

NOSOTROS



NOSOTROS

Nº 72 - Fin de año 1974

Prop. Int. 1.188.983

Revista editada por la
Gerencia de
Comunicaciones
de Fiat Concord

Director: Alfredo Durán

Redacción Central:

Cerrito 740 - Buenos Aires
Teléfono 35 - 3725

NUESTRA PORTADA



El Nacimiento.
Representación clásica
de la Navidad
cristiana. Un templo
de Córdoba alberga esta
obra de arte criollo
que simboliza
—en la familia—
el lema navideño que
reproduce el Año Santo
1975: Renovación
y Reconciliación.

ALMANAQUE



El cura Brochero.
Un gaucho con sotana
que evangelizó
con testimonio de su
propia vida. Aún
se lo recuerda en las
sierras que recorrió
infatigable a lomo de su
burrito. El artista
argentino Carlos Roume
nos presenta un
pasaje de su vida
cotidiana. Brochero
junto a la gente.
Un "operario"
de la iglesia.

FIAT CONCORD. VEINTE AÑOS DE REALIZACIONES



Las dieciséis páginas
centrales de la
revista están dedicadas
a las realizaciones
de todos "nosotros"
en los veinte años
transcurridos desde
la instalación de Fiat
Concord. Fábricas,
tractores, motores,
material ferroviario,
automóviles, conseguidos
mediante el trabajo
incesante de los
HOMBRES y MUJERES
que aportamos
día a día
nuestro esfuerzo.

NUESTROS VECINOS



**El Centro
Materno Infantil de
Ferreyra, Córdoba.**
Una retribución
a la comunidad.

LA CONTRATAPA

Somos un pequeño
grupo de "nosotros" que
trabajamos en la
realidad industrial que
es Fiat Concord hoy.
Nuestro mensaje
—desde la gente y hacia
la gente— lo
elaboramos con el
sentimiento que nos
inspira sabernos
parte de una comunidad
a la que debemos
servir como prójimos.

VEINTE AÑOS EN FIAT

En 1954, un pequeño
grupo de hombres
y mujeres iniciaban el
CAMINO hacia la
realidad que somos hoy.
Su testimonio nos
ubica en la dimensión
del esfuerzo
realizado para arribar
a nuestro presente.

PARA LOS CHICOS

Leo Haleblán,
nuestro colaborador,
ha preparado los
Reyes Magos para armar,
que encontrarán
en las páginas 60 y 61.
Les ofrecemos también
cuatro tarjetas de
felicitación para enviar
a quienes quieren.
(pág. 51).

SUMARIO

Mensaje de Fin
de Año (3).

Raphael (4).

La crisis de los
combustibles (8).

El Camino, la Verdad
y la Vida (14).

Fábula indostánica (16).

Algo en la chimenea (18).

El vibra-Rot (20).

Había una vez un
Niño... (22).

Versos criollos (24).

Fiat Concord. Veinte
años de realizaciones (25).

Veinte años en Fiat (41).

Nuestros vecinos:
El Centro Materno
Infantil (50).

Concurso de
Manchas (53).

Al cliente lo tenemos
en casa (54).

Tarjetas navideñas (57).

La alimentación.
Psicología de un gesto
natural, por la doctora
Marcela Segre (58).

Los Reyes Magos (60).

¿Cómo se inventó el
pan dulce? (62).

Aviso: El aviso de Austral
Lineas Aéreas retribuye la
atención brindada para las
tres familias que en febre-
ro pasado viajaron a Mar
del Plata, con motivo del
Concurso de Manchas.

Dos Décadas

Finaliza otro año de trabajo; el vigésimo de Fiat Concord.

No ha sido una etapa que podamos calificar de "fácil". Por el contrario, hubo muchas dificultades y no siempre el esfuerzo obtuvo los frutos correspondientes.

Escasez de materiales, perturbaciones en el proceso productivo, fuertes alzas de costos no transferidas a los precios, disminución de productividad, falta de rentabilidad que postergó inversiones, fueron algunos de los efectos de múltiples causas.

Pero en los 19 años anteriores tampoco resultó sencillo llevar adelante a nuestra empresa. Siempre fue necesario el esfuerzo, a veces hasta el sacrificio de la gente que la compone.

Como satisfactoria compensación, una mirada retrospectiva al año que finaliza y a las dos décadas de actividad permite afirmar que Fiat Concord ha actuado al servicio del país y de todos sus habitantes, lo cual explica la respuesta favorable del público, fundamento del éxito y del progreso de la empresa, en la que hoy están integradas más de 18.000 familias de trabajadores argentinos.

La obra realizada nos compromete a preservarla y mejorarla, para lo cual seguirá siendo indispensable la contribución diaria de cada uno, en la certeza de que lo hacemos para nosotros, para los nuestros y para el país.

Al agradecer toda la colaboración prestada, y la que descontamos en el futuro, en nombre del directorio de Fiat Concord hago llegar a todos, a través de "Nosotros", los deseos de felices fiestas y un próspero año nuevo.


Valentín Carro Álvarez.



RAFFAELLO SANZIO
LA SCUOLA DI ATENE - 1509-1511
LA PINACOTECA DELLE VATICANE



● "Los desposorios de la Virgen" (170 x 117 cm.) lleva fecha del año 1503. Obsérvese la armoniosa relación entre figuras y la arquitectura del templo.

La Virgen de Alba, que Rafael pintó quizá en 1511, es una de sus obras más luminosas y encantadoras. El Niño Jesús le sonríe al pequeño Juan, el futuro Bautista. El cuadro mide 80 centímetros de diámetro y pertenece a una Galería de Washington.

RAPHAEL

Después de Leonardo da Vinci ("Nosotros" N° 60) y de Miguel Angel Buonarroti ("Nosotros" N° 63), merece ser presentado el tercero de los monstruos sagrados del arte italiano: Rafael Sanzio, nacido en Urbino en 1483 y muerto en Roma en 1520.

No fue —como el autor de la Gioconda— un sutil investigador de la sombra y la luz, de los secretos de la anatomía y de otros enigmas del universo.

No fue tampoco —como el creador del Moisés— un luchador acosado por el sentimiento trágico de la vida.

En sus murales, en sus óleos, en sus témperas, sobresalen la nitidez del trazo, la firmeza de los colores, el realismo de los rostros, la nobleza de las posturas y el espacio abierto de los fondos.

URBINO es una pequeña ciudad del centro-norte de Italia. Junto con Pésaro, integra una provincia de 2.893 kilómetros cuadrados y 320.000 habitantes. Orientada hacia el mar Adriático, pero rodeada por los montes Apeninos, es la sede de una universidad independiente y muy concurrida.

De 1150 a 1508, la gobernaron los poderosos duques de Montefeltro; y un gran vástago de esa familia, que se llamaba Federico, consiguió, desde mediados del siglo 15, convertirla en uno de los polos de desarrollo de la cultura peninsular y europea.

Aguerrido y sagaz aristócrata, se mandó construir un fabuloso palacio, un castillo que aún hoy lanza hacia el cielo las cúspides cónicas de sus torres esbeltas. Visto desde afuera, ese edificio se erguía como una fortaleza inaccesible, que desalentaba la agresividad de cualquier capitán enemigo. Adentro, sin embargo, el ilustradísimo dueño administraba un oasis de paz, donde —en palabras de un contemporáneo— los intelectuales recibían una "hospitalidad más dulce que la miel".

CON SU PADRE Y EL PERUGINO

En el clima civil de ese contexto urbano, tan refinado y casi cosmopolita, vino al mundo, el 6 de abril de 1483, pocos meses después de morir el duque Federico y sucederle su heredero Guido Ubaldo, un hijo varón de don Giovanni Santi, pintor bastante mediocre, y de doña Magia Ciarla, irreprochable ama de casa. Le pusieron el nombre de Raffaello, que su mismo titular, una vez adulto y famoso, habría de complementar con el de Sanzio, versión latinizada del apellido paterno.

Hasta que cumplió los once años, Rafael frecuentó el taller de su progenitor, aprendiendo los rudimentos del oficio que ejercía. Al fallecer aquél en 1494, fue aceptado como alumno por otro artesano local, Timoteo Viti, de quien asimiló la técnica esencial del dibujo. Incluso le dio una mano en la ejecución de trabajos que le encargara el duque Guido Ubaldo, patrono no menos liberal e inteligente que su predecesor.

En 1497, aconsejado y apoyado por dos tíos, el adolescente se trasladó a Perugia, en Umbria, para estudiar bajo la guía de Pietro Vannucci, apodado Perugino y ya célebre autor de delicadas Madonas. En opinión de los críticos, ese maestro le transmitió el sentido de la composición monumental, de una equilibrada y rigurosa articulación del espacio. Pero, desde temprano, el discípulo manifestó una absoluta originalidad



Vista de Urbino, la ciudad natal de Rafael. Se destacan las dos ágiles torres del Palacio Ducal (hoy Galería Nacional de las Marcas), donde floreció una de las cortes más brillantes del Renacimiento Italiano. (Foto: gentileza del ENIT).



Retrato de Baldassar Castiglione (1478-1529), gentilhomme, diplomático y literato Italiano. Escribió un libro titulado "El cortesano", donde enseñaba a la aristocracia de su época cómo lucir modales selectos en la vida social. Rafael pintó este cuadro (que se conserva en el Louvre de París) entre los años 1514 y 1515.

con relación a los modelos, logrando una mayor pureza, una más clásica simplicidad en la estructura de sus obras. De ese período data el lienzo de "Los desposorios de la Virgen" (170 x 117 cm.), que se guarda en la Pinacoteca de Brera, en Milán.

EN FLORENCIA

En otoño de 1504, empaquetó sus pinceles y se mudó a Florencia. ¡Florencia! Allí, tras una crisis que había seguido al apogeo de Lorenzo

de Médicis, las artes repuntaban bajo el impulso de la simultánea presencia de dos gigantes, los rivales Miguel Ángel y Leonardo, que estaban atendiendo, respectivamente, a la nerviosa estatua del David y al vaporoso óleo de la Santa Ana.

Parece que Rafael tuvo contactos con ambos. Espíritu sereno, apolíneo, nunca proclive a dramatizar el universo, es probable que haya congoniado menos con el temperamental y atormentado Buonarroti que con el imperturbable y mesuradísimo



Autorretrato del artista, fechable hacia 1506, cuando él tenía 22 años de edad. Se conserva en Florencia, en la famosa Galería de los "Uffizi"

mo Vinci. De cualquier modo, para poner al día su lenguaje plástico, sacó provecho no sólo de la lección de ellos, sino de todo el tesoro de la tradición florentina, remontándose hasta las fuentes del siglo 14: Pollaiuolo, Donatello y Della Robbia. Alcanzó, así, a distribuir sus figuras en ritmos perfectos, en entrelazados armoniosos, acentuando el encanto de los colores y de los paisajes abiertos.

EN EL VATICANO

En 1508, por fin, dio el paso decisivo. Se radicó en la Roma del papa Julio II, recorrida por un soplo de renovación ecuménica bajo el signo de la Iglesia; y un comprovinciano suyo, el prestigioso arquitecto Bramante, fue quien lo introdujo en la corte pontificia, donde se le confirió el cargo honorífico de "escritor de buletos". (1)

Con finísima sensibilidad, supo Rafael amoldarse a ese ambiente complejo. Se le confió la tarea de decorar algunas salas del Vaticano:

un cometido que él cumplió en tres etapas, conocidas, respectivamente, como "Estancia de la Signatura", "Estancia de Heliodoro" y "Estancia del Incendio del Borgo".

Pertenecen a la primera (1508-1511) los soberbios murales de "La escuela de Atenas", "La disputa del Sacramento", "El Parnaso", "Las virtudes" y otros.

La segunda (1511-1514) contiene frescos como "La misa de Bolsena", "La liberación de San Pedro" y "El encuentro de Atila y León Magno".

La tercera (1514-1517) enfoca episodios en que descollaron pontífices que llevaban el mismo nombre que León X, sucesor de Julio II desde 1513.

En esta última fase —de índole más bien histórica y conmemorativa— se valió casi siempre de la actuación de sus ayudantes, prefiriendo dedicarse de lleno a otras experiencias, a otras iniciativas de más alto vuelo.

Revitalizó el tema algo trillado del retablo de altar, desembocando en las revolucionarias soluciones de "La Virgen Sixtina", "La Transfiguración" y "Santa Cecilia"; y elaboró

una serie de cartones para tapices, todos ellos en clave narrativa, obteniendo una cabal síntesis entre el sujeto y el objeto, entre el personaje y la naturaleza.

Además, desde julio de 1514, cuando se lo había nombrado arquitecto de la Basilica de San Pedro, sus ocupaciones no se limitaban al manejo de la paleta. A él se deben los proyectos de la Capilla Chigi y de la Villa Madama, en Roma, y quizá también el del Palacio Pandolfini, en Florencia.

CELEBRIDAD

Ya gozaba de una celebridad rayana en la gloria. Los magnates de la época le proponían contratos suculentos, los aprovechadores lo asediaban con sus adulaciones serviles. Tal vez contribuía a tanto éxito su aspecto físico. Tenía cara de ángel, aunque sus facciones, a juicio de las malas lenguas, no eran tan impecables como aparecen en sus retratos, adoleciendo de un mentón huidizo y de una nariz en forma de papita.

Incluso en su madurez, conservó la fresca fisonomía de un muchacho grácil y lampiño. No se casó nunca, pero tuvo una novia predilecta, una chica del pueblo apodada Fornarina (algo así como Panaderita), que posó para algunos de sus cuadros principales.

37 AÑOS

Rafael Sanzio murió el 6 de abril de 1520, cuando tenía apenas 37 años. En sendas cartas de dos caballeros de entonces —cierto Paolucci y un tal Marcantonio Michiel— se lee que la causa del deceso fue "una fiebre continua y aguda"; que "el papa y todos" quedaron consternados y aprestaron exequias solemnes; y que el extinto (pedimos disculpas por el detalle económico) dejó una fortuna estimada en "ducados 16.000".

Incalculable, en cambio, es el patrimonio de belleza que ha legado a la posteridad entera. Es una producción que nos asombra, por su cantidad y su calidad, máxime si pensamos en la breve existencia de su autor. Además de las joyas que ya hemos mencionado, cabe recordar "La Virgen del Gran Duque", "La Virgen del jilguero", "La Virgen de la silla", "La Sagrada Familia Canigiani", "La Sagrada Familia con el cordero", "La visión de Ezequiel"; y los expresivos, penetrantes retratos de Agnolo Doni, la Dama con el unicornio, la Muda, el Cardenal (no identificado), Fedra Inghirami, Baldassar Castiglione, la Dama Velada, León X y Juana de Aragón. ☪

(1) El "buleto" (o "brave") es una carta papal, menos solemne que la "bula".

LA CRISIS DE LOS COMBUSTIBLES

La energía se ha convertido en noticia, en asunto de extrema actualidad e importancia. El dramático encarecimiento de su fuente n° 1, el petróleo, no sólo ha venido a plantear un problema de costos. También nos ha recordado que, tarde o temprano, las reservas de "oro negro" están destinadas a agotarse. ¿Y después? ¿Cómo se las arreglará el mundo, sin tan vital savia de la civilización moderna? La presente nota enfoca este tema, que resulta de particular interés para "nosotros", los hombres y mujeres de Fiat, productores de automóviles, trenes, tractores, motores diésel, grupos electrógenos: es decir, máquinas que convierten la energía en transporte, en trabajo o en otra forma de energía.



EL hombre, durante largos milenios de su prehistoria, conoció y administró una sola fuerza motriz, la de sus *músculos*, antes de capacitar y habilitar al caballo, al asno, al buey, al elefante, etc., a los cuales derivó el desempeño de sus tareas más pesadas.

Complementó ese logro con la construcción de artefactos (rodillo, rueda, palanca, engranaje, etc.), que le permitían multiplicar el rendimiento de esos animales. Pero, aun así, se trataba de energía más fisiológica que física: es decir, siempre sujeta a todas las fallas, las enfermedades, las limitaciones propias de seres vivos.

La única excepción fue el velero: invento nobilísimo y antiguo, quizá de origen egipcio, que tendía a aprovechar la potencia conjunta (tan gratuita como antojadiza) de las brisas y las olas fluviales o marinas.

DEL VIENTO Y DEL AGUA A LA HULLA

Los primeros molinos, también impulsados por el viento o el agua, aparecieron recién en la Edad Media, según modelos que los árabes habían traído del lejano oriente. En cuanto a la *pólvara*, que data del mismo período e indica la misma procedencia, se desperdió su tremendo vigor en matanzas o

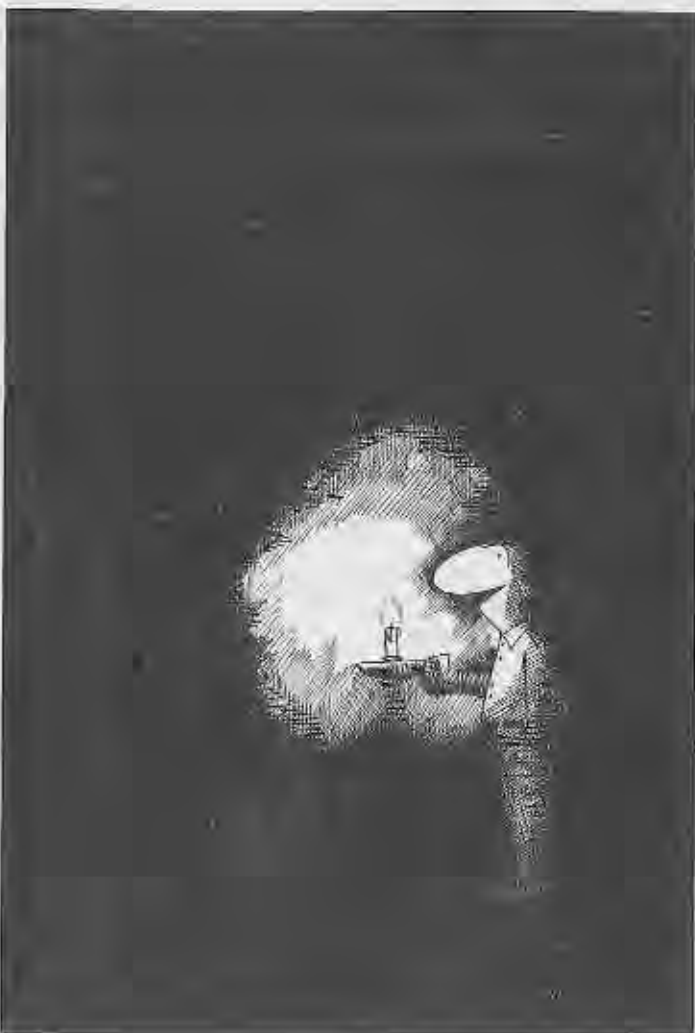
juegos, en la guerra o la pirotecnia, sin que nadie vislumbrara las posibilidades del cohete, futuro protagonista de vuelos tripulados a la luna.

El Renacimiento, con todos los proyectos de Leonardo y otros precursores, no introdujo ninguna innovación práctica y decisiva. Hubo que llegar a la Revolución Industrial de Inglaterra (fines del siglo 18 y principios del siguiente), para descubrir que el humilde *carbón* del subsuelo, además de fundir metales y cocinar alimentos, podía, levantando la recia presión del vapor de agua, poner en marcha establecimientos textiles, arrastrar hileras de coches sobre rieles, acelerar la navegación oceánica y cumplir otras mil maravillas.

ELECTRICIDAD Y PETROLEO

El occidente, alontado por ese triunfo, se dedicó a buscar otras fuentes de energía. Así, desde la segunda mitad del siglo 19, el progreso incorporó la *electricidad* y el *petróleo*.

La electricidad se manifestaba como un fluido perfecto: limpio, rapidísimo, ingravido, silencioso y pujante. Pero la naturaleza —según habían demostrado el pararrayos de Franklin y la pila de Volta— no lo ofrecía en cantidades suficientes para vastas aplicaciones. De él no existían yacimientos directos. Había que sacarlo del trabajo de otras máquinas, las dinamos, las cuales, hasta que no se recurrió a la



EL CHOCON CERROS COLORADOS

El Chocón-Cerros Colorados —sueño de pioneros como el perito Moreno y Carlos Pellegrini— es una realidad que no se circunscribe a una región determinada. La mitad del país se beneficia con la que se ha dado en llamar "la obra del siglo en la Argentina".

Las primeras Investigaciones sobre un eventual aprovechamiento se remontan al año 1907. En 1928, el ingeniero Rodolfo Ballester realizó un estudio sobre las ventajas de la derivación de las aguas en Cerros Colorados. En 1939, un grupo de técnicos recorrió la zona para estudiar la producción de energía y la irrigación de las tierras de labradío con la regulación del curso de las aguas de los ríos Neuquén y Limay.

Se aprobaron los proyectos iniciales, se eligió la zona de El Chocón-Cerros Colorados y en 1958 se convocaron las primeras licitaciones. En 1967, con el nombre de Hidronor (Hidroeléctrica Nor-Patagónica) se constituyó la empresa mixta que entiende directamente en el manejo de las obras, cuyo costo total se calcula en un equivalente a 450.000.000 de dólares y está financiado en el 65% por

recursos internos y en un 35% por préstamos externos. El capital local está provisto por el Fondo Chocón-Cerros Colorados, establecido en la misma ley de concesión. Los fondos externos surgen de un crédito del Banco Mundial, a 25 años y 5 de gracia. Además, 11 países han firmado créditos de compra a 20 años.

El contratista principal de las obras de El Chocón es el consorcio Impregillo-Sollazzo, con una inversión total de 160.000.000 de dólares. Las líneas de transmisión insumieron 120.000.000 de dólares y su realización fue ejecutada por el consorcio Anglo-Argentinian Power Construction. La parte de las obras de Cerros Colorados demanda una inversión de 150.000.000 de dólares, siendo sus principales contratistas, en Portezuelo Grande, RODAD (consorcio argentino-español) y en Loma de la Lata, Sollazzo Hnos.

LOS RIOS DEL COMPLEJO

Las obras de El Chocón-Cerros Colorados significan un múltiple aprovechamiento de los ríos Limay y Neuquén, que responden a más de una finalidad. De esta manera, tanto en El

LA CRISIS DE LOS...

"hulla blanca" de las cascadas, necesitaban alimentarse con algún tipo de combustible.

Prevalció el petróleo con sus derivados (nafta, fuel-oil, gasolina, querosén, etc.), después de la puesta a punto de dos motores eficientísimos, uno de explosión y el otro sin ella, concebidos por Nikolaus August Otto y Rudolf Diesel, respectivamente.

LOS QUILATES DEL "ORO NEGRO"

El petróleo es difícil de localizar (¡cuántas exploraciones, cuántas perforaciones para nada!), pero es fácil de extraer (basta con bombearlo), de transportar (por cañería o buque-tanque) y también de refinar (las instalaciones se operan con pocos gastos). Por eso, aun después de su encarecimiento mundial, continúa siendo la más económica, la más ventajosa fuente de energía.

Le debemos muchos cambios positivos. Toda la faz del planeta se ha transformado (no sólo ensuciándose, no sólo "contaminándose"), gracias a ese



EL CHOCÓN...

Chocón (río Limay) como en Cerros Colorados (río Neuquén), se obtiene el control de las crecidas de los ríos respectivos, la regulación de sus caudales y la creación de un salto o caída que permite operar una central hidroeléctrica. Asimismo, la regulación de los caudales neutralizará los períodos de sequía y permitirá la ampliación de las áreas bajo riego.

No obstante la similitud de propósitos, la importancia relativa de los fines señalados no es la misma en los dos aprovechamientos, en vista de la distinta naturaleza física de las cuencas de ambos ríos. De ahí que las obras de El Chocón y Cerros Colorados operen en forma conjunta y compartan funciones complementarias.

El río Limay nace en un medio lacustre, condición que le otorga apreciable regularidad y que ejerce un control natural sobre los derrames del sector alto de la cuenca. Las lluvias de otoño-invierno proveen la parte más importante del caudal, cumpliendo al derretimiento de las nieves en primavera un rol complementario en la alimentación hídrica de este río.

Inmediatamente al norte de la cuenca del Limay y en un paisaje de contraste, árido y sin lagos, se extiende la cuenca del Neuquén, con una distribución de ríos en abanico. En ellas, se aprecia una violenta concentración de los derrames cuando la zona es alcanzada por las grandes tormentas de otoño-invierno, las cuales progresan en dirección sudoeste-noreste. Las crecidas de otoño-invierno son de gran intensidad, de curso vio-

lento y breve duración, y constituyen un fenómeno destructor.

La finalidad de las obras de Cerros Colorados consiste en el control de las crecidas del río Neuquén. Los trabajos que se realizan buscan la protección de los valles de aguas abajo. Es por esto que, al darse las condiciones de seguridad necesarias para alentar el desarrollo de la zona, las obras tienen un carácter local.

En tanto, en El Chocón, donde la producción de energía constituye la característica de funcionamiento más importante (y la que proporciona la casi totalidad de los recursos económicos que hacen posible la financiación de las obras del complejo), coexiste su significación local con una repercusión nacional evidente, a través de la integración del sistema eléctrico de El Chocón-Cerros Colorados con la red nacional interconectada.

CARACTERÍSTICAS DE LAS OBRAS

Las obras de El Chocón se encuentran al sur de la ciudad de Neuquén. En esta zona se ha construido una presa de 90 metros de altura sobre el río, en su parte más profunda, y de 2.400 metros de longitud, la cual forma un lago con un espejo de agua de 82.500 hectáreas.

Junto a la presa se encuentra la obra de toma construida en hormigón armado, que tiene bajo agua las bocas de toma de seis enormes tuberías de presión de 10 metros de diámetro cada una. Los seis torrentes proveen fuerza suficiente para

mover igual número de turbinas, que a su vez impulsan otros tantos generadores de electricidad. Estas unidades se encuentran ubicadas en una gran sala de 250 metros de largo por 60 de ancho y están separadas entre sí por espacios de 28 metros. La sala de máquinas exigió una excavación por debajo del río y fue necesario construir una ataguía de defensa, para lograr que el Limay se escurriera a través de dos grandes túneles, transformados luego en tuberías de presión.

Cerros Colorados, como hemos dicho, controla las crecidas del Neuquén. Este río, de variable caudal y peligrosas crecidas, es interceptado en Portezuelo Grande, donde se construyen obras que permiten derivar el curso de las aguas. Las mismas están constituidas por un dique de cierre de cauce, de unos tres kilómetros de largo, con verdadero central y una batería lateral de doce compuertas que deriva las aguas a un canal capaz de recibir las mayores crecidas previsibles. El mismo conduce hacia una gran depresión, dividida por el cordón de la Loma de la Lata, en dos cuencas: los Barreales —la mayor— y Mari Menuco. El espejo de agua formado en Cerros Colorados será de 60.000 hectáreas. En Planicie Banderita, al otro extremo del lago, sobre la cuenca de Mari Menuco, se levantará el conjunto de obras de aprovechamiento hidroeléctrico. Las aguas volverán al río Neuquén, produciendo energía eléctrica en una central que tendrá una caída útil de 76 metros.

En la Loma de la Lata se cons-

truye un dique que separará las cuencas, con obras de control que permitirán que las aguas de Los Barreales alimenten la cuenca de Mari Menuco y mantengan regulado su nivel para alimentación de la central.

GENERACION Y TRANSMISION

Desde la puesta en marcha del complejo funcionan dos turbinas que envían 400.000 kilovatios a la red. Su energía alimentará las áreas de consumo a partir de cuatro subestaciones: de El Chocón y de Planicie Banderita para la región del Comahue; subestación de Henderson para la provincia de Buenos Aires; y la subestación de Ezeiza para el Gran Buenos Aires-Litoral. Asimismo, la provincia de La Pampa podrá ser abastecida en el futuro desde la subestación de Pualches. El sistema de transmisión de El Chocón-Cerros Colorados, del cual forman parte las subestaciones mencionadas, constituye la primera sección de la red nacional de Interconexión eléctrica a muy alta tensión.

