curvas, mucho ruido, mucho caucho en las pistas, mucho esfuerzo y peligro, antes que un nuevo Campeonato Mundial se consagre. ¡Esperemos! ■



SERVICIOS Y BENEFICIOS PARA SOCIOS

690 UNIDADES DE AUXILIO MECANICO CON ZONAS GRATUITAS SERVICIO ESPECIAL EN RUTA
Semirremolque para traslado de hasta tres automóviles por vez, de Mar del Plata a Capital Federal y viceversa.

311 ESTACIONES DE SERVICIO
194 PROPIAS Y 117 ADHERIDAS
Brindan seguridad a los automovilistas en todo el país.

SEGUROS DE AUTOMOTORES Y DE VIDA COLECTIVO
Ventajosos planes de aseguramiento. Tarifas reducidas. Nueva financiación. Contratado con la Caja Nacional de Ahorro y Seguro.

MAS DE 3.000.000
de ejemplares anuales de Hojas de Ruta entregadas sin cargo y Guías, Planos y Cartas de Turismo a costos reducidos.

TURISMO NACIONAL E INTERNACIONAL
Oficinas especializadas programan sus viajes para hacer más placenteras sus vacaciones y organizan excursiones dentro del plan "Conozca la Argentina", a tarifas promocionales. Documentación Internacional para el viajero y su automóvil. Trámites de importación y exportación temporaria de vehículos. Reserva de bodegas en transportes fluviales. Venta de pasajes aéreos y marítimos.

53 HOTELES, MOTELES Y HOSTERIAS
Con tarifas especiales para socios y acompañantes.

PESCA
Alquiler de botes en el Recreo Laguna de Chascomús.

RESTAURANTES Y CONFITERIAS
en Casa Central y Filiales con precios especiales.

18 RECREOS, CAMPAMENTOS Y BALNEARIOS
Con comodidades para socios y familiares.
Centro Turístico del Delta.
Recreos: Laguna de Chascomús, Luján, Punta Indio, Punta Lara, en Buenos Aires, y Timbúes, en Santa Fe.
Campamentos: Mar de Ajó y San Clemente del Tuyú, en Buenos Aires - Villa Carlos Paz, en Córdoba - Punta Cuevas, en Chubut - San Martín de los Andes, en Neuquén, y Claromecó, en Buenos Aires.
Balnearios: Alfar (Mar del Plata), Las Brusquitas (Miramar), Necochea Sud, Mar de Ajó, San Clemente del Tuyú y Villa Gesell, en Buenos Aires.

SERVICIO DE AVIACION
4 aeronaves para el traslado de enfermos y accidentados. A tarifas reducidas.

PELUQUERIAS Y PEDICURIAS
Tarifas especiales para socios.

CHEQUE DE VIAJERO A.C.A.
Para evitar los riesgos del traslado de dinero en viajes.

ESCUELAS TECNICAS DE CONDUCCION Y TRANSITO
Av. Sarmiento y Av. Casares (Parque Tres de Febrero), en Capital Federal, y en Santiago del Estero calles Urquiza y Mitre (Costanera).

ESCUELA DE MECANICA
Cursos de Mecánica de Automotores para socios y familiares.

REVISTA AUTOCLUB
Sobre automovilismo, turismo e Informaciones. Remisión bimestral sin cargo.

5.400 CASAS COMERCIALES ADHERIDAS
Otorgan descuentos a los socios sobre compras y servicios. Nóminas actualizadas en Casa Central y Dependencias.

SUBSIDIO
\$ 5.000.— por fallecimiento en accidente automovilista, incluido en la cuota social.

ASESORIA LEGAL
Gestiones extrajudiciales relacionadas con el tránsito.

TRANSITO Y PATENTES
Asesoramiento y trámites. Oficinas especializadas en Central Once.

BIBLIOTECA
Libros sobre automovilismo, turismo, tránsito, vialidad, mecánica y técnica automotriz.

CONVENIOS
Secretaría de Estado de Comunicaciones - Servicio para cursar telegramas mediante la red radioeléctrica desde estaciones del interior del país.
Banco Ciudad de Buenos Aires - Venta de automóviles en pública subasta. Sin cargo para el socio vendedor.
Dirección de Bienestar de la Armada Argentina - Libre ingreso a los Centros de Venta SADOS de Capital Federal y sucursales en Bahía Blanca, La Plata, Mar del Plata, Puerto Belgrano, Verónica y Zárate (Buenos Aires) - Río Gallegos (Santa Cruz) - Río Grande y Ushuaia (Tierra del Fuego).

RECIPROCIDAD DE SERVICIOS
Con instituciones similares de otros países. Si viaja al exterior, infórmese.

EL PAIS Y SIEMPRE EL PAIS IMPULSA AL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

TUERQUITAS la sección de los niños

por MARTA ORTIZ

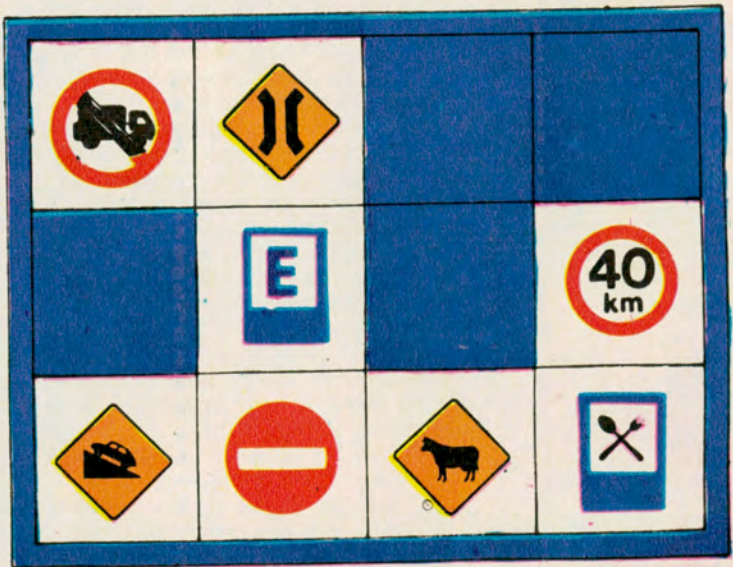
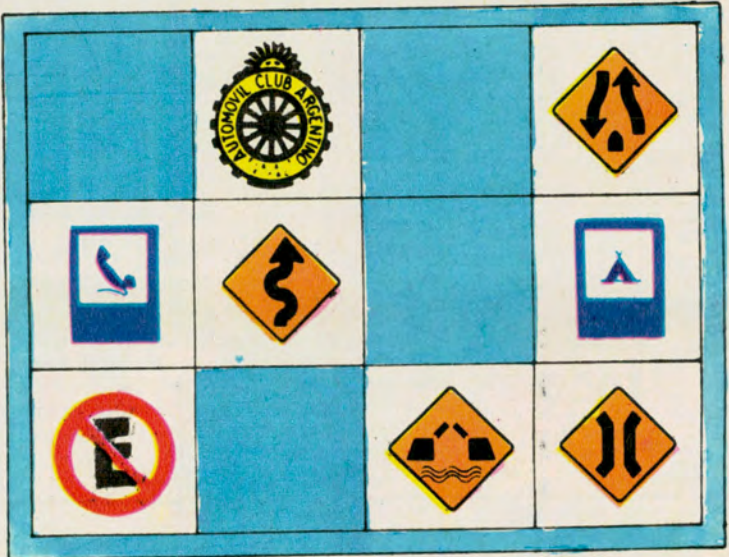
LOTERIA DE SEÑALES

Pegar sobre cartulina y recortar cada ficha por la línea de puntos; éstas se pondrán en una bolsa o caja. Las tarjetas se recortarán por su contorno y se repartirán, dos del mismo color, a cada jugador. Pueden jugar cuatro niños. Para iniciar el juego, cada niño irá sacando una ficha blanca hasta que aparezca la señal PARE. Quien tenga esa señal será el banquero, dueño de las fichas, que las irá sacando de a una y cantando su significado; si algún niño no conociera la señal cantada, el banquero deberá mostrarla. Cada vez que sea cantada una señal, los dueños de las tarjetas la marcarán con un poroto o botón. Gana el que primero llena su tarjeta.

FICHAS

 Estacionamiento permitido	 Aeropuerto	 Servicio mecánico	 Restaurante	 Servicio telefónico	 Camping	 Puesto de socorro
 Estación de servicio	 Paso a nivel Ferroviario	 Cruce de caminos	 Rotonda	 Animales sueltos	 Curva	 Obras
 Calzada resbaladiza	 Escuela	 Pendiente peligrosa (Subida)	 Cruce de peatones	 Fin de camino dividido	 Camino sinuoso	 Puente angosto
 Puente móvil	 Camino lateral	 Club Argentino de Golf	 Detención obligatoria	 Velocidad máxima permitida	 Contramano	 Prohibido circular camiones
 Doble circulación	 Prohibido girar en U	 Velocidad máxima permitida	 Prohibido adelantar	 Sentido del tránsito	 Prohibido estacionar	 Prohibido girar a la izquierda

TARJETAS



...y aquí Nosotras



"Para todo andar"

Los detalles a mano en la ropa femenina están en auge como en sus mejores días. Aquí mostramos, a las habilidosas, cómo se puede embellecer, con muy poco, un vestido de hilo que servirá lo mismo "para todo andar" como para las reuniones de la tarde.

Comunidad: Pueblo de Dios

En el Sínodo Mundial de Obispos recientemente realizado en Ciudad del Vaticano, fue tratado con éxito el permiso solicitado para que las monjas puedan officiar en bodas, misión que hasta hoy era privativa de los sacerdotes de la Iglesia Católica.

La petición fue presentada por el obispo costarricense Ramón Arrieta Villalobos, quien manifestó que "muchas de las 150.000 monjas de América Latina han estado cumpliendo funciones realizadas tradicionalmente por los sacerdotes" y que "el número de parroquias donde las monjas realizan actividades pastorales crece continuamente".

El cardenal español Vicente Enrique Tarragón opinó, por su parte, que "el masculinismo de la cultura civil y religiosa toca a su fin" y que "hay que convocar a la mujer a construir —manifestó— no una sociedad o una iglesia femenina o feminista, sino una comunidad, pueblo de Dios, que merezca auténticamente esta denominación."

¿Arrugas? ¡No!

Muchas son las causas que producen las arrugas que, a veces, ninguna relación tienen con la edad, dependen, por ejemplo, de la repetición de ciertos gestos, de la manera de dormir, del estado físico, de la calidad de la piel. Lo seguro es que, cuando ésta es seca, tiende a producir, tempranamente, esos indeseables surcos junto a los ojos, en la frente

Competencia

Ultimamente se han realizado muy serios estudios, tanto en Europa como en Estados Unidos, tendientes a averiguar cómo será la humanidad del ya muy próximo año 2.000. Entre los vaticinios que se formulan al respecto, figura el que se relaciona con la mujer que, a criterio de los futurólogos, superará en fortaleza física al hombre.

Los mismos investigadores del futuro, si cabe la expresión, aseguran que esta fortaleza se pondrá en evidencia aún en la vejez.

La teoría en cuestión, se apoya en comprobaciones de distinta índole. Una de ellas, consiste en el hecho de que la actual vestimenta femenina permite, a quienes la usan, libertad de movimientos y un aprovechamiento utilísimo de los rayos ultravioletas que las frecuentes exposiciones al sol proporcionan al cuerpo.

Proverbio Árabe

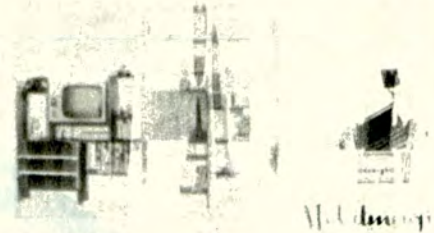
Un libro abierto es un cerebro que habla; cerrado, un amigo que espera; olvidado, un alma que perdona; roto, un corazón que sangra.



o a los costados de la boca, lo mismo que en el cuello. En ese caso es cuando se impone combatirlos o prevenirlos energicamente. Lo que se aconseja para el caso es, en primer término, demaquillarse con algún aceite vegetal, como el de almendras, por ejemplo y, de mañana, pasarse un algodón con leche fría para

hacerse, a los pocos minutos, un lavado con agua tibia.

Si se usa jabón para la cara... ¡Por favor, que éste contenga sustancias aceitosas y nunca astringentes! También dan muy buenos resultados las máscaras de miel y jugo de limón, por partes, iguales, tanto mejor si se le agrega un poco de harina de centeno.



Más posibilidades de economía y confort MOBILMAGIC con piezas idénticas de desarmables. Usted mismo puede armar sillones, sillas estanterías, etc. Sus colores y Blancos armonizan en todo el hogar. GUEVARA 377, Cba. (altura Corrientes al

ARQUITECTURA FUNCIONAL amplios y herméticos divanes de colores vivos MOBILMAGIC 915



Costumbres

EL ANILLO NUPCIAL

Desde muy antiguo y con diversas variantes, pues, en algunos países lo usan ambos cónyuges, mientras que en otros lo llevan sólo las mujeres o los hombres, se usa el anillo nupcial como símbolo de compromiso matrimonial. También varía el dedo y la mano en que se lleva.

Pero hace siglos, cuando era todavía bastante común que el marido comprara a la mujer que habría de acompañarlo en la vida, este símbolo no existía. Entonces, entre los hebreos, por ejemplo, la venta se sellaba dando una sandalia a los compradores. En tanto que los papás anglosajones daban una bota al novio, el cual pégaba con ella en la cabeza a la novia indicando que, desde ese momento, era de su propiedad.

"Dior"

Conjunto muy del momento compuesto de casaca realizada en laria roja con botones simples en la delantera y bolsillos superpuestos. El pantalón, haciendo contraste, es azul marino.

Gracia Juvenil del "Tailleur"

No cabe duda de que el "tailleur" que, en la actualidad, admite las más diversas formas, es siempre la gran prenda de vestir, la que puede sacarnos del paso, si la sabemos usar con inteligencia, es decir: cambiando blusas o blusones, adornos, etc. En el caso que presentamos, se trata de dos modelos distintos realizados en "cuadrillé". Lo eterno llevado a la gracia juvenil de la moda del momento.

Sugerencias

El agua oxigenada es excelente para limpiar la superficie del mármol muy manchada.

Para limpiar las carteras y accesorios de cuero blanco, fírcelas con clara de huevo batida a nieve.

Mejor menos que más

Existen muchas recomendaciones para usar los perfumes teniendo en cuenta la hora, la ocasión, la estación que transcurre, la edad, el sexo, pero hay una regla que rige, en general, y para todo el mundo: **mejor menos que más.**

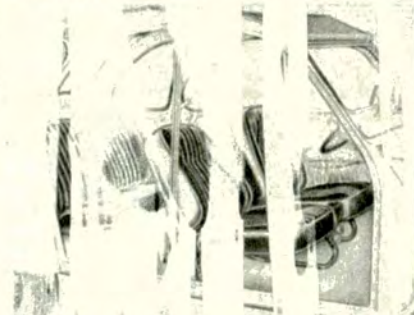
En este caso, como en tantos otros, la discreción es lo que cuenta y ella siempre es indicio de buen gusto.

Una recomendación siempre válida respecto a las sugerencias, es advertir sobre la conveniencia de cambiar mucho. La confianza en el propio criterio y en la manera de ser

Autoclub sugiere

BUTACAS CITROEN

• ANATOMICAS • RECLINABLES



FUNDAS BOUCLE PARA TODAS LAS MARCAS

AUTOPISTA

1000 PARRILLAS AUTOMOVIL COCHABAMBA 296 - Teléf. 941-8098

104 AÑOS FABRICANDO

LAS MEJORES GUITARRAS

PIANOS FABRICADORES
MUSICA INSTRUMENTOS
CUERDAS ARMONIOS
ACORDEONES ANDERMICAS



IMPORTADAS NACIONALES CREDITOS

Socios A.C. descuentos especiales

ANTIGUA CASA NUÑEZ

SARMIENTO 175 TEL. 467164

**RECIBA YA!
- EN SU PROPIO HOGAR
ESTA MARAVILLA!!!**

(Solamente DISCOS CBS puede hacerlo!)

**5 TOMOS
FABULOSOS**

CON IMPRESION Y ENCUADERNACION DE LUJO,
FOTOS ACTUALES A TODO COLOR, CON TEXTOS AMENOS
QUE LE HARAN "VIVIR"
EL PAISAJE, LA HISTORIA,
LA CULTURA, EL ARTE,
EL IDIOMA Y MUCHAS
COSAS MAS.



**UNA ENCICLOPEDIA
UNA GUIA**

... y mucho, mucho más, ofrecido

**VIAJE POR:
FRANCIA
ITALIA
TIERRA SANTA**



Por la que Ud. pagará LA MITAD DE LO

**¿QUE SON Y QUE
CONTIENEN ESTOS 5 LIBROS?**

- LOS LIBROS QUE PRESENTAMOS EN ESTA OPORTUNIDAD —PORQUE SEGUIRAN APARECIENDO TOMOS DE OTROS PAISES— SON REPRESENTATIVOS DE LAS MAS IMPORTANTES CIVILIZACIONES. ABARCAN EL FUNDAMENTO DEL MUNDO ACTUAL Y PENETRAN EN LOS MISTERIOS DEL MUNDO HISTORICO QUE LOS CREO. • DICEN, CON PALABRAS Y CON HERMOSAS FOTOS, TODO LO QUE UD. QUIERE Y DEBE SABER.
- LOS LUGARES MAS IMPORTANTES: IGLESIAS, CASTILLOS, PASEOS, PUENTES, RIOS, MONUMENTOS, GALERIAS, MUSEOS, ETC.
- LAS COSTUMBRES, USOS, TRADICIONES, VESTIMENTA, RELIGION, ETC.
- UN ITINERARIO COMPLETO SOBRE CADA PAIS, UN VERDADERO RECORRIDO TURISTICO QUE LE PERMITE CONOCER CADA PAIS, COMO SI ESTUVIERA ALLI MISMO.

**- EL MUNDO AHORA A
SU ALCANCE!**

**POR SOLO \$ 279.-
O EN 5 CUOTAS DE
\$ 67.-
MENSUALES**

¡MEDIA! • UN ATLAS! CURSIVA!

nos con nuestra maravillosa colección

FRANCIA • ESPAÑA • INGLATERRA • ITALIA • SANTA •



POR LA
MITAD DE
SU VALOR
REAL!



— APROVECHE
ESTA
OFERTA
DE
LANZAMIENTO.



ENVIE
HOY MISMO
ESTE CUPON.
NO NECESITA SOBRE
NI ESTAMPILLAS.

QUE VALE! y además EN CUOTAS!

UN RESUMEN PARA INQUIETOS:

En cada libro: frases y palabras más usuales en los distintos idiomas, con su pronunciación correspondiente, días de la semana, números, monedas del país, etc.

UN POCO DE HISTORIA ...

No mucha ... pero sí lo suficiente como para conocer desde los orígenes de cada país, pasando por los más importantes sucesos, hasta nuestros días. Una síntesis completa, amena e instructiva.

NO ENVIE DINERO! UD. COMIENZA A PAGAR CUANDO COMIENZA A DELEITARSE CON ESTA HERMOSA OBRA. NO DEMORE.

DISCOS CBS S.A.I.C.F.
EMILIO MITRE 1819 - SUIPACHA 476 - BUENOS AIRES

TARJETA DE RESERVA

DESEO RECIBIR EN MI HOGAR
LOS VIAJES MARAVILLOSOS (5 libros)

**ABONARE AL
RECIBIR**

AL CONTADO

\$ 294,65

EN CUOTAS

\$ 82,65 * y 4 x \$ 67.

* Incluye \$15,65 en concepto de gasto de envío.

Marque con una x el plan de pago elegido.

LAS CONDICIONES Y EL PRECIO DEL PRESENTE CERTIFICADO TENDRAN VIGENCIA POR 45 DIAS. (Complete todos los datos para obtener su crédito.)

Nombre y Apellido

Domicilio Tel.

Localidad Provincia

Documento: C.I./L.E./L.C./D.N.I. N°

Lugar de trabajo

Firma

263 ACA Nº 79-1-2-75

Autoclub informa



EL FIAT 128 BERLINA FUE ELEGIDO "COCHE DEL AÑO 1974"

APICA eligió por voto secreto al Fiat Berlina como *Coches del año 1974*, premio anual al vehículo que por su conjunto de características merece la opinión favorable del periodismo. Es exportado desde Argentina a varios países latinoamericanos.

LANZAMIENTO DEL OPEL K-180

El nuevo Opel K-180 de General Motors Argentina se sitúa en el amplio mercado nacional de los denominados coches medianos. En este sector serán apreciados su diseño funcional, interior confortable, abundante equipamiento, baúl de grandes proporciones, motor de notable desempeño, carrocería compacta y bien aislada, extraordinaria maniobrabilidad, muy buena tenida, suspensión suave y sobre todo: economía de consumo. Vé-

hículo de cuatro puertas, familiar, con toques deportivos, numerosos ensayos sirvieron para lograr ahorro de combustible y sobresalientes características de manejo que le dan mayor seguridad.

MEMORIA DE HIDRONOR

Hidronor S.A. ha dado a conocer su memoria correspondiente al año 1973. Es un volumen de cien páginas, artísticamente presentado y con numerosas ilustraciones. Informa que las obras del Complejo El Cielo de Cerros Colorados prosiguen con su ritmo



DESPEDIDA AL EMBAJADOR DE SUDAFRICA EN LA ARGENTINA

El señor Harry Müller, presidente de la Cámara de Comercio Argentino Sudafricana, hace entrega al Embajador de la República de Sudáfrica, doctor Roberto A. du Plooy (derecha), de un objeto recordatorio, con motivo del regreso a su país.

inicial y destaca la importancia asumida en el desarrollo de la región del Comahue.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA

Según un informe de la 9ª edición de "Industria Automotriz Argentina", publicación de ADEFA, el 92% del parque automotor nacional está formado por unidades producidas en el país. La Argentina ocupa el 16º lugar en el mundo, dentro de la relación de habitantes por vehículos. Señala, además ADEFA, que en el año 1973 se batió otra vez el ré-

cord de producción, y que los principales compradores del exterior fueron Chile, Perú, Uruguay y Venezuela.

LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION ATMOSFERICA EN MEXICO

El Departamento de Turismo de la embajada de México, informa que, a partir del 1º de octubre último, se expende en la capital azteca, como un medio más para evitar la contaminación atmosférica, gasolina (nafta) sin plomo.

**ENVIE HOY MISMO ESTE CUPON:
NO NECESITA SOBRE NI ESTAMPILLA!**

PERMISO N° 29
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

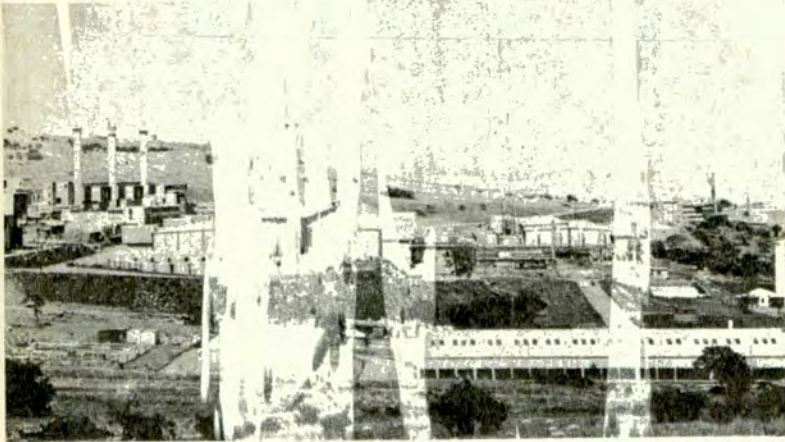


DISCOS CBS S.A.

Apartado Especial N° 196 - BUENOS AIRES

**SERA EL ORGULLO
DE TODA
LA FAMILIA
SI HOY LO PIDE,
MAÑANA
LO DISFRUTA**

**MOTIVE EN SUS HIJOS LA
INQUIETUD DE CONOCER
MAS APROVECHANDO ESTA
GRAN OFERTA EXCLUSIVA:**



MODERNO PROCESO PARA EL ENRIQUECIMIENTO DEL URANIO

Vista panorámica de la planta Valindaba, Sudáfrica, para el enriquecimiento del uranio. De acuerdo con el nuevo proceso descubierta y aplicado por los técnicos nucleares sudafricanos a partir de 1970 es el de más bajo costo conocido.

TUNEL INTERNACIONAL LAS CUEVAS-CARACOLES

Debido al estado de deterioro en que se encuentra el Túnel Internacional que une Las Cuevas (Argentina) con Caracoles (Chile), motivado por el paso de vehículos inapropiados que hacen peligrar el tránsito ferroviario, el Departamento Comercial del Ferrocarril General Belgrano ha decidido establecer, a partir del 1º de febrero, las limitaciones que se detallan a continuación:

- Separación máxima entre caras internas de ruedas: de 115 a 120 cm.
- Ancho máximo de las ruedas dueles: de 45 a 50 cm.
- Distancia máxima entre los bordes exteriores de las ruedas: absoluto, 215 cm.
- Peso máximo por eje (vacío o cargado): 2,5 toneladas.
- Vehículos de pasajeros con capacidad de catorce (14) asientos.

5ª FIESTA DE LA MASA VIENESA

Desde el 27 al 30 de marzo se realiza en Villa General Belgrano, Calamuchita, la 5ª Fiesta de la Masa Vienesa. Está patrocinada por la Municipalidad y organizada por el Centro de Comercio, Industria y Turismo y constituye una fiesta de carácter netamente religioso-cultural. Se dan conciertos y se efectúan procesiones al Cristo Grande, procesión de antorchas, y el acto central está reservado para la exposición de tortas y masas vienesas, fabricadas

por casas especializadas de dicha localidad y muy especialmente por reposteras profesionales. En una de estas fiestas se llegaron a consumir más de 20.000 porciones de tortas y masas.

DISTINCION

La Asociación Argentina Amigos del Turismo, de acuerdo con una tradicional modalidad, resolvió distinguir con el título de "El amigo del Turismo - Año 1974" al titular de la Dirección de Turismo de Chubut, señor Antonio Torrejón. Esta distinción fue otorgada al señor Torrejón como resultado de "la importante contribución realizada en favor del desarrollo del turismo nacional y en la formación de una verdadera conciencia turística".

ESTUDIOS TURISTICOS DE LA UIOOT

En enero pasado la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (UIOOT)

inició el duodécimo curso por correspondencia de "Estudios Turísticos", con una nueva versión revisada e impresa en offset.

Este curso, lanzado por la UIOOT en 1963 en colaboración con expertos universalmente reconocidos, ha permitido hasta la fecha una formación profesional turística a más de 2.500 participantes.

La importancia del mismo está demostrada por el programa de los cursos, el cual se divide en nueve capítulos que son los siguientes:

Capítulo I. — El Turismo en la sociedad moderna.

Capítulo II. — La demanda turística.

Capítulo III. — La oferta turística.

Capítulo IV. — Ordenación turística del territorio y localización turística.

Capítulo V. — Estadística del turismo.

Capítulo VI. — El turismo en la economía nacional.

Capítulo VII. — La publicación turística.

Capítulo VIII. — El Estado y el turismo.

Capítulo IX. — Organizaciones Internacionales en el campo del turismo.

Los interesados pueden dirigirse, para mayor información a la siguiente dirección: UIOOT-CPC, Palazzo del Lavoro, Corso Unitá d'Italia 140, 10127, Torino, Italia.

ASOCIACION CIVIL

DEFENSA DEL PEATON (DEPEA)

Viajó a los Estados Unidos el secretario de la Asociación Civil Defensa del Peatón, doctor Juan Carlos Fairsteln. Es su propósito recoger experiencia en esta materia y volcarla luego en nuestro medio por intermedio de DEPEA.



VIVIENDAS PARA EL PERSONAL

En diciembre de 1974, Bodegas y Viñedos Peñaflo, dio término a la entrega y escrituración de 56 departamentos para su personal, en Humboldt y Soler. Es el tercer edificio que Peñaflo construye con el fin de beneficiar a sus empleados y ya son 100 las familias que disfrutan las viviendas.

BOLETIN INFORMATIVO PROVINCIA DE CHUBUT

La Oficina de Estadísticas Turísticas de Rawson, Chubut, dio a conocer las cifras estimativas del flujo turístico entre las temporadas 1964/65 al 1973/74. La información sobre el ingreso de turistas en la temporada 1973/74 expresa que alcanzó a 91.834 personas en la zona marítima de la provincia, mientras que la concurrencia a la zona cordillerana fue de 79.504. Se destaca el incremento producido si se lo compara con las cifras registradas en 1964/65 que fue de 3.000 para la primera y 5.500 para la zona cordillerana.

CASAS RODANTES AUTOPROPULSADAS MIRON

PRECIOS PROMOCIONALES



- AUTOPORTANTES todo confort.
- DE ARRASTRE dispositivos de estabilidad.
- TRAILERS muy prácticos.

T. E. 253-6669

MORENO 1228

QUILMES



CAMPAÑA PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO

En esta edición continuamos publicando los artículos más importantes del Reglamento General de Tránsito, Ley N° 13.893, para los Caminos y Calles de la República Argentina.

(Continuación del número anterior)

- c) La licencia de conductor extendida por autoridad competente, autoriza para conducir en todo lugar de la República cualquier vehículo del tipo para el cual es acordada, sea dicho vehículo propiedad o no de quien lo conduzca y aunque estuviera patentado en otra jurisdicción.
- d) El uso de la licencia entraña la obligación de ajustarse a las disposiciones de este reglamento y de acatar en todos los casos las indicaciones establecidas o dadas por la autoridad.
- e) La licencia de conductor constituye un documento personal e intransferible y deberá acreditar la identidad del interesado.

Para que la licencia sea válida, es indispensable que conste en ella haber satisfecho las condiciones físicas para conducir, haber aprobado un examen teórico razonado de las disposiciones de este reglamento y otro examen práctico de la ejecución de las maniobras que prevé.

- f) La licencia de conductor es un documento habilitante y de propiedad de su titular, del que no pueda ser despojado ni dispuesto su secuestro como medio para asegurar el pago de multas a las que su dueño se haga pasible, si no media resolución expresa de autoridad judicial competente.

Art. 37° — *Edad para conducción de vehículos no automotores.*

- a) Se requerirá la edad mínima de catorce años a los conductores de vehículos de tracción animal, destinados al transporte de pasajeros o carga. Se les requerirá, asimismo, documento que acredite su identidad.
- b) Los menores de 14 años no podrán conducir clase alguna de vehículo, excepto bicicletas o triciclos a pedal.
- c) Los menores de 10 años no podrán conducir bicicletas o triciclos si no van acompañados por personas mayores de 14 años que tengan su cuidado.

Art. 39° — *Prohibición de conducir sin licencia.*

Está prohibido conducir vehículos automotores sin la licencia respectiva o con licencia caduca o ceder el manejo o la licencia a terceros; o conducir hallándose en estado de ebriedad o bajo la acción de sustancias estupefacientes, o con impedimentos físicos, psíquicos o nerviosos que dificulten la libertad de accionamiento de los controles.

TITULO V

Del tránsito

Art. 41° — *Salida a la vía pública.*

Todo vehículo que ha de transitar por la vía pública deberá hallarse en perfecto estado de funcionamiento y sus dispositivos de acuerdo con las exigencias establecidas en este reglamento.

Art. 42° — *Tránsito por la vía pública, al salir a ella.*

El conductor que se vea obligado a salir a la vía pública desde un inmueble o de cualquier otro sitio de estacionamiento deberá hacerlo a paso de hombre, evitando inútiles molestias y alarmas. En los lugares reservados al tránsito de peatones, de ocurrir un accidente, se presume la culpa del conductor.

Art. 43° — *Forma de conducción.*

La conducción del vehículo deberá ser hecha con el máximo de atención y prudencia, dentro de los límites de velocidad y de las normas que regulan la marcha y estacionamiento en la presente reglamentación.

Art. 44° — *Reglas generales de conducción.*

- a) Todo conductor utilizará las dos manos para el manejo del volante de dirección de su vehículo y en su marcha por la vía pública lo hará conservando la derecha y sin efectuar movimientos sinuosos; cuando el ancho de la calzada lo permita transitará dentro de la mitad derecha de la misma.

Todo conductor que transite sobre una carretera deberá ceñirse estrictamente a la derecha; en las encrucijadas, en los virajes, en los puentes, alcantarillas y túneles, al atravesar las vías férreas, cuando otro conductor le pida paso mediante señales acústicas o luminosas y, en general, cuando el polvo, la niebla, la nieve o la lluvia impidan una visibilidad normal.

Está prohibido cambiar de dirección, disminuir bruscamente la velocidad o detener el vehículo, antes de asegurarse de que es posible hacerlo sin peligro para terceros y sin haber prevenido de tal intención con las señales prescriptas en este reglamento.

La inobservancia de las precauciones indicadas en los párrafos anteriores crea para el conductor la presunción de su culpabilidad en caso de accidente.

El vehículo que conserva la derecha tiene derecho de prioridad para realizar cualquier maniobra li-

cita, salvo en los casos específicos en este reglamento.

Las cunetas deben atravesarse perpendicularmente, sin variar la línea de marcha y disminuyendo la velocidad.

- b) *Jinetes y conducción de vehículos menores.*

Tanto en las zonas urbanas como en las rurales los jinetes o conductores de vehículos menores, a los efectos del tránsito, hállese comprendidos en las disposiciones de este reglamento, tienen las mismas obligaciones que los conductores de vehículos, salvo a lo que en licencia de conductor se refiere, y sufrirán en su caso las mismas penas.

Cuando transitan por la calzada sólo podrán hacerlo al borde derecho, uno detrás de otro, es decir, de uno en fondo. Igual disposición deben observar los ciclistas o conductores de triciclos, carritos de mano u otros vehículos menores, estándoles prohibido transitar tomados de otros vehículos mayores o asidos entre sí.

A las infracciones de las normas precedentes se les aplicará las penalidades dispuestas en el artículo 101°, inciso b), salvo que por ser causa de un accidente le corresponda otra pena mayor.

Art. 45° — *Transitar sobre la calzada.*

En los caminos pavimentados, los vehículos no saldrán de la calzada, ni entrarán a ella, sino por lugares destinados a esos efectos; ni utilizarán las banquetas sino en caso de peligro o para el estacionamiento.

Art. 46° — *Marcha a velocidad reducida.*

Los vehículos que circulan a marcha reducida lo harán ocupando en todo lo posible el costado derecho del camino o calle, y en las calles, lo más cerca posible del borde derecho.

Art. 47° — *Forma de adelantarse a otro vehículo.*

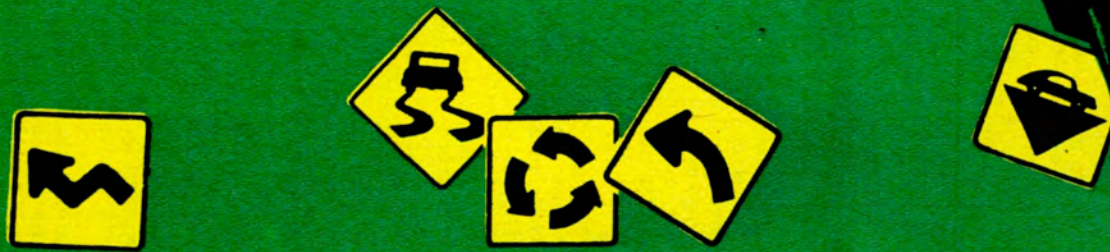
Al adelantarse un vehículo a otro que marcha en la misma dirección, lo hará por la izquierda de éste con las debidas precauciones y toque de bocina o señal luminosa de acuerdo con lo prescripto en este reglamento. El adelantarse por la derecha o pedir paso por este lado constituyen infracciones graves contra la seguridad de las personas.

El vehículo alcanzado facilitará al primer toque de bocina del que va a tomar la delantera; desviándose en todo lo posible sobre su derecha y ejecutando la correspondiente señal de acuerdo con lo establecido en el artículo 53, inciso b).

(Continuará en el próximo número)

no ponga su vida
en manos
del azar...

respete las señales



**TOME CONCIENCIA
EVITE ACCIDENTES**

Autores y Libros

"TIEMPO MIO"

Por Angeles Finochietto
(Edit. Vértice)

Estos treinta poemas reunidos en sesenta y nueve páginas son el auspicioso anuncio de una poetisa, o de una poeta digamos, si no queremos acudir a la ubicación académica del género.

Pero este anuncio comporta también la certeza de que ha dejado atrás los primeros pasos, los tanteos expresivos de quien siente con hondura la inquietud del afán poético —inspiración, inquietud e imaginación— y está buscando la huella para decirlo.

Aquí no. Angeles Finochietto ya está en la etapa de maduración sazónada. Una clara muestra de sus excelencias es el poema que transcribimos a continuación: "Hoy me pongo / la hermosura / que me presta el tiempo. // Salgo / a consumir / la furia / de las horas inmóviles. / Pierdo la medida. / Desaparezco en cada gesto / y me detengo / en el límite de la última caricia".

Esta, una de las más logradas composiciones del libro, mostrará al lector —creemos— la sensibilidad, el don poético y el ascetismo formal que ha alcanzado Angeles Finochietto, poetisa que, evidentemente, cultiva el verso desde hace mucho aunque éste sea su primer libro.

Pero, el rigor con que ha trabajado su expresión no condice, a veces, con cierta endeblez conceptual. "Me gustan las mañanas / porque emplezan", // por ejemplo, podría servir para justificar la precedente afirmación.

Sorprende también —y no de modo muy grato— sobre todo en la parte final del volumen, el uso del "voseo", que en algunas ocasiones induce en error. (cf. pág. 34), "Qué importa / el tiempo / si hoy / te abrazo fuerte / y vos / mañana / me das la mano" / (por me darás), lapsus sólo admisible —tal vez— en quien pudo decir "Anduve pasados / con mi presente ansioso / de aguardar mañanas". //

Estos bemoles —si cabe llamarlos así— no desmerecen ni empañan una obra que, más allá de la esperanza o de la expectativa, constituye una venturosa realidad. (J.C.)

"EL CAMINO Y EL PAIS"

Edit. Asociación Argentina de Carreteras - 1974

La Asociación Argentina de Carreteras que preside el ingeniero Pedro Pétriz, ha publicado un volumen de 516 páginas titulado "El camino y el país", cuyo material de lectura está formado por las conferencias que con la misma denominación se dictaron en esa entidad en 1973, más un trabajo sobre "El camino y su evolución" del que son autores el ingeniero Hipólito Fernández García y el agrimensor Joaquín P. Aréspacochaga, y la versión de lo tratado en el curso de una reunión de mesa redonda sobre "El camino y la política vial", en la cual, con la coordinación del ingeniero Pétriz, debatieron el tema los ingenieros Luis M. Barletta, Carlos O. Wydler, Armando García Baldizzone, Antonio J. Fiorucci y los señores Pablo Landa y José M. Dalmasso.

Dice el titular de la Asociación Argentina de Carreteras que "estos son tiempos necesitados de esclarecimiento". En pleno acuerdo con tal afirmación, consideramos singularmente útil la publicación de obras como la que comentamos no sólo por el concurso de las altas personalidades que han colaborado en ella, sino por la seriedad, profundidad y detenimiento con que han tratado los diversos temas a que dedicaron su atención.

A nadie escapa la importancia fundamental del camino sobre la vida nacional. Puede afirmarse en tal sentido que —según la importancia que se asigne a la actividad vial— por nuestros caminos transitarán el progreso o el retardo del país en alcanzar las metas de grandeza que todos anhelamos para él.

Como instrumento de valoración, de esclarecimiento y por ende, de comprensión de la actividad camilera y por la proyección que tendrá, habida cuenta la suma de experiencia que acumula, "El camino y el país" deberá ser considerada una obra de imprescindible consulta cuando de los temas referidos a la vialidad se trate.

(J. C.)

LIBROS RECIENTEMENTE

EDICIONES DE LA FLOR

ISABEL ALVAREZ DE TOLEDO, Duquesa de Medina Sidonia: La base, novela.

MARIA ESTHER GIGLIO: Personas y personajes, reportajes.
FONTANARROSA: Boogie el aceitoso, dibujos cómicos.

EDITORIAL AMERICALEE

JUAN MARTIN DE YARIZ: La pesca de flote - El pejerrey y otros peces.
JUAN MARTIN DE YARIZ: Manual de pesca - La pesca deportiva.
CLARA DE HESS: Cómo cocinar sin carne (1051 recetas)

PLAZA Y JANES

ROBERT LITTELL: El rizo, novela.
JOHN GODEY: Pelham uno dos tres, novela.

EDITORIAL SUDAMERICANA

MARGARITA AGUIRRE: La oveja roja, relatos.
SEVERO SARDUY: Barroco, ensayos.
FREDRIC BROWN: Universo de locos, ciencia-ficción.
KURT VONNEGUT: Madre noche, novela.
JIMMY BRESLIN: Mundo sin fin, amén, novela.
JAMES BALDWIN: Blues de la calle Beale, novela.

EDITORIAL PLUS ULTRA

ALBERTO J. ALTOPIEDI: El pueblo oculto, cuentos.
CESAR P. ZONI: "Los turcos", relatos.
ILDA A. RODRIGUEZ DEL VALLE: Labrador de sueños, versos.
NESTOR ORTIZ ODERIGO: Aspectos de la cultura africana en el Río de la Plata.

ADOLFO SALDIAS: Cómo se formó la alianza antirrosista.
ADOLFO SALDIAS: Cómo fueron las relaciones entre Rosas y Lavalle.
ADOLFO SALDIAS: Por qué se produjo el bloqueo anglo-francés.
HUGO WAST: Alegre, novela.

EDITORIAL FCO. DE AGUIRRE

CARLOS COLLODI: Las aventuras de Pinocho.
ARMANDO BRAUN MENENDEZ: Pequeña historia Antártica.
REVISTA DE ESTUDIOS NAPOLEONICOS, Nº 1, Enero-marzo 1974
REVISTA DE ESTUDIOS INTERNACIONALES, Universidad de Chile, Año VI, Nº 24, Octubre-Diciembre 1973.

EDITORIAL PLEAMAR

ENRIQUE M. BARBA: Quiroga y Rosas.
G. GAYLORD SIMPSON: La biología y el hombre

EDITORIAL TROQUEL

ANGELICA W. CASS: Educación básica para adultos.

EDITORIAL SANJUANINA

PICA-PICA: El "Martín Fierro" y otras yerbas, versos.

EDITORIAL PROMETEO

OFELIA ZUCCOLI FIDANZA: Digo tu nombre Calingasta, versos.

"HOMBRES DE ENTRE RIOS"

Per Juan María Gianello
(Edit. Nueva Impresora)

Esta segunda parte del libro "Hombres de Entre Ríos", bien subtitulada "Ensayos biográficos", de la que es autor el señor Juan María Gianello, constituye un esfuerzo positivo en su intención y en su realización.

Verdadera galería de retratos físicos, psicológicos, morales y políticos, estos bocetos o bosquejos en los que con honradez, agudeza de ingenio y gran acopio de datos refleja los

rasgos más notorios de algunas personalidades descolantes de la mencionada provincia, tienen un valor documental innegable.

En ellos el autor pone en evidencia su sagacidad para la observación de temperamentos y caracteres a los que presenta con verismo y elogiabile discreción testimonial.

Estudiar a los hombres que, como dice Carlos Mastronardi, "han dado tamaño espiritual a la tierra entrerriana", es una manera digna de enriquecer el presente de esa noble provincia con algunos ejemplos de su pasado. (J. C.)

PUBLICADOS

EDITORIAL EL ATENEO

FEDERICO A. DAUS: El desarrollo argentino, ensayo.

EDITORIAL THEORIA

JOSE L. MUÑOZ AISPIRI: Rosas frente al Imperio Británico.

EDITORIAL EMECE

SILVINA BULLRICH: Su Excelencia envió el informe.

EDICIONES MINOTAURO

ITALO CALVINO: Las ciudades invisibles.

RAY BRADBURY: La feria de las tinieblas, novela.

EDITORIAL SUR

EDGARDO COZARINSKY: Borges y el cine, ensayo.

ANDRE MALRAUX: La cabeza de obsidiana (memorias).

EDITORIAL PLANETA

XAVIER BENGUEREL: Ycaria, Ycaria, novela, premio Planeta 1974.

CCLECCION ACANTO

CLAUDIA JAURÉGUI: Detrás del horizonte, poemas.

SUSANA BOECHAT: Yo porque sí, poemas.

EDITORIAL VERTICE

ANGELES FINOCHIETTO: Tiempo mío, poemas.

EDICIONES BUENAMONTAÑA, Jujuy

NESTOR GROPPA: Todo lo demás es cielo, poemas.

EDICION DRONTE ARGENTINA

CHARLES FORT: El libro de los condenados.

EDICIONES LA PALOMA

MIGUEL TEJADÁ: Patria eucarística.

EDICIONES GALEA

13 escritores argentinos - 13 cuentos.

EDITORIAL AGORA

JULIO B. DE ALARI: Figuras y perfiles literarios y artísticos, ensayos.

EDICION INSTITUTO DE CIENCIAS DEL HOMBRE

GUILLERMO ALFREDO TERRERA: El ser nacional.

EDICION ACADEMIA ARGENTINA DE LETRAS

BERNARDO GONZALEZ ARRILI: Tiempo pasado - Semblanza de escritores argentinos.

EDICION PEN CLUB INTERNACIONAL

JORGELINA LOUBET: La victoria.

EDICION ASOCIACION ARGENTINA DE CARRETERAS

PEDRO PETRIZ: El camino y el país.

EDICION DE CRISIS

CARLOS EDUARDO ZABALETA: Los aprendices, novela.

F. CABESTANY PIÑOL: Visión retrospectiva, 1944-1969, folleto s/mención editorial.

F. CABESTANY PIÑOL: Visión retrospectiva, 1944-1974, folleto s/mención editorial.

COMO COCINAR SIN CARNE

Por Clara de Hess - 1051 recetas (Edit. Americalee)

No se trata de pretender que el tradicional churrasco sea desplazado de la mesa familiar, sino de responder a la perplejidad de las amas de casa, ante la ausencia eventual de las reses en los ganchos de las carnicerías. La autora, con la presente obra, contesta ampliamente al interrogante "de no saber qué hacer de comer", que se plantea en consecuencia, proporcionando más de un millar de respuestas destacables por la sencillez y procurando no solamente dar sabor, sino también "presentación", a cada plato descrito.

En tal forma cumple con su

finalidad esencial, dando a publicidad una obra que no constituye un libro de cocina más, sino que por hallarse completamente diferenciado de sus similares, genera un interés distinto, lo que determinara que su primera edición se viera prontamente agotada.

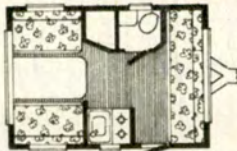
Frecuentemente se habla de la conveniencia de lograr una mayor diversificación de la cocina argentina, coincidiendo en tal aserto, dietólogos y economistas. En ese sentido nuestra tierra generosa proporciona todas las posibilidades. La publicación comentada constituye un valioso aporte para su logro, que acredita las condiciones de economía de su autora, que nutria sus conocimientos en el estudio de la alimentación en distintos países, tanto europeos como americanos. ■

TODO EL SOL DEL VERANO...



CON **AMANCAY**®

un nuevo concepto en casas rodantes

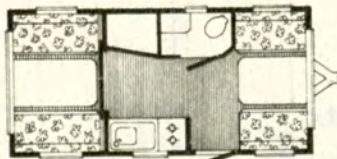
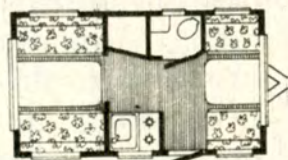


PICCOLA 270

Capacidad de 3 a 4 personas, para vehículos desde 800 c. c. (Peso 350 Kg. - largo 2,70 m.)

LEGGERA 340

Capacidad de 4 a 5 personas, para vehículos desde 1.100 c. c. (Peso 450 Kg. - largo 3,40 m.)



ARCA Y ARCANOVA 400

Capacidad de 5 a 6 personas, para vehículos desde 1.800 c. c. (Peso 600 Kg. - largo 4,10 m.)

SUPER AMANCAY 600

Capacidad de 6 a 8 personas, para vehículos desde 2.000 c. c. (Peso 950 Kg. - largo 6,00 m.)

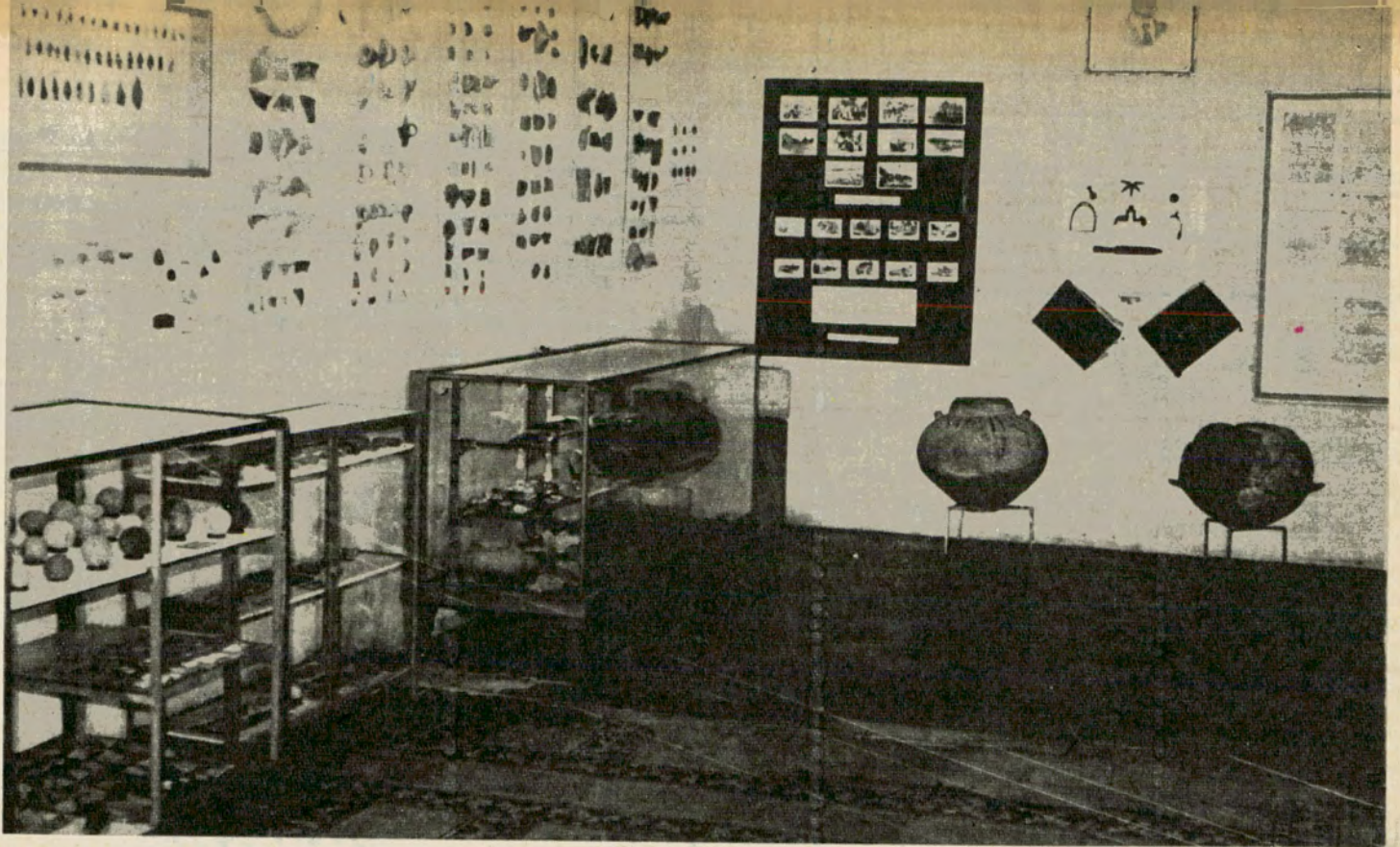


CASAS RODANTES

AMANCAY®

tiene un modelo para Ud...

RIVADAVIA 152
TEL. 574 - BS. AS.
CAÑUELAS



En vitrinas, el Museo Arqueológico Aníbal Montes exhibe gran número de valiosas piezas bien clasificadas.

Colección Regional en Río

El Museo Arqueológico "Aníbal Montes" exhibe en sus distintas secciones más de dos mil piezas entre alfarería, cerámica, estatuillas, piezas líticas, tallas en hueso y madera, documentos históricos, etc. Posee una biblioteca especializada y un Centro de Exploración, que cumple la doble finalidad de investigación y docencia, donde grupos de jóvenes reciben enseñanza en las más modernas técnicas de la investigación. Este museo ha despertado profunda curiosidad desde su fundación y mantiene vinculación científica con numerosos países.



Personal y alumnos del Museo realizan expediciones paleontológicas. 50 autoclub



Cuadrícula realizada por miembros del



Alumnos del Centro en plena tarea.

Segundo

El Museo Arqueológico Regional "Aníbal Montes", de Río Segundo, provincia de Córdoba, fue inaugurado el 11 de septiembre de 1970, y funciona en el bulevard Sarmiento N° 900, de esa localidad, en una casa cedida gentilmente por el señor Alfonso Calzolari. Exhibe en sus distintas secciones más de dos mil piezas entre alfarería, cerámica, estatuillas, cabecitas de los comechingones, piezas líticas, esqueletos indígenas, tallas en hueso y madera, documentos antiguos, numismática y piezas coloniales.



Museo en el yacimiento Rincón 1°: Córdoba.

El Museo Aníbal Montes ha despertado desde su fundación, una profunda curiosidad, al extremo que sus trabajos científicos han trascendido las fronteras de nuestro país y se mantiene regular vinculación con centros similares de Chile, Perú, Bolivia, Ecuador, México, Francia, Holanda, Italia, Alemania, etc. Se realiza con esos centros intercambio de información, mediante revistas especializadas y comunicaciones de carácter científico.

Este museo tiene una particularidad: no es nacional, ni provincial, ni municipal. Tampoco es privado. Menos, perteneciente a una cooperativa. Perteneciente al pueblo de Río Segundo. No cuenta con un presupuesto oficial, ni subvenciones de ningún tipo. ¿Cómo se mantiene entonces? Por la grandeza de alma de su director y colaboradores, que, cuando necesitan algo así como vitrinas, papelería, o elementos varios, salen a buscarlo entre los industriales y comerciantes amigos, de la zona. Y casi siempre se salen con la suya. Este Museo funciona, podríamos decir: «a pulmón».

Vayamos un poco más atrás, a lo que estudia este Museo Regional. La Prehistoria de la provincia de Córdoba cubre un papel importante en la Prehistoria Argentina. La mayor parte de su territorio, unido a la zona montañosa de San Luis, conforma la Subárea de las Sierras Centrales. Reconoce cronológicamente una profundidad de varios milenios antes de Cristo hasta la llegada de los españoles.

Los estudios arqueológicos en el presente, son amplios y cuentan con moderna metodología; para ello la provincia de Córdoba ha sido parcelada y las áreas están repartidas en un intento de elaborar los contextos y la cronología definitivos. En 1970 se dio comienzo a la previa planificación de los trabajos a desarrollar en campaña. Vamos a nombrar, sin entrar en mayores detalles, los sitios prospectados y de dónde se extrajo el material que conforma la riqueza de este Museo Regional.

YACIMIENTOS EXPLORADOS

RINCON: Ubicado entre las poblaciones de Costa Sacate y Rincón, ambas del Departamento de Río Segundo. Predomina el material cerámico, el lítico y el hueso. También se han localizado varios enterramientos, que dan una visión de cómo los indígenas sepultaban a sus muertos: decúbito dorsal, con piernas flexionadas sobre el vientre. Estos hallazgos permiten ensayar una posible red de vinculaciones de la región con otras provincias. Cabe señalar la abundancia de figurillas antro-

pomorfas y zoomorfas. Este yacimiento lo descubrió el señor Tabarés.

PALACIOS: A 6 kilómetros de la localidad de Río Segundo, a orillas de la carretera que la une con Alta Gracia. Aquí se ha encontrado una gran concentración de materiales de superficie.

BOCA-TOMA: A 5 kilómetros de Río Segundo y a orillas del camino que une Alta Gracia con Río Segundo. Cerámicas, material lítico, y en hueso.

CASANOVE: A 2 kilómetros de la localidad de Río Segundo y en dirección sudeste de la misma, sobre la margen izquierda del río. Material cerámico y especímenes líticos, usados en la fabricación de hachas de piedra y boleadoras.

BUJEDO: Frente al sitio anterior, sobre la margen derecha del Río Segundo. A la misma distancia y dirección de la población homónima. Fragmentos de cerámica, de configuración burda y gruesa.

MOYANO: A dos y medio kilómetros de la población de Río Segundo, hacia el sudeste de la misma sobre margen derecha del Río. Cerámica y hueso. Aquí está pulida la cerámica.

BALNEARIO: Situado dentro del radio de la población de Río Segundo, hacia el sur, ocupando terrenos a la zona balnearia, sobre el río del mismo nombre. Cerámicas, especímenes en hueso y litio.

Volviendo al Museo en sí, éste guarda piezas arqueológicas, paleontológicas, de la historia regional, folklóricas y curiosidades. Enriquecen las vitrinas sclerocáptos, con una antigüedad de un millón de años, helecho y caracol petrificados de una edad aproximada a los cincuenta millones de años; gliptodontes, elementos de las culturas diaguitas, chaco-santiagueña y comechingona-sanaviróna, etc.

El Museo contiene una biblioteca especializada y cumple así doble finalidad: investigación y docencia, ya que posee un Centro de Exploración Arqueológica, donde grupos de jóvenes reciben enseñanza en las más modernas técnicas de la investigación.

Todo lo expuesto anteriormente quiere, o trata de dejar constancia de la labor realizada y que se cumple a diario por un grupo de hombres que ha conseguido forjar seguidores entusiastas.

El fundador del Museo fue el señor Rubén Emilio Tabarés, que es su actual director. Funcionan en el mismo Departamento de Arqueología, al frente del cual se halla el licenciado Nicolás R. de la Fuente; un Departamento de Historia, a cargo del profesor José I. Dávila; y un Departamento de Ciencias Naturales bajo la supervisión de la doctora Rosa Subils.



KITS (casco sin mueble)

Accesorios para casas rodantes ... y todo para el camping

BATAANES O REMOLQUES
Evitan la sobrecarga de su coche

CASAS RODANTES MERELLO

Buena calidad y precios razonables

4 camas	\$32.000.-
4/5 .. "	\$36.000.-
6/7 .. "	\$40.000.-

10 MODELOS EN EXHIBICIÓN

MERELLO - Av. Maipú 758
VTE. LOPEZ - Tel. 795-3503/4335

UN GAUCO COMO LOS DE ANTES ...

por ANA MARIA JUNQUET
para AUTOCLUB



El paisano acodilló al animal que se levantó en un violento corcovo dibujando en el aire una curva perfecta. Hombre y caballo se perdieron entre el paisaje fantasmal.

Entre dientes iba hablando el criollo. "¡Qué triste es esto! ¿Qué le a pasáo a mi tierra? ¡Qué maldición le a cáido! ¡tan triste y tan blanca! mesmito que un sudario..." Cuando Hesperidión Peralta quería olvidar alguna pena hacia bellaquear el ruano; se le forzaban los músculos, relajándolos después hasta que llegaba el inesperado y momentáneo olvido. Igual que cuando tomaba caña.

Este ruano era como hijo suyo. Cuando lo hizo nacer y lo largó al campo, se olvidó un poco de su paternidad y el animal fue creciendo en un potrero cualquiera sólo porque al criollo no le gustaban las crines blancas. Capricho nomás. Pero un día cambió el destino del animal. Hesperidión Peralta, después de curarlo de unos malos bichos que casi se lo llevan al otro mundo, empezó a hacerle cosquillas y el cimarrón fue aquietándose porque le gustaba el sobeo. Y así empezó. Sir, darse cuenta. Le fue tomando cariño y se le aficionó. Trabajo le costó hacerle morder el freno y, cuando lo montó, no hacía más que escarcear el muy ladino. "¡Ya te me va'a entregar!", le decía el paisano, "¡ya te me va'a entregar!". Y a espuelazo limpio lo tenía. Arisco como el solo, se había quedado medio bagualón. Pero el ruano sabía que con Hesperidión Peralta no se podía jugar. Y se hicieron amigos, por eso lo llamó Aparcero. Es que, ¿con quién mejor que con él se podía conversar? El ruano lo escuchaba, afiladas las orejas, atento el oído, gacha la cabeza a cada lagrimón del paisano, relinchando a cada alegría.

Hesperidión Peralta conocía palmo a palmo su tierra. Pero una noche, echado de bruces sobre el apero, le dio por pensar que ya era hora de sosegarse, y este "¡jinetazo, jahijuna! ¡capaz de montar un potro / y sofrenarlo en la luna" sintió una honda nostalgia. Las noches de la pampa eran tan lindas, y las mañanas y los atardeceres. Sí, él quería este pedazo de tierra y era tiempo de quedarse en ella, buscar mujer y después... bueno, después morir enredado a las raíces de un caldén.

"¡Canejo! ¡si no se ve ni a tres metros! ¿Y áura?" El animal dio vuelta la cabeza como preguntando "¿y áura qué?" Rápida llegó la respuesta. "¿Áura qué? Áura a esperar quién sabe cuánto tiempo hasta que pase la catástrofe". La palabra catástrofe pareció darle más frío. "¡Cosa 'e manáinga!" Se acomodó en su poncho, ajustó el pañuelo serenero y con todas las fuerzas de sus piernas apretó la panza del animal, que reculó en falso.

Hesperidión Peralta parecía un gaucho como los de antes. Vestía poncho e' pañete / grueso y largo por demás, / pues por la parte de atrás / le tapaba el anca al flote. / Iba en bayeta forru, / a la cabeza anudau / un pañuelo que se etara, / y haciendo sombra a la cara / el paiza burro inclinau. Hesperidión Peralta, el hombre sin edad que como rama cautiva vivía condicionado a un ayer irrecuperable, escondía tras el acento firme y el silencio terco, otro acento y otro silencio que sólo su ruano conocía. Hesperidión Peralta, el criollo astuto y razonador, guardaba para sí una fértil fantasía. Era un soñador a quien las gentes del lugar conocían a través de su proyección indirecta. Era tan idóneo en cosas de campo como en las de historia y sabía en fórmulas de curandería como en el manejo de las lluvias, según decían por ahí. Igual curaba el moquillo como escribía sobre las costumbres y mañas de los aborígenes; sabía tanto de la aventura de don Pedro de Mendoza como de carreras de sortijas y riñas de gallos; de guitarreadas, floreos y contrapuntos como de la obra que dejaron los jesuitas; entendía de pelajes de yeguarizos, de ungüentos y yerbas medicinales como de estrellas y constelaciones; del perfume del jazmín y del por qué del trébol de cuatro hojas como de las clases de gusanos que devoran las entrañas del animal; de Padrenuestros, Avemarias, aparecidos y luces malas como de palabras sceces e insolentes. De naipes y de ginebra. Todo lo sabía Hesperidión Peralta. Todo. Y en su mundo también cabían los desencuentros, los abandonos, las sonrisas perdidas. Y las lágrimas.

Ahora veía caer sobre la pampa una persistente ceniza, sobre esta pampa que era como suya de tanto que la quería. "¡Mesmito que un sudario!" La tierra comprada empezaba allá, pasando la estancia de los Méndez. No eran más que dos leguas, pero qué leguas. Con los mejores triguales, el mejor maíz, los mejores vacunos y los mejores caballos.

"¿Qué te pasa, Aparcero?" El animal era evidente que se sentía molesto. "Tis'tas haciendo el gracioso". Tal vez le molestaba la cincha o los bastos. "Mirá, capiná despacito no má, que estamos llegando a la laguna de los Siete Muertos a lo mejor estás basteao, pero eso sí, no te me va'asustar y si estás basteao te via curar, pero no te me va'apichonar". Y hombre y caballo otra vez perdiéndose entre el paisaje fantasmal.

Esto sucedía alrededor del año mil novecientos treinta y dos, cuando sobre una franja de tierra pampeana cayó gran

cantidad de ceniza, fenómeno que volvió improductivos los campos por mucho tiempo con la consiguiente alarma de los pobladores. En efecto, las tierras parecían cubiertas por un sudario y la visión se reducía a unos pocos metros. Las comunicaciones se tornaron dificultosas, pues los autos no podían marchar a causa de que ciertos elementos del motor se fundían, de manera que las distancias había que cubrir las a pie, a caballo o en sulky. Esta situación se prolongó hasta que la ceniza fue lentamente desapareciendo. Entonces otra vez se encauzó la vida rural, los animales volvieron a alimentarse con el tierno pasto que, como riño asustado, iba apareciendo despacito hasta romper la capa blanca. La tierra retomó su acento. La línea del horizonte empezó a adivinarse. En el aroma reventaron de nuevo los botones de oro. La música del cerrero inundó los campos y la sabana sin límite llenóse nuevamente de sonoridades evocadoras. La pampa iba, otra vez, al encuentro de su destino.

Como de costumbre salió Hesperidión Peralta a revisar el campo. Entró en el potrero cinco y antes de llegar al bebedero grande: "¡Parate, Aparcero, que se me ha roto el corazón! Decile a Julio que me entieren entre las raíces del caldén el lao de mi Rosa, que naidés tenga miedo si de noche lo ven rodeado de una aureola blanca, que no e'una luz mala, que soy yo que estoy cuidando esta tierra y a todo' ustedes, y a vos también, Aparcero, si es que no te moris conmigo". El paisano se apretó fuerte al cogote del animal que estaba esperando para morir al lado de Hesperidión Peralta.

Cuarenta años han pasado. Un elegante jinete monta un animal de raza. Usa montura inglesa. Breeches impecables de la mejor sastrería de Londres. Botas de fino cuero de la mejor zapatería de Londres. Camisa de buena tela de la mejor camisería de Londres. Pañuelo de seda natural de la mejor sedería de Milán. Espléndida estampa digna del mejor retratista. Es aquel casi niño que ayudó a enterrar a Hesperidión Peralta entre las raíces del caldén. En su mirada sueña la mirada del criollo. Y se aleja. Se aleja en su caballo de raza que bien podría ser un ruano. Cubierto con un saco inglés que bien podría ser un poncho. Se aleja, no ya perdiéndose entre el paisaje fantasmal sino cubriéndose de pampa abierta, solitaria y pura. Se aleja este hombre de hoy que bien podría ser un gaucho como los de antes. ■



VALLES, CUESTAS Y QUEBRADAS:

Valle de la Luna - Chilecito - Belén - Andalgalá - Termas Santa Teresita - Catamarca - La Rioja.

En Autopullman - Duración: 14 días - SALIDAS: abril a octubre.

TRES FRONTERAS:

Paraná - Corrientes - Posadas - Ruinas San Ignacio - El Dorado - Parque Nacional Iguazú - Pto. Stroessner y Asunción (Paraguay) - Resistencia - Santa Fe. En Autopullman - Duración: 12 días - SALIDAS: mayo a noviembre.

VALLES CALCHAQUIES:

Tucumán - San Javier - Tafi del Valle - Amaicha del Valle - Cafayate - Salta - Jujuy - Quebrada de Humahuaca.

En tren Expreso y Autopullman. Duración: 12 días - SALIDAS: mayo a noviembre.

CUYO EN SOL Y LUNA:

San Rafael - Dique "El Nihuil" - Mendoza - Uspallata - Cristo Redentor - San Juan - Calingasta - Valle Fértil - Valle de la Luna - Los Túneles - Merlo - San Luis.

En Autopullman - Duración: 14 días - SALIDAS: junio a octubre

SERVICIO PARA SOCIOS
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

INFORMES: CASA CENTRAL, 1er. Piso
Av. del Libertador 1850 - Tel. 83 6061
Ent. sin fines de lucro - D.N.T. Lug. 00/78

En el confín noreste de la patria, donde las aguas del Alto Uruguay limitan la tierra misionera, un milagro de forma y color de vida a una de las más deslumbrantes bellezas del país: los grandes saltos o cataratas del Moconá.

Apartadas de todo itinerario turístico convencional, y rodeadas por un inmenso cinturón de selva impenetrable, pocas alternativas son practicables para su conocimiento.

La más espectacular es, sin lugar a dudas, la vía fluvial desde El Soberbio. Esta pequeña localidad tiene acceso desde el kilómetro 260 de la ruta nacional 14, lugar conocido como "El Cruce". Los 51 kilómetros de desvío atraviesan serranías cubiertas de espesa vegetación natural y sectores de reciente colonización. En el tramo se suceden panoramas de atractivo insospechado, con vistas de cumbres coloridas y valles de tarjeta postal.

La población aparece imprevista, pero acogedora, en las márgenes del río Uruguay: algunas iglesias de diversa profesión, pocos comercios, una pensión, viviendas, y los pabellones del escuadrón local de Gendarmería. Sobre la ribera, tiene un dominio magnífico, y a través de un robusto muelle de piedra, hay activo intercambio con Porto Soberbo, en la orilla opuesta, brasileña.

La contratación local de transporte y baqueanos, para la visita a los saltos, puede efectuarse con anticipación de dos a tres días. Previsto el acopio de alimentos, y cumplidas las formalidades de identificación ante la autoridad de frontera, sólo resta disfrutar de esta inolvidable excursión.

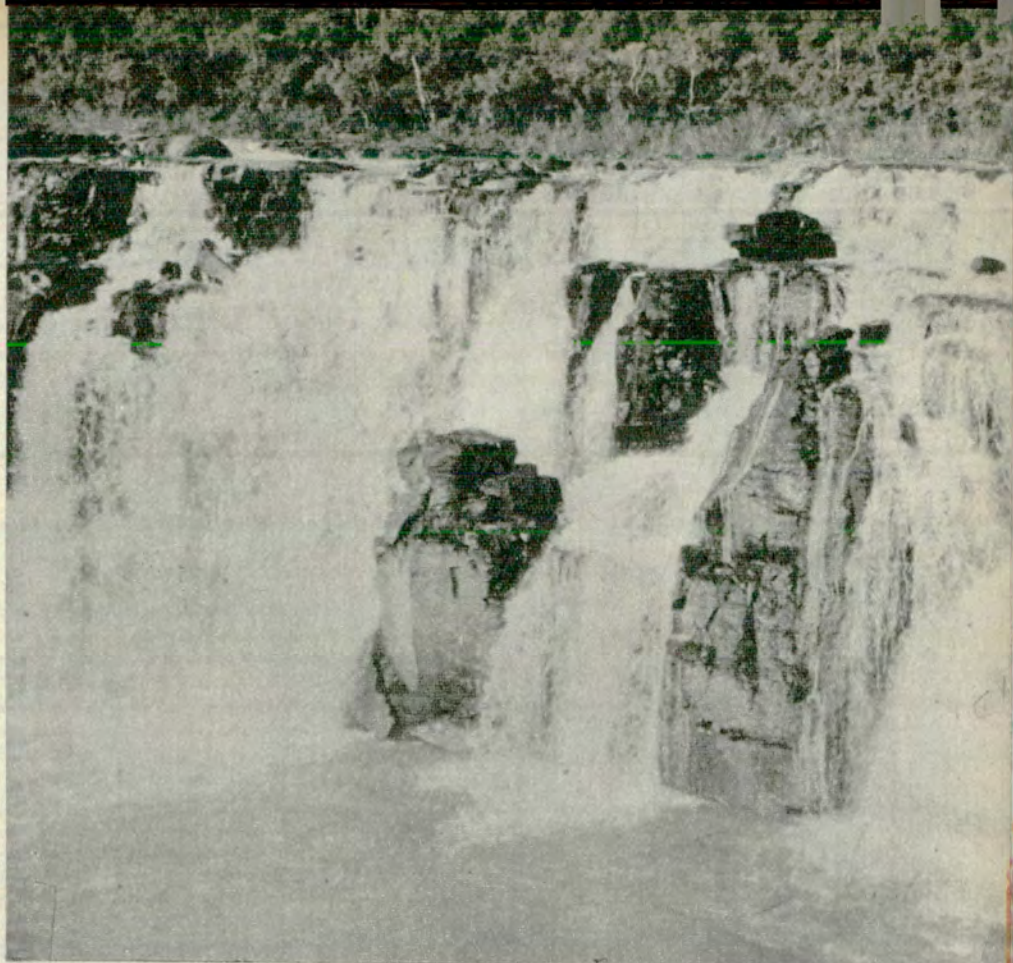
UN DIA DE NAVEGACION

El trayecto a cubrir en navegación (90 km) demanda razonablemente todo el día, estimándose la partida más conveniente a primera luz de la mañana, para arribar a destino con el atardecer. Durante esas horas, la perezosa marcha de la embarcación depara sorpresas de difícil relato: curvas y contracurvas en el río amplio, limpio y rumoroso, con el marco de altas costas y cerradísima arboleda. Algún rancho solitario, incipiente cuña de civilización en la espesura, abre un claro ocasional.

Pero... ¿qué es esto? ¿Acaso la Patria del Plata trasmutada en *amazónico* reino? En el aire, aves de canto y de color, más la polícroma invasión de mariposas, exóticas por tamaño y forma. Lo demás, agua y selva, selva y agua. Ríos y arroyos, que se escurren entre el verde saturante, se agregan al paso del cauce mayor, y en cualquier rincón y momento, *caicos* y pescadores aguardando la presa sumergida. Mientras, en una playa escondida, las bestias abrevan su sed del mediodía.

Así se desliza el tiempo entre el asom-

*Al término de la sección navegable,
la amplia curva del Moconá
se sigue internando por kilómetros
en la serranía selvática,
con un pintoresco horizonte.*



Las Cataratas de





Muchos de los saltos ofrecen formas curiosas con fondo de bosques.

Un milagro de forma y color da vida a una de las bellezas más deslumbrantes del país situada en el confín oriental de Misiones

por MANUEL RIVAS
PARA AUTOCLUB



Las cataratas del Moconá cautivan con su majestuosa presencia.

Moconá



bro y el suspenso. Vistas inusitadas que nos regala una naturaleza virgen, casi imposible. Angustia del corazón con el cruce de las correderas espumosas que atraviesa el líquido camino: *Guampa, Monte aguic, Paraíso, Las Tejas, El Bocudo, Caxitc, Isipó, Canal Torto*. . . Y en cada una, la solución milagrosa que la baquía del timonel encuentra para domeñar las aguas agitadas. Algún golpe sordo del casco contra el lecho de roca y sus agujas patetiza aún más la proximidad del peligro y la verdad incuestionable de la aventura.

Después de trasponer la confluencia del Pepirí Mini el horizonte se cierra y las costas se aproximan desnudas y pétreas, con un borde creciente que encajona al río. Otra vez hay espuma en el agua y un tronante rumor que se avvicina. ¿Llovizna con sol? Sí. Persistente y anunciadora, humedece la piel como la corriente presurosa que pasa y se va.

ANGOSTO CAÑON

De entre muchos, un alto risco curvo develará la incógnita que oculta el goce de la Creación. La voz queda trunca, emudecida; la mirada se regodea atónita en la contemplación. Un horizonte de aguas que se derrumban hasta el fondo del angosto cañón. ¡El Moconá! . . .

El observador se empequeñece, amedrentado casi por esta amalgama gigante de elementos y descubre en su interior la vibración de sentidos nuevos, ocultos hasta allí.

Es que cuatro kilómetros de saltos son poco manejables para la imaginación y aún menos descriptibles en el papel: son

caso único en la familia de estos fenómenos.

Aunque hermano menor del Iguazú, por la inferior estatura de las caídas, el Moconá supera con creces la amplitud de aquellas cataratas y es totalmente argentino. Su frente es navegable unos mil metros; después, la ribera opuesta oficia de balcón espectacular. Allí, el caudaloso Pepirí-Guazú alcanza al sesgo la hendidura del río Uruguay, y acelerado por el declive serrano, se arroja al vacío casi en paralelo con la orilla.

La platea pedregosa, sin árboles, en la costa brasileña, es también lecho del mismo Uruguay en las crecientes. Esta particular conformación, aconseja la programación de toda visita para épocas de mínimo caudal, cuando los saltos cobran mayor altura y lucimiento.

ORIGEN DEL NOMBRE

El origen de su nombre se remonta, según algunas fuentes, a una interjección indígena que denota asombro (*mo-có = tragar, traga, que traga; má = oh!*). Para otros, responde a una deformación idiomática de *Mojón A*, en evidente alusión al primer hito fronterizo de la zona.

Entre las etapas de ida y vuelta, los viajeros deben acampar al refugio de una pequeña ensenada para pernoctar. Es lugar ideal de pesca y cuenta con vertientes naturales de sabrosa agua potable. El regreso demanda un tiempo menor, con beneficio de la corriente.

Esta es una experiencia singular, que simboliza parte de lo mucho que ofrece la multiforme y sorprendente Argentina, en su derrotero del trópico. ■

Conocer por dentro la Base Naval de Puerto Belgrano es un privilegio y una ocasión de valorar la obra que realiza la Marina de Guerra en la defensa de nuestro litoral marítimo.

Vehículos anfibios a rueda y oruga de gran potencia de fuego.



LOS CUSTODIOS

por JOSE BLANCO AMOR
PARA AUTOCLUB

Conocer por dentro la Base Naval de Puerto Belgrano es un privilegio y una ocasión de valorar la obra que realiza la Marina de Guerra. Desde la escuela primaria hemos oído hablar de esta parte del país "perdida" en Punta Alta, en la zona de Bahía Blanca. Un buen trecho desde Buenos Aires hacia el Sur. Pero el porteño aprendió desde chico a mirar hacia el Este por encima del lomo leonado del Río de la Plata. En esa dirección está el Atlántico y más allá Europa, vieja hechicera que subyugó a nuestros bisabuelos y nos dejó la herencia vital de su capacidad para renacer más fuerte después de cada revés. Decía Unamuno que la personalidad de los hombres no se forja en la alegría frívola sino en el dolor profundo. Quizá ocurra lo mismo con los continentes y con los países.

La Argentina nació a orillas del Plata, pero se hizo adulta cuando pudo extender sus brazos hacia el Norte, el Oeste y el Sur, allí donde el globo terráqueo se curva bajo el peso ominoso de los hielos eternos. Hasta esas soledades han llegado los nombres nacidos en la llanura para imponer en el silencio austral el dominio de un pueblo que escribió páginas heroicas en la Conquista del Desierto. Ahí se selló la unidad de la patria, después de haberlo hecho en el orden político.

56 autoclub

LOS ORIGENES

La Base Naval de Puerto Belgrano es una consecuencia de este estirón que el país dio hacia el Sur. Surcando soledades y venciendo tempestades, nuestros marinos fueron acordonando el litoral marítimo con la punta acerada de grandes cañones prusianos, convertidos hoy en reliquias históricas de un pasado de afirmación nacional.

Había que buscar un punto estratégico en nuestro dilatado litoral marítimo para defender al país de cualquier intento de atropello desde el océano. Nadie sabe decirnos por qué todavía, pero la Patagonia estaba allí como una misteriosa invitación al atropello. Era necesario borrar ese misterio y llamar a la razón la conciencia nacional acerca de la importancia vital de esa dilatada zona del país. Varias comisiones hidrográficas, encabezadas cronológicamente por los capitanes Irizar, Zurueta, Dufourq y la comisión topográfica dirigida por el ingeniero Figueroa convinieron en que la zona que actualmente ocupa la Base Naval era la más adecuada para establecer una estrategia racional y lógica.

La Base nació con la fuerza que entonces daban a cuanto hacían los pioneros que estaban echando los cimientos de un país que todavía era pas-

toril y cerealero, mas ya no cabían sus energías en simples declaraciones de propósitos. El primer ferrocarril llegó en 1898, y en etapas sucesivas, que a veces se cuentan sólo por meses, se construye una realidad militar de vital importancia para el país. El ministro de Guerra general Luis María Campos, inauguró la tercera batería con cañones Krupp, y en 1901, en presencia del presidente de la República, general Julio A. Roca, se hicieron tiros de ensayo con todo éxito sobre blanco móvil.

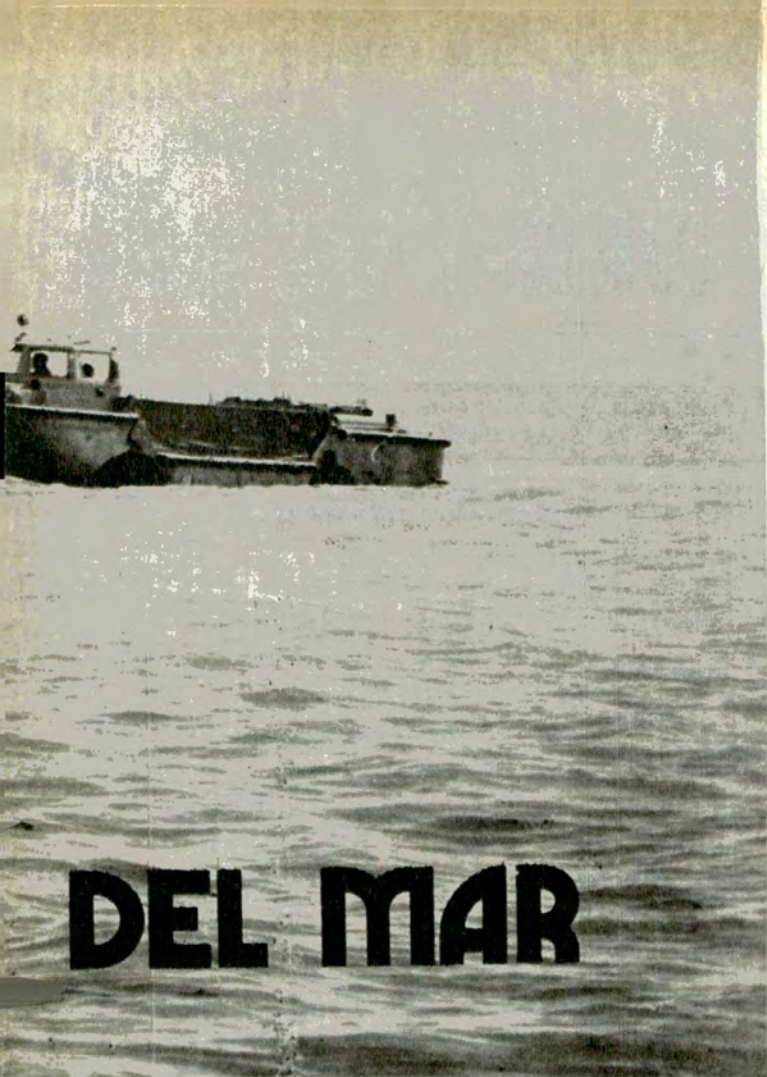
FE EN EL PROGRESO

El desierto fue dejando paso a pequeños muelles y residencias de oficiales y tropa, y la Base Naval, resumió en su propio desarrollo la fuerza creadora de un país que trabajaba y creía en el progreso, religión en la que creía entonces el mundo entero. Canales, antepuerto, muelles, telégrafo, teléfono, polvorines, correos, hospital, Iglesia, hoteles, un barrio modelo para el personal subalterno, etc. Todas estas obras han transformado un páramo de dunas en una vasta ciudad jardín. Hasta 1923 esta zona llevó el nombre de Puerto Militar, pero en junio de dicho año se le impuso la denominación actual como homenaje a Manuel Belgrano. También había an-

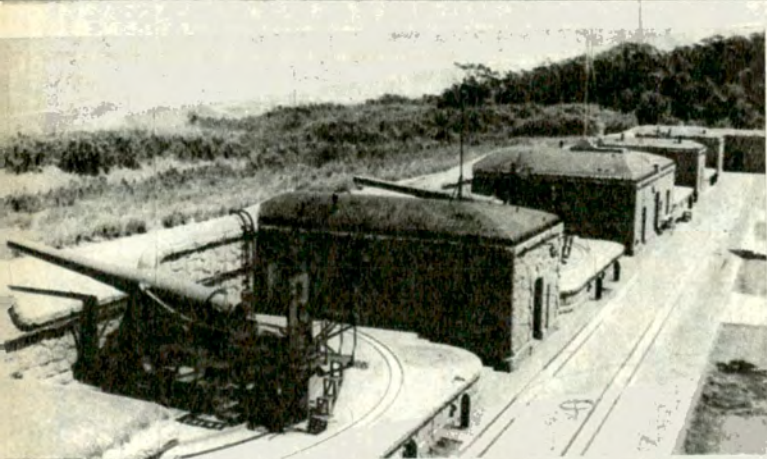
dado por aquellas soledades el bergantín Belgrano al mando de Juan Francisco Seguí (octubre 1824-enero 1825).

Dentro de la amplia Base Naval existen la Base de Infantería de Marina y la Base Aeronaval Comandante Espora, cada una de las cuales sorprende al visitante con realidades sólidas al servicio de la defensa nacional. Los más modernos aviones de combate y algunos helicópteros como los utilizados recientemente en los conflictos bélicos en Oriente, coexisten con vehículos anfibios para el patrullaje y defensa de la costa marítima argentina. La Armada conserva principios heredados del pasado como un código de honor para sus nobres. "Es preferible irse a morir que antes de rendir el palenque" —sentenció el almirante Brown.

Y un párrafo por demás en cuenta de las Reales Ordenes del rey de España Carlos III, constituye el credo que se inculca a los alumnos en la Escuela Naval Militar. Dice Carlos III: "A la aplicación, buena conducta, subordinación al superior, circunspección absoluta con el subalterno, urbanidad general, respeto a la dignidad de las demás carreras y celo incansable en la fatiga y el deseo de exponer su vida a cualquier costo en la defensa de la Patria y de nuestra Corona, que son las cualidades..."



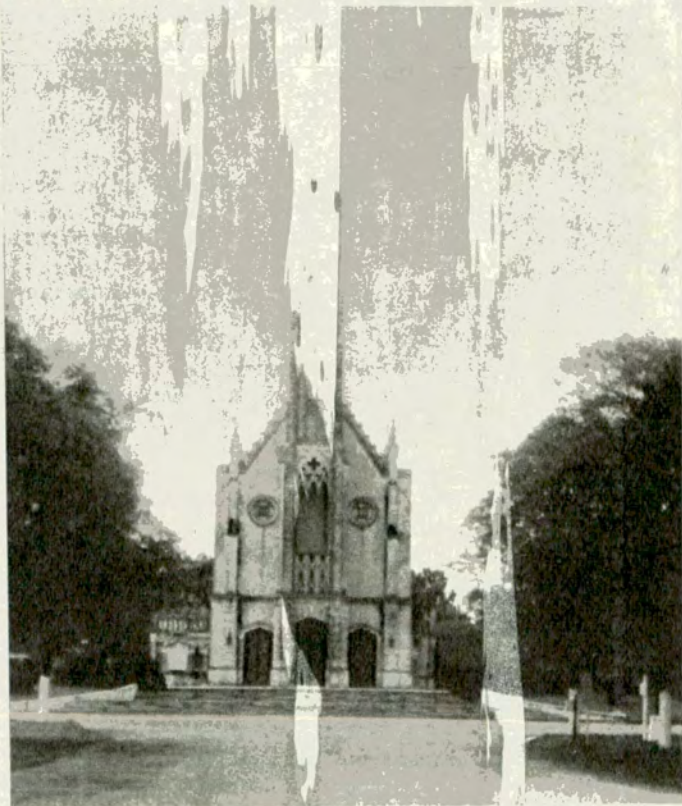
DEL MAR



Sección de baterías históricas de Infantería de Marina.
Centro recreativo de suboficiales, cabos y conscriptos.



Iglesia
Stella Maris
de la Base
Naval de
Puerto Belgrano



des que caracterizan de digno al oficial, debe unir el marino el conocimiento de los muchos ramos de su profesión, considerando que si ignora no puede mandar, y si algún azar lo pone en cargo superior a su inteligencia, estará en el continuado desaire de darlo a conocer a sus subalternos y en igual riesgo de perder su estimación". Estilo literario del siglo XVIII, pero cada palabra tiene la fuerza de una sentencia espartana.

UN PRIVILEGIO

Dijimos al comienzo que conocer la Base Naval de Puerto Belgrano era un privilegio. En este caso el privilegio se lo debemos al Centro de Ejecución de Relaciones Públicas de Entidades del Estado CERPEE), que celebró en dicha Base la última de sus reuniones del año. Recorrer los diversos sectores de esta imponente Base en toda su extensión 18.000 hectáreas), con sus muelles para buques de guerra, sus hangares para reparación de aviones y helicópteros y su base aeronaval para los más veloces cazas de guerra construidos hasta el presente, constituye un hermoso recuerdo. Porque los marinos tienen toda la severidad formal de los demás militares, pero el mar y los lejanos y soledosos viajes los

han familiarizado con el otro yo del hombre, donde se esconde la cortesía más exquisita y el don de gentes que a veces tiene todas las características de una mundanidad que se acerca a las mejores prácticas diplomáticas.

La edificación de los barrios para la tropa y la oficialidad y el personal superior de la Base constituye una muestra de la evolución edilicia desde que se inauguró esa avanzada de nuestra Armada. Los vehículos anfíbios que posee la Infantería de Marina fueron presentados a los funcionarios y periodistas por el capitán Sosa, Santisteban, quien explicó el significado de cada uno y su funcionalidad para el ataque y la defensa de nuestras costas.

Finalmente se realizó lo que los marinos llamaron *el bautismo del agua* para los visitantes. Esta experiencia consistió en un viaje por tierra subiendo y bajando precipicios y una excursión por el mar. Los vehículos, uno de ruedas como un tractor y otro de oruga como un tanque, demostraron su adaptabilidad a cualquier exigencia de sus pilotos. La Infantería de Marina posee varias de estas unidades equipadas con ametralladoras de mil disparos por minuto, como expresión de la más avanzada industria bélica de la actualidad. ■

CONOZCA SU AUTOMÓVIL

FALLAS MAS COMUNES EN EL DISTRIBUIDOR

PLATINOS PICADOS

Después de cierto uso, los platinos pueden estar sucios, quemados o "picados" y presentar una separación o "luz" incorrecta. El trabajo a que están sometidos, abriendo y cerrando constantemente el circuito, hace que se "piquen" por efecto de la elevada temperatura que soportan. La suciedad, que se acumula como consecuencia del paso de la corriente eléctrica, produce la aislación de los puntos de contacto (Fig. 79) impidiendo

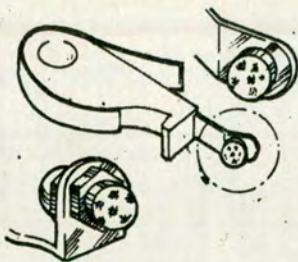


FIG. 79

el paso necesario de la corriente y, por ende, el funcionamiento del motor. Si no es posible reemplazar inmediatamente los platinos, pueden limpiarse mediante un limado de los contactos (Fig. 80).

REEMPLAZO DE LOS PLATINOS

Debe efectuarse cada 16.000 kilómetros recorridos, aproximadamente. Al mismo tiempo, es conveniente reemplazar las bujías y el condensador.

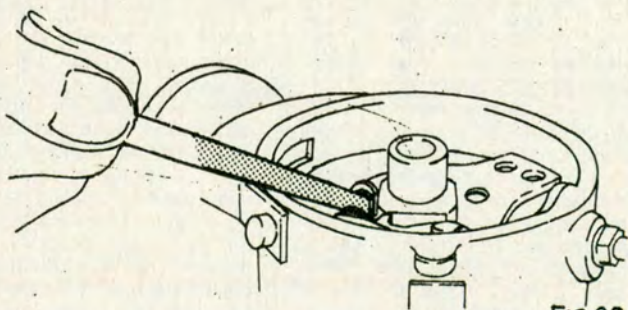


FIG. 80

Para ello, una vez quitada la tapa del distribuidor, se saca la tuerca que asegura el muelle del platino, que tiene la forma de martillo y que también se denomina "platino móvil". Luego se saca el platino fijo que está asegurado por un pequeño tornillo (Fig. 81).

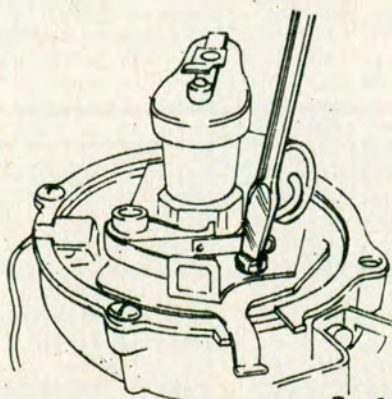


FIG. 81

El reemplazo de los platinos se efectúa procediendo a la inversa. Primero se coloca el platino fijo y luego el móvil, pero sin ajustar los demasiado, dejando la luz correcta para que el circuito de circulación de la corriente sea el adecuado.

El ajuste se efectúa colocan

do la leva que acciona el platino móvil en su máxima apertura, es decir, totalmente abierta. Luego se aproxima o aleja el platino fijo hasta establecer la luz correcta, que se determinará por medio de una sonda y de acuerdo con las especificaciones dadas por el fabricante. Establecida la luz correcta, se ajusta totalmente el tornillo que asegura el platino fijo (Fig. 82).

PUESTA A PUNTO DEL ENCENDIDO

La chispa que se produce entre los electrodos de la bujía proviene del sistema de encendido, cuya fuente de energía eléctrica es la batería.

La corriente de la batería pasa a través del conductor (a) a la llave de contacto o encendido (b) y desde allí a la bobina de encendido (c) hasta llegar a los contactos del distribuidor o platinos (d) (Fig. 83).

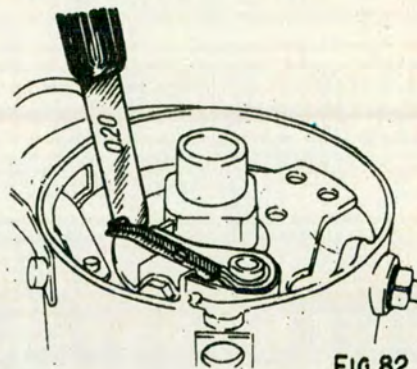


FIG. 82

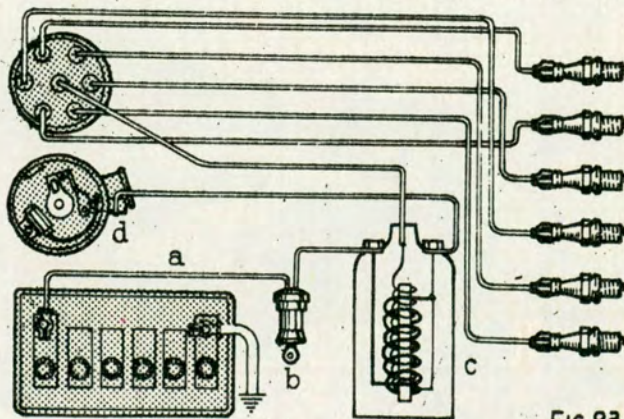
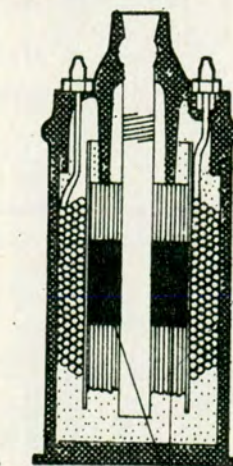


FIG. 83



SECUNDARIO

FIG. 84

Cuando los platinos están cerrados, la corriente que circula por la bobina produce una fuerte imantación en su núcleo. Al abrirse los contactos se interrumpe la circulación eléctrica por la bobina, elevándose la tensión de 12 voltios a 20.000 voltios, por efecto de la "autoinducción". La bobina posee un "arrollamiento secundario" (Fig. 84) por cuyo interior circula la corriente que luego de pasar por el distribuidor hace saltar la chispa entre los electrodos de la bujía en el instante preciso en que

abren los platinos. El proceso de la combustión de la mezcla en el cilindro demanda cierto tiempo. Para efectuar su recorrido el pistón se mueve dentro del cilindro con cierta velocidad. Si la combustión se inicia exactamente en el momento en que el pistón se encuentra en el P. M. S., al terminar ésta totalmente el pistón se encontraría en otro lugar de su recorrido descendente, disminuyendo la presión al aumentar el volumen de la cámara (Fig. 85). Por esta razón es necesario anticipar el encendido de la mezcla, es decir, hacer saltar la chispa en la bujía antes que el pistón llegue al punto muerto superior (P. M. S.). A esto se denomina "avance del encendido" (Fig. 86).

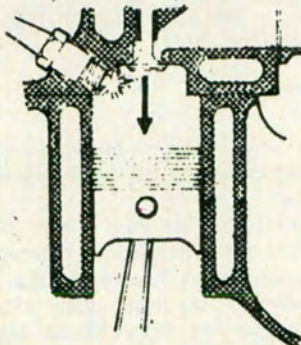


FIG. 85

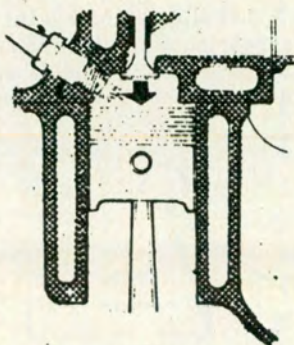


FIG. 86

Puede servir de ejemplo, el caso del cazador que, al disparar a un ave en vuelo, apunta al lugar por el que pasará el ave, cuando llegue la bala (Fig. 87).



FIG. 87

FACTORES QUE INFLUYEN EN EL AVANCE AL ENCENDIDO

La chispa se produce en la bujía en el momento en que se abren los platinos. Para ello es importante que entre los contactos exista una determinada separación llamada "luz de contactos". Si esta luz aumenta o disminuye, por diversos factores, pueden considerarse entre ellos, como los más importantes, la suciedad y "picadura". En estas circunstancias el encendido será

defectuoso y la puesta a punto, incorrecta.

Por ejemplo, podemos apreciar en la Fig. 88, que los platinos con exceso de luz, abren antes debido a que el taco de fibra del platino móvil se encuentra más próximo al ruptor.

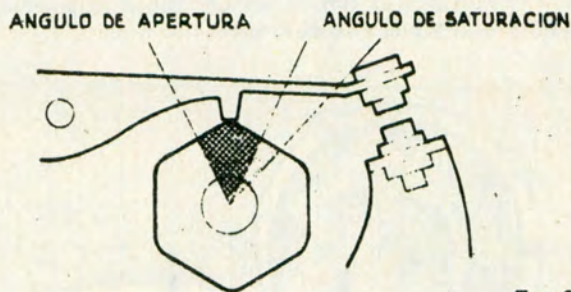


FIG. 88

Lo contrario ocurre cuando la luz de los platinos es insuficiente ya que, en este caso, el taco de fibra del platino móvil se encuentra más alejado del ruptor, de terminando que la apertura de los platinos se produzca con retraso, retrasando en consecuencia el avance del encendido (Fig. 89).

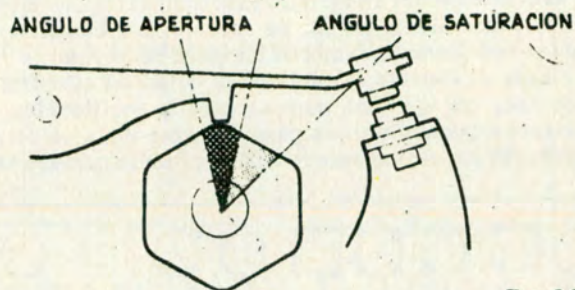


FIG. 89

Compre nafta barata

ENCENDIDO ELECTRONICO FUKAYA

- 1)- Ahorro efectivo de combustible.
- 2)- Fácil arranque y mayor potencia.
- 3)- Vida eterna del platino y el condensador y mayor duración de las bujías.
- 4)- Fácil instalación
- 5)- Eliminación de los gases tóxicos.

FABRICADO POR

FUKAYA ELECTRONIC S.A.

EPUYEN 515/17

TEL. 812-4917-BS.AS.

A pasos de Av. Díaz Vélez y Río de Janeiro

Otro factor que puede incidir en la puesta a punto del encendido es la posición del distribuidor. Como se puede apreciar en la Fig. 90, moviendo el distribuidor en el sentido contrario a la rotación del ruptor podremos anticipar la apertura de los platinos y con ello, aumentar el avance. Si movemos el distribuidor en el mismo sentido en que gira el ruptor demoraremos la apertura de los platinos y con ello el avance.

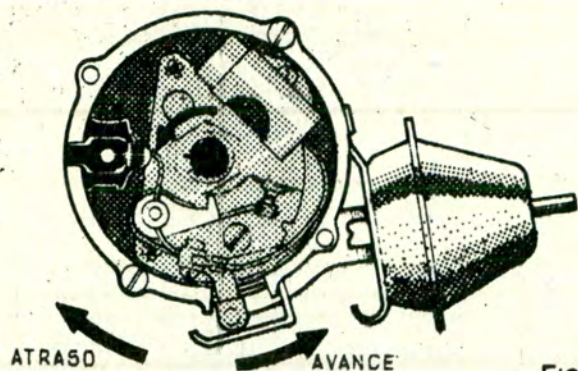


FIG. 90

Para poder determinar con exactitud el valor correcto del avance al encendido, se emplea una lámpara sincronizadora llamada también lámpara de puesta a punto. Esta se conecta al cable de la bujía del cilindro número uno, ya que las marcas para la verificación de la puesta a punto ubicadas generalmente en la polea del cigüeñal se hacen con referencia al cilindro número uno.

Estando conectada la lámpara y puesto en marcha el motor a velocidad de regulación se podrá apreciar claramente las marcas de referencia para puesta a punto de la polea del cigüeñal pudiéndose corregir la puesta a punto de acuerdo con las indicaciones del fabricante (fig. 91).

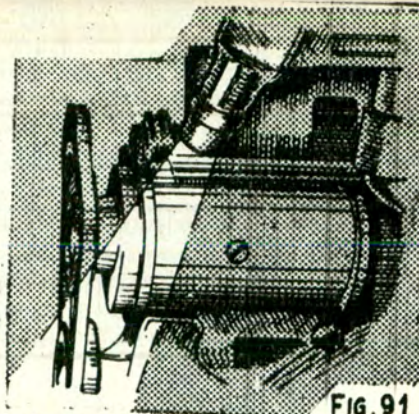


FIG. 91

MANTENIMIENTO PREVENTIVO

Si se desea mantener el automóvil en buenas condiciones de funcionamiento debe cuidarse de manera muy especial su lubricación.

Si bien es importante que todos los puntos de lubricación del automóvil (Fig. 92) sean atendidos convenientemente, algunos sistemas, como el de suspensión delantera y dirección, por ejemplo, merecen una atención muy especial ya que, la seguridad del vehículo depende en buena parte de su estado de conservación.

Cada 3.000 kilómetros aproximadamente, o lo indicado por el fabricante de cada vehículo se controlará el nivel de lubricante de la caja de dirección. Se engrasarán las rótulas y articulaciones superiores e inferiores y

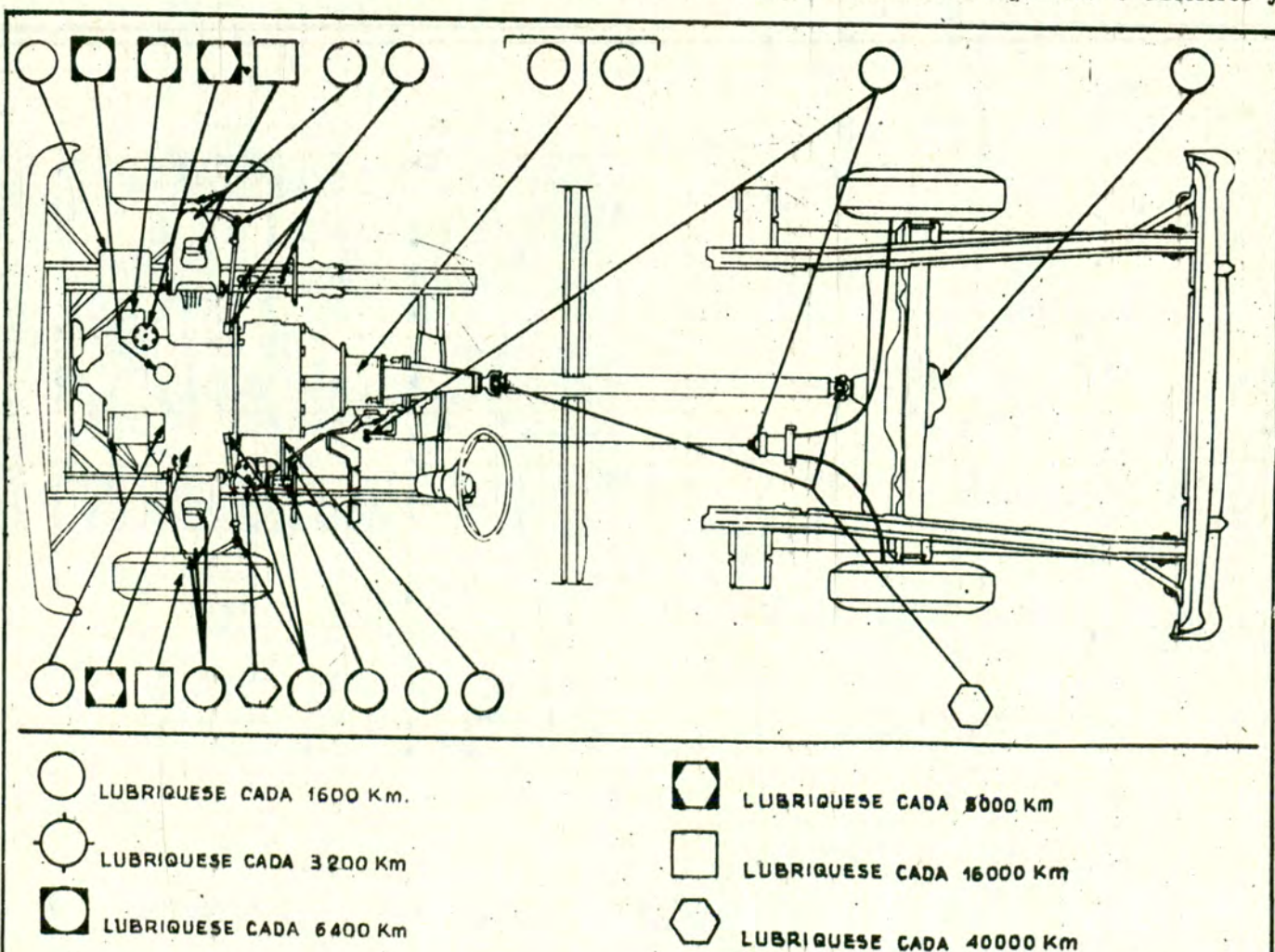


FIG. 92

los picos de engrase de los extremos de la dirección.

SUSPENSION TRASERA, EJE TRASERO Y EJE CARDANICO

Las crucetas o juntas universales deberán engrasarse cada 6.000 km, aproximadamente. Cambiar el lubricante del eje trasero cada 40.000 km, aproximadamente.

RUEDAS

Muchas veces no se le presta la atención necesaria al engrase de los cojinetes de ruedas delanteras. Deben lubricarse cada 20.000 km, con la grasa recomendada, generalmente grasas con base de litio y reemplazar en todos los casos el retén correspondiente para evitar eventuales fugas que dañen las cintas de frenos.

CAJA DE VELOCIDADES

El aceite de la caja de velocidades debe cambiarse aproximadamente cada 20.000 kilómetros.

La caja posee dos tapones (Fig. 93) uno de vaciado y otro de llenado que se utiliza también para establecer el nivel correcto. Para ello se quita el tapón y se observa si está mojado en aceite. De no ser así se agregará lubricante.

En el caso de los automóviles que poseen la caja de velocidades y el eje trasero formando una sola unidad, la operación es más simple, ya que si bien poseen dos tapones, uno para llenado y otro para vaciado, la operación de control se efectúa simultáneamente para los dos elementos (Fig. 94).

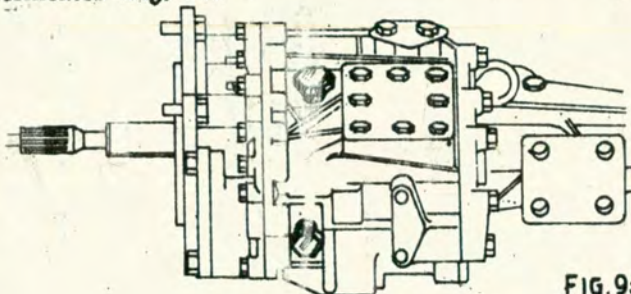


FIG. 93

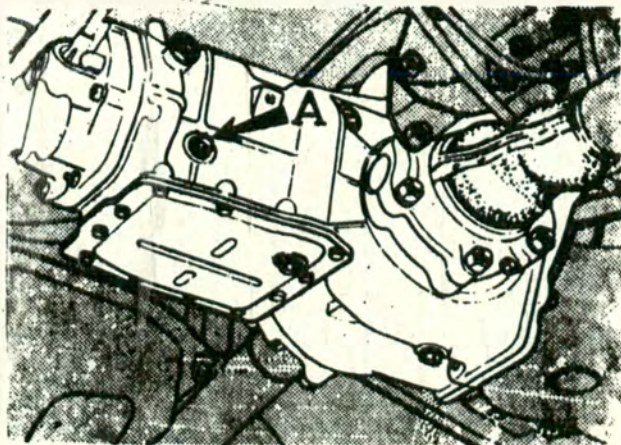


FIG. 94

TAREAS DE MANTENIMIENTO MOTOR

Para el buen funcionamiento del motor es conveniente efectuar el cambio de aceite y filtro de aceite en los períodos indicados por el fabricante, generalmente cada 6.000 kilómetros de recorrido o transcurridos dos meses desde el último cambio.

El cambio de aceite del carter se efectuará después de haber calentado el motor, a fin de permitir que el aceite viejo salga totalmente.

FILTRO DE AIRE

En los casos en que el elemento del filtro sea descartable, se lo reemplazará cada 6.000 kilómetros. Si se transita por caminos polvorientos el cambio se efectuará antes. (Fig. 95).

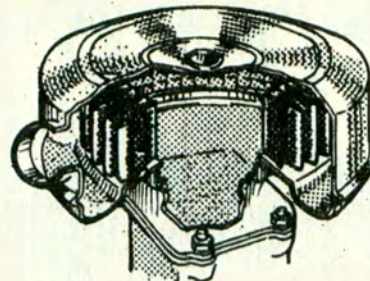


FIG. 95

CORREA DEL VENTILADOR

Conviene revisar periódicamente el estado de esta correa. Si presenta los bordes deshilachados se procede a su cambio. Por ser un elemento barato y que ocupa poco lugar, puede tenerse siempre una de repuesto para cubrir la eventualidad de su rotura.

Cuando se pone una correa nueva conviene verificar su tensión pasado un corto período. La tensión será correcta si la correa flexiona 10 mm aproximadamente al presionarla fuertemente con el dedo pulgar.

Verificar el estado del radiador; controlar que las mangueras no estén resquebrajadas.

Este material ha sido producido por TELESCUELA TÉCNICA. Director: Francisco Pavón; Profesores: César J. Angeletti, Joaquín Giannuzzi, Olga Itrat y Alberto H. Pozzo. Consultas: Telescuela Técnica, San Juan 250, Capital. Tel.: 30-0973.

escuela técnica de conducción y tránsito

LA ENSEÑANZA

COMPRENDE:



A - EXAMEN PSICOTECNICO Y CLINICO

B - CURSOS PRACTICOS

- DE DIRECCION Y CAMBIOS EN EL "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

Av. Sarmiento y Av. Casares (Parque 3 de Febrero)
Tel. 72-0488 - Bs. As.

AUXILIO MECANICO



El servicio de auxilio mecánico, uno de los puntos básicos sobre los que gira la actividad del Automóvil Club Argentino, se inició en 1928 a título de ensayo y con carácter experimental y de emergencia.

Se prestaba solamente los días domingos y feriados, de 9 a 21 y su radio de acción había sido limitado a 20 kilómetros a partir de la Estación de Servicio de la Entidad, que en aquellos tiempos estaba instalada en Tucumán 2155.

Nadie podía imaginar en esos momentos, que la dependencia que daba sus primeros pasos habría de alcanzar con el correr de los años una proyección e importancia fundamentales en la acción servicial del Automóvil Club Argentino y que se haría merecedora de los más cálidos elogios por parte de turistas y automovilistas del país y del extranjero.

ORIGEN Y DESARROLLO

Al iniciarse el servicio de referencia en 1928, el ACA contaba con dos unidades de auxilio. A fines del mismo año se agregó una más y se amplió el horario de atención hasta la una de la mañana. Simultáneamente y también con carácter experimental, se dispuso el viaje de un

coche piloto por semana a Mar del Plata. Este vehículo tenía como misión servir de guía y a la vez de auxilio ante un eventual desperfecto mecánico del automóvil de algún asociado.

La expresión cabal de la importancia que había adquirido el nuevo servicio quedó elocuentemente expresada por medio de las cifras que arrojaron las estadísticas realizadas. En los doce primeros meses de trabajo se efectuaron 2.040 auxilios de diversas clases y 14 viajes de ida y vuelta a Mar del Plata del automóvil piloto.

EL PERIODO DE EXPANSION

El año 1930 marca el comienzo del período de expansión del servicio de auxilio mecánico.

Se inauguraron estaciones de servicio en las rutas principales del país: Córdoba, Rosario, Bahía Blanca y alrededores de la capital federal desde las cuales se atendía los pedidos de auxilio mecánico durante las 24 horas del día.

Hacia mediados de 1932, la estación central fue trasladada a Billinghurst 2467. Los pedidos de auxilio eran atendidos por cuatro camiones provistos de los elementos adecuados a las necesidades po-

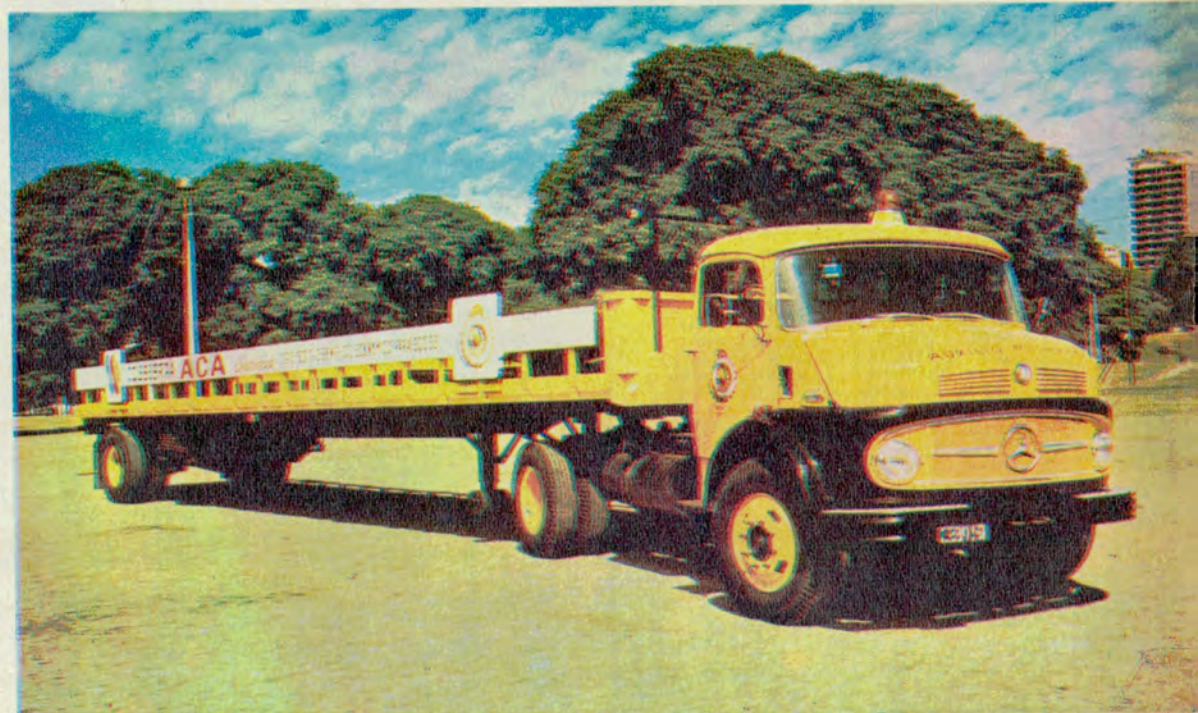
sibles y dos motocicletas para los servicios denominados *relámpago*. Pocos años más tarde se amplió el radio de acción de éstos hasta los 50 kilómetros de la estación central.

A partir de entonces *sin prisa y sin pausa*, el servicio de auxilio mecánico de la Institución fue creciendo merced a dos factores concretos: el primero de ellos fue la efectividad de la prestación reconocida unánimemente por los socios de la Entidad, que aumentó de modo sensible la demanda de aquella y el constante crecimiento del parque automotor.

Todo ello, por supuesto, sujeto a fluctuaciones derivadas de causas que afectaron a lo largo de los 50 años que estamos reseñando, no sólo a la actividad servicial del club sino a la industria automotriz en general, tales como los períodos durante los que hubo racionamiento de nafta, paralización de la importación de vehículos, carencia de cubiertas y de los repuestos necesarios, etc., que en determinados momentos hicieron crisis en todo el mundo.

Estos inconvenientes fueron superados con esfuerzo sostenido y con inquebrantable buena voluntad para el trabajo.

690 equipos al servicio de los socios



Para el transporte de automóviles accidentados se cuenta con equipos especiales. Abajo: Con modernos equipos electrónicos se realiza la atención de los auxilios.

Periódicamente el Automóvil Club Argentino incorpora nuevas unidades de auxilio.

1962: UN AÑO CLAVE

1962 puede ser considerado clave por cuanto en el ejercicio financiero correspondiente a ese año, se contemplaba una inversión del orden de los 30 millones de pesos para *mejoramiento y ampliación* de este servicio tan utilizado por los socios. Parte de esta suma fue destinada a la compra de equipos nuevos con los que se totalizaron 144 unidades en permanente actividad, ritmo de crecimiento que no disminuyó, puesto que al año siguiente llegaron a ser 171, con un total de 27.244 servicios de auxilio realizados en todo el territorio nacional.

UNA ENCUESTA EXPRESSIVA

Como el Automóvil Club Argentino es una institución al servicio de los socios y en la cual la opinión de sus asociados es terida en cuenta de modo primordial, para comprobar el grado de eficiencia de los diversos servicios, periódicamente se efectúan encuestas con las que se pulsa el grado de aceptación de aquellos por parte de los miembros de la Entidad.

Así, y siguiendo cronológicamente el orden de esta reseña, cabe recordar que en 1967 se efectuó una encuesta sobre el



COLABORACION INTERNACIONAL

CON el título de "Colaboración Automovilística", el diario de Santiago de Chile "El Mercurio", decano de la prensa de América, publicó en su edición del 6 de junio de 1974 una carta que reproducimos, porque constituye un galardón para el Servicio de Auxilio Mecánico de la Institución. Dice así:

Señor Director:

Días atrás regresé con mi familia desde Mendoza, después de un peligroso y agotador viaje en automóvil. Muchos fueron los chilenos que aprovechando el buen tiempo que hubo hasta mediados de mayo en la zona central, tuvieron la misma idea de viajar a la bella ciudad transandina. A los 2 días de estar en tierra argentina, la cordillera, por una fuerte nevada, se cerró, imposibilitándonos volver el miércoles 23, como la mayoría de los automovilistas lo habíamos proyectado. Desde ese momento empezó para todos la preocupación de poder volver a Chile. Ya a nadie le inquietaba dejar su automóvil en Mendoza y pasar a Chile en avión, pero era imposible que este medio pudiera acoger a todos los que deseábamos pasajes. Ante este obstáculo, la mayoría concurríamos diariamente a las oficinas del Automóvil Club Argentino a informarnos del estado de la ruta, a fin de poder aprovechar alguna mejoría del tiempo y así intentar cruzar los Andes. La permanente preocupación de todos los funcionarios de ese organismo por mantenernos informados de las posibilidades de viaje atenuó nuestras angustias. Cuando el viernes 25 la cordillera quedó en condiciones de ser cruzada, el Automóvil Club Argentino organizó, con una dedicación y eficiencia ejemplares una caravana encabezada por un vehículo muy bien equipado a fin de que acompañara hasta la frontera. Con una ayuda desinteresada, competente y eficiente, muchos pudimos pasar ese día a Chile. Considero que esta acción firme y generosa de los argentinos debe destacarse y públicamente agradecerse. Hacemos votos porque el Automóvil Club de Chile, en condiciones semejantes, actúe en forma similar cuando tenga que ayudar a turistas argentinos.

J. B. - Carnet 200620 - Sgo.

Servicio de Auxilio Mecánico. En ella se obtuvieron 1787 respuestas que calificaban como bueno el aludido servicio y 30 que lo objetaban. Este resultado representa un óptimo grado de aceptación ya que es afirmativo en un 98,36 por ciento.

La prestación de este servicio fue enriqueciéndose paulatinamente con el beneficio de la experiencia adquirida a lo largo del tiempo.

EL AUXILIO MECANICO EN TODO EL PAIS

Esa experiencia a que hemos aludido permitió a la Entidad contar con un personal altamente capacitado en la faz técnica dotado con elementos modernos y completos para el cumplimiento de su función específica.

Actualmente son 690 los vehículos que en todo el territorio de la República aseguran al asociado la prestación del servicio mecánico cuando pudiera necesitarlo.

En la capital federal y Gran Buenos Aires dentro de un radio de 30 kilómetros y en las Filiales del ACA del interior del país, dentro de un radio de 15 kilómetros, se puede solicitar telefónicamente el auxilio mecánico en forma gratuita; más allá de los límites establecidos la prestación se efectúa mediante el pago de una tarifa que se aplica por kilómetro recorrido.

EL PATRULLAJE VERANIEGO

Aquel legendario viaje semanal a Mar del Plata efectuado por un vehículo a la vez guía y auxilio, se ha convertido en un Servicio Especial de Patrullaje que abarca las rutas nacionales 1, 2, 3, 88 y 126 y las provinciales 11 y 41 que funciona durante toda la temporada veraniega y para el cual se destinaron este verano de 1975, 25 vehículos que trabajan independientemente de las unidades afectadas al servicio normal, todos ellos dotados de los elementos necesarios para la atención de las averías mecánicas y provistos además, de un botiquín y de un manual de primeros auxilios que orientará, llegado el caso, al empleado de la Institución a prestar los auxilios de urgencia hasta la llegada del facultativo en



Arriba: Motocicleta de auxilio del Automóvil Club Argentino, que en tiempos lejanos prestó importantes servicios. Abajo: Otra reliquia del auxilio: triciclo proveedor de nafta.

ceso de accidentes. Todos están, asimismo, equipados con radio para su intercomunicación con las estaciones cabeceras.

UNIDAD RECEPTORA SUPLEMENTARIA

Cabe agregar que en 1973 se habilitó, además, una nueva unidad receptora de pedidos de auxilio mecánico que consiste en una casilla rodante que ha sido emplazada en el acceso norte —llamado comúnmente Carretera Panamericana— y el cruce con la ruta nacional 202, General Lemos.



Está dotada de un radio VHF (de alta frecuencia) que la mantiene comunicada permanentemente con el local central de la Entidad, Avda. del Libertador 1850 y cuenta con el apoyo de un equipo de auxilio mecánico que está ubicado en la misma ruta de acceso norte y su intersección con la ruta nacional 197.

El emplazamiento estratégico y las múltiples posibilidades de comunicación de la estación móvil permiten que el socio, después de habersé apersonado a ella, sea auxiliado rápidamente dada la proximidad a que se encuentra el equipo que puede acudir en su auxilio, sin necesidad de apelar al llamado telefónico a la Sede Central del A.C.A.



Moto con sidecar que era utilizada para el llamado auxilio relámpago.

DATOS NECESARIOS PARA EFECTUAR EL LLAMADO

Escuetamente detallado, el procedimiento a seguir por el socio cuyo vehículo enfrenta una emergencia es el siguiente: debe llamar al 821-6081 que posee 19 líneas rotativas que automáticamente procurarán captar la llamada de auxilio; por

eso el socio que efectúa un pedido de auxilio, aunque no escuche momentáneamente el llamado característico, deberá esperar para dar tiempo a que el automático "funcione", en procura de su llamada. Resumiendo: el socio cuenta con 20 líneas a su disposición en una Mesa de Recepción de pedidos instalada en la sede central del A.C.A. (más la unidad receptora suplementaria). Los operadores de la Mesa toman nota de los datos fundamentales suministrados por el socio en un formulario o "parte" que pasa a la Oficina de Coordinación y Distribución la que, luego de ordenarlos por zona, los traslada a los radiooperadores, quienes, a su vez, lo retrasmiten a los equipos cuando los conductores de éstos, por medio del aparato de radio de frecuencia modulada llama a la Sede Central para informar sobre el lugar donde se encuentra después de finalizado cada auxilio. Este sistema es el que en líneas generales se utiliza también en las Filiales del Interior.

DATOS PARA EL PEDIDO DE AUXILIO

Además de los datos de identificación del socio, son imprescindibles al efectuarse el pedido de auxilio mecánico, los siguientes datos: ubicación del lugar donde se encuentra el vehículo, que permitirá la rápida y efectiva localización; motivo del llamado; tipo de avería que sufre el vehículo y marca de éste lo que determinará el tipo de equipo de auxilio que debe enviarse. Por último, si el socio tiene la certeza de que su automóvil deberá ser remolcado, indicar con la mayor aproximación posible el lugar hasta donde el vehículo deberá ser trasladado.

El personal que tiene a su cargo los equipos de auxilio tiene la obligación de entregar la boleta correspondiente al servicio que está efectuado debidamente llenada y conformada. Esta boleta es imprescindible para cualquier reclamación.

El Servicio de Auxilio Mecánico del Automóvil Club Argentino cumple así, una actividad que constituye una garantía de seguridad para los 700.000 socios de la Institución en todo el territorio de la República. ■

NUEVOS EQUIPOS ELECTRONICOS

La Comisión Asesora de Estaciones de Servicio y Auxilio Mecánico, en cumplimiento de su función específica, considera y evalúa constantemente la labor que desarrolla el Servicio de Auxilio Mecánico de la Entidad y procura, en todo momento, incorporar al mismo los elementos que pudieran contribuir a su perfeccionamiento.

Así el año pasado comenzó la etapa de implementación y puesta en marcha de modernos equipos de procesamiento electrónico de datos que entraron en funcionamiento, en su período experimental, en el curso de 1974.

La complejidad de las maquinarias que se utilizan sumada a la complejidad del problema a cuya solución están destinadas —por su naturaleza esta aplicación no tiene antecedentes similares en el mundo— obligan a que este proceso sea lento. Por ello, se calcula que los equipos electrónicos instalados por la Entidad se encontrarán funcionando "a pleno" recién a mediados de este año. Téngase en cuenta que el Servicio de Auxilio Mecánico Central recibe diariamente un término medio de 3.000 pedidos de auxilio de los 700.000 socios de la Institución; tiene un radio de acción de 35 kilómetros, que abarca una super-

ficie de 12.000 kilómetros cuadrados, con una población de 8 a 9 millones de habitantes; 12.000 nombres de calles y 50.000 esquinas.

El sistema IBM instalado por el Automóvil Club Argentino, cuya terminal posee 15 pantallas de representación visual, —*mientras dura la llamada del asociado*— verifica que exista el número de socio declarado; la validez o exactitud de la esquina, o calle y número indicado por el socio; si existiera algún error lo denuncia de inmediato; dada la índole del desperfecto elige el camión más adecuado y que se encuentra más cercano y calcula el tiempo de demora de la atención.

Luego, y ya cortada la comunicación con el socio, el Sistema envía a una de las tres cabinas de radio la orden de atención del pedido de auxilio.

Los estudios para materializar la incorporación de las computadoras en el Automóvil Club Argentino comenzó en 1961.

Diez años después, el crecimiento explosivo de socios de la Entidad —que en ese momento pasaban de 500.000— hizo que se decidiera la habilitación real e inmediata de este más derrisimo servicio.

LAS PROXIMAS ELECCIONES EN

SE REALIZARAN EL 28 DE ABRIL EN TODO EL PAIS

El 28 de abril próximo se efectuarán elecciones en el Automóvil Club Argentino, para renovar parcialmente los Cuerpos Directivos de la Institución. Los asociados han sido convocados con esa finalidad, tal como lo informamos en las páginas inmediatamente precedentes. Cumplidas las instancias respectivas, y dentro de los plazos reglamentarios, fueron oficializadas cinco agrupaciones de asociados. En un proceso ulterior, siempre en el marco de las disposiciones vigentes, que-

daron oficializadas —es decir, que participarán en el acto electoral— solamente dos nóminas de candidatos.

Por una parte, la *Agrupación Lista Blanca* (que conduce los destinos del Club desde 1957), la *Agrupación Juventud - Lista Celeste* (que obtuvo la minoría en las elecciones efectuadas en 1973, y en tal carácter integra los Cuerpos Directivos) y la *Agrupación Lista Azul* (nueva en los procesos electorales de la Entidad), solicitaron la oficialización de una única lista de candi-

AGRUPACION LISTA BLANCA AGRUPACION JUVENTUD - LISTA CELESTE AGRUPACION LISTA AZUL Nómina de candidatos

Candidatos para integrar la Comisión Directiva por cuatro años

PRESIDENTE		
César Carlos CARMAN	V	10289
VICEPRESIDENTE 2°		
Baltasar MARTINEZ BRIONES	V	14349
VOCALES TITULARES		
Iván IBAÑEZ	P	254273
Juan Carlos LAURENS	P	142437
Juan Manuel BORDEU	P	99207
Santiago NOVARO	P	106331
Mario Gustavo MONTANI	P	153937
Roberto Félix MARMOLEJO	P	329961
Alberto Eduardo LEE	P	124069
Alejandro H. TAYLOR	V	12699
VOCALES SUPLENTE		
Sara Prader de GAYAN	P	88769
Pedro PETRIZ	P	363577
Eduardo E. TARRUBELLA	P	132497
Carlos Alberto TIENDA	P	111340

Candidatos para integrar la Comisión Fiscalizadora de Cuentas - Por dos años

TITULARES		
Horacio FRIAS PASMAN	V	13342
Bartolomé NAON	V	11139
Jorge Arnoldo ISELY	V	13104
Julio Luciano COLOMBO	V	1955
Horacio Carlos DEBERNARDI	P	398877
SUPLENTE		
Enrique Pedro ROSSI	V	3964
Atilio Luis BALLERINI	P	363956
Washington Emilio SEGGIARO	P	109965

Candidatos para integrar la Asamblea de Delegados

DELEGADOS TITULARES - POR RENOVACION - POR CUATRO AÑOS

José EMBRIONI	P 220142	Luis ESPARBE	P 91494
Guillermo O. MIRAS	V 15532	Enrique CONLAZO	P 157832
Fiero Florencio ENCINA	P 129007	Antonio BERNARDEZ	P 75790
Luis N. MAGNANINI	V 6546	Hugo César CASADELLA	P 120090
Mario J.F. ARANGUREN	P 124153	Jorge Enrique REVELLO	P 365617
Elena A. CHAPAS de GHEZZI	P 159982	Miguel Angel TOLLO	P 153734
Luis A. VINCENT GACHE	V 12762	José ALMEIDA HUERTA	P 106119
Alejandro LASTRA	V 9831	Luis Carlos LLANO	P 444962
Alberto RODRIGUEZ FOX	P 183365	Fernando L. SABSAY	P 130462
Juan Carlos MORCHON	V 4175	Delfor B. FANTON	P 72865
Angel MACCARRONE	P 77300	Ana M. Duhau de HELQUERA	P 142394
Ramón FREIGEDO	P 275940	Fernando L. F. CAPILLA	P 119463
Mariano C. OTAMENDI	V 1221	Domingo CUTULI	P 233057
Arturo J. DUBOURG	V 10634	Eduardo Santiago GONZALEZ	P 317187
José MATUSEVICH	V 15309	Eduardo SMITH MOLINA	P 74891
Abel Constantino MENENDEZ	P 269225	Eduardo O. DEL PIANO	P 449024
Ervin Esteban KAPUS	V 17197	Roberto S. RUSSO	P 150203
Raúl Héctor COLOMBO	P 246512	Manuel CAO CORRAL	P 78560
Armando GOSTANIAN	P 206521	Antonio Ulrico CURCIO	P 109540
Carlos Alberto VAQUER	P 114126	Alberto RAVAGNAN	V 9839
Lucio Bernardo PARODI	V 11277	Virgilio Dario GREGORINI	V 4729
Carlos Alberto CAMUYRANO	V 6493	Juan Manuel CARIDE	P 220324
Guillermo MORENO HUEYO	P 159000	José Manuel VILANOVA	P 325151
Natalio Francisco SALVATORI	P 63487	Armando Silvio RESSIA	P 113089
Adolfo RAWSI	P 251582	Celestino Jorge LEBRON	V 15766
Jorge LASTIRI RUIZ	P 126371	Ricardo Pascual PETRACCA	P 159563
Oswaldo Enrique FERRERO	P 413088	Mercedes V. de von PIESCHEL	P 372039
Norberto G. MARTELLI	V 10051		

DELEGADOS TITULARES - POR AMPLIACION DEL PADRON POR DOS O CUATRO AÑOS

Carlos A. PEÑA MENDEZ	V 9539	Roberto F. A. MIGLIARO	V 3582
Mariano Manuel BALVERDE	V 8954	Alfredo Oscar WALENTEN	V 15274
Duilio ANZISI	V 10778	Vicente LENTINO	P 99798
Eustaquio CASTRO	P 405022		

DELEGADOS SUPLENTE - POR RENOVACION - POR CUATRO AÑOS

Eduardo J. CATAN	P 203792	Oliver James COLDWELL	P 103202
Raúl Manuel LISSARRAGUE	P 446906	Juan R. MICHANS	V 16684
Carlos Alberto BADO	P 287966	Santiago SACCOL	P 77421
Julio Andrés ROJAS	P 307879	Oscar F. BAGNARDI	V 16638
Mario ROMANELLI	P 235353	Maria C. A. de SCHLIEPER	V 74952
Alberto M. STAINOH	P 257086	Alberto José MAZZA	P 229706
Luis I. FERNANDEZ BARRIO	V 1934	Enrique José KHOURY	P 231161
Juan Manuel FARIAS	P 94105	Oscar Alberto GONZALEZ	P 128173
Pedro QUARTUCCI	V 9611	Horacio O. PORCEL	P 86930
Ricardo Luis BARCAN	P 261173	Héctor Mario FREYRE	V 18071
Alberto Martín COSTOYA	P 172865		

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

CUMPLA CON SU CLUB: CONCURRA A VOTAR

datos, que postula para la presidencia del A.C.A. a su actual titular, **Dr. César Carlos Carman**.

Por otra parte, la *Agrupación Recuperación Institucional - Lista Naranja* y la *Agrupación Apertura Institucional - Lista Gris*, también presentaron una lista conjunta de candidatos, que postula para la presidencia del A.C.A. al **Dr. Salvador María Lozada**. Estas dos agrupaciones son nuevas en los procesos electorales de la Institución.

Es necesario destacar la importancia de este comicio y su proyección en el próximo tramo de labor del Automóvil Club Argentino. En virtud de ello, la Entidad formula un especial llamado a todos quienes tienen derecho a voto, y a cada uno de ellos en particular, para que el 28 de abril concurren a expresar su voluntad en el acto electoral, manifestando así, una vez más, el alto grado de integración a la vida institucional que siempre han puesto de relieve los asociados.

AGRUPACION RECUPERACION INSTITUCIONAL - LISTA NARANJA AGRUPACION APERTURA INSTITUCIONAL - LISTA GRIS

Nómina de candidatos

Candidatos para integrar la Comisión Directiva por cuatro años

PRESIDENTE

Salvador María LOZADA P 197006

VICEPRESIDENTE 2°

Manuel REY MILLARES P 69618

VOCALES TITULARES

Ernesto Enrique BACA P 179718
Emilio RODRIGUEZ REINDL P 231683
Carlos Augusto CARO P 410498
Carlos Santiago FAYT P 126910
Remo Fernando ENTELMAN P 101978
Julio César SAGUIER P 250852
Nélida Elisa MUFFATTI P 391432
Eduardo ARRAUSI P 313758

VOCALES SUPLENTE

Jorge Faustino LORENZO P 142817
Alberto Federico PETRACCHI P 398180
Luis José FOLATTI P 131756
Oswaldo Saverio VITTO P 339197

Candidatos para integrar la Comisión Fiscalizadora de Cuentas - Por dos años

TITULARES

Ramón Carlos JUEGUEN P 126463
Jorge Enrique STERN P 107368
Ricardo BATALLER P 187750
José Antonio GONZALEZ ROMERO P 192986
José Marcos POLLACH P 437563

SUPLENTE

Juan Antonio BENVENUTO P 358200
José Francisco DE BELLA P 126317
Güillermo Jorge DEL CIOPPO P 119521

Candidatos para integrar la Asamblea de Delegados

DELEGADOS TITULARES - POR RENOVACION - POR CUATRO AÑOS

Germán Osvaldo LOPEZ	P 122888	Raúl Enrique FUNES POSSE	P 187524
Juan Carlos NUREZ	P 238459	Julio Oscar DOZO	P 130057
Roberto ECHARTE	P 243181	Ricardo Primitivo GONZALEZ	P 262628
Juan Amadeo OYUELA	P 132190	Aaron SZAPIRO	P 134941
Enrique Benjamín BOTTINELLI	P 106486	Felipe Emilio GILABERT	P 259652
Félix Angel REPETTO	P 148339	Miguel Alberto IDOY	P 356106
Julio Cesar CATALDO	P 107193	Jorge Alberto GUERIN	P 282174
Leopoldo FRIGONI	P 424785	Angel MINGIONE	P 129080
Mario Salomón OKLANDER	P 154740	Manuel LEMOS GARCIA	V 14133
Antonio ALEGRE	P 105270	Natalio SCHVARTZMAN	P 178538
Enrique Salvador GUZMAN	P 231029	Jorge L. FERNANDEZ PASTOR	P 227135
Fidel Eugenio TENZER	P 103895	Roberto VIGNEAU	P 432809
Simón Enrique KERSMAN	P 136553	Eulogio C. MAQUIRRIAIN	P 221354
Marcos FRISZMAN	P 136037	Vicente FORTE	P 366159
Carlos Salomón HELLER	P 370501	José A. DOMINGUEZ	P 171066
Mario P. PANTALEO ABALOS	P 267652	Naum MACEVSCHI	P 303542
Waldemar Juan SAUC	P 144465	Mario Eduardo ARCUSCHIN	P 433552
Agustín Santa Cruz VERDIER	P 247591	Marciano Miguel MOLLO	P 267435
Luis SCHVARTZER	P 134413	Rodolfo Agustín LIRA	V 16144
Juan M.J. MARTINEZ PRIETO	P 197626	Susana A.M.de DIAZ CISNEROS	P 317570
David STIVELBERG	P 265132	Pablo Pascual DEL GENER	P 418334
Oscar Adolfo GRANDE	P 266898	Luis Agustín COLIQUEO	P 213011
Roberto Mario SOLARI	P 288461	Emilio R. ITZCOVICH GRIOT	P 284500
María Aurelia BISUTTI	P 104753	Mauricio IMEN	P 363525
Ariel Osvaldo GOMEZ	P 301777	Alfonso NASIFF	P 172173
Luciano Aicibíades OLIVIERI	P 234952	Marcelo Jorge CAMPANA	P 230142
Rodolfo H. FIORITO BIDOGLIO	P 402719		
Martín DEL POZO	P 256807		

DELEGADOS TITULARES - POR AMPLIACION DEL PADRON POR DOS O CUATRO AÑOS

Sergio Dante VITALI	P 197904	Juan C. FERNANDEZ MENDEZ	P 180949
Daniel M. RODRIGUEZ P.	P 220569	Francisco Antonio CAPARROS	P 253883
Alberto José M. NOELL	P 329565	Valentín Erundino SUAREZ	P 178665
Vicente Miguel SOLA	P 412750		

DELEGADOS SUPLENTE - POR RENOVACION - POR CUATRO AÑOS

Juan Carlos LIPORACE	P.187975	José Antonio CARBALLO	P 125522
Héctor Rafael ARRIBAS	P 122859	Horacio Jorge COSTA	P 218160
Rafael Ernesto PLATA	P 156499	Ernesto CAINZO NORRY	P 92664
Carlos Dennis MURPHY	P 182517	Francisco José DOMINGO	P 434661
Eduardo Roberto ENRIQUEZ	P 347931	Roberto AGRELO	P 404728
Lázaro Oscar GARCIA	P 100853	Jaime J. Yankelevich PATTIN	P 119359
Arturo Rodolfo MARCHINI	P 364313	Oswaldo Jorge VIACAVA	P 184361
Néstor LECUENIS	P 327411	Jorge Oscar DE SOUSA	P 314138
Oswaldo J. GIUDICI	V 2503	Oscar Raul AIME	P 381400
Julio GAGINO	P 322726	Moisés RUBINSTEIN	P 150268
Ricardo Guillermo D'AMBRA	P 248898		

LAS PROXIMAS ELECCIONES EN EL A.C.A.

NOMINA DE LOCALES DE EMISION DEL VOTO, CON SUS JURISDICCIONES,

1. **BAHIA BLANCA (Buenos Aires)** - Chiclana y Fitz Roy
Aldea Romana
Base Aeron. Cmte. Espora
Coronel Maldonado Galván
Gral. Daniel Cerri
Grumbein
Ingeniero White
Spurr
Villa Bordeu
Villa Harding Green
Villa Olga
2. **BOLIVAR (Buenos Aires)** - Av. Gral. Lavalle y S. Plaza
Cuartel 1º
Cuartel 2º
Cuartel 5º
Cuartel 7º
Unzué
3. **CAFAYATE (Salta)** - Salta y La Banda
Animaná
Tolombón
Yacochuya
4. **CARHUE (Buenos Aires)** - Av. San Martín y Colón
Arturo Vatteone
Lago Epecuén
5. **CATAMARCA** - Av. Repú- blica 102
Choya
El Jumial
Piedra Blanca
San Antonio de Fray M. Esquiú
San Isidro
San José
Santa Rosa
Sumalao
Tres Puentes
Villa Dolores
6. **CERES (Santa Fe)** - Ruta Nac. 34 y 25 de Mayo
7. **CIPOLLETTI (Río Negro)** - Ruta Nac. 22 y Av. L. Toschi
Gral. Fdez. de Oro
8. **COMODORO RIVADAVIA (Chubut)** - Alvear y Do- rrego
Balneario Rada Tilly
Barrio Alberdi
Barrio Ameghino
Barrio Belgrano Este
Barrio Belgrano Sur
Don Bosco
Barrio Castelli
Barrio Comercio
Barrio Hogar Escuela
Barrio J. Fusch
Barrio Juan J. Paso
Barrio J. Newbery
Barrio Laprida
Barrio M. R. Ortiz
Barrio Pietrobelli
Barrio Rodríguez Peña
Barrio Saavedra
Barrio San Martín Este
Barrio San Martín Oeste
Barrio San Martín Sud
- Barrio Standard (Petroquí- mica)
Barrio 13 de Diciembre
Barrio 25 de Mayo
Conferpet
Ciudadela Próspero Palazzo
Guarnición Aérea
Empalme Astra
General Mosconi
Kilómetro 3
Kilómetro 5
Santa Juana (Km 8)
Kilómetro 11
Presidente Ortiz
9. **CONCEPCION DEL URU- GUAY (Entre Ríos)** - Acc. Ruta Nac. 131 y Calle 10
10. **CONCORDIA (Entre Ríos)** - Pellegrini y Corrientes
Ayuí
Colonia Adela
Oswaldo Magnasco
11. **CORDOBA** - Av. Gral. Paz y Humberto I
Alta Córdoba
Argüello
Bajo Palermo
Barrio Rosedal
Barrio Firpo
Barrio Seco
Barrio General Paz
Barrio Talleres
Barrio Yofre
Cerro de las Rosas
Coronel Olmedo
El Gateado
El Trébol
Ferreya
Guiñazú
La Tablada
Las Flores
Los Boulevares
Pueblo Colón
Rodríguez del Busto
San Martín
Villa Belgrano
Villa Cabrera
Villa Esquiú
Villa Maurizi
Villa Páez
Villa Revol
Villa Rivera Indarte
12. **CORRIENTES** - 25 de Mayo y Mendoza
Laguna Brava
13. **CHOELE CHOEL (Río Ne- gro)** - Ruta Nac. 22 in- terc. Ruta Nac. 250
Darwin
Fray Luis Beltrán
Desvío Km 967
14. **CHOS MALAL (Neuquén)** - Gral. Lamadrid y 25 de Mayo
Tres Chorros
15. **EL BOLSON (Río Negro)** - Av. San Martín y Simón Bolívar
Hoyo de Epuyen (Cht)
Lago Puelo (Cht)
Las Golondrinas (Cht)
Los Repollos
Mallín Ahogado
16. **ELDORADO (Misiones)** - Ruta Nacional 12
Puerto Edén
Puerto Eldorado
Puerto Paticuá
Puerto Pinares
Colonia Santa Teresa
17. **GUALEGUAYCHU (Entre Ríos)** - Urquiza y Cha- cabuco
Villa Zorraquín
18. **JACHAL (San Juan)** - Ruta Nac. 40 y 25 de Mayo
Cruz de Piedra
El Fical
La Falda
Pampa del Chañar
Pampa Vieja
San Isidro
San Roque (Est. Los Diaguítas)
Villa Mercedes
El Volcán
19. **LA FALDA (Córdoba)** - Es- paña y Av. Edén
Casa Grande
Huerta Grande
La Cumbre
Molinari
Thea
Valle Hermoso
Villa Giardino
20. **LA FAZ (Entre Ríos)** - Mo- rero esq. Gob. Echagüe
Piloto Avila
21. **LA PLATA (Buenos Ai- res)** - Av. 51 y 9
Adolfo F. Orma
Arana
Villa Nueva
Berisso
Cambaceres
Circunvalación
City Bell
Dock Central
El Retiro
Ensenada
Gdor. Eduardo Arana
Gdor. L. García
Joaquín Gorina
José Hernández
La Granja
La Josefa
Las Quintas
Los Hornos
Manuel B. Gonnet
Melchor Romero
Lisandro Olmos
Poblet
Punta Lara
Ringuelet
Río Santiago
Rufino de Elizalde
Tolosa
Villa Elisa
Arturo Seguí
22. **LA QUIACA (Jujuy)** - Ruta Nacional 9 y 9 de Julio
23. **LA RIOJA** - Dalmacio Vé- lez y Copiapó
Dique Los Sauces
El Recreo
Padercitas
- Pozo de Avila
Pueblo de Vargas
Puerto Alegre
24. **LINCOLN (Buenos Aires)** - Av. Massey y Rawson
25. **MAÑ DEL PLATA (Buenos Aires)** - Av. Colón y Santa Fe
Barrio Peralta Ramos
Puerto de Mar del Plata
Punta Mogotes
26. **MENDOZA** - Av. San Mar- tín y Amigorena
Algarrobal
Barrio Belgrano
Bermejo
Buena Nueva
Carrodilla
Coronel Dorrego
Chacras de Coria
El Challao
El Borbollón
El Plumerillo
El Sauce
General Gutiérrez
Gobernador Benegas
Godoy Cruz
La Puntilla
Las Heras
Luzuriaga
Panqueuá
Papagay
Germania
El Algarrobal
Barrio Trapiche
Pedro Molina
Rodeo de la Cruz
San José de Guaymallén
Tte. B. Matienzo
Villa Nueva de Guaymallén
27. **MERCEDES (Buenos Ai- res)** - Av. 29 y 16
Agote
Altamira
Gowland
San Jacinto
28. **MIRAMAR (Buenos Ai- res)** - Diag. F. de la Plaza 1733
29. **NECOCHEA (Buenos Ai- res)** - Av. C. Pellegrini y Pueyrredón
Quequén
30. **NEUQUEN** - Bv. 25 de Ma- yo y B. Rivadavia
Plottier
31. **OBERA (Misiones)** - Avda. Sarmiento y San Luis
Campo Ramón
General Alvear
Guaraní
Los Helechos
Pueblo Salto
Villa Sarubbi
Villa Svea
Yerbal Viejo
32. **PARANA (Entre Ríos)** - La- prida y Buenos Aires
Base Aérea Paraná
Corrales Nuevos
Paracao
San Benito
Villa Uranga

PARA SOCIOS CON DOMICILIO REGISTRADO EN EL INTERIOR DEL PAIS

33. **PASO DE LOS LIBRES (Córdoba)** - Ruta Nac. 126
34. **PILAR (Buenos Aires)** - Ruta Nac. 8, Km 53,7
Carlos Lemeé
Dr. Domingo Cabred
Matheu
Manzanares
Manzone
Pavón
Piñedo
Toro
Santa Coloma
Villa Rosa
Zelaya
35. **POSADAS (Misiones)** - Córdoba y Colón
Garupá
Miguel Lanús
Pto. Ing. Morandi
San Isidro
Santa Inés
Villa Lanús
Villalonga
Villa J. J. de Urquiza
36. **RAFAELA (Santa Fe)** - Av. Santa Fe 705
37. **RECONQUISTA (Santa Fe)** - Bv. Gálvez y P. Diez
Avellaneda
Ewald
La Potasa
Puerto Reconquista
38. **RESISTENCIA (Chaco)** - 9 de Julio y Av. Italia
Barranqueras
Cacuí
Fontana
General Donovan
La Liguria
Puerto Tirol
Puerto Vilelas
Río Arazá
Villa del Carmen
39. **RIO CUARTO (Córdoba)** - España 280
Banda Norte
Carolina
El Potosí
Espinillo
Holmberg
La Gilda
Las Higueras
Santa Catalina
40. **ROSARIO (Santa Fe)** - Bv. Croño y 3 de Febrero
Coronel Aguirre
Empalme Graneros
Antártida Argentina
El Gaucho (Hume)
Ludueña
Sorrento
Fisherton
Florida
Alvear
Granadero Baigorria
Pueblo Nuevo
Alberdi
Aero Club Rosario
Granadero B. Bargas
Apdo. Kilómetro 9 Pérez
- Saladillo
Sarratea
Soldini
Villa América
Villa Diego
Villa Gdor. Gálvez
41. **RUFINO (Santa Fe)** - Av. Cobo y Entre Ríos
42. **SALTA - Rivadavia y Bmé. Mitre**
Astillero
Atocha
Campo Caseros
Chachapoyas
Destilería Y.P.F.
El Prado
General Alvarado
La Isla
La Paz
Las Costas
Río Ancho
San Francisco
San Lorenzo
San Luis
Vaqueros
43. **SAN CARLOS DE BARILOCHE (Río Negro)** - Avda. Costanera y O. Goedecke
Cerro Otto
Piedra Blanca
Puerto Pto. Moreno
Ruca Laufquen
44. **SAN CLEMENTE DEL TURYU (Buenos Aires)** - Calles 18 y 19
El Tala
Faro San Antonio
45. **SAN JUAN - Av. 9 de Julio y Gral. Acha**
Albardón
Alto de Sierra
Concepción
Chimbas
Desamparados
La Legua
Marquesado
Médanos de Oro
Pachimoco
Pampita
Rawson
Rivadavia
Sánchez de Loria
San Martín
Santa Lucía
Trinidad
Valdivia
Villa Aberastain
Villa Buron Alonso
Villa Cenobia Bustos
Villa del Carril
Villa Krausse
Villa P. A. de Sarmiento
46. **SAN LUIS - Av. Quintana y Constitución**
Bajos Hondos
Barranca Colorada
Cruz de Piedra
Daniel Donovan
El Chorrillo
La Nérida
Las Chacras
Pescadores
- Pozo del Carril
San Roque
Villa San Roque
47. **SAN MIGUEL DE TUCUMÁN (Tucumán)** - C. Alvarez y Jujuy
Aconquija
Alderetes
Banda del Río Salí
Ciudadela
Diagonal Norte
Barrio Don Bosco
Barrio Horco Molle
Los Vázquez
Ojo de Agua
San José
Villa Alem
Muñecas
Villa 9 de Julio
Villa Zenón J. Santillán
Villa Urquiza
Boca del Tigre
Cevil Pozo
Cevil Redondo
Colombres
San José
Cruz del Norte
Curva de los Vega
Chañaritos
Delfín Gallo
Mate de Luna
Barrio Los Nogales
Gobernador Nougués
Ingenio Amalia
Ingenio Concepción
Ingenio Cruz Alta
Ingenio Esperanza
Ingenio La Florida
Ingenio Manantial
Ingenio Paraíso
Ingenio San José
Ingenio San Juan
Ingenio San Pablo
Ingenio Santa Bárbara
Lastenia
Juan Posse
La Rinconada
La Guillermina
Los Gutiérrez
Los Tucanes
Luisiana
Manantial
Villa Marcos Paz
Muñecas
Ohuanta
Pacará
Pedro G. Méndez
San Andrés
San Felipe
San Pablo
Tafí Viejo
24 de Setiembre
Villa Carmela
Villa Luján
Villa Mariano Moreno
Villa San Cayetano
Wenceslao Posse
Yerba Buena
48. **SAN RAFAEL (Mendoza)** - H. Yrigoyen y 9 de Julio
Ballofet
Capitán Montoya
Cuadro Nacional
- Ingeniero Ballofet
Las Paredes
Rama Caída
49. **SAN S. DE JUJUY (Jujuy)** - Av. Senador Pérez y Alvear
Algarrobal
Alto de la Viña
Alto del Comedero
Ciudad de Nieva
Chijra
Cuyaya
El Diamante
La Cuesta
Los Alisos
Los Perales
Palpalá
Reyes
Río Blanco
San Pedrito
Villa Gorriti
Yala
Zapla
50. **SANTA FE - Rivadavia y Suipacha**
Alvear
Angel Gallardo
Colastiné Norte
Colastiné Sur
Guadalupe
Las Flores
Monte Vera
Piquete
Santo Tomé
51. **SANTA ROSA (La Pampa)** - Av. Gral. José de San Martín y Cnel. Gil Toay
52. **SANTIAGO DEL ESTERO - Av. Belgrano y Sáenz Peña**
La Banda
Los Naranjos
San Ramón
Vilmer
Zanjón
53. **TANDIL (Buenos Aires)** - General M. Rodríguez y Gral. M. Belgrano Aguirre
54. **TRES ARROYOS (Buenos Aires)** - Colón y Lavalle Barrow
55. **VEINTICINCO DE MAYO (Buenos Aires)** - Calles 27 y 4 Blas Durañona
56. **VILLA GESELL (Buenos Aires)** - Av. 3 y Paseo 111
57. **VILLA MARIA (Córdoba)** - Bv. Sarmiento y M. T. de Alvear
La Rural
Las Mojarras
Sanabria
Villa Nueva
58. **MERCEDES (San Luis)** - Av. 25 de Mayo y S. Landaburu
Crámer
Villa Reynolds

LAS PROXIMAS ELECCIONES EN EL A.C.A.

NOMINA DE LOCALES DE EMISION DEL VOTO PARA SOCIOS CON DOMICILIO REGISTRADO EN EL GRAN BUENOS AIRES Y LA CAPITAL FEDERAL

GRAN BUENOS AIRES:
En la presente página publicamos dos listados. En el primero se indican las localidades del Gran Buenos Aires, por orden alfabético, con el número del local donde deberán emitir su voto los socios de dicha jurisdicción. En el otro listado se indican las direcciones de los locales correspondientes a cada número. Recomendamos asimismo ver el plano de la página de enfrente.

CAPITAL FEDERAL:
Para los asociados que deben emitir su voto en la Capital Federal, en la página siguiente se publica un plano de la ciudad de Buenos Aires, que es ampliamente explicativo.

LOCALIDADES DEL GRAN BUENOS AIRES (Por orden alfabético)

Socios con domicilio en:	Deberán votar en local N°
Acassuso	60
Adrogué	74
Agustín Ferrari	68
Aldo Bonzi	69
Alejandro Korn	74
Alto del Talar	64
Avellaneda	72
Bánfield	70
Béccar	64
Bella Vista	65
Benavídez	64
Berazategui	73
Bernal	73
Billinghurst	62
Bosques	73
Boulogne	63
Burzaco	74
Campo de Mayo	65
Carapachay	61
Carlos Sourigues	73
Carlos Spegazzini	70
Carupá	64
Caseros	66
Castelar	68
Ciudad Evita	69
Ciudadela	67
Claypole	74

Socios con domicilio en:	Deberán votar en local N°
Chilavert	63
Del Viso	65
Dock Sud	72
Don Bosco	73
Don Torcuato	64
El Palomar	66
El Talar	64
Estación Zeballos	73
Esteban Echeverría	70
Ezeiza	70
Ezpeleta	73
Florencio Varela	73
Florida	61
Fiorito	70
Francisco Alvarez	68
Garín	64
Gerli	72
Glew	74
Gdor. Monteverde	73
González Catán	69
Gral. Pacheco	64
Gral. Sarmiento	65
Grand Bourg	65
Guadalupe	65
Guernica	74
Guillermo E. Hudson	73
Haedo	67
Hurlingham	66
Ing. Budge	70
Ing. Pablo Nogués	65
Isidro Casanova	69
Ituzingó	68
José C. Paz	65
José Ingenieros	67
José León Suárez	63
José Mármol	74
Juan B. Justo	61
Juan M. Gutiérrez	73
Km. 30	65
La Florida	69
La Florida	73
La Lucila	59
Lanús	71
La Reja	68
La Salada	69
La Unión	70
Libertad	68
Loma Hermosa	63
Loma del Millón	69
Lomas del Mirador	69
Lomas del Palomar	66
Lomas de Zamora	70
Longchamps	74
López Camelo	64
Los Polvorines	65
Lourdes	66
Luis Guillón	70
Llavallol	74
Malaver	62
Marcos Paz	69
Mariano Acosta	68
Martín Coronado	66
Martínez	60
Máximo Paz	70
Merlo	68
Miguel Padilla	61
Monte Chingolo	71
Monte Grande	70
Moreno	68
Morón	68

Socios con domicilio en:	Deberán votar en local N°
Muñiz	65
Munro	61
Clivos	59
Pablo Podestá	66
Parada Pasco	73
Paso del Rey	68
Piñeyro	72
Plátanos	73
Pontevedra	68
Pte. Derqui	65
Punta Chica	64
Querandí	69
Guilmes	73
Rafael Calzada	74
Rafael Castillo	69
Ramos Mejía	67
Ranelagh	73
R. de Escalada	71
Sáenz Peña	66
San Andrés	62
San Antonio de Padua	68
San Fernando	64
San Isidro	64
San Francisco Solano	73
San Justo	69
San Martín	62
San Miguel	65
San Vicente	74
Santos Lugares	66
Sarandí	72
Tablada	69
Tapiales	69
Témperley	74
Tigre	64
Tortuguitas	65
Tristán Suárez	70
Tropezón	66
Turdera	74
Valentín Alsina	71
Veinte de Junio	68
Vice Alte. Montes	65
Vicente Casares	70
Vicente López	59
Victoria	64
Villa Adelina	63
Villa Ariza	68
Villa Ballester	63
Villa Bernardo Monteagudo	62
Villa Billinghurst	62
Villa Bonich	62
Villa Bosch	66
Villa Caraza	71
Villa Celina	69
Villa Concepción	62
Villa Constructora	69
Villa de Mayo	65
Villa Diamante	71
Villa Domingo	72
Villa España	73
Villa Giambruno	73
Villa Gonnet	72
Villa Hidalgo	62
Villa Independencia	70
Villa Industriales	71
Villa Insuperable	69
Villa Irupé	68
Villa Libertad	62

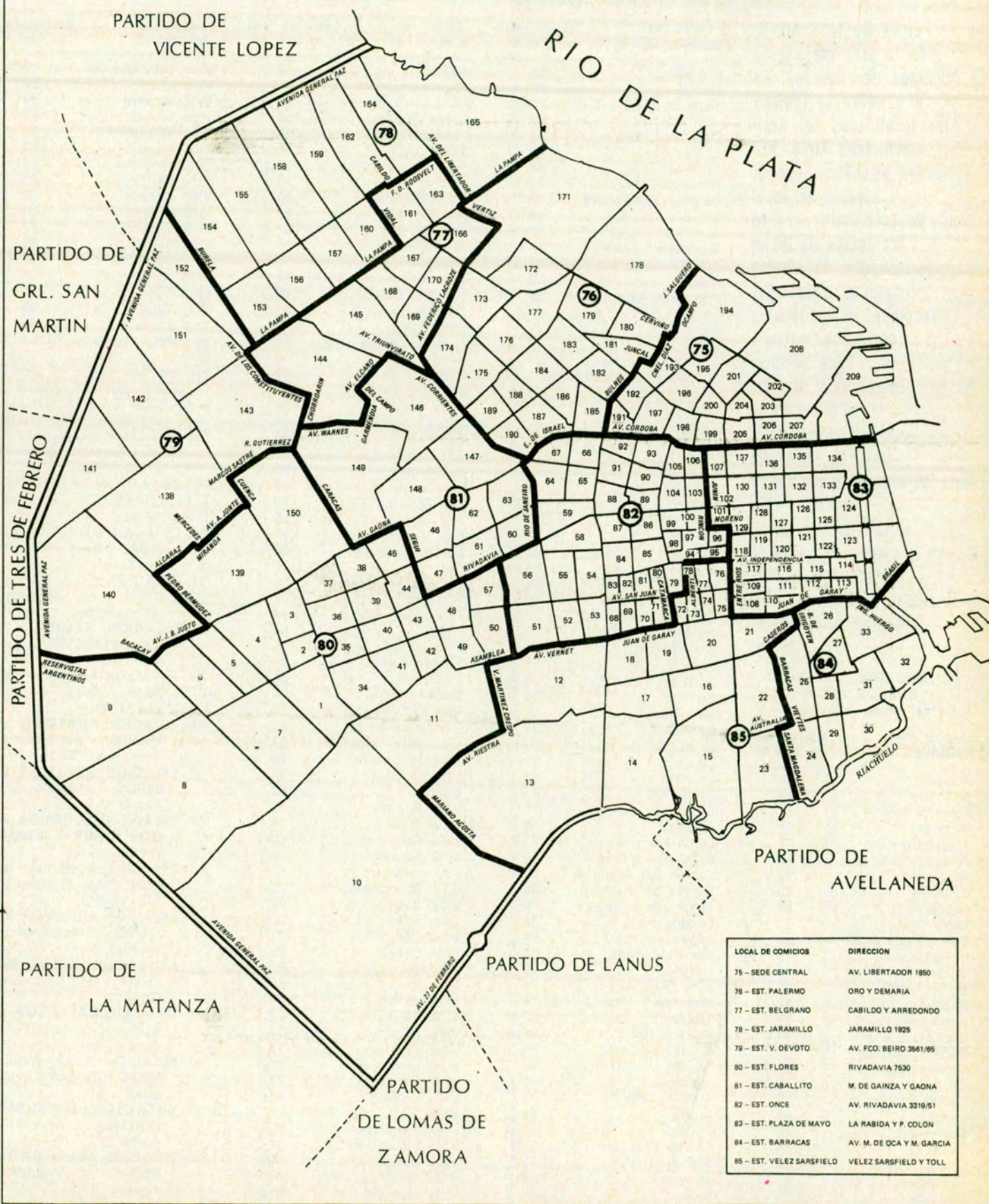
Socios con domicilio en:	Deberán votar en local N°
Villa Luzuriaga	69
Villa Lynch	62
Villa Madero	69
Villa Maipú	62
Villa Martelli	61
Villa Piaggio	62
Villa Progreso	62
Villa Raffo	66
Villa Fiebasa	69
Villa Recondo	69
Villa Sarmiento	67
Villa Scasso	69
Villa Schcolnik	68
Villa Tesel	68
Villa Udaondo	68
Villa Zagala	62
Villa Zapiola	68
Virreyes	64
Wilde	72
William Morris	66

- GRAN BUENOS AIRES**
DIRECCION DE LOS LOCALES DE EMISION DEL VOTO
- 59 - ESTACION A.C.A. OLIVOS - Av. Libertador Gral. San Martín 2362
- 60 - ESTACION ADHERIDA ACASSUSO - Av. Santa Fe 907
- 61 - ESTACION ADHERIDA FLO. RIDA - Avda. San Martín 3498
- 62 - ESTACION A.C.A. SAN ANDRES - Av. América e Int. Casares
- 63 - ESTACION ADHERIDA VILLA BALLESTER - Pueyrredón 301
- 64 - ESTACION ADHERIDA BECCAR - Avda. Centenario 2216
- 65 - ESTACION ADHERIDA SAN MIGUEL - Av. León Gallardo esq. Roca
- 66 - ESTACION ADHERIDA CASEROS - Marcelo T. de Alvear 601
- 67 - ESTACION ADHERIDA RAMOS MEJIA - Brandsen y Triunvirato
- 68 - ESTACION ADHERIDA MORON - Av. Rivadavia y San Martín
- 69 - ESTACION ADHERIDA SAN JUSTO - J. F. Kennedy y Villegas
- 70 - ESTACION A.C.A. BANNINGFIELD - H. Yrigoyen y Grigera
- 71 - DESCENTRALIZADA LANUS - H. Yrigoyen y M. Cané
- 72 - ESTACION A.C.A. AVELLANEDA - Av. Mitre y 9 de Julio
- 73 - ESTACION ADHERIDA QUILMES - Andrés Barranta 217
- 74 - ESTACION ADHERIDA TURDERA - H. Yrigoyen y Agüero

LAS PROXIMAS ELECCIONES EN EL A.C.A.



DISTRIBUCION DE ELECTORES CAPITAL FEDERAL POR CIRCUITO ELECTORAL



LOCAL DE COMICIOS	DIRECCION
75 - SEDE CENTRAL	AV. LIBERTADOR 1850
76 - EST. PALERMO	ORO Y DEMARIA
77 - EST. BELGRANO	CABILDO Y ARREDONDO
78 - EST. JARAMILLO	JARAMILLO 1925
79 - EST. V. DEVOTO	AV. FCO. BEIRO 3661/65
80 - EST. FLORES	RIVADAVIA 7530
81 - EST. CABALLITO	M. DE GAINZA Y GAONA
82 - EST. ONCE	AV. RIVADAVIA 3319/51
83 - EST. PLAZA DE MAYO	LA RABIDA Y P. COLON
84 - EST. BARRACAS	AV. M. DE OCA Y M. GARCIA
85 - EST. VELEZ SANSFIELD	VELEZ SANSFIELD Y TOLL



Dos aspectos de la reunión efectuada con motivo de la firma del convenio entre la Secretaría de Seguridad Social y el A.C.A. Fue presidida por el Ministro de Bienestar Social, señor José López Rega, y asistieron Secretarios de Estado, altos funcionarios oficiales, representantes gremiales y empresariales y autoridades del Automóvil Club Argentino.

Convenio con la Secretaría de Seguridad Social

Con motivo de celebrarse el Día de la Seguridad Social, se realizó un acto en el Ministerio de Bienestar Social al que asistieron su titular, señor José López Rega, el Secretario de Estado de Seguridad Social, señor Celestino Rodrigo, y altas autoridades nacionales, gremiales y empresarias. En representación del Automóvil

Club Argentino, concurren su presidente, Dr. César C. Carman; su prosecretario, Escribano Enrique F. Ghazzi, y otros directivos y funcionarios.

En esa oportunidad se firmó un convenio de colaboración entre la Secretaría de Estado de Seguridad Social y el ACA. El instrumento prevé que el

Automóvil Club Argentino efectuará una labor de difusión respecto de las obligaciones, prestaciones y principales trámites involucrados en el sistema nacional de previsión social. Tal difusión se efectuará mediante la exhibición y entrega de variado material informativo en las dependencias del Club de todo el país.

De este modo, el ACA pone, una vez más, su infraestructura servicial a disposición de las necesidades de comunicación y difusión del país, dando a conocer, en este caso, normas y procedimientos relacionados con la atención de la seguridad social de sus habitantes. ■

Caza y Pesca en Buenos Aires

Ya se pueden solicitar las licencias de caza y pesca deportiva para la temporada del año en curso, para las que sigue en vigencia el decreto N° 1132-74. Las tramitaciones de las licencias de caza y pesca no federadas, licencias de pesca turística y las licencias sin cargo para jubilados y/o pensionados podrán realizarse en la Dirección de Recursos Naturales, calle 55 N° 713, La Plata, y en la Delegación de la Casa de la Provincia, Callao N° 237, Capital Federal.

Agasajo en la C.A.D.A.D.



Con motivo de la realización de la asamblea general ordinaria de la Confederación Argentina de Automovilismo Deportivo (C.A.D.A.D.) se realizó una comida para celebrar la designación del nuevo titular de esa entidad, arquitecto Abel E. Tannuré (izquierda), quien continúa el mandato del anterior presidente, ingeniero Eduardo E. Ricotti (derecha).

escuela de mecánica

(AUTOMOTORES)

PARA EL AUTOMOVILISTA

CURSO ESPECIAL:
QUE LE PERMITE CONOCER EL FUNCIONAMIENTO
DE SU AUTOMOVIL Y COMO EFECTUAR
REPARACIONES DE EMERGENCIA

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
INFORMES: GRAN CENTRAL ONCE
LUNES A VIERNES DE 12.30 A 21 HS. - TEL. 86-4254
AV. RIVADAVIA 3319 ENTREPISO - BS. AS.



Asistentes a la bendición de las nuevas instalaciones del Club inauguradas en Río Juramento. El acto estuvo a cargo del R.P. Oscar D. Correa.



El gobernador de Jujuy, ing. Carlos Snopek, y el presidente del A.C.A. firman el convenio para la realización de diversas obras en ese estado norteño.

Se inauguró una estación en Río Juramento

PROYECTOS DE OBRAS EN SALTA, JUJUY Y TUCUMÁN

Una importante gira por el Noroeste del país efectuó una delegación de la Entidad, presidida por su titular. En dicha gira el presidente del Automóvil Club Argentino suscribió convenios con gobiernos provinciales, inspeccionó diversas obras que la Institución tiene en ejecución e inauguró las ya terminadas. Al mismo tiempo, la delegación de la Entidad tomó contacto en forma directa y personal, con los representantes de las fuerzas vivas de las distintas regiones visitadas, con los cuales consideró temas relacionados con el acrecentamiento de servicios y desarrollo de las actividades actuales y futuras de la Entidad en las respectivas áreas.

En Santiago del Estero, la comitiva inspeccionó las obras de remodelación del edificio de la Estación de Servicio de la Entidad y mantuvo una reunión con representantes de la banca, el comercio y el empresario en general de ese estado argentino. Luego prosiguió su marcha hacia Rosario de la Frontera, Salta, donde se reunió con los miembros del Instituto Belgraniano de Buenos Aires, representado por su presidente, señor Roberto A. Bulla Rúa, y el secretario, señor Roberto Mandelli.

EN RÍO JURAMENTO

En las primeras horas de la mañana siguiente ambas comitivas se dirigieron en automóvil a la localidad cercana de Río Juramento. Se encontraba allí una delegación del gobierno de Salta, presidida por el Ministro de Gobierno, doctor Miguel Angel Arias Figueroa; el Secretario General de la Intervención Federal, diputado nacional Ernesto Azurmendi; el Director de Turismo de la provincia, señor Jorge Hoyos; el Intendente Municipal



El presidente del Instituto Belgraniano, doctor Bulla Rúa, y el titular del A.C.A. descubren un retrato del general Manuel Belgrano en la estación de Río Juramento.

de Rosario de la Frontera y personas representativas de localidades y pueblos circunvecinos.

En Río Juramento procedió a inaugurar las obras de un Puesto de Abastecimiento, con servicio de confitería anexo, construidos por la Entidad en la zona próxima al lugar donde Manuel Belgrano juró e hizo jurar a sus tropas acatamiento a la Asamblea General del año 1813.

Luego se descubrió una placa de homenaje al vencedor de Tucumán y Salta. En la ocasión pronunciaron discursos el Ministro de Gobierno, doctor Miguel Angel Arias Figueroa, el presidente del Instituto Belgraniano, señor Bulla Rúa, y el presidente del A.C.A.

EN TUCUMÁN

Desde Río Juramento la comitiva se trasladó a San Miguel de Tucumán, donde el titular del A.C.A. fue entrevistado

por los representantes de la prensa, ante los cuales el doctor Carman anunció la firma de un convenio que implica para el Automóvil Club Argentino una inversión en el bienio 1975/76 de \$ 6.400.000.—, en las obras para el Campamento Dique El Cadillal, Hostería Tafi del Valle y Hostería Amaicha del Valle. Asimismo se construirán, a cargo del Automóvil Club Argentino y sobre terrenos donados por la Provincia de Tucumán, dos estaciones de servicio. Una en la localidad de Tafi del Valle y la restante en lugar a designar dentro de la provincia. También el convenio incluye la construcción de un puesto de abastecimiento anexo al Campamento Dique El Cadillal. Este Campamento tiene una superficie de 15 hectáreas.

ACTIVIDADES EN SALTA

En la Filial del Automóvil Club Argentino, en la ciudad de Salta, el titular de la Institución fue entrevistado por los representantes de la prensa, ante los cuales expresó que: "para la provincia de Salta y para el Club, la inauguración de las nuevas dependencias de Río Juramento, lugar histórico por antonomasia, constituía un hecho auspicioso".

CONVENIO CON JUJUY

En la parte final de la gira, la comitiva del Automóvil Club Argentino se trasladó a San Salvador de Jujuy, donde en una ceremonia realizada en la Casa de Gobierno se suscribieron dos convenios para la construcción de un camping y una estación de servicio con oficina de informaciones turísticas para socios y el público

en general. Los documentos fueron suscriptos por el Gobernador de Jujuy, ingeniero Carlos Snopek, y el presidente del Automóvil Club Argentino.

El primero de los convenios establece que el A.C.A. construirá un camping y demás instalaciones complementarias, que será continuada por etapas, en la zona del dique y embalse Las Maderas, departamento de El Carmen. El terreno será cedido por el gobierno de la provincia y tendrá una superficie aproximada de quince hectáreas. El Automóvil Club se compromete, por su parte, a destacar un técnico a los efectos de localizar e individualizar dicho predio, conforme a las instrucciones y dentro del plazo que establezca la provincia.

Por el segundo acuerdo, el Club iniciará como primera etapa, la construcción, previa aprobación de la Secretaría de Energía y Combustible de la Nación y Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y dentro de un plazo de dos años a contar desde la adjudicación del predio correspondiente, de una estación de servicio, y como segunda etapa efectuará la parquización y demás instalaciones. Dicha parquización se realizará con la colaboración provincial. Por su parte, el gobierno jujeño se comprometió, en el plazo de ciento ochenta días, a localizar y adjudicar en propiedad al A.C.A., en los términos de la ley provincial número 3169, un terreno de aproximadamente siete mil metros cuadrados en zonas de acceso a la ciudad de San Salvador de Jujuy, por la ruta nacional número 9, en lugar a determinarse.

También quedó convenido en la mencionada reunión que la Entidad deberá confeccionar los planos y cartas turísticas de toda la provincia de Jujuy, con especial mención de los lugares históricos. ■

Fue agasajado el Dr. César C. Carman

En las instalaciones del Club Y.P.F. se efectuó el homenaje, ofrecido por sus amigos, al doctor César C. Carman, con motivo de la obra realizada durante su gestión como presidente del Automóvil Club Argentino. En la oportunidad hablaron el almirante Agustín C. Ledesma, quien destacó la labor cumplida por el A.C.A. en la Patagonia; el presidente saliente de la C.A.D.A.D., ingeniero Eduardo Ricotti; el ingeniero José Augusto Lóñez, quien se refirió a la proyección del club en las zonas Noroeste y Andina del país; el señor



Cabecera de la mesa durante el homenaje al titular del A.C.A. Pronuncia su discurso el intendente municipal de la Ciudad de Buenos Aires, general de división (RE) José Embrioni.

Rafael González, que enfatizó la obra cumplida en el Centro y Noroeste de la República; el quintuple campeón mundial de automovilismo, señor Juan Manuel Fangio; el presidente de la F.I.T.A.C. y del Automóvil Club del Perú, señor Alfonso Bryce; el periodista Luis Elías Sojit; el intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, general de división (RE), José Embrioni; los volantes Oscar Gálvez, Carlos A. Reutemann, arquitecto Dubourg y señor Santiago Artusi. Finalmente agradeció la demostración el presidente del Automóvil Club Argentino.

Doctor Carlos Khouri Solá

FALLECIO EN ESTA CAPITAL



Doctor Carlos Khoury Solá

Como consecuencia de una enfermedad de rápida evolución y desenlace, falleció en esta capital el doctor Carlos Khoury Solá, antiguo socio de la institución y miembro titular de la Asamblea de Delegados desde el año 1967.

Con su fallecimiento pierde el Automóvil Club Argentino a una figura apreciada con toda justicia por la colaboración desinteresada que prestó a la entidad y por la siempre bien dispuesta voluntad de apoyar y promover toda iniciativa que pudiera beneficiar a sus socios.

El doctor Khoury Solá era asimismo una personalidad de relieve en el ámbito científico de nuestro país. Fue profesor adjunto de Ortopedia y Traumatología de la Facultad de Medicina de la Universidad Nacional de Buenos Aires y se desempeñó como médico en los servicios de su especialidad en los hospitales Durand, Rawson, Francés, de esta capital, así como también en el Centro de Investigaciones Fisiopatológicas y Cirugía Experimental de la Facultad de Ciencias Médicas de Buenos Aires y en el Instituto Dupuytren de esa ciudad, del cual fue fundador y director.

En colaboración con el doctor Julio A. Pique publicó un libro sobre "Semiología y patología de la rodilla". También tradujo importante bibliografía publicada en idioma inglés sobre los temas a que se había dedicado.

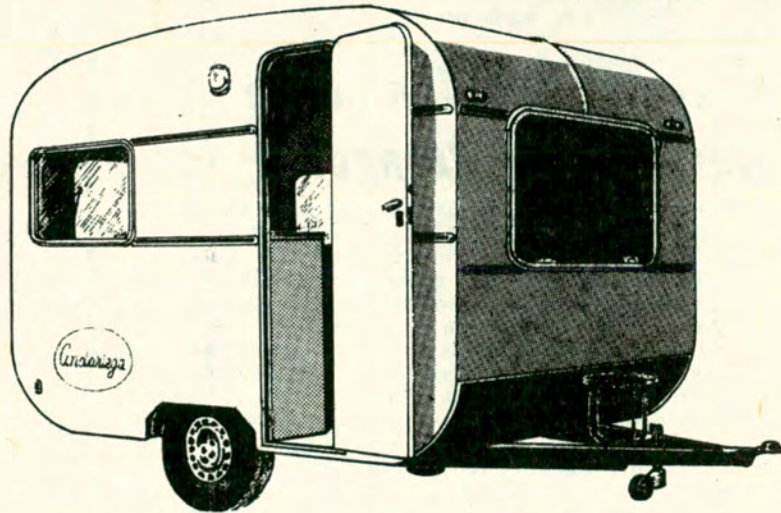
El doctor Khoury Solá nació en Buenos Aires el 25 de septiembre de 1916.

Sus restos fueron inhumados en forma privada en el cementerio de la Chacarita.

casas rodantes



"LA SUPERLIVIANA"



CONSTRUIDAS CON EXCLUSIVO ALUMINIO ESMALTADO

- Ventilación por ventanales de aluminio con cristal y claraboya.
- Estructura de tubos de acero, tipo monocasco.
- Sistema rodante de acero especial con elásticos y amortiguadores reforzados y neumáticos de primera calidad.
- Aislación de fibra poliéster en laterales y techo.

MODELO 250: Peso: 350 kg; 4 camas, baño y 3 bauleras; para Fiat 600, Citroen y Renault.

MODELO 310: Peso: 500 kg; 5 camas, baño y placard.

MODELO 380: Peso: 750 kg; 6 camas, baño, divisor de ambiente, a todo confort.

Se venden estructuras sin muebles.

AMPLIA FINANCIACION.

FABRICA: Suipacha 328 • TURDERA

VENDE: "Autocamping Turdera"

H. Irigoyen 11.100 • LOMAS DE ZAMORA • Tel. 243 6011

DUYU

Fue designado socio honorario el Embajador de Israel



El nuevo embajador de Israel en nuestro país, Sr. D. Ramirgard, recibe de manos del Vicepresidente 1º de la Entidad Sr. Federico Lajud, las credenciales y atributos de socio honorario de la Institución. Aparecen también en la fotografía el Tesorero del A.C.A., Cap. de Nav. Ing. Luis M. A. Gianelli y el Sr. Adolfo Rawsí.

Nueva aclaración sobre Darwin y la Patagonia

Una lamentable tergiversación de las observaciones efectuadas por Carlos Darwin en la Patagonia fue causante de que se atribuyera al eminente naturalista inglés la autoría del anatema de *tierra maldita*, que tanto fastidia aún hoy a los habitantes del sur argentino y que desdibujara, durante varias décadas, la verdadera semblanza de una región maravillosa.

La Dirección de Prensa del Chubut recuerda al efecto, que en 1831 el joven Darwin se embarcó a bordo del *Beagle*, nave que al mando del capitán Roberto Fitz Roy, tuvo la misión de relevar el extremo meridional sudamericano.

Luego de permanecer varios días en Puerto Deseado y San Julián, el *Beagle* ancló en la desembocadura de Santa Cruz, río que fue explorado, entonces, con botes balleneros. Darwin viajó en uno de ellos, aprovechando todas las oportunidades en que la embarcación se detenía, para recorrer la meseta aleadaña al cauce del río. Al observar el suelo árido y pedregoso y los arbustos achaparrados, el naturalista anotó en su cuaderno de viaje: *The curse of sterility is in the land*, lo que traducido literalmente quiere decir: "La

maldición de la esterilidad está en la tierra".

La observación de Darwin era correcta, pues la zona descrita del río Santa Cruz distaba mucho de ser fértil. Pero debe aclararse que tal apreciación corresponde únicamente a esa comarca, ya que Darwin venía describiendo minuciosamente todas las características topográficas y biológicas de cada sitio visitado por la tripulación del *Beagle* desde que arribara a la Patagonia.

Posteriormente traducciones del inglés al castellano desvirtuaron el sentido dado por Darwin a su comentario, poniendo en su boca una frase que nunca dijo y, lo que es peor aún, haciendo que la misma generalizara a toda la Patagonia.

Cabe destacar, finalmente, que las observaciones hechas por Darwin en esta región y que integran su memorable libro *Diario de viaje de un naturalista alrededor del mundo*, reflejaron durante casi un siglo las descripciones más amplias y exactas que se hicieron de esta *tierra bendita* y se olvida, en cambio, que, en ese mismo libro, Darwin declaró: *Nunca nada ha impresionado más a mi espíritu que la sublimidad de los desiertos de la Patagonia*. ■

SU AUTOMOTOR ES PARTE IMPORTANTE DE SU PATRIMONIO Y EXIGE UN SEGURO ADECUADO



SERVICIO DE PREVISION
PARA SOCIOS

SEGURO DE AUTOMOTORES

- VENTAJOSAS TARIFAS
- COBERTURA DE RIESGOS MAS AMPLIA
- PLANES PARA AUTOMOTORES PRENDADOS
- FINANCIACION: 3, 4 Y 6 CUOTAS BIMESTRALES

POLIZA 1

ROBO O HURTO - INCENDIO
Y DESTRUCCION TOTAL

POLIZA 2

CONTRA TODO RIESGO
FRANQUICIA FIJA Y REDUCIDA

EN AMBAS POLIZAS:

COBERTURA EN TODOS LOS PAISES SUDAMERICANOS
Y RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS SIN LIMITE.

EN LA PAGINA SIGUIENTE PUEDE CONSULTAR EL VALOR
ASEGURABLE Y PRIMAS DEL VEHICULO DE SU INTERES.

SI NO FIGURA INFORMESE EN
DEPENDENCIAS DE TODO EL PAIS.

MARCA Y MODELO	AÑO	CAPITAL ASEGUABLE	PRIMA CONTADO		FRANQUICIA POLIZA 2
			POLIZA 1	POLIZA 2	
CITROEN AZAM	1969	43,000	887,17	2,085,48	430,00
	1970	44,000	698,28	2,124,21	440,00
	1971	46,000	720,48	2,201,88	460,00
	1972	47,000	731,57	2,240,41	470,00
	1975	48,000	709,37	2,182,94	450,00
CITROEN AZAM 3 CV M 28	1971	47,000	731,57	2,240,41	470,00
	1972	48,000	753,77	2,317,88	480,00
	1973	50,000	784,88	2,358,61	500,00
	1974	50,400	789,31	2,372,10	504,00
	1975	56,300	834,80	2,600,62	563,00
	1976	54,000	809,28	2,542,71	540,00
CITROEN ARI 8	1971	55,000	820,38	2,581,45	550,00
	1972	56,000	831,48	2,620,18	560,00
	1975	56,000	831,48	2,620,18	560,00
CHEVROLET CHEVY	1970	80,000	1,097,80	3,674,48	800,00
	1971	85,000	1,153,38	3,888,13	850,00
	1972	90,000	1,208,80	4,081,79	900,00
	1973	95,000	1,284,38	4,255,48	950,00
	1974	107,000	1,397,56	4,720,25	1,070,00
	1975	119,800	1,539,87	5,218,02	1,198,00
CHEVROLET SUPER 80	1969	86,000	942,48	3,132,21	660,00
CHEVROLET OPEL K 180	1974	95,400	1,288,83	4,208,58	954,00
	1975	99,000	1,308,79	4,348,04	990,00
CHEVROLET PICK - UP 3 VEL.	1970	80,000	1,467,28	3,605,54	800,00
	1971	76,000	1,582,91	3,823,98	780,00
	1972	85,000	1,754,45	4,333,34	850,00
	1973	92,000	1,880,10	4,851,78	920,00
	1974	98,000	1,951,90	4,833,70	980,00
DODGE 1500	1971	83,000	909,18	2,853,68	830,00
	1972	85,000	931,38	3,031,12	850,00
DODGE 1500 S P L	1972	70,000	986,88	3,224,79	700,00
	1973	77,000	987,88	3,283,52	710,00
	1974	77,100	990,08	3,287,39	711,00
	1975	85,200	1,155,60	3,813,53	852,00
	1976	97,800	1,286,59	4,270,57	978,00
DODGE 1500 C/BUT CAJA AUTOMATICA	1975	102,000	1,342,09	4,484,23	1,020,00
FIAT 1600	1969	67,000	953,58	3,108,59	670,00
	1970	70,000	986,88	3,224,79	700,00
FIAT 1600 2a. Serie	1970	70,000	986,88	3,224,79	700,00
	1971	72,000	1,009,08	3,302,25	720,00
	1972	75,000	1,042,38	3,418,45	750,00
	1975	81,000	1,108,98	3,650,85	810,00
FIAT 125 I.A.	1973	82,000	1,120,00	3,688,58	820,00
	1974	82,600	1,128,74	3,712,82	826,00
	1975	92,200	1,233,30	4,084,86	922,00
	1971	83,000	909,18	2,853,68	830,00
	1972	84,000	920,28	2,892,30	840,00
FIAT 128 BERLINA	1973	85,000	931,38	3,031,12	850,00
	1974	85,100	932,48	3,034,89	851,00
	1975	72,400	1,013,52	3,317,74	724,00
	1969	43,000	887,17	2,085,48	430,00
	1970	45,000	709,37	2,182,94	450,00
FIAT 800 E	1971	46,000	720,48	2,201,88	460,00
	1972	47,000	731,57	2,240,41	470,00
	1973	48,000	742,68	2,279,14	480,00
	1974	48,800	746,33	2,302,38	488,00
	1975	57,300	845,90	2,639,35	573,00
FIAT 800 R	1970	45,000	709,37	2,182,94	450,00
	1971	46,000	720,48	2,201,88	460,00
	1972	47,000	731,57	2,240,41	470,00
	1973	48,000	742,68	2,279,14	480,00
	1974	48,800	746,33	2,302,38	488,00
FIAT 1500 C	1975	57,300	845,90	2,639,35	573,00
	1969	85,000	931,38	3,031,12	850,00
	1970	85,000	931,38	3,031,12	850,00
	1971	88,000	964,88	3,147,32	880,00
	1972	73,000	1,020,18	3,340,89	730,00
FIAT 1500 C FAMILIAR	1970	88,000	964,88	3,147,32	880,00
	1971	70,000	986,88	3,224,79	700,00
	1972	73,000	1,020,18	3,340,89	730,00
	1973	74,000	1,031,29	3,379,72	740,00
	1974	75,000	1,042,38	3,418,45	750,00
FORD FALCON DE LUJO	1975	86,400	1,169,92	3,860,00	864,00
	1970	92,000	1,231,09	4,139,26	920,00
	1971	98,000	1,297,89	4,371,85	980,00
	1972	99,000	1,308,79	4,410,39	990,00
	1973	100,000	1,319,89	4,449,12	1,000,00
FORD FALCON FUTURA 116 HP	1974	100,800	1,328,77	4,480,10	1,008,00
	1975	114,600	1,481,95	5,014,61	1,146,00
	1970	98,000	1,297,89	4,371,85	980,00
	1971	104,000	1,384,29	4,604,05	1,040,00
	1972	105,000	1,375,30	4,642,78	1,050,00
FORD FALCON STANDARD 101 HP	1973	106,000	1,386,49	4,681,51	1,060,00
	1974	107,800	1,407,58	4,755,10	1,078,00
	1975	122,600	1,570,75	5,324,47	1,226,00
	1969	80,000	1,067,80	3,674,48	800,00
	1970	85,000	1,153,38	3,888,13	850,00
FORD FALCON STANDARD 116 HP	1971	89,000	1,197,78	4,023,06	890,00
	1972	90,000	1,208,80	4,061,79	900,00
	1973	91,000	1,219,88	4,100,52	910,00
	1974	91,800	1,228,87	4,131,51	918,00
	1975	104,400	1,388,72	4,619,54	1,044,00
FORD TAUNUS L	1974	94,000	1,253,29	4,154,37	940,00
	1975	107,600	1,404,25	4,681,13	1,076,00
FORD TAUNUS G X L	1974	104,200	1,386,50	4,549,45	1,042,00
	1975	119,100	1,531,90	5,129,56	1,191,00
FORD TAUNUS G T	1975	150,500	1,880,44	6,342,77	1,505,00
FORD F 100	1969	67,000	1,431,37	3,514,57	670,00
	1970	72,000	1,521,11	3,742,91	720,00
	1971	78,000	1,628,81	4,014,93	780,00
	1972	83,000	1,718,55	4,242,37	830,00
	1973	90,000	1,844,20	4,580,78	900,00
	1974	94,500	1,924,87	4,785,48	945,00
	1975	94,500	1,924,87	4,785,48	945,00
PEUGEOT 404	1970	67,000	953,58	3,108,59	670,00
	1971	70,000	986,88	3,224,79	700,00
	1972	72,000	1,009,08	3,302,25	720,00
	1973	73,000	1,020,18	3,340,89	730,00
	1974	73,300	1,023,51	3,352,80	733,00
	1975	84,800	1,151,16	3,788,83	848,00
	1976	84,800	1,151,16	3,788,83	848,00
PEUGEOT 404 GRAND PRIX	1971	78,000	1,053,48	3,457,18	780,00
	1972	72,000	1,064,58	3,465,82	770,00
	1973	78,000	1,075,80	3,534,85	780,00
	1974	78,900	1,079,00	3,548,27	789,00
	1975	95,800	1,215,54	4,022,88	958,00
PEUGEOT 504 DE LUXE	1970	80,000	1,097,80	3,612,11	800,00
	1971	83,000	1,131,18	3,728,31	830,00
	1972	84,000	1,142,29	3,767,05	840,00
	1973	85,000	1,153,38	3,805,78	850,00
	1974	85,100	1,154,40	3,809,85	851,00
PEUGEOT 504 X E	1975	98,800	1,304,34	4,332,54	988,00
	1973	92,000	1,231,09	4,078,91	920,00
	1974	92,500	1,236,83	4,086,27	925,00
	1975	107,100	1,398,89	4,881,77	1,071,00
	RENAULT R 4	1969	38,000	609,48	1,845,53
1970		39,000	642,77	1,981,72	390,00
RENAULT 4 L	1969	35,000	598,37	1,808,79	350,00
	1970	36,000	631,68	1,922,99	360,00
	1971	42,000	678,08	2,077,92	420,00
RENAULT 4 S	1970	40,000	653,88	2,000,46	400,00
	1971	45,000	709,37	2,164,12	450,00
	1972	50,000	784,88	2,387,78	500,00
	1973	54,000	808,28	2,542,71	540,00
	1974	54,700	817,04	2,569,83	547,00
	1975	63,200	911,40	2,889,06	632,00
RENAULT R 6	1970	58,000	853,88	2,897,84	580,00
	1971	62,000	898,08	2,852,58	620,00
	1972	64,000	920,28	2,930,04	640,00
	1973	65,000	931,38	2,968,77	650,00
	1974	65,500	936,93	2,988,14	655,00
	1975	75,400	1,046,82	3,371,59	754,00
RENAULT R 12	1971	72,000	1,009,08	3,302,25	720,00
	1972	73,000	1,020,18	3,340,89	730,00
	1973	74,000	1,031,29	3,379,72	740,00
	1974	75,000	1,042,38	3,418,45	750,00
	1975	86,400	1,169,92	3,860,00	864,00
TORIKO T S 7 BANCADAS	1973	140,000	1,763,90	5,898,43	1,400,00
	1974	144,000	1,808,30	6,153,36	1,440,00
	1975	167,100	2,064,87	7,048,08	1,671,00

MARCA Y MODELO	AÑO	CAPITAL ASEGUABLE	PRIMA CONTADO		FRANQUICIA POLIZA 2
			POLIZA 1	POLIZA 2	
FORD FALCON	1970	98,000	1,297,89	4,371,85	980,00
FORD FALCON	1971	104,000	1,384,29	4,604,05	1,040,00
FORD FALCON	1972	105,000	1,375,30	4,642,78	1,050,00
FORD FALCON	1973	106,000	1,386,49	4,681,51	1,060,00
FORD FALCON	1974	107,800	1,407,58	4,755,10	1,078,00
FORD FALCON	1975	122,600	1,570,75	5,324,47	1,226,00
FORD FALCON	1969	80,000	1,067,80	3,674,48	800,00
FORD FALCON	1970	85,000	1,153,38	3,888,13	850,00
FORD FALCON	1971	89,000	1,197,78	4,023,06	890,00
FORD FALCON	1972	90,000	1,208,80	4,061,79	900,00
FORD FALCON	1973	91,000	1,219,88	4,100,52	910,00
FORD FALCON	1974	91,800	1,228,87	4,131,51	918,00
FORD FALCON	1975	104,400	1,388,72	4,619,54	1,044,00
FORD TAUNUS L	1974	94,000	1,253,29	4,154,37	940,00
FORD TAUNUS L	1975	107,600	1,404,25	4,681,13	1,076,00
FORD TAUNUS G X L	1974	104,200	1,386,50	4,549,45	1,042,00
FORD TAUNUS G X L	1975	119,100	1,531,90	5,129,56	1,191,00
FORD TAUNUS G T	1975	150,500	1,880,44	6,342,77	1,505,00
FORD F 100	1969	67,000	1,431,37	3,514,57	670,00
FORD F 100	1970	72,000	1,521,11	3,742,91	720,00
FORD F 100	1971	78,000	1,628,81	4,014,93	780,00
FORD F 100	1972	83,000	1,718,55	4,242,37	830,00
FORD F 100	1973	90,000	1,844,20	4,580,78	900,00
FORD F 100	1974	94,500	1,924,87	4,785,48	945,00
PEUGEOT 404	1970	67,000	953,58	3,108,59	670,00
PEUGEOT 404	1971	70,000	986,88	3,224,79	700,00
PEUGEOT 404	1972	72,000	1,009,08	3,302,25	720,00
PEUGEOT 404	1973	73,000	1,020,18	3,340,89	730,00
PEUGEOT 404	1974	73,300	1,023,51	3,352,80	733,00
PEUGEOT 404	1975	84,800	1,151,16	3,788,83	848,00
PEUGEOT 404					

3 IMPORTANTES DEPENDENCIAS ENTRARON EN FUNCIONAMIENTO EN MISIONES Y CORRIENTES

Con motivo de la realización del 49° Gran Premio de Turismo de Carretera 1974, Reconstrucción Nacional, que organiza el Automóvil Club Argentino, desde los albores del automovilismo deportivo, una delegación de la Entidad realizó una gira por el Litoral, durante el cual, además de seguir de cerca el desarrollo de esta importante competencia automovilística, fomentadora del turismo, se concretó la inauguración de nuevas dependencias del A.C.A. y se inspeccionaron varias otras que se encuentran en ejecución. Asimismo, se realizaron reuniones con las Comisiones Directivas de las distintas filiales visitadas, tratándose en esas oportunidades, los temas que interesan al desarrollo de los servicios de la Institución en los más apartados rincones del país, en beneficio de la creciente masa societaria.

ORGANIZACION DE UN GRAN PREMIO

Momentos antes de iniciarse el Gran Premio, el presidente de la Institución pronunció un discurso en el que entre otros conceptos manifestó: "Un gran Premio de automovilismo en ruta implica un trabajo que comienza mucho antes de que las máquinas estén listas en la línea de largada y termina mucho después que la bandera a cuadros saluda al vencedor.

"Tomemos por ejemplo, nuestra pujante industria automotriz. Es en el marco de estas justas donde se mide el nivel desarrollado por la mecánica argentina.

"Todos estos logros —expresó más adelante— que conlleva un Gran Premio, nos muestran al Automóvil Club Argentina como institución al servicio del país, pero el Club no trabaja solo, y con igual vocación en otras realizaciones actúa mancomunadamente con diversos organismos.

"Tal es el caso de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Inicialmente el Club vendía, entre otros, sus productos, cuya entrada en el mercado consumidor se vio dificultada por la competencia de marcas extranjeras."

Posteriormente, se siguió viaje hacia Paso de los Libres, provincia de Corrientes, donde se tomó contacto con los integrantes de la Comisión local de la Filial del Club y por la tarde continuó la marcha hacia la ciudad de Posadas, provincia de Misiones.

Los planes del A.C.A. para las provincias del Litoral



Con la presencia del ministro de Obras Públicas de Corrientes, señor Rubén Palmeiro; el senador provincial, señor José Llanes; el asesor de Turismo de la provincia, señor Alberto Forastier; el jefe de la compañía Yapeyú, teniente 1° Carlos Feijó; el intendente municipal de Guaviraví, señor Pedro Bravo; integrantes de la Filial de Paso de los Libres que preside el señor Gerardo Balbastro; el delegado del Club en Yapeyú, señor Juan Barbagallo, otras autoridades locales y la comitiva del A.C.A. presidida por su titular, se procede a inaugurar la hostería de la localidad de Yapeyú.



Hostería de Yapeyú recientemente inaugurada.

INAUGURACION EN OBERA

La próxima etapa de la comitiva fue la ciudad de Oberá, en la misma provincia. Allí luego de visitar la estación de servicio y la respectiva Filial de la Entidad, se efectuó una breve y sencilla ceremonia en el curso de la cual se procedió a la inauguración de las obras construidas en la dependencia, consistentes en un nuevo taller mecánico, gomería y servicios de engrase y lavado.

Con motivo del mencionado acto, el doctor Carman formuló una declaración a la prensa, en la que expresó lo siguiente:

"Oberá y Misiones, se me-

recen el esfuerzo de nuestra Institución que con el apoyo inestimable de Yacimientos Petrolíferos Fiscales a través de su convenio que finalizará con el siglo, y paulatinamente serán otras dependencias en esta prodigiosa provincia litoraleña, las que irán creciendo para el bien de los turistas y automovilistas en general."

EN ELDORADO

Por la tarde, los viajeros se trasladaron a la ciudad de Eldorado, en el Alto Paraná, donde se mantuvo una extensa reunión con los integrantes de la Comisión Directiva de la Filial, para visitar al día siguiente, la localidad de Bernar-

do de Irigoyen, en el extremo oriental de Misiones. En esa progresista población fronteriza con el Brasil se procedió a la inauguración de las bocas de expendio de combustible, primera etapa de la construcción de un estación de servicio del ACA, en terrenos que fueron donados por las autoridades provinciales, según convenio suscripto oportunamente.

EN FORMOSA

La siguiente etapa de la comitiva del Automóvil Club Argentino fue la ciudad de Formosa, donde se entrevistó con el Interventor Nacional, doctor Juan Carlos Beni y miembros de su gabinete. Como consecuencia de dicha reunión quedó convenido que la Municipalidad de la capital provincial, procederá a desocupar el terreno donado al Automóvil Club Argentino, donde, de acuerdo con el convenio celebrado, será construida una estación de servicio.

EN CHACO Y CORRIENTES

Durante la jornada siguiente, la delegación del Club visitó la ciudad de Resistencia donde se celebró una reunión con los miembros de la Comisión Directiva de la Filial local, y luego prosiguió viaje hacia la ciudad de Corrientes.

Después de la llegada de la tercera etapa del Gran Premio se prosiguió al viaje hacia la ciudad de Reconquista, en la provincia de Santa Fe, para seguir luego de inmediato hacia Paso de los Libres, en la provincia de Corrientes. Desde esa ciudad se trasladó a la histórica localidad de Yapeyú. Allí tuvo lugar el acto de inauguración de la hostería construida por la Municipalidad local y entregada al A.C.A. para su explotación.

Asistió a la ceremonia, especialmente invitado, el presidente del Instituto Sanmartiniano de Buenos Aires, general de Brigada (RE) Carlos Alberto Salas.

Luego de entonarse al Himno Nacional Argentino, se procedió a descubrir en la sala principal de la nueva Hostería, un cuadro del general San Martín. En la oportunidad hicieron uso de la palabra, el general Salas, el ministro de Obras Públicas de Corrientes y el presidente del Automóvil Club Argentino.

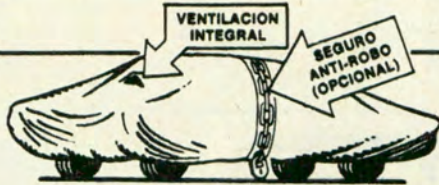
EN PARANA Y SANTA FE

De retorno a Paso de los Libres los integrantes de la comitiva del Club, prosiguieron su ruta hacia Paraná, desde donde siguieron de inmediato hacia Santa Fe. En ambas ciudades se mantuvieron sendas reuniones con los miembros de las Filiales. ■

Guía PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

PUBLICIDAD AQUÍ 812-7029

TAPAUTO[®] *Bruno* PAT. N° 161655

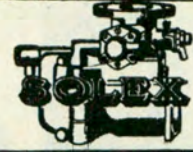


COMO TAPAUTO BRUNO NO HAY NINGUNO

1° En la Argentina, 1° en calidad, 1° en ventas, 1° en precios sin competencias, 1° y único con seguro anti-robo patentado.

Central LONERA
Bmé. Mitre 2771 - Tel. 87-9666 - 8481
ESTAC. GRATUITO CASTELLI 126/150

CARBURADORES



**VENTAS - SERVICE - REPUESTOS
GILOTAUX S.A.**

UNICOS REPRESENTANTES EN EL PAIS
J. SALGUERO 3172/92 T. E. 72-8036/37 y 5588

Av. Libertador
A.C.A. CENTRAL
Vte. López

**SU CENTRO PEUGEOT
EN REPUESTOS**

"EL NEGOCIO
CON MENOS
FALTANTES"

**PALERMO
PEUGEOT**
Capital
Vte. López 2750
83-2680 84-2239
ENVIOS AL INTERIOR
EN EL DIA

**INSTRUMENTAL
JAEGER**

AMPERIMETROS - CUENTAVUELTAS -
MARCADORES DE PRESION, ETC.

VENTAS Y SERVICE

GILOTAUX S.A.

IMPORTADORES

J. SALGUERO 3172/92
T. E. 72-8036/37 y 5588

**ELASTICOS
CARMONA**

Colocación y venta de
elásticos, resortes de
suspensión
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 - 771-7528
772-2721, Buenos Aires

LA ESQUINA
FRIC-ROT
Gabriel

TOTAL GARANTIA
POR UN AÑO

**WARNES
1285
Y
PARRAL**

54-0864
VENTA Y COLOCACION

LA REPUESTERA S.A.

AMORTIGUADORES

REPUESTOS LEGITIMOS

DODGE 1500

ARGENTA
DI TELLA
RILEY

Socios del A.C.A. descuento especial.
Envíos al interior en el día.

**MIGUEL
MONTEAGUDO**

MONROE 2794 - Capital
Tel. 73-2401.

**CON LA
SEGURIDAD
POR
DELANTE**

CON CRISTALES DE
Casa **JOSE
RENDA**

PARA AUTOMOTORES

- COLOCACION EN EL ACTO
- CURVOS O PLANOS
- VENTAS
- CERRAJERIA

ENVIOS AL INTERIOR

**PROTECTOR DE PARABRISAS
CONTRA PIEDRAS Y GOLPES EXTERNOS**

BILLINGHURST 2150
TEL. 821-2118 - BUENOS AIRES

TURISMO SOCIAL

El Gobierno de la Provincia de Buenos Aires trabajó intensamente a través de la Dirección de Turismo Social para satisfacer todo lo relativo a planes de verano. Los

planes "Fin de semana", "Familiar" y "Fin de curso" realizados con estadas en Mar del Plata, Necochea, Tandil, Delta, Chascomús y Santa Clara del Mar, ofrecieron al turista beneficios de distintos niveles económicos. En los de corta duración: Delta y Chascomús, el Estado corrió con el gasto del pasaje. También proporcionaron a los beneficiarios un plan de actividades recreativas. El mayor caudal de beneficiarios se contó entre niños y jóvenes provenientes de distintos partidos bonaerenses. El turista solamente se hizo cargo de los gastos de transporte.

**MAPA DE LA REPUBLICA ARGENTINA Y DE LA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

El Automóvil Club Argentino cumple en informar que los mapas de la República Argentina, red caminera principal, y de la Provincia de Buenos Aires (Zona G), editados por la Institución en el mes de julio de 1974 y distribuidos en nuestra sede central y Filiales, no han sido aprobados, por el Instituto Geográfico Militar, en cuanto hace al decreto N° 8944/46.

**CASILLA PORTABLE
"CANADIENSE"**

FACIL
DE ARMAR

Ideal para vivienda, depósito, cuadrillas, taller, obrador, garage, fin de semana, etc.

Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 1 ventana. Sin piso, 3 x 3 m.

Precios del día • En Fábrica \$ **4.000**

Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3 x 3, \$4.500.- 3 x 4, \$5.600.- 3 x 5, \$6.700.- 3 x 6, \$7.800.- Pieza 3 x 3 cocina 2 x 2 y porch \$10.000.- Hay otros modelos. Envíos al interior

Solicite catálogo • Visite la fábrica

Av. CABILDO 1160 - Bs. Aires - Tel. 70-0803

de
compras
con ud...

Giorcelli Publicidad
37-4088

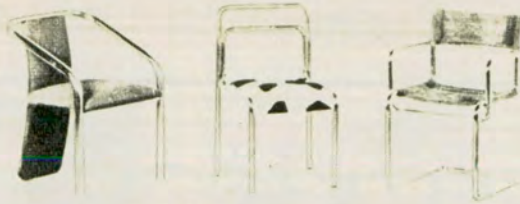


DIRECTAMENTE DE FABRICA

PRENDAS EN CUERO Y CABRA GAMUZADA CON O SIN PIEL INTERIOR (IND. ARG.) MEDIDAS, LIMPIEZAS, TENDIDOS Y REFORMAS. SACO DAMA O CABALLERO, CARNERO GAMUZADO, PIEL INTERIOR. \$2480 CAMPERA CABRA GAMUZADA. \$1550.

CUEROLANDIA

IBARROLA 7070 (2 CUADRAS EST. LINIERS) ENTRE CARHUE Y MONTIEL.



9

EL CONFORT
CON PERSONALIDAD

GOWA'S

MESAS SILLAS SILLONES

Fabrica: LOYOLA 515
(alt. Canning al 700)
Tel. 772-1819

Exp y Ventas:
MALABIA 799 esq. Loyola
(alt. Canning 700)
Tel. 54-4821

DEN-REP



unicas en acero
o
SUPERALUMINIO

Adquiríralas
en todas las
buenas casas del ramo

REPOSERAS, SILLONES Y CAMAS PLEGABLES
IDEALES PARA EL HOGAR, EL CAMPING Y LA PLAYA
Son tan livianas que hasta su niño
puede llevarlas.

DEN-REP S.A.I.C.I.F. - NOGOYA 2727 - 53-9249 - Bs. As.



tapicería
RoCEL

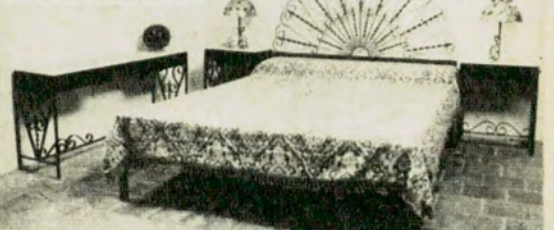
Amoblamientos, juegos de living, sillas, divanes, sillón cama. Modulares, placards a medida. Juego de living desde \$3000
PRECIOS DE FABRICA. RETAPIZAMOS A NUEVO. Solicite técnico sin compromiso. Av. Juan B. Alberdi 4647. Fábrica: Emilio Castro 4738-40 T.E. 67-2308

SCHUSTER

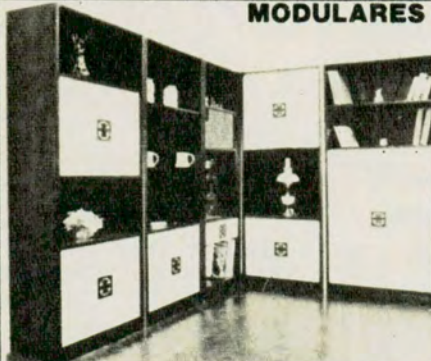
NO TENEMOS
SUCURSALES

Fabrica de camas metalicas en acero, color a elección, 15 modelos en camas gemelas, superpuestas. Precio Oferta: desde \$650.— el juego con escalera, baranda y la auténtica cama marinera. Sargento Cabral 2050/52 760-7393 Munro (a 5 cdras. Panamericana y Malaver)

Sábados hasta las 13 hs.



MODULARES CAMA EN MODULOS



Haga mil diferentes combinaciones de acuerdo a su problema de espacio o presupuesto. Realizados en madera lustrada, en D.K.P., ocre, rojo, etc. Y en distintos estilos fina terminación. Guardan la cama tendida. Fácilmente accionables sin esfuerzos ni mecanismos complicados. Amplie su espacio y gane comodidad y estética con los super funcionales módulos, diseñados pensando en su solución. Disponemos también de LIVING, DORMITORIOS, MODULARES, MESAS, COMEDORES, ETC. Visite nuestra exposición en Domingo Faustino Sarmiento 2637 Olivos (A 2 cuadradas de Maipú y Ugarte)

FADALTI HNOS.



FABRICANTES DE MESAS, SILLAS Y MUEBLES PARA COCINA



LONIAL

Lambaré 865 - Cap.
(alt. Corrientes 4600)
Tel.: 89-0558

SOLICITE CORREDDOR
Ventas por mayor y menor

CARPAS: 4 personas, reforzadas con Dobletecho naranja; en tela avión; piso hermético con zócalo sellador de humedad; parantes de durualuminio; 2 ventanas mosquiteros; con garantía real
OFERTA
\$ 1.599



MUNDOCAMPING
presenta el nuevo
Bungalow para 4
personas.
OFERTA
\$ 5.490

ARTICULOS DE PESCA
ENVIAMOS AL INTERIOR


TODOCAMPING Distribuidor de Mundocamping: Cramer 2980 Cap.



TOLDOS DE ALUMINIO
MAMPARAS - CERRAMIENTOS - VENTILUCES.
AMPLIA FINANCIACION SOLICITE TECNICO A 86-1847
• 566-2943. • 750-4310

INDALUM S.A.

Joaquín V. González 1831.

The Goodyear logo, featuring the word "GOODYEAR" in a stylized font inside a blue diamond shape.A photograph of two soccer players in action on a field. One player in a white jersey is kicking a ball, while another in a red jersey is nearby. The background is blurred, showing a crowd of spectators.

¡seguridad en acción!



G800 RADIAL

Todas las corridas y gambetas necesarias para llegar al gol, requieren calidad y seguridad.

Como la que brinda G800, la Radial de Goodyear. Una cubierta que, en caminos buenos y malos, con fuertes piques y bruscas frenadas, le brinda siempre **SEGURIDAD EN ACCION.**

GOODYEAR

a.c.a. están!

N°1

OFERTAS Y NOVEDADES DE
GRAN ACTUALIDAD
DE BS. AS. PARA TODO EL PAIS

tel. 783-4912 y 531

NAYA Publicidad



Lederland®
ARTESANIA EN PRENDAS
DE CUERO GAMUZADO

Para lucir prendas de año vuelo en cuero gamuzado. Lederland ofrece DIRECTAMENTE DE FABRICA sus creaciones para la próxima temporada También medidas, reformas y limpiezas. AMENABAR 1970 (alt. Cabildo 1900), Cap. Estacionamiento: Amenábar 1934.

TECNALUM Com. e Ind.
CERRAMIENTOS Y TOLDOS DE ALUMINIO - REVESTIMIENTOS DE MADERA, CORLOK, ETC. PISOS CERÁMICOS - CIELORRASOS TERMICOS DE MADERA, YESO, ETC. DECORACIONES Y REFACCIONES EN GENERAL - DIVISIONES DE OFICINAS. Visite nuestra Exposición en: Segunda Rivadavia 14589, Ramos Mejía. Llamar a 923-5144/658-7335
Atención: tel. 658-8236 las 24 hs. inclusive sábados y domingos



Por donde las mire
calidad inobjetable
sobriedad de diseño

Cittaforma®

"Arte y técnica al servicio del mueble moderno"

Fabricantes y distribuidores de los productos "DISEÑO KROMAK"®
Modelo industrial regist. (Ley 17011 y 16478)
Av. MAIPU 1036/40
Vicente López - Pcia. de Bs. As.
VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR
Envíos al interior C/R
Ventas e informes 797-9424



Grupo Lider

la felicidad es color
y diseño - felicidad de vivir
"TU LUGAR" con la eterna
maravilla de la "LACA ALTO IMPACTO"®
aplicada en vibrantes formas para
"RESPIRAR" la vida plena de comodidad

Fábrica y ventas
EMILIO LAMARCA 763 - Capital (alt. Gaona 3900)



escursal Belgrano - AMENABAR 1700 (esq. José Hernández)
MUEBLES SOBRE MEDIDA - no cerramos al mediodía