

AUTO *Club*

REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES
EDITADA POR EL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AÑO I - N.º 1 - BUENOS AIRES - OCTUBRE DE 1961

30 - AUTOCLUB - REVISTA EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



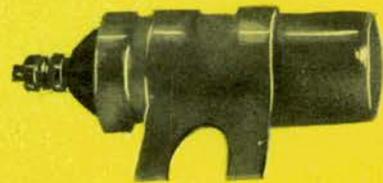
En este número: notas sobre turismo en las provincias del noroeste argentino. \$ 30

Rejuvenezca su coche...

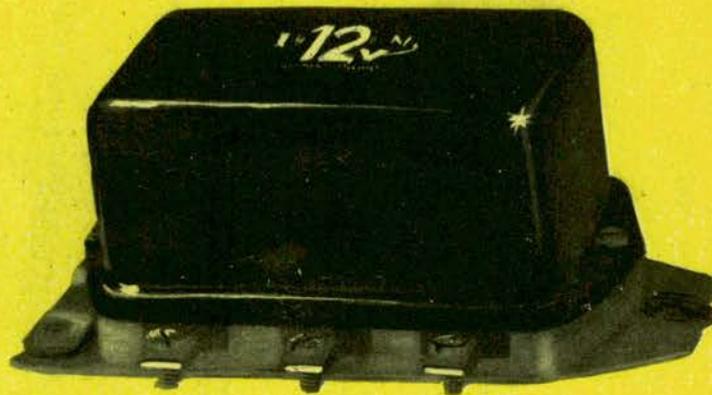
CAMBIE LOS VIEJOS ELEMENTOS POR LA AFAMADA MARCA "**LEYDEN ARGENTINA**"



BOBINA DE IGNICION



CONDENSADOR

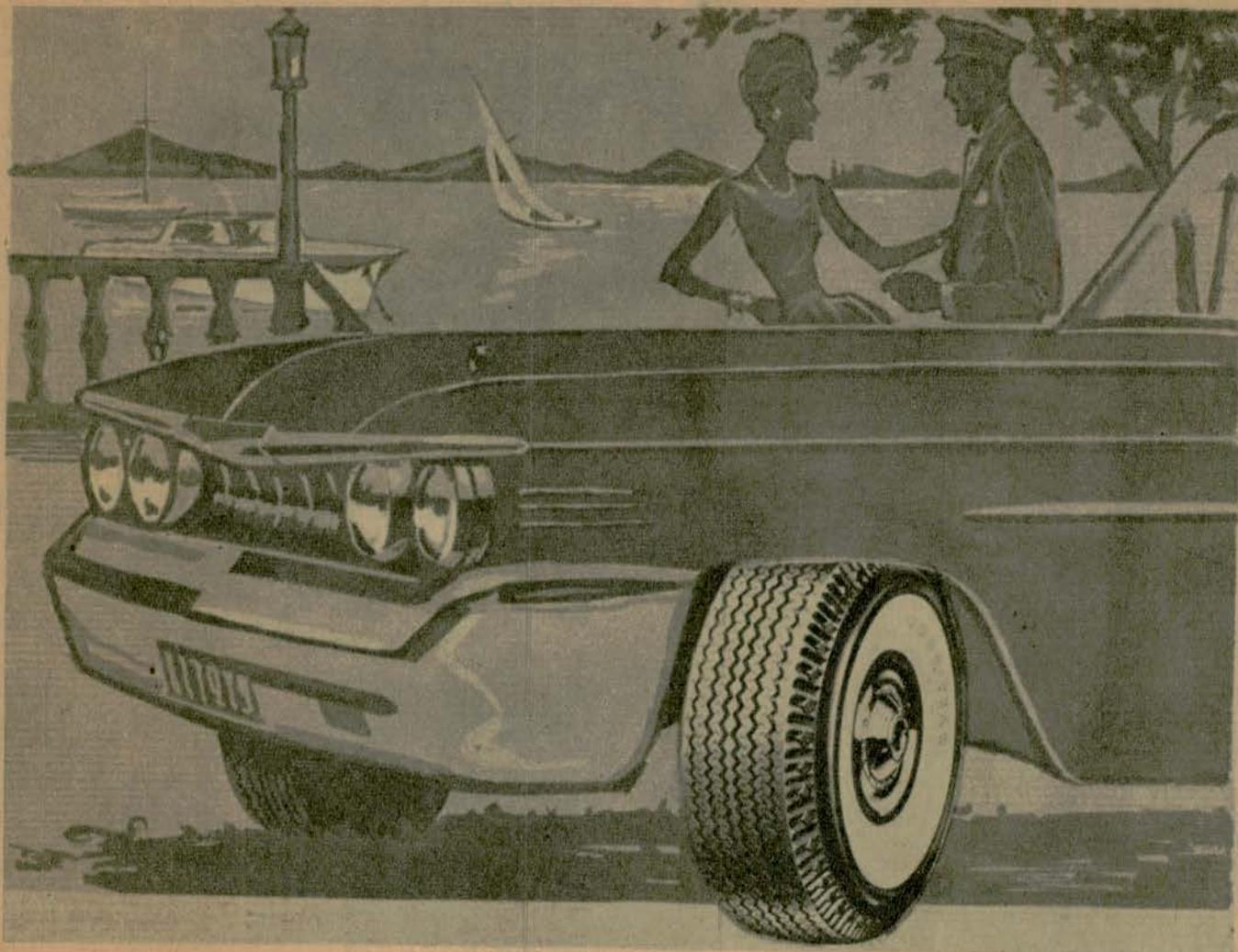


REGULADOR DE VOLTAJE

LEYDEN ARGENTINA

S. A. COM. IND. Y FIN.

DIAZ VELEZ 4071 - T.E. 87-5359 - 2966 - BUENOS AIRES



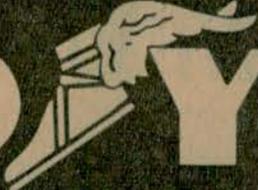
Confortable elegancia

Las asperezas del más abrupto camino desaparecen cuando su coche está equipado con las elegantes cubiertas Super-Cushion de Goodyear. El diseño especial de su banda de rodamiento y su mayor volumen de aire, con menor presión, forman un verdadero colchón que amortigua saltos y absorbe golpes... ¡brindando un rodar seguro y placentero!

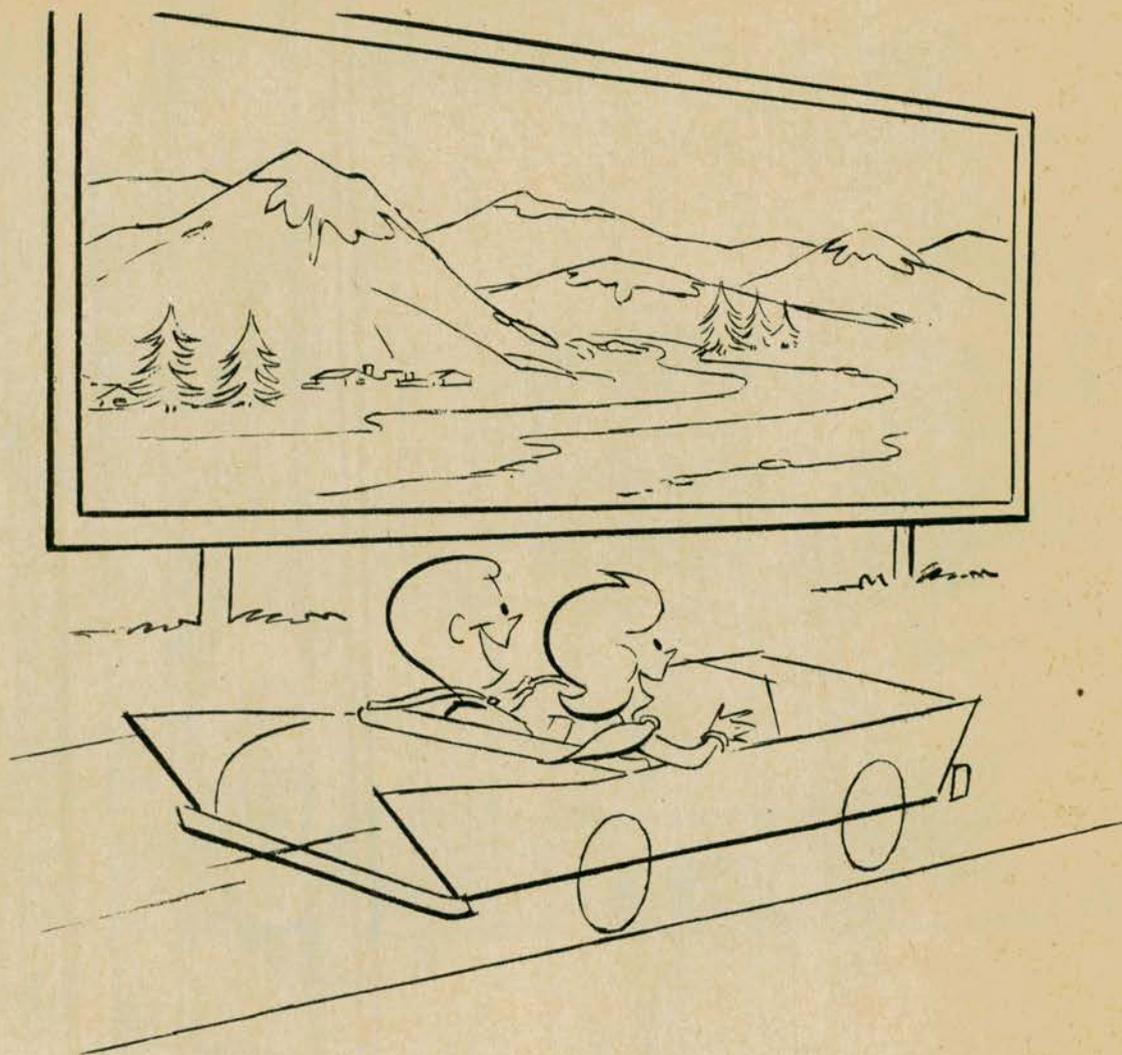
Cubierta

Super-Cushion

CON CAMARA Y SIN CAMARA

GOOD  **YEAR**

EN EL MUNDO ENTERO, MAS GENTE VIAJA SOBRE CUBIERTAS
GOODYEAR QUE SOBRE LAS DE CUALQUIER OTRA MARCA



A BARILOCHE EN COCHE... ¡Y SIN DERROCHE!

Ahora, cuando usted vaya a Bariloche —o a cualquier punto de la Patagonia—, podrá ir sin dinero... ¡y gastar lo justo!

Nuestras sucursales patagónicas atenderán sus necesidades económi-

cas, con el más completo servicio bancario, que une Buenos Aires a las principales ciudades del sur argentino.

Si nos consulta, ampliaremos detalles.

BANCO ARGENTINO DE COMERCIO

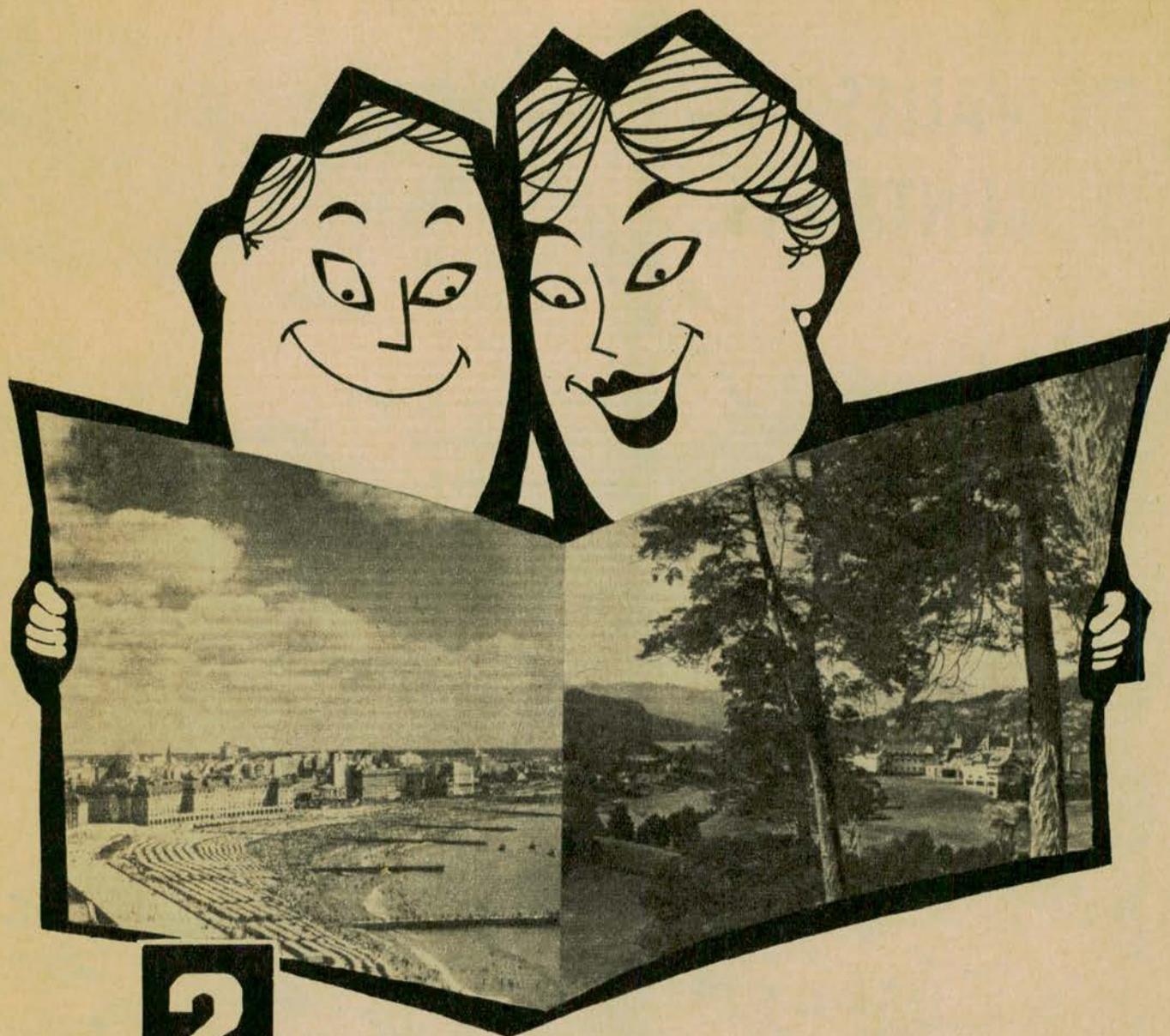


Sarmiento 454

Buenos Aires

AGENCIAS: BELGRANO 1471. Gral. JOSE G. de ARTIGAS 5401. Av. COBO 1222.

SUCURSALES: GENERAL ROCA, CIPOLLETTI, VILLA REGINA, COMODORO RIVADAVIA, BARILOCHE, RIO GALLEGOS, ESQUEL, PUNTA ALTA, LA LOMA, KILOMETRO 3, CALETA OLIVIA, PUERTO DESEADO.



2

LUGARES ARGENTINOS QUE NO OLVIDARA
MAR DEL PLATA

HERMOSO BALNEARIO
ATLANTICO CON EL CASINO
MAS GRANDE DEL MUNDO

BARILOCHE

UN MUNDO DE EMOCIONES INOLVIDABLES PARA
QUIENES CONOZCAN ESTA MARAVILLA DE LA NATU-
RALEZA, CENTRO DE EXCURSIONES LACUSTRES,
CAZA Y PESCA.

SU PAIS LO ESPERA

CONSULTE A SU AGENCIA DE VIAJES