El potencial generado en El Chocón es de 1.200.000 kW y la central de Planicie Banderita, en Cerros Colorados, genera un total de 450.000 kW. Sumados ambos, se obtiene una potencia total instalada de 1.650.000 kW, que producirán una energía estimada en alrededor de 4.800 millones de kWh. El fluido alimentará la red nacional, vinculando los centros industriales y urbanos, actuales o por crearse. En síntesis, un ejemplo de lo que podemos hacer los argentinos cuando construimos en paz. ☺

líquido viscoso que se oculta en sus entrañas. Nos ha ayudado a acortar las distancias, a mejorar las comunicaciones. De él se nutren usinas, automóviles, trenes, barcos, aviones y otros órganos vitales de la civilización moderna. Manipulado por la química, se metamorfosea en ropa, en medicamentos, incluso en comida.

Se busca solución a la crisis inducida por un grupo de países productores, pero, por supuesto, aunque ella se logre, permanecerá vigente la cuestión de las reservas de "oro negro". Según los cálculos más prudentes, podrían durar de tres a cuatro décadas; según los más optimistas, algo así como un par de siglos. Sea como fuere, es evidente que el petróleo está destinado a agotarse.

¿Y DESPUÉS?

¿Y después? ¿Habrá que volver atrás, como ya se intenta en Gran Bretaña? ¿Habrá que adaptarse al uso exclusivo de la hulla, ese viejo pionero de la Revolución Industrial?

Como todos sabemos, el carbón es vegetación

fosilizada. Es cuanto queda de innumerables generaciones de selvas, que florecieron y se hundieron en épocas remotas, hace cientos de millones de años. Su disponibilidad actual nos reconforta: los expertos la estiman en seis o siete billones de toneladas.

Es un mineral muy útil. De él, mediante el método de la hidrogenación, hallado por Friedrich Bergius, puede obtenerse nafta sintética, tan buena como la otra y no demasiado más costosa, ahora que la otra es bastante menos barata que antes. Para arrancarlo a la oscuridad subterránea, hay que cavar hondo y movillar mucha mano de obra, en difíciles condiciones, pero el irreversible avance de la ciencia, de la ingeniería minera, podría reducir los inconvenientes que surgen de esa circunstancia.

De cualquier manera, cabe ser previsor y mirar aún más lejos, en procura de otras fuentes de energía. Está comprobado que las hay.

LOS VOLCANES Y EL URANIO 235

Hay quienes sugieren un retorno al viento. No nos ilusionemos. Esta fuerza (la primera que utilizó

En la actualidad, 1.500 millones de toneladas de petróleo por año —aproximadamente 30 por ciento del consumo energético mundial— son objeto de transacciones entre todos los países del mundo. Ciento cuarenta y dos países importan una parte importante de sus requerimientos, mientras 18 exportan la mayor parte de su producción.

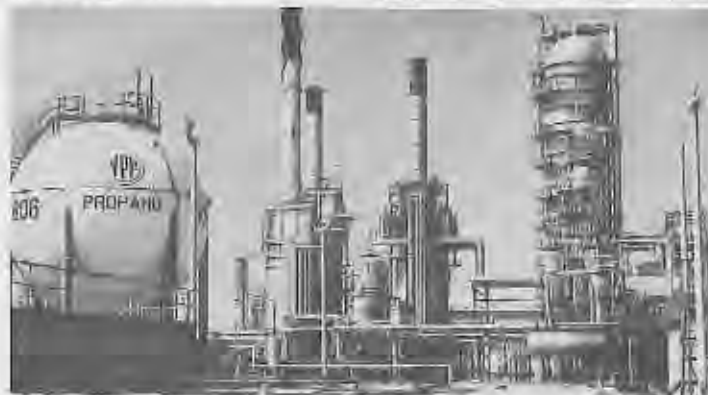
Tan alto grado de concentración del mercado productor del petróleo, entre los países miembros de OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo), permitió que estos elevaran sustancialmente sus ingresos, haciendo que los precios internacionales del petróleo se cuadruplicaran en 1973. Tal aumento en el precio de una fuente esencial de energía, sumado a restricciones impuestas en los volúmenes de petróleo disponibles para el comercio internacional, ha afectado a prácticamente todos los países. No se pueden dejar de reconocer dos aspectos saludables: se ha acelerado el esfuerzo destinado a desarrollar fuentes alternativas de energía, que resultaban no competitivas; y se han intensificado las medidas e inversiones tendientes a lograr un uso más racional y eficiente de la energía disponible.

En el caso específico de nuestro país, las repercusiones directas de la crisis energética mundial no han alcanzado mayor gravedad, ya que la importación de petróleo no alcanza al 9% del suministro total de hidrocarburos. En cambio, no hemos podido escapar totalmente a los efectos indirectos, manifestados en abrupta elevación de precios internacionales, escasez de ma-

SITUACION EN LA ARGENTINA

terias críticas y menor capacidad de compra de los países clientes tradicionales de nuestras exportaciones.

La situación de privilegio de la Argentina en abastecimiento energético es real y es el fruto de las acciones desa-



Distillerías y refinerías de petróleo se ubican en diversos lugares del territorio nacional. Allí se procesa "oro negro" y se lo transforma en subproductos de uso industrial y doméstico.

Las torres —característico signo de extracción petrolífera— salpican el chaco salteño, la región cuyana, la Patagonia y algunos sectores del mar argentino.

rolladas por el país a través de largos años de denodados esfuerzos. Mirando hacia el futuro, a la par de la continua vigilancia para asegurar el uso racional de la energía, nos cabe la tarea de continuar el desarrollo intensivo y eficiente de nuestros recursos hidroeléctricos, uraníferos, carboníferos, petrolíferos y gasíferos. Se impone un nuevo análisis, con elementos más modernos, con tecnologías más frescas y con la única pasión de desear el logro de aquellos objetivos.

Las metas de crecimiento propuestas demandarán para los próximos 12 años una oferta energética igual a la que el país consumió en todo lo que va del siglo; y los mayores componentes de esa oferta deberán continuar siendo los combustibles fósiles. Simplemente no hay manera de hacer crecer los otros sectores —hidroelectricidad y energía nuclear— tan rápidamente como el ritmo de la demanda lo requiere.

En segundo lugar, las reservas de hidrocarburos relativamente accesibles ya se han descubierto. Nuevos descubrimientos implicarán todo un desafío humano, tecnológico y económico. No sólo habrá de duplicarse el descubrimiento de las reservas de petróleo y gas, sino que se deberán perforar tantos pozos como los que tenemos en producción actualmente, tender otros tantos oleoductos y gasoductos, levantar nuevos puertos terminales y centros de captación, construir una refinería como la de La Plata cada 5 años y duplicar también los centros de distribución.

El desafío está frente a nosotros en toda su simplicidad.

LA CRISIS DE LOS...

el hombre, fuera del dominio zoológico, a través del velero y del molino) dista de abrir amplias perspectivas de consumo masivo. Podría, a lo sumo, accionar un sistema de ruedas eólicas, que generarían electricidad en pequeña escala.

Electricidad en grandísima escala, en cambio, podría sacarse de una plena explotación de los yacimientos geotérmicos, que tienen su principal origen en los volcanes. En Lardarello, Sicilia, funciona una

usina basada en ese recurso, con una producción de casi 400.000 kilovatios.

Se depositan muchas esperanzas en el átomo. Aquí, sin embargo, conviene esclarecer un poco este asunto, empezando por el empleo menos grato de ese invisible pilar de la materia, popularizado, desde agosto de 1945, como el destructor más feroz de todos los tiempos.

Como es sabido, hay dos distintas clases de

SEGBA: ENERGIA PARA TODOS



Este es el turboalternador FIAT TG-25 de 30.000 kilowatt, instalado en la subestación Dock-Sur de la compañía SEGBA. Su función principal es alimentar las barras de alta tensión de la subestación, de 132.000 W. Las dimensiones del TG-25 son: largo, 12.500 mm; ancho, 4.500 mm; y alto, 5.200 mm. Su peso alcanza las 120 toneladas

Servicios Eléctricos del Gran Buenos Aires (SEGBA) es la compañía nacional de mayor envergadura en el campo energético. En interconexión con Agua y Energía, la Dirección de Energía de Buenos Aires (DEBA) distribuye corriente eléctrica a zonas del país. A ello se suman los aportes permanentes del complejo El Chocón-Cerro Colorado y de la central nuclear de Atucha.

El radio de acción de SEGBA está circunscripto a la zona de Capital y Gran Buenos Aires, incluyendo en este último caso los partidos de La Plata, Berisso, Ensenada y Magdalena, además de la provisión a 31 municipios.

En la actualidad cuenta con más de 2.500.000 clientes, abas-

tecidos por una producción anual del orden de los 10.000 GWh.

La potencia en firme de SEGBA es de más de 2.000.000 de KW, con una demanda mínima (en las horas de punta) de 1.850.000 KW. Se entiende por "horas de punta" el período de tiempo comprendido entre las 19 y 21 horas, momento en que el suministro de energía registra su máxima exigencia. Como dato significativo, en ese período la demanda llega a un 78%, mientras que en las horas de madrugada sólo alcanza al 33% de la potencia instalada.

Una serie de factores causaron hacia fines del año pasado una crisis en la producción energética que afectó enormemente a la población.

Se presentaron simultánea-

mente deficiencias en generadores de las centrales eléctricas, la caída de torres de alta tensión que conducían energía desde El Chocón a Buenos Aires a raíz de un gigantesco incendio en La Pampa y posteriormente un fuerte temporal, unido todo ello a la alta temperatura veraniega, que incrementa fuertemente el consumo a la vez que reduce la capacidad de generación.

Estos sucesos configuraron una emergencia que obligó a un esfuerzo solidario de toda la comunidad. La población colaboró controlando el consumo en sus hogares. La industria procedió de manera similar. Las oficinas públicas y privadas redujeron el uso de elementos tales como acondicionadores de

aire, aparatos de gran consumo. El comercio disminuyó la iluminación de sus escaparates y los técnicos y obreros de las empresas de electricidad redoblaron sus esfuerzos para solucionar el problema.

También Fiat colaboró. En la subestación Dock-Sud de SEGBA, fueron rehabilitándose los tres turboalternadores a combustión Fiat TG-25, de 30.000 kilovatios, que elevaron la potencia disponible, aportada por máquinas Fiat en dicha Central, a unos 90.000 kW.

Además, SEGBA cuenta entre sus grupos generadores otras 11 turbinas de gas Fiat instaladas: 2 se hallan en la localidad de Malaver; 3 en La Matanza; 4 en Morón; y 2 en Ensenada; todas ellas de 25.400 CV.

bombas nucleares: la de *uranio 235*, que actúa por *fisión*, y la de simple *hidrógeno*, que actúa por *fusión*.

Fisión significa escisión, división brusca de algo en mitades. El uranio 235 es un elemento radiactivo que posee una rara virtud: bajo ciertas condiciones, el núcleo de su átomo se parte en dos trozos iguales, desatando una reacción en cadena que se traduce en un alud de energía. Esta última, si se expande sin freno, puede arrasarse ciudades enteras, como ocurrió con Hiroshima y Nagasaki. Pero, bien controlada, encauzada de acuerdo con ciertas pautas, es casi el alma de centrales como la de Atucha, donde se convierte en un enorme caudal de pacíficos voltios.

Un kilogramo de uranio 235 da más de 70.000 millones de calorías: densidad que compensa la relativa escasez de ese elemento, mucho menos accesible que el petróleo y la hulla.

Sin embargo, aunque sus reservas resultaran superiores a lo que se supone, claro está que tampoco serían eternas para una humanidad cada vez más ávida de energía.

EL HIDROGENO Y EL SOL

¿Y después?

Sin aguardar ese momento dramático, ya se ha comenzado a estudiar la manera de prevenirlo. El problema admite dos soluciones, una de las cuales consiste en domesticar también el proceso del que depende la bomba de hidrógeno: la aludida fusión.

La fusión es la violenta transformación del hidrógeno en otro elemento: el helio. Es un fenómeno que sucede a cada instante en muchas estrellas, incluido ese astro de magnitud media que se llama *Sol*. Es el secreto de la luz y el calor que nos brinda.

La tecnología aún no ha encontrado el modo de liberar esa fuerza sin provocar catástrofes, pero las pacientes investigaciones de ingleses, norteamericanos, soviéticos y sabios de otras naciones, prometen un éxito seguro en un plazo de dos o tres decenios. Entonces, ya no tendríamos por qué preocuparnos, pues el hidrógeno es el ingrediente más común de la naturaleza, presente en todos los rincones de la tierra y del cosmos.

Quedaría, sin embargo, el serio inconveniente de la contaminación que la energía nuclear provoca. Una alternativa menos poligrosa sería el aprovechamiento directo de la energía solar, que no deja ningún residuo venenoso.

¿Para qué crear soles en miniatura, envasados, si ya disponemos de aquel que ilumina nuestros días desde los albores de la humanidad? Hace 24 siglos, el siracusano Arquímedes supo utilizar sus rayos, para incendiar una flota enemiga que se acercaba a la ciudad. Recientemente, en una conferencia auspiciada por la UNESCO, se formuló el pronóstico de que el mismo astro podría suministrarnos energía comercial en menos de quince años y energía industrial en menos de cincuenta, siempre que se inviertan los capitales y concedan los fondos necesarios para tal esfuerzo. ☉



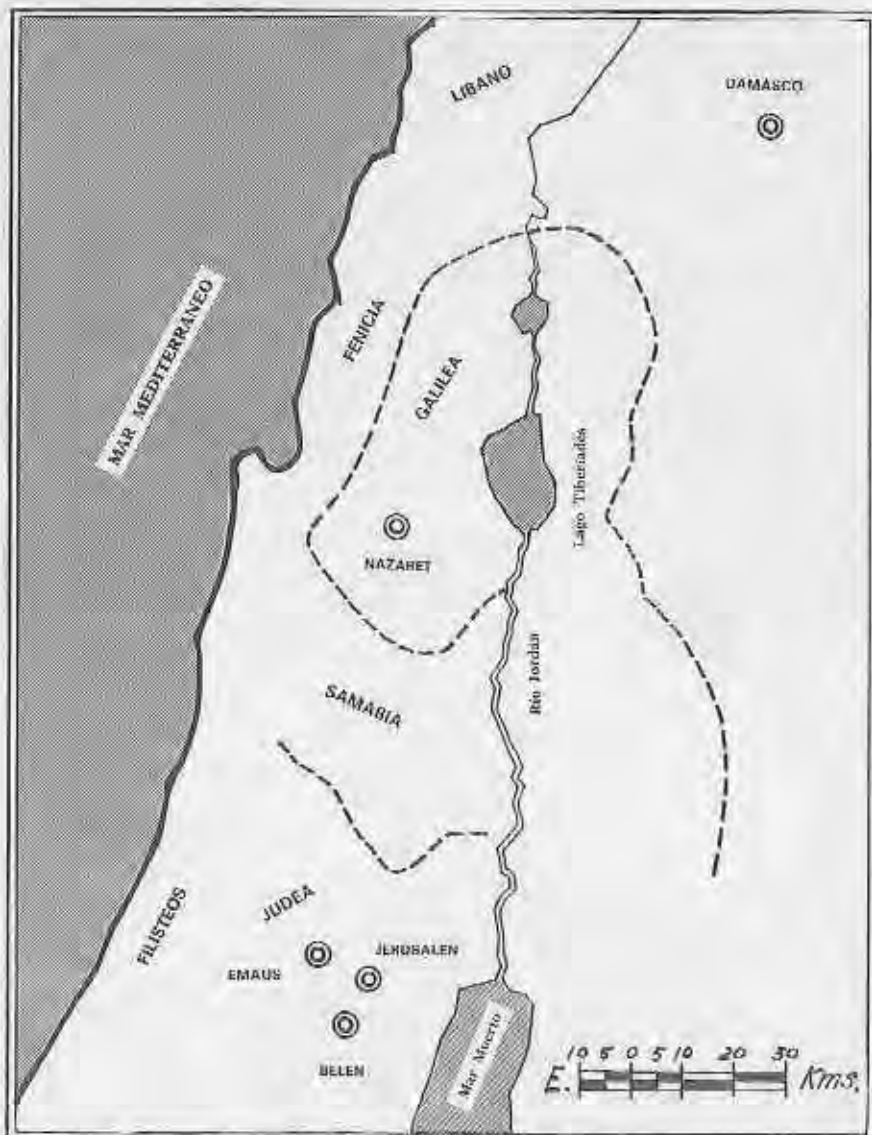
CARACTERÍSTICAS DE LOS RECURSOS ENERGETICOS DEL MUNDO

Energía	Costo	Reserva	Tecnología	Contaminación
Carbón		Limitada	Solucionada	+
Petróleo	+	Muy limitada	"	+
Hidráulica	—	Limitada	"	—
Nuclear	+	Grande	Casi solucionada	+
Geotérmica	—	Muy grande	Solucionada	—
Solar	—	Ilimitada	A solucionar	--

Este gráfico —tomado de un artículo del Ing. Eduardo Maraggi, publicado en la revista "Minería" de julio de 1973— ilustra las seis soluciones fundamentales del problema energético, que afecte al presente y al mañana de la humanidad. En un futuro muy próximo —según el autor de esa nota— la explotación de tales

recursos se repartirá del siguiente modo: carbón, 50 %; petróleo, 25 %; energía hidráulica, 20 %; nuclear, 4 %; geotérmica, 1 %; y solar, 0 %. En un porvenir más remoto —¿cientos de años?— la distribución sería ésta: energía solar, 80 %; geotérmica, 5 %; nuclear, 5 %; hidráulica, 5 %; carbón, 5 %; y petróleo, 0 %.

EL CAMINO, LA VERDAD Y LA VIDA



Fenicia, Galilea, Samaria, Judea, Filisteos, dominios del Imperio Romano en el año 1 de nuestra era. Pequeños reinos - casi tribus - que en discordia permanente habitaban la reseca tierra del medio Oriente.

HACE 1974 años, una familia emprendía **EL CAMINO DE BELÉN**. Debían cumplir con un trámite administrativo.

Como tantas otras —pobladores de una tierra pobre y dominada por los romanos— tenían apenas lo indispensable para su alimento diario. El hombre, un modesto carpintero, llevaba de la rienda un burrito que portaba preciosa carga, la mujer y un niño, aún en el vientre de la madre.

El destino era Belén. Pueblito pequeño y casi confundido con el color de la tierra seca. ¡Tan parecido a muchos de nuestro suelo!

No había donde dormir. La gente llegada era tanta que los albergues estaban repletos. El pobre carpintero, ante la inminencia del parto de su esposa, se refugió en el único lugar con techo que pudo encontrar. Un pesebre ocupado por vacas, un establo donde —limpiando un rincón y preparando una cama con lo que pudo hallar— ayudó al advenimiento de un **NIÑO** al mundo.

No tenían nada propio, no había confort. Los acompañaban solamente los animales del establo. En ese ambiente nació el **HIGO DE DIOS**. Allí comenzó su **CAMINO**.

Pastores y Reyes fueron a **CO-NOCERLO**. Su llegada había sido anunciada por un enviado del Señor. Era el Hijo de Dios hecho hombre. El Salvador, el Mesías, El Redentor que venía a rescatar a toda la humanidad, a rehacer **la amistad con Dios, a religar** (religión) a los hombres con el **PADRE**.

EL CAMINO

La vida de Cristo, bautizado Jesús, fue breve en la Tierra. Toda ella estuvo dedicada a indicar un **CAMINO**, una ruta a seguir por quienes —muy pocos en un principio, multitudes luego— escucharon y entendieron su palabra. Su mensaje se fundamentó en palabras simples y de valor eterno. Habló del **AMOR**. Habló del **HOMBRE**. Habló del **PADRE**. Vivió su vida, como hombre, predicando con la palabra y el ejemplo todo aquello que "los cronistas" de su época transmitieron en los **EVANGELIOS**. (Ver La Buena Noticia, "Nosotros", N° 63).

Cuando se manifiesta públicamente —casi treinta años después del nacimiento— su paso es seguido por gentes del lugar, humildes pescadores, labriegos, artesanos, que sentían nacer en sí la



Jesús Predicando, grabado de Rembrandt (1648)

esperanza de un mundo nuevo. La luz de un CAMINO que llevaba a la redención del hombre aparecía ante ellos al escuchar la VERDAD de boca del MAESTRO.

LA VERDAD

La vida de CRISTO fue un testimonio, un ejemplo para los hombres de su tiempo y para toda la humanidad. Predicó y vivió como hombre, con las limitaciones que su figura humana le imponía, demostrando que debía darse cumplimiento a la VERDAD que difundió, hasta el sacrificio de la propia VIDA, por amor a DIOS y al PROJIMO.

LA VIDA

Primero fueron doce. Después, día a día, fueron más los seguidores que peregrinaban por la VIDA, en el CAMINO hacia la VERDAD que les mostraba el HIJO DE DIOS.

Al decirles "YO SOY EL CAMINO, LA VERDAD Y LA VIDA", sintetizaba en sí mismo, en CRISTO, la palabra, la doctrina y el testimonio sobre el Reino de Dios y la redención.

Sus actitudes servían a discípulos y hermanos como un testimonio de AMOR.

El día que reúne a los doce más cercanos, en vísperas de la traición, parte el pan y les da el vino indicando que ambos son su cuerpo y su sangre, deja a disposición de todos los hombres, y para siempre, el alimento espiritual que servirá de confortamiento a quienes desean acercarse a EL.

El CAMINO es claro. Desemboca en un solo punto que reúne a todos por igual en la VIDA: el AMOR.

La injusticia, la desesperanza, la indiferencia, la intolerancia, la violencia, quedan desvirtuadas a la luz de LA BUENA NOTICIA. "Todos

los hombres somos hijos de Dios. Todos los hombres somos hermanos en Cristo".

La Cruz, símbolo del sacrificio por amor a Dios y al prójimo, lo expresa así: El trazo vertical —dirigido arriba, hacia Dios, hacia el Padre— indica la comunicación, la relación de los hombres con EL. El trazo horizontal —en actitud de ofrecimiento fraternal a todos los hombres— representa la unión de prójimo a prójimo. Es la misión que los hombres debemos cumplir sobre la tierra, donde se apoya la Cruz.

"AMA A TU PROJIMO COMO A TI MISMO": esencia del amor de Cristo. Conduce por EL CAMINO, que lleva al Padre. Esto lo enseñó quien transitó por la reseca y polvorientas tierras de un pobrísimo país hace casi 2.000 años predicando: EL AMOR, LA VERDAD, LA VIDA. ☉

LOS CIEGOS Y EL ELEFANTE

(fábula indostánica)

CUENTAN que, en el Indostán,
determinaron seis ciegos
estudiar al elefante,
animal que nunca vieron.
(Ver no podían, es claro;
pero sí juzgar, dijeron).

El primero se acercó
al elefante, que en pie
se hallaba. Tocó su flanco
alto y duro; palpó bien
y declaró: "El elefante
es ¡igual que una pared!"

El segundo, de un colmillo
tocó la punta aguzada,
y sin más dijo: "¡Es clarísimo!
Mi opinión ya está tomada:
bien veo que el elefante
es ¡lo mismo que una espada!"

Toca la trompa el tercero,
y, enseguida, de esta suerte
habla a los otros: "Es largo,
redondo, algo repelente...
¡El elefante —declara—
es una inmensa serpiente!..."

El cuarto, por una pata
trepó, osado y animoso;
"¡Oh, qué enorme tronco!" —exclama;
y luego dice a los otros:
"Amigos, el elefante
es como un árbol añoso..."

El quinto toca una oreja
y exclama: "¡Vamos, amigos!
Están muy equivocados
dando tan rotundos juicios.
Yo digo que el elefante
es ¡como un gran abanico!"

El sexto, al fin, toma el rabo,
se agarra bien, por él trepa...
"Vamos, vamos, compañeros,
ninguno en su juicio acierta.
El elefante es... ¡tóquenlo,
una sogá... ¡Sí, una cuerda!"

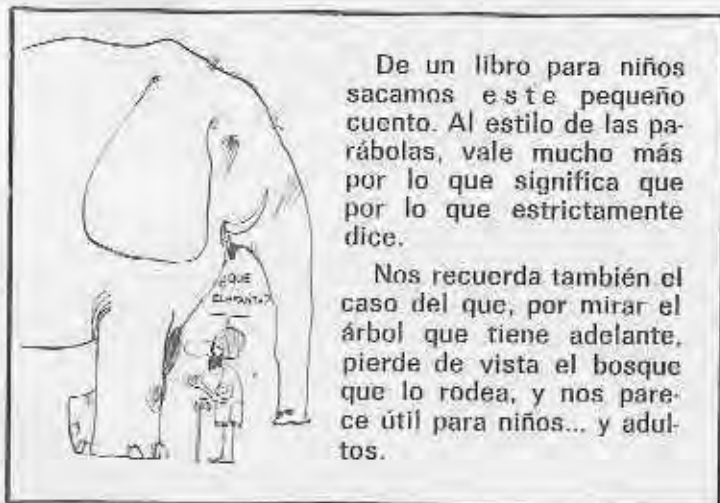




Los ciegos del Indostán
 disputan y se querellan.
 Cada uno está seguro
 de haber hecho bien su prueba...
 Cada uno tiene un poco
 de razón... ¡y todos yerran!

MORALEJA

Así sucede cada día
 en infinitas discusiones.
 Quienes disputan, cada uno
 estima justas sus razones,
 y discuten, juzgan, definen, sin más,
 ¡a un elefante que no vieron jamás!



De un libro para niños
 sacamos este pequeño
 cuento. Al estilo de las pa-
 rábolas, vale mucho más
 por lo que significa que
 por lo que estrictamente
 dice.

Nos recuerda también el
 caso del que, por mirar el
 árbol que tiene adelante,
 pierde de vista el bosque
 que lo rodea, y nos pare-
 ce útil para niños... y adul-
 tos.

Un hombre "fuera de serie", sin lugar a dudas, fue el escritor italiano Gabriele D'Annunzio. Nacido en Pescara, ciudad de los Abruzos, en 1863, se impuso como poeta desde su temprana adolescencia. Llevó una vida intensísima, espectacular, casi siempre superior a sus medios económicos, no obstante las pingües ganancias que sacaba de la publicación de sus libros y la representación de sus dramas. Residió en diversos sitios: en Roma, donde ejerció el periodismo y se casó con una duquesa; en Settignano, Toscana, donde concibió sus creaciones mayores; en Venecia, donde se vinculó con la célebre actriz Eleonora Duse; en Arcachón, Francia, donde hizo un conspicuo aporte a la literatura de ese país; en Fiume, Istria, cuya provincia él copó y gobernó por 17 meses, para que no fuera cedida a Yugoslavia; y en Gardone, a orillas del lago de Garda, donde murió en 1938. Durante la primera guerra mundial, había cumplido heroicas hazañas y perdido un ojo.

Fue un maestro del lenguaje, un verdadero orfebre del estilo, aunque resulta muy rebuscado para el gusto de hoy. Dentro de su vasta y variada producción —obras líricas, narrativas, teatrales, etc.— se destaca, por la insólita sencillez y la fresca naturalidad que exhibe, este cuento de Navidad que ofrecemos en versión reducida.



HABIA una vez (ya no recuerdo dónde) un matrimonio muy anciano y muy pobre.

Eran dos viejitos que no poseían nada: ni pan para guardar en la despensa ni despensa para guardar el pan; ni una casa para alojar la despensa, ni un terrenito para construir una casa.

No se quejaban tanto de la falta de comida, sino de la de un techo propio. En realidad, casi siempre recibían la limosna de un mendrugo, incluso de un poco de vino. Pero habrían preferido quedarse en ayunas, con tal de disponer de cuatro paredes bien sólidas, entre las cuales encender alguna rama seca y conversar tranquilos ante las brasas.

Llegó la Navidad. En la víspera de la santa fiesta, los dos pobres se sintieron más desamparados que nunca. ¡Qué amarga sería para ellos esa noche, en tanto que los otros tendrían un alegre fuego en su hogar y los zapatos casi hundidos en la ceniza!

Mientras, gimiendo y tiritando, se

arrastraban a lo largo de la carretera desierta, toparon con un gato que lanzaba maullidos suaves y un tanto roncós.

Era un animalito tan escuálido como ellos, con la piel pegada a los huesos y ralos mechones de pelo gris.

Como es sabido, los pobres son buenos y suelen ayudarse entre sí.

Así, pues, los dos viejitos recogieron al gato, sin pensar siquiera en comérselo. Al contrario, le dieron un trozo de tocino que llevaban consigo.

El felino, tras terminar su banquete, empezó a andar delante de ellos y los condujo hasta una choza abandonada.

Había allí un par de banquitos y una chimenea sombría, que un rayo de luna iluminó por un brevísimo instante.

Al ocultarse el astro, desapareció enseguida también el gatito, de modo que los dos pobres se encontraron sentados en una oscuridad completa, frente a la negra chimenea que la ausencia de un fuego volvía más negra aún.

en la chimenea



—¡Ah —exclamaron juntos—
si tuviéramos al menos alguna brasa!
¡Hace tanto frío! ¡Qué lindo sería calentarse
y contar cuentos de hadas!

Pero, lamentablemente, no había ni una
chispa de fuego en la chimenea.

De repente, en el fondo de ésta, se
encendieron dos carboncillos:
sí, dos carboncillos hermosos, amarillos
como purísimo oro.

Y el hombre se frotó las manos,
lleno de júbilo, diciéndole a su mujer:

—¿No sientes qué buen calorcito?

—¡Lo siento, lo siento! —contestó ella
con entusiasmo.

Y extendió las palmas abiertas
hacia la lumbre.

—Sóplale encima —añadió— si quieres
avivar la llama.

—No. —dijo él. —Se gastaría demasiado
pronto.

Y los dos comenzaron a hablar de los

tiempos pasados, pero sin ninguna
melancolía, ya que se sentían
casi rejuvenecidos ante la vista de los
carboncillos ardientes.

Como es sabido, los pobres se contentan
con poco y son más felices que los
ricos. Los dos se alegraron
de ese estupendo regalo del Niño Jesús,
a quien se lo agradecieron
con todo el fervor de su alma.

Así, durante la noche entera, continuaron
calentándose y dialogando, seguros
de estar protegidos por el Niño Jesús, ya
que los dos carboncillos seguían
brillando como un par de monedas nuevas,
sin consumirse nunca.

Al amanecer, los dos pobres ancianos
vieron, en el fondo de la chimenea,
al pobre gatito que los miraba con sus
grandes ojos de oro.

De manera bastante ilusoria, pero no por
eso menos providencial, los había
reconfortado el fulgor mágico
de esas pupilas.

“VIBRA-ROT” O CUANDO

HACE algún tiempo, una rara mezcla de batidora casera con centrifugadora industrial despertó la admiración de un calificado técnico extranjero que visitaba la planta “C” de la Fábrica Mecánica Córdoba. Se trataba del desarrollo de una máquina efectuada por el personal de una de las secciones de ese establecimiento, quien tuvo la feliz ocurrencia de salvar una necesidad, robándole tiempo a su tiempo.

Solucionar inconvenientes de producción en las líneas de abastecimiento no siempre depende de resortes de índole técnica o de ordenamiento. En cada una de las secciones que integran un complejo industrial, mucho depende del cariño por la ocupación desempeñada y del espíritu creativo del hombre.

Consecuencia lógica de lo anterior es la interpretación de una idea, su discusión y realización, hasta obtener como resultado final el éxito que asegura el trabajo en equipo.

UNA “OCURRENCIA”

Al tomar contacto con los autores de lo que más que un invento denominaron “ocurrencia”, se remontaron a los años anteriores, en que había surgido la necesidad de pulir interiormente los múltiples de admisión que equipaban a los automóviles cupé 1500. Esa tarea normalmente se cumplía por abrasión, empleándose una pistola neumática dotada de un flexible, en el cual se alternaba la tela esmeril gruesa, mediana, fina, superfina, y se daba terminación con un paño.

El procedimiento requería un esfuerzo individual de ocho horas-hombre por múltiple, para que el trabajo cumpliera las exigencias técnicas.

Existía además otro factor de orden tóxico: cada operario debía estar equipado con una máscara que lo preservara del polvillo en suspensión, lo que hacía difícil sostener un ritmo normal de producción.

Las preocupaciones eran cada vez mayores y a pesar de las numerosas pruebas efectuadas no se advertía una mejora apreciable.

LA IDEA ES TRABAJADA EN EQUIPO

Al poco tiempo de asumir la subgerencia de la Planta “C” e interiori-



1

1: El Ing. José Massano, junto a los integrantes del equipo que interpretó y desarrolló la idea de una ocurrencia solución.

2: Aquí vemos los diez múltiples tomados entre sí, listos para ser sometidos a los dos movimientos que intervienen en el proceso del pulido interno, uno de rotación y otro de vibración.

3: El sistema en pleno funcionamiento, mostrando en un primer plano al motor y reductor, y en un segundo aparecen los relojes automáticos, que motivan, en periodos iguales, la inversión en el sentido de rotación.

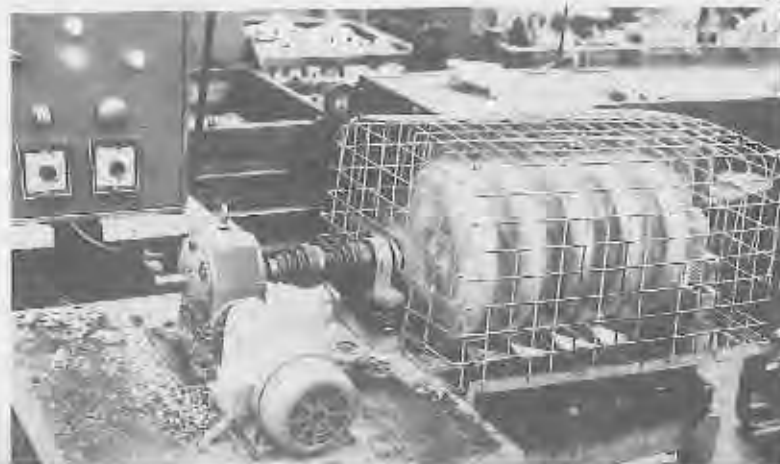
4: Las bocas relucientes del múltiple pulido, hacen comparable el “vibra batido” a un cromado interno.

2



3

4



SE IMPONE EL EQUIPO



zado del problema en los múltiples de admisión, el ingeniero José Massano comenzó a razonar una idea que, según lo expresó, consistía en transformar y modificar un pulido ya existente. El punto de partida estaba centrado en el pulido por tamboreo, pensándose en incorporar algún elemento que actuara internamente, como granalla o bolitas de fundición.

El jefe de equipo de elaboraciones varias de aluminio, señor Ervard Genoud, juntamente con los señores Juan Carlos Silvano, Antonio Arévalo y Celedonio García, encargados de la misma línea, además de poner manos a la obra aportaron diversas ideas, secundando desde un primer momento al ingeniero Massano.

EXPERIENCIAS

Las primeras pruebas de materiales fueron combinadas con una "testina" (motor y reductor), tratando de buscarse ángulos de giro y velocidades adecuadas.

El material utilizado era de rezago, particularmente bolitas de rulemanes viejos, construyéndose la primera "coctelera" con la ayuda de otro jefe de equipo, el señor José Marcial Riga, quien desde la línea vecina se hacía unas escapadas, cada vez que sus obligaciones lo permitían, para dar una mano.

El siguiente paso consistió en ofrecer seguridad a los operadores del nuevo sistema, teniéndose en cuenta que podría llegar a producirse algún desprendimiento. Por entonces fue cuando ingresó a la colaboración la sección utilaje, construyendo una parrilla diseñada por el señor Torres, jefe de la Oficina Métodos. También ofrecieron espontáneo apoyo el señor Bizarrí y el ingeniero Mazzaglia, entre otros que se entusiasmaron con la idea.

Como resultado de la suma de esfuerzos, la maquina quedó construida y funcionaba bastante bien, pero tenía aún el inconveniente de insu- mir demasiado "tiempo máquina" (alrededor de 5 horas de batido).

"MADE IN ARGENTINA"

Faltaba aún un movimiento vibratorio que acelerase la operación. Las ideas primeramente descartadas volvieron a la reconsideración, pero la incorporación de un nuevo movimiento resultaba onerosa

Allí intervino el ingeniero Monteleone, del Departamento Métodos, sugiriendo emplear para la prueba una máquina de la planta "A", donde se debataban piezas por vibración. La prueba dio excelente resultado y se encargó al señor Torres el diseño de la máquina actual, fabricada integralmente en la sección utilaje y bautizada "Vibra-Rot".

En un simpático gesto, los operarios que trabajaron en la construcción prepararon un escudito de cobre que rezaba: "Envío de Fiat Concord Machinery Work - Made in Argentina".

RESULTADOS

Instalada el 30 de abril de 1974 en la planta "C" y superadas las deficiencias del pulido por impacto, los múltiples ya fundamentaban ampliamente la cristalización práctica de la idea.

El siguiente razonamiento del ingeniero Massano fue de lógica: dado que la aglomeración de bolillas en las paredes por fuerza centrífuga se había anulado con la vibración, se orientaron las mejoras a la limpieza con agua y jabón, luego detergente y finalmente creolina.

Estos pequeños retoques y otras pruebas efectuadas especialmente sobre el medio interno, habilitaron la máquina para pulir 10 múltiples de un "vibrabatido", en una hora aproximadamente, y está preparada para hacer veinte en el mismo tiempo, en caso de necesidad. Una combinación automatizada de relojes provoca el cambio de sentido en la rotación en períodos iguales, hasta lograr una terminación interior comparable al cromado, lo que en definitiva representa un rendimiento en el motor de 2 H.P. más en alta (según banco de ensayo).

Al éxito del trabajo en equipo, que puso de manifiesto un alto grado de creatividad, se anexó la circunstancial visita del ingeniero Larizza, especialista en control de calidad de Fiat Turín, quien expresó cálidas felicitaciones a los autores y propietarios de "la ocurrencia", destacando que en Italia los múltiples son seccionados en dos partes para su pulido y luego soldados, con la consiguiente complejidad.

— Y pensar que en Córdoba este ingenioso ejemplo se mantenía oculto en la modestia de sus autores. ☺

Historia del pesebre

Había una vez un Niño...

... que se llamaba Jesús. No nació en una clínica confortable, ni en un hogar acomodado, sino en una cueva sombría del Medio Oriente, y Su cuna fue el mismo comedero en que se alimentaban el buey y el asno que presenciaron Su venida a este mundo. Su paso por la tierra fue breve —apenas 33 años— pero revolucionó la vida del hombre. Sus primeros vagidos anunciaban la voz que habría de traer la "buena noticia", la Palabra que abrió un nuevo y luminoso horizonte. Es Cristo. En la Argentina, en Italia, en muchos otros países, la fiesta de la Natividad se celebra con el armado de pesebres. ¿Cuál es el origen de esta costumbre? Es lo que tratamos de explicar en la presente nota de "Nosotros".



Esta "Huida a Egipto" forma parte de una colección que se exhibe en un museo de Génova, ciudad que tiene una ilustre tradición en materia de pesebres.

JESUS nació en un pesebre. En todos los diccionarios, la voz "pesebre" está definida como "mueble en que se alimentan las bestias" o "sitio en que está colocado". Procede del latín "praesaepe", palabra compuesta por dos elementos: el adverbio "prae" (= "adelante") y un nombre derivado del verbo "saepire" (= "cercar con un seto"). Se refería, entonces, a ese espacio cerrado, protegido por una valla, donde comían y dormían los bueyes, los asnos y otros animales domésticos.

EL EVANGELIO

Entre los cuatro Evangelistas —Juan, Lucas, Marcos y Mateo— uno solo, el segundo, menciona el humilde lugar en que vio la luz el Maestro. He aquí sus frases textuales:

"Había en la región unos pastores que moraban en el campo y estaban velando las vigiliass de la noche sobre su rebaño. Se les presentó un ángel del Señor, y la gloria del Señor los envolvió con su luz, y quedaron sobrecogidos de temor. Dijoles el ángel: 'No te

máis, os anuncio una gran alegría, que es para todo el pueblo. Os ha nacido hoy un Salvador, que es el Cristo Señor, en la ciudad de David. Esto tendréis por señal: encontraréis al Niño envuelto en pañales y acostado en un pesebre'. Al instante, se juntó con el ángel una multitud del ejército celestial, que alababa a Dios, diciendo: 'Gloria a Dios en las alturas y paz en la tierra a los hombres de buena voluntad'

"Así que los ángeles se fueron al cielo, se dijeron los pastores unos a otros: 'Vamos a Belén a ver esto que el Señor nos ha anunciado'. Fueron con presteza y encontraron a María, José y al Niño acostado en un pesebre, y viéndolo hicieron saber lo que se les había dicho acerca del Niño..."

EL BUEY Y EL ASNO

Ese testimonio —único entre los documentos acreditados por la Iglesia Católica— se fue complementando, sin embargo, con tradiciones contemporáneas o posteriores a su autor: evocaciones e interpretaciones orales o literarias, según las cuales el buey era un símbolo

de los judíos, mientras que el asno lo era de los no-judíos o gentiles (es decir, los romanos, los griegos, etc.). unidos todos en adoración mística ante el Niño Jesús.

CONNOTACION SOCIAL

A medida que la buena noticia se difundía y se imponía en oriente y en occidente, el relato del pesebre fue uno de los que causaron más honda impresión en la sensibilidad del pueblo. Esa emoción tenía también un motivo de connotaciones sociales, pues los más desposeídos, los más desamparados, exponentes de la inmensa mayoría de aquel entonces, no dejaban de apreciar cómo la presencia de Dios hecho Hombre en la Tierra, amén de producirse en la familia de un modesto artesano y su purísima esposa, se había originado en un albergue aún más precario que la choza más miserable.

Encima, se trataba de un suceso tan poético, tan sugestivo, tan lleno de calor y de color, que la tentación de *ilustrarlo* resultaba irresistible. Así, desde temprano, a la narración verbal se sumó la manifestación plástica: es decir, la *visualización* del hecho en imágenes concretas, que podían ser entendidas no sólo por cuantos no sabían leer y escribir, sino incluso por cuantos no estaban siquiera en condiciones de escuchar.

En la Argentina hay numerosos pesebres que son a la vez expresiones de fe cristiana y de arte oratorio.



En efecto, durante esa época de muchos analfabetos y escasos predicadores, el arte figurativo desempeñaba un papel instrumental —como medio de información masiva— comparable con el que cumplen hoy la televisión y la prensa.

La iconografía primitiva de la Natividad, según los bajorrelieves y mosaicos que nos han quedado de ella, se inspiró siempre en modelos helénicos y siríacos, donde la Virgen aparecía acostada o sentada junto a su Hijo. Pero, desde comienzos del siglo 13, se fue mostrando a María en una actitud distinta: sentada con el Niño en su regazo, o bien arrodillada delante de Él.

SAN FRANCISCO DE ASIS

Tal cambio coincidió con un acontecimiento significativo: la introducción del pesebre *animado*, *viviente*, por obra de ese santo admirable que fue Francisco de Asís.

Hombre dulce, carismático, enamorado del uni-

verso y de todas sus criaturas (en un famoso verso, hasta dirigió loas al "hermano lobo"), el gran "pobrecillo" tuvo una brillantísima idea. Tres años antes de su muerte, acaecida en 1226, decidió, en la localidad centroitaliana de Greccio, alistar un espectáculo que suprimía las viejas barreras entre el público y la escena.

Para esa iniciativa —según nos cuenta su sucesor San Buenaventura, primer "general" de la orden franciscana— había solicitado el permiso del Papa. Después de obtenerlo, "se hizo aprestar un comedero, y venir un buey y un asno, y muchos frailes y otras buenas gentes".

Improvisando sobre la base del "libreto" bíblico, esos monjes, esos campesinos, esos pastores auténticos —que distaban de ser actores profesionales o aun vocacionales— protagonizaron lo que había ocurrido, hacía más de un milenio, en la hospitalaria gruta de Belén. Así, por primera vez en la historia, no fueron figuras pintadas o grabadas, sino de carne y hueso, las que reprodujeron el milagroso, delicado, encantador cuadro de la Nochebuena.

LOS MISTERIOS

En realidad, esa invención no surgía de la nada, sino que respondía a una instancia global de ese período de la Edad Media. Hacia rato que la cultura, en Europa, se orientaba hacia una concepción *dinámica* del mundo. Las expresiones de la pintura y la escultura, amén de excluir un verdadero *diálogo* entre el autor y el observador, adolecían de cierta estaticidad. Entonces, para la divulgación de sus mensajes, la religión encontró un auxilio eficaz en los llamados "misterios": sagradas representaciones que simulaban episodios típicos del Nuevo Testamento, permitiendo una participación directa de los fieles en la epopeya sobrenatural del Dios-Hombre.

Era *teatro*, si se quiere, pero sin fines estéticos ni comerciales. No se buscaba la gloria de sus ejecutores, sino sólo la del supremo Hacedor.

Obviamente, el *argumento* del pesebre aportaba algo insólito al *repertorio* de moda, dominado por los momentos más dramáticos de la Pasión de Cristo. La ternura del *idilio* venía a atenuar la extrema tensión de la *tragedia*.

La *función* de Greccio tuvo un éxito perdurable. No es casual que ese suceso haya sido reconstruido, un siglo más tarde, en uno de los murales más hermosos de Giotto, el pintor florentino que revolucionó el arte de occidente, al rescatarlo de la abstracción y la rigidez de los esquemas bizantinos.

LAS ESTATUITAS

Una vez recuperada la dimensión del movimiento, ya no era necesario que el pesebre continuara siendo un espectáculo en que actuasen seres humanos. Estos fueron reemplazados por estatuitas de madera, terracota, piedra u otros materiales, para combinar en libres composiciones de acuerdo con la fantasía y el gusto de uno.

Esa costumbre navideña se propagó por toda Italia, donde tuvo su mayor auge en la Toscana, los Abruzos, las Pullas y la provincia de Nápoles. Parece que de esta última pasó a España, por conducto de la dinastía de los Borbones.

Se extendió a todos los países latinos y también a las regiones germánicas que no se habían plegado a la Reforma. Las naciones protestantes se quedaron con el arbolito, cual si fuera un símbolo de su separación de Roma. Pero, en la actualidad, esa contraposición tiende a desaparecer. ⊕

LA NAVIDAD ARGENTINA

EL NACIMIENTO

Noche anunciada, noche de amor,
Dios ha nacido, pétalo y flor;
todo es silencio y serenidad;
paz a los hombres, es Navidad.

En el pesebre, mi Redentor
es mensajero de paz y amor;
cuando sonríe, se hace la luz
y en sus bracitos crece una cruz.

Angeles canten sobre el portal:
Dios ha nacido, es Navidad.

Esta es la noche que prometió
Dios a los hombres y ya llegó:
es Nochebuena, no hay que dormir,
Dios ha nacido, Dios está aquí.

Nuestro folclore se manifiesta
con amor y humildad.
La NAVIDAD —fiesta del amor—
es cantada con ternura en villancicos
y canciones, cuyos versos expresan
el sentimiento profundo del pueblo.

LOS REYES MAGOS

Llegaron ya, los Reyes, y eran tres:
Melchor, Gaspar y el negro Baltasar.
Arrope y miel
le llevarán
y un poncho blanco de alpaca real.

Changos y chinitas, duermanse,
que ya Melchor, Gaspar y Baltasar
todos los regalos dejarán
para jugar mañana al despertar.

El Niño Dios muy bien lo agradeció,
comió la miel y el poncho lo abrigó
y fue después
que sonrió,
y a medianoche el sol relumbró.



FIAT
CONCÓRD



20 años de realizaciones



I - BREVE RESEÑA HISTORICA

1954: Fiat Concord inicia sus actividades. Su origen se remonta al compromiso asumido por Fiat S.p.A. de Turín con Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (I.A.M.E.) para colaborar en la creación, montaje y funcionamiento de una planta para la producción de tractores.

Después de una licitación, el Gobierno insta a Fiat a tomar a su cargo esa fábrica, ubicada en Ferreyra, Córdoba, lo cual da origen a la constitución de la Sociedad "Fiat Someca Construcciones Córdoba", con un 50 % de capital de Fiat, 25 % de I.A.M.E. y 25 % de SEVITAR. De este modo nace el nombre "Concord", abreviatura de "Construcciones Córdoba".

La producción de Fiat Concord se orienta desde su origen hacia tres sectores fundamentales para el desarrollo argentino:

- La mecanización del agro.
- La producción de energía.
- El transporte.

En el mismo año —1954— Fiat S.p.A., de Turín, resulta triunfante en una licitación internacional para proveer 250 motores diésel para locomotoras. Se propone levantar una planta en Córdoba, junto a la de tractores, para fabricar esos motores con un creciente nivel de integración local. Así se constituye "Grandes Motores Diesel", cuyas actividades productivas se inician a fines de 1955.

1958: Se constituye una tercera sociedad denominada "MATERFER", sigla que significa "Material Ferroviario".

Tiene origen similar al de Grandes Motores Diesel, pues una licitación internacional para la entrega de 240 coches motores a los Ferrocarriles

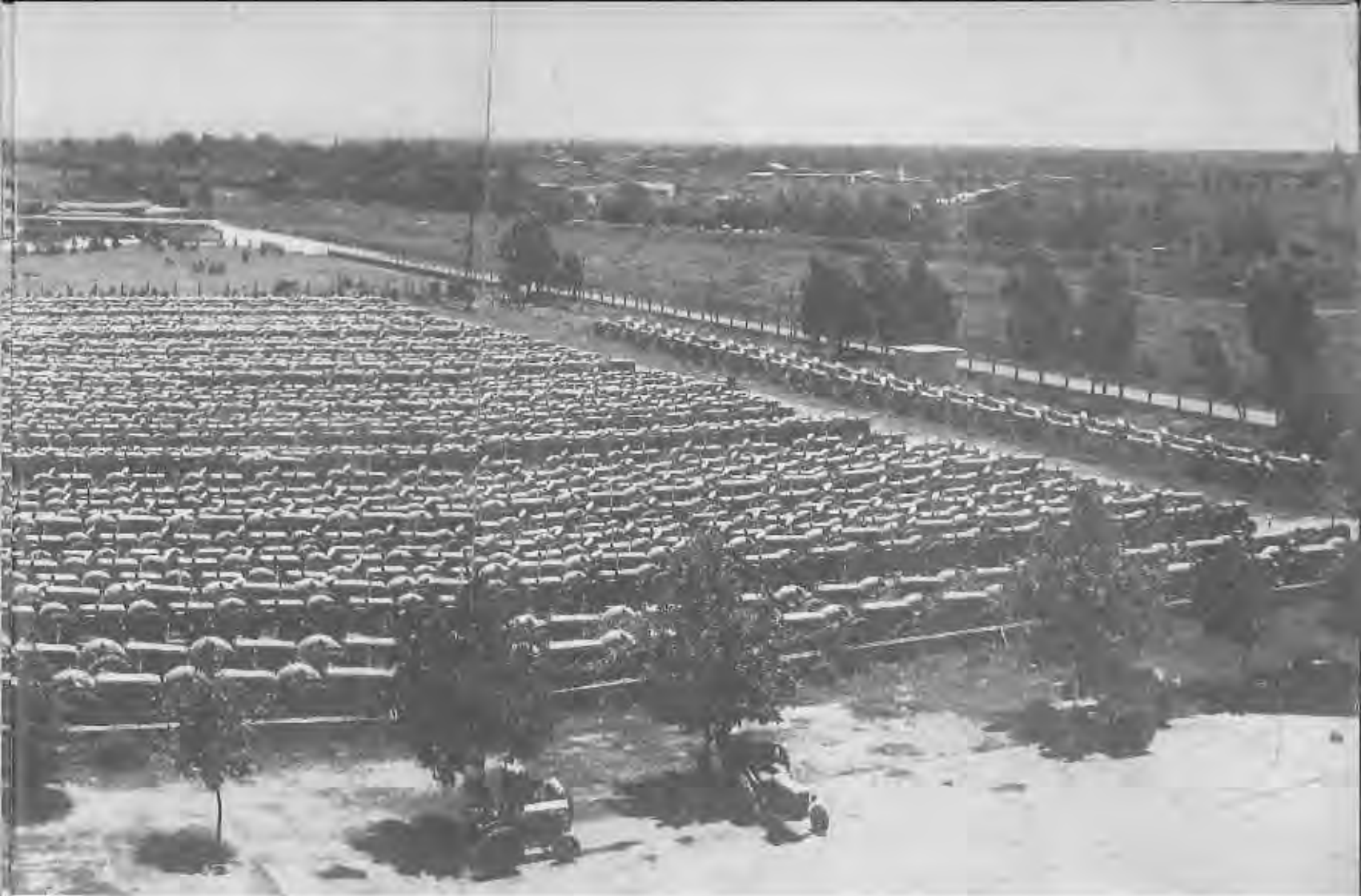
Argentinos, adjudicada a Fiat S.p.A. de Turín, da lugar al ofrecimiento de fabricarlos en la Argentina.

1960: Adhiriendo al régimen dictado por el Gobierno Nacional para promover la industria automotriz, Fiat Concord habilita una fábrica en Caseros, provincia de Buenos Aires, para iniciar la producción de automóviles Fiat en la Argentina.

1961: Para satisfacer las crecientes necesidades de material forjado y estampado en caliente, se instala en el Centro Industrial de Ferreyra, Córdoba, una "Planta de Forja".

1963: Junto a las plantas de Tractores, Grandes Motores Diesel, Material Ferroviario y Forja, se construye y equipa un establecimiento para la elaboración de las partes mecánicas del automóvil.

A) mismo tiempo, se levanta en



El Palomar, provincia de Buenos Aires, una moderna planta para el carrozado, montaje, pintura, terminación y ensayo de los automóviles.

1964: La Sede Central de Fiat Concord se traslada al actual edificio de 20 pisos, en Viamonte y Cerrito, Capital Federal.

En Ruta Panamericana, Km. 3,5 (Olivos, provincia de Buenos Aires), Agromecánica —distribuidora de los tractores Fiat— inaugura un importante conjunto de instalaciones que incluyen la Asistencia Técnica, el Centro Técnico y el Departamento Repuestos.

En Juramento 750 se terminan el edificio de la Dirección Comercial, actual División Automóviles, y las instalaciones de la Asistencia Técnica de Automóviles.

1965: Se exportan grupos eléctricos a Egipto. Nace la Escuela

de Servicios de Asistencia Técnica (S.A.T.), destinada a capacitar miles de mecánicos.

1967: Se constituye el Centro de Asistencia Técnica (C.A.T.) para la atención de los motores marinos, los grandes y medianos motores diésel, las turbinas de gas, el material ferroviario.

1969: Utilizando capacidad productiva ociosa de Grandes Motores Diésel y Materfer, se inicia en Córdoba la producción de camiones pesados.

La fabricación de tractores se traslada a Sauce Viejo, Santa Fe, para revitalizar una fuente de trabajo que sufría una grave crisis.

1973: Se inicia la construcción de la nueva planta de montaje de camiones, en Sauce Viejo, Santa Fe, que comienza su producción a mediados de 1974.

1974: Principia la construcción de la nueva planta de producción de motores, para dotar los tractores y camiones; en Sauce Viejo, Santa Fe.

II - ORGANIZACION EMPRESARIA

Desde 1971 la empresa funciona sobre la base de un sistema de divisionalización por productos.

Bajo la Dirección General hay 4 unidades centrales:

- Finanzas y Administración,
- Personal y Organización,
- Relaciones Generales,
- Construcciones;

y 3 divisiones:

- **Automóviles:** que tiene la responsabilidad de la fabricación y comercialización de los distintos modelos Fiat.



- **Tractores y Vehículos Industriales:** con igual responsabilidad en lo que se refiere a tractores, camiones y motores industriales.
- **Productos Diversificados:** a cargo de la producción y comercialización de material ferroviario, motores diésel y turbinas.

III - CENTROS DE PRODUCCION

Los establecimientos del Centro Industrial de Ferreyra, Córdoba, origen de Fiat Concord, tienen actualmente 208.070 metros cuadrados de superficie cubierta:

- Fábrica de motores y conjuntos mecánicos para automóviles .. 121.045
- Fábrica Grandes Motores Diesel 32.945
- Fábrica Material Ferroviario 54.080

Las instalaciones del Centro Industrial Sauce Viejo, Santa Fe, totalizan otros 86.500 metros cuadrados cubiertos:

- Fábrica de Tractores 53.200
- Planta de Montaje de Camiones 19.700
- Planta de Motores (en construcción) 13.600

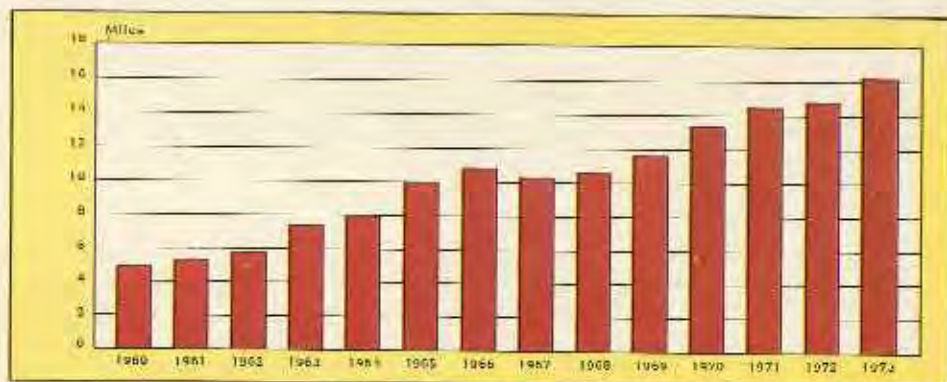
La Fábrica de Carrozado y Montaje de Automóviles de El Palomar, y su anexo en Caseros, ocupan 127.561 m², y el Centro de Asistencia Técnica (CAT), 14.019 m².

Incluyendo 25.500 m² cubiertos de centros sociales y sede central, las fábricas y oficinas de Fiat Concord ocupan aproximadamente 460.000 m² cubiertos.

IV - PERSONAL OCUPADO

Las empresas Fiat en la Argentina son fuente de ocupación directa para 18.000 trabajadores. Esto significa que durante 1974 se han incorporado más de 1.700 nuevos empleados y obreros, mientras que en 1973 lo habían hecho 1.436.

El detalle, por Divisiones, es el siguiente:



PERSONAL OCUPADO



	Obreros	Empleados	Total
Automóviles	7.541	2.424	9.965
Tractores y Vehículos Industriales	2.332	1.150	3.482
Motores Diesel y Material Ferroviario ..	2.573	1.084	3.657
Otros Servicios	80	819	899
Total:	12.526	5.477	18.003

V. - DIVISION AUTOMOVILES

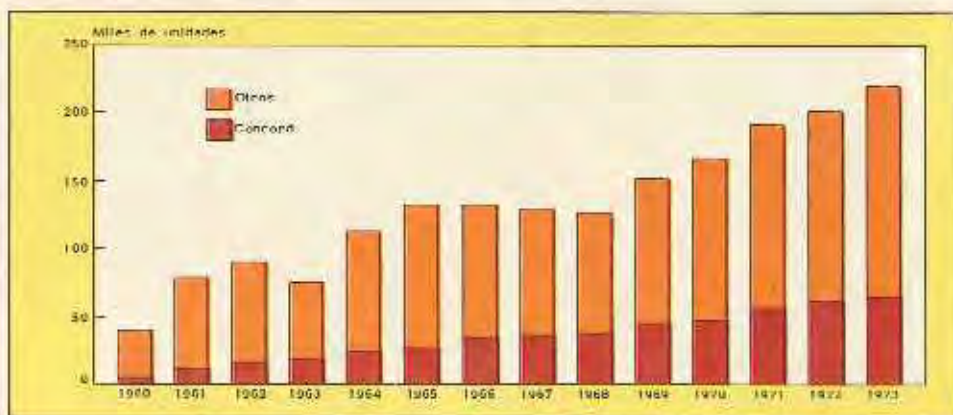
Las unidades automovilísticas que produce y comercializa la División Automóviles, se destacan por su gran maniobrabilidad, bajo consumo y capacidad interior, no obstante sus reducidas dimensiones externas.

— **FIAT 125 Berlina.** "La máquina", designada por la Asociación de Periodistas de la Industria y el Comercio Automotor (APICA) como el "coche del año 1973", cuenta en su constitución mecánica con un motor "BIALBERO" (doble árbol de levas a la cabeza), con una potencia máxima de DIN 100 CV (110 HP SAE) a 6.200 rpm. Tiene 4 cilindros, 5 bancadas, una cilindrada total de 1.608 cc., capacidad para 5 personas y velocidad máxima de 170 km/h.

— **FIAT 125 Sport.** Unidad de diseño especial, realizado en la Argentina, de corte deportivo y excepcional calidad estética. Su motor, de 1.608 cc., desarrolla una potencia máxima de 110 HP (SAE) y hasta 175 km/h.

— **FIAT 125 Familiar.** Equipado con el motor de la Berlina 125. Alcanza una velocidad máxima de 165 km/h.

— **FIAT 128.** Automóvil con tracción delantera y posición transversal del grupo motor - embrague - caja. Sistema de frenos de dos circuitos independientes, y motor de 4 cilindros, 63 HP (SAE) de potencia, y 1116 cc. de cilindrada total. Tiene capacidad para 5 personas y alcanza una velocidad superior a los 140 km/h.



AUTOMOTORES

— **FIAT 128 L 1300 y Familiar.** Se trata de dos versiones del modelo 128, de 1.290 cc. de cilindrada y una potencia máxima de 70 HP SAE.

— **FIAT 600 R.** Unidad con carrocería de estructura autoportante.

Su motor de 4 cilindros, ubicado en la parte posterior del rodado, cuenta con una potencia de 36 HP (SAE) y arranque a electroimán. La cilindrada total es de 797 cc. y el consumo, de 6 litros de nafta común cada 100 kilómetros. Su velocidad alcanza a los 110 km/h.





— **FIAT Multicarga.** Para el transporte rápido de carga. Su motor, el "biálbero" del 125, tiene 90 HP (SAE); la capacidad de carga de su caja es de 600 Kg., además de 3 personas y 40 Kg. en equipaje en la cabina, lo que hace un total de 850 Kg. Su velocidad máxima es de 150 km/h sin carga.

LAS FABRICAS

La producción de automóviles se realiza en dos fábricas:

a) MOTORES Y CONJUNTOS MECANICOS

Ubicada en Ferreyra, Córdoba. Ocupa un terreno de 65 ha. con una superficie cubierta de 121.045 m². Tiene 1.566 máquinas herramientas, elementos éstos que impulsan una capacidad de producción de 100.000 unidades anuales.

Trabajan en esta fábrica más de 4.300 personas.

b) PLANTA DE CARROZADO Y MONTAJE

Se levanta en la localidad de El Palomar, provincia de Buenos Aires, a pocos kilómetros de la ciudad de Buenos Aires.

Sobre 84 ha. de terrenos, posee una superficie cubierta de 127.561 m².

Máquinas afectadas a la produc-

ción: 334 soldadoras por punto (incluyen las del anexo de Caseros), 20 balancines, 27 grandes prensas (de 250 a 1.000 tn.), además de otras máquinas herramientas de tipo auxiliar.

Las instalaciones son de avanzada: línea mecanizada para complementación de chapistería, línea de tratamiento de superficie por electroforesis (única en Sud América) y pintura de fondo, dos circuitos de esmalte, línea de montaje mecanizada para terminación y retoque, etc.

En esta fábrica también trabajan más de 4.400 obreros y empleados.

El suministro de materiales y partes a ambos establecimientos da trabajo a centenares de fábricas de todo el país (siderurgia, metalurgia, caucho, vidrio, plástico, material eléctrico, etc.).

EL SERVICIO DE ASISTENCIA TECNICA DIRECTA

La División Automóviles tiene además la responsabilidad de la asistencia técnica a los automóviles de marca Fiat a través de la red de 135 concesionarios, de 45 talleres autorizados en toda la República y de Fiat Argentina, en Núñez, donde funciona el mayor taller de América Latina.

VI - DIVISION TRACTORES Y VEHICULOS INDUSTRIALES

La División Tractores y Vehículos Industriales es responsable de la fabricación de maquinaria agrícola, de equipos para movimiento de tierra y aplicaciones viales y de chasis para camiones y ómnibus de larga distancia.

La actividad fabril se desarrolla en:

a) FABRICA DE TRACTORES

Ubicada en la localidad santafesina de Sauce Viejo. Las unidades tractoriles allí producidas responden a las variadas características de las explotaciones agropecuarias argentinas.

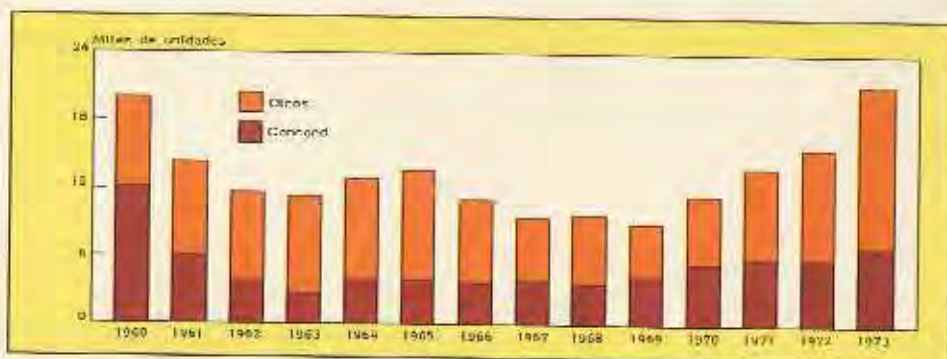
Sobre un terreno de 77 ha., la fábrica ocupa una superficie de 53.200 m² cubiertos. Trabajan allí 2.500 personas.

Se producen 6 modelos básicos y numerosas versiones de tractores:

— **FIAT 400** (con una potencia de 42 CV) se ofrece en las versiones "Standard" —con o sin levante hidráulico— para uso general; "Viñatero", para trabajos en viñedos y frutales; y "Universal", especial para cultivos en hilera, y "Cañero", especial para el cultivo de la caña de azúcar.

— **FIAT 500 S** (con una potencia de 58 CV). Se produce en las versiones "Standard" con o sin levante hidráulico, y "Cañera".

— **FIAT 700 E** (con una potencia de 68 CV). Se presenta en el mercado en sus versiones "Standard", para el cultivo de manto y variados usos industriales; "Universal", con tren delantero portal, trocha ajustable, o bien triciclo birrueda, especial para cultivos en hilera; y "Cañero", el más alto en su tipo e ideal para el cultivo de la caña de azúcar.



TRACTORES

— **FIAT 800** (con una potencia de 83 CV). La versatilidad de este tractor permite cubrir las necesidades de todos los cultivos de manto, así como de la industria de la construcción y vial.

— **FIAT 900** (con una potencia de 102 CV). Está equipado con motor CP3 de 6 cilindros. Su potencia asegura versatilidad, capacidad de arrastre y agilidad en el trabajo con cualquier implemento.

— **FIAT 1100** (con una potencia de 133 CV). Es la unidad más potente de la nueva línea FIAT. Está equipado con un motor CP3 ciclo diésel 4 tiempos, con 6 cilindros verticales en línea y con 7412 cc. de cilindrada total. Su peso en orden de trabajo —con lastre y agua en los neumáticos— es de 6.590 kg.

TECNOLOGIA

En Sauce Viejo funciona el Centro Técnico de Tractores (CTT), organismo cuyo objetivo fundamental es el estudio y proyecto de nuevos modelos y la experimentación de los prototipos que, una vez homologados en cuanto a su rendimiento, economía y potencia, pasan a fábrica para su producción y lanzamiento al mercado. Técnicos argentinos han logrado de este modo el desarrollo de una moderna tecnología para las necesidades nacionales y de América Latina.

Servicio de Asistencia Técnica

Ubicado sobre la Ruta Panamericana en la localidad de Olivos, provincia de Buenos Aires, presta asistencia a los productos de esta línea, en apoyo de la red de más de 100 concesionarios distribuidos en todo el país. Ocupa una extensión de 7 ha., de las cuales 25.687 m² están cubiertos. Trabajan en él cerca de 900 personas.

b) FABRICA DE CAMIONES

La planta de montaje de camiones está ubicada en Sauce Viejo, a 1.200 metros de la ruta nacional n° 11, detrás de la fábrica de tractores y de la planta de motores en construcción. En la actualidad, trabajan en ella más de 300 personas.

El moderno taller, amplio y luminoso, mide 80 metros de ancho por 200 metros de largo, totalizando así una superficie de 16.000 metros cuadrados cubiertos. Hay además instalaciones anexas que hacen un total de 19.700 metros cuadrados.

Se realiza allí el montaje en línea mecanizada de los chasis para camiones y ómnibus, además de la construcción de la cabina. Los grupos mecánicos son provistos por las fábricas Fiat del Centro Industrial de Ferreyra, Córdoba, y por numerosas industrias auxiliares externas.



máxima reglamentaria de 45.000 kg., supera pendientes del 20,2 %. Se lo utiliza en carretones, transporte de minerales, etc.

— **FIAT 673.** Primer camión de su potencia que se fabrica en la Argentina, ubicado en una franja intermedia entre los vehículos medianos y los pesados. Se produce en dos versiones, 673 N y 673 T, normal y tractora, respectivamente.

Está dotado de motor CP3 diésel, 4 tiempos a inyección directa, con una potencia máxima de 165 HP SAE a 2.600 r.p.m. o 145 CV DIN a 2.600 r.p.m. Su cilindrada es de 7.412 cm³, la relación de compresión 17,4:1, y está equipado con caja de cambio de 5 marchas adelante (4 sincronizadas) y una de retroceso. Tiene un radio de giro de 5,900 m. y con un peso bruto de 13 toneladas puede vencer pendientes del 30 %.

— **CAMIONES MILITARES FIAT.** En cumplimiento de un contrato celebrado entre Fiat Concord y el Ejército Argentino, se produjeron unidades pesadas especialmente aptas para uso militar, derivadas del camión civil pesado.

— **CHASIS PARA OMNIBUS DE LARGA DISTANCIA.** Se producen los chasis 341 A1 y 319 NA para ómnibus de larga distancia.

Están equipados con un motor diésel de 6 cilindros, 4 tiempos, 260 CV DIN de potencia máxima a 2.200 r.p.m. y torque máximo de 101 Kg. a 900 r.p.m.

Su velocidad puede superar los 120 km/h. con una autonomía aproximada de 1.400 km.

El 341 A1 tiene motor trasero y el 319 NA motor delantero, ambos en posición vertical.

c) PRODUCCIÓN DE MOTORES

Todas las unidades Fiat son equipadas con motores que se producen en las instalaciones fabriles de

Esta planta tiene una capacidad de producción de 8.000 camiones por año, en dos turnos. Los modelos actualmente en producción son:

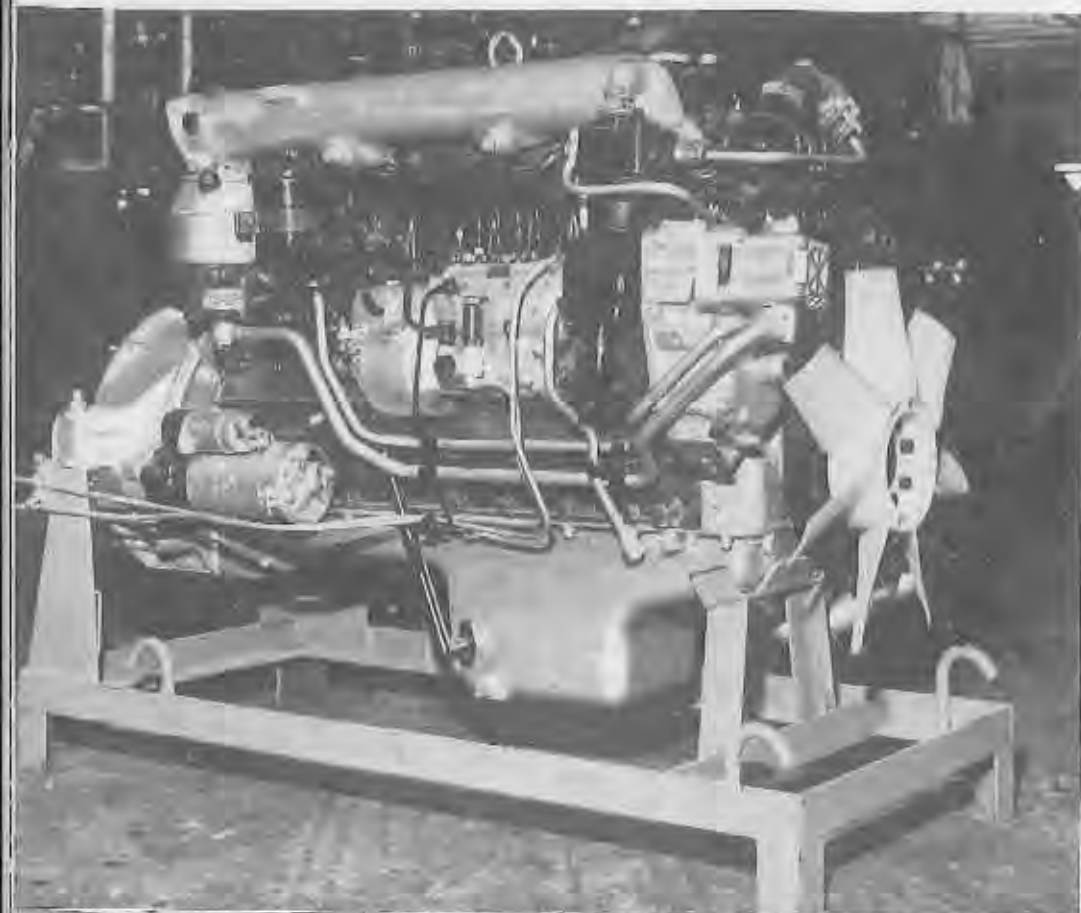
— **FIAT 619 N1.** Camión con dos ejes para caja de carga y acoplado; carga máxima, según Reglamento de Tránsito, 17.300 kg. y 43.800 kg. con remolque. Puede superar pendientes del 36,8 % o 16,2 % con remolque. Posee un motor a ciclo diésel de 4 tiempos, tipo 221 A. Su potencia máxima es de 260 CV.

— **FIAT 619 T1.** Camión tractor de dos ejes para semirremolque.

Con una carga que alcanza el tope reglamentario de 45.000 kg., puede subir pendientes de hasta 16,3 %.

— **FIAT 697 N.** Unidad camionística de tres ejes de doble diferencial para caja de carga y remolque. Su carga máxima es de 24.700 kg. y con remolque 43.800 kg. Supera pendientes del 35,4 % y 20,8 %, respectivamente. Se lo utiliza con volcadores, tolvas, en empresas viales, etc.

— **FIAT 697 T.** Camión tractor de 3 ejes de doble diferencial para semirremolque. Teniendo una carga



la empresa. La variedad de los mismos los hace aptos para diversas aplicaciones: los hay para generación de energía, para equipar los tractores, camiones y ómnibus, para usos marítimos, máquinas viales, riego, etc.

Un ejemplo de esta gran variedad es el motor 221 A para diferentes usos industriales, que equipa asimismo los chasis de camiones pesados y ómnibus de larga distancia, cubriendo una gama de potencia comprendida entre los 150 CV DIN a 1.300 r.p.m. y los 260 CV DIN a 2.200 r.p.m.

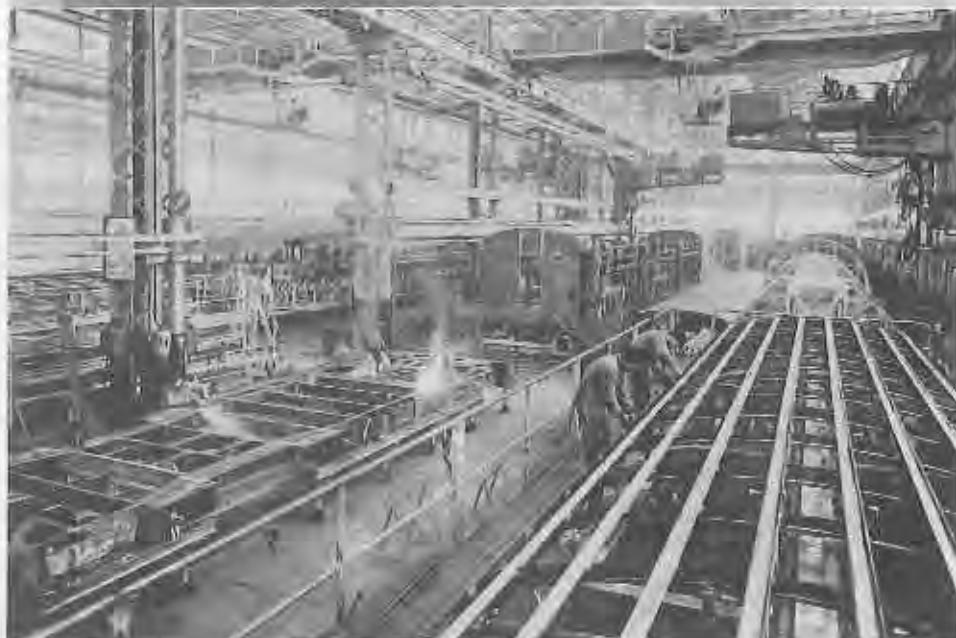
En otro orden de aplicaciones, Fiat Concord produce la línea de motores C 3, destacables por las numerosas prestaciones. Son ellos:

- MOTOR CN 4 de 75 CV (SAE) a 2.200 rpm.
- MOTOR CO 3 de 125 CV (SAE) a 2.600 rpm.
- MOTOR CP 3 de 165 CV (SAE) a 2.600 rpm.

Estas unidades son aplicables a usos agrícolas (tractores, cosechadoras, hileradoras, enfardadoras); a uso vial (tractores, motoniveladoras, palas cargadoras, motohormigoneras, rodillos neumáticos, etc.); uso camionístico (equipamiento de unidades nuevas y reposición de motores de unidades usadas de diferentes marcas); uso marino (motores especialmente preparados para propulsar embarcaciones de diverso porte); y uso industrial (motocompresores, motobombas, motosoldadores, grupos electrógenos y autoelevadores).

Prestigiosas empresas argentinas fabricantes de equipos viales e industriales, han comenzado a incorporar motores Fiat de la línea C3 a sus productos.

La Planta de Motores en construcción, que sumará al Centro Industrial Fiat de Sauce Viejo otros 13.600 metros cuadrados cubiertos, proveerá a la Fábrica de Tractores y a la Planta de Camiones los motores C3 y 221 para los camiones semipesados y pesados, respectivamente. Se prevé una producción de 14.500 unidades para 1975.



VII - DIVISION PRODUCTOS DIVERSIFICADOS

Con la conducción técnica, administrativa y comercial de esta División, funcionan dos plantas fabriles y un Centro de Asistencia Técnica destinado a la reparación de los productos elaborados por la División.

a) FABRICA GRANDES MOTORES DIESEL

Ubicada en el Centro Industrial de Ferreyra, sobre un terreno de 42 ha., ocupa una superficie de 32.945 m². El personal supera los 1.300 trabajadores.

Su actividad principal es la fabricación de motores a combustión interna, diésel y dual-fuel para grupos electrógenos, tracción ferroviaria, propulsión naval y aplicaciones industriales. La línea de potencia va de los 208 CV hasta los 8.000 CV.

La línea de motores diésel con potencia elevada constituye la expresión más significativa y compleja de la tecnología moderna. En la actualidad incluye las series:

- A 221 FIAT GMD, diésel, con potencias de 265 CV.
- A 230 FIAT GMD, diésel, con potencias de 700 a 2.800 CV.

Entre los productos destacados se encuentran motocompresores de gas; maquinaria especializada para explotación petrolífera, máquinas alternativas en general; etc. Esta fábrica efectúa también la reconstrucción de motores diésel.

Su dotación de máquinas, equipos de ensayo y organismos de estudio y proyectos, la habilita, además, para programar cualquier tipo de producción mecánica de grandes dimensiones, con la más alta calidad y precisión.

Importantes contratos

Algunos contratos para el suministro de importantes partidas de grupos electrógenos y motores diésel, permiten apreciar su capacidad:

— **Ferrocarriles Argentinos:** 280 motores 288 SS de 1.200 - 1.500 CV para locomotoras diésel eléctricas. Además, reparación total de 60 motores ferroviarios de 1.000 CV y la provisión de 63 motores de la serie A 230 para reemplazar equipos instalados en locomotoras General Electric.

— **Agua y Energía Eléctrica:** 150 grupos electrógenos de 1.070 KW y 535 KW; 6 grupos electrógenos de 2.820 KVA; 1 grupo electrógeno de 2.100 KVA; y 3 grupos electrógenos de 1.760 KVA, con motores diésel de la serie B 300. Además, 8 grupos electrógenos transportables de 1.600 KVA, y 2 de 795 KVA.

— **Dirección Nacional de Energía y Combustible (DNEC):** 42 grupos electrógenos, de potencia unitaria entre 300 y 3.160 KW, con motores diésel y a gas.

— **Yacimientos Petrolíferos Fiscales:** 9 grupos electrógenos, 7 de ellos transportables, y 11 motores para explotaciones petrolíferas.

— **Provincia de Neuquén:** Centrales eléctricas completas en Neuquén con 9.000 KW, y en Zapala, con 6.000 KW.



— **Empresa Provincial de Energía de Córdoba:** Central Eléctrica Integral de 1.200 KW en Isla Verde, 2 grupos transportables de 1.600 y 1.060 KVA., respectivamente.

— **Secretaría de Obras Públicas de la Nación:** Remotorización de la draga C 253, instalando 4 motores marinos tipo A 238 VSS de 1.300 CV a 1.000 r.p.m. cada uno.

— **D.E.B.A. (Dirección de la Energía de Buenos Aires):** 6 grupos electrógenos con una potencia total de 12.290 CV.

— **Dirección de Energía de Santa Fe:** 3 grupos electrógenos tipo B 3010 ESS de 2.000 CV cada uno para la Central Eléctrica de Calchaquí.

— **Corrientes - Chaco - Entre Ríos - Formosa - La Pampa - La Rioja - Río Negro - Santa Cruz:** Grupos electrógenos de diversas potencias.

— **Uruguay;** UTE (Usinas y Teléfonos del Estado): 2 grupos electrógenos completos de 3.200 KW. cada uno, con motores diésel tipo 4212 ESS, y un grupo electrógeno completo de 1.405 KW, con motor diésel tipo B 3010 ESS.

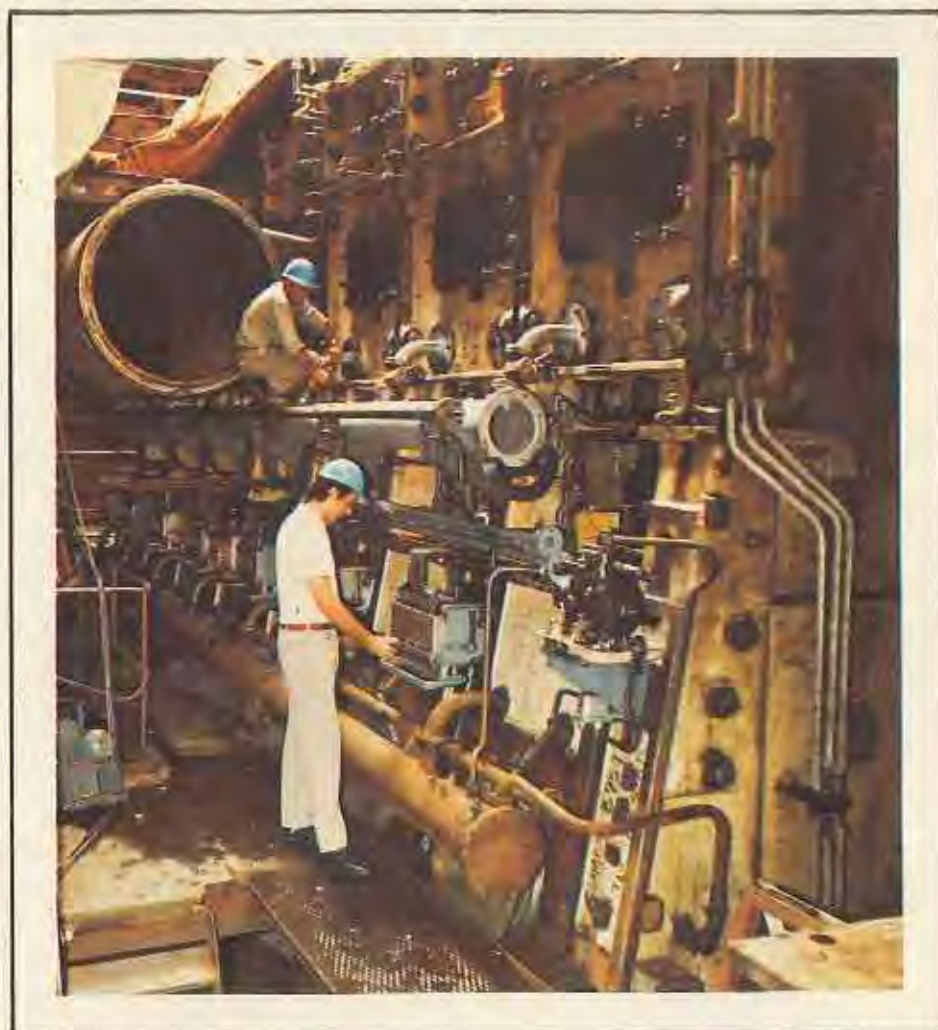
— **Bolivia;** SETAR (Servicios Eléctricos de Tarija): 1 grupo electrógeno UT 400, compuesto por un motor FIAT L 238 ES, de 420 KW.

— **Chile;** Endesa (Empresa Nacional de Energía): 4 grupos electrógenos móviles, con motor A 2312 ESS de 2.850 CV.

— **Paraguay;** Cooperativa Eléctrica de Concepción: 1 grupo electrógeno con motor B 305 ESS, de 624 KW.

Motores para usos navales

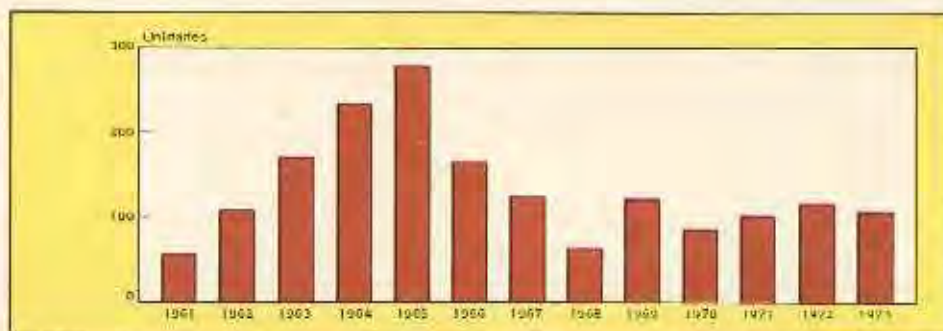
La División Productos Diversificados construye motores diésel marinos de diversas potencias para buques de distintas características y calado. Ha obtenido la homologación internacional del Lloyd Register of Shipping para el motor diésel 4212 ESS, de 5.100 CV, el de mayor potencia de su tipo —de 4 tiempos— construido en el país, que funciona en el buque frigorífico *Arema V*, de 3.200 toneladas. También tuvo a su cargo la planta propulsora de otra nave frigorífica, "*Ing. Cipolletti*", de 3.000 toneladas, integrada por dos motores de la serie B 300, con una



potencia total de 7.000 CV. Ambas embarcaciones están equipadas con grupos electrógenos y de puerto marca FIAT, con más de 2.000 CV.

En otro tipo de actividades marítimas y portuarias, ha provisto 6 motores del tipo A 2312 SS y 3 del tipo A 234 S, destinados para una draga de 6.000 m³. construida en Astilleros Alianza; 4 motores del tipo A 238 SS para ser instalados en remolcadores de tiro de la Flota Fluvial; 2 motores del tipo A 236 SS para el buque hidrográfico de la Armada Argentina; y 2 motores del tipo A 238 SS para el buque oceanográfico del CONICET.

Con la garantía del apoyo logístico de la estructura industrial y comercial de FIAT CONCORD para asegurar el service, mantenimiento y provisión de repuestos, FIAT Grandi Motori, Trieste (Italia), ha acordado a AFNE (Astilleros y Fábricas Navales del Estado) licencia para fabricar en el país motores marinos de las series B 750 S (de 9.000 a 18.000 CV de potencia, a 135 r.p.m.) y 900 S (de 15.000 a 30.000 CV a 18.000 r.p.m.). Precisamente AFNE, ya ha concluido la fabricación de 4 de estos motores (B 757 S, de 1.500 CV), de los cuales tres impulsan la planta motriz de los buques de



MATERIAL FERROVIARIO

10.975 toneladas "Río de la Plata", "Río Calchaquí" y "Río Paraná", botados en sus astilleros para la flota de ELMA (Líneas Marítimas Argentinas); el restante impulsa la planta motriz del buque "Progreso Argentino", botado en AFNE para su armador CANUMAR. También en su tipo —de dos tiempos— son los más grandes construidos hasta hoy en el país. Con modalidad igual a la indicada precedentemente, FIAT CONCORD ha otorgado a AFNE licencia para fabricar en el país motores de las series B 300 y 420, para aplicaciones navales, industriales y para grupos electrógenos.

Por su parte, AFNE ha construido y entregado seis motores de la serie B 757 S y tiene en construcción otros cinco más de la misma serie, todos para la flota de ELMA, debiendo proveerle FIAT las partes que se fabrican en el país. También ha entregado un motor de la serie B 765 S, con destino al buque motor "Progreso Argentino".

b) FABRICA DE MATERIAL FERROVIARIO

La planta de Materfer —única en su género en América Latina— se destaca por sus grandes dimensiones: 54.080 m². cubiertos. Es fuente de trabajo para más de 1.700 personas.

La producción se centra en:

— Locomotoras diésel eléctricas y diésel hidráulicas.

- Locotractores.
- Coches motores diésel.
- Coches de pasajeros en general, que comprenden coches para líneas interurbanas y generales y coches salones, dormitorios y comedores, con aire acondicionado.
- Coches eléctricos para Ferrocarriles y Subterráneos.
- Furgones de encomiendas y postales para servicio de correos.
- Vagones de todo tipo: frigoríficos, tolvas, graneros, cubiertos y ventilados, jaulas para hacienda, especiales, etc.

Esto significa que en sus instalaciones se puede producir prácticamente toda la línea de elementos de tracción de vehículos de pasajeros que requiere el transporte por riel.

La línea de producción de esta fábrica, la magnitud de sus instalaciones y su alto nivel tecnológico, la colocan a la altura de las más importantes fábricas de su tipo en el mundo.

Fabricó y entregó a Ferrocarriles Argentinos 171 coches motores diésel y 168 coches remolcados para formar trenes de 3, 4 ó 6 unidades; así como 1.442 coches de pasajeros de distintos tipos y trochas.

Tiene en ejecución un contrato por 668 coches de pasajeros —incluyendo coches comedores y dormitorios— con aire acondicionado.

Por otra parte, conjuntamente con Motores Diesel ha entregado a F.A. 42 locomotoras diésel eléctricas de trocha de un metro, equipadas con motor Fiat tipo A 236, de 1.000 CV de potencia, y ha provisto motores diésel para rehabilitar locomotoras fuera de servicio.

En otro orden, ha suministrado a SOMISA (Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina) 75 vagones especiales para su utilización en la planta siderúrgica de San Nicolás.

Ha provisto coches de pasajeros al Uruguay y tiene en producción trenes eléctricos para Chile y diversas unidades para Cuba.

c) CENTRO DE ASISTENCIA TECNICA (C. A. T.)

El objetivo inmediato de este Centro, que está ubicado en Caseros, provincia de Buenos Aires, es prestar la asistencia técnica a todo lo referido a motores diésel y material ferroviario, ocupándose al mismo tiempo de proyectar y realizar su montaje. Asegura el buen mantenimiento y la reparación general, especialmente en la parte mecánica, de las unidades ferroviarias producidas en Materfer, garantizando así su perfecto funcionamiento.

Además, el CAT tiene a su cargo el armado de grupos electrógenos con los motores de la línea C3 y 221 A, según proyectos y diseños integralmente elaborados por la División Productos Diversificados, bajo cuya competencia se encuentra la comercialización de dichos equipos, otorgando garantía técnica integral y asesoramiento técnico para la instalación. Se producen en potencias de:

- Modelo CN 4 26 KW
- Modelo CO 3 42 KW
- Modelo CP 3 61 KW
- Modelo 221 A 110 KW

Estos equipos están destinados a cubrir necesidades de la pequeña y mediana industria: vial, láctea, agropecuaria, etc.



SINTESES DE 20 AÑOS Y MENSAJE PARA EL FUTURO

La síntesis de 20 años de trabajo podría expresarse diciendo que Fiat Concord produjo 108.000 tractores, 1.810 unidades ferroviarias, cerca de 600.000 automóviles, 4.650 camiones y ómnibus de larga distancia y 1.146.435 CV en grandes motores diésel para el suministro de energía en todo el país.

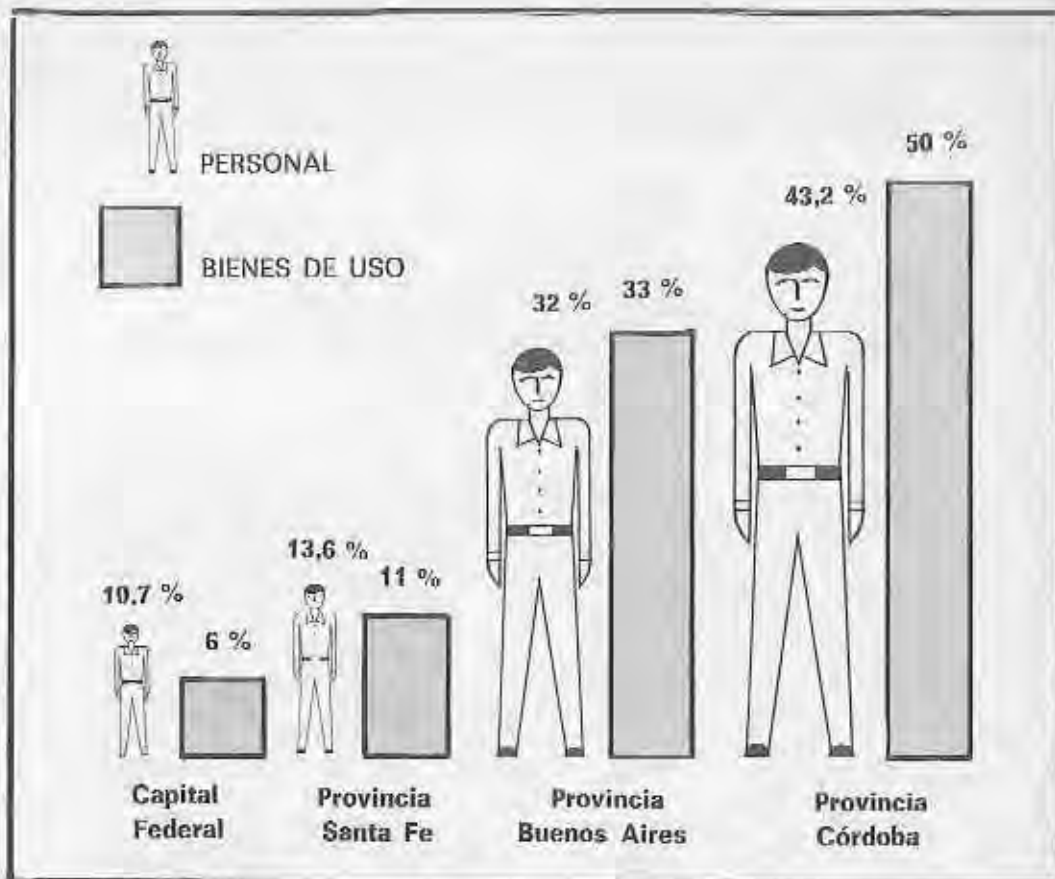
Prácticamente, uno de cada dos tractores y uno de cada tres automóviles en la Argentina han sido provistos por la gente de Fiat Concord.

Se sustituyeron importaciones que pesaban gravemente sobre la balanza de pagos internacional del país y en menos de dos décadas se creó una corriente exportadora que aporta fuertes ingresos de divisas y exhibe ante el mundo la capacidad industrial argentina.

Desde el primer día, la gente de Fiat Concord trabajó buscando y brindando soluciones a necesidades del agro y la industria, el transporte y la energía. Por eso creció junto con el país.

La gran comunidad de trabajadores de Fiat Concord congrega actualmente en forma directa a más de 18.000 familias de las provincias de Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires y de la Capital Federal, y se ramifica en el interior a través de la red comercial y asistencial y de numerosas empresas externas promovidas por su demanda de materiales, partes y servicios.

Esas 18.000 familias están vinculadas no sólo por la tarea común,



EXPORTACIONES

División	Estimadas 1974 (en millones de dólares)	Contratos al 31/12/74 (en millones de dólares)
Automóviles	17.0	9.3
Tractores y vehículos industriales ..	18.0	97.5
Productos diversificados	3.8	87.4
Total	38.8	194.2

PRODUCTOS Y PRODUCCIÓN DE FIAT CONCORD

Productos	1973	1974 (estimada)	Acumulada 1954/1974
		(unidades)	
Tractores	6.956	8.000	108.000 desde 1954
Automóviles	65.962	72.300	579.100 desde 1960
Material ferroviario	107	56	1.810 desde 1961
G.M.D.	39.900 CV	41.435 CV	1.146.435 CV desde 1957
Chasis para camiones pesados y ómnibus de larga distancia	855	960	4.652 desde 1969

A estas producciones principales, debe agregarse la producción de kits de automóviles para exportación; de materiales derivados tractorísticos y de repuestos para cada una de las líneas de productos.



PERSONAL E INVERSIONES

Años	Personal	Bienes de Uso (en millones de dólares)
1955	600	5
1956	1.100	11
1957	1.700	16
1958	2.500	21
1959	3.700	28
1960	4.800	34
1961	5.300	47
1962	5.800	56
1963	7.200	75
1964	8.000	87
1965	9.900	94
1966	10.700	102
1967	10.800	110
1968	10.900	118
1969	11.486	139
1970	13.218	180
1971	14.740	211
1972	14.850	230
1973	16.200	245
1974	18.000	290

sino que su integración se manifiesta en múltiples formas: clubes, cursos de capacitación, sistema mutual de atención médica, régimen de seguros, colonias de vacaciones, actividades artísticas y culturales.

La obra cumplida, el aporte de trabajo y bienes realizado, la vida de esta gran comunidad que se transmite a toda la nación y al exterior, son motivo de orgullo para los hombres y mujeres que prestaron su colaboración y constituyen el mejor homenaje a quienes fundaron y condujeron la empresa: Aurelio Peccei y Oberdan Sallustro.

El doctor Peccei, hombre que concibió, organizó y llevó Fiat Concord a su posición actual, al dejar recientemente la presidencia de la empresa, después de 20 años ininterrumpidos, dijo:

"Fiat Concord es parte de nuestra vida y también parte de la Argentina. Es el comienzo de cosas mayores que se podrán crear, es una base para imaginar y crear un futuro que puede ser maravilloso. Es una parte de un gran sueño que ha tenido comienzos de realidad y hay que continuar realizándolo.

"Ustedes, que van a continuar las obras que nosotros hemos empezado, encontrarán muchas más dificultades que las que hemos debido vencer nosotros. Los años que nos aguardan son más complejos que los años pasados por nosotros, y deben tenerse en cuenta tres metas.

"1) Concebir a nuestra empresa como una sociedad que pueda adaptarse fácilmente a las alternativas, a las modificaciones que tienen lugar en la vida.

"2) Procurar que los integrantes de la empresa participen en forma creciente, a plena satisfacción, en la vida de esta comunidad de trabajo.

"3) Marchar a la par de las necesidades de la Argentina, para cumplir la aspiración común a todos de engrandecerla.

"Si existe un mensaje que los que hemos llegado al momento de retirarnos podemos dejar a ustedes, más jóvenes, más pujantes, más preparados, es el de concebir a la empresa en términos muy amplios. Fiat Concord debe ser un elemento productivo, innovador, adaptable, que responda a necesidades que se modifican permanentemente en el mundo, internamente integrada, haciendo participar a todos los que la forman y respondiendo a las necesidades de una comunidad más amplia."



El camión semipesado Fiat 673

VEINTE AÑOS EN FIAT

Los recuerdos se entremezclan. Sus protagonistas, aunque parezca mentira, no se ven con frecuencia. Sus tareas se desarrollan diariamente en distintos lugares de nuestra empresa. Sin embargo, todos ellos tienen un común denominador: hace 20 años, cuando "el lugar que ocupan nuestras fábricas —según sus recuerdos— eran campo y churqui", ingresaban a

FIAT. El vigésimo aniversario los encuentra en sus puestos de trabajo con el mismo optimismo, con la misma laboriosidad, que el hilvanar de anécdotas los retrotrae a esa época de pioneros que sirvió para consolidar un desarrollo industrial que es ahora nuestro orgullo. Podría haber alguna omisión involuntaria. Vayan nuestras disculpas si así fuera.

EN CORDOBA

"NOSOTROS" entrevistamos en Córdoba a quienes en el transcurso de 1974 han cumplido 20 años en FIAT y quisimos que cada uno de ellos contara cómo recuerdan esa época. Aquí está lo que dijeron:



JUAN SPAGNOLI: (italiano, 48 años).

"Oficialmente ingresé a Fiat el 2 de diciembre de 1953, pero con anterioridad estuve en comisión seis meses por intermedio del I.A.M.E. Para mí los veinte años en Fiat han significado la evolución de toda una vida. La consideramos un poco nuestra casa, nuestra familia. Hubo aciertos y desaciertos, pero considero que han sido más las cosas positivas, que nos han permitido crear toda una vida sobre bases seguras".

ELDA AIMONETO DE TARASCONI: (oriunda de Córdoba).

"Ingresé a Fiat el 20 de diciembre de 1954; toda una vida aquí. Estuve 12 años como telefonista y luego pasé a la administración de compras, donde estoy todavía. Hay recuerdos y anécdotas, algunas felices, otras no tanto. El transporte era lo más difícil y más de una vez teníamos que hacer el re-

corrido a pie. También costaba en un principio la adaptación al idioma italiano, que yo no dominaba,



y tengo anécdotas bastante risueñas. Para citar un ejemplo: ...en los primeros días me dicen en italiano: "comuníquese con el magazzino"...; corro yo a la lista que tenía del personal y el señor Magazzino no figuraba. Se trataba del almacén..."



OSCAR HECTOR VERCELLONE: (38 años, nacido, en Córdoba).

"Creo que soy el más joven de todos por la edad que tengo, ya que ingresé a la fábrica a los 18 años.

Fui el primer peón que hubo en almacén general, luego me pasaron a empleado en los primeros meses de 1955 y todavía desempeño estas tareas. Recuerdo que había mucha cordialidad entre la gente que venía, muy amable, muy atenta. Cuando entré éramos 27 personas y la primera tarea que me encomendaron fue abrir los cajones donde venían los tractores, para cambiar los catálogos destinados al cliente."



ALWIN KOLBE: (nacido en Hamburgo, Alemania; 55 años).

"Estaba encargado de la usina provisoria en el I.A.M.E. y empecé a trabajar en la instalación de las plantas Fiat; no hay lugar donde no haya pisado y hasta hoy sigo en mantenimiento. En un primer momento, cuando entré y aún tenía a cargo la usina del I.A.M.E., había por todos lados cables sostenidos con palos. De vez en cuando pasaba un camión, justamente en el horario

de la comida, entre 12 y 12.30; tiraban los cables, no podía trabajar la grúa porque el personal no estaba y así llegábamos a las 12 ó 14 horas de trabajo por día para mantener únicamente la parte de la provisoria línea de montaje. La razón de haberme quedado en Fiat fue que en cierto modo me interesaba instalar una fábrica. El ofrecimiento era de instalar la usina y después quedarme a cargo de ella. En Fiat ingresé a una familia, de la cual uno no puede salir. Tuve varias ofertas para ir a otras empresas y me mandaron a Santa Fe para instalar la Fábrica de Tractores, pero la vieja fábrica me gustaba más. No sé si hubiera estado mejor o peor, pero me gusta esto porque lo siento mío. Adonde voy me acuerdo cómo se instaló y con qué sacrificio se ha hecho este trabajo; actualmente es una cosa fácil, no hay problemas muy grandes, pero, si surgen, uno conoce a fondo esto, las modificaciones que hemos hecho... En pocas palabras, estoy como en mi casa."

ANGEL GATTAROSI: (italiano, 59 años).

"Llegué a la Argentina en 1948 viajando a Ushuala, donde trabajé en el Ministerio de Marina como oficial ladrillero. Aquí hacían los ladrillos a mano

y yo no entendía nada, porque en Italia los trabajábamos a máquina. Poste-



riormente me trasladé a Córdoba en 1950, para en 1952 trabajar con la Empresa Campisi, que construía las plantas industriales en Ferreyra. Recién el 25 de octubre de 1954 entré a Fiat como **primer sereno**. Recuerdo que hacía guardia con un palo en la mano, cincuenta llaves y la linterna, que era más grande que yo. La responsabilidad como primer sereno, junto a otros que se incorporaron luego, consistía en cuidar el pañol y dar vueltas a la planta, haciendo también las veces de bombero".



SABINO MARTIN: (italiano, 54 años).

"Vine a la Argentina en el año 1951 y trabajé tres años en una fábrica de alimentos. Me enteré de la instalación de Fiat y en 1954 ingresé a la sección pintura, hasta que se formó la carpintería, quedando finalmente en mantenimiento. Lo que se hacía antes, podemos decir que era sacrificado. Recuerdo cuando llegó el horno de tratamientos térmicos, que teníamos que ponernos como gatos al no lograr cortar los tirantes. Se trataba de un sacrificio pero se lo

reconocía. Había mucha amistad entre jefes y obreros, era una verdadera familia. **Han quedado muchas abejas dando vueltas de un lado a otro, pero miel no hacen**".



SALVADOR TORCASIA: (italiano, 50 años).

"Por 1950 al llegar al país, ingresé al gremio de la construcción donde trabajé para la empresa que construía las plantas. Entré a Fiat el 14 de diciembre de 1954 a la Sección Pintura, correspondiéndome colocar las **calcomanías** en los tractores, puesto que no era pintor. Después de un año y medio pedí pasar al sector mecánico, donde me desempeñé"



LEONIDAS TRIGO: (boliviano, 57 años).

"Después de hacer dos años de guerra vine a la Argentina el 11 de setiembre de 1953. Trabajé como motorista en la Mina Aguilar, después estuve en Jujuy, Chaco, Resistencia, un año en Buenos Aires, pasé a Santiago del Estero, de Santiago a Tucumán, luego a Jujuy y Córdoba. En FIAT empecé a pintar la obra desde el primer día, el 1° de julio de 1953, con un subcontratista, cuando todavía no había nada de pavimento, nada de techo.

Después se pintó la Planta "A" y más adelante la "B". Con el subcontratista, señor Liboy Ferrari, pintamos 47 tractores, partiendo desde el número 1 hasta que se retiró Ferrari y quedamos cinco pintores. Tenía el ingreso 28 y me dejaron 48, siguiendo siempre en la pintura y pasando a ser efectivo el 1° de diciembre de 1953, cuando llegó la orden de Italia para que la Sección pintura fuera de FIAT. En esa época nosotros **ganábamos 36 pesos por día** empezando y terminando los tractores que venían semiarmados. Resultaba difícil, en razón que era necesario pintar los tractores por abajo, desde el interior de un pozo. En FIAT cuidó la empresa como propia, porque entiendo que de este trabajo depende nuestro porvenir, nuestra familia".



COSME PACHECO: (cordobés, 50 años).

"Mi ingreso a FIAT fue en octubre de 1954, como **chofer del Ingeniero Basso**, y recuerdo bien una anécdota. En el primer viaje, cuando me dieron el coche, me mandaron a buscarlo con el FIAT 1400 Diesel al Aeropuerto y tardé tres horas, porque no encontraba el lugar, debido a que no conocía la ciudad. Los primeros años me levantaba a las cinco de la mañana y estaba hasta las once de la noche, en que se retiraba el ingeniero Basso de FIAT, o sea que a la madrugada pasaba a recoger los jefes y encargados, que eran pocos entonces. También recuerdo que las oficinas estaban divididas por tabiques de madera de tractor Someca y había pisos internos que eran de

tierra. Manejé toda la línea de vehículos FIAT. Empecé ganando 792 pesos y al mes el ingeniero Basso me aumentó 100 pesos, con lo cual casi le doy un beso. En cuanto al 1400 Diesel pasé los cuatrocientos mil kilómetros sin tocar el motor; luego fue vendido a un empleado de fábrica y desconozco dónde se encuentra ahora".



FRANCISCO ATICO: (italiano, 55 años, casado en Córdoba).

"Mi presencia en el país se debió a un contrato con Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (I.A.M.E.). Llegué el 11 de enero de 1948 para trabajar en aviación. En mi especialidad, como mecánico de avión, registraba 3000 horas de vuelo. Por entender de motores, desde la moto al avión, en 1953 pasé a tractores FIAT en comisión, armando los primeros bajo la dirección de un ingeniero que vino desde Turín. En 1954, al instalarse la planta agromecánica de FIAT, **llegué a traer herramientas de mi propia casa para el armado de los tractores**. En general estuve cómodo, al principio luchando bastante".

ELIO ROBERTO FANTINO: (Córdoba, 45 años).

"Entré en noviembre de 1954 para pintar tractores y quedé efectivo el 1° de diciembre como oficial pintor. El trabajo era un poco pesado y se debía contar con dos ventiladores fuera de la fosa. Al terminar, los pintados éramos nosotros. Luego surgió una línea moderna con velos de agua y luces, fui encargado de ésta durante 15 años, para

seguir encargado en la línea de tractores y quedar en suspensión de automóviles en la planta "C". Con el correr del tiempo me fui dando cuenta de la impor-



tancia de la fábrica, tratando de cuidar siempre mi trabajo. Si bien es cierto que tuve que cambiar de oficio, me gusta y me agrada mi tarea actual por el compañerismo logrado".

HUGO BIMA: (italiano, 46 años).

"No puedo quejarme, estoy muy conforme de haberme quedado, tengo serenidad, trabajo y una linda familia que progresa y me mantiene alegre. Contratado por FIAT llegué el 18 de noviembre de 1954 al Departamento Producción, Planos y Modificaciones, en calidad de técnico mecánico. Mi ingreso a FIAT databa desde 1949 en FIAT Turín y el viaje fue algo



improvisado. Me habían tomado en la oficina de Turín para mantener relaciones con Argentina y de repente me mandaron a llamar. Primeramente la intención era quedarme dos años o a lo sumo cuatro, pero resultó que concurrendo a comer al restaurante Santa Rita, cercano a la fábrica, me salió casan-

do con la dueña del mismo, con quien ahora tengo seis hijos. Podría decir que me atraparon por el lado del estómago".

ENRIQUE TORRES: (Provincia de Córdoba, 50 años).

"Con anterioridad a FIAT trabajaba en la construcción de las plantas con la empresa Ravasola y Campisi. Ingresé el 29 de octubre de 1954. Recuerdo que cuando entré todo estaba des poblado y que los tractores eran terminados de armar a pulso. Debido a ello, a los tres meses se



me cayó encima la cadena de un tractor, registrándose el primer accidente en FIAT, que me apartó del trabajo por espacio de ocho meses. En esa ocasión, el 5 de febrero de 1955, Pacheco (que también cumple 20 años), fue quien me trasladó de urgencia en el FIAT 1400. Al recuperarme pasé a almacenes, quedándome grabados de esa época los serios inconvenientes que teníamos con el transporte, ya que un solo ómnibus circulaba hasta el arco de entrada a Córdoba. El horario de trabajo se extendía desde las 7 hasta las 19 horas, debiendo resignarnos en muchas ocasiones a regresar a pie al centro de la ciudad, lo cual explicaba la presencia de sulkys y caballos en la puerta de la fábrica".

MAXIMO GALLARDO: (Córdoba, 50 años).

"Trabajando en la colocación de los tacos del piso con un contratista, ingresé a FIAT como peón el 20 de octubre de 1954 y luego estuve en monta-

je como medio oficial. Al sufrir un infarto de corazón, la empresa, con criterio muy humano, me pasó



a empleado. Si tuviera que volver a empezar, la verdad es que me gustaría hacerlo de nuevo, porque me encuentro conforme y feliz dentro de lo que soy".

QUINTIN URETA:

(oriundo de Rosario, 56 años).

"Yo también trabajé en la construcción de las plantas y conocí a un ingeniero que me habló para ingresar aquí como peón de mantenimiento. A los cinco meses tuve un accidente con la electricidad y luego pasé



a los almacenes, donde entregué los primeros tractores y permanecí hasta el traslado de la planta a Santa Fe. En un segundo accidente quedé aprisionado por un tractor, y estuve tres meses y quince días sin trabajar. Tengo recuerdos buenos y malos, pero estoy conforme".

VICTORIO ZAVAGLIA: (Córdoba, 42 años).

"Recuerdo que llegué al primer piso del edificio de la dirección a pedir trabajo, para ingresar el 18 de noviembre de 1954. Tenía algunos conocimientos de tractores porque me había

criado en el campo, antecedentes que me permitieron ubicarme en la línea de montaje por diez años y medio. Al trasladarse la planta de tractores pasé a



los motores de FIAT 1500. Estoy muy conforme y cómodo en el trabajo, a pesar de que también pasamos épocas malas y quisiera llegar a los treinta años. En el orden gremial, integro la Comisión Interna de la Unión Obrera Metalúrgica".



VITALE FIORAVANTI: (italiano, 47 años).

"Trabajando para la empresa constructora de las plantas me interesé por cambiar de oficio, e ingresé a FIAT en 1954, como peón. Para mí la fábrica significa una vida, una juventud completa donde he podido ir adelante con la familia. Se trata de una gran fuente de trabajo para toda la nación argentina, empezando por el agro. Ahora es mi hijo Domingo Mario quien está becado en los cursos de FIAT, resultando felicitado entre 135 alumnos, con gran satisfacción para mí. En lo personal, después de tantos años me hubiese agrado pasar a otra categoría, pero mi trabajo no es en las líneas, sino en el almacén".



ANTONIO EDMUNDO PEREYRA:
(Córdoba, 44 años).

"Estoy conforme con lo hecho, especialmente por haber logrado muchos amigos y compañeros. Antes trabajaba en la empresa constructora y pasar a una línea de montaje de tractores fue mi primera expe-

riencia fabril. Así pasaron los años, hasta que el traslado de la planta de tractores a Santa Fe motivó mi traslado a la planta "A" de Mecánica Autos, donde tuve la suerte de aprender tornería. Entre los recuerdos de esos veinte años figura el sacrificio de los primeros tiempos, en que debía viajar desde Alto Alberdi a Ferreyra con serias dificultades en el transporte. El horario era discontinuo, cuatro horas por la mañana y cuatro por la tarde, viéndonos en la necesidad de almorzar en las inmediaciones de la fábrica, puesto que no había comedores. Todo ese esfuerzo nos llevaba horas de sueño, pero hoy las cosas han cambiado".



ZORAIDA OLDRINI: (italiana).

"Si yo tuviera que elegir, elegiría los veinte años de FIAT en Argentina. Antes había trabajado once años en FIAT Módena. A FIAT Concord la sentí y la siento como algo mío, tal vez por ir conociendo uno a uno a los que fueron ingresando, mientras todo esta-

ba por hacerse. Me enteré que FIAT tenía la idea de instalarse en Córdoba, sabían de mi experiencia como dactilógrafa italiana y me ofrecieron integrarme al Departamento Producción. Fui la única mujer que cumplía funciones administrativas, llamando la atención entre tantos hombres. Las ocupaciones que desempeñé sucesivamente se alternaron con el Departamento Producción, la Vice Dirección Técnica y la Dirección Central de Producción, donde actualmente me encuentro, siempre en funciones de secretaria. En todos esos años transcurridos, me queda la satisfacción del aprecio de los superiores y del personal. **Creo haber encontrado cariño y consideración".**

EN SANTA FE

También en Santa Fe tenemos dos compañeros de trabajo que han cumplido 20 años en Fiat. Aunque las fábricas de Sauce Viejo son mucho más recientes, ellos nos relatan dónde ingresaron y algo de su experiencia en estas dos décadas.



SALUSTIANO ALONSO: (cordobés, 58 años, 4 hijos, 8 nietos).

"Estaba trabajando en I.A.M.E. y me invitaron a ingresar a Fiat. Recuerdo que fue el 20 de octubre de 1954 y que me correspondió el N° 0013 entre los ingresantes de la empresa. Fui el primer obrero que armó los cuerpos y diferenciales del tractor SOMECA y, todavía en Córdoba, llegué a ser encargado de la línea de montaje y subconjuntos, cargo con el que pasé a Sauce Viejo. Durante estos años nunca falté un día. Conozco a fondo mi trabajo —soy encargado de Conjuntos— y lo hago con gusto. Recuerdo que al reemplazarse los engranajes importados por los nacionales descubrí al armar los coches que la directa no entraba, hice la observación correspondiente y en principio no

podían creerlo. Al comprobarlo, merecí felicitaciones. Aunque algunos dicen que estoy viejo, seguiré trabajando hasta jubilarme. **Me gusta trabajar y me gusta Fiat.** Encontré todo lo que necesito y me siento tranquilo."



NORMANDO JUAN FERRERO (santafesino, 51 años, 1 hijo).

"Desde muy joven estuve vinculado con los tractores, en Allis Chalmers, Vialidad Nacional y el I.A.M.E. Mi pase a Fiat fue el 1° de diciembre de 1954 con el número 0054. En 1952 fui enviado a Turín para familiarizarme con las tareas de montaje de los tractores, y al regresar participé en la ceremonia que se realizó para la colocación de la piedra fundamental de la planta de Ferreyra. Estuve en Córdoba hasta 1969, pasé a Santa Fe al trasladarse la planta a Sauce Viejo. **Recuerdo con cariño mis tareas,** que entre otras cosas me permitieron viajar en tres oportunidades a Chile y Bolivia,

para colaborar con las tareas de armado de tractores. Tuve muchas satisfacciones en estos años, y recuerdo con particular aprecio las modificaciones que ante mi sugerencia se hicieron a un lote de tractores vendidos a Vialidad Nacional. El Dr. Peccei vino a felicitar-me.

He intervenido en el montaje de aproximadamente 110.000 unidades y fui el primer jefe de equipo argentino. Hoy he dejado los tractores, para desempeñarme en la asistencia técnica de la inspección en la nueva planta de Ensamblaje de Camiones".

EN BUENOS AIRES

En Buenos Aires hay muchos hombres y mujeres que llevan 20 y más años de trabajo en Fiat. Un gran número de ellos comenzó a desempeñarse en las diversas actividades que desarrollaba Fiat con anterioridad a la fundación de Fiat Concord. "Nosotros" los entrevistamos a todos y relataron sus experiencias.



BENEDICTO DI COSTANZO: (italiano, 3 hijos).

"Ingresé a Fiat el primero de marzo de 1952. Trabajaba en Indyas—un taller de reparaciones navales con participación de Fiat—donde era responsable administrativo. Posteriormente trabajé durante más de 10 años en Corfin, y en la actualidad me desempeño en el sector Bancos. En mis 22 años de trabajo atesoré muchos recuerdos, lo fundamental son los amigos. La empresa ha crecido—éramos 130 personas en INDYAS—pero la gente sigue siendo la misma".



PASCUAL ALTINI: (italiano, 64 años, 1 hijo).

"Vino desde Italia contratado para trabajar en el control de entrega de 500 camiones importados en aquel momento. Llevo ya 27 años trabajando con Fiat en este país, donde me jubilaré y de donde no

me iré. Pasé de Fidemotor, por el departamento de Construcciones Generales, y desde hace 11 años estoy en la Planta de Caseros donde soy el responsable de Mantenimiento. Desde 1948 a la fecha tengo muchos recuerdos. Entre ellos haber dado tres vueltas completas a la Argentina realizando instalaciones o haciendo mantenimiento y reparación de camiones y grupos electrógenos. El próximo año me jubilaré y llevaré conmigo la gran cantidad de amigos que he hecho en la República Argentina".



JOSE PEREZ: (español, 65 años).

"Trabajo en Fiat desde 1948. Cuando ingresé era tapicero de coches. En la actualidad estoy en el Almacén General de Ruta Panamericana. Buena parte de mi vida la hice en este ambiente, hice amigos, algunos de ellos ya no están pero siempre se agregan otros nuevos."

ANA MARIA BREVIOLIERI DE GIANNONI: (italiana).

"Por un aviso en el diario ingresé a Fiat en 1952. Era mi primer empleo y en aquel momento Fiat era todavía muy chica, nos conocíamos todos y trabajá-

bamos permanentemente en equipo. Fui siempre secretaria y desde hace 10 años me desempeño con el mismo cargo en la Dirección de Finanzas de la em-



presa. Los primeros años fueron intensos, el trabajo era permanente y podemos afirmar que no existía el horario, lo hacíamos con gusto porque veíamos que se concretaba el nacimiento de una gran empresa. Tengo un hijo que es ingeniero en Sauce Viejo. Hoy veo la empresa con una dimensión que en aquel momento no podíamos imaginar. No tenemos ya las oportunidades de ver a todos, como antes."



ARGENTINO DIAZ: (60 años, 1 hijo, 2 nietos).

"Hace ya 27 años que trabajo en Fiat. Fui comprador de repuestos para los automóviles y camiones que en aquella época se importaban desde Italia.

Después, durante los años 1948/49, me encargaba de recibir y transportar la gente que llegaba desde Italia, en esto me ayudaban los conocimientos del idioma. Posteriormente fui chofer del Dr. Peccei durante 9 años y no puedo olvidar el Fiat 1900 Grand Luxe que tuve durante bastante tiempo y que me permitió algunas "proezas", como cubrir el trayecto entre Martínez y Ezeiza en 27 minutos. También pasé por el Puerto trabajando en control de desembarques y en 1961 comencé mi tarea en estibación en las plantas de Caseros y luego en El Palomar, donde ahora estoy en el sector de recuperación y reparación de materiales. La índole de mi trabajo me permitió conocer a prácticamente todos los que hicieron Fiat Concord en la Argentina. Desde Giovanni Agnelli hasta todos los hombres y mujeres que formamos aquel núcleo inicial que se ha convertido en esta empresa de más de 18.000 personas. Son muchos años de trabajo en un mismo lugar. Los creo positivos".

CELIA RODRIGUEZ: (argentina).

"Un aviso donde pedían secretaria experta en taquidactilografía me llevó en 1950 a presentarme en el edificio que tenía Fiat Argentina en la Avenida Libertador y Malabia. Allí comencé mi tarea como secretaria, hasta que en 1956 pasé a Juramento y dos años después—al crearse Materfer— a desempeñarme como secretaria del sector en que ac-

tualmente estoy. Tengo muchísimos recuerdos, pero el más emocionante quizá fue cuando la Danta Alighieri me concedió una beca para perfeccionarme



en Italia. A mi regreso continué desempeñándome como secretaria de la Dirección Comercial de Materfer. Al mirar hacia atrás me parece mentira ver lo mucho que ha crecido y cambiado Fiat Concord, **me encuentro rodeada de un inmenso colmenar** donde de vez en cuando nos encontramos "los pioneros", pero no puedo dejar de tener presentes a todos los que hicieron posible la realidad de hoy".



OSVALDO DE LAS NIEVES GUTIERREZ: (mendocino, 58 años, 2 hijas).

"Empecé como peón general, en 1953, y tiempo después comencé a trabajar en la cocina haciendo tareas generales y ayudando a cocinar. Hoy soy ordenanza del piso 19° de la sede central. En los 21 años que llevo en la empresa **falté solamente 2 veces**, una por un accidente y otra por enfermedad. Cuando ingresé éramos pocas personas, toda muy buena gente, muchas de las cuales trabajan todavía en la empresa. Tengo muchos recuerdos de mis

años en Fiat Concord, pero el que más siento fue cuando al cumplir 10 años el Dr. Sallustro me entregó la medalla en el edificio de la calle San Martín, donde en aquel entonces estaban las oficinas".



MORGANO POZZO: (italiano, 65 años, 2 hijos, 5 nietos).

"Desde 1951 trabajé en Fiat Concord, pero llevo 39 años en Fiat si tomo en cuenta el tiempo trabajado en Italia. Comencé en la Argentina en el taller de INDYAS, éramos en aquel momento 15 hombres solamente y luego pasé al montaje de motores diésel. Fidemotor y el CAT en 1968, fueron mis sucesivos destinos en Fiat Concord. En este último lugar me desempeño actualmente como asesor técnico en la Gerencia de Motores. **He recorrido toda la República Argentina** instalando grupos electrógenos y motores diésel. Esta ha sido una de mis mayores satisfacciones así como la condecoración de "Cavaliere del lavoro" que el Gobierno italiano me confirió en 1966".



MARGARITA MORON: (argentina).

"Ya han pasado 21 años desde el día en que contestando un aviso donde

solicitaban taquidactilógrafas ingresé a las oficinas que en la calle Córdoba, de Buenos Aires tenía Agromecánica. Éramos solamente 10 personas y luego de un tiempo de su secretaria del jefe de lentas fui durante 14 años secretaria de la Gerencia de Agromecánica. Luego pasé a la sede central dependiendo de la Dirección Comercial, y desde 1966 estoy en el sector de importación de tractores industriales, cargo que seguí desempeñando en mi oficina de la Ruta Panamericana.

Actualmente dependo de la Gerencia Comercial en el Sector Importaciones de la División Tractores Industriales. **Recuerdos y anécdotas naturalmente tengo muchos**, pero uno de los que me impresionaron más vivamente fue la entrega de la medalla por parte del Dr. Sallustro, cuando cumplimos 10 años de trabajo en Fiat Concord."



GABRIEL EDMUNDO MIRANDA: (argentino, 55 años).

"Cuando ingresé a Fiat funcionaban solamente dos oficinas, FIDEMOTOR y la Delegación Fiat para la América Latina. En aquel momento —hace 21 años— éramos solamente 2 personas que trabajábamos en Fidemotor. Yo era empleado civil de Aeronáutica. En 1953 me propusieron incorporarme a Fiat. Eran tiempos de trabajo febril, sin horarios, donde muchas veces había que pasar día y noche preparando contratos y trabajos que hicieran posible la instalación de la empresa. Hoy estoy a cargo de la Oficina de

la Fundación Fiat Concord, que es un sector dedicado a la realización de obras proyectadas hacia la comunidad. Tengo tantos recuerdos de estos años que no alcanzarían varias páginas para relatarlos todos: anécdotas, el grupo de teatro, un partido de fútbol con los directores, la observación de la capacidad creativa y empresarial de quienes formaron esta empresa, los muchos amigos que en este tiempo he hecho y **el sentirme participe directo** de todo lo que se fue haciendo en el curso de los 20 años que cumple Fiat Concord".



SALVADOR DISETTI: (italiano, 65 años, 1 hijo, 4 nietos).

"Como otros de mis compañeros comencé a trabajar en INDYAS, en 1952, como mecánico ajustador. En 1957 pasé a desempeñarme en el C.A.T. de donde dependo actualmente, trabajando como chofer y colaborando en la reparación de barcos en los talleres del puerto. Próximo a jubilarme quiero hacer presente la importancia que tuvo para mí trabajar en una **empresa que me dio seguridad**".

ELSA DEL VALLE AYBAR DE DI GENARO: (argentina, 1 hijo).

"Hace 22 años, un aviso en el diario solicitaba taquidactilógrafas. Me presenté, había muchas chicas, me preguntaron si sabía italiano y ahí perdí las esperanzas, pero a los pocos días me llamaron e ingresé en Fidemotor. Después fui la primera empleada que tuvo Grandes Motores Diésel. Estuve un tiempo como auxiliar en la

Secretaría de la Dirección General, luego en Asesoría Legal, y en la actualidad soy secretaria de la Dirección de Relaciones



Generales. En el tiempo que trabajo en Fiat Concord siempre tuve la suerte de encontrar gente muy compañera y de gran valor humano".



OSCAR ALFREDO CACCIOLA: (argentino, 50 años, 2 hijos).

"El 19 de agosto de 1947 comencé a trabajar en INDYAS como empleado administrativo liquidador de jornales y luego en el sector Mano de Obra. En 1964 pasé al C.A.T., donde permanezco actualmente realizando tareas administrativas relacionadas con los contratos efectuados con Ferrocarriles Argentinos. Para mí, los años de trabajo han dejado un saldo positivo. Al comenzar éramos una familia y hoy —si bien la empresa ha crecido mucho— continúo viviendo el ambiente cordial de los primeros tiempos. Como me siento un poco fundador de esta empresa, puedo manifestar que estoy orgulloso al ver que hoy somos más de 18.000 personas que trabajan como continuadores del esfuerzo inicial que hicimos el grupito de hombres de hace 20 años".



JOSE PETRINI: (italiano, 2 hijos).

"Llegué de Italia en 1947 y casi de inmediato ingresé en Fiat. Era una empresa tan pequeña que me asombré mucho, porque la comparaba con Fiat Italia. Me desempeñé en Fiat Argentina en el Sector Repuestos. Hacíamos las importaciones de camiones y luego las de tractores. En total llevo 39 años trabajando con Fiat, de los cuales 27 los tengo en la Argentina, siempre en tareas relacionadas con el sector de Repuestos. Tengo la obligación de decir que son 39 años de trabajo que me han permitido formar una familia y sentirme seguro. El espíritu que animó a todos los que formamos el núcleo inicial de Fiat en la Argentina podría ejemplificarlo con un recuerdo a la gente que superó todos los inconvenientes y problemas de los primeros tiempos para conseguir lo que se había propuesto: **hacer una gran empresa**".



LUCIA MENNA.

"En Agromecánica éramos ocho. Hoy miro a mi alrededor y me parece imposible ver que en algo más de 20 años hemos construido lo que significa Fiat Concord en 1974. Me

he desempeñado en el sector de asignación de tractores al comienzo y en la actualidad en asignación de camiones, lo que me posibilita tener contactos con fábrica, concesionarios, etc. Esto me da una idea muy clara de la magnitud de Fiat Concord en la actualidad. **Siempre he estado muy cómoda con la gente y con el trabajo**".



JUAN MASSARA: (51 años, 2 hijos).

"Ingresó en Fidemotor en la parte Motores Marinos y Facturación. Hoy trabajo en Administración Ventas de la División Automóviles. Algo más de 20 años en Fiat Concord significan **una sucesión de recuerdos y momentos vividos**, la colocación de la piedra fundamental en Córdoba, un partido de fútbol memorable, compañeros de trabajo y otros hechos. Significan también tener presente al núcleo de personas que en los primeros momentos trabajaba día y noche para formar el grupo que hoy integramos todos nosotros".



ATILIO GEREZ: (argentino, 50 años, 3 hijos).

"Ingresé en marzo de 1954 como chofer y actualmente estoy a cargo del sector Automotores de Se-

de Central. Todos los recuerdos que tengo son gratos. Por supuesto, el que con más cariño tengo presente se refiere al nacimiento de nuestro hijo Juan Atilio, que puede considerarse **el primer niño nacido en Fiat Concord**. Cuando éramos pocos en la empresa, los pocos que éramos nos sentíamos amigos. Hoy somos muchos y puedo afirmar que tengo muchos amigos".



PEDRO MARIA GANDULFO: (argentino, 61 años, 1 hijo).

"Como otros de mis compañeros ingresé en INDYAS y actualmente trabajo en el C.A.T. Luzco con satisfacción la medalla que me entregaron cuando cumplí 30 años de trabajo con Fiat. Uno de los hechos que más me impresionaron fue **la visita a Turín** que tuvimos oportunidad de hacer con más de 100 compañeros de Córdoba, Santa Fe y Buenos Aires hace dos años".



ANSELMA GIMENEZ DE BARDY: (1 hijo).

"Trabajo en la División Automóviles, en el Edificio de Juramento. Soy telefonista prácticamente desde que ingresé a la empresa en setiembre de 1954. No obstante, la diferencia es mucha, porque en aquel

tiempo era la única y hacía también de recepcionista. Recuerdos tengo muchos y todos muy buenos. En 1956, las Juventudes Católicas, a las que yo pertenecía, tenían un encuentro con el Papa Pío XII en Roma. Solicité tres meses de permiso, me los concedieron con goce de sueldo y además entre todos compraron regalos para llevar. Para mí fue una satisfacción muy grande porque demostró un amplio espíritu de comprensión entre quienes dirigen la empresa".



ENZO EVANGELISTA:
(argentino, 2 hijos)

"Hace 20 años trabajaba en el Banco Central. Mis conocimientos de importaciones me permitieron el ingreso al pequeño núcleo que en aquel momento era Fiat Concord. En las oficinas de la calle Sarmiento, en Buenos Aires, nos indicaron un saloncito pequeño y vacío y nos dijeron que iba a ser nuestra oficina, y que comenzáramos a trabajar. Tuvimos que conseguirnos sillas, máquinas de escribir, carpetas, todo y desde ese momento creamos la Oficina de Importaciones. Fue un trabajo arduo, entrábamos a las ocho de la mañana a la oficina y no sabíamos cuándo salíamos, muy frecuente-

ALBERTO LUIS DE ROSA: (50 años, 2 hijos).

Desde el año 1942, en el taller de INDYAS como aprendiz, hasta hoy en que supervisa los montajes de motores diésel en diversas zonas del país, han pasado 32 años de trabajo ininterrumpido con Fiat Concord. La índole de sus tareas hizo imposible entrevistarle, se encontraba en Belén, provincia de Catamarca, trabajando en el montaje de un grupo electrógeno. No obstante, no queremos dejar de mencionarlo y comprometernos a charlar en profundidad con quien ha superado largamente los 20 años de vida de trabajo en Fiat Concord.

mente terminábamos recién a las dos o tres de la mañana. Era tanto el trajín de aquel tiempo que mi ingreso a la empresa se resolvió en una charla en la vereda con el Dr. Sallustro, porque materialmente no tenía tiempo para verme en otro momento. Recuerdo un partido de fútbol donde jugamos prácticamente todos. Los directivos de la empresa y los que trabajábamos en ella. Fue un partido movido y matizado porque uno de los jugadores se colgó del travesaño del arco y como era bastante gordito lo partió en dos. Trabajo actualmente en la oficina de Importaciones de Automóviles".



JOSE MARIA LEAL: (argentino, 55 años, 3 hijos).

"Siempre estuve vinculado al tema de los motores. Trabajaba en ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas) y me contrataron para ingresar a Fidemotor. Comencé como montador de motores en el Puerto y a posteriori pasé al C.A.T. En la actualidad soy inspector técnico y me desempeño como jefe de la central energética de FATE en San Fernando. Guardo muchos recuerdos y anécdotas. Recorrí prácticamente toda la República Argentina instalando motores. Conocí mucha gente y una

NILDA NOEMI ALONSO: (argentina).

"Un aviso en el diario me llevó a la pequeña oficina que en aquel momento era Fiat. Trabajaban solamente 24 personas y nunca podría haber imaginado que alcanzaríamos la dimensión que tiene Fiat Concord 20 años después. Fueron años de trabajo arduo, sin horarios, sin descanso, para conseguir realizar los proyectos en los cuales poca gente creía. Esto se compensaba por la camaradería y amistad que nos profesábamos entre quienes compartíamos el esfuerzo inicial de esta empresa. Comencé mi trabajo en Fiat Concord en el Sector de Transportes y Aduana, luego pasé por Fidemotor, posteriormente en Asesoría Legal y en la actualidad me desempeño como secretaria del Vicepresidente de Fiat Concord".

de mis satisfacciones personales es una felicitación que me confirió la Marina de Guerra por la calidad de trabajos realizados en la reparación de uno de sus barcos. Siento también como propio el orgullo de haber contribuido con mi esfuerzo a crear esta fuente de trabajo para más de 18.000 familias".



RAFAEL DI COSTANZO:
(italiano, 47 años, 3 hijos).

"En 1951 comencé a trabajar en INDYAS, como ayudante en el taller. El jefe era Morgano Pozzo, otro de los que como yo tienen más de 20 años de trabajo con Fiat. Hoy dependo del CAT y desarrollo mis tareas en Astarsa trabajando en el montaje de motores. Creo importante mencionar que los 20 años pasados en Fiat Concord me han dado estabilidad y seguridad en mi trabajo".

PATRICIO TIBERI: (italiano, 3 hijos).

"Cuando en 1954 comencé a trabajar como jefe del Departamento Administrativo y de Contabilidad, estaban construyendo la fábrica en Ferreyra y yo alternaba mi trabajo, unos

días en Buenos Aires y otros en Córdoba. Pasé después a tratar los asuntos especiales de contabi-



lidad y luego el sector seguros, hasta el año 1969 en que fui designado Tesorero General de Fiat Concord. Tengo la satisfacción de haber tenido colaboradores que hoy ocupan cargos de responsabilidad en la organización y es así que puedo afirmar que mis recuerdos más lindos están ligados a la gente que me rodea. Hay hombres y mujeres que trabajan conmigo hace 10 ó 15 años, lo cual me halaga mucho".



OSCAR SANJURJO:
(argentino, 39 años).

"Tenía 19 años cuando comencé mi actividad en Repuestos, que en aquel momento se dedicaba a la



El doctor Sallustra con el grupo de teatro.



"Un partido de fútbol inolvidable..."

asistencia de unidades antiguas en circulación. Eramos una pequeña familia de 15 personas que hacíamos lo imposible para que funcionaran esos coches, algunos de los cuales habían llegado antes de la guerra. Hoy soy jefe del Departamento de Ventas indirectas en la División Automóviles, me gusta mucho este trabajo, atiendo a los concesionarios y así conozco y me siento un poco responsable de los usuarios en todo el país. Tengo un lindo recuerdo de un compañero y amigo (el señor Chiari) que se jubiló hace poco, luego de 40 años de trabajar en Fiat. Cuando yo ingresé me lo presentaron y me pareció increíble que una persona pudiera permanecer 20 años trabajando en el mismo lugar. Al hacerle la despedida y teniendo ya casi 20 años de trabajo yo mismo, me sentí en su lugar y me emocioné mucho. Vi crecer la empresa, vi realizarse las cosas que hace 20 años parecían irrealizables. **Todo esto me llenó de orgullo**".

JOSE DOMINGUEZ: (portugués, 42 años, 2 hijos).

"Desde 1954 fui medio oficial cerrajero, lustracoches, un poco de todo. Hoy trabajo en la fábrica de

carrocería y montaje de El Palomar en el sector de entrega de unidades. Estos



20 años han pasado rápido. Siempre me han tratado bien y tengo la certeza de que **todo lo consigo mediante mi esfuerzo y mi trabajo**".



FABRIZIO LEONI: (italiano, 47 años, 3 hijos).

"Llegué a la Argentina hace exactamente 20 años, ingresé a Fidemotor en el sector Importación y Venta de Camiones y tuve que comenzar a estudiar nue-

vamente para retomar la carrera de derecho que realizaba en Italia. Ese mismo año fui a Córdoba y estaba solamente la pequeña fábrica del I.A.M.E. y unas cuantas vacas pastando alrededor. Mi tarea actual es la de gerente de Contratos de la División Productos Diversificados. Tengo muchos recuerdos gratos. Durante 20 años vi crecer la empresa de la nada a lo que es hoy y, si bien lo pensamos, esta realidad industrial se construyó prácticamente en la mitad de esos 20 años. En poco tiempo hemos hecho lo que en otras partes del mundo hubiera tardado mucho, pero **Fiat Concord ha crecido bien, sana y fuerte**".



FRANCO CARNEVALI: (italiano).

"Siempre estuve en la parte comercial de tractores, en contacto con los

concesionarios, hasta 1968 en que ocupé mi actual trabajo en la oficina de Patentes de Invención y Marcas que depende de la División Automóviles. Tengo muchos recuerdos porque pude asistir a convenciones y reuniones en varios lugares del país, pero quizá lo más grato sea **aquel partido de fútbol memorable que relataba Enzo Evangelista**".



VALENTIN DRAGOTTA: (italiano, 62 años, 3 hijos, 2 nietos).

"Comencé en Agromecánica en 1952, e ingresé por intermedio de un amigo. Estuve 11 años como armador de tractores y luego pasé al C.A.T., donde actualmente trabajo en el sector fotocopias. Creo que puedo resumir mis recuerdos hablando de las amistades sinceras que conseguí en este lapso".

Las palabras, recuerdos, anécdotas, de todos los que entre nosotros llevan dos décadas o más de sus vidas trabajando en la realidad industrial que es en 1974 Fiat Concord, significan mucho más que un reconocimiento o halago para quienes hicieron la comunidad en la cual todos nosotros participamos. Significan nuestro homenaje a todos aquellos hombres y mujeres que aportaron muchas horas y muchos años, trabajo y esfuerzo para consolidar una fuente de trabajo para más de 18.000 familias.

NUESTROS VECINOS

Obras públicas, Centros de Rehabilitación, Teatros, Puertos de ultramar, formaron hasta el momento el elenco de "nuestros vecinos".

El amor al prójimo tiene una de sus máximas expresiones en la maternidad. Por eso, el vecino del Centro Industrial Ferreyra que motiva esta nota, es el Centro Materno Infantil.

Entrevistamos a un pequeño grupo de quienes —entre nosotros— dedican su trabajo a "los comienzos de la vida". La madre y el niño.

CENTRO MATERNO INFANTIL FERREYRA

"... son algo grande para nosotros..."

HACE siete años, las dificultades sanitarias de la comunidad de Ferreyra llevaron a Fiat Concord a pensar que debía darse respuesta a lo que se presentaba como un agudo problema social. Así nació el Centro Materno Infantil, que tiene como finalidad servir a las familias de la zona; en especial a las madres y a los niños.

En la esquina de Ruta 9 y Calle 12 de Barrio San Lorenzo en Ferreyra, el 1º de abril de 1967 —merced a la iniciativa de la jefa del Servicio Social de Fiat, señorita Helvecia María Rimondi, y al apoyo del doctor Oberdan Sallustro— cobró realidad el Centro Materno Infantil.

El asesoramiento técnico es brindado por el Servicio de Medicina Asistencial Córdoba, por intermedio del doctor Francisco Loyúdice y el jefe de Servicio de Pediatría, profesor doctor Roberto Zamar, quien asumió las funciones externas.

El doctor Zamar —director del Centro y profesor titular en las cátedras de Pediatría y Neonatología de la Universidad Nacional de Córdoba— aludiendo a la misión que se cumple, nos expresó:

"Lo que se pretende en un centro

materno infantil es, mediante un trabajo en equipo, integrarnos a la comunidad en el área de la salud, como un intento de cambiar la mentalidad en la zona de influencia, en lo que se refiere a educación sanitaria de la población."

El equipo lo forman la asistente social, señorita Estela Mirta Azcurra, los médicos pediatras doctor Romis A. Raiden y doctora Alba Ronga de Bedoya, la obstetra, señorita Mercedes Sergia Molina, y la enfermera Dora Josefina Ledesma, todos integrantes de los departamentos que hacen posible el cuidado preventivo de la madre embarazada y del niño.

CONSULTORIOS

Ellos nos explicaron que tratan de dar la mejor medicina asistencial posible, al tiempo que se establece una relación médico-paciente. De esta forma la madre va recibiendo educación para la salud y se establece un vínculo afectivo.

Los numerosos casos que se presentan a diario, demuestran que los problemas de familia se reflejan inexorablemente en el niño. Solamente llegando al hogar, es posible ofre-

cer una orientación general que va más allá del control médico.

UNA EXPERIENCIA

La doctora Alba Ronga de Bedoya y la enfermera Dora Josefina Ledesma comparten una valiosa experiencia de comunicación con las madres que concurren al Centro. Ambas coinciden en que la gente de escasos recursos tiene las mismas inquietudes que las de un nivel socio-económico más elevado, con la ventaja de que se ayudan mutuamente.

Otro aspecto de esa comunicación posibilita que las madres solteras sean orientadas al servicio social, y así muchas de ellas han formalizado matrimonio.

OBSTETRICIA

La obstetra Mercedes Servia Molina da cuenta de la importancia que revista el fichaje y seguimiento de las pacientes durante el período del embarazo, algunas en muy mal estado físico por desnutrición. Tal situación determina que se tome contacto con la Maternidad Provincial para, una vez producido el parto, retornar la madre y el niño al Cen-



Un aspecto de la recepción del Centro Materno Infantil de Fiat Concord en Ferreyra.



El Dr. Romis A. Raiden atiende en uno de los consultorios de pediatría.

Grupos de vecinos de la zona esperando recibir atención profesional de los pediatras del Centro Materno Infantil.



tro Materno, quedando bajo el cuidado de la obstetra y los médicos pediatras, respectivamente, mientras se les suministran gratuitamente alimentación básica y medicamentos.

El Centro cumple otras misiones. Entre éstas se destacan las clases de tejido, durante las cuales las madres preparan el ajuar para el futuro bebé y entablan relación amistosa.

El ambiente cálido que genera esa amistad atrae a un grupo numeroso de gente, proveniente de otros barrios: Nicolás Avellaneda, San Lorenzo, Capilla de Los Remedios, Ituzaingó Anexo, Kilómetro 80, La Carbonada, Toledo, Río Segundo, Barrio 1º de Mayo, Kilómetro 25 y sectores donde se encuentran emplazados cortaderos de ladrillos.

El Centro Materno Infantil, originado en una fundación privada, es reconocido como servicio integrado y como Centro Piloto de Vacunación en la zona.

PEDIATRIA

En el tono amable y franco que los caracteriza, el doctor Romis A. Raiden —que también se desempeña como jefe de la Guardia General del Hospital de Niños y jefe de consultorio externo, junto a la doctora Alba Ronga de Bedoya, jefe del Curso de Post-Grado en Pediatría, nos precisaron que en seis horas diarias, de lunes a viernes, reciben de 600 a 700 niños por mes, efectuando medicina preventiva y derivando algunos casos para internación en el Hospital de Niños, sin que el Centro se aparte del control individual.

En el caso de los niños no se registran estados de desnutrición graves, salvo algunas reacciones en la piel el primer año y enfermedades respiratorias.

La enfermera Dora Josefina Ledesma es quien efectúa las curaciones indicadas por los médicos y la aplicación de las vacunas: triple, Sabin, antisarampionosa, y doble, en colaboración con Salud Pública de la Provincia, adonde se elevan planillas y estadísticas.

En los casos que no registran antecedentes, se efectúan revisiones previas a la vacunación, extendiéndose la asistencia de este servicio en la atención por intoxicaciones y circunstanciales requerimientos de urgencia.

ASISTENCIA

Como apoyo general a las tareas del Centro Materno, la Asistencia Social, a cargo de la señorita Estela Mirta Azcurra, sirve de coordinación a los demás departamentos.

En los casos individuales, la asistente es la encargada de las visitas a domicilio, constata las necesidades de cada hogar y las asienta en fichas. Así son atendidos problemas de vivienda, asuntos legales por inscripción de niños, etc.

La señorita Azcurra comenta que no es conveniente hacer todas las cosas, sino prestar ayuda para que cada uno se desenvuelva. "Para ello —dice— trabajamos con el Club de Madres, despertando un sentimiento de solidaridad con la preparación de ropas para otras madres e impartiendo educación sanitaria, con la colaboración del Departamento de Educación para la Salud dependiente del Ministro de Bienestar Social". Las charlas informativas son ampliadas con la proyección de diapositivas y películas instructivas.

En otro orden se motiva a los padres a emprender tareas vecinales; por ejemplo, la remodelación de la plaza de Barrio San Lorenzo, soluciones a inconvenientes de tipo habitacional, etc. A los niños les están reservados los intercolegiales de baby-fútbol, concursos de manchas y la visita a centros recreativos, itinerario imprescindible para afianzar una juventud sana.

Las guarderías auspiciadas por Fiat en Barrio Ituzaingó, Los Sauces y Avellaneda, satisfacen las necesidades de las madres que trabajan.

AGRADECIDOS

Conversando con las madres que, en organizada reunión, preparaban los festejos de su día, advertimos cómo adultos y menores cuidaban de las instalaciones, cada día más limitadas en espacio. También presenciemos el cariño y la confianza demostrada por los niños a los médicos pediatras, fundamentos más que suficientes para apoyar y alentar iniciativas como éstas, que reconfortan el espíritu. La señora Elisa Pedraza de Bofelli —madre de ocho hijos, en su mayoría asistidos en el Centro Materno— mientras eran revisados dos de ellos, Javier Claudio y Gabriela Beatriz, de 5 y 4 años respectivamente, nos dijo: "Para nosotros es como otro hogar: lo apreciamos tanto porque hay mucho amor, mucha amistad entre el médico y la madre. Son algo grande para nosotros".



Una de las pacientes es controlada por la enfermera Dora Josefina Ledesma, quien coordina también los trabajos manuales y la educación de las futuras madres.

Instantes en que el Dr. Zamar, director del Centro Materno Infantil, atiende a un pequeño paciente.



La Dra. Alba Ronga de Bodoya desarrollando sus actividades específicas.



El seguimiento de los problemas sociales es una de las principales preocupaciones. En la nota gráfica, la asistente social Srta. Estela Mirta Azcurra conversa con una de las pacientes.

PORCENTAJES SIGNIFICATIVOS (1967-74)

PEDIATRIA

Niños fichados	5.584
Total general de consultas	50.000
Inmunizaciones	15.196
Leche entregada Kgs.	8.000

OBSTETRICIA

Fichas primera vez	1.877
Consultas	8.014

Partos controlados	907
Puerperio	957

Colaboración especial del Centro Materno Infantil: Censo 1967-1968 de 895 familias.

HORARIOS DE ATENCION

Invierno: 12 a 18 hs.
Verano: 7 a 13 hs.

EL CONCURSO DE MANCHAS



En febrero de 1975, una familia de Córdoba, una familia de Santa Fe y una familia de Buenos Aires, viajarán en avión a Bariloche. Allí pasarán una semana, disfrutando de excursiones y de toda la belleza de los "Lagos del Sur".

Son tres familias que se conocerán entre sí, y tendrán oportunidad de convivir y comunicarse. Insistimos, esto es lo importante.

Muchas otras familias —representadas por sus hijos— participaron en el "Concurso de Manchas". Trescientas de ellas —cien de Córdoba e igual número de Santa Fe y de Buenos Aires— compartieron un día de fiesta en los clubes.

Fue una oportunidad más para que padres e hijos conocieran a sus compañeros de trabajo y a sus familias. Las manchas, hechas con cariño por los chicos, significaron una vez más un lazo de unión entre "nosotros".

En el próximo suplemento daremos los nombres de quienes fueron adjudicatarios de los diversos premios. Hoy nos limitamos a dar nuestro agradecimiento a todos los chicos que nos hicieron llegar sus trabajos y a sus padres. Ellos recorren, juntos, el "camino" del futuro.

MATERFER

»AL CLIENTE LO TENEMOS EN CASA«

«AL cliente lo tenemos en casa» es una afirmación que revela una de las particularidades de la Fábrica de Material Ferroviario del Centro Industrial de Ferreyra.

«Esto es algo muy propio —nos dice el ingeniero Juan Alberto Torres, gerente de Control de Calidad—; otras empresas tienen sus organismos externos de informes. Aquí, en cambio, el cliente es participante de lo que estamos fabricando. En nuestra producción siempre damos la posibilidad al cliente de acceder a todo tipo de información,

planos, especificaciones y ensayos, lo cual determina que el producto sea conocido desde su nacimiento».

Para conocer a quienes representan a "Ferrocarriles Argentinos", visitamos la sección Inspección de Obras en Fiat Concord, de la empresa estatal ferroviaria, y conversamos con el jefe de departamento, ingeniero José Antonio Pohludka; el sub-jefe, ingeniero en electrónica Félix Alberto Pereyra; el ingeniero mecánico electricista Francisco Eduardo Soto y el técnico electricista Daniel José Perulli; el ingeniero

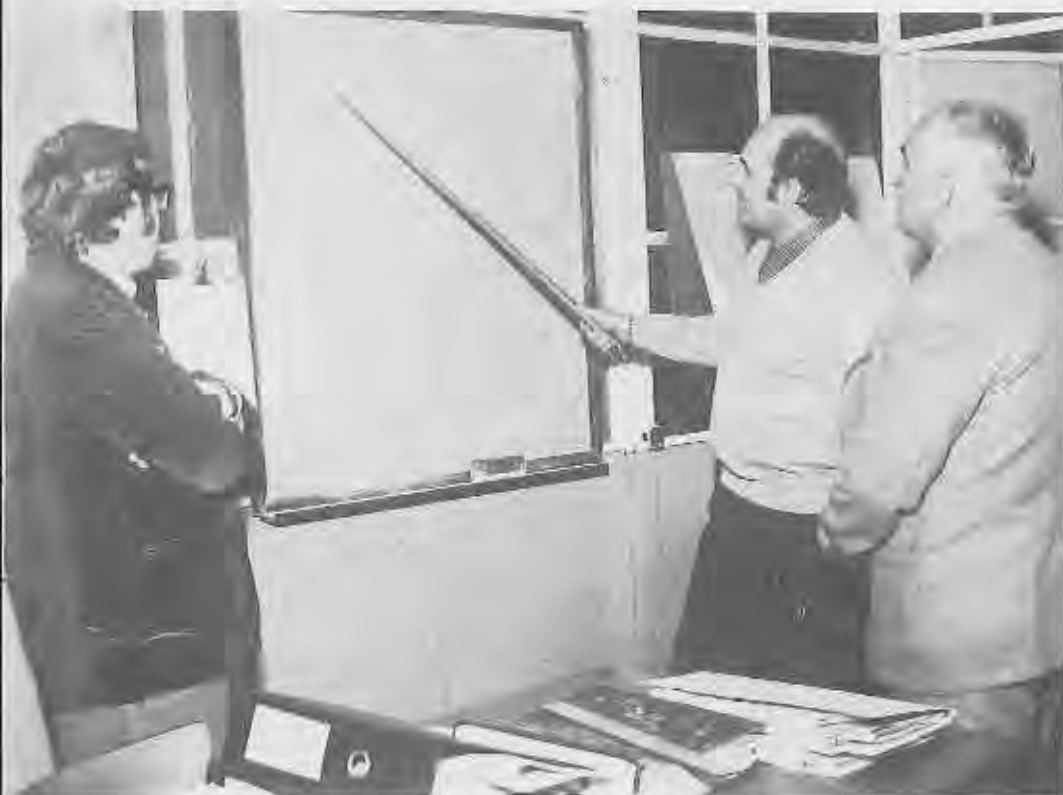
metalúrgico José Salsadella, el ayudante técnico Juan Carlos Rodríguez y el jefe de la sección administrativa y materiales, señor Walter Eduardo Crespo.

UNA RELACION DE COLABORACION

El ingeniero Pohludka y el ingeniero Pereyra nos manifestaron que la inspección tuvo origen en la inauguración de MATERFER, con un contrato para los ferrocarriles nacionales. Llegaron de esta forma coches



La presencia física de Ferrocarriles Argentinos asegura la coparticipación de la calidad técnica y la experiencia ferroviaria.



Las clases teórico-prácticas que se imparten al personal de los ferrocarriles argentinos, posibilitan una asimilación de conocimientos que luego es transmitida a otros técnicos que prestan servicios en apartadas regiones del territorio nacional.



La verificación de los equipos electrógenos constituye una de las etapas finales para la salida a circulación de los coches de pasajeros.

semi-armados para pasajeros, coches motores y locomotoras del tipo "Transfer", todo procedente de Italia, hasta que progresivamente se fue incorporando la construcción integral en el país.

El crecimiento fabril y los sucesivos contratos motivaron el seguimiento de cada uno de los procesos de fabricación, en ciertos aspectos fundamentales.

El contrato en vigor prevé la entrega de coches de pasajeros remolcados con aire acondicionado, primera clase con bar, coches de clase general (primera y segunda), coches de clase única para redes sub-urbanas, coches postales, furgones encomienda y furgones mixtos.

Para el logro de esta renovada actualización ferroviaria, nuestros interlocutores destacan el hecho de la co-participación entre una empresa privada con reconocida técnica y el valioso aporte que con su experiencia ofrece Ferrocarriles Argentinos.

CAPACITACION

La reciprocidad sobrepasa el trato de índole comercial, para ingresar en el plano de la capacitación técnica del personal que posteriormente operará los equipos surgidos de la planta cordobesa.

Los cursos comprenden el mantenimiento de coches y la interpretación de circuitos, tanto para el personal del Ferrocarril Belgrano como del Mitre. Cada participante recibe una carpeta técnica que complementa las clases teóricas y los conocimientos prácticos recogidos en planta.

En la recorrida de aprendizaje están incluidas las inspecciones, que se pueden subdividir en dos ramas: 1) línea de preparación y montaje; 2) pruebas funcionales, estáticas y dinámicas.

De esta forma, mientras unos asisten a la construcción del material ferroviario, otros técnicos que transitan por el país suministran las novedades o señalan las averías que se registran en las unidades en circulación, estudiando e incorporando, cuando es necesario, las modificaciones pertinentes.

El ingeniero Torres subraya: "La particularidad especial es que el proceso productivo está sometido a una serie de controles, tendientes a verificar que se cumpla con lo fijado por la Dirección de la Empresa. El organismo que tiene a su cargo verificar el estándar de la producción es Control de Calidad de Fiat; esa labor se ve ampliamente respal-



Un motor a explosión del tipo Fiat 125 sirve para generar el movimiento rotativo que posibilita la prueba de los sistemas eléctricos sin que el coche se encuentre en movimiento.

dada con la intervención de las inspecciones técnicas de Ferrocarriles Argentinos.

OBSERVACIONES DE UN VIAJE AL JAPON

El ingeniero Pohludka, con seis años dedicados a tareas técnicas, un año a tareas administrativas y cuatro en su profesión actual, hizo recientemente un viaje al Japón: "Tuve la suerte de visitar Japón y Corea —dice— y comprobar con satisfacción que MATERFER es superior a las fábricas allí existentes, en cuanto a instalaciones fijas y maquinarias y respecto a condiciones de trabajo (aire acondicionado y calefacción en talleres), puesto que en aquellos países se trabaja a la intemperie".

Prácticamente puede afirmarse que Japón se mueve sobre el ferrocarril o, viceversa, que el ferrocarril mueve al Japón.

Tanto en transporte de pasajeros como de carga, las velocidades promedio de 100 a 200 km por hora han permitido una sustancial ventaja en la competencia con el transporte automotor, de lo cual no se jactan, sino simplemente de haber logrado una real complementación.

Sobre la línea principal (Tokio-Osaka-Okayama) circulan únicamente los trenes expresos y superexpresos, llamados Shinkan Sen, que literalmente traducido significa "tren bala" y que admite dos versiones: Hikari (Relámpago), super ex-

preso, y el Kodama (Eco), tren expreso. Corren con formaciones de 12 y 16 unidades, con capacidad de transporte de 987 y 1.200 pasajeros, respectivamente, y en determinadas horas del día la frecuencia de funcionamiento entre Tokio-Osaka es de un tren cada 3-5 minutos.

Algunas características del tren para 12 unidades son las siguientes:

Trocha 1.435 mm. (trocha internacional normalizada); capacidad total de pasajeros 987; tara total del tren 654,4 Tn.; largo total de la formación 300,3 mts.; longitud, ancho y alto de cada coche: 25 × 3,38 × 3,975 mts.; diámetro del rodado 910 mm.; potencia disponible 8.880 Kw (aprox. 12.000 CV); máxima velocidad permisible 250 km. por hora; velocidad de servicio, 200 km. por hora.

LA ATENCION DE LA GENTE

Todos los coches tienen ambientes acondicionados, asientos reclinables y en la formación hay un coche bar. Todo el tren está comunicado por radio que informa a los pasajeros la próxima estación en que parará el mismo y las novedades generales del viaje. Cabe destacar la corrección y amabilidad en el trato del personal a cargo del tren, como así también la limpieza e higiene observadas en todas partes.

Es de destacar una anécdota vivida en ocasión de un viaje a Osaka, en donde el tren sufrió un retraso

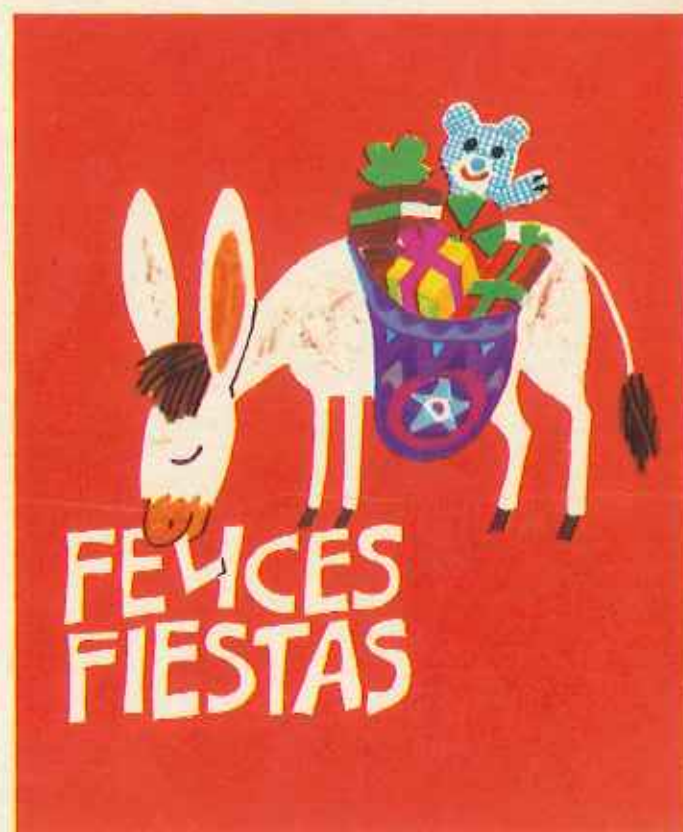
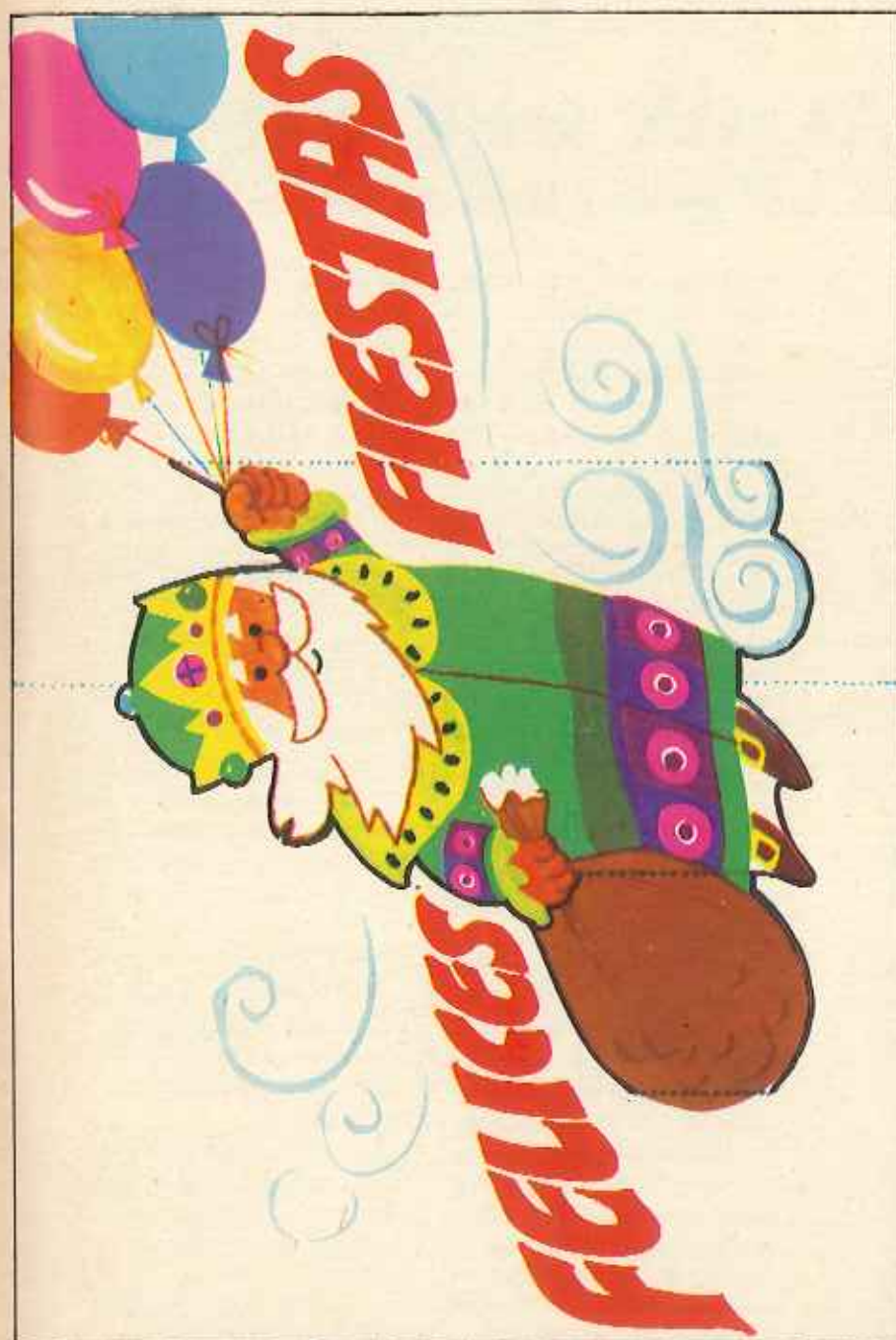
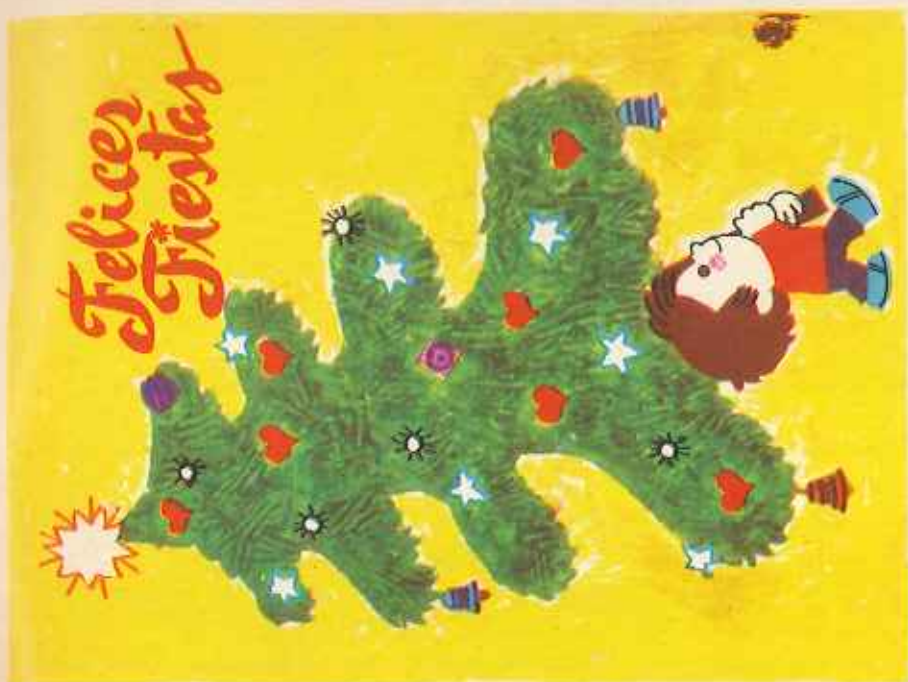
de 2 minutos. En varias oportunidades se pidieron disculpas al pasaje por tan "grave" anomalía.

Lo curioso del caso es que en el trayecto "Tokio-Osaka" existe una gran cantidad de túneles, algunos con más de 10 km. de longitud, por tratarse de zonas particularmente montañosas; hay no menos de 70 túneles en dicho trayecto y lo realmente impresionante es el cruce entre los trenes, que en determinados lugares alcanzan velocidades de 250 km. (la real entre los mismos es de 500 km.). El pasajero apenas divisa una franja "celestes y blanca" que vertiginosamente desaparece.

500 KILOMETROS POR HORA

Japón, como Alemania, Francia y otros países, cree firmemente en el futuro del ferrocarril: de ahí que estén haciendo grandes inversiones y experiencias sobre turbotrenes, perfeccionando motores lineales con velocidades de hasta 500 km. por hora, que permitirán competir seriamente con el transporte aéreo.

La reciente crisis de combustible, que afectó particularmente al Japón, demostró lo acertado de su enfoque en cuanto a planificación de transporte se refiere. El mismo tiende a una paulatina electrificación de la totalidad de sus líneas férreas, que en un futuro no muy lejano serán alimentadas por grandes centrales eléctricas termonucleares, en reemplazo de las agotadas reservas de combustibles convencionales. ◻



Recortá con una tijera a lo largo de la línea negra, doblá donde está la línea de puntos azules y el Papá Noel se quedará paradito con su misteriosa bolsa y sus globos de varios colores.



Antes de efectuar las operaciones arriba indicadas, es necesario pegar esta hoja sobre una cartulina. Las tarjetas recortadas podrán ser enviadas como postales a familiares y amigos.



La Mujer El Hogar El Niño



Por la Dra. Marcela Segre

En "NOSOTROS" N° 70, hablamos sobre "Los comienzos de la vida". Explicamos el milagro cotidiano y renovado del nacimiento y comentamos cómo se inicia la vida física y espiritual del hombre, criatura de Dios y fruto de Su amor y el de sus padres.

En la alimentación, responsabilidad inmediata a su llegada a la vida, se manifiestan por igual el amor de Dios y de sus padres. El alimento físico —que permite el crecimiento de su cuerpo— y el alimento espiritual —que ayuda al desarrollo de su alma— hacen crecer al nuevo hombre.

LA ALIMENTACIÓN DEL BEBÉ

Psicología de un gesto natural

A MAMANTAR a un hijo es un gesto estupendo en todo sentido: para la madre, porque puede mantener así un vínculo directo con su hijo, y para el bebé, porque recibe, junto con el alimento tibio, limpio y completo, los anticuerpos (protección) que la madre ha "fabricado" en el curso de su vida.

Pero, si no puede amamantar a su hijo, la madre no debe desesperar; hoy existen leches en polvo, de composición muy semejante a la leche de madre. Lo importante es "cómo" darle el biberón. Desde el principio se le da personalmente el alimento, acostando al bebé sobre el brazo, inclinado de costado, para que sienta sobre su carita el calor de su piel y de su seno, y luego darle la mamadera.

Dentro de sus posibilidades, la mamá debe tratar de alimentar a su hijo "personalmente", sola, sin ruidos y sin charlar, eso perturba al niño que tiene el oído pegado a su pecho.

CONCEPTOS IMPORTANTES

El pediatra es quien indicará la frecuencia, el volumen y el tipo de leche que se debe administrar. En líneas generales, los niños comen cada 3½ a 4 horas.

Si deben recibir mamadera, se suele comenzar con leches ácidas o con leches maternizadas, para seguir después de los dos meses con leche de vaca (al comienzo diluida y después de los 3 meses pura).

ALGUNOS CONSEJOS IMPORTANTES PARA LAS MADRES:

1. El niño perderá en los primeros días de vida hasta el 10% de su peso, recuperándolo alrededor del 8º día de vida.

2. Un niño, desde el nacimiento, sabe controlar perfectamente bien su apetito, no existen niños que coman en exceso.

3. Un bebé sano llora solamente por hambre, sueño

o por algún dolor o molestia importante. Déle de comer sin seguir un horario demasiado estricto, pero con cierto orden, y asegúrese que esté limpio.

4. Si no tiene suficiente leche para alimentarlo, no pase bruscamente del pecho al biberón. Comience asociando su leche con la de la mamadera; y si ve que poco a poco se queda seca, aumente gradualmente el contenido de los biberones hasta darle solamente alimentación artificial.

5. Si sabe que debe volver a trabajar y no podrá alimentar a su hijo personalmente durante las 24 horas del día, prepárese con tiempo. Si le da pecho, unas semanas antes comience a asociar pecho y biberón para poder acostumbrarlo al biberón durante las horas de su ausencia. Si le da mamadera, elija a la persona que ha de reemplazarla en la alimentación de su bebé, y enséñele a darle de comer mientras usted está en ca-

sa. Déle la mamadera personalmente siempre que pueda.

LOS BIBERONES Y LAS TETINAS

Las mamaderas deben ser irrompibles y fácilmente esterilizables, además de tener una forma anatómica para alimentar al niño sin inconvenientes.

Es importante saber cuántos biberones conviene tener en casa.

1. Si el niño toma pecho, 2 biberones grandes —por cualquier emergencia— y uno chico para darle agua mineral, jugos o té de manzanilla (para chicos muy nerviosos).

2. Si el niño recibe alimentación artificial, deberá poseer un mínimo de 4 mamaderas grandes y una pequeña.

Las tetinas de las mamaderas son un elemento sumamente importante en la correcta alimentación de un bebé. A veces un agujero demasiado grande o demasiado pequeño es la



causa de dificultades en la alimentación del niño.

Debemos controlar, además, que la entrada y salida de aire del biberón sea correcta. De no ser así, puede causar hipo, aerofagia y meteorismo (gases).

Es necesario que la perforación de la tetina corresponda al tamaño, capacidad de succión, apetito y edad del niño. Para un niño pequeño y con pocas energías, haremos una perforación mediana. Para un niño muy grande y voraz, haremos una perforación de mayor tamaño que evite las rabieta al comer. Como consejo, trate siempre de llevar consigo una tetina de repuesto.

LA ESTERILIZACION DE CHUPETES Y MAMADERAS

Es fundamental que cada madre tenga un concepto estricto de "higiene", para proteger a su hijo de las enfermedades que lo acechan.

Nunca deberá ponerse ella el chupete en la boca

antes de dárselo al niño, sino "hervirlo" si éste ha caído o ha estado en lugares dudosamente limpios.

En cuanto a las maderas y a las tetinas, deberán ser cuidadosamente lavadas con cepillos especialmente destinados a tal fin, y luego hervidas durante 10 a 20 minutos en cacerolas que tendrán "ese único uso".

De igual manera, todos los utensilios que se utilizan para preparar los alimentos del bebé: cucharitas, tenedores, cucharas, coladores, exprimidores, etc., deberán seguir las mismas reglas de higiene.

LOS HORARIOS DE LAS MAMADAS

Habrá oído hablar de los "horarios fijos" y de los "horarios variables". Probablemente se preguntará cuál de los dos sistemas es el mejor para usted y para su hijo.

En los primeros días de vida y aun en las primeras semanas, el niño no tiene un horario bien estableci-

do, y los intervalos entre mamada y mamada serán variables. Luego, paulatinamente se irá regulando, estableciendo un ritmo de 3½ a 4 horas en la mayoría de los niños.

En cuanto al intervalo nocturno, eso depende del tamaño del niño y de su naturaleza. En los primeros 45 días, "todo" niño tiene derecho a comer de noche si lo pide. Por el contrario, si el niño ha nacido con poco peso (menos de 4 Kg.), deberá comer más a menudo durante el día (cada 2½ - 3 horas) y aun de noche.

EL VOLUMEN DE LAS COMIDAS Y EL AUMENTO DE PESO

Cuando un niño recibe alimentación artificial, es fácil comprobar si se alimenta bien o mal. No es lo mismo cuando un niño toma pecho, a menos que se lo pese antes y después de cada mamada, cosa bastante molesta.

El mejor indicio de una correcta alimentación —en volumen y en calidad— es el aumento de peso.

Hemos dicho, con anterioridad, que el niño recupera el peso de nacimiento alrededor del 8º día de vida. Luego aumentará:

— en el primer trimestre, de 200 a 250 grs. por semana;

— en el 2º trimestre, de 150 a 200 grs. por semana;

— en el 3º semestre, de 100 a 150 grs. por semana.

Duplicará el peso de nacimiento al año.

Cuadruplicará el peso de nacimiento a los 2 años.

EL CAMBIO DE ALIMENTOS Y LA ALIMENTACION SOLIDA

Todos los cambios en la alimentación del bebé, del pecho al biberón, del biberón exclusivo a la alimentación semisólida, y de és-

ta a la sólida, necesitan ser graduales y muy pacientes. Un momento inoportuno o un sistema inadecuado en la realización de los cambios de la alimentación, puede ser la causa de inapetencia futura.

La opinión de los pediatras, respecto a la edad de comienzo de la alimentación sólida, es variable. Daré aquí "mi" opinión y mi sistema.

A los dos meses aconsejo pasar de las leches en polvo a la leche de vaca, inicialmente diluida, para luego a los tres meses dársela pura. Asimismo, a los dos meses, considero útil darle a tomar jugos de frutas —naranja, pomelo, tomate y zanahoria— diluidos en partes iguales con agua, endulzados y tibios, administrados entre maderas y maderas.

A los tres meses y medio indico agregar cereales a las maderas. Se deberá comenzar con una cucharadita en una maderas al día, para ir paulatinamente haciéndolo en todas las maderas. Al llegar a esa preparación, agregar dos, luego tres, hasta cuatro cucharaditas de cereal en todas las maderas del día. Para entonces el niño tendrá 4 meses y podrá tomar al mediodía una papilla de cereal —en plato y con cucharita— cuyo espesor aumentará paulatinamente. Como postre, manzana rallada con azúcar o miel y jugo de naranja. A los 4½ meses —ya acostumbrado a la alimentación sólida y a la cucharita— comerá al mediodía sopita, puré amarillo y fruta, dejando para la cena la papilla de cereales.

No seguiré indicando aquí los pasos ulteriores de la alimentación, pues sería muy largo y quizá aburrido, pero sí quiero insistir en que lo más importante en la alimentación del niño son los pasos iniciales. ☺

- Recortar las piezas por las líneas gruesas negras.
- Armar los cilindros (Fig. 1) para las bases.
- Armar los conos (Fig. 2) para los cuerpos de Gaspar, Melchor y Baltasar.
- Apoyar el cono sobre el cilindro (Fig. 3).
- Formar el sombrero de Melchor (Fig. 4), el turbante de Baltasar (Fig. 6) y la corona de Gaspar (Fig. 5).
- Pegar los pelos de Gaspar y Melchor y el cuello de Baltasar, como indican los modelos terminados.

Y los Reyes Magos van...



CAMINO A BELEN

BASES

FIG. 1

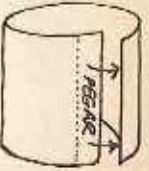


FIG. 4



FIG. 5

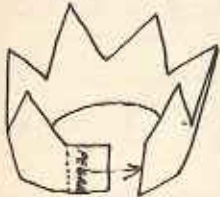
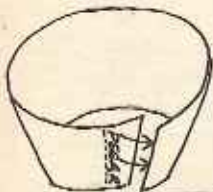
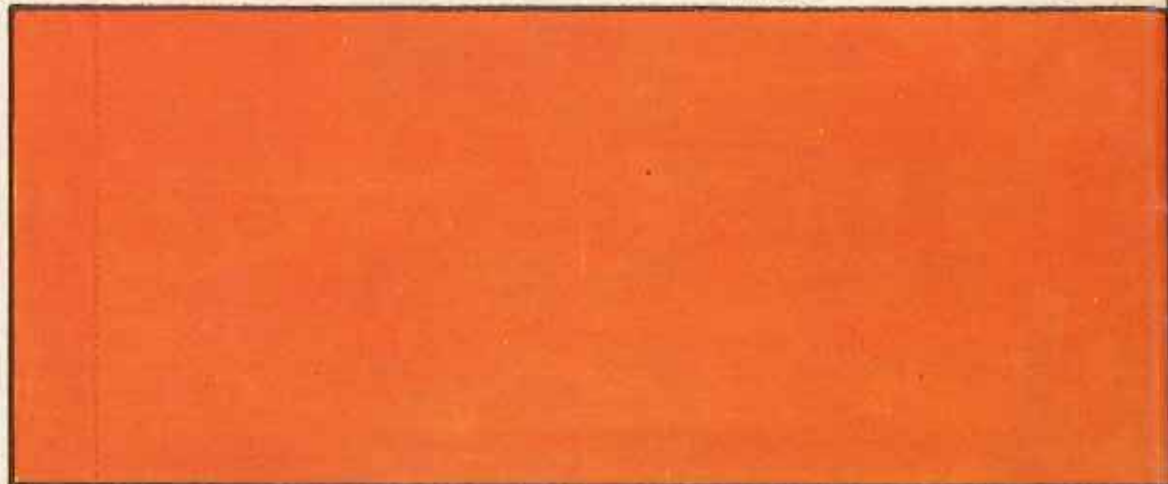


FIG. 6

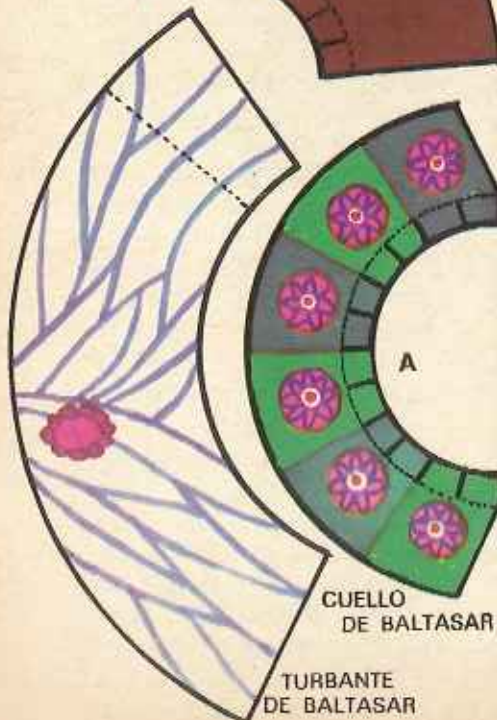
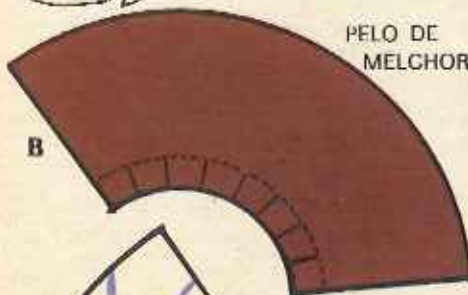


SOMBRERO DE MELCHOR

PELO DE MELCHOR



B



CUELLO DE BALTASAR

TURBANTE DE BALTASAR

FIG. 2

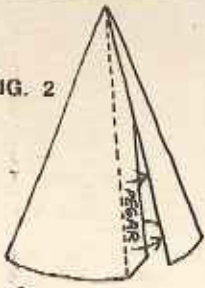
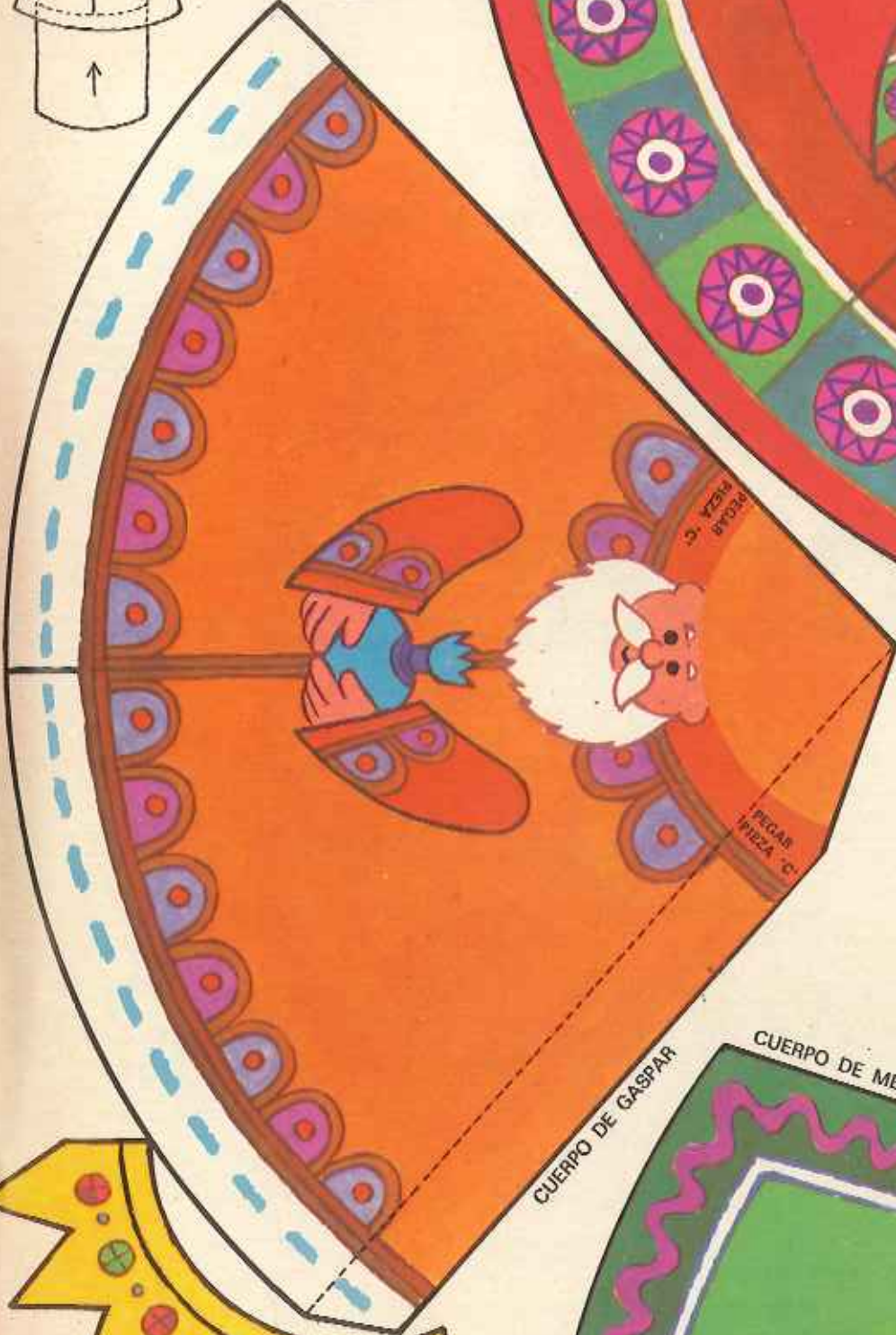
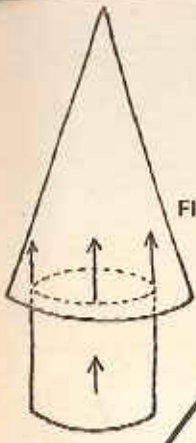


FIG. 3



CUERPO DE MELCHOR

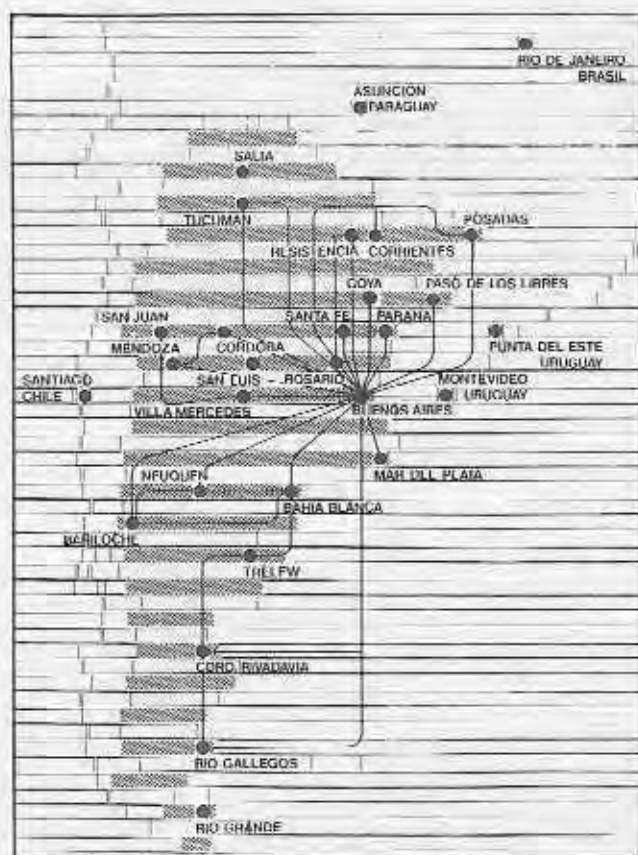


CORONA DE GASPAR

PELO DE GASPAR

C

Para Austral todo el país es importante.



Todo.

Por eso vamos al norte, al sur,
al este y al oeste.

A todos lados.

A donde usted quiera.

Mire el mapa.

Seguramente hay alguna ruta
que coincide
con sus ganas de volar.

Verdad?

AUSTRAL LINEAS
AEREAS

Nadie lo lleva mejor.

Informes y reservas: 46-8811/19 y 46-8891/29,
durante las 24 hs.

Consulte a su agente de viajes.

¿Cómo se inventó el pan dulce?

EN materia de comida, la tradición navideña de la Argentina y otros países se engalana con algo que todos conocemos y apreciamos: el dorado, esponjoso, riquísimo **pan dulce**, que suele servirse como postre —junto con el turrón, los higos, las nueces, etc.— y acompañarse con una copa de espumante o de sidra.

El **pan dulce** —como la "pizza", los "cappelletti" y otros manjares— es una especialidad traída por la inmigración italiana. En la península, su nombre legítimo es "panettone" ("pancito grueso") y su producción masiva se concentra en la ciudad industrial de Milán, donde se originó en circunstancias que la historia aún no ha esclarecido.

Cuando faltan documentos precisos, la causa de un suceso halla su explicación en la anécdota, en la leyenda, en el mito. Así, pues, se cuenta que la invención del "panettone" —como la de la penicilina y de otras maravillas— sería

un feliz resultado de la distracción y del azar.

Vivía en Milán, hace siglos, un panadero que tenía una joven hija y un joven ayudante. Los dos muchachos (no se sabe si con la aprobación del padre o sin ella) se hablaban y abrigaban la esperanza de casarse pronto.

Ahora bien, justo en la víspera de la Navidad, cuando el chico preparaba la masa del pan para el día siguiente, se confundió por alguna razón misteriosa y le echó azúcar en lugar de la sal.

El pobrecito empezó a temblar de angustia, pensando en lo que le diría su patrón y posible suegro. Pero la novia, mientras trataba de consolarlo, tuvo una idea repentina que permitió arreglar la situación.

Fue sacando huevos, manteca, fruta brillantada y pasas de uva: todo lo que pudo encontrar en la despensa hogareña. Los mezcló con la masa de harina, agua, levadura y azúcar. Y colocó ese extraño

conjunto en el gran horno de la panadería.

Cuando, al amanecer, el dueño vio que el pan tenía un aspecto insólito y quiso probarlo, casi tuvo un ataque y ganas de darle una paliza a su asistente. Pero la hija, con su irresistible ternura, consiguió calmarlo y convencerlo de que eso podía venderse como repostería.

Así fue. La clientela no quedó defraudada: al contrario. Se corrió la voz, se multiplicaron los pedidos y la panadería llegó a ser una empresa muy floreciente.

El relato no nos informa si el propietario premió al muchacho y le concedió la mano de la niña. A los milaneses, gentes prácticas y positivas, les interesaba más el éxito del negocio que el desenlace del romance.

De cualquier modo, por haber fallado la elaboración del pan de cada día, habría nacido el popular "panettone", hermano mayor de nuestro **pan dulce**, que es casi el **pan de cada año**. ☉





ACE un año, en este tradicional saludo, decíamos que la Navidad la celebramos un solo día pero su espíritu debe animarnos durante todo el año. Por ello, al desearles Feliz Año Nuevo, les dijimos ¡Feliz Navidad!

En la medida que el espíritu de amor, humildad, verdad, justicia, unión, paz, haya inspirado nuestros pensamientos y actos diarios, habremos vivido la Navidad, afrontando con fe y esperanza las dificultades y las penas de la vida, que no son pocas. Todos sabemos que el mundo se debate en graves problemas: guerras y otras formas de violencia cruel, ignorancia, injusticia, hambre y epidemias que destruyen a muchas naciones. ¿Puede haber entonces fe y esperanza? Nuestra respuesta es categórica: ¡sí!

Es posible y es necesario, aunque parezca difícil. Tan graves males no pueden resolverse con la destrucción, la división, el odio, la indiferencia. Todo lo contrario. Sólo hallarán soluciones en la medida que los hombres seamos hermanos, solidarios, para construir, para compartir, para convivir. Buscando soluciones materiales, calculando habitantes versus recursos potenciales, hay computadoras que están dando esa respuesta y dirigiendo la mirada de científicos y técnicos hacia lo espiritual, hacia el interior del hombre, hacia sus prójimos, hacia su Creador.

Es el CAMINO que Jesucristo vino a mostrar al mundo, hace 1974 años, y que el lema del Año Santo de 1975 nos propone: RENOVACION Y RECONCILIACION.

¡FELIZ NAVIDAD!

NOSOTROS

FRANQUEO PAGADO
Circulación N.º 3759
TARIFA REDUCIDA
Circulación N.º 759
COM. O.
CENTRAL DE
ARGENTINA
Y CORDOBA