

CORREO ARGENTINO Suc. 81 (B)	FRANQUEO PAGADO Concesión N° 4938	CODIGO POSTAL 1481
	TARIFA REDUCIDA Concesión N° 209	

autoclub

Ejemplar exclusivo para
Socios del ACA -
Prohibida su venta

Año XX - N° 106
Marzo 1980 - \$ 2.400



**BUENOS AIRES: IV CENTENARIO
DE SU FUNDACION
POR JUNIUS RAY**

reduzca gastos por desgastes

BATERIA 4041
\$ 109.000.- c/u
al 11-2-80



CUBIERTA
640-13
\$ 92.800.- c/u
al 11-2-80

El mejor automóvil ocasiona, no obstante, inevitables gastos por el desgaste natural de elementos tales como las cubiertas y la batería. Pero si usted es socio del Automóvil Club Argentino podrá ver sensiblemente reducidos esos gastos adquiriendo baterías y cubiertas ACA que la Institución ofrece a sus asociados a valores convenientes.

Con otra ventaja exclusiva: la garantía que protege a tales elementos puede hacerse valer en todo el país, presentándola en cualquier dependencia del ACA, que le facilitará el canje.

Su Club crece en posibilidades y servicios.
Use "a pleno" su carné y recuperará el valor de sus cuotas.



ACA

PROVEEDOR A DEPORTIVA®

!!! Siempre de temporada !!!



CASA MATRIZ:
LIMA 363/71/77

CASA CENTRAL:
CALLAO 666

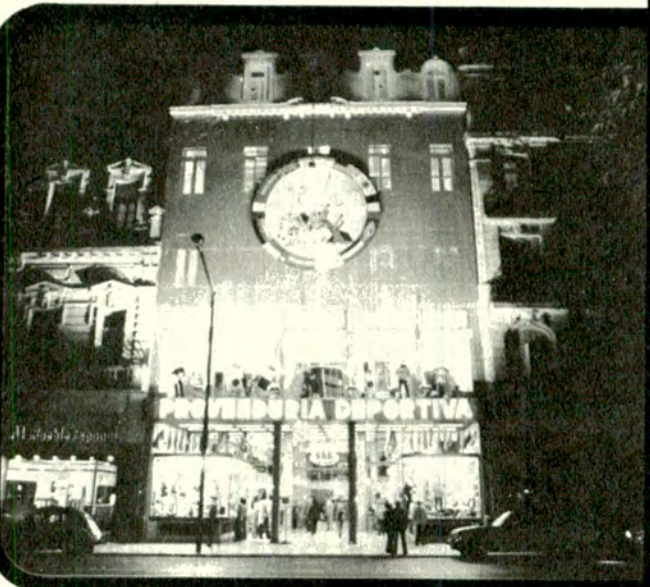


Estacionamiento gratis

- | | |
|-----------------|------------------------|
| BELGRANO | ● Cabildo 2475 |
| LANUS ESTE | ● Rivadavia 18256 |
| MORON | ● O'Higgins 1960/64 |
| QUILMES | ● Alem 27 |
| LOMAS DE ZAMORA | ● Boedo 102 |
| ROSARIO | ● San Martin 925 |
| LA PLATA | ● Calle 47 entre 7 y 8 |



**Ahora abre sus puertas en
Av. CALLAO 666
al primer
Paseo de Compras
del Deporte,
la recreación y la vida
al aire libre
con 4000 mts². 9 plantas
Biblioteca Pública
y Auditorio**



**...y también
la primera red de
autocampings del País**

- | | |
|-------------------|----------------------|
| ***CHASCOMUS | Laguna |
| ***SANTA TERESITA | Mar |
| ***BARILOCHE | Montaña |
| **EL BOLSON | Río Azul |
| ***USHUAIA | Lago Roca Parq. Nac. |
| **LA RIOJA | Quebrada |
| ***RIO HONDO | Termas |
| ***IGUAZU | Cataratas Parq. Nac. |
| ****ENTRE RIOS | El Palmar Parq. Nac. |



**ESTANCIA
EL CARMEN**

Autocampings - Cabañas
Bungalows
Informes y reservas

Casa Central: Callao 666 - ☎ 44-8119 / 42-6640 / 41-5369



SUMARIO



● NOS ESCRIBEN	6
● A NUESTROS LECTORES. Vocación de servicio, por el Dr. César C. Carman	9
● Cuatricentenario. Así nació Buenos Aires	10
● AUTOCLUB INFORMA	20
● Itinerarios del Noroeste. La cruz en los valles, por Federico B. Kirbus	22
◀ Los Gigantes. En el corazón de la Sierra Grande, por Roberto Janz	26
● AQUI NOSOTRAS, por Trixi	30
◀ Gran Premio de la República Argentina de F 1. Una fiesta inolvidable	34
● LETRA NUEVA	41
● Memoria y Balance General. Ejercicio N° 75 Julio 1978-Junio 1979	42
● NOTICIERO ACA	48



NUESTRA PORTADA

Buenos Aires, esta fascinante metrópoli que nos cobija, cumple cuatro siglos. A ella le dedicamos la portada del presente número y una amplia nota en la que se refieren sus balbuceantes comienzos.

Dibujo: DI GENARO

autoclub

MARZO '80

N° 106

DIRECTOR

Dr. CESAR C. CARMAN
Presidente del ACA

COMISION ASESORA

Dr. BALTASAR MARTINEZ BRIONES
Vicepresidente 1° de la C.D. del ACA
LINO PALACIO
FRANCISCO A. RIZZUTO
JUAN E. EZCURRA
JUAN C. PEÑA

Dr. SANTIAGO PITA ROMERO
RAUL M. LISSARRAGUE
OSVALDO RODRIGUEZ HUNTER

COMISION FINANCIERA

Capitán de navío (R.E.)
JORGE A. LEDESMA
Vicepresidente 2° de la C.D. del ACA

Dr. JUAN M. SANDBERG HAEDO
Tesorero de la C.D. del ACA

ENRIQUE P. ROSSI
Presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas del ACA

CARLOS J. CODAZZI
Dr. LUIS ESPARBE

JEFE DE REDACCION
EDUARDO PALACIOS VIDELA

SECRETARIO DE REDACCION
MANUEL DIAZ GUERRA

COLABORADORES ESPECIALES
RICARDO ARCUCCI
ADOLFO GARCIA SAEZ

DIAGRAMACION Y ARTE
NICOLAS SANTIAGO STANCICH

ARCHIVO
ERNESTO A. BIGGERI

ADMINISTRADOR
CARLOS GARCIA VAZQUEZ

PRODUCCION PUBLICITARIA

DANIEL A. ALVAREZ,
MANUEL MALVAR
JOSE PELUSO

EN ESTE NUMERO, FOTOS DE:

Antonio Moreno, Ricardo Alonso,
Norberto Ranalli, Federico B. Kirbus,
Roberto Janz,
Archivo General de la Nación
y Agencia Fotográfica Integral

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES, EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. — REDACCION, ADMINISTRACION Y PUBLICIDAD: Av. DEL LIBERTADOR 1850, PISO 5° (1461), Capital Federal, TEL. 824-1837, REGISTRO DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL 12.769. PUBLICACION AD-

HERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES, A LA ASOCIACION DE LA PRENSA TECNICA ARGENTINA Y AL CENTRO DE INFORMACIONES DE PUBLICIDAD.— La Dirección de AUTOCLUB no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no fueren 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.

Tirada de esta edición:

628.000 ejemplares.

Precio del ejemplar en la República Argentina: \$ 2.500.-

La responsabilidad de ser los primeros.

Primera fábrica de neumáticos argentinos,
en enero de 1931.

Primera, desde entonces, en volumen
y en calidad de producción.

Primera en alcanzar en la Argentina,
en diciembre de 1979,
los **35.000.000** de cubiertas fabricadas.

Primera en alta tecnología internacional,
con más victorias en Fórmula 1
que cualquier otra marca de neumáticos del mundo.

Y primera, otra vez,
en la primera competencia puntuable del año
de Fórmula 1 Internacional
-Gran Premio de la República Argentina-
con Alan Jones, Nelson Piquet y Keijo Rosberg.



GOODYEAR
La elegida de los campeones

NOS ESCRIBEN

● MAS ALLA DEL DEBER

Señor Director:

La presente tiene por objeto hacerle conocer un hecho que realmente merece ser destacado, como expresión de la eficacia y sentimiento humanitario en la prestación de un servicio que, en circunstancias lamentables, debí utilizar como socio de la *Institución*.

A fines del mes de Julio, un familiar cercano resultó con lesiones graves a raíz de un accidente de automóvil ocurrido en el tramo de la ruta que une Azul con Olavarría, quien, luego de recibidos los primeros auxilios en el hospital municipal de aquella ciudad, debía ser trasladado para su internación en un sanatorio de la Capital Federal.

Como primera y única reacción recurrí entonces a la Filial local del ACA, cuyo auxiliar a cargo, con esmerada solicitud, se comunicó con el vicepresidente de la misma, señor *Edgardo E. Loustau*. En pocos minutos el Sr. Loustau estuvo presente y todo quedó de tal modo ordenado para que en instantes pudiera conversar telefónicamente con el señor gerente general en demanda de la ambulancia. Esta llegó al hospital de Azul exactamente a la hora prometida por el arquitecto *Sequeira*.

Quien haya pasado por el duro trance a que aludo, puede valorar en toda su amplitud esa vocación de servicio puesta de manifiesto por todos los que de una u otra manera debieron intervenir. La palabra amable y de consuelo, la solidaridad frente al dolor y la acción diligente y positiva, son gestos que no pueden olvidarse y dejan una deuda de gratitud.

No sería justo de mi parte, si no recordase al conductor de la ambulancia, señor *Mario Espósito*, quien
6 autoclub

durante las horas que duró el viaje, además de la ejemplar conducción, no omitió detalle que pudiera contribuir a atenuar la situación de la paciente y la mía como acompañante.

A todos ellos les quedo profundamente agradecido, por la ayuda recibida y porque sirven de ejemplo para afirmar el valor de las buenas acciones y el alto grado de responsabilidad en el cumplimiento del deber.

Luis R. Cánepa
Cerrito 146 (Capital Federal)

● DESDE POLONIA

Señor Director:

Llegué desde Polonia para visitar a mi hermana, señora *Danutta Kugler de Bernaciak*, con domicilio en *Neuquén*. Durante mi estadía en la República Argentina, junto con mi cuñado, *Casimiro Bernaciak*, recorrimos alrededor de 6.000 kilómetros por toda clase de caminos. Para pernoctar siempre tratamos de alojarnos en los hoteles y moteles del ACA. En todos ellos encontramos un servicio excelente, tanto gastronómico como hotelero. En los restaurantes hallamos una variada selección de comidas como de bebidas, una limpieza ejemplar y una admirable rapidez en la atención.

Tengo que subrayar especialmente la estratégica ubicación de los albergues del ACA, situados a veces en lugares inhóspitos pero bellísimos.

Comparando la organización del ACA con sus semejantes en muchos países europeos, debo reconocer la superioridad de esta institución argentina, que puede servir como modelo para muchas de su género.

Permítame ofrecerle mis más calurosas congratulaciones, dirigidas a todos los colaboradores del ACA, y

desearles un muy venturoso futuro.

Andrzej Kugler
Katowice. ul. Wilenska 25
Polonia

● PRIORIDAD DE PASO

Señor Director:

Me es grato dirigirme a usted con relación a una carta publicada en el N° 105 de *AUTOCLUB*, en la sección "Nos escriben". En ella, el lector Sr. *Jorge A. Coqueugniot* se refiere a un fallo judicial que impuso una condena penal al conductor de un colectivo, en términos que considero erróneos; y, por lo tanto, creo oportuno hacer algunas aclaraciones que considero útiles porque pueden contribuir a difundir las normas que rigen la circulación de vehículos.

En ese fallo se dice que en el accidente de tránsito —de eso se trata—, aunque el colectivo avanzaba por la derecha con relación al automóvil, carecía del derecho a pasar primero "porque el coche ya se encontraba transponiendo la bocacalle al producirse la colisión". El señor juez llega a esa conclusión por cuanto el colectivo embistió al auto en la mitad lateral, hecho que evidencia cuál fue la mecánica del accidente. El lector ve en ello "un gran error de concepto" y considera que de esa manera se alienta a quienes no respetan las normas de tránsito, porque, según su opinión, la prioridad de paso debe aplicarse siempre, y además, porque no se puede resolver la cuestión basándose en "el resultado final del choque" ya que la posición de los vehículos y los daños que pudieron experimentar, no indican necesariamente cómo se produjo la colisión.

Dos son las cuestiones tratadas en forma equivocada; a saber:

a) la obligación de ceder el paso al vehículo que se presenta por una vía pública situada a la derecha del que conduce, opera cuando ambos vehículos llegan simultáneamente a la bocacalle. Por lo tanto, *no es de aplicación cuando se llega a una esquina y no se presenta al mismo tiempo otro vehículo por el lado derecho*. Este es el criterio que, no solamente en el fallo comentado, se aplica reiteradamente a la jurisprudencia de todos los tribunales. Y es correcto que así sea, ya que, en caso contrario, la norma sería de imposible cumplimiento, *porque obligaría a detenerse completamente cada vez que se llega a una esquina donde el tránsito viene por la derecha con relación al coche que uno conduce*. Además, la jurisprudencia tiene decidido que *todo conductor está obligado a conducir de modo que mantenga en todo momento el dominio de su vehículo y esté en condiciones de realizar las maniobras adecuadas a la situación que se le presente, incluso las derivadas de culpa ajena*. También en este caso la conclusión es inobjetable. Parecería absurdo sostener, por ejemplo, *que si se avanza con luz verde a favor, se pudiera embestir impunemente a un peatón que cruza distraídamente y en forma antirreglamentaria la calzada, nada más que porque el vehículo tiene prioridad de paso en esa emergencia*.

b) en la generalidad de los accidentes de tránsito no pueden ofrecerse como prueba testigos presenciales del hecho. Muchas veces, porque no los hay y otras tantas porque las personas que pueden serlo, se niegan a ello. Omito el caso de los "testigos" ofrecidos que en realidad no lo fueron. Frente a este problema, los señores jueces no tienen otro camino que recurrir a otros elementos de prueba para deci-

EN VERDAD, SU COCHE NECESITA...



- CUSTODIA** Guardar con cuidado y vigilancia
- CELADA** Engaño o fraude dispuesto con disimulo
- RESGUARDO** Guardia y seguridad de alguna cosa. Defensa o reparo.
- BROQUEL** Protección, defensa y amparo.



SEARCH 110 ANTIRROBO • ANTIASALTO

Y no UNA ALARMA que haga ruido, toque bocina, encienda luces, etc.

El sistema de protección más completo y moderno que pueda instalarse en su automóvil.

El dispositivo antirrobo y antiasalto SEARCH 110 es un sistema de seguridad totalmente novedoso y distinto a todas las formas anteriores de protección. Mediante una pequeña unidad de computación evita el robo de su coche.

No es una alarma, por cuanto no hace ruido, no toca bocinas, no enciende luces: esas señales sirven en realidad para informar al ladrón del tipo de alarma que lleva el vehículo.

Las alarmas requieren una puesta en funcionamiento para que actúen en el momento de peligro. Siempre es

necesario apretar un botón, hacer girar una llave, introducir la en algún lugar exterior del coche, o realizar algún movimiento especial y sospechoso cada vez que se abandona o se aborda el vehículo.

En cambio el sistema SEARCH 110, no requiere ninguna de estas operaciones por cuanto se encuentra permanentemente colocado y listo para actuar en el momento preciso.

Es el sistema antirrobo silencioso que mediante una pequeña unidad de computación evita el robo de su coche. Es lo más avanzado en sistemas electrónicos y brinda la más absoluta seguridad.

SE CONECTA AUTOMATICAMENTE SOLAMENTE SU PROPIETARIO PODRA INTERRUMPIR SU FUNCIONAMIENTO.

¿LE CONVIENE QUE LE ROBEN SU COCHE?

Las pólizas de seguro protegen por los valores asegurados: en cambio no resarcan las pérdidas producidas por la devaluación monetaria que ocurra durante la tramitación, ni por los gastos que insume la misma, ni por el lucro cesante.

...pero pensándolo bien, USTED TAMBIEN LO NECESITA

El sistema SEARCH 110 está programado para protegerlo a Ud. y a su coche contra asaltos.

Elimina la posibilidad de represalias y evita el despojo del vehículo.

Ninguna alarma ofrece una protección tan efectiva y sin riesgos en caso de un asalto. Ante una amenaza de muerte nadie se anima a apretar un botón o realizar cualquier movimiento que pudiera resultar sospechoso a los asaltantes. No obstante, el momento económico actual, las pocas posibilidades de recuperación o el reemplazo de la unidad perdida, llevan a algunas personas inexpertas a adoptar actitudes heroicas de las que generalmente salen muy mal parados.

El sistema SEARCH 110 no requiere ningún movimiento especial, se encuentra permanentemente activado y le ofrece la protección en caso de asalto sin arriesgar su vida ni su unidad.

La activación del sistema SEARCH 110 logra que el automóvil sea leal únicamente a su

dueño. Si su conductor desciende, el coche se detiene a poca distancia y resulta imposible a los extraños hacerlo arrancar nuevamente.



SOLO USTED CONOCERA LA "CELADA"

Para conservar su secreto, Ud. mismo podrá colocarlo. Su colocación es sencilla y rápida y no se requieren herramientas especiales. Las instrucciones y gráficos para su colocación son claros y precisos.



"RESGUARDA" SU COCHE EN TODO MOMENTO

Controla al vehículo cuando está estacionado y cuando está en movimiento. Permite el funcionamiento normal en playas y garajes, con la total seguridad de que la unidad sigue igualmente protegida.

SOLIDO "BROQUEL" QUE DEFIENDE SU VIDA Y SUS INTERESES.

Ya se han vendido más de un millón de unidades que funcionan sin inconvenientes en las principales ciudades del mundo.

RESERVA ABSOLUTA

Sólo quien coloque EL SISTEMA SEARCH 110 conocerá "todos" sus secretos.

Cómo se coloca.
Dónde se ocultan sus partes vitales.
Cómo se ocultan las mismas.
Cómo se le hace funcionar.
Cómo se le desactiva.
No es magia, sólo es técnica elevada a su más alta expresión.

DOS AÑOS DE GARANTIA.

El sistema de protección integral SEARCH 110 es un equipo electrónico totalmente construido con elementos de estado sólido hermético y ultracompacto, lo que permite instalarlo en cualquier lugar del automóvil, ya sea externo o interno. No admite la destrucción, el puenteo, ni la anulación de sus efectos.

¡¡OFERTA INCREIBLE!!
PARA LOS LECTORES DE ESTA REVISTA
Válida por sólo 60 días desde la recepción de su ejemplar

PIDALO DIRECTAMENTE Y COLOQUELO USTED MISMO

Sres. MANANTIAL C. y D. - Juan B. Justo 2507 - (1414) Buenos Aires

Recorte este cupon y envíelo en un sobre.

Llene con letra de imprenta los datos completos.

Solicitó(*) ... equipos SEARCH 110 antirrobo y antiasalto

Nombre y apellido Dirección Localidad

Provincia N° Postal Teléf. (*) Indicar cantidad

Marque con una (X) la forma de pago elegida.

EN CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES: (Entrega a domicilio, sin recargo)

AL CONTADO:	<input type="checkbox"/>	ANTIPO DOS CUOTAS:	<input type="checkbox"/>
Al recibir el equipo pagaré	\$ 224.500	Al recibir el equipo pagaré	\$ 79.800
Menos bonificación especial	\$ 25.000	y dos cuotas mensuales de	\$ 79.800/c.u
Precio neto	\$ 199.500		

AL INTERIOR DEL PAIS:

CONTRARREMBOLSO:	<input type="checkbox"/>	PAGO ANTICIPADO:	<input type="checkbox"/>
Contra entrega abonaré	\$ 199.500	Ad junto cheque/giro N°	
más gastos de envío	\$ 9.500	Bco. orden de	
Precio	\$ 209.000	Manantial C. y D. por	\$ 199.500

Para vehículos gasoleros \$ 449.000 (precio neto con IVA).

NOS ESCRIBEN

dir el pleito. Y es por eso que en un número muy grande de juicios recurren al criterio que alarma al lector: *la posición de los vehículos y los daños que presentan permiten deducir cómo ocurrió la colisión*. En efecto, si un automóvil presenta daños en su parte delantera y el otro en su costado (caso del accidente que dio motivo a la nota que comento), es lógico admitir que el primero embistió al segundo y que si el choque ocurrió en una esquina, éste llegó primero que el otro, porque de otra manera nunca hubiera podido chocarlo en un costado. Pero en todos estos casos se trata de presunciones que el juez utiliza, siempre que no se demuestre por alguna de las partes que las cosas ocurrieron de otra manera.

Por lo tanto, la forma en que se resolvió el litigio que causa alarma al lector, *es correcta desde el punto de vista jurídico*; y es el modo en que todos los tribunales encaran este tipo de cuestiones.

Juan Antonio Vodanovich
Socio plenario N° 434.486

II

Señor Director:

Aunque en principio estoy de acuerdo con los conceptos vertidos por el señor Jorge A. Coqueugniot en el N° 105 de *AUTOCLUB*, se me ocurre que dichas expresiones valen bien para el caso de considerar el reglamento, tomado íntegramente como tal.

Discrepo, sin embargo, en lo que a administración de justicia se refiere. En mi concepto, hacerlo es el resultado de un sesudo análisis de las circunstancias que rodean a cada situación en particular, y es posible que en el expediente que motiva estas opiniones, figuren detalles que el señor juez puede haber tenido a mano y que sin embargo no aparecen reflejados en la información **8 autoclub**

ción periodística. Me refiero, por ejemplo, a *la hipótesis de exceso de velocidad, por parte del que "tiene derecho" de paso*. Esta es una variante que hace a la diferencia entre reglamento y justicia, que de ser bien aplicada esta última, iría necesariamente en contra de quien viene por la derecha.

Alejandro N. Strachan
Concordia (Entre Ríos).

III

Señor Director:

Una carta publicada en el N° 105 motiva el envío de ésta. En aquella, el lector Coqueugniot se refiere a un fallo del juez en lo correccional, Dr. Eduardo Raúl Gerome, por el cual se condenaba a un colectivo que, si bien circulaba por la derecha, al llegar a una esquina embistió a un automóvil proveniente de la izquierda, pero que ya estaba terminando de efectuar el cruce, causando lesiones a su conductor. Señala quien remite la nota que es un grave error de concepto considerar que en ese caso cedía el derecho de paso del colectivo en favor del automóvil, y postula que "quien viene por la izquierda, frene y quien viene por la derecha, acelere."

Sin embargo, creo que es el mencionado lector quien cae en una confusión al respecto, porque según el texto de dicha sentencia difundida por los periódicos, *el colectivo circulaba a 40 kilómetros por hora al traspasar la intersección, velocidad superior a los 20 km/h permitidos para estos casos por el Código de Tránsito, y el hecho de circular por la derecha no autoriza a cruzar una esquina a excesiva velocidad*. De lo contrario, *nos olvidaríamos de los peatones, quienes tienen prioridad absoluta en las bocacalles*. Por lo demás, el derecho de paso entra a jugar *cuando los dos vehículos llegan casi simultáneamente a la intersec-*

ción, pero no cuando uno de ellos está terminando de realizar el cruce, ya que esto quiere decir que había comenzado el mismo antes que el otro.

En una palabra, como lo dijera muy acertadamente el aleccionador fallo del juez Gerome, el circular por la derecha no da mayores derechos que los expuestos y mucho menos puede motivar a traspasar una bocacalle a excesiva velocidad. De allí que no puede aplaudirse la frase arriba entrecomillada, sino que lo correcto es que quien viene por la izquierda frene al llegar a la esquina y quien lo hace por la derecha, reduzca la marcha a los límites permitidos, respetando siempre el paso de los peatones.

En una última consideración, me permito señalar que incluso cuando también hubiera culpa por parte del automovilista que circulaba por la izquierda, ella no excusa la del colectivo, porque cada uno debe responder por su conducta, ya que en materia penal no se compensa la culpa.

Dr. Rubén Enrique Godino
Avenida de
Mayo 1316 - 6° G

• SOLIDARIDAD

Señor Director:

El día 22 del pasado mes de abril, volviendo desde la provincia de *San Juan* hacia la *Capital Federal*, volcó mi camioneta debido a la pinchadura de una goma trasera. Como resultado de ello, mis familiares presentaban heridas y contusiones diversas y yo tenía un corte en la cabeza y sangraba abundantemente. El primer auto que pasó a los pocos minutos me llevó hasta el *hospital de San Luis* (el accidente había ocurrido a unos treinta kilómetros de esta localidad), donde fui atendido inmediatamente. Poco después llegaron mi esposa y mi cuñada quienes también fueron

atendidas con la premura del caso.

Estas líneas son para agradecer a los médicos y al personal del *Policlínico de San Luis*, al *Gobierno de la provincia* que posibilitó el traslado de mi cuñada a la *Capital Federal* en el avión de la *Gobernación* y al enfermero y chófer que nos trajeron a mi señora y a mí en ambulancia hasta Buenos Aires.

Quiero agradecer muy particularmente a la familia que me auxilió trasladándome hasta el hospital de San Luis y que dio aviso a la policía y a la *Estación del ACA*. A esta familia, dado mi estado, no pude dejarle mi dirección, pero recuerdo haberme dicho que vive en *Mataderos*. A todos, nuevamente, gracias.

Antonio Pomarico
Muñoz 3570
Ciudadela (Buenos Aires)

• RAID

Señor Director:

Deseo relacionarme con alguna persona dispuesta a realizar el *raid Buenos Aires-Washington*, uniendo todas las capitales de *América continental*. También me resultaría de mucha utilidad poder comunicarme, entre los numerosos lectores de *AUTOCLUB*, con personas que hayan efectuado este recorrido y que puedan aportarme datos de importancia.

Asimismo, les agradeceré me informen en qué números de *Autoclub* puedo encontrar alguna nota relacionada con este itinerario.

Celestino Antonio
Lamadrid N° 1723
Coronel Suárez (BA)

Nota de la Redacción: Podrá encontrar información en los Nos. 57 (Alaska-Tierra del Fuego); 55 (Buenos Aires-Detroit) y en el 3 (Buenos Aires-Nueva York). Si no posee estos ejemplares, puede consultarlos en la biblioteca de *Sede Central*.

● CATAMARCA Y SUS PAISAJES

Señor Director:

En el N° 104 de Autoclub, vi un título que me hizo alegrar aunque sólo momentáneamente (Paisaje de Catamarca), pues al terminar de leer la carta, no pude pensar en otra cosa que en el dicho o refrán que dice: "unos se quejan de hambre y otros de llenos". El autor de la referida nota pide "la promoción del turismo hacia estas regiones (*Villa el Rodeo*), tan necesitadas de aliento oficial".

Este señor parece desconocer que si hubo un lugar superpromocionado en Catamarca fue precisamente éste. Sé que las comparaciones de esta índole son odiosas. . . pero haré una: a sólo 45 kilómetros de la capital de Catamarca, y por ruta totalmente asfaltada, se encuentra la sí injustamente olvidada *villa de Concepción*, en medio de un imponente marco natural, con *balneario municipal, pesca de truchas, caza de venado y, atención: un hermoso bosque de arrayanes*.

Con todo esto y mucho más, ¿cuántas postales creen que se imprimieron de *Concepción*? Absolutamente ninguna. Y creo que con esto está todo dicho. De lo que sí estoy seguro es de que *Concepción* es uno de esos lugares que permanecen olvidados de los hombres, pero recordados y beneficiados por la mano de Dios.

Ricardo H. Murer
D.N.I. 11.074.686

● EXCURSIONISTAS FELICES

Señor Director:

Poco antes de finalizar la excursión "*Valles, cuevas y quebradas*" y como una expresión grupal, queremos resaltar la magnífica labor efectuada por el guía de la gira, señor *Hugo Chaia*, empleado del ACA, quien en forma eficiente supo cuidar hasta los mínimos detalles para que disfrutáramos al máximo de las bellezas que presenta nuestro país; siempre orientó al grupo mostrando en todo momento su amabilidad e idoneidad.

Deseamos manifestar, asimismo, nuestro reconocimiento y afecto al *Automóvil Club Argentino*, pues hemos podido apreciar la encomiable labor que esta *Institución* realiza, tanto en la señalización de caminos como en la instalación de hoteles y hosterías, aun en los parajes más apartados.

Integrantes de la Excursión
del 9/7/79. - Siguen 30 firmas.

A NUESTROS LECTORES

VOCACION DE SERVICIO

A través de distintas manifestaciones —entre las cuales podemos mencionar los elocuentes testimonios a que dio lugar la celebración del 75° aniversario de la Institución, el otorgamiento de una vicepresidencia en la Federación Internacional del Automóvil, y el gran homenaje de carácter público que deseaba realizar un grupo numeroso de asociados y amigos, y al que se ha declinado en la convicción de que la Entidad no ha hecho más que cumplir con su deber— pónese de manifiesto el prestigio y la consideración que merece el Automóvil Club Argentino.

Por supuesto, esto no se da gratuitamente. Es el resultado de un proceso de muchos años de trabajo de la Institución en favor, no sólo de sus socios, sino también de los intereses más altos del país.

Naturalmente, toda esta acción que el Automóvil Club Argentino ha desarrollado, fue factible merced al apoyo invariable de la masa societaria y también de las autoridades nacionales y provinciales que, con un entendimiento claro del espíritu que animaba esta tarea del ACA, le brindaron siempre su comprensión y también un respaldo efectivo.

En una circunstancia tan grata como la que conforman todas estas referencias, la primera obligación, por descontento, tiene que ser el dejar constancia del agradecimiento de la Entidad. Pero, sobre todo, resulta oportuno —y quizás sea ésta la forma más alta de gratitud— ratificar la decisión de mantener y acrecentar la tarea de servicio; para lo cual, además del respaldo societario, el ACA confía en seguir contando, como hasta hoy, con la buena disposición de las autoridades y, especialmente, de los organismos y empresas del Estado con los cuales, de manera conjunta, se ha venido realizando una labor de tan vasto alcance.

No debe olvidarse, después de todo, que a través del ACA las autoridades pudieron muchas veces llegar y estar presentes en los lugares más apartados y en las zonas de frontera, dando satisfacción a algunas significativas situaciones que allí se presentaban. Y en cuanto a las empresas oficiales, que ha sido el ACA, con su enorme caudal societario y su ágil infraestructura, el vehículo a través del cual les fue viable concretar operaciones sobre cuyo volumen a lo largo de los años resultaría ocioso extenderse.

Con este primer número de 1980 de AUTOCLUB deseo hacer llegar también un afectuoso saludo a los señores socios, quienes han hecho posible —reitero— la expansión servicial de nuestro Club y su proyección internacional.

CESAR C. CARMAN

CUATRICENTENARIO ASI NACIO BUENOS AIRES



CUANDO *Juan Díaz de Solís* se internó por primera vez, a comienzos de 1516, en las aguas del inmenso estuario fluvial al que denominó *Mar Dulce*, comenzó la historia de *Buenos Aires*. El marino español buscaba un paso interoceánico en el inexplorado litoral meridional del Nuevo Mundo, para alcanzar por esa vía —nave-

gando hacia el Oeste— las tierras legendarias del *Oriente*, cuna de las codiciadas especias, el oro, la plata y la seda. Pero su temeraria aventura concluyó trágicamente, ya que fue asesinado por los indios al desembarcar en la costa oriental del gran río, y sus compañeros abandonaron la empresa y retornaron a *España*. Uno de

ellos, empero, llamado *Francisco del Puerto*, permaneció en las márgenes del *Mar Dulce* cautivo de los indios, y otros once se refugiaron en la isla de *Santa Catalina*, frente a *Brasil*, al hundirse su nave en la travesía de regreso.

Y fueron ellos los primeros en tener noticias, a través de los relatos de los sal-

vajes, de la existencia en el interior del continente del fabuloso *Rey Blanco*, cuya tez era similar a la de los españoles, y en cuyos dominios el oro abundaba hasta tal punto que las viviendas estaban construidas enteramente con el precioso metal.

Uno de los naufragos de la isla de *Santa Catalina*, el portugués *Alejo García*, em-

Hace exactamente 400 años, en la hora de su segunda fundación, la monumental capital de la República Argentina no era más que una misérrima aldea de barro y paja. Esta es la historia de su difícil nacimiento, y de cómo esa oscura y remota factoría superó su situación de desamparo inicial y, en razón de su estratégica ubicación geográfica y del valor y tenacidad de sus habitantes, llegó finalmente a convertirse en cabecera de todos los territorios de la región rioplatense.



prendió la marcha hacia el Oeste, junto con cuatro compañeros, para alcanzar las tierras del increíble monarca, y tras tremendos padecimientos logró llegar a la actual Bolivia, donde entró en comunicación con los indios *charcas* y se apoderó de muchos objetos de plata. Intentó luego retornar a su punto de partida, pero fue



asesinado en *Paraguay* por los aborígenes. Antes, sin embargo, había logrado hacer llegar a sus camaradas de Santa Catalina la noticia de su hallazgo y algunas muestras de los objetos preciosos que había obtenido. Así nació definitivamente el cautivante mito del *Rey Blanco* o de la *Sierra de la Plata*, que pese a sus ribetes

legendarios tenía fundamentos reales, ya que los datos aportados por los indios y las pruebas obtenidas por *García* se referían a las inmensas y verídicas riquezas del reino de los *Incas*.

● EL FRACASO DE MENDOZA

Fue por la búsqueda del *Rey Blanco* y de los tesoros

de la *Sierra de la Plata* que el marino *Sebastián Gaboto* se apartó, en 1526, de su misión de llegar al *Oriente* por el estrecho recientemente descubierto por *Hernando de Magallanes* en el extremo sur del continente, y se internó en cambio en las aguas del *Mar Dulce*, remontando por primera vez los ríos *Paraná* y *Paraguay*, y fundando en la confluencia de los ríos *Carcarañá* y *Coronda* (en territorio de la actual provincia de *Santa Fe*) el fuerte de *Sancti Spiritus*, que fue el primer establecimiento erigido por los españoles en el presente ámbito geográfico de la *República Argentina*. Las exploraciones de *Gaboto* y de *Diego García*, otro navegante español que se le unió poco después, no dieron, empero, resultado alguno. Pero el mito de las riquezas de la región se acrecentó con el relato del capitán *Francisco César*, quien partiendo de *Sancti Spiritus* realizó una profunda incursión terrestre hacia el oeste, y a su regreso informó haber llegado a una región donde "existían grandes riquezas de oro y plata y piedras preciosas". La destrucción del reducito de *Sancti Spiritus*, que fue atacado y arrasado por los indios *timbúes*, decidió finalmente a los expedicionarios a retornar a *España*. Allí, *Gaboto* y sus compañeros difundieron las noticias sobre los tesoros que encerraba la región del *Mar Dulce* o *Río de Solís*, que comenzó desde entonces a ser denominado y conocido como *río de la Plata*.

Para concretar la obtención de esas riquezas e impedir que las mismas cayeran en manos de los *portugueses* —quienes habían ya realizado incursiones en el *Río de la Plata* pese a las protestas españolas—, zarpó de la península una poderosa flota, integrada por once *naves* que llevaban a 1.500 tripulantes. El jefe de esa expedición conquistadora era *don Pedro de Mendoza*, a quien el emperador *Carlos V* concedió el título de *Primer Adelantado del Río de la Plata*. A comienzos de 1536 la flota penetró en el estuario y, luego de recalar frente al actual puerto uruguayo de *Colonia*, se desplazó a la ribera opuesta y fondeó en la desembocadura del *Riachuelo* —denominado “*de los navíos*” por los expedicionarios—, en cuyas proximidades *Mendoza* estableció, hacia el 2 de febrero de ese año, un asiento que denominó *Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Aire* (dicha advocación de la *Virgen María*, protectora de los navegantes y originaria del puerto de *Cagliari*, de la isla de *Cerdeña*, era muy popular entonces entre todos los marinos hispánicos). Se estima que la primitiva *Buenos Aires* estuvo emplazada en lo alto de la elevada barranca que hoy ocupa el *Parque Lezama*. Tenía apenas una manzana de extensión y estaba “protegida” por una muralla de barro tan endeble que, según *Ulrico Schmidl*, soldado y más tarde cronista de la expedición, “lo que se levantaba hoy se venía mañana de nuevo al suelo...”. Las casas eran simples ranchos de adobe techados con juncos y cañas.

Ese precario reducto pronto se vio en graves dificultades al negarse los indios *querandíes*, que poblaban la región, a proseguir entregando alimentos a los españoles. Se produjo el primer choque armado y sobrevino el hambre en la ciudad. Informa *Schmidl*: “La gente no tenía qué comer y se moría de hambre... No basta-

ron ni ratas ni ratones, víboras y otras sabandijas; tuvimos que comer hasta los zapatos y cueros...”. En esas desesperadas circunstancias llegaron a producirse, inclusive, actos de canibalismo, cuando algunos españoles, para sobrevivir, se alimentaron con “los muslos y unos pedazos de carne” de los cadáveres de tres de sus compañeros ajusticiados “por haber sacrificado y comido un caballo a escondidas”, según indica el citado cronista en su famoso libro “*Derrotero y Viaje a España y las Indias*”. Dicha obra —publicada por primera vez en alemán en 1567— contiene, a su vez, el relato del ataque y sitio que los salvajes realizaron a la ciudad, incendiando sus casas mediante flechas en llamas. Todo este cúmulo de circunstancias adversas, provocó finalmente la partida de *Mendoza* —gravemente enfermo—, quien zarpó hacia España delegando el mando en su subordinado *Juan de Ayolas*.

● EVACUACION DE BUENOS AIRES

El infortunado *Pedro de Mendoza* falleció en alta mar, cerca de las islas *Azores*, y su cuerpo fue arrojado al océano. Tampoco fue mejor la suerte de *Ayolas*, quien luego de remontar el *Paraná* y el *Paraguay*, se internó hacia el oeste en busca de la codiciada *Sierra de la Plata* y, luego de una terrible marcha, logró llegar hasta las estribaciones andinas y adueñarse de gran cantidad de objetos de plata y oro, pero fue asesinado por los salvajes con todos sus compañeros en la travesía de retorno. El mando recayó entonces en el capitán *Domingo Martínez de Irala*, quien resolvió concentrar en el reducto de *Nuestra Señora Santa María de la Asunción*, fundado el 15 de agosto de 1537, junto al río *Paraguay*, por el capitán *Juan Salazar de Espinosa*, a todos los expedicionarios sobrevivientes, para organizar desde allí

LOS PRIMEROS

El primer historiador de Buenos Aires fue *Ulrico Schmidl*, arcabucero bávaro que participó en la primera expedición fundadora de don *Pedro de Mendoza* en 1536. El relato de sus aventuras lo publicó en alemán en 1567 con el título de “*Derrotero y Viaje a España y las Indias*”. La ciudad ha rendido homenaje a ese cronista precursor, erigiendo un busto suyo en las barrancas del *Parque Lezama*, lugar donde se estima *Mendoza* fundó la primitiva Buenos Aires.

Ana Díaz fue la primera y única mujer que figura en la lista de los pobladores que acompañó a *Juan de Garay* en la segunda fundación de Buenos Aires en 1580. Respecto de ella, informa el padre jesuita *Pedro Lozano*: “Era



una nueva entrada hacia las tierras del *Rey Blanco*.

Buenos Aires, en el ínterin, había superado la crítica situación inicial, gracias a los esfuerzos del capitán *Francisco Ruiz Galán*, quien asumió el gobierno de la ciudad al partir *Mendoza* y en ausencia de *Ayolas*. El citado caudillo reconstruyó las casas destruidas por los indios y erigió nuevamente el muro protector. Edificó, por su parte, una iglesia sólida, utilizando las maderas de una nave que fue desmantelada, y designó primer párroco de la misma al clérigo *Julián Carrasco*. Llevó a cabo, a su vez, “con sus propias manos”, los primeros sembrados de maíz nativo, que permitieron asegurar la alimentación de la población. Pero este panorama favorable para el futuro de la ciudad se vio truncado por la señalada decisión de *Irala* de reunir en la *Asunción* a todas sus huestes. *Buenos Aires* fue así evacuada, a pesar de las protestas de sus po-

bladores, a mediados de junio de 1541, y todos sus edificios fueron incendiados. Sólo restó como único testimonio de ese frustrado intento civilizatorio, una cruz con una calabaza sepultada a su pie con instrucciones para los navegantes que allí recalasen, señalándoles la ubicación de la ciudad de *Asunción* y con otras advertencias útiles, entre ellas la de precaverse de los abundantes tigres (*yaguales*) que habitaban en la zona (decía el documento: “*Si hicieron pueblo hanlo de cercar de palizada o cerca por manera que no puedan quemallo de noche los enemigos e no los coman los tigres, que hay muchos...*”). A su vez, deambulando en libertad por las inmensas llanuras, quedaron algunos de los 74 caballos y yeguas desembarcados por los conquistadores en 1536, que, en ese ambiente extraordinariamente propicio, pronto se multiplicaron en forma asombrosa.

viuda, y quiso venir a la nueva ciudad para no apartarse de una hija suya casada con uno de los pobladores."

Juan Ruiz de Ocaña instaló en 1581 sobre el Riachuelo el primer molino de que se tenga noticias en Buenos Aires. Estaba accionado hidráulicamente. El primer molino de viento lo construyó en 1601 Bartolomé Ramón. El segundo lo levantaron en 1605 dos hermanos flamencos, llamados Lucas y Conrado Alexander.

El primer médico que actuó en Buenos Aires, según los datos conocidos, se llamaba Manuel Alvarez. En 1605 se presentó en el Cabildo y solicitó se lo autorizase a ejercer su profesión comprometiéndose a "curar y sangrar a todos de las enfermedades que tuvieren".

El primer horno de ladrillos fue instalado en 1608 por el tejero Fernando Alvarez.

El primer maestro conocido de Buenos Aires fue el portugués Diego Rodríguez, quien en 1605 solicitó a las autoridades municipales le abonasen el salario que se le adeudaba por "haber enseñado la doctrina y leer y escribir a los dichos muchachos". El segundo maestro fue Francisco de Vitoria.

El primer obispo de Buenos Aires fue el padre carmelita Fray Pedro Carranza, quien fue designado en 1620 y arribó a la ciudad el 9 de enero del año siguiente.

El primer cartero de Buenos Aires fue el español Bruno Ramírez, natural de Sevilla, quien fue designado en 1771 y ejerció el cargo durante un año, al término del cual regresó a la península. Los carteros coloniales no recibían sueldo fijo, sino la suma de medio real por cada carta entregada.



◀
La ribera norte desde la Aduana hasta la calle Cangallo; fotografía tomada desde el río.

◀◀
Cabildo, pirámide y plaza de la Victoria en 1829; vista obtenida por el ing. Carlos Ernesto Pellegrini.

"Tengo nombrado por capitán para la dicha población a Juan de Garay, vecino de esta ciudad, por la confianza que de su persona tengo, y experiencia que tiene de las cosas de Indias por haber muchos años que reside en ellas. . .". El propio Garay informaría más tarde en una carta que recibió el comando de la expedición fundadora "por el calor que puso en abrir puertas a la tierra y no estuvieran cerrados. . .".

En abril de 1573 Garay abandonó la Asunción al frente de una reducida fuerza integrada por sólo nueve españoles y setenta y cinco "mancebos de la tierra" (primitiva denominación de los "criollos" o descendientes de españoles nacidos en el Río de la Plata), y, desandando el camino emprendido Paraná arriba casi cuarenta años antes por los españoles que evacuaron forzosamente la primitiva Buenos Aires, inició la gran aventura que habría de culminar con el resurgimiento de la ciudad fundada por Mendoza a orillas del Plata.

La primera etapa fue la erección de la ciudad de Santa Fe, que concretó, a orillas del Cayastá, brazo del

● LA AVENTURA DE GARAY

Irala no tardó en comprender que había cometido un grave error al despoblar Buenos Aires, dado que resultaba imprescindible disponer de un puerto en las costas del río de la Plata para que recalasen y se reaprovisionasen las naves que, provenientes de España, se dirigían a la Asunción. Pero el esforzado conquistador murió en 1556 sin concretar su propósito de reinstalar la ciudad. Otras voces, por su parte, se hicieron oír ante la Corte, señalando la necesidad de la nueva fundación

de la ciudad que había erigido precariamente don Pedro de Mendoza. Así, en 1566, Juan Matienzo de Peralta, oidor de la Audiencia de Charcas, planteó claramente dicha proposición en una carta dirigida al rey: "Hase de poblar desde España el puerto de Buenos Aires, adonde ha habido otra vez población y hay hartos indios, y buen temple y buena tierra. Los que allí poblaren serán ricos por la gran contratación que ha de haber de España, de Chile y del Río de la Plata y de esta Tierra (el Alto Perú)".

La gloria de concretar la nueva hazaña fundadora le correspondió al bravo vasco

Juan de Garay, quien en 1567 arribó a la Asunción proveniente del Perú, designado Alguacil Mayor de dicha ciudad por Juan Ortiz de Zárate, a quien el virrey del Perú había nombrado Adelantado interino del Río de la Plata. A partir de ese momento Garay se convierte en figura decisiva del proceso de colonización rioplatense. En 1572 recibe así del gobernador de Asunción, Martín Suárez de Toledo, la misión de fundar un pueblo en la costa oriental del río de la Plata "porque al servicio de Dios y su Majestad conviene". El documento subraya la importancia de Garay a través del siguiente párrafo:

PRESENTANDO ESTE AVISO

ANTES DEL 31-5-80

LE ENTREGAREMOS SIN CARGO,

FOTOCOPIA AUTENTICADA

DE SU CEDULA AUTOMOTOR

FOT. SIMPLE \$ 500



LAVALLE 1368

La Ley N° 20.243 - 20.859 Determina la Intervención del Calígrafo Público Nacional

FOTOCOPIAS AUTENTICADAS

BUENOS AIRES EN 1783

Del "Diario" del marino español don *Juan Francisco de Aguirre*: "Las calles principales tienen vereda o bien empedrada o bien enladrillada; pero hablando en general, son malas, en tiempo de lluvias o de seca, pues cuando cesan aquellas por estas se levantan polvaredas tan sutiles que incomodan lo que se sabe bien. . . Todo Buenos Aires pues está edificado de ladrillo, adobes y tierra pisada. Ningún edificio hay en Buenos Aires que merezca el nombre de magnífico; estoy cierto que si el viajero de España viera la ciudad no encontraría en qué poner la consideración acerca de las Nobles Artes; pero también me in-

clino que le gustaría y se diera por satisfecho de examinar la medianía general que se observa. No se ve lo magnífico, pero tampoco lo miserable. . . Rodarán de fijo como 20 coches. Se viste a la moda de España y singularmente al estilo de Andalucía, a cuyos hijos se parecen en muchas cosas los de este puerto. Todos sus hijos montan a caballo, pero se puede decir que ya lo más general es únicamente para fuera de la ciudad, pues dentro de ella se anda a pie, unos de capa y otros en cuerpo, hechos unos gentiles petimetres. La plaza de Buenos Aires es abundantísima de verduras, frutas, carne, pescado, aves, leche. Se matan para el abasto de la ciudad diariamente cerca de 1.000 reses en los corrales de la cercanía. El



◀ *Paseo de Julio y muelle de pasajeros y de la Aduana. Hasta la construcción del Puerto Madero, el Paseo de Julio, antes Alameda, era uno de los lugares más frecuentados.*



río *Paraná*, el 15 de noviembre de 1573 (la urbe fue posteriormente, en 1651, trasladada a su emplazamiento actual, más al sur, en la desembocadura del río *Salado*. Los restos de la primitiva *Santa Fe* han sido exhumados en *Cayastá*, y declarados Lugar Histórico Nacional). De esta manera, con la instalación de ese reducto avanzado *Garay* dio el paso inicial para la segunda y definitiva fundación de *Buenos Aires*. Que la ciudad habría de renacer era ya un hecho incontrastable, pues el Rey, al confirmar a *Ortiz de Zárate* el título de *Adelantado*, le impuso entre sus obligaciones la de establecer un poblado "en la entrada del Río de la Plata, en el puerto que llaman de *San Gabriel* o *Buenos Aires*. . ." El nuevo gobernante al arribar al estuario intentó instalar el reducto en la margen oriental, y con la ayuda de *Garay*, fundó el nuevo poblado en el paraje de *San Salvador*. Pero al poco tiempo la irreduc-

tible hostilidad de los *charrúas* llevó al abandono del caserío, uno de cuyos habitantes, el tesorero *Hernando de Montalvo*, no había vacilado en destacar en carta al rey la superioridad "del puerto del río de *Buenos Aires* sobre el de *San Salvador*"; . . . ya que allí podían fondear naves de 350 toneladas, y de allí se puede ir por agua a la *Asunción* y *Santa Fe*, y por tierra en carretas y arrias a lo de *Córdoba*. . .", insistiendo en un apasionado párrafo en reclamar la nueva fundación de *Buenos Aires* "por el gran comercio y trato que puede haber con el Perú. . ."

Con la evacuación de *San Salvador*, en la actual costa uruguaya, quedó definitivamente abierto el camino para el renacimiento de *Buenos Aires*.

● LA EXPEDICION EN MARCHA

Al poco tiempo falleció el Adelantado *Ortiz de Zárate*,

y en su testamento instituyó que su sucesor en el mando sería quien contrajese matrimonio con su hija *Juana*, residente en *Charcas*, cuyo traslado a la *Asunción* había encomendado a *Juan de Garay*. Pero la codiciada heredera —"Marquesa del Paraguay" la denominaron— no logró abandonar el *Alto Perú*, ya que al casarse con *Juan Torres de Vera y Aragón*, contravino los deseos del virrey del *Perú*, *Francisco de Toledo*, quien prohibió a ambos cónyuges abandonar *Charcas* aduciendo que la boda se había efectuado sin su licencia. Ante esa situación, *Torres de Vera y Aragón*, el nuevo Adelantado del *Río de la Plata*, otorgó a *Juan de Garay* poder para que ejerciese interinamente en su nombre el gobierno en la *Asunción*, y le encomendó expresamente: "poblar en el puerto de *Buenos Aires* una ciudad, intitulándola del nombre que le pareciere. . ."

Garay retornó a la región rioplatense, trasladándose

vía *Tucumán*, *Santiago del Estero* y *Santa Fe*. Arribó finalmente a la *Asunción* a mediados de setiembre de 1578, donde recibió una jubilosa acogida por parte del vecindario, y fue reconocido y jurado como representante legal del nuevo Adelantado. El tenaz vasco comenzó entonces a preparar meticulosamente la nueva y decisiva empresa fundadora. Parte de la columna se dirigiría por tierra, conduciendo un arreo de "mil caballos, quinientas vacas y otros ganados menudos". El resto lo haría en una flotilla *Paraná* abajo. El grupo fundador estaba integrado, incluyendo a *Garay*, por un total de 64 personas, entre las cuales sólo surge el nombre de una única mujer, la paraguaya *Ana Díaz*. Sumando a *Garay*, los españoles eran tan sólo 14 individuos; el resto eran todos "mancebos de la tierra", nacidos en la *Asunción*.

En el bando que se pregona en la capital paraguaya convocando a marchar en la

pescado es abundantísimo; se pesca a red con caballo. Actualmente se ha determinado haya casa de comedia, empiezan a representar en un teatro hecho de paso, todos hombres; pero en breve se espera haya mugeres y quedará establecida esta diversión para siempre. Por el tiempo del patrón (San Martín de Tours) hay toros que se corren en la plaza, que se arma a propósito. Hombres y mujeres son de mérito personal, de buen cuerpo y manejo; rara será la casa de tal cual viso que no tenga clave. Ultimamente en Buenos Aires hay ya cafés, confiterías y posadas públicas. Lo que hay de inegable en el particular respecto a Buenos Aires que consideradas todas las circunstancias, es ya ciudad que tiene visos de las de primer orden. . . "



expedición, se ofrecía a los que se incorporasen a la ardua empresa, además de las mercedes acostumbradas de solares urbanos, suertes de chacras y estancias y encomiendas de indios, el privilegio de aprovecharse "del ganado silvestre de yeguas y potros que quedó en tiempo de Pedro de Mendoza". La posibilidad de echar mano a las inmensas manadas de caballos cimarrones fue, sin duda, uno de los atractivos más poderosos para la incorporación de los que "a su costa y con mucho riesgo" —como rezan las actas— resolvieron finalmente plegarse a la aventura. Y ésta se inició en marzo de 1580,

cuando abandonó la ciudad de *Asunción* el grueso de la expedición por vía fluvial. La nave más importante era la famosa carabela *San Cristóbal de Buena Ventura*, construida en *Paraguay* por el portugués *Antonio Thomas* —último sobreviviente de la expedición de *Mendoza*— en 1572, y refaccionada enteramente por *Garay* para que, una vez concretada la nueva fundación de *Buenos Aires*, continuase viaje a *España* a través del *Atlántico*, conduciendo la noticia del acontecimiento. A su bordo viajaban los franciscanos *fray Juan de Rivadeneira* y *fray Antonio Picón*, quienes antes de seguir su travesía a la

La *Recova Vieja*, ahora desaparecida. En segundo plano, la torre de *San Ignacio*.

Antiguamente las operaciones portuarias se realizaban mediante carretillas o carros que se acercaban a las embarcaciones para trasbordar a los pasajeros.

La estatua de *José Mazzini* en el extremo norte del *Paseo de Julio*. Es el primer monumento erigido a un extranjero en la ciudad y todavía sigue en su primitiva ubicación. Adviértase hasta dónde llegaba el río.



península, fueron los únicos religiosos presentes en el nacimiento de la ciudad.

● SEGUNDA FUNDACION

Fiel a su resolución de "abrir puertas a la tierra", *Juan de Garay* condujo con su acostumbrada firmeza y pericia al reducido grupo fundador hasta la costa occidental del *Plata*. El 29 de marzo de 1580, día de la *Santísima Trinidad*, la flotilla fondeó en la desembocadura del *Riachuelo de los Navíos* y frente al antiguo emplazamiento del *Puerto de Nuestra Señora Santa María del Buen Aire*. *Garay* proce-

dió entonces a explorar detenidamente la costa en busca del lugar más apropiado para el establecimiento de la nueva urbe. Finalmente, su elección recayó sobre el tramo de elevada meseta situado a una media legua al norte del lugar donde se estima *Mendoza* había erigido su reducto. Ese sector, con centro en los terrenos que hoy ocupa la *Plaza de Mayo*, tenía en sus puntos más sobresalientes casi 20 metros de altura sobre el nivel de las aguas del *Plata*, y en ambos flancos estaba bordeado por dos profundos "zanjones" que servían como canales de desagüe, convirtiéndose en impetuosos



GAMUZA

"Milan"

EUROPEO MILAN Y Hijo



SU COCHE VALE MUCHO DINERO Y MERECE LO MEJOR DIRECTAMENTE DE CURTIEMBRE A LOS SOCIOS DEL ACA

ADEMAS CUEROS PARA MARROQUINERIAS Y ARTESANIAS DE TODO TIPO TEL. 207-7927

GAMUZA N° 2: 68 x 53 cm, c/u \$ 19.030 o N° 3: 63 x 47 cm, c/u \$ 15.810
o N° 4: 58 x 42 cm, c/u \$ 13.170 o N° 5: 53 x 37 cm, c/u \$ 10.800
o N° 6: 48 x 37 cm, c/u \$ 9.865 o N° 7: 30 x 40 cm, c/u \$ 7.015

Remítimos por correo. IVA incluido. Vto. 30 de mayo
Precios especiales a revendedores y comerciantes. Giros o cheques a la orden de

EUGENIO MILAN E HIJO S.A. BRANDSEN 3461 - V. DOMINICO (C.P. 1874)



Entre los personajes típicos del Buenos Aires de ayer figuraba el panadero.

▼ **Cinco Esquinas y vista de la ciudad hacia el sudeste. Esta vieja foto corresponde al ángulo de las calles Juncal y Libertad, abarcando de la primera toda su perspectiva hasta el río.**



64 FUNDADORES

Reproducimos la histórica nómina de los integrantes de la expedición que comandada por *Juan de Garay* llevó a cabo la segunda fundación de la ciudad de Buenos Aires el 11 de junio de 1580. La lista incluye, además de Garay, a otros 10 expedicionarios españoles y 53 criollos entre los cuales se cuenta Ana Díaz, la única mujer cuyo nombre figura en los documentos relativos al hecho. *Españoles*: Juan de Garay - Rodrigo Ortiz de Zárate - Gonzalo Martel de Guzmán - Pedro de Quiroz - Pedro Fernández - Alonso de Vera y Aragón - Cristóbal de Altamirano - Juan Basualdo - Antonio Higuera - Baltasar Carvajal - Miguel Navarro. *Criollos*: Alonso de Escobar - Antonio Bermúdez - Luis Gaytán - Rodrigo de Ibarrola - Diego de Olavarrieta - Pedro de Quiroz - Juan Fernandez de Enciso - Pedro de

arroyos en tiempo de lluvia (los denominados Terceros, o *Zanjón de Viera* o *Granados* en el sur, y el *Zanjón Matorras* en el norte, que seguían las líneas de las actuales calles *Chile*, y *Paraguay-Tres Sargentos*, respectivamente, hasta desembocar en el *río de la Plata*). Con respecto a la acertada elección topográfica realizada por el fundador, señala el especialista *Alfredo Taillard*, autor de la famosa obra *Los planos más antiguos de Buenos Aires 1580-1880*: *"Si se recorre la costa del río desde lo que se llamó Ensenada de Barragán hasta la Punta de Martínez se verá que no existe, aún hoy, un paraje más alto que la meseta elegida por nuestro fundador ni sitio más adecuado en la desembocadura del río de la Plata. . ."*

Concluida la exploración y estudio del terreno, *Garay* procedió a la elección final del emplazamiento y el sábado 11 de junio de 1580, *"fiesta de San Bernabé"*, lle-

vó a cabo la solemne ceremonia de la fundación en el amplio solar central que había destinado a Plaza Mayor (la actual *Plaza de Mayo*). En conmemoración de la festividad que se celebraba la jornada del arribo de la expedición a su destino, el día de la *Santísima Trinidad*, puso a la nueva ciudad bajo el amparo de la misma y le dio el nombre de *Trinidad*, conservando para el puerto la denominación tradicional de *Nuestra Señora Santa María del Buen Aire*. Con el paso de los años, empero, tanto la ciudad como el puerto pasaron a ser conocidos conjuntamente con la denominación exclusiva de *Buenos Aires*. Dando cumplimiento a las formalidades del acto fundacional, *Garay* procedió a nombrar a los integrantes del Primer *Cabildo* porteño (cuatro peninsulares y cuatro criollos), y en su compañía procedió a clavar en tierra el *"árbol de la justicia"*, símbolo visible de la autoridad y la justicia real. Seguidamente el fundador, como

señalan las actas, tomó posesión formal de la nueva urbe, y para ello *"echó mano a su espada y cortó hiervas y tiró cuchilladas y dixo que si avia alguno que lo contradiga. . . que parezca, y no pareció nayde que contradixese. . ."*

• DOSCIENTAS CINCUENTA MANZANAS

Ocho días más tarde, el 19 de junio, la flamante ciudad vivía su primer hecho memorable: la partida de la carabela *"San Cristóbal de Buena Ventura"*, que abandonó el fondeadero del *Riachuelo* conduciendo a *España* la noticia de la fundación. *Transportaba también la primera exportación salida de Buenos Aires, consistente en un cargamento de cueros, azúcar, confituras y otros productos de las provincias interiores, y una carta de Juan de Garay, donde éste, entre otros informes, indicaba al Consejo de Indias: "La necesidad que ay en esta tierra de religiosos*

para predicar el santo evangelio entre los naturales y aun entre nosotros" destacando que *"quedamos en este pueblo sin ningún sacerdote. . ."*

En el interin los pobladores se dedicaron a levantar las primeras y precarias viviendas en los amplios solares urbanos, cuyo reparto llevó finalmente a cabo *Garay* por auto dictado el 17 de octubre de 1580. El ejido de la nueva ciudad, trazado por el fundador en "un pergamino de cuero" y rubricado con su firma, abarcaba un conjunto de 250 manzanas, cada una de 140 varas de longitud por cada lado, separadas por calles de un ancho de 11 varas. Los límites de ese primitivo casco urbano eran por el este las barrancas del *río de la Plata*, por el oeste, una línea que corría por las actuales calles *Salta* y *Libertad*, y por el sur y el norte, el cauce de los zanjones *"Viera o Granados"* y *"Matorras"* respectivamente (calles *Chile* y *Paraguay-Tres*

Jérez - Ambrosio de Acosta - Esteban Alegre - Rodrigo Gómez - Lázaro Griveo - Pedro Isbrain - Domingo de Irala - Pedro de Isarra - Miguel López Madera - Pedro Franco - Pedro Fernández - Sebastián Fernández - Pedro Luis - Juan Márquez de Ochoa - Juan Martín - Pedro de Medina - Andrés Méndez - Hernando de Mendoza - Pedro Morán - Jerónimo Núñez - Pantaleón N. - Alonso Pareja - Jerónimo Pérez - Antonio de Porras - Antonio Roberto - Domingo Arcamendía - Pedro Alvarez Gaytán - Sebastián Bello - Francisco Bernal - Juan Carvajal - Miguel del Corro - Juan Domínguez - Juan de España - Juan Fernández de Zárate - Alonso Gómez - Miguel Gómez - Juan Rodríguez - Pedro Rodríguez - Juan Ruiz - José Sayas - Pedro Sayas Espeluc - Pedro de la Torre - Andrés Vallejos - Bernabé Veneciano - Pablo Cimbrón - Ana Díaz.



La avenida Santa Lucía, ahora Montes de Oca, y el panorama que ofrecían Barracas y la Boca. A la izquierda, la quinta de Díaz Vélez, una de las muchas que se sucedían hasta las cercanías del Riachuelo.

Sargentos). De las 250 manzanas, 46 fueron consideradas netamente urbanas, y el resto fue asignado a huertas. La población se concentró en las primeras cuatro filas de manzanas paralelas a la ribera, y éstas fueron divididas en cuatro solares de idéntica superficie, asignándole uno a cada fundador. Esta subdivisión no se aplicó en el caso de las manzanas destinadas a las congregaciones religiosas (conventos de *San Francisco* y *Santo Domingo*) y el *Hospital*, que conservaron su unidad.

En torno de la *Plaza Mayor* (actual *Plaza de Mayo*) *Garay*, por su parte, reservó los solares destinados al *Fuerte* (actual manzana ocupada por la *Casa de Gobierno*), el *Cabildo* y la *Catedral*. Como propiedad suya se reservó el amplio terreno que hoy ocupa la sede central del *Banco de la Nación Argentina*, frente a la "Casa Rosada". El 20 de octubre de 1580 el fundador asistió

a una de las reuniones iniciales del *Cabildo* "porteño", en la cual fue elegido el *Santo Patrono* de la nueva ciudad, extrayendo "a la suerte" su nombre de un sombrero. Cuenta la tradición que el nombre de *San Martín de Tours*, Apóstol de las Galias, que resultó el agraciado, fue resistido por los ediles por no tratarse de un santo español. Se volvió a echar la suerte pero nuevamente resultó triunfador en una segunda y una tercera oportunidad *San Martín de Tours*, quien quedó así "Posesionado de la ciudad" (su fiesta se celebra el 11 de noviembre). Seguidamente, *Garay* asignó un escudo a la urbe, consistente en: "Un águila negra, con una corona en la cabeza, con cuatro hijos debajo demostrando que los cría, con una cruz colorada sangrienta que sale de la mano derecha. . ." Este blasón fue aprobado por el *Consejo de Indias*, pero con el correr de los años se perdió el recuerdo de su existencia (finalmente, el *Cabil-*

do adoptó en 1649, por iniciativa del gobernador *Jacinto de Lariz*, un nuevo escudo que, en líneas generales, es el actual de *Buenos Aires*: un óvalo que presenta en la parte superior una paloma sobrevolando un mar agitado, de donde surge parte de un ancla. Las dos naves le fueron agregadas en 1747).

● BUENOS AIRES SOBREVIVE

Poco duró el mando de *Garay* sobre la nueva población, ya que luego de realizar una temeraria expedición hacia las misteriosas llanuras del sur, en busca de la fabulosa "Ciudad de los Césares" (con 30 compañeros llegó a la altura del *Cabo Corrientes*, donde hoy se levanta la ciudad de *Mar del Plata*), el esforzado vasco pereció asesinado por los indios en las cercanías de la desembocadura del río *Baradero* (entre el 20 y el 22 de marzo de 1583). La desaparición del caudillo provocó consternación en las huestes españolas. En la ciudad de la "Trinidad" se produjo entonces un enfrentamiento entre los pobladores, dividiéndose los conquistadores en dos bandos que pretendían imponer como nuevo jefe a sus respectivos candidatos. Finalmente, el conflicto quedó superado cuando arribó, procedente de la *Asunción*, *Rodrigo Ortiz de Zárate*, a quien todos reconocieron como nuevo gobernador. Muchos de los colonos, empero, abandonaron entonces la factoría, y en ella restaron, como lo señaló el nuevo mandatario en una carta a la *Corte*, sólo "cincuenta soldados que no se pueden llamar vecinos, pues apenas tienen una camisa y una libra de pólvora. . ."

A pesar de esa situación de tremendo desamparo, *Buenos Aires* sobrevivió. En 1583 arribó a la "ciudad" (era una misérrima aldea integrada por un puñado de ranchos de barro y techos de paja), un grupo de padres

CASA RODANTE

RN
Ruca Nahuel®



EN FIBERGLASS

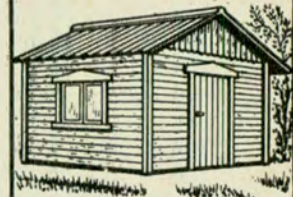
FABRICA VENTA
GUARDERIA
Y ACCESORIOS

SANTANDER 67 (Ex San Juan)
Altura Av. Garibaldi 1700
(1832) L. de Zamora
Tel.: 243-0901

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 \$ 950.000.-
Embalada y entregada a la empresa transportista que se indique: 3 x 3, \$1.050.000.-
3 x 4, \$1.200.000.- 5 x 5, \$1.500.000.- 6 x 6, \$1.650.000.-
Pieza 3 x 3 cocina 2 x 2 y porch \$ 2.150.000.-
Hay otros modelos. Envíos al interior.

ANEXO: cerco para obras
DISEÑOS Y TEXTOS REGISTRADOS
Solicite catálogo • Visite la fábrica
Av CABILDO 4460 Bs. As. Tel. 70 0803

VENTA Y ALQUILER

Super 8
Film 8

- LARGO METRAJES
- MEDIO METRAJES
- RESUMENES
- DIBUJOS ANIMADOS
- DOCUMENTALES
- VENTA DE PROYECTORES Y FILMADORAS

DESCUENTOS
A SOCIOS DEL CA

SARMIENTO 1249
AV. SANTA FE 3535
ROSARIO 706 - JUNIN 509
DIAG. AYACUCHO 2859 - CASEROS
ENVIOS INTERIOR

franciscanos que erigieron en la esquina de las actuales calles *Alsina* y *Defensa* una pequeña capilla de adobe llamada de "Las Once Mil Virgenes", que fué el primer lugar permanente de culto con que contó *Buenos Aires*. *Ortiz de Zárate* aseguró las posibilidades de supervivencia y progreso de la población, internándose hacia el oeste y descubriendo en 1586 un camino "derecho" a la ciudad de *Córdoba*, que puso a los "porteños" en comunicación permanente y segura con la ruta del Alto Perú. *Buenos Aires* pasó así a convertirse desde sus difíciles años iniciales en puerto natural de salida al Atlántico de toda la vasta región rioplatense. Y ese hecho quedó plenamente probado en 1587, cuando zarpó del fondeadero del *Riachuelo de los Navíos* la carabela "*San Antonio*", conduciendo la primera exportación "industrial" de importancia a puertos del Brasil. Consistía en un cargamento de tejidos y otras manufacturas artesanales de las provincias interiores, enviado por el obispo de Tucumán fray Francisco de Victoria (la fecha de salida de *Buenos Aires* de ese envió precursor, se celebra desde 1941 como "Día de la Industria" en la Argentina).

La importancia creciente de *Buenos Aires* hizo que en 1593 el nuevo gobernador del Río de la Plata, don *Fernando de Zárate*, fijase allí su residencia y decidiese levantar el primer fuerte permanente para su defensa contra posibles ataques de los corsarios ingleses. Ese precario reducto de tierra apisonada fue levantado junto a la barranca del río de la Plata frente a la Plaza Mayor (hoy Plaza de Mayo), en el solar que le había destinado *Garay*, y se convirtió en el origen de la posterior fortaleza de *Don Juan Baltasar de Austria* (más tarde denominada de *San Miguel*), donde residieron los gobernantes españoles y los primeros mandatarios patriotas (demolido en 1853, allí se levanta la Casa de Gobierno).

● CLAUSURA DEL PUERTO

Desde 1595 y por iniciativa del nuevo gobernador *Juan Ramírez de Velazco*, se estableció un tráfico permanente con las provincias del Alto Perú, mediante el empleo de grandes carretas tiradas por bueyes (el centro de construcción de estos pesados vehículos, denominados por algunos viajeros "navíos de las pampas", era la provincia de Tucumán, cuyos densos bosques proveían la madera necesaria). La intensidad de ese comercio alarmó a los funcionarios peninsulares, pues a cambio de mercaderías y esclavos negros se filtraban al exterior por el puerto de *Buenos Aires* grandes cantidades de plata de las minas de Potosí. Así, el fiscal de la Audiencia de Charcas, licenciado *Ruano Téllez*, había ya urgido al Rey a clausurar el puerto de *Buenos Aires*, manifestando que si no se tomaba esa drástica medida "se ha de henchir el Perú por allí de portugueses y otros extranjeros como se va haciendo, porque cada día vienen navíos de portugueses con negros y mercaderías, y vendrán de Flandes, Francia e Inglaterra. . ."

La Corona, finalmente, dispuso el cierre del puerto por real cédula del 28 de enero de 1594, y *Buenos Aires* debió entonces soportar una situación realmente desesperada al interrumpirse totalmente el comercio. Cuatro años más tarde, el nuevo gobernador *Diego Rodríguez de Valdés* y la *Vanda*, ante la tremenda escasez de artículos vitales, dispuso autorizar su introducción, pasando por alto las protestas de los funcionarios reales, y justificó su actitud en un largo memorial a la Corte, donde entre otros increíbles informes, señalaba: "Al presente en esta ciudad no hay vino para decir misa, ni cera, ni aceite para alumbrar el Santísimo Sacramento. . ."

Tal situación de desamparo no podía prolongarse



indefinidamente, y, desafiando las prohibiciones, comenzó a florecer el contrabando, que ya no habría de interrumpirse en todos los largos siglos de la dominación española. Por otro lado, la Corona, para paliar en parte los daños causados por su política restrictiva, autorizó en 1602 realizar exportaciones de "frutos de la tierra" desde *Buenos Aires* a Brasil y Guinea, y recibir algunas importaciones a cambio. Esa medida dio impulso a la exportación de cueros vacunos, elemento que pronto se convirtió en la principal riqueza bonaerense (en las llanuras que rodeaban a la ciudad, los ganados alzados se habían multiplicado en forma asombrosa, formando gigantescas manadas cimarronas). En 1605 se registra el primer envió de cueros al exterior. En 1609 se establece en *Buenos Aires*, un registro para la explotación de las "vaquerías", o cacerías de ganado cimarrón, y progresivamente aumentan las exportaciones. La demanda en Europa se intensifica, y consiguientemente las matanzas de ganado alcanzan un ritmo acelerado. Así, en 1670, se cargan en el puerto de *Buenos Aires*, 22 naves holandesas con ¡más de 380.000 cueros vacunos!

● CAPITAL DEL PLATA

A la riqueza en permanente expansión de *Buenos Aires* (derivada del contrabando y de la exportación de cueros vacunos) se suma un rápido acrecentamiento de su importancia en el aspecto político y militar. Por su condición de único puerto y reducto fortificado de España en la costa atlántica de América del Sur, la ciudad se convierte en baluarte clave para contener el expansionismo portugués, y cubrir además las "espaldas del Perú", el más rico y codiciado de los virreinos, de las incursiones de los corsarios británicos. En 1617 *Buenos Aires* es separada de la gobernación del Paraguay y convertida en capital de la nueva gobernación del Río de la Plata. Su importancia estratégica queda evidenciada años después, en 1658, cuando una flotilla francesa pretende sorpresivamente adueñarse de la ciudad, pero es rechazada y derrotada en el primer combate naval que se desarrolla en el estuario.

El gobierno español designa entonces gobernador a un avezado y veterano militar, *Alonso Mercado* y *Villacorta*, para que asegure la defensa del puerto de *Buenos Aires*



◀ La iglesia de Santo Domingo, según un grabado inglés de 1820

◀◀ Pescadores en la bajada de la calle Maipú. La pesca con red tirada por caballos fue un espectáculo frecuente en la ribera norte, desde el Retiro hacia la Recoleta y Palermo. Esta foto fue tomada al comienzo de la barranca de Maipú.

al que las autoridades califican como "uno de los más importantes de las Indias...". En 1680 los peligros que se preveían se concretan al establecer los portugueses un reducto fortificado en la *Banda Oriental*, al que denominan *Nova Colonia do Sacramento*. Buenos Aires comienza entonces a desempeñar su vital papel de "escudo defensor" de las posesiones de España en la América meridional, y sus fuerzas derrotan a las lusitanas en Colonia. La factoría, empero, es devuelta al enemigo en razón de las paces firmadas en Europa, hecho que se repite en 1716 y en 1762. Esta situación concluye finalmente en 1777, cuando una gran expedición comandada por don Pedro de Cevallos, a quien el rey Carlos III ha nombrado primer virrey del Río de la Plata, se adueña por cuarta vez de Colonia y destruye totalmente su fortificación.

La constitución del Virreinato del Río de la Plata es confirmada con la designación del segundo virrey, don Juan José Vértiz, el 27 de octubre de 1777. Se inicia entonces para Buenos Aires, capital de la nueva y gigantesca entidad geopolítica (el virreinato se extendía desde el Alto Perú, en el Norte, hasta el Cabo de Hornos, en

el Sur, y tenía salida por ambos océanos, el Atlántico y el Pacífico), una era de acelerado progreso en todos los terrenos. Así, a fines del siglo XVIII, el "rancherío" fundado por Juan de Garay y sus 63 audaces compañeros, se había convertido en una pujante ciudad de más de 30.000 habitantes, cuyo constante crecimiento edilicio provocó en el Virrey Arredondo el siguiente y admirado comentario: "Es una maravilla ver cómo se están reedificando y fabricando casas de nuevo, todos los días y en todos los parajes...". Y en vísperas de la emancipación, en el año 1806, Mariano Moreno, expresaba, a su vez, su entusiasmo por el desarrollo alcanzado por Buenos Aires con estas palabras: "Más de trescientos buques de comercio se presentan anualmente en sus puertos... Un millón de cueros se exporta cada año de su distrito... Aquí se calcula, se emprende, se aventuran expediciones; no hay puerto mercante en el mundo que no conozca nuestros frutos, y nuestra bandera...".

(La mayoría de las ilustraciones de esta nota pertenecen a un álbum publicado en 1925 por Witcomb con reproducciones de Peuser, las cuales no indican de qué año datan.)

ALAMBRADOS

DESDE 1890 EN LA INDUSTRIA DEL ALAMBRE TEJIDO



PRECIO SUGERIDO DESDE \$ 30.000 EL METRO LINEAL

TRABAJOS PARA LA INDUSTRIA E INSTITUCIONES DEPORTIVAS

- CERCAMIENTOS EN GENERAL
- PORTONES
- POSTES DE HORMIGON PLANTA INDUSTRIAL

FRERS Y LELOIR CASTELAR



FABRICANTE

VALENTIN GUILLAMÓN

BELGRANO 123, 14° PISO - OF. 3 1704 RAMOS MEJIA PROV. DE BS. AS. TEL. 658-0067 654-9417

SUGERENCIAS...

Realización EDDIE Pub. Tel. 32-1424/7989/0766

RESORTES de SUSPENSION



Desde \$ 28.700. (Cap. Fed.)

Fabrica y distribuye

ANICETO GOMEZ

ALBARIÑO 627 • Bs. Aires

Tel. 641-2907/8429

CAJAS AUTOMATICAS

REPARACIONES Y SERVICE • REPUESTOS DIRECCIONES HIDRAULICAS COLOCAMOS CAJA AUTOMATICA Y DIRECCION HIDRAULICA U.S.A. A SU FALCON - FAIRLANE 6 y 8 - TAUNUS FIAT - TORINO - DODGE - CHEVY - PEUGEOT - ETC. IMPORTADORES - EXPORTADORES DE MARCO Hnos. S.R.L. 24 DE NOVIEMBRE 561 • Tel. 97-4410/7488 CAPITAL • ENVIOS AL INTERIOR



BOCINAS ITALIANAS musicales y/o ruterias IMPORTACION EXPORTACION

desde \$ 78.000. *Repuestos La Comercial S.A.* WARNES 1157 • Bs. Aires • Tel. 855-5454

DEFENSAS TAMEKO

CROMADO GARANTIDO EXIJA LA MARCA GRABADA

INDEPENDENCIA 1558/66 Tel. 37-0583 • BS. AIRES

AUTOMOVILES Y PICK UP TODAS LAS MARCAS COLOQUELAS EN LAS CASAS DEL RAMO O EN N.FABRICA



PRECIO AL 2.750 DESDE \$ 130.000. VARIABLE SEGUN MARCA. Descuento Socios del A.C.A. REMITIMOS AL INTERIOR C/CHEQUE O GIRO

SUSPENSION DIRECCION FRENOS

LA TECNICA MAS MODERNA AL SERVICIO DEL COCHE MODERNO Coches Nacionales e Importados

CAMPANA 5175 - CAP. - TEL. 571-7915

SOLO TRABAJOS DE OPTIMA CALIDAD

alineación
Ferrone

AUTOCLUB INFORMA



PESCA

Como culminación de una paciente labor de promoción en todo el país, e inclusive en el extranjero, se otorgó el carácter de Fiesta Nacional a la tradicional Maratón Internacional de Pesca Variada de Río, que hace siete años se viene disputando en la ciudad entrerriana de La Paz.

La Primera Fiesta Nacional y VII Maratón de Pesca Variada

de Río —se realizó desde el 25 de enero al 3 de febrero— tuvo este año singular brillo, por cuanto a la enorme cantidad de participantes y de viajeros que se acercaron a la acogedora localidad entrerriana, deben sumarse también los actos oficiales a que dio lugar el reconocimiento de nacional a esta fiesta deportivo-turística. Periodistas de todo el país estuvieron en La Paz y contribuyeron así a dar adecuada difusión al esfuerzo des-

plegado por los responsables del certamen. Un selecto núcleo de artistas actuó para la multitud congregada en esa población del litoral paranaense. Anotamos la presencia de Ariel Ramírez, Jaime Torres, Luis Landriscina, Héctor Páez, Rosana Falasca, el Argentina Folk Ballet y Rag-Time, entre otras figuras y conjuntos. Reina de la fiesta fue elegida una joven paceña, Andrea Millán, de 17 años, tras una reñida votación.

En cuanto a la pesca, se extrajeron 2.693 piezas, con un peso conjunto de 3.658 kilos. El primer puesto por equipos, en pesca desde muelle, correspondió al Club Atlético Palermo, de Paraná, representado por Levrand-González. En individual, el triunfo correspondió a Reynaldo Levrand, de ese mismo equipo.

En la clasificación final del torneo de pesca desde embarcación, el primer lugar lo obtuvo el Club Santafesino de Caza y Pesca (Enrique Alvarez, Rudecindo Depaoli y Carlos Aquino). En individual, se impuso el nombrado Rudecindo Depaoli.

1979, transportó tres millones de pasajeros, contra 2.406.777 durante el mismo lapso de 1978, con lo que el incremento resulta ser de 593.223 pasajeros.

ALISCAFOS

La empresa uruguaya Belt S.A., recientemente constituida, inauguró el viernes 30 de noviembre último, sus servicios de navegación entre los puertos de Colonia y Buenos Aires, con tres salidas diarias (8, 14 y 20 horas), y dos más durante la alta temporada. Se trata de modernos aliscafos fabricados en Messina, Italia. Dos motores de 1.200 CV cada uno, les permiten desarrollar una velocidad de 38 nudos (58 km) por hora, lo que hace que el trayecto pueda ser cubierto en 50 minutos. Poseen tres salones con comodidades para 120 pasajeros. El viaje inaugural, en el que AUTOCLUB estuvo presente, reunió casi un centenar de periodistas y agentes de viajes y turismo, quienes pudieron admirar la serenidad de navegación de estas curiosas embarcaciones. Están provistas de equipos de seguridad: radioteléfono, dos radares de navegación, balsas autoinflables con capacidad para 140 personas, chalecos salvavidas, etcétera.

Ya en Colonia, estos servicios se complementan con modernos ómnibus para seguir hasta Montevideo, o en viaje directo hasta La Paloma y Punta del Este. El pasaje, que puede ser adquirido en Onda y en otras agencias de viajes, cuesta US\$ 48; las menores pagan solamente medio pasaje.

CUBIERTAS

En las instalaciones para pruebas de cubiertas viales existentes en San Angelo, Texas, pertenecientes a la firma Goodyear, se emplean los más modernos adelantos en la materia para probar hasta la destrucción y evaluar el comportamiento de las más grandes cubiertas del mundo, denominadas muevetierra, que miden hasta 3,60 m de diámetro y pesan casi 6.000 kilos. Normalmente este tipo de cubiertas están montadas en equipos pesados para el transporte de tierra, piedras y minerales, en los



TAMBIEN EN DOMINGO...!

de 9 a 21 Horas

LE BRINDAREMOS NUESTROS SERVICIOS DE:

MECANICA - FRENOS - GOMERIA CARBURACION y ELECTRICIDAD

DURANTE EL MES DE MARZO

ONCE: Rivadavia y Agüero, Capital

V. DEVOTO: Francisco Beiró 3161, Capital

QUILMES: Hipólito Yrigoyen 279, Quilmes

DURANTE EL MES DE ABRIL

FLORES: Rivadavia y J. Martí - Capital

BELGRANO: Cabildo y V. Arredondo, Capital

TALLERES AVELLANEDA: Olavarría 125, Avellaneda

ATENCION SERVICIAL DE LOS **SABADOS**
DE 7 A 21 Hs. EN TODAS LAS ESTACIONES

GERENCIA DIVISIONAL 6

grandes proyectos de construcción en todo el mundo. En San Angelo, en cambio, transportan cargas de plomo sobre superficies destructoras de cubiertas. También van montadas en un enorme volante y son estudiadas de adentro hacia afuera, mediante una unidad holográfica que utiliza un rayo láser para producir fotografías tridimensionales del interior de los neumáticos. Así, se pueden probar hasta dos cubiertas por vez, con cargas de hasta 57.000 Kg y a velocidades de hasta 80 Km por hora. La energía es suministrada por dos motores eléctricos que generan 1.000 HP. Pa-



ra tales fines, se diseñó especialmente un edificio adecuado, de tal modo que cuando una cubierta grande se desbände mientras se la prueba hasta su destrucción, no cause daños. Los operadores están ubicados en una cabina de control de hormigón armado; las ventanas, sostenidas sobre marcos de acero, están protegidas con plexiglass de varios centímetros de espesor y las puertas provistas de trabas especiales, detienen automáticamente la máquina, cuando alguna de aquéllas está abierta.

Goodyear ha estado utilizando esta técnica en cubiertas más pequeñas durante más de seis años para estudiar el rendimiento y la durabilidad de las cubiertas que fabrica.

EMBRAGUES

La empresa Ledig S.R.L., fabricante del embrague K automático, único servomecanismo excitado electrónicamente, de fácil colocación en todo tipo de automotor, ha trasladado sus

talleres a la calle Boyacá 1963, Capital, TE 854-5564.

CAMPING

Desde comienzos de este año, la localidad de Martínez, en el Gran Buenos Aires, cuenta con una organización comercial que ha de constituir una valiosa ayuda para los amantes del camping y, muy especialmente para quienes lo practican mediante casas rodantes, elemento turístico que nuclea actualmente a una verdadera multitud.

Esta organización, que responde al nombre de "Bon Vivant", se encuentra ubicada en la Av. Fleming 2455, y ha encarado el problema en forma integral, ocupándose no sólo de la compra y venta de unidades, sino también de su atención y mantenimiento, reformas, equipamiento y venta de accesorios. Quienes acuden a sus instalaciones tienen oportunidad de intercambiar opiniones y experiencias susceptibles de perfeccionar sus respectivos equipos, así como de adquirir nuevas ideas para futuros viajes.

Situada a escasos metros del cruce de dos importantes avenidas —Fleming y Edison— el lugar ofrece amplias comodidades, tanto de acceso como de estacionamiento.

TRUCHA CLUB

Durante seis semanas, este club organizó en el *Camping del Automóvil Club Argentino de Villa Carlos Paz*, un cursillo teórico práctico de pesca con mosca, conocido en el léxico piscatorio con la denominación de "fly casting", al que asistieron numerosos asociados y aficionados. El cierre culminó con una comida criolla junto al lago San Roque.

En otro orden de cosas, esta misma institución está realizando un largo y anhelado proyecto: la creación de la *sala de alevinaje*, para incubación de ovas en la *Estación de Salmonicultura* de San Clemente, en las sierras de Córdoba. De esta manera se completan las obras ya existentes, lo que permitirá realizar el *ciclo de eclosión* en sus instalaciones, constituyendo un valioso aporte en la repoblación de ríos y arroyos de la provincia, para alegría de los pescadores deportivos.

SUGERENCIAS...

Realización EDDIE Pub. Tel. 32-1424/7989/0766

PEUGEOT

TATEOSSIAN Hnos. S.A.
CABELLO 3363/65 (PALERMO)
Tel. 71-3952/8959 y 72-3957/6634

VENTAS
POR
MAYOR
Y MENOR



REPUESTOS Y
ACCESORIOS
FABRICACION
IMPORTACION
EXPORTACION

GUISESE DE
LAS MULTAS!
COLOQUE YA:

SILENCIADORES
Y ESCAPES

COLOCACION
EN EL ACTO

- Revisación gratuita
- Calidad superior
- Sonido reglamentario
- Los mejores precios

BRASIL 161 casi esq. Paseo Colón
CERVIÑO 3776 casi esq. Malabia - 71-5598
BULNES 1490 casi esq. Honduras



De OSVALDO LITVAK



La Legítima MOLDURA
PROTECTORA AUTOADHESIVA

Lleva la
marca **COLORAMA** exijala

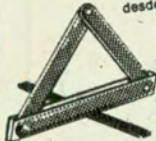
COLISAS - BURLETES
MOLDURAS PROTECTORAS
EQUIPO ORIGINAL

PRODUCTO

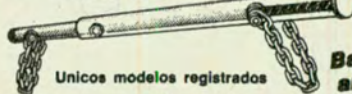
LINO

Desde \$ 45.000.-

Cubre Auto
desde \$ 59.000.-



Baliza triángulo de
doble reflexión



Unicos modelos registrados

Barra para remolque
amortiguable



SINONIMO DE
SEGURIDAD

DISTRIBUYE: COVER CAR: Av. SAN MARTIN 3070 - CAPITAL



schelfi La luz es vida.

ALINEACION de FAROS en 15'

SEGURIDAD EN EL TRANSITO NOCTURNO
MANEJAR NO SERA MAS UNA ANGSTIA NI EL RIESGO DE ENCANDILAR

SOLICITE COMPROBANTE DE VERIFICACION

OFICINA
RIVADAVIA 12126 - Ciudadela
A 5 cuadras de Av. Gral. Paz

SERVICE:
LUCHTER 41 - 653-2664
En la misma manzana de la oficina



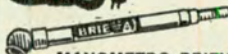
MICROCOMPRESOR
BRIEVA

Alimentación batería 12 V.
Presión máxima 90 Lbs. Med.
23x17x9 cm. Infla neumáticos,
pelotas, etc. \$ 150.000.-



FUENTE BRIEVA

220 a 12 V. 10 amp. Especial-
mente diseñada para alimentar
el micro compresor. \$ 111.800



MANOMETRO BRIEVA

Para calibrar la presión
de neumáticos. \$ 11.000.-



ENTARUGADORA BAIMA

Para reparación de cubiertas SIN
CAMARA. \$ 85.000.-



TEMPORIZADOR BRIEVA

Regula el funcionamiento del limpi-
parabrisas con pausas de 3 a 60 se-
gundos, evitando rayaduras \$ 71.160.-

DISTRIBUYE:

CIDEA S.A.C.I.

J. B. Justo 3232 - Capital - 855-8820 (1414)

ENVIOS AL INTERIOR CONTRA
REEMBOLSO
MICROCOMPRESOR
FUENTE
MANOMETRO
ENTARUGADORA
TEMPORIZADOR
MARCAR CON UNA X

NOMBRE
DIRECCION
LOCALIDAD
PROVINCIA



La iglesia de San Carlos consta de un edificio grande y está bien construida, aunque ahora resulta demasiado grande para la población actual.

La iglesia de Molinos, de techo abovedado y un entresuelo de madera que sirve tanto de coro como de balcón sobre el atrio.



ITINERARIOS DEL NOROESTE

LA CRUZ EN LOS

Por FEDERICO B. KIRBUS



El templo de Santa María tiene bastantes años. Por estar construido en parte con adobe, su edificio se fue resquebrajando y fue necesario dismantelar la torre derecha.



Panorama de los valles Calchaquíes, con su entorno constante de montañas cerrando el horizonte.



Intimamente enraizados en la colonización de la región por los españoles, los templos que éstos levantaron son un testimonio de esa gesta y de las vicisitudes por que pasaron antes de poder asentarse de modo definitivo tras cruentas luchas, en esas tierras y extender su fe religiosa a los naturales.

JUNTO con la espada llegó la cruz. Pero si bien tanto Diego de Almagro (padre), en su primera "gran entrada", como luego Diego de Rojas penetraron en territorios del Noroeste argentino acompañados de algunos sacerdotes, la misión de éstos aún no consistía en catequizar a los naturales sino en prestar asistencia espiritual a los soldados españoles que integraban las respectivas comitivas.

La incursión de Almagro, que luego atravesó los Andes y regresó al Cusco por el desierto atacameño, ocurrió en 1535. Ocho años más tarde se produjo la entrada de Rojas, a quien acompañaron dos ministros de Dios cuyos nombres se han conservado en los legajos amarillentos del Archivo de Indias. Fueron ellos fray Francisco Galán y el padre Juan Cedrón.

Si bien Rojas estableció campamentos en diversos lugares, tanto en Calchaquí como en la actual provincia de Córdoba, la empresa suya no puede considerarse aún colonizadora en el sentido cabal de la palabra. La verdadera colonización, con el establecimiento de ciudades, el repartimiento de encomiendas, etcétera, comenzaría en aquella porción noroccidental de nuestro país recién a partir de la llegada de Núñez en 1550.

Juan Núñez de Prado fue

todavía un fundador errante, porque a él le debemos aquellos tres efímeros pueblos de Barco que Núñez asentó en rápida sucesión en el trienio 1550/1552, dando la tercera y última fundación origen a la actual Santiago del Estero radicada por Francisco de Aguirre.

También con Núñez vinieron varios clérigos: don Hernando de Gomar, el licenciado Hernando Díaz y dos padres dominicos.

● LA CRUZ SE ERIGE

Con altibajos y los reveses inevitables de toda conquista militar iba materializándose la dominación española del "Tucma", como se llamó al comienzo toda aquella vasta región que hoy abarcan nuestras provincias de Tucumán, Catamarca, La Rioja, Salta y Jujuy.

Es que no era el caso de venir aquí, construir catedrales y predicar la palabra del Señor. Así podía procederse con un fuertecillo, pero no con las casas de culto. Por ello la tarea inicial de los sacerdotes se limitó a la atención espiritual de sus compatriotas, casi todos ellos fervientes cristianos. A los indígenas había primero que pacificarlos, luego convencerlos de la religión y solo después, bautizarlos.

De todas maneras algunas tribus del valle eran —a

diferencia de otras— tan pacíficas que en 1585 el gobernador Ramírez de Velasco decidió llamar por vez primera a un padre para la obra de catequización. Fue fray Bárzana, cuyo nombre aparece a partir de allí a menudo en las crónicas históricas.

Pero con la fundación de las primeras misiones no se había vencido las costumbres idólatras de los indios, y durante décadas y aun siglos los misioneros debieron librar una lucha ímproba contra los ritos paganos de los hijos de la tierra. En 1618 sabemos que los jesuitas quemaron en alguna parte de los valles Calchaquíes *"un templo nuevo consagrado al Sol"*, y si bien los padres trataban de explicar a los indios que no era bueno *"tener al demonio por consejero"* tales actitudes llevadas a cabo *manu militari* no servían precisamente para granjearles la simpatía entre los "infieles".

● LAS PRIMERAS CAPILLAS Y MISIONES

La acción catequizadora de los valles puede dividirse en dos etapas: antes y después de 1660, que es como decir antes y después de la rebelión instigada por el falso "inca" Pedro Chamijó alias Pedro Bohórquez.

Los jesuitas habían ingresado en los valles poco después de la conquista, estableciendo una serie de conventos y capillas en diversos sitios de los valles de Pularés (actual valle Calchaquí, llamado así por una de las tribus que lo habitaba) y de Yocavil (el actual Santa María, también debido al nombre de una parcialidad).

Existieron diversas misiones, desde luego, todas ellas muy modestas. Un panorama general de su actividad y de la rebelión calchaquí puede formarse leyendo "El Inca de Tucumán" de Teresa Piossek Prebisch, que proporciona un cuadro muy interesante y veraz de la abnegada vida de los padres que a lomo de burro iban recorriendo las quebradas tra-

tando de catequizar los espíritus indómitos de los habitantes primitivos.

Bohórquez constituye un mojón en la historia eclesiástica de Calchaquí, porque la insurrección del 60 tuvo como consecuencia, entre otras cosas, la destrucción de numerosos conventos. Estos eran desde luego instalaciones paupérrimas desde el punto de vista edilicio, pero de todas maneras eran importantes baluartes de la civilización.

Las misiones de Santa María de los Angeles y de San Carlos en Samalamao fueron arrasadas, y los padres, cuando tuvieron la suerte de escapar con vida, debieron buscar refugio en Tucumán, Salta o La Rioja. Debido a ello desapareció la primera exteriorización material del cristianismo en los valles Calchaquíes. Actualmente es incierto dónde, exactamente, se levantaban las modestas capillas, porque cuando por fin los padres volvieron a los valles no se establecieron necesariamente en el mismísimo sitio.

Y aun después de la gran rebelión la actuación de los frailes se siguió desarrollando en condiciones más que pobres. Cuentan los padres

Juan Pastor y Hernando de Torreblanca que llegados a cierta tribu, en la hoy hermosa Amaicha del Valle, Los amaycenses *"quedaron tan contentos que aquella misma noche (del arribo) levantaron una Cruz muy alta y arreglaron un rancho para Capilla"*.

Es que, efectivamente, al principio los religiosos europeos no podían de ninguna manera aspirar a mucho más que una tapera por capilla, debiendo realizar todos los trabajos de mantenimiento por su cuenta.

● EL SIGLO XVII

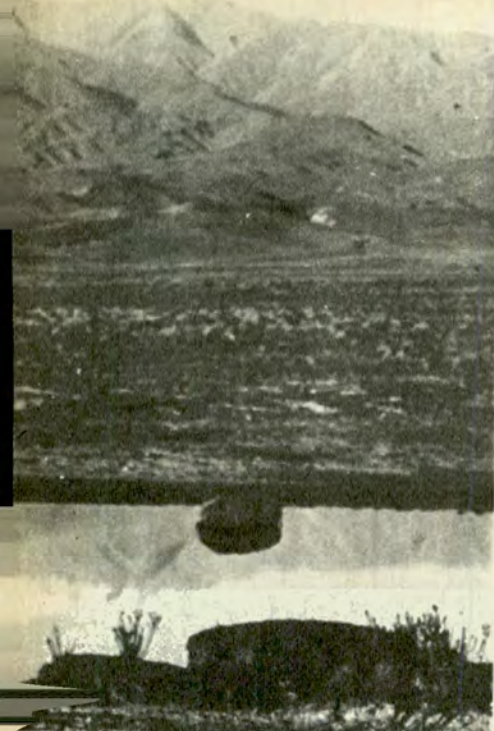
Sólo la pacificación de los valles a fines del siglo XVII permitió el retorno de la cruz en todo su esplendor y el despliegue más ordenado de la actividad religiosa. Allí fueron naciendo de nuevo capillas y conventos, la mayoría de las primeras dentro de haciendas; es decir, que eran de propiedad privada aunque su uso se extendía a los habitantes comarcanos. Tales fueron los orígenes de las actuales iglesias de Cachi y de Molinos, de San Carlos y de otras.

Cierto que las iglesias que

hoy vemos al atravesar los valles Calchaquíes de norte a sur, son de construcción relativamente reciente. A lo largo de estas dos quebradas atravesadas por distintos ríos que por fin se juntan en Cafayate, los gobernadores repartieron numerosas encomiendas, pero no todas prosperaron con igual fortuna. Donde la prosperidad fue mayor, también lo fue la aglomeración de habitantes, y estos centros finalmente se transformaron en las ciudades que, por ser lo que eran, podían darse el lujo de construir templos grandes.

Pero, repetimos, estas iglesias son naturalmente de factura más bien moderna. Las capillas antiguas ya desaparecieron casi por completo, Pero lo de "moderno" es desde luego relativo, ya que sus orígenes se remontan igualmente al siglo último, de modo que el viajero, al contemplar estos edificios, puede formarse un panorama por demás interesante de la arquitectura vigente en ese entonces, mezcla de un estilo colonial con las necesidades locales dictadas a menudo por la disponibilidad de materiales para la construcción.





◀ **El nevado del Aconquija, en territorio tucumano, con sus cumbres cubiertas de un manto blanco.**

● MONUMENTOS HISTORICOS

Varias de estas iglesias han sido declaradas Monumento Histórico Nacional.

Tal el caso de la de Cachi, transformada hace no mucho por un municipio que ha captado la importancia de la conservación de los valores históricos (aun cuando el empedrado colocado en su derredor resulte una tortura para los automóviles de los deslumbrados visitantes). Este pueblito se origina en una merced concedida en 1673 a Margarita de Chávez, con 145 indios. El oratorio particular de la familia fue dedicado a Nuestra Señora del Rosario, se modificó y amplió varias veces hasta que a fines del siglo XIX la fachada fue remodelada y últimamente recuperada en su forma anterior.

San Carlos fue centro importantísimo durante el siglo XIX. Por ello la iglesia de San Carlos, ciudad presuntamente fundada nada menos que cinco veces, es hoy desproporcionadamente grande en relación con la feligresía a que debe dar cabida (antiguamente, San Carlos fue la segunda población por orden de importancia en Salta, casi la primera). El origen del pueblo fueron dos reducciones jesuíticas, y el primer núcleo poblacional español de San Carlos data de 1640. En 1652 se levantó la primera capillita, asolada en 1658 pero reedificada por los mismos jesuitas hacia 1666. En 1719 la construcción existente tenía "17 varas de largo por seis de ancho", pero, por resultar demasiado reducida, en 1801 se inició la erección de la actual casa parroquial que fue

parcialmente habilitada en 1832 y terminada en 1854.

Muy interesante resulta asimismo la iglesia de Molinos. Allí funcionó la gran hacienda de San Pedro de Nolasco. En 1826 San Pedro Nolasco de los Molinos obtuvo título de parroquia. En el interior del edificio, hecho de piedras, adobes, maderas de árboles y cardón y techada con tejas, yacen los restos del general Nicolás Severo de Isasmendi, que donó los terrenos donde se yergue el templo a la parroquia. Es ésta tal vez la construcción más típica de los valles, con su balcón cuyo piso es continuación del coro, su techo abovedado y sus dos bajas torres con cúpulas de inspiración arquitectónica ibérica.

Tanto gusta este estilo, y tan característicamente "calchaquí" parece, que en la vecina localidad de Angastaco se termina ahora de construir un templo muy similar, aunque obviamente empleando materiales más adecuados.

● LA CONSERVACION

Y precisamente esto último es un serio problema, ya que las piedras bolas y los adobes sostenidos por una argamasa de pobre cohesión no le dan a estas construcciones la rigidez necesaria.

Así fue como en años recientes a la iglesia parroquial de Santa María debió "amputársele" una de las torres para prevenir su derrumbe. También hace no más de 15 años la iglesia de Belén, más reciente, sufrió el agrietamiento de su nave principal por efectos de un

fuerte sacudón de tierra, que hubo de ser remendado. Otras iglesias de construcción más moderna y por ende más sólidas, como por caso la de Cafayate, resisten mejor en apariencia tales movimientos telúricos.

Una de las capillas más antiguas de la región queda un tanto fuera de los itinerarios turísticos clásicos y es por lo tanto poco visitada. Es la de Hualfin, en la margen occidental del bolsón del Arenal, a medio camino entre Santa María y Belén.

Esta capilla data de 1770 y cuenta con albañilería mixta y puerta de algarrobo. Las paredes son de adobe con el llamado "enlucido criollo"; es decir, barro fino aplicado con la mano protegida por cuero. El cielo raso es de cañas cubiertas por barro liviano llamado tumbadillo, y todo luego blanqueado. La de Hualfin, con sus más de dos siglos, es una de las capillas más antiguas que aún existen en Calchaquí, ya que en los centros urbanos más importantes, según dijimos, la disponibilidad de recursos permitió reemplazar los edificios tempranos por templos de mayor envergadura.

Se hace muy instructivo y entretenido recorrer la cuenca de los ríos Calchaquí y Santa María deteniéndose en las iglesias, contemplar con ojos atentos su interior, averiguar su pasado, interiorizarse de la forma como fueron construidas, etcétera, pues no son muchos los testimonios materiales de esta época de transición entre el colonialismo y nuestra era moderna que reflejen tan bien este espíritu progresista, como precisamente las iglesias de los valles Calchaquíes. ●

Equipo de Pesca: Caña de fibra de vidrio 2 tramos, empalladuras de hilo matizado (Japan), herrajes de bronce, Reel frontal 2 posiciones, sistema de recuperación automático. Nylon, rotores, perlas, anzuelos, línea y caja. Todo garantizado

\$ 59.900

Carpa Quequen: 4/5 personas, con doble techo, cierre Corona, Zócalo super medida, ventana con cortina, mosquitero y tapa, garantía escrita por 2 años

\$299.900

o en 10 cuotas fijas sin interés de

\$ 59.999

PEZCALANDIA - Paraná 59 (1017) Cap.
Envíos en el día a todo el País

Solicite catálogo sin cargo.
Descuentos a Socios del A.C.A.
Ventas por Mayor y Menor

404



DI TELLA RILEY ARGENTA DODGE 1500 socios acá dto. especial
repuestos y accesorios legítimos
miguel monteagudo
monroe 2794-capital
tel. 784-2401
envíos al interior en el día

A person with a backpack is seen from the side, looking out over a vast, rocky landscape. The person is wearing a red jacket and a hat. The landscape is rugged and rocky, with a blue sky in the background. The text is overlaid on the right side of the image.

LOS GIGANTES

EN EL CORAZO DE LA SIERRA GRANDE

Por ROBERTO JANZ

La Sierra Grande de Córdoba posee parajes de montaña mucho más impresionantes de lo que su simple altitud permitiría suponer. Los Gigantes es el más abrupto y el más frecuentado por andinistas o excursionistas avezados en tales ambientes. No obstante, esta áspera región no se halla vedada al viajero común. Claro que éste, una vez dejado el auto o el ómnibus, deberá internarse en sus oquedades a pie o a caballo.

A SOLO 80 km de la capital cordobesa, sobre una extensa meseta de 2.000 m de altura promedio, emergen entre las nubes los morros graníticos de *Los Gigantes*. Sus monumentales formas se elevan llamativas entre la *Pampa de San Luis* y la *Pampa de Achala*, formidables en relieve y dimensiones, de lisas y pulidas cimas que resistieron el embate milenario de los vientos y la implacable erosión de las

aguas. Cíclopes esfiges pétreas, pequeño eslabón de la majestuosa *Sierra Grande*, hoy asiento de un reducido número de estancias, cuyos escenarios son buscados por un número cada vez mayor de entusiastas caminantes. Sus cuevas fueron habitadas en tiempos remotos por los *comechingones*, criadores de cabras y eximios cazadores, al igual que los *sanavirones*, que también poblaron las sierras cordobesas.

● BREVE DESCRIPCION

Las *Sierras de Córdoba*, por su configuración y origen son *sierras pampeanas*, constituyendo una región montañosa muy extensa, cuyo largo es de 600 km, comprendidos entre los ríos *Saladillo*, en el norte y *Quinto*, en el sur. Su ancho, considerado sobre el paralelo de la ciudad de *Córdoba*, es de 120 km. Su núcleo central y



▲ El río *Ichu Cruz*. Junto con el *Malambo* y el *San Antonio*, alimenta el lago *San Roque*.

◀ Desde el mayor de *Los Mogotes*, el autor observa una extensa capa de nubes sobre la pampa de *San Luis*.

► Un fragor constante anuncia la presencia de un salto de 60 metros de caída libre, en la *Quebrada del Condorito*.





el cordón más importante de este sistema está formado por la planicie de *destrucción* elevada a 2.000 m de altura sobre el nivel del mar, llamada *Sierra Grande*, constituida por granito, que agrupa las sierras *Cumbre de Gaspar*, *Sierra Grande*, *Cumbre de Achala* y *Sierra de los Comechingones*. Sobre el cordón se destacan las altiplanicies de *Pampa de Olaen*, *Pampa de San Luis* y *Pampa de Achala*. Las mayores alturas se miden en los morros de *Champaquí* y *Los Gigantes*, con 2.880 m y 2.380 m, respectivamente. De acuerdo con lo que es regla en las sierras pampeanas, la *Sierra Grande* presenta una marcada diferencia entre sus faldas orientales y occidentales. Las orientales son largas y suaves, mientras que las occidentales son cortas y abruptas.

● UN PARQUE NATURAL

En la *Sierra Grande* una precipitación anual de 600 mm permite el desarrollo del "monte", una asociación de plantas leñosas, como el *espinillo*, *chañar*, *piquillín*, *tala*, *algarrobo*, *coco*, *jarilla* y *retama*, cuya formación está limitada por la altura, escaseando sobre las altiplanicies y cordones montañosos las especies arbóreas y desarrollando las del tipo ar-

bustiforme, algunas típicas xerófilas. Bosques ralos de *tabaquillo* (*queñoa*) crecen sobre las faldas serranas a más de 2.200 m de altura (*Sierra de los Comechingones*), desarrollándose los más corpulentos en quebradas y laderas al amparo del viento (*Quebrada del Condorito*). En lugares de mayor humedad en el subsuelo, como en las quebradas orientales, el "monte" revela un carácter más tupido, evolucionando verdaderos bosques densos, habitados por un asombroso número de *epifitas* y *helechos*, *plantas enredaderas*, además del conocido *clavel del aire* y *barba del monte*. Regulares precipitaciones permiten el profuso crecimiento de las gramíneas sobre las pampas. Allí arriba, donde no corren arroyos ni vertientes, un sinnúmero de pequeñas lagunas permanecen con agua, alimentadas por las lluvias estivales y visitadas por la hacienda vacuna y lanar. El imponente perfil de la *Sierra Grande* se divisa desde la ciudad de *Córdoba*, cuando la visibilidad y el buen tiempo lo permiten, provocando irresistibles deseos de ir a recorrerlas.

● PARA LLEGAR A LOS GIGANTES

Dos rutas cruzan al norte y sur de *Los Gigantes*, posi-

ibilitando el fácil acceso a los mismos. Desde la ciudad de *Córdoba*, tomando por la ruta nacional N° 20, pasando por *Yocsina*, *Villa Carlos Paz*, *Tanti* (aquí termina el asfalto) y el *Durazno*, atravesando la *Pampa de San Luis* y tras cubrir una distancia de 80 km, se llega al cruce con la entrada a *Los Gigantes*, indicada con un letrero. Una huella para vehículos, transitable, lleva hasta las casas de *Pablo Pedernera* y *Horacio Dias*, donde se consiguen alimentos y alojamiento. Estos buenos baqueanos de la zona, cuentan con caballos para recorrer la región en excursiones montadas. Más adelante y al pie del cordón montañoso se encuentra la *Escuela Padres Franciscanos*, adyacente a la iglesia homónima y al final del camino, a 2 km de la entrada a *Los Gigantes*, aparece *Villa Amelita*, verde y subyugante paraje, surcado por el *río de la Ventana*, lugar indicado para el camping. Del cruce con la ruta nacional N° 20, al oeste, se encuentra la *Estación del Servicio Meteorológico Nacional*. La empresa "20 de Junio" efectúa el servicio diario desde la *Terminal de Omnibus de la ciudad de Córdoba* (horarios de salida 8.30, 13.30 y 19), con destino a *Villa Dolores*, pasando por *Los Gigantes*.

● UNA PROPUESTA AUDAZ

Para los amantes de las travesías, la otra opción es tomar desde *Villa Carlos Paz* por la ruta provincial N° 14, pasando por *Villa Independencia* y trepando el sinuoso camino de ripio que lleva a *Villa Icho Cruz* y *Copina*, cruzando luego la *Pampa de Achala* hasta el Km 97, donde, en dirección norte, se entra 4 km aproximadamente, siguiendo el camino que lleva hasta la estancia *San Alejo*. Con la correspondiente autorización otorgada para entrar en dicha propiedad, se toma como punto de partida para iniciar una hermosa excursión a *Los Gigantes*, magnífico itinerario, dominante en todo el trayecto, caminado siempre, a una altura promedio de 2.000 m sobre el nivel del mar, desde donde se divisan lejanos cordones serranos, en cuyos horizontes es común presenciar la formación de espectaculares tormentas. La distancia a cubrir a pie desde la ruta provincial N° 14 hasta la ruta nacional N° 20 es de 23 km. Las empresas de ómnibus "El Petizo" y "Pampa de Achala" efectúan el servicio diario, partiendo de la *Terminal de Omnibus* de la capital cordobesa (horarios de salida 6.30, 10.15 y 19.30, el primero, y 7, 14 y 24, el segun-

◀ Uno de los dos refugios del Club Andino Córdoba, enclavado en un paraje espectacular al pie de Los Mogotes, cumbres principales de Los Gigantes.

◀ El grupo de andinistas aguarda junto a la ruta nacional N° 20 los ómnibus contratados para llevarlos a la zona y traerlos de regreso.

do) con destino a *Villa Dolores*, pasando por el Km 97 y las localidades citadas.

● SEMANA SANTA Y VACACIONES DE INVIERNO

Un corto período de vacaciones o un largo fin de semana es lo que necesitamos para reintegrarnos a la vida silvestre. La última vez que estuve en *Los Gigantes* viajé con la excursión que organizó el *Centro Andino Buenos Aires*. El grupo, integrado por 64 participantes de ambos sexos (socios e invitados), salió de la *Terminal de Transportes Automotores Chevalier*, de *Plaza Once, Buenos Aires*, el miércoles 11 de abril de 1979, a las 21, con dos coches contratados a dicha empresa para viajar directamente y sin escalas hasta el corazón mismo de la *Sierra Grande*, al pie de *Los Gigantes*. El jueves 12 desayunamos en *Villa Carlos Paz* y a las 9 los ómnibus prosiguen su marcha en dirección a la sierra elegida. Un día gris, amenaza lluvia y las nubes bajas recostadas sobre la *pampa*, obligan a los chóferes a encender las luces bajas. A las 11 llegamos a *Los Gigantes* y entre todos bajamos las mochilas. Lluve. Los ómnibus regresan a *Buenos Aires*. Subdivididos en pequeños grupos, algunos optan

por refugiarse en las casas de *Días y Pedernera*; otros, la mayoría, forman una larga caravana que se interna en la montaña, desapareciendo entre la bruma, siguiendo la senda que los guía hasta el *Cerro de la Cruz*. Entre los caminantes se hallan algunos menos jóvenes, que con igual entusiasmo llevan su equipo sobre los hombros. Quiero destacar la vitalidad y entusiasmo del mayor de los socios del *CABA*, en actividad, poseedor de 68 "juveniles" años y merecedor de nuestras felicitaciones. Me refiero a *don Osvaldo Bianchi*, un ejemplo para los aficionados a los deportes fuertes. Unos pocos estamos reunidos en la casa de *Horacio Dias*, quien, entre vueltas de mate y galleta, nos cuenta sobre la nevada de ocho días atrás. Escuchamos llover. Durante la noche graniza.

● LLEGAN LOS CORDOBESES

El viernes 13 amanece lloviendo; sin embargo, despeja lentamente sobre *Los Mogotes*. Son las 8 y la temperatura ambiente es de 3°C; claro, estamos a 1.750 m de altitud. Aprovechando la *Semana Santa* llegan grupos de socios del *Club Andino Córdoba*, que a pesar de la lluvia van senda arriba hacia los refugios. Estas sólidas construcciones se edificaron en medio de un impactante escenario de roca viva. El más alto es el *Refugio Mores*, levantado al pie de *Los Mogotes*, cumbres principales de *Los Gigantes* y algo más abajo el *Refugio Castelli*, propiedad del *C.A.C.*, en el que están secando sus bolsas de dormir alrededor de 50 personas, según cuenta un montañés que acaba de bajar de allí. El viento, al despejar la nubosidad adherida a la serranía, deja al descubierto la severa silueta del *Cerro de la Cruz* y los primeros *Mogotes*, oscuros en su base y nevadas sus cimas. A media altura flotan vellones de nubes deshinchadas que viajan a la deriva, cobrando el escenario

colosales dimensiones. El sábado 14, un favorable cambio atmosférico me impulsa a salir a temprana hora de la mañana en dirección al *Cerro de la Cruz*. A la hora de caminar senda arriba, doy con las primeras carpas armadas dentro de la quebrada.

● JORNADA SOLEADA

El día nos brinda una mañana de sol, plena de luz y color. Media hora más de marcha y llego a la divisoria de aguas, entre el *Cerro de la Cruz* y *Los Mogotes*. Escucho cantar en coro y al asomarme sobre un filo, encuentro una decena de carpas de todas formas y colores, cuyos ocupantes, un grupo del *CABA*, entonan vivaces canciones, mientras otros preparan el desayuno. Minutos después se organizan cordadas que inician la trepada al *Cerro de la Cruz* por diversas rutas. Otros grupos recorren la región, disfrutando del sol, cordobe-

ses y porteños. Luego de visitar los refugios y andar las sendas que serpentean entre los morros, a últimas horas de la tarde, retorno con niebla cerrada a *Villa Amelita*.

● EL REGRESO

El domingo 15 a las 9, volvemos al cruce con la ruta nacional N° 20, donde nos reunimos todos. Veo acercarse, desde distintas direcciones, grupos aislados de montañeses que bajan de la sierra. A las 12 llegan los dos ómnibus de la empresa *Chevalier*, que a las 13.30 parten rumbo a *Villa Carlos Paz*, lugar elegido por el *CABA* para almorzar. En una cantina, alrededor de una larga mesa bien servida, un grupo mixto de la bien llamada "comunidad montañesa", comparte este grato momento, cerrando con un broche de oro lo que fue un largo fin de semana, que ya queda atrás, al igual que las maravillosas sierras cordobesas. ●



ALPINIA

HAGA USTED MISMO SU CASA "ALPINA"



"KIT" COMPLETO DE ARMADO RAPIDO.

SISTEMA AMERICANO. De fácil armado. Totalmente de madera, con techos de aluminio decorativo doble cresta.

MANUAL DE INSTRUCCIONES para montaje - Equipo de herramientas necesarias - Plano final - Secuencia fotográfica - Enviamos el interior por transporte que usted indique.

- Planta baja: living-cocina y baño, 5,25 x 4,50 m. ● Planta alta: 2 dormitorios, 5,25 x 2,50 m. ● Alero: 0,75 x 4,50 m. 4 ventanas - 2 escaleras - 2 puertas. ● Precio en fábrica al 1-3-80, \$ 15.510.000. ● Socios de ACA descuento 3%.

FABRICA EXPOSICION Y VENTAS FRENCH 1364, MORON (1708) Bs. As. - Tel. 628-4722/5865.

AQUI NOSOTRAS

Alegría es belleza



Alguien dijo que a los 40 años cada uno es responsable de su cara, y, si bien esta no es una verdad irrefutable, tiene mucho de cierto. Para comprobarlo, mírese al espejo: cuando está contenta y sonriente, notará que las líneas de su cara se distienden, rejuveneciéndola. En cambio, si se siente nerviosa o malhumorada, las líneas de la boca caen y el entrecejo se arruga, dándole un aspecto marchito.

De acuerdo con estas observaciones, veremos que la reeducación de los músculos se hace necesaria; para ello, al aplicar las cremas embellecedoras, masajee la frente

con ambas manos, partiendo desde las cejas hacia las sienes, ascendiendo luego hasta el nacimiento del cabello, cuidando no desplazar la piel. Pero, primordial e imprescindible, es la reeducación psicológica, más importante que cualquier otro tratamiento de belleza, pues las expresiones de enojo y malhumor, repetidas durante varios años, quedarán grabadas definitivamente, así como también, una expresión feliz y tranquila, al hacerla más grata en el ambiente que la rodea, no solo rejuvenecerá su rostro, sino que llenará de alegría su corazón.

Tecnicolor en

Como ya han pasado los días calurosos, podemos sentarnos a tejer este chaleco a rayas, todo en Santa Clara, para usar con pantalones o con una clásica pollera lisa. Como no queremos perder mucho tiempo, lo haremos con agujas N° 6 y lana de 4 hebras. Una muestra de 10 x 10, equivale a 14 puntos por 22 vueltas.

Se comienza por la espalda, tejiendo 4 vueltas de cada color y a la altura de la sisa, que debe ser amplia, aumentar 50 puntos de cada lado para las mangas. Seguir derecho hasta la altura total de la espalda. Cerrar 30 puntos centrales y proseguir cada lado por separado aumentando en el centro 1 punto cada 2 vueltas, hasta recuperar los puntos sacados. Medir la manga tomando como centro del ancho, la disminución del cuello. Cerrar los 50 puntos de cada lado y terminar la delantera.

Capucha: Montar 70 p y tejer 30 cm alternando las rayas y cerrar.

Coser los costados por el revés y pegar la capucha por el derecho, embebiéndola ligeramente en forma pareja. Pasar un medio punto por todo el borde.



Cooperación entre

Han comenzado las clases y, para algunos niños, es el comienzo de su educación escolar. Si éste es el mayorcito, en el hogar también se comienza una nueva etapa a la que los padres deberán adaptarse para que resulte un éxito.

La mayor parte de los especialistas de la nueva enseñanza han tenido la misma experiencia: los padres, muchas veces,



otoño



Blanco, rosa o azul...

Cualquiera sea el color de las hortensias: blanco, rosa o azul, quedan preciosas en cualquier jardín, pero, para que vivan lozanas y hermosas, requieren algunos cuidados precisos. Antes que nada, la ubicación: la mejor es al norte del jardín, a la sombra o semisombra. También hay que tener presente que las hortensias siempre tienen sed, por lo que requieren frecuentes riegos. Además, son muy voraces, por lo que habrá que fertilizar la tierra que las rodea, en invierno con fertilizantes orgánicos y en primavera con vitaminas especiales para plantas.

Y para terminar, diremos cómo multiplicarlas. Para obtener una nueva planta hay que esperar el comienzo del otoño (es decir, ahora) y proceder de la siguiente manera: curvar un extremo al que se le hayan secado las flores, hacia la tierra y enterrarlo a una profundidad de unos 10 cm; al mes se formarán las nuevas raíces y aparecerá el primer brote de la nueva plantita.

¡Ah!, y recuerde que la superstición de que donde hay hortensias las jóvenes no se casan, es comprobadamente falsa.



padres y maestros

constituyen el principal obstáculo para la aplicación de los métodos de estudio. El motivo principal es que los padres temen de que sus hijos se encuentren "atrasados" respecto de los otros niños, y manifiestan este oculto temor en hostilidad hacia los maestros.

Los maestros tienen mucho que aprender del conocimiento de las reacciones de los padres y

éstos, a su vez, de los problemas de la escuela, por lo que una cooperación entre padres y maestros conduce a resultados muy superiores a lo que puede ser una simple información recíproca, que beneficiará al objeto principal de esta preocupación y que es el amor al estudio por parte del niño.

Aprenda a cultivar
árboles miniatura



(entre 10 y 40 centímetros de altura)

El "arte viviente" del Japón

BONSAI

¡LA MAS NOVEDOSA
Y RENTABLE PROFESION!

¡EL "HOBBY"
MAS APASIONANTE!

- ★ Sin necesidad de conocimientos previos de jardinería
- ★ Para personas de toda edad y ocupación
- ★ En su propia casa, por correo certificado

Somos cultivadores y botánicos profesionales: su mejor garantía para un aprendizaje serio, y eficaz.

Director: AKIRO SHIMURA

Solicite información
GRATIS a

**INSTITUTO
DE BOTANICA
ORNAMENTAL**

Casilla de Correo 41- Sucursal 11-1411 Buenos Aires

NOMBRE _____

DIRECCION _____

LOCALIDAD _____

PROVINCIA _____

(Si no desea cortar la revista, menciónela y escriba por separado)

AC





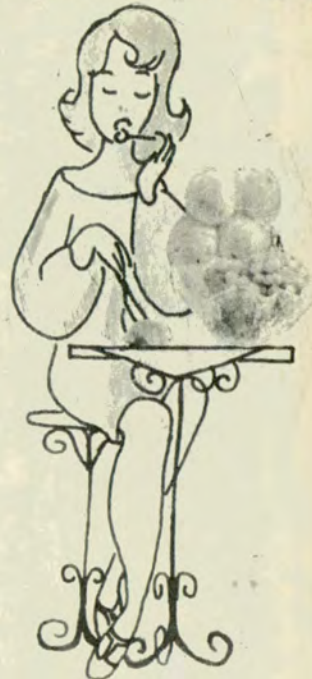
Con cuchillo y

A pesar de que actualmente el comportamiento en la mesa no es tan protocolar, nunca está de más saber cómo debemos presentar las frutas y cómo comerlas.

Ciruelas y damascos: Deben estar bien lavadas y sin pelar. Se cortan por la mitad y se comen con la mano, si son muy grandes, cortar con cuchillo y comer con tenedor.

Mandarinas: Se sirven con cáscara. Se pelan con cuchillo y se comen con la mano gajo por gajo.

Duraznos, manzanas y peras: Se mantienen firmes en el plato con el tenedor y se cortan con cuchillo por la mitad, luego en trozos más pequeños que se van pelando a medida que se llevan a la boca con el tenedor.



Exquisiteces "in vitro" Las llaves

Hay muchos platos a los que un acompañamiento de verduras en conserva puede transformarlos completamente. Por eso, ya que todavía no se ha terminado la estación de las verduras más apetitosas, podríamos preparar algunas exquisitas conservas para gustarlas este invierno.

Primeramente, preparar frascos grandes de boca ancha, con tapas bien herméticas, que deberemos hervir en abundante agua, a medida que se vayan preparando las verduras, ya que deben estar calientes cuando se llenen.

Aceitunas en aceite: Ponga durante 5 minutos en agua en ebullición 1/2 kg de aceitunas verdes; escúrralas y séquelas sobre un repasador. Corte en rodajas un limón con cáscara, coloque todo en un frasco, alternando con hojas de tomillo y laurel, pimienta en granos y, si quiere, un poco de ajo picado. Agregue vinagre de vino blanco hasta la mitad del frasco y termine de llenarlo con aceite de oliva. Deje pasar un mes antes de usarlas.

Jardinera: Antes que nada, prepare vinagre aromático, dejando durante 15 días 1 litro de vinagre de vino blanco, con un ramito de romero, 2 hojas de laurel, una

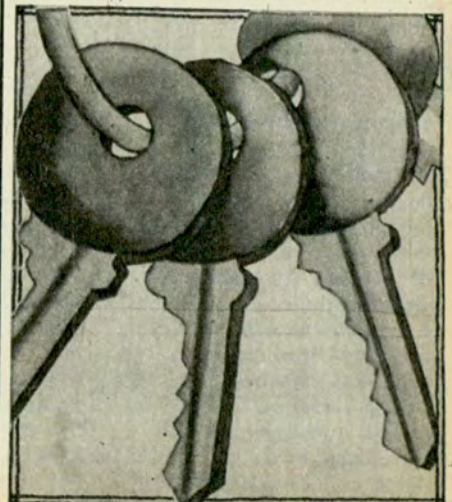
cucharadita de sal y otra de azúcar y unos gramos de pimienta negra.

Poner en agua hirviendo, por separado, durante 5 minutos: una coliflor dividida en ramitos, 1/2 kg de zanahorias cortadas en rodajas, 12 cebollitas y un puñado de pepinitos. Dejar enfriar sobre un lienzo y acomodarlos en un frasco. Agregar el vinagre aromático y una cucharada de mostaza. Esperar un mes.

Ajiles en vinagre: Lavar 1/2 kg de ajiles largos. Hacer hervir agua con vinagre en partes iguales, sal, 1 hoja de laurel y 10 granos de pimienta. En ebullición poner los ajiles durante 5 minutos; escurrir y acomodarlos parados en un frasco de boca ancha, cubrir con viangre blanco, tapar herméticamente y dejar pasar un mes antes de consumirlos.

Corazones de alcauciles: Sacar los corazones de 2 kg de alcauciles, despuntarlos y pasarles limón a uno por uno. Hervirlos en 1 litro de vinagre hasta que estén apenas tiernos. Escurrirlos y enfriar. Envasarlos, agregar algunos granos de pimienta, 2 o 3 hojas de laurel y ajo picado (optativo). Completar el frasco con aceite y dejar pasar por lo menos un mes antes de consumirlos.

Para evitar inútiles pérdidas de tiempo buscando la llave que sirve para abrir la puerta de entrada, la del garaje, la del departamento, etc., haga así: con esmalte, que puede ser de uñas, coloree la parte superior de cada llave. En el momento de abrir, reconocerá con facilidad y sin impacientarse, la llave correspondiente.



tenedor

Pomelos: Se sirven en copas especiales que pueden reemplazarse por compoteras, cortados por la mitad y con los gajos ya separados. Se comen con cuchara de postre.

Uvas: Se presentan en racimos enteros, bien lavadas y se comen, grano por grano, con la mano. Los hollejos y semillas se recogen con la mano y se colocan en el plato.

Frutillas: Siempre deben estar bien limpias, sin nada de arena y preparadas, también debe ponerse en la mesa una azucarera por si alguien desea agregarles más azúcar. Se comen con cuchara.

Naranjas: Se mantienen firmes con el tenedor y se pelan con cuchillo; para facilitar la operación primero cortar los dos extremos.

Cómo usar los jeans



Los blue-jeans son actualmente imprescindibles en el guardarropa de la gente joven, ¿cómo hacerlos más personales? Cambiando las remeras, las camisas, los top, pero, sobre todo, "inventando" el modo de usarlos.

1.- *Estilo militar.* Bien apretados en los tobillos por medio de correas con hebillas y apenas ablusados.

2.- *A lo clown.* Con elásticos en los tobillos.

3.- *Estilo Pescador.* Bastará doblarlos, haciendo una botamanga ancha y dejando descubiertos los tobillos.

4.- *A la Suava.* Un viejo estilo que vuelve, se meten dentro de las botas cortas.

5.- *A lo cowboy.* Bien estrechos y con botamangas.



Puerta Norte

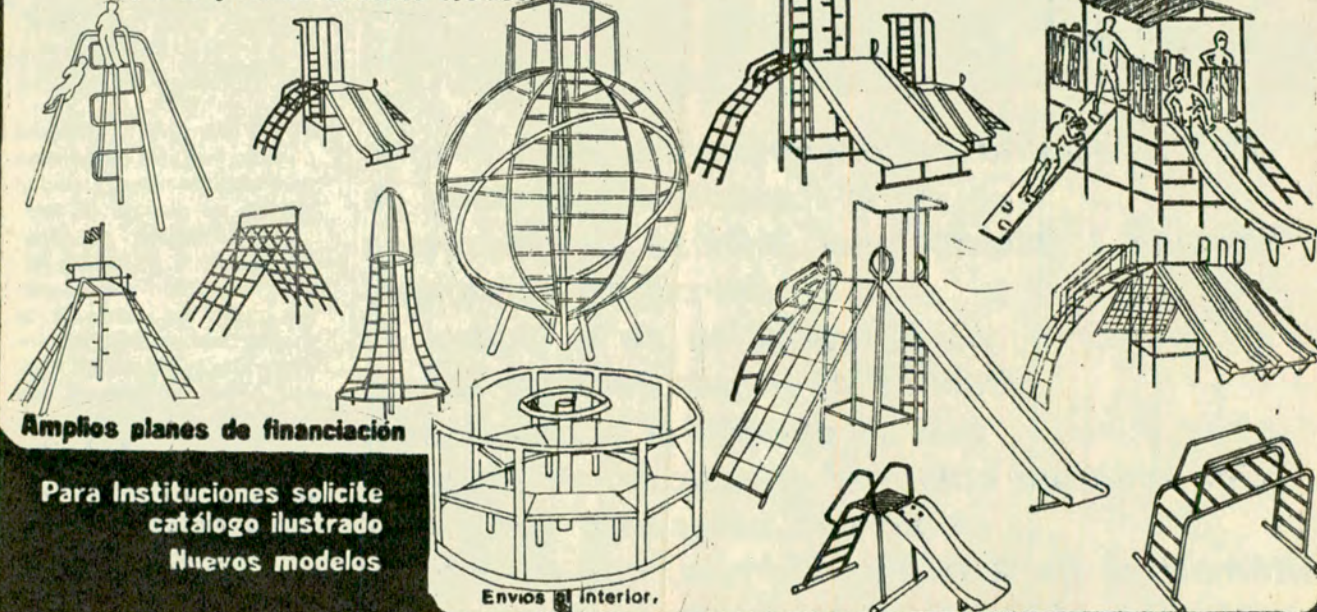
JOSE OTERO S.A.I.C.

PARA EQUIPAMENTOS DE: JARDIN DE INFANTES

COLEGIOS CLUBS
PLAZAS Y EDIFICIOS

Avenida del
Libertador 91
Esq. Av. Gral. Paz
Vicente López
Tel. 795-0763

Proyecto y asesoramiento técnico.



Amplios planes de financiación

Para Instituciones solicite
catálogo ilustrado
Nuevos modelos

Envíos al interior.

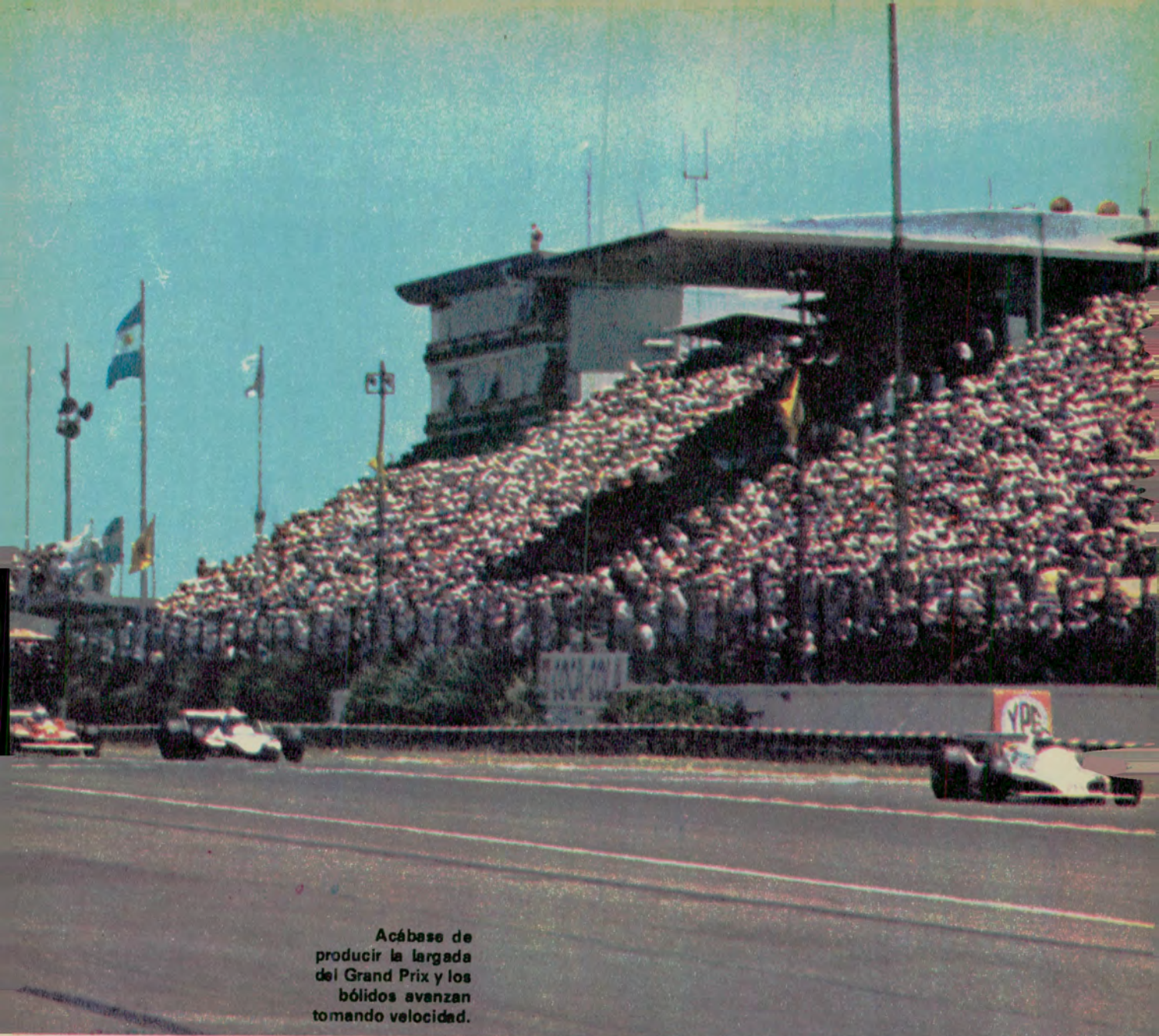
**GRAN PREMIO DE LA
REPUBLICA ARGENTINA DE F1**

UNA FIESTA INOLVIDABLE



Con la disputa del decimoquinto Gran Premio de la República Argentina, de Fórmula 1 Internacional, inicióse la celebración del cuarto centenario de la fundación de la ciudad de Buenos Aires por Juan de Garay, que se cumple el corriente año. Una multitud colmó el autódromo municipal y siguió con entusiasta interés las alternativas de la célebre carrera, que tuvo en el australiano Alan Jones un vencedor inobjetable.

EL 13 DE ENERO próximo pasado, en el autódromo municipal de nuestra ciudad capital, se disputó la decimoquinta edición del Gran Premio de la República Argentina de Fórmula 1 Internacional "En Adhesión al Cuarto Centenario de la Fundación de la Ciudad de Buenos Aires". La carrera, que culminó con el brillante triunfo del piloto australiano Alan Jones, constituyó, una vez más, una rotunda demostración de la notable capacidad organizativa del Automóvil Club Argentino, que tuvo sobre sí, como en años anteriores, la responsabili-



Acábase de producir la largada del Grand Prix y los bólidos avanzan tomando velocidad.

dad de brindar a los aficionados locales presentes en el autódromo y a los millones de personas que en nuestro país y en el exterior siguieron las alternativas por TV, la primera carrera del *Grand Prix Internacional*, reconocida como tal por la *Federación Internacional del Automóvil* y con puntos para el campeonato mundial de conductores de la especialidad. Fue, en suma, una brillante fiesta del deporte, realizada por las cambiantes alternativas que tuvo en su desarrollo, con el agregado de un hecho auspicioso para nuestro automovilismo: la

Los triunfadores en el podio. En primer plano, a la izquierda, los doctores César C. Carman y Baltasar Martínez Briones.

El doctor César C. Carman, el gerente general del ACA, arquitecto Jaime W. Sequeira y otras personas.



ASI DA GUSTO TRABAJAR

La frase que da título a este recuadro pertenece a uno de los muchos colegas que cubrieron la información periodística del Gran Premio de la República Argentina. Si la citamos aquí es porque esa fue, unánimemente, para los hombres de prensa de nuestro país y del extranjero, la opinión que mereció la oficina de prensa que el Automóvil Club Argentino levantó frente a la playa de boxes.

Cinco excelentes traductoras, veinte líneas telefónicas urbanas, diez cabinas para comunicarse con el exterior y cuatro equipos de télex, dos televisores en blanco y negro

y uno color, escritorios y máquinas de escribir, además de información al instante de la carrera, fueron las comodidades con que contó esta vez la prensa. Además, lindera a la sala y con acceso desde la misma, se habilitó una tribuna para uso exclusivo del periodismo, por lo cual muchos optaron por seguir las alternativas de la competencia desde ese lugar "privilegiado". El recinto estaba cubierto por un techo aislante que convirtió a la oficina de prensa —y esto también fue opinión unánime— en el lugar más fresco durante la calurosa tarde del domingo 13 de enero. De esta forma, el Automóvil Club Argentino resolvió el más grave problema que encontraba el periodismo en el autódromo para cumplir con su tarea eficazmente.

presencia en la categoría mayor de *Ricardo Zunino*, quien cumplió una meritoria performance. No acompañó, en cambio, la suerte a *Carlos Reutemann*, ya que se vio obligado a abandonar la prueba cuando ocupaba una posición expectante entre los primeros y con chance cierta para acceder al podio de los triunfadores. Como en otras oportunidades, una multitud colmó las instalaciones del autódromo y puso marco acorde a uno de los espectáculos deportivos más trascendentes.



• UNA PERFECTA ORGANIZACION

Una vez más el *Automóvil Club Argentino* montó un vasto dispositivo para asegurar una perfecta organización de la competencia. En tal sentido, cabe afirmar que el público pudo acceder al autódromo sin ningún tipo de inconvenientes y ocupar el lugar elegido en muy pocos minutos. Esta tarea del ACA —que contó con la inestimable colaboración de la Policía Federal y fuerzas de seguridad— fue ampliamente elogiada por la prensa especializada, lo mismo que los trabajos efectuados para dejar en óptimas condiciones el circuito, el cual, a pesar de algunos leves inconvenientes en su capa asfáltica, que fueron rápidamente subsanados, fue aprobado con tres días de anticipación por *Derek Ongaro*, veedor de la FISA (*Federación Internacional del Deporte Automotor*), quien arribó a nuestro país para supervisar este aspecto tan importante. Lo cierto es que a la hora de la

CLASIFICACION DEL GRAN PREMIO DE

Ubicación	Coche N°	Piloto	Marca
1°	27	Alan Jones	Williams FW 07B
2°	5	Nelson Piquet	Brahman BT 49
3°	21	Keijo Rosberg	Fittipaldi F7
4°	4	Derek Daly	Tyrrell 009
5°	23	Bruno Giacomelli	Alfa Romeo 179
6°	8	Alain Prost	McLaren M 29B
7°	6	Ricardo Zunino	Brahman BT 49
No se clasificaron:			
	22	Patrick Depailler	Alfa Romeo 179
	1	Jody Scheckter	Ferrari 312 T5
	14	Clay Regazzoni	Ensign M 180
	20	Emerson Fittipaldi	Fittipaldi F7
	2	Gilles Villeneuve	Ferrari 312 T5
	26	Jacques Laffite	Ligier JS 11/15
	29	Riccardo Patrese	Arrows A3
	9	Marc Surer	ATS D4
	11	Mario Andretti	Lotus 81
	30	Jochen Mass	Arrows A3
	28	Carlos Reutemann	Williams FW 07
	12	Elio De Angelis	Lotus 81
	7	John Watson	McLaren M29-B
	16	René Arnoux	Renault 20
	15	Jean Pierre Jabouille	Renault 20
	25	Didier Pironi	Ligier JS 11/15
	3	Jean Pierre Jarier	Tyrrel 009
Promedio del ganador:		Jones, en la 5°, con 183,443 kph.	Posiciones del campeonato: Alan Jones, 9 puntos; Nelson Piquet, 6; Kei-
Mejor vuelta: N° 27, Alan		1m50s45/100 a un promedio de 194,525 kph.	

SOLO 27 SEGUNDOS PARA RESCATAR A UN PILOTO

Uno de los riesgos más grandes que corre quien se sienta frente al volante de un automóvil de Fórmula 1 es que, por un accidente o un grave desperfecto mecánico, el coche pueda incendiarse, pues a lo largo de la historia del automovilismo, han ocurrido muchos percances de este tipo, los cuales no pocas veces tuvieron consecuencias fatales para los deportistas.

Por ello, durante el desarrollo de las pruebas de clasificación y la carrera, el Automóvil Club Argentino dotó a varios de sus vehículos de auxilio con un moderno equipo

contra incendios que permite rescatar al piloto de una máquina en llamas en solamente 27 segundos. Este tiempo se calcula tomando en cuenta el pedido de auxilio, el tiempo que se tarda en llegar al lugar del autódromo en que se pueda producir el accidente y el acto en sí de extraer de entre las llamas al piloto, lo cual demanda solamente 7 u 8 segundos.

Para ello se levantaron el domingo 13 en el autódromo 24 puestos fijos, con 27 vehículos, que cubrían todo el perímetro del circuito y los boxes.

Los equipos contra incendios fueron suministrados por Tecin S.A. Argentina, empresa líder que cuenta con los equipos y técnicas más avanzados del mundo.

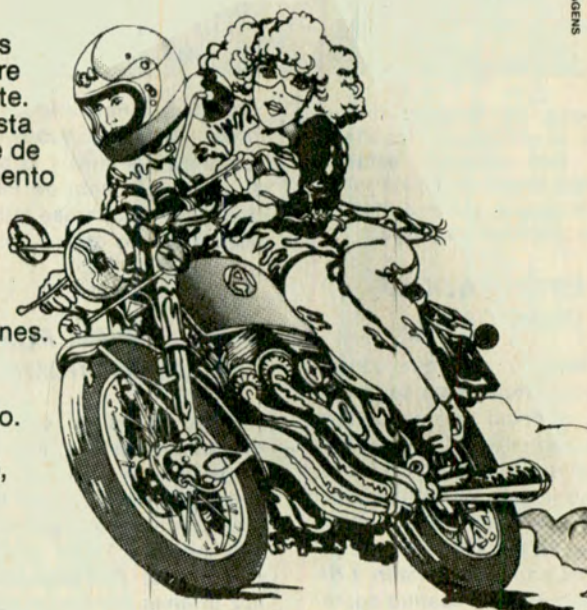
La empresa Tecin aportó novedoso y sofisticado equipo contra el fuego, contribuyendo así a la seguridad de la carrera.

La sala de prensa erigida por el Automóvil Club Argentino en el autódromo municipal.

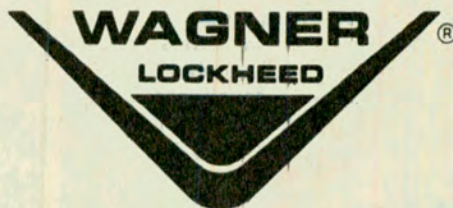


Los imprevistos surgen siempre repentinamente. Como ese motociclista que se cruzó delante de su coche en el momento más inesperado.

En ese caso no bastan sus reflejos. Será necesario que sus frenos estén en excelentes condiciones. Haga controlar periódicamente los frenos de su vehículo. Y si necesitan reparación o cambio, exija lo mejor, productos para frenos Wagner Lockheed.



Los imprevistos no tienen señal.



Fabricado por FARLOC, seguridad total en frenos.

FORMULA 1

Tiempo Vueltas

1h43m24s38/100	53
1h43m48s97/100	53
1h44m43s02/100	53
1h44m47s86/100	53
1h43m50s40/100	52
1h45m05s17/100	52
1h44m34s86/100	51
1h32m54s96/100	46
1h25m38s11/100	44
1h43m54s20/100	44
1h44m21s27/100	37
1h09m11s05/100	36
57m33s58/100	30
52m09s94/100	27
55m01s53/100	27
40m47s91/100	20
41m37s09/100	20
23m14s32/100	12
11m35s59/100	6
9m51s29/100	5
4m51s36/100	2
5m06s76/100	2
1m59s53/100	1
2m41s18/100	1

Jo Rosberg, 4; Derek Daly, 3; Bruno Giacomelli, 2, y Alain Prost, 1.

ABENS

5



prueba de tanques llenos, con el autódromo colmado de espectadores, estaban dadas todas las condiciones para que se pudiera presenciar una carrera singular.

● ESTRUENDOSA OVACION

Esta prueba, que constituye siempre algo así como el "anticipo" de la carrera propiamente dicha, sirvió para que el público presente, desbordante en entusiasmo, brindara una estruendosa ovación a los pilotos argentinos *Carlos Reutemann* y *Ricardo Zunino*, cuando aparecieron en la pista con el Williams N° 28 y el Brabham N° 6, respectivamente. *Reutemann* alentó las ilusiones de los presentes con un tiempo de 1m50s90/100, detrás de *Didier Pironi* (1m48s96/100), *Riccardo Patrese* (1m49s94/100), *Piquet* (1m50s69/100) y *Alan Jones* (1m50s83/100), su compañero de equipo.

● ESPECTACULO PREVIO

Después y como una forma de amenizar y acortar el tiempo que aún faltaba para la iniciación de la carrera, desfiló un grupo de hermosas jóvenes que llevaban en sus vestimentas las siglas de



Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Además, hubo una suelta de palomas y la banda del *Regimiento de Patricios* ejecutó marchas militares, en medio de los aplausos de la multitud.

● RECORRIDA POR EL AUTODROMO

Poco antes de que comenzara la carrera, el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César Carman*, acompañado por el vicepresidente 1° de la *Entidad*, doctor *Baltasar Martínez Briones*, y de otras autoridades del ACA, recorrió al-

INTERES MUNDIAL PO

Cuando todavía se comentaban vivamente las alternativas del Gran Premio de la República Argentina, ya el *Automóvil Club Argentino* se lanzó a la tarea de organizar otra competencia automovilística de trascendencia: el *Rally Internacional CODASUR*, que en su edición correspondiente al año en curso, otorgará por primera vez puntaje para el campeonato mundial de esa difícil especialidad. A pesar de que la carrera se larga recién el 20 de julio, ya comenzaron a llegar a la sede del ACA, desde todo el mundo, cartas de empresas automotrices y de corredores solicitando información sobre las características que tendrá la prueba. A ese respecto, la empresa *Daimler-Benz*, de Alemania, por intermedio de *Mercedes Benz Argentina*, envió un télex a nuestra *Entidad* en el que informa que tiene previsto participar en la competencia con cuatro automóviles de la marca.

Por otra parte, el ex campeón europeo de rally en Gru-



▶ **Carlos Reutemann** en boxes, antes de la carrera. Después, debería abandonar, cuando marchaba en buena posición.

▶▶ **Nuestro compatriota Ricardo Zunino** obtuvo un honroso séptimo puesto.



◀ El finlandés Keijo Rosberg, con su tercera colocación resultó la revelación de la prueba.

◀◀ El brasileño Nelson Piquet, compañero de equipo de Ricardo Zunino, obtuvo un excelente segundo puesto.

◀◀◀ Alan Jones, con el Saudia-Williams N° 27, brillante ganador de la carrera.

oportunidad para desearles suerte a *Carlos Reutemann* y *Ricardo Zunino*. Después, el doctor *Carman* y quienes lo acompañaban se dirigieron hasta la flamante *Oficina de Prensa* que el ACA habilitó este año a fin de ofrecer las comodidades requeridas al periodismo. Allí el titular de la *Institución* tuvo oportunidad de departir con algunos hombres de prensa, quienes le manifestaron que estaban plenamente satisfechos con esta nueva realización del *Automóvil Club Argentino* (véase recuadro).

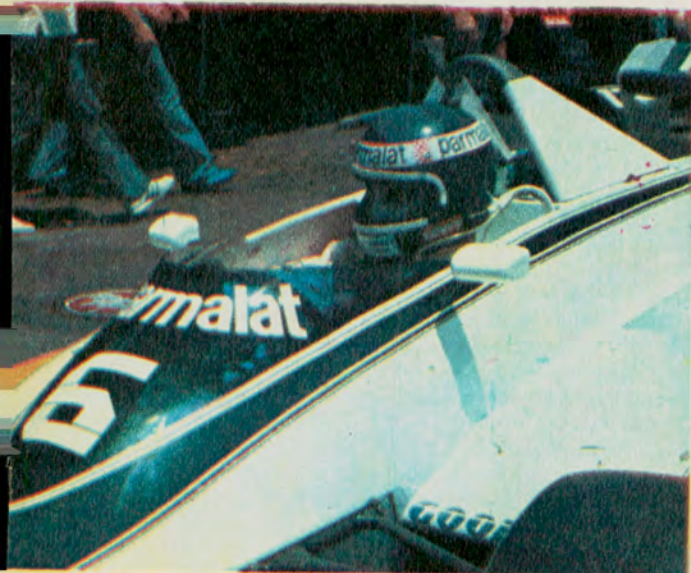
● EN EL PALCO DE HONOR

Enseguida, el doctor *Carman*, junto con el doctor *Martinez Briones* y el doctor *Juan Manuel Sandberg Hae-*do —tesorero de la *Entidad*— y el escribano *Adolfo C. A. Scarano* —secretario de la *Comisión Directiva* del ACA—, tomó ubicación en el palco oficial, donde se hallaban, con otras altas autori-

EL RALLY CODASUR

po II, ingeniero Hans Schnautz, se hizo presente en la sede central del ACA y manifestó que intervendrá en el Rally con un vehículo *Porsche*. Además, el *Team-Datsun Europe* también tomará parte en esta prueba y en su equipo seguramente se alistará el argentino *Jorge Recalde*. También, al cierre de esta edición, se encontraban evaluando su participación, los integrantes del team *Peugeot-Francia* y la formación que para correr rallies tiene integrada *Alfa Romeo*. Según informaciones procedentes de Europa, ambos equipos de competición incorporarán a pilotos argentinos, lo cual dará, sin duda, un atractivo más a un tipo de carrera que año a año gana más adeptos en todo el mundo.

Por lo pronto, el *Automóvil Club Argentino* ya realizó el relevamiento de la ruta del *Rally Internacional CODASUR* y se está trabajando en la confección del *Road-Book* que se entregará a los competidores.



gunos sectores de las instalaciones. En los boxes, el doctor *Carman* pudo observar los últimos aprestos de los equipos competidores y se detuvo por algunos minutos en los que ocupaban las escuderías *Saudia-Williams* y *Brabham*, y aprovechó la

GUARDABARROS

protéjalos

con

GUARDAPLAST®

LEGITIMO

DE LA CORROSION, BARRO, HUMEDAD, Etc.

Infórmese dónde colocan el LEGITIMO GUARDAPLAST.
750-5692/5483 - 7 a 15 hs.

CASEROS: AVENIDA MITRE 4151
LA MATANZA: AV. CATAMARCA 3294 - Tel. 651-2687
SAN MARTIN: SAN LORENZO 898 - Tel. 752-4851
SAN MIGUEL: AVENIDA MITRE 154

¡GUARDA PLAST que no le coloquen otro!
Cap. y G. Bs. As. desde \$ 170.000.- (Jgo. Comp.)

edite

A 092

dades nacionales y provinciales, los ministros del Interior, general *Eduardo Albano Harguindeguy*; de Defensa, contralmirante *David de la Riva*; de Relaciones Exteriores y Culto, brigadier mayor (RE) *Carlos W. Pastor*; el gobernador de la provincia de Buenos Aires, general (R) *Ibérico Saint Jean*; el intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, brigadier (RE) *Osvaldo Cacciatore*; el jefe de la Policía Federal, general *Juan B. Sassiain*; el jefe del Estado Mayor Conjunto, general *Horacio Tomás Liendo*; y los presidentes de la *Caja Nacional de Ahorro y Seguro*, coronel (RE) *Héctor Walter*, de YPF, ingeniero *Carlos Benaglia* y del Banco de la Nación Argentina, doctor *Juan María Ocampo*. También asistió a la competencia *Ivón León*, secretario general de la Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA).

● LA CARRERA

Esta vez se utilizó para la largada un sistema diferente al habitual, con las máquinas ubicadas en doble fila, pero no apareadas, sino colocadas en zigzag y manteniendo los siete metros entre la cola de una máquina y la trompa de otra, tal como se larga la carrera de fórmula 1 en Montecarlo.

Finalmente, en medio de una gran expectación, nuestro quintuple campeón mundial *Juan Manuel Fangio*, empuñando una bandera argentina, largó la carrera.

● PUNTEA JONES

El australiano *Alan Jones*, que largó en la "pole position" por su registro del sábado, salió en punta perseguido por las dos máquinas Ligier, conducidas por *Jacques Laffitte* y *Didier Pironi*, el Brabham de *Nelson Piquet*, el Lotus de *Mario Andretti*, el Arrows de *Ricardo Patrese* y el Saudia-Williams FW 07 del argentino *Carlos Reutemann*, que en impecable salida avanzó cinco puestos. El trámite de la carrera fue muy veloz y ya en

ORGANIZACION EJEMPLAR

Yvón León, secretario general de la Federación Internacional del Deporte Automovilístico (FISA), que estuvo el 13 de enero en el autódromo presenciando, en compañía del presidente del *Automóvil Club Argentino*, la decimoquinta edición de nuestro *Gran Premio*, tuvo encendidas palabras de elogio para la organización de la prueba.

A su regreso de París envió al doctor *Carman* una carta en la cual ratifica sus apreciaciones. Entre otros conceptos, manifiesta: "He percibido la calidad de la organización de esta competencia, que ha posibilitado a todos asistir a una carrera fructífera en novedades y digna del Campeonato del Mundo de Conductores de la Federación Internacional del Automóvil".

Más adelante expresa: "Como ya se lo dijera personalmente —al doctor César Carman— considero que el Automóvil Club Argentino y el circuito de Buenos Aires, deberían constituir un ejemplo para muchos de los organizadores". Estos conceptos, en boca de quien es una de las más altas autoridades del deporte automovilístico, corroboran la ejemplar organización que tuvo el Grand Prix.

VALIOSO APORTE

La realización de un nuevo Gran Premio de la República Argentina de Fórmula 1 Internacional demandó no pocos esfuerzos económicos al Automóvil Club Argentino. Pero, como en años anteriores, nuestra Entidad contó con el valioso aporte de empresas que, de esta manera, interpretaron contribuir a hacer realidad, una vez más, la fiesta grande del automovilismo en nuestro país.

Desde el Banco de la Nación Argentina, la Caja Nacional de Ahorro y Seguro y Yacimientos Petrolíferos Fiscales —vinculadas al ACA a lo largo de los años— hasta Coca-Cola S.A., Ford Motor Argentina, Daihatsu Argentina S.A., Good Year S.A., Fernet Branca, Noel, Nobleza Picardo S.A., Michelin Argentina, Noblex S.A. y el Sheraton Hotel, todas brindaron su aporte para este acontecimiento deportivo de resonancia internacional.

el primer giro abandonaron *Pironi* —su automóvil se fue de pista y quedó en la zona del mixto abandonado hasta el final de la competencia— y *Jean Pierre Jarier*, que conducía un Tyrrel 009. En la segunda vuelta debieron desertar *René Arnoux* y *Jean Pierre Jabouille*, ambos con Renault 20.

Las primeras alternativas de la carrera mostraron a los Williams en una rauda marcha. El N° 27 de *Alan Jones* comenzó a sacar rápidas ventajas y en la segunda vuelta ya llevaba 3s29/100 al cochete de *Piquet*, que había superado a los dos Ligier, en tanto que "Lole" *Reutemann*, que había sido pasado en la "ese" del ciervo por *Andretti*, recuperó el cuarto puesto antes de terminar la segunda vuelta y pasó a

acosar a *Laffitte*, que estaba tercero, tras el abandono de su compañero *Pironi*. Mientras tanto, en los puestos ulteriores había también encendida lucha y *Scheckter* y *Mass* ganaban posiciones, ubicándose el primero quinto, desplazando a *Andretti* y sexto el segundo, tras estar décimo en la primera vuelta.

Al llegar a la 10ª vuelta, siempre con *Jones* en el primer lugar, con una ventaja de 13s75/100 sobre *Laffitte*, seguido por *Piquet*, a quien acosaba *Reutemann*, se vivió un instante crucial en la competencia y que demolería las ilusiones de triunfo de los aficionados argentinos: el piloto de Santa Fe, intentó pasar al brasileño *Piquet*, pero éste taponó todos los lugares de paso y al llegar a la chicana de Ascari,

Reutemann salió de pista, lo que motivó su retraso y una detención en boxes de pocos segundos. Reanudó luego la marcha *Reutemann*, pero antes de completar el 12º circuito, debió abandonar la carrera.

● SIGUE LA LUCHA

A partir de allí la carrera mantuvo su interés debido a la lucha por los puestos de privilegio, a excepción del primero que le seguía perteneciendo a *Alan Jones*, quien a esta altura de la competencia parecía inalcanzable. A tal punto llegó la superioridad del australiano, que en la vuelta 18, se detuvo en boxes y, después de una espectacular persecución, en la que fue superando sucesivamente a *Piquet* y *Villeneuve*, alcanzó al piloto francés del Ligier y retomó la delantera.

Para las últimas vueltas quedaron como principales protagonistas *Alan Jones*, *Piquet* —con algunos problemas en los neumáticos de su automóvil— y *Keijo Rosberg*, quien con su Fittipaldi F7 resultó la revelación de la jornada.

Tampoco pasó inadvertida la actuación del piloto sanjuanino *Ricardo Zunino*, quien mantuvo durante toda la carrera un ritmo poco veloz pero muy sostenido, lo que le valió la obtención de un honroso séptimo lugar, con un total de 51 vueltas.

Pero quien sin duda ganó con largueza "el primer puesto" simbólico de la competencia, fue la multitud presente en el autódromo, que a pesar de no ver entre los triunfadores a alguno de los dos pilotos argentinos, premió con una estruendosa ovación a aquellos cuando accedieron al podio y fueron coronados por el presidente del *Automóvil Club Argentino*.

Fue este un hermoso final para una competencia deportiva de trascendencia internacional en la que el ACA brindó su aporte y responsabilidad organizativa, para mayor prestigio y orgullo del país todo. ●

LETRA NUEVA

ALMAS DE METAL,
Selección de relatos de
ciencia ficción, de
diversos autores, Ediciones
Lidium, 276 páginas, 1979

Los robots han ocupado siempre un lugar privilegiado en la literatura de anticipación. Los autores principales han tratado el tema, volcando sus puntos de vista particulares acerca de la cibernética, en relación con el hombre y la sociedad en su conjunto. Pero el lector no tenía la posibilidad de acceder, hasta ahora, a un panorama de conjunto que le permitiera confrontar las ideas de aquéllos en un tema de tanto interés psicológico pues, en última instancia, los humanos proyectamos en los robots nuestro eterno anhelo del paraíso.

Claro que no siempre todo es tan simple. Animal de contradicciones, el hombre también puede catalizar en esta "prospectiva" una visión pesimista del mundo, en un futuro signado por la presencia inquietante —cuando no francamente diabólica— de los robots.

En esta selección, efectuada por Mike Ashley, figuran relatos de Lester del Rey, Isaac Asimov, Murray Leinster, Philip K. Dick, Brian W. Aldiss, Harry Harrison, Clifford D. Simak y L. Sprague de Camp, los cuales componen en su conjunto, un amplio friso de la narrativa robótica. El volumen lleva un excelente prefacio que sitúa al tema en el tiempo, desde la antigüedad clásica, pasando por *Frankenstein* —al fin y al cabo, un robot también, aunque de carne y hueso— y por el no menos famoso *Golem* —el hombre de arcilla construido por los judíos de Praga y al cual le insularon vida—. También se refiere detalladamente al origen del vocablo *robot*, utilizado por primera vez en la obra teatral "R.U.R.", del escritor checo Karel Capek.

Cada relato, asimismo, está precedido por un comentario, en el cual se brindan al lector importantes datos acerca de su autor, la génesis del cuento y otros pormenores que contribuyen a que disfrutemos aún más de la lectura.

Por todo ello, estimamos que este volumen habrá de ser muy bien recibido por quienes gustan de los relatos de ciencia ficción. M.D.G.

DESARROLLO URBANO,
por Wallace F. Smith,
Ediciones Troquel, 447 páginas, 1979

El fenómeno del urbanismo ha dejado de ser tal, para convertirse en un dato concreto de la realidad. A tal punto que se aproxima el momento en que la mitad de la población mundial vivirá en ciudades de 100.000 habitantes o más. Varias disciplinas confluyen en el estudio de esas aglomeraciones urbanas, cuyo crecimiento pareciera no tener límites —más allá de las especulaciones de orden ecológico—. El crecimiento constante —desmesurado en muchísimos casos— de las ciudades ha creado nuevos problemas a la humanidad, que procura encararlos de modo racional. Esta obra refiere cómo se toman las decisiones, o sea, la manera en la que la gente encara la tarea cotidiana de administrar los recursos humanos, y fue escrita como libro de texto para un curso de introducción a la economía de inmuebles y terrenos urbanos, que el autor dictó en la Universidad de California —Berkeley— y en la de la Columbia Británica. Tanto el libro como el curso tocan, en cierto grado, aspectos interdisciplinarios, a pesar de estar enfocados definitivamente sobre el compor-

tamiento de la actividad económica. Al final de cada capítulo, una serie de preguntas para debatir ayudan al lector a obtener una mejor comprensión del texto, a la par que otras referencias bibliográficas amplían el espectro de investigación para quienes deseen ahondar en temas determinados. M.D.G.

EL SONIDO,
por Jean-Jacques Matras,
Editorial El Ateneo, 183 páginas, 1979

En las últimas décadas han adquirido particular relevancia los estudios relacionados con el sonido, sobre todo en cuanto se refiere a sus múltiples aplicaciones: la acústica, la fonología, la musicología y, ya más directamente en el campo de la industria, a la fabricación de aparatos de producción, grabación y reproducción, de tal manera que, en la actualidad, son muchas las personas interesadas en acercarse a esta apasionante disciplina. El manual que comentamos, traducido del francés, pertenece a una famosa colección denominada "*Que sais-je?*", "*¿Qué sé yo?*" y que, como su título parece indicarlo, trata con un lenguaje sencillo no exento de profundidad y rigor científicos, los temas más

diversos, poniéndolos al alcance del lector común, sin dejar por ello de poseer valor para aquellos iniciados.

Este volumen expone en forma precisa y metódica los diferentes aspectos del sonido: producción, propagación y percepción y los elementos con ellos concatenados. En su última parte, ofrece una interesante introducción a la acústica electrónica y a la música experimental.

Su autor, Jean-Jacques Matras, es ingeniero en telecomunicaciones y ha publicado muchos trabajos sobre su especialidad. A.G.S.

REGRESO AL PASADO
por Gérard Klein,
Ediciones Lidium, 210 páginas, 1979

El autor del presente volumen, director de la "Ailleurs et Domain", una de las colecciones de ciencia ficción más importantes que se editan en Francia, su país natal, retoma en esta serie de cuentos, desde la perspectiva de las ciencias humanas y de la filosofía, una norma clásica del género: la proyección hacia el futuro de las circunstancias y conocimientos científicos actuales.

A partir de esta visión, Klein, apoyado en su innegable versación humanista, elabora una sutil trama en la que siempre, como trasfondo, está presente su preocupación por el destino del hombre y de las sociedades humanas. R.A.

LIBROS RECIBIDOS

EL BOXER, por Elizabeth Somerfield. Ediciones Lidium. Año 1979; 175 páginas.

COMO CRIAR A SU CACHORRO, por R. H. Smythe. Ediciones Lidium. Año 1979; 166 páginas.

COMO ADIESTRAR A SU GATO, por Jo y Paul Loeb. Ediciones Lidium. Año 1979; 230 páginas.

EL COCKER SPANIEL, por Verónica Lucas-Lucas. Ediciones Lidium. Año 1979; 153 páginas.

REGIMENES AGRADABLES PARA LA SALUD, COCINA DIETETICA. Por Ketty G. de Pirolo y doctora Mabel Erra de Pirolo. Editorial El Ateneo. Año 1979; 295 páginas.

SILVINA BULLRICH, por Nicolás Cócara. Ediciones Culturales Argentinas. Año 1979; 146 páginas.

SANITARIOS CENTENARIO, por Fernando Sorrentino. Editorial Plus Ultra. Año 1979; 142 páginas.

LOS CARDINALES, por Juan Draghi Lucero. Editorial Plus Ultra. Año 1979; 133 páginas.

LA SALUD Y LA SEXUALIDAD, por Gary Null. Elayne Kahn. Ediciones Lidium. Año 1979; 217 páginas.

PROTEINAS PARA VEGETARIANOS, por Gary y Steve Null. Ediciones Lidium. Año 1979; 161 páginas.

EL LIBRO DE LA ALIMENTACION, por Gary y Steve Null. Ediciones Lidium. Año 1979; 326 páginas.

**SUPERMERCADO
TEXTIL**

Selaco

FABRICA DE TEJIDOS
Senador Morón 381
Bella Vista - Bs. As.
Tel. 666-1284/1384/1324

Sábanas - Manteles - Toallas
Colchas - Frizadas - Mantas
Zepholes - Repasadores
Telas en general

Descuentos a afiliados de
Obras Sociales, Sindicatos,
Mutuales, Congr. Religiosas,
Jubilados, ACA, TC Arg., IOSE

Lunes a viernes, 9 a 17 hs
Sábados, 9 a 12.30 hs.



Memoria y Balance General Ejercicio N° 75 Julio 1978-Junio 1979

Al finalizar este ejercicio del Automóvil Club Argentino, la Comisión Directiva elevó a la consideración de la Asamblea de Delegados la Memoria, el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos, que fueron aprobados.

Los aspectos más sustanciales de tales documentos se insertan en este espacio de AUTOCLUB para conocimiento de los señores asociados, quienes, si así lo desean, pueden consultarlos in extenso solicitándolos a través de las Filiales o Delegaciones de nuestra Entidad.

En las consideraciones que acompañan a estos documentos, la Comisión Directiva señala que durante este período la industria automotriz recuperó un importante sector del mercado, aunque el proceso inflacionario sostuvo la tendencia del período anterior. Los indicadores de gestión del ACA, con estas perspectivas, muestran, en líneas generales, ciertos incrementos, aunque los márgenes que aportan numerosos rubros de la estructura de recursos vienen observando importantes bajas relativas. Así sucede, por ejemplo, con la bonificación por venta de combustibles y con la participación en pólizas de servicios de previsión. Señálase, a renglón seguido, la proyección social del ACA, en cuanto a la creación de fuentes de trabajo, pues además de los 4.785 agentes que integran su nómina de personal, debe computarse su efecto multiplicador sobre el de terceros que contratan con la Entidad en su carácter de proveedores o concesionarios.

CAUDAL SOCIETARIO

Encabeza este documento una referencia a la gran masa de asociados —744.123 al 30 de junio—, que constituye una genuina evidencia de la adhesión recibida por la obra que la Entidad desarrolla desde 1904 al servicio de sus asociados y del progreso del país.

ACCION INTERNACIONAL

La Institución tuvo una participación activa y eficaz en diferentes reuniones nacionales e internacionales, en las cuales sus representantes presentaron trabajos sobre temas viales, de tránsito y de turismo.

Debe señalarse la calurosa acogida que mereció un trabajo —titulado "La red vial argentina actual y su futuro"— presentado por nuestra Entidad en la IV Mesa Redonda, de la Federación Internacional

del Automóvil, realizada en Madrid, del 28 al 30 de mayo de 1979.

75° ANIVERSARIO

Singular brillo alcanzaron los actos efectuados para celebrar el 75° aniversario del ACA, en la semana del 10 al 16 de junio de 1979, oportunidad en que acudieron a nuestro país personalidades de diversos países y autoridades de las entidades internacionales de automovilismo y turismo.

Particular proyección tuvo la Exposición efectuada con ese motivo en el Pabellón Freres, del predio ferial de la Sociedad Rural Argentina, en Palermo. A esa muestra acudieron altas autoridades nacionales y los distinguidos visitantes extranjeros, especialmente invitados por el Club. En la Exposición, por cuyos stands desfilaron 100.000 visitantes, se pasó revista a la actividad desplegada por el ACA en estos 75 años, lo cual constituyó, de algún modo, una reseña de la historia del país en lo que va del siglo, puesto que la Entidad estuvo ligada, durante lapso tan prolongado, a muchos de los hechos trascendentales producidos en la nación.

AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

La Comisión Asesora Permanente de Automovilismo Deportivo tuvo a su cargo —durante el período analizado— el estudio previo, la programación y la realización de la actividad que desarrolla anualmente nuestra Entidad.

A tal efecto, tomó a su cargo la realización del "Rally Internacional ACA-BIR Vuelta a la América del Sur", concretado con el apoyo y colaboración del Automóvil Club del Uruguay, Touring y Automóvil Club Paraguayo, Confederación Brasileña de Automovilismo, Automóvil Club de Brasil, Touring y Automóvil Club de Venezuela, Touring y Automóvil Club de Colombia, Automóvil Club del Ecuador, Touring

y Automóvil Club del Perú, Automóvil Club Boliviano, Federación Chilena de Automovilismo y Automóvil Club de Chile. La participación de estas entidades subraya la importancia de nuestro Club ante el resto de sus colegas y su predicamento deportivo que lo hace, sin duda, primero en Sudamérica. Este rally singular tuvo una extensión aproximada de 30.000 kilómetros y se corrió entre el 17 de agosto y el 24 de septiembre de 1978, uniendo todas las capitales del subcontinente, por primera vez en la historia.

Otra competencia de real trascendencia disputada en ese período fue el *Gran Premio de la República Argentina de Fórmula 1 Internacional*, que se realizó conforme a las reglamentaciones de la *Federación Internacional del Automóvil*.

Por otra parte, el 10 de junio de 1978 se disputó en el *Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires* el premio *75° Aniversario ACA*, reservado para las categorías Turismo Nacional Clases B y C, Mecánica Argentina Fórmulas 2 y 4 (con puntaje para los campeonatos respectivos) y karting.

Al propio tiempo, se desplegaron una serie de actividades tendientes a concretar la integración de *CODASUR* —continuación de *SUDAM*—, la cual va a nuclear, en un futuro inmediato, a todas las entidades y Automóviles Clubes de Sudamérica, para conformar un automovilismo competitivo entre los países que la integran.

ACTIVIDADES CULTURALES

Durante el ejercicio, el ACA efectuó diversas actividades que contribuyeron a difundir entre sus asociados y público en general distintos aspectos del quehacer cultural argentino.

Particular énfasis merece el ciclo *Tribuna ACA*, mediante el cual se consiguió una mayor divulgación de la obra y el pensamiento de figuras sobresalientes en diversas disciplinas —muchas de ellas representantes de importantes instituciones o a cargo de relevantes tareas de conducción en áreas oficiales—. Los disertantes exponen temas de su especialidad en el transcurso de almuerzos que tienen efecto en nuestra sede central.

AUXILIO MECANICO

El tradicional servicio de auxilio del Club —inconfundible en todas las rutas y calles del país— contaba al 30 de junio con una flota integrada por 770 modernos equipos y había prestado durante el lapso referido 1.241.400 servicios.

El total de bases operativas de auxilio asciende a 204 y se dotó del servicio, durante el ejercicio, a *General Alvear* (Mendoza), *Fuerte Esperanza* (Chaco), *General Pico* (La Pampa) y *Formosa*.

El cómodo y ágil servicio de batea, para el traslado de automotores averiados o en rodamiento, continuó funcionando durante la temporada, con frecuencias diarias, entre Buenos Aires-Mar del Plata-Buenos Aires y localidades intermedias, a tarifas promocionales, muy reducidas.

Un nuevo y exitoso servicio inaugurado en este ejercicio es el transporte de asociados y sus acompañantes mediante los "Ángeles Amarillos", cuando su vehículo sufre en las rutas percances mecánicos cuya reparación demanda excesivo tiempo o no puede realizarse en el lugar. A tal fin, diez rurales, especialmente equipadas, patrullaron permanentemente la Ruta Nacional 2, durante la temporada estival, llevando a destino a 1.000 personas, junto con sus respectivos equipajes.

COBRE PRIMERO, ARREGLELO DESPUES

En el ejercicio motivo de este comentario, continuando con la política de resguardar íntegramente el patrimonio real de los asociados, se realizaron dos ampliaciones masivas de capitales sobre las pólizas de automotores, con gran aceptación por parte de los asegurados.

Un hito significativo ha sido el nuevo convenio celebrado con la *Caja Nacional de Ahorro y Seguro* en septiembre de 1978, por el cual esta última se compromete a brindar a los asegurados por intermedio del Club todos aquellos beneficios que estaban reservados para sus asegurados directos.

En junio último, bajo el lema: "*Cobre primero, arreglelo después*", comienza a regir al sistema de pago inmediato de los siniestros por daños parciales, en las oficinas de seguros de *Rocamora* y *Pringles* y en la *Estación Flores* (ambas de Capital Federal), y en *Olavarría 169*, de Avellaneda, provincia de Buenos Aires.

La cartera de seguros, al 30-6-79 se conforma de la siguiente manera:

Póliza 1	75.426
Póliza 2	41.194
Seguros de Vida	9.122*
	*Capital \$ 9.601.500.000

ACTIVIDAD TURISTICA

A pesar de la sostenida retracción del mercado turístico interno —originada en una marcada preferencia del viajero por trasladarse al exterior— la actividad turística del Club se mantuvo dentro de niveles aceptables, realizándose 72 *excursiones colectivas a los principales centros argentinos*. Con la adquisición de *dos ómnibus de media y larga distancia* se consiguió una mejor operatividad del servicio. Por otra parte, mediante un acuerdo con *Lineas Aéreas del Estado (LADE)*, fue posible realizar excursiones a precios promocionales al *Sur Argentino*. Dentro de este plan, *completáronse 18 viajes a esa fascinante región*.

Corresponde señalar que el ACA, compenetrado de los objetivos en esta materia —promoción y desarrollo del turismo nacional— siguió brindando una cómoda financiación de estas excursiones a través del servicio de *Crédito Turístico*.

Al mismo tiempo, el Club ofrece servicios de alojamiento turístico en todo el país, mediante su red de hoteles, hosterías y moteles, que cuenta con 52 establecimientos. En septiembre de 1978 se habilitó una unidad nueva en *Fuerte Esperanza*, localidad recientemente fundada en la zona selvática de El Impenetrable, Chaco.

En este período se ha iniciado la integración de una red de *Hoteles Vinculados* como complemento de la anterior. Ofrecen sus servicios como campamento a tarifas diferenciales y ya suman 50 los adheridos.

También en el sector *Balnearios, Recreos y Campamentos* se produjeron novedades. Se habilitaron los *Campamentos de Dique Cipolletti* y *Manzano Histórico*, ambos en Mendoza. También se habilitó como campamento un sector del *Recreo Timbúes* (Santa Fe) y se encararon obras (próximas a concluirse), en las lagunas de *Lobos* y *Chascomús* para su habilitación como campamentos. Y se inauguraron dos recreos, uno en *Castelli*, Buenos Aires, junto a un espejo de agua, y otro frente al río de La Plata, en la zona de *Quilmes*.

REVISTA AUTOCLUB

Esta publicación —órgano de comunicación directa entre la Entidad y sus asociados— continuó difundiendo aspectos geográficos, humanos y culturales de las diversas regiones argentinas, información que contribuye a conformar una imagen totalizadora del país y que trasciende las fronteras a través de representaciones diplomáticas, entidades culturales, y por supuesto, las organizaciones internacionales de automovilismo, vialidad y turismo, tales como la *FIA, FIATAC, AIT* y *OTA*.

Mereció especial tratamiento en la revista la "*Campaña del Desierto*", a la cual dedicó un importante trabajo periodístico al cumplirse el centenario de esa epopeya, que marca la ocupación efectiva del espacio geográfico nacional por los argentinos. Por desdoblado, la celebración del *75° Aniversario del Club* y otros sucesos sobresalientes ocurridos en el ejercicio —como la disputa del *Gran Premio Internacional de Fórmula 1*— quedaron también reflejados en sus páginas.

En el terreno estrictamente servicial, *AUTOCLUB* desarrolló una positiva y práctica labor en apoyo del automovilista, mediante notas referidas al mantenimiento y a los cuidados del auto, a la seguridad en el tránsito, a los problemas viales, energéticos, etcétera. Asimismo, el asociado halló en la revista información precisa acerca de itinerarios turísticos, facilidades de alojamiento y otros datos de interés para planear sus viajes.

Las seis ediciones de la publicación totalizaron 3.841.000 ejemplares, una cifra verdaderamente significativa.

CLUB DEL AUTO

Automovilismo técnico y deportivo, turismo, educación vial, seguridad en el tránsito, ecología, caza y pesca deportivas e informaciones útiles o de interés general, conforman la estructura del programa radial que el ACA brinda a través de las ondas de LR3 Radio Belgrano.

Este nuevo servicio que, de acuerdo con informes de organismos especializados en verificación de audiencias, es escuchado por aproximadamente 1.000.000 de personas, se emite de lunes a viernes, de 21 a 22, horario considerado como uno de los de mayor audiencia para los automovilistas.

SEÑALAMIENTO

Asimismo, fue intensa la actividad que siguió desarrollándose en el rubro señalamiento, de acuerdo con convenios suscriptos en el orden nacional, provincial y municipal. Además de procederse a la conservación de las señales viales existentes, se procedió durante este período administrativo a la colocación de 18.600 nuevas.

Ante la envergadura cada vez mayor y las posiciones conquistadas en el mercado, la Entidad ha debido redimensionar su infraestructura en la materia y ha adquirido una planta modelo de fabricación, situada en el partido de General San Martín, provincia de Buenos Aires.

EDUCACION VIAL

La política del ACA en este tema fundamental ha sido brindar un concreto aporte formativo. En este sentido, se dictaron cursos para alumnos y docentes en distintos establecimientos del país, distribuyéndose, además, 1.000.000 de impresos, aproximadamente. También se publicaron textos y materiales gráficos, entre los que merecen destacarse: "El alumno pasajero", "Señales viales", "La bicicleta", etcétera. Con un interesante aporte didáctico se presentó, también, la *Pista de Tránsito Infantil* en distintas ciudades de todo el país. Finalmente y como un aporte más a la comunidad, en colaboración con Salud Pública se prepararon láminas diversas acerca de cómo combatir a la vinchuca, destinadas a los trasportes públicos.

OTROS SERVICIOS

En esta rápida síntesis no podemos dejar de mencionar la *Cartografía vial y turística*, la *documentación internacional y aduanera*, el *servicio de aviación*, las *escuelas técnicas de Conducción y Tránsito y de Mecánica y Capacitación*, la *pesca deportiva*, las *casas comerciales adheridas*, los *cheques de viajero*, los *vales de nafta*, la *venta de cubiertas ACA y baterías a precios promocionales*, y tantos otros servicios que el Club brinda a sus asociados y que se planea seguir incrementando.

DICTAMEN DEL AUDITOR

Comisión Directiva del
Automóvil Club Argentino

Hemos examinado el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos del Automóvil Club Argentino al 30 de junio de 1979, con sus notas y cuadros anexos complementarios, correspondientes al ejercicio económico N° 75, iniciado el 1° de julio de 1978.

Nuestro examen fue practicado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas, e incluyó además la aplicación de otros procedimientos considerados oportunos según las circunstancias, sobre la base de pruebas selectivas en la documentación y en los registros de la contabilidad.

En los citados estados contables no se ha reflejado la incidencia que sobre los mismos han tenido las variaciones del poder adquisitivo de la moneda, con excepción de los activos y pasivos susceptibles de actualización de acuerdo con la Ley 19.742. El cálculo de dicha incidencia no ha sido realizado por la Entidad, en razón de no existir disposiciones que lo obliguen, emanadas de las autoridades de aplicación y control, no siendo posible arribar a una cuantificación razonablemente practicable.

La compulsa de saldos correspondientes a los rubros PRIMAS DE SEGUROS A COBRAR y SOLICITUDES DE RENOVACIONES DE SEGUROS EN TRAMITE ha sido limitada por los motivos expuestos en las notas N° 20 y N° 34 del anexo "Concepto y Notas Aclaratorias de cada rubro del Activo y Pasivo". Mediante la utilización de elementos de juicio complementarios hemos determinado que las bases de estimación en ellas mencionadas son razonablemente aceptables y que la eventual variación de dichos saldos carece de significación en el conjunto de los Estados Contables.

En nuestra opinión, excepto las modificaciones que podrían producirse por efecto de las variaciones en el poder adquisitivo de la moneda, no contempladas según lo expresado precedentemente, así como la variación mencionada en el anexo "Concepto y Notas

Aclaratorias de cada rubro del Activo y Pasivo" N° 38 f), los estados contables han sido confeccionados sobre la base de principios de contabilidad generalmente aceptados, aplicados de manera uniforme a los del ejercicio anterior, y exponen razonablemente la situación patrimonial y financiera, como así también los Gastos y Recursos del Automóvil Club Argentino, por el ejercicio iniciado el 1° de julio de 1978 y terminado el 30 de junio de 1979.

En cumplimiento de la Ley 17.250, artículo 10, informamos que la deuda con las Cajas Nacionales de Previsión, según surge de los registros de la contabilidad, asciende a \$ 1.867.774.008.- devengada, de los cuales \$ 13.790.505.- son exigibles al 30 de junio de 1979.

Informamos, asimismo, que los estados contables mencionados coinciden con las registraciones contables de los libros rubricados llevados en forma legal.

Buenos Aires, octubre 24 de 1979

CANEPA Y ASOCIADOS
Contadores Públicos
Dr. Luis R. Cánepa
C.P.C. T° IV-N° 110

Buenos Aires, 24 de octubre de 1979

A: COMISION DIRECTIVA
DE: TESORERIA

ASUNTO:

**BALANCE GENERAL Y CUENTA DE GASTOS Y RECURSOS
DEL EJERCICIO
N° 75 JULIO/78-JUNIO/79**

En virtud a lo establecido en el Estatuto Social en su artículo 49, inciso d), esta Tesorería cumple en elevar a consideración de la Comisión Directiva el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al ejercicio económico N° 75 que abarcó el período 1° de julio de 1978 al 30 de junio de 1979.

El resultado final obtenido muestra un déficit económico de explotación de \$ 2.356,3 millones que, al computar las donaciones recibidas, se reduce a \$ 1.692,1 millones. Su incidencia es absorbida mediante la utilización del Saldo de Actualización Contable, según lo dispuesto por la Ley de Revaluación de Activos (19.742) y sus modificatorias.

DESENVOLVIMIENTO ECONOMICO

La comparación de las metas definidas en el Presupuesto Económico para el período con las que finalmente se traducen en el estado de Gastos y Recursos en consideración, denotan una **adecuación general a los objetivos fijados. Es así que el resultado de explotación obtenido ha mejorado levemente la posición presupuestaria, todo ello como consecuencia de una mayor evolución de los recursos con relación al desenvolvimiento de los cargos.**

Cabe en particular consignar el buen nivel de actividad alcanzado en el ítem Conservación y Colocación de Señales, las mejoras observadas en la comercialización de diversos rubros, la adecuada aplicación realizada con los excedentes financieros estacionales y la incorporación de más de 70.000 nuevos asociados, que confirma la aceptación que la actividad de nuestra Entidad posee entre los automovilistas en todo el ámbito nacional.

En cuanto a las erogaciones, se refleja en las cifras finales una mayor incidencia que la prevista en el programa económico, como consecuencia del crecimiento en los precios generales y ese mayor incremento en los índices de inflación general ha repercutido también en el rubro Amortizaciones, de relevante incidencia en la **economía institucional debido a la magnitud del Activo Fijo patrimonial.** Finalmente debe aludirse al necesario ajuste practicado en las Previsiones técnicas, cuyo objetivo primordial radica en brindar cobertura sobre el rubro **Créditos del Activo Corriente.**

El cuadro comparativo que se transcribe seguidamente, sintetiza en números lo precedentemente manifestado:

	PRESUPUESTO AL 30-6-79	BALANCE AL 30-6-79 (en millones de pesos)	DIFERENCIA \$	%
Sueldos y Cargas Sociales	43.420	44.388	968	2,2
Gastos	31.630	33.615	1.985	6,3
Subtotal	75.050	78.003	2.953	3,9
Previsiones	5.844	8.691	2.847	48,7
Amortizaciones	9.810	11.710	1.900	19,4
Total Egresos	90.704	98.404	7.700	8,5
Recursos Sociales				
Cuotas Sociales	45.925	47.912	1.987	4,3
Servicios de Previsión	6.308	6.926	618	9,8
Otros Recursos Sociales	20.421	23.692	3.271	16,0
Subtotal	72.654	78.530	5.876	8,1
Recursos de Estaciones	15.297	17.518	2.221	14,5
Total Recursos	87.951	96.048	8.097	9,2
Resultado de Explotación	(2.753)	(2.356)	397	14,4
Donaciones Recibidas	---	664	664	—
Resultado Total	(2.753)	(1.692)	1.061	38,5

DESARROLLO FINANCIERO PATRIMONIAL

Las distintas facetas del período en consideración, que implicaron importantes cambios en la posición financiero-patrimonial, han repercutido nítidamente en el Estado de Activo y Pasivo, por lo cual se efectuará una particular referencia a las modificaciones planteadas.

La actividad servicial resultó satisfactoria y adecuada a los altos niveles de movilidad y consumo que observó la economía nacional en relación con el período anterior. La alta tasa de inflación introdujo los conocidos inconvenientes para administrar racionalmente la política de ingresos y erogaciones, debiendo recordarse el necesario ajuste que debió practicarse en las cuotas sociales con aplicación a partir del mes de marzo ppdo. El aporte adicional brindado por ese ingreso, que sólo pretendía cubrir la pérdida de valor de nuestro signo monetario, no resultó suficiente para otorgar equilibrio a la economía de la Institución, y ello fue debido al implícito deseo de minimizar la incidencia sobre nuestros asociados de los crecientes costos de explotación.

Al margen de estos hechos se produjeron, como dijéramos, modificaciones trascendentes cuyos efectos se observan en la estructura patrimonial del Balance que se presenta y repercutirán sin lugar a dudas en la posición económica de los próximos ejercicios. Los menores plazos aplicados para la cancelación de los provisionamientos de bienes de reventa y liquidaciones de contrataciones y renovaciones de pólizas de seguro, han provocado una caída en las disponibilidades financieras, con la consiguiente repercusión en la posición patrimonial y su posterior efecto sobre el aspecto económico. Simultáneamente, se aplicó una reducción en la participación por la comercialización de pólizas verificándose, durante el transcurso del lapso en consideración, un gradual pero importante decrecimiento en el aporte relativo de las bonificaciones por la reventa de motonaftas y gas-oil.

Esta Tesorería desea reiterar las manifestaciones vertidas en el informe presentado con motivo del tratamiento por la Comisión Directiva del Ajuste del Presupuesto para el actual ejercicio económico, enfatizando la necesidad de revisar prolijamente el accionar institucional de estos años y adecuar la gestión futura a las nuevas circunstancias planteadas.

Como comentarios adicionales, corresponde consignar que durante el ejercicio se concretaron inversiones en Bienes del Activo Fijo por un valor superior a los \$ 12.800 millones, destacándose, en especial, las adquisiciones realizadas en Av. Belgrano 1749 (Capital Federal), Villa Zagala (San Martín, Prov. de Bs.As.), Colón (E.R.) y las obras o ampliaciones desarrolladas en Bernardo de Irigoyen (Misiones), Hotel Córdoba, Santiago del Estero, Curuzú Cuatiá (Ctes.), Mar del Plata - Independencia (Bs. As.), Neuquén, Tartagal (Salta), Filial San Luis, etcétera.

El parque de unidades de auxilio recibió el aporte de 43 nuevas unidades, incluyendo 10 vehículos denominados "Ángeles Amari-

llos", una de las novedades que el A.C.A. presentara en la temporada estival ampliando su gama de servicios. Se incorporaron, asimismo dos micros para turismo, un autoelevador, un camión de carga y cinco acoplados.

CONSIDERACIONES FINALES

En todo el detalle que antecede, se procuró sintetizar la actividad económico-financiera del Ejercicio N° 75, complementándose la información de la actividad desplegada en la Memoria que acompaña al Balance en consideración.

Surgen de esa síntesis dos aspectos relevantes: en primer lugar, el notorio esfuerzo realizado para mantener el desenvolvimiento institucional en sus mejores niveles en cuanto a prestaciones serviciales y desarrollo estructural dentro de un contexto plagado de dificultades por la permanente influencia de una elevada tasa inflacionaria y la incidencia de las modificaciones recibidas.

El otro aspecto esencial lo conforma el nuevo esquema estructural que adquiere la posición patrimonial de la Institución, el cual obliga a un necesario reacomodamiento de las prácticas de gestión y políticas de acción.

Esta Tesorería interpreta indispensable renovar la convocatoria a un mancomunado esfuerzo tendiente a la consolidación —bajo las nuevas instancias que plantean las modificaciones producidas— de los objetivos que han inspirado permanentemente el desenvolvimiento institucional: más y mejores servicios para sus socios y la comunidad nacional.

En virtud de todo lo comentado, se eleva a consideración de la Comisión Directiva el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos del Ejercicio N° 75 y, de no merecer observaciones, se propone la aprobación del siguiente proyecto de

RESOLUCION

- 1) Apruébase el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondiente al Ejercicio N° 75 de la Institución, comprendido entre el 1° de julio de 1978 y el 30 de junio de 1979, el cual, al totalizar los Egresos \$ 98.403.884.132 y los Recursos \$ 96.711.696.805.— determina un déficit de \$ 1.692.187.327.— que es absorbido por el saldo Ley 19742, conforme lo dispone la citada Ley de Revalúo Contable de Activos.
- 2) Dispónese incluir en el Orden del Día de la Convocatoria de Asamblea de Delegados la consideración del Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondiente al Ejercicio N° 75, de acuerdo con lo establecido en el art. 42, inciso n) del Estatuto Social.

Dr. ANIBAL FORCHIERI Dr. JUAN MANUEL SANDBERG HAEDO
Protesorero Tesorero

BALANCE GENERAL AL 30 DE JUNIO DE 1979

ACTIVO

CAPITULO I - MUEBLES E INMUEBLES

INMUEBLES			
Terrenos		\$ 40.814.053.808	
Edificios	\$ 92.252.273.391		
Amortizado	<u>6.063.468.006</u>	86.188.805.385	
CONSTRUCCIONES (sobre terrenos de terceros)	\$ 9.455.435.780		
Amortizado	<u>2.112.120.042</u>	7.343.315.738	
OBRAS EN CONSTRUCCION		5.101.647.688	
INSTALACIONES	\$ 10.783.082.373		
Amortizado	<u>2.862.707.426</u>	7.920.374.947	
INSTALACIONES RADIOELECTRICAS	\$ 1.211.879.241		
Amortizado	<u>346.386.162</u>	865.493.079	
MUEBLES Y ENSERES	\$ 9.602.228.866		
Amortizado	<u>3.234.150.948</u>	6.368.077.918	
MAQUINARIAS	\$ 2.355.767.150		
Amortizado	<u>688.979.071</u>	1.666.788.079	
UTENSILIOS, HERRAMIENTAS	\$ 385.004.074		
Amortizado	<u>222.580.922</u>	162.423.152	
MATERIAL RODANTE	\$ 4.831.973.535		
Amortizado	<u>2.355.119.906</u>	2.476.853.629	
MATERIAL DE NAVEGACION	\$ 164.748.972		
Amortizado	<u>106.030.991</u>	58.717.981	
IMPLEMENTOS DIVERSOS	\$ 974.223.460		
Amortizado	<u>258.291.206</u>	717.932.254	
Total del Activo Fijo		\$ 159.684.483.658	
TITULOS Y ACCIONES		19.183.871	
MERCADERIAS		<u>13.092.891.809</u>	\$ 172.796.559.338

CAPITULO II - EFECTIVO

CAJAS	\$ 1.446.950.489		
BANCOS	<u>3.277.426.082</u>	4.724.376.571	

CAPITULO III - CREDITOS

CUOTAS DE SOCIOS VENCIDAS A COBRAR	\$ 11.710.210.065		
ENTIDADES OFICIALES Y RELACIONES SOCIALES	2.318.439.680		
DEUDORES VARIOS	7.989.793.205		
DOCUMENTOS A COBRAR	73.016.678		
PRIMAS DE SEGUROS A COBRAR	10.856.456.692		
PAGOS POR CUENTA DE TERCEROS	191.802.020		
DEPOSITOS EN GARANTIA	<u>7.095.389</u>	33.146.813.729	

CAPITULO IV - CUENTAS VARIAS

CARGOS DIFERIDOS	\$ 941.469.498		
MARCAS REGISTRADAS	<u>8.910.376</u>	950.379.874	

Subtotal		\$ 211.618.129.512	
CUENTAS DE ORDEN		<u>28.114.913.049</u>	
		<u>\$ 239.733.042.561</u>	

PASIVO

CAPITULO I - FONDOS SOCIALES

FONDO SOCIAL		\$ 55.559.572.715	
SALDO LEY 19742 (Art. 9, inc. a y b)	\$ 103.852.070.805		
Menos: Afectación para absorber el Déficit del Ejercicio	<u>1.692.187.327</u>	<u>102.159.883.478</u>	\$ 157.719.456.193

CAPITULO II - DEUDAS

ACREEDORES VARIOS	\$ 23.783.118.087		
CAJA NACIONAL DE AHORRO Y SEGURO	2.529.523.533		
HABERES PENDIENTES DE PAGO	2.099.524.127		
CAJAS NACIONALES DE PREVISION SOCIAL	2.298.749.728		
OBRA SOCIAL LEY 18610	495.899.917		
FONDO COMPENSADOR DE JUBILACIONES Y PENSIONES	197.660.002		
COBROS POR CUENTA DE TERCEROS	314.037.478		
SOLICITUDES Y RENOVACIONES DE SEGUROS EN TRAMITE	4.239.841.836		
VALES POR SERVICIOS EN CIRCULACION	3.299.436.168		
DEPOSITOS RECIBIDOS EN GARANTIA	<u>625.618.469</u>	39.883.409.345	

CAPITULO III - CUENTAS VARIAS

CUOTAS E INGRESOS DIFERIDOS		\$ 358.803.654	
Cuotas de Socios de Ejercicios Futuros		8.768.556	
Solicitudes de Socios en Trámite		13.012.224	
Ganancias a Realizar (Art. 7° D.L. 8626/72)			
Renta a Devengar por Colocaciones Financieras e Ingresos Diferidos	<u>118.507.540</u>	\$ 499.091.974	

PREVISIONES

Indemnizaciones Laborales	\$ 408.878.000		
Subsidios por Fallecimiento por Accidentes			
Automovilísticos	3.333.000		
Auto-Seguros	1.104.064.000		
Accidentes de Trabajo	707.144.000		
Eventuales Quebrantos	1.981.220.000		
Deudores por Cuotas	8.820.298.000		
Liquidaciones Pendientes	451.235.000		
Liquidación de Siniestros	<u>40.000.000</u>	<u>13.516.172.000</u>	<u>14.015.263.974</u>

Subtotal

CUENTAS DE ORDEN		\$ 211.618.129.512	
		<u>28.114.913.049</u>	
		<u>\$ 239.733.042.561</u>	

CUENTA DE GASTOS Y RECURSOS

DEBE

AMORTIZACIONES			
Del Activo Fijo	\$ 11.708.896.870		
Del Activo Nominal	<u>1.010.026</u>	\$ 11.709.906.896	
GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION	\$ 12.261.434.678		
GASTOS POR COBRANZAS DE CUOTAS	3.856.721.940		
EDIFICIO SEDE CENTRAL	1.272.079.932		
GASTOS POR SERVICIOS			
Turismo Nacional e Internacional, Escuela de Conducción, Señalamiento Vial, Servicios de Previsión, etc.	\$ 10.400.350.516		
Revista Autoclub	1.741.124.457		
Estaciones de Servicio	33.548.892.971		
Auxilio Mecánico	9.543.178.201		
Sueldos y Aportes Sociales Varios	<u>72.481.748</u>	55.306.027.893	
CONTRIBUCIONES Y SUBSIDIOS		6.671.964	
BENEFICIOS Y SERVICIOS AL PERSONAL		1.217.060.226	
INTERESES Y COMISIONES BANCARIAS		439.440.381	
EXHIBICIONES DEPORTIVAS		3.604.833.398	
BAJA DE BIENES Y ARTICULOS DIVERSOS		<u>38.983.896</u>	78.003.254.308
CONSTITUCION Y TRANSFERENCIA			
A PREVISIONES			
Previsión para Indemnizaciones Laborales	\$ 283.033.555		
Previsión por Fallecimiento por Accidentes Automovilísticos	2.300.000		
Previsión por Accidentes de Trabajo	340.379.140		
Previsión para Eventuales Quebrantos	1.294.148.000		
Previsión para Deudores por Cuotas	<u>6.770.862.233</u>	<u>8.690.722.928</u>	
		<u>\$ 98.403.884.132</u>	

HABER

CUOTAS DE ASOCIADOS			
Cobradas del Ejercicio Actual			
Plenarios	\$ 34.695.498.448		
Activos	2.476.375.331		
Adherentes	<u>18.135.306</u>	\$ 37.190.009.085	
Cobradas por Ingresos		190.271.550	
Vencidas del Ejercicio Actual:			
Plenarios	\$ 9.372.645.885		
Activos	1.136.305.092		
Adherentes	<u>22.812.176</u>	<u>10.531.763.153</u>	\$ 47.912.043.788
RECURSOS POR PRESTACION DE SERVICIOS			
Estaciones de Servicio, Auxilio Mecánico		\$ 17.517.569.782	
VIARIOS			
Insignias Sociales	\$ 16.832.438		
Guías, Cartas de Turismo y Folletos			
Educación Vial	608.721.929		
Documentación Internacional	889.472.068		
Servicios de Previsión	6.925.729.015		
Servicio de Aviación	89.240.165		
Balnearios, Recreos y Campamentos	1.202.311.234		
Servicio de Hoteles	1.494.796.324		
Servicio de Viajes y Turismo	234.743.250		
Escuelas Técnicas de Conducción y Tránsito	464.830.251		
Escuela de Mecánica y Capacitación	45.001.300		
Servicio de Cheque de Viajero A.C.A.	24.437.835		
Duplicado de Carnets	13.491.148		
Trámites Municipales	184.372.732		
Credenciales Familiares	73.372.701		
Educación Vial	28.636.406		
Servicio Fotográfico	39.604.644		
Créditos Turísticos	<u>52.112.490</u>	<u>12.387.705.930</u>	29.905.275.712
CONTRIBUCIONES POR CONVENIOS			
Para Colocación y Conservación de Señales		4.683.540.012	
PUBLICIDAD			
Por Eventos Deportivos	\$ 528.713.749		
En Revista Autoclub	366.281.119		
Por Convenios	<u>2.190.000</u>	897.184.868	
CESION DE LOCALES VARIOS		13.495.543	
SERVICIOS DE RESTAURANTE, BUFFET Y PELUQUERIA EN CONCESION		352.422.315	
INGRESOS POR CARRERAS		2.641.742.763	
DESCUENTOS Y COLOCACIONES FINANCIERAS		8.849.840.273	
OTROS INGRESOS		165.842.216	
BIENES INCORPORADOS AL ACTIVO		<u>664.145.002</u>	
SUBTOTAL		<u>\$ 96.085.532.492</u>	
AJUSTES EJERCICIOS ANTERIORES		626.164.313	
DEFICIT DEL EJERCICIO ABSORBIDO POR SALDO LEY 19742		<u>1.692.187.327</u>	
		<u>\$ 98.403.884.132</u>	

DECLINA UN HOMENAJE EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

En su sesión del 21 de febrero último la *Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino* aprobó una resolución basada en el proyecto oportunamente presentado por su titular, doctor *César C. Carman*, por la que se declina el homenaje a la *Institución* propuesto por un núcleo de sus asociados.

Considera el doctor *Carman* en su proyecto que toda la obra realizada por las autoridades del *Club* en favor de sus asociados y de los más altos intereses del país, no tiene otro significado que el de haber cumplido estrictamente con un deber que por sí mismo constituye la más alta forma de gratificación. Expresa, asimismo, el presidente del *ACA* que todo lo realizado fue posible en gran medida debido al invariable respaldo brindado por la masa societaria, a cuyo apoyo debe atribuirse la proyección internacional y nacional lograda por la *Entidad*. Y sostiene, por último, que el especial momento que vive el país exige de todos los sectores, instituciones e individuos, una austera contención y una sobriedad de estilo indispensable

bles, con vista a hacer efectiva cuanto antes la tan deseada recuperación nacional.

Acorde con tales razonamientos, la *Comisión Directiva* aprobó la resolución de referencia, cuyo texto es el siguiente:

1º) Declinar el gran homenaje público que, con motivo de su reciente designación para ocupar una vicepresidencia de la *Federación Internacional del Automóvil (FIA)*, y como reconocimiento también a la obra que lleva cumplida en favor de los servicios que le son propios y de los intereses del país, un grupo de antiguos socios y de entidades oficiales y privadas proyectaban tributar el próximo 28 de marzo al *Automóvil Club Argentino*.

2º) Dejar expresa constancia ante todos cuantos organizaban o ya se habían adherido a la demostración programada, del profundo reconocimiento de la *Comisión Directiva* por tan espontáneo gesto, que por cierto constituye un positivo estímulo para la tarea futura y el cumplimiento cada vez más eficiente de los objetivos de la *Institución*.

En dependencias de *LADE*, a fines del año próximo pasado, tuvo lugar la firma de un convenio entre este organismo estatal y el *Automóvil Club Argentino*. De acuerdo con las cláusulas del mismo, el *ACA* cede a *LADE*, en comodato, un sector ubicado en la *Filial La Plata*, calles 51 y 9, de la capital bohaerense, donde la mencionada línea aérea instalará una oficina para atender la venta de pasajes y demás tareas relacionadas con su actividad. En reciprocidad, *LADE* otorgará descuentos especiales en sus vuelos, a pasajes y cargas que respondan a razones de servicio del *ACA*.

Firmaron el convenio, por el *Automóvil Club Argentino*, su presidente, doctor *César C. Carman*, y por *LADE* su subdirector, comodoro *Oscar González*, acompañando en el acto a los

tfirmantes, otras autoridades y funcionarios de las respectivas entidades.

Tras la firma del documento, habló en primer término, el comodoro *González*, quien dijo, entre otros conceptos: "Este tipo de convenio permite entrelazar una vez más a estos dos organismos, pero fundamentalmente dejar sentado el sentido argentino de la iniciativa".

Respondió a continuación el doctor *Carman*, que, tras agradecer a quien le precedió en el uso de la palabra, expresó: "Nos consta todo lo que hace *LADE* en función de la integración del país. . . Por eso, hermanándonos a ustedes, ponemos todo nuestro entusiasmo y capacidad, para que aquello que juntos soñamos, sea una realidad".

AGRADECIMIENTO

Con motivo de las muchas adhesiones recibidas durante las fiestas navideñas y la iniciación del nuevo año, el presidente del *Automóvil Club Argentino*, doctor *César C. Carman*, y demás miembros de la *Comisión Directiva*, así como los integrantes de las diferentes *Comisiones Asesoras*, agradecen y retribuyen por este medio los afectuosos saludos y felicitaciones de quienes se encuentran vinculados con nuestra *Entidad* y consustanciados con sus principios y actividades.

FIRMOSE UN CONVENIO CON LINEAS AEREAS DEL ESTADO

SOLICITAN QUE UNA CALLE SE LLAME DALMIRO VARELA CASTEX

En una nota dirigida por el *Automóvil Club Argentino* al intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, brigadier *Oswaldo Cacciatore*, la *Entidad* solicitó a la intendencia metropolitana que contemple la posibilidad de que una calle de nuestra ciudad lleve el nombre del doctor *Dalmiro Varela Castex*, quien fue el primer presidente del *ACA* y también miembro del Concejo Deliberante, en los años 1897-1898 y 1900-1901.

En la nota remitida al intendente municipal, se expresa que "es propio de los pueblos dignos honrar la memoria de quienes con su acción y con su ejemplo han enriquecido su historia" y que la trayectoria pública del doctor *Dalmiro Varela Castex*, "encuadra de manera

cabal en tan noble tradición, a la cual los argentinos hemos procurado atender desde siempre".

Se señala, además, en el petitorio, que el doctor *Varela Castex* introdujo en 1892 el primer automóvil que circuló por nuestro país y que fue también el autor de la primera ordenanza de tránsito, por la que se estableció la obligatoriedad de poseer licencia de conducción para manejar automóviles por las calles de Buenos Aires.

Por otra parte, el doctor *Varela Castex* —nieto de *Florencio Varela* e hijo del poeta *Juan Cruz Varela*— formó parte del núcleo fundador del *Automóvil Club Argentino* y presidió la novísima entidad desde 1904 hasta 1908.



El comodoro *Oscar González*, el doctor *César C. Carman* y el doctor *Juan Manuel Sandberg Haedo*, tesorero del *ACA*, durante la firma del acuerdo.

ACUERDO CON EL TOURING Y AUTOMOVIL CLUB DEL PERU



El Automóvil Club Argentino y el Touring y Automóvil Club del Perú firmaron un convenio que establece la reciprocidad de los servicios que las dos entidades prestan a sus asociados en los respectivos países.

El acuerdo —rubricado por el doctor César Carman y el señor

Percy Griffiths Escardó, presidentes de ambas entidades hermanas— facilitará los traslados del Perú a la Argentina, o viceversa, de los socios de ambas instituciones, los cuales podrán gozar en el país que visiten de las prestaciones de orden automovilístico, social y turístico.

El secretario del ACA, escribano Adolfo Scarano, el Sr. Percy Griffiths Escardó, el Dr. César Carman, el tesorero de la entidad peruana, Sr. Carlos Bojanovich Vidal, y el Dr. Baltasar Martínez Briones.

EN LA FILIAL MAR DEL PLATA EXPONE UN PINTOR DE LAS MALVINAS

El 11 de febrero quedó inaugurada en la Filial Mar del Plata, del Automóvil Club Argentino, la muestra del pintor malvinense Duffy Sheridan.

La exposición fue organizada por el Automóvil Club Argentino con el apoyo de Líneas Aéreas del Estado y en el acto de apertura hizo uso de la palabra el doctor César Carman, quien manifestó entre otros conceptos: "No es ya un acontecimiento inusual la visita de quienes habitan en las

Malvinas ni, menos aún, las giras turísticas de los argentinos del continente a las islas del Atlántico Sur. Pero lo que sí resulta excepcional, es la realización de una muestra como la que hoy inauguramos, en la que un artista de las Malvinas nos acerca a las características de su arte y su sensibilidad interior, reflejados en estos lienzos."

La exposición permaneció abierta hasta el 18 de ese mes y tuvo permanentemente una gran afluencia de público.

HOSTERIA EN J. J. CASTELLI (CHACO)

Entre el gobierno de la provincia del Chaco y el Automóvil Club Argentino se celebró un convenio por el cual el gobierno entregó en concesión al ACA una hostería de 16 habitaciones con baño privado y aire acondicionado, servicios de comedor y bar. Está ubicada a la vera de la ruta provincial N° 9, que termina en Fuerte Esperanza.

ancianos

16 años en solucionar
problemas de vejez

LAS MEJORES INSTALACIONES
GRAN PARQUE - ATENCION
MEDICA LAS 24 HS. DEL DIA
SOCIOS DEL ACA NO PAGAN
DERECHOS DE INTERNACION
PARTICULARES Y OBRAS
SOCIALES. LABORTERAPIA

Psiquiatría-Geriatría

CLINICA
MEDICA
PRIVADA
SAN FERNANDO

Del Arca 608 - San Fernando
TE.: 744-3961/7319

¿Qué tiene un Murray en Argentina que no tiene en U.S.A.?

- Cortadoras de pasto autopropulsadas.
- Tractores para jardín de 5, 8, 11 y 16 HP.



El sólido respaldo de YAKU®

30 AÑOS DE EXPERIENCIA
ADMINISTRACION Y VENTAS:
RIVADAVIA 926 - 8° P. OF. 801
TEL. 38-1356 - CAPITAL
FABRICA: RUTA 8 - Km 54,5
PILAR - PCIA. BS.AS. - TEL. 20689

NUEVAS COMISIONES ESPECIALES

Quedaron constituidas dos nuevas comisiones asesoras especiales del *Automóvil Club Argentino*, las que juntamente con otros 16 organismos similares —acerca de cuya composición informamos en números anteriores de AUTOCLUB— están dedicados al análisis de diversas propuestas relativas a la vida institucional y a la comunidad en general.

La primera de ellas, *Organización Institucional*, presidida por el general (RE) *José Bernar-*

do Tabanera, examinará los asuntos que escapan a la jurisdicción de otras comisiones de carácter permanente.

La otra comisión es la de *Escuelas de Mecánica y Conducción y Tránsito*, que preside el ingeniero *Rafael V. Sierra*. Este organismo estudiará la realización de nuevos cursos para capacitación de socios y personal, así como también realizará el estudio correspondiente para la adquisición de modernos elementos didácticos para ambas escuelas.

XXVIII ASAMBLEA GENERAL DE LA FITAC

Desde el 7 al 10 de noviembre próximo pasado se realizó en la sede del *Automóvil Club Do Brasil* la *XXVIII Asamblea General de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (FITAC)*. Los temas de las sucesivas reuniones incluyeron cuestiones de singular importancia, como la elección de autoridades, la renovación de comisiones de trabajo y

diversos asuntos relacionados con el turismo y el tránsito.

El *Automóvil Club Argentino* estuvo presente con una delegación, presidida por su secretario, escribano *Adolfo Scarano*, e integrada por el asesor honorario de la *Comisión Directiva*, doctor *Ricardo E. Aráoz*, y el subgerente general de operaciones, doctor *José María Gastaldi*.

PRESIDE UN REPRESENTANTE DEL ACA LA CODASUR

Durante los días 13, 14 y 15 de febrero tuvo lugar en la ciudad de Montevideo la asamblea anual de la *Confederación Sudamericana de Automovilismo Deportivo (CODASUR)*.

Entre los importantes temas debatidos se procedió a la renovación de autoridades, por haber terminado el señor *Charles Nacache*, de Brasil, su mandato como titular de la mencionada entidad.

Para reemplazarle en el cargo fue elegido por unanimidad el ingeniero *Rafael V. Sierra*, del *Automóvil Club Argentino*. Como vicepresidente 1° fue designado el doctor *Carmine Maide*, de la *Confederación Brasileña de Automovilismo*, en tanto la vicepresidencia segunda recae en el ingeniero *Rubén Dumont*, del *Touring y Automóvil Club*

50 autoclub

FALLECIMIENTOS

Dr. OSVALDO TAGLIORETTI

Una sensible pérdida lamenta nuestra Entidad. En la ciudad de *Villa Allende* falleció el 6 de agosto próximo pasado el doctor *Oswaldo Taglioretti*, quien desde 1975 se desempeñaba como presidente de la *Delegación del Automóvil Club Argentino* de esa localidad, poniendo de manifiesto una generosa dedicación al servicio de la *Institución* y de los asociados.

Nacido en *Rosario*, realizó sus estudios secundarios y universitarios en *Córdoba*, obteniendo el título de ingeniero mecánico aeronáutico con Premio Universidad y Medalla de Oro y Diploma al mejor alumno de su promoción.

Se desempeñó como profesor adscrito, adjunto y titular, por concurso, de la *Universidad Nacional de Córdoba*, en la *Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales*, desde 1946 hasta 1977, año en que renunció para acogerse a la jubilación. Fue también profesor de la *Escuela de Aviación Militar* y de la *Escuela Superior de Aero-técnica*, y miembro integrante del *Consejo Profesional de la Ingeniería y Arquitectura* de la provincia de *Córdoba*.

Sr. FRANCISCO TOSCANO

En *Azul*, su ciudad natal, por cuyo progreso había luchado durante largas décadas, falleció el señor *Francisco Toscano*.

Las obras públicas y privadas en las que tuvo directa intervención, son pruebas del afán realizador de este hombre laborioso y emprendedor. Fue propulsor durante varios lustros del *Balneario Municipal*. El gran gimnasio de *Alumni Azuleño*, obra de largo aliento de una institución con la cual él estuvo identificado desde su niñez, también lleva su sello personal, así como la *Oficina Municipal de Turismo*, la confitería del *Balneario*, la iniciación de la *moderna estación de ómnibus*, el nuevo *aeródromo*, el edificio para dependencias provinciales, etc., obras que impulsara vigorosamente desde su puesto de jefe de la *Municipalidad*. Sentía un legítimo orgullo cuando re-

cordaba que su empresa había levantado los edificios de los cuarteles de la *Guarnición Militar Azul*, del *Gran Hotel Azul*, del *Cine Teatro San Martín*, del *Seminario Diocesano* y del *Obispado*, participando también en la construcción del *Monasterio Trapense*, del *Arsenal Naval Azopardo*, de la *Fábrica Naval de Explosivos*, de las plantas fabriles *Sudamtex* y *Cerámica San Lorenzo* y otras muchas que sería largo enumerar.

Diversas instituciones de bien público lo contaron entre sus más entusiastas colaboradores. Cuando en 1960 se formó la *Filial Azul del Automóvil Club Argentino*, el señor *Francisco Toscano* fue nombrado su presidente, cargo que habría de ocupar hasta su muerte, que enluta a la comunidad azuleña.

DOCTOR MIGUEL E. MERCADO

En la ciudad de *Córdoba* falleció el 16 de febrero último, el Dr. *Miguel E. Mercado*, presidente de la *Filial local del Automóvil Club Argentino*, al frente de la cual desarrolló una dilatada y fecunda acción iniciada en 1962, cuando asumió por primera vez la presidencia.

Su desaparición ha acongojado a los círculos universitarios, polífticos y deportivos de la docta ciudad, pues desde hace más de un cuarto de siglo, ocupaba la cátedra de Medicina legal de la Facultad de Ciencias Médicas, a la que accedió por concurso y en cuya función le encontró la muerte. Fue maestro de centenares de médicos, que aprendieron de él que la medicina legal era "medicina de la vida y no de la muerte". Su trayectoria como médico con sentido social lo llevó a ocupar dos veces la Subsecretaría Técnica de Salud Pública de su provincia y a elaborar un amplio plan de salud en muchas zonas del territorio cordobés.

En la reunión de *Comisión Directiva* realizada el 21 de febrero próximo pasado, el vicepresidente 2° del ACA, capitán de navío (RE) *Jorge A. Ledesma*, se refirió a la personalidad del extinto, para quien tuvo palabras de encendido elogio, destacando el dinamismo creador que siempre lo caracterizó.

SEPA QUIENES DICEN...

La Música, el Lenguaje del Amor

Franckie Laine, Ray Conniff, Frank Sinatra, Olga Guillot, Daniel Riobos, Roberto Yanés, Cuelo Sánchez, Javier Solís, Sandro, María Martha Serra Lima, Percy Faith, Roberto Carlos, Waldo de los Ríos, Cacho Tirao, Gigliola Cinquetti, Massimo Ranieri, Estela Raval y el Trío Los Panchos, Salvatore Adamo, Cara Velli y muchos grandes artistas más.

Interpretando temas como Jezabel, Arrivederci Roma, Toda una vida, Soy lo prohibido, Angelitos Negros, Winchester Cathedral, Quiero llenarme de ti, Júrame, La nave del olvido y siguen, siguen los grandes temas del amor.

Que en otro esfuerzo de Productos Especiales Columbia llegarán a su casa por intermedio de OCA INTERCARGO.

Para que Usted tenga su colección, ya.

LA COLECCION COMPLETA DE 8 LONG PLAY O 4 CASSETTES DOBLES TIENEN 3 EXCEPCIONALES FORMAS DE PAGO

1. CONTADO ANTICIPADO \$ 88.000
2. CONTADO CONTRA ENTREGA \$ 96.000
3. CREDITO: CINCO CUOTAS DE \$ 25.200 *c/u.

(Con la primera cuota contra entrega Ud. recibe la colección completa no fraccionada y luego abona el resto en 4 cuotas mensuales.)

Para optar por la oferta de pago anticipado Ud. deberá enviar el cupón en sobre cerrado y franqueado adjuntando cheque o giro (postal o bancario) por \$88.000 a nombre de DISCOS CBS S.A.I.C.F. NO A LA ORDEN. O adquirir la colección directamente en Discos CBS, Emilio Mitre 1819 o Suipacha 476, Capital.



ENVIE HOY MISMO ESTE CUPON NO NECESITA SOBRE NI ESTAMPILLA



1004	DISCOS CBS S.A.I.C.F. EMILIO MITRE 1819 - CAPITAL FEDERAL 1424	AC 2503803
10 DIAS DE AUDICION GRATIS		
SI, ENVIE LA COLECCION LA MUSICA, EL LENGUAJE DEL AMOR LA CUAL PODRE DEVOLVER DENTRO DE LOS 10 DIAS EN PERFECTAS CONDICIONES SI NO ESTOY TOTALMENTE DELEITADO. EN ESTE CASO REMITIRE LA COLECCION A DISCOS CBS Y LA SUMA ABONADA ME SERA REINTEGRADA TOTALMENTE.		
MARQUE CON (X) EL TIPO DE COLECCION Y FORMA DE PAGO ELEGIDA:		
<input type="checkbox"/> (AA) DESEO AHORRAR \$ 8.000.- DE GASTOS DE ENVIO POR LO QUE ACOMPAÑO CHEQUE-GIRO POSTAL/BANCARIO N° <input type="text"/> Bco. <input type="text"/> POR LA SUMA DE \$ 88.000.-	<input type="checkbox"/> (DD) AL RECIBIR LA COLECCION EN MI DOMICILIO ABONARE POR TODO CONCEPTO LA SUMA DE \$ 96.000.-	<input type="checkbox"/> (DS) AL RECIBIR LA COLECCION EN MI DOMICILIO, ABONARE LA SUMA \$ 25.200.- Y ME COMPROMETO A ABONAR EL SALDO EN 4 CUOTAS MENSUALES DE \$ 25.200.- CADA UNA, VENCENDO LA PRIMERA A LOS 30 DIAS DE RECIBIDA LA COLECCION. DOC. <input type="text"/> N° <input type="text"/>
FIRMA: _____		
<input type="text"/> APELLIDO Y NOMBRE (EN ESE ORDEN)		
<input type="text"/> CALLE N° PISO DTO.		
<input type="text"/> COD. POST.	<input type="text"/> LOCALIDAD	<input type="text"/> PROVINCIA
<input type="text"/> RESERVADO PARA-DISCOS CBS OFERTA LIMITADA VALIDA POR 60 DIAS		

PARA VIVIR, COMO NUNCA ANTES,
LOS COLORES, LOS PERFUMES,
LOS SONIDOS, LAS PALABRAS DEL AMOR...

La Música, el Lenguaje del Amor

Todo el amor del mundo en
una maravillosa colección

8 LONG PLAY
o
4 CASSETTES
DOBLES
POR SOLO
\$88.000.-



VEA AL DORSO LOS DETALLES DE ESTA SENSACIONAL OFERTA.

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO
SERÁ PAGADO
POR EL
DESTINATARIO

DISCOS CBS S.A.I.C.F.

APARTADO ESPECIAL N° 196
CORREO CENTRAL
1000 CAPITAL FEDERAL

PEC

PRODUCTOS ESPECIALES COLUMB



UN SERVICIO DE DISCOS CBS

sigue llevándole la mejor
música del mundo.

A su casa.

En un estupendo Estuche
Discoteca o en lujosa
Casseteca.

Para que en su casa
escuchen y hablen ...

LA MUSICA,
EL LENGUAJE DEL AMC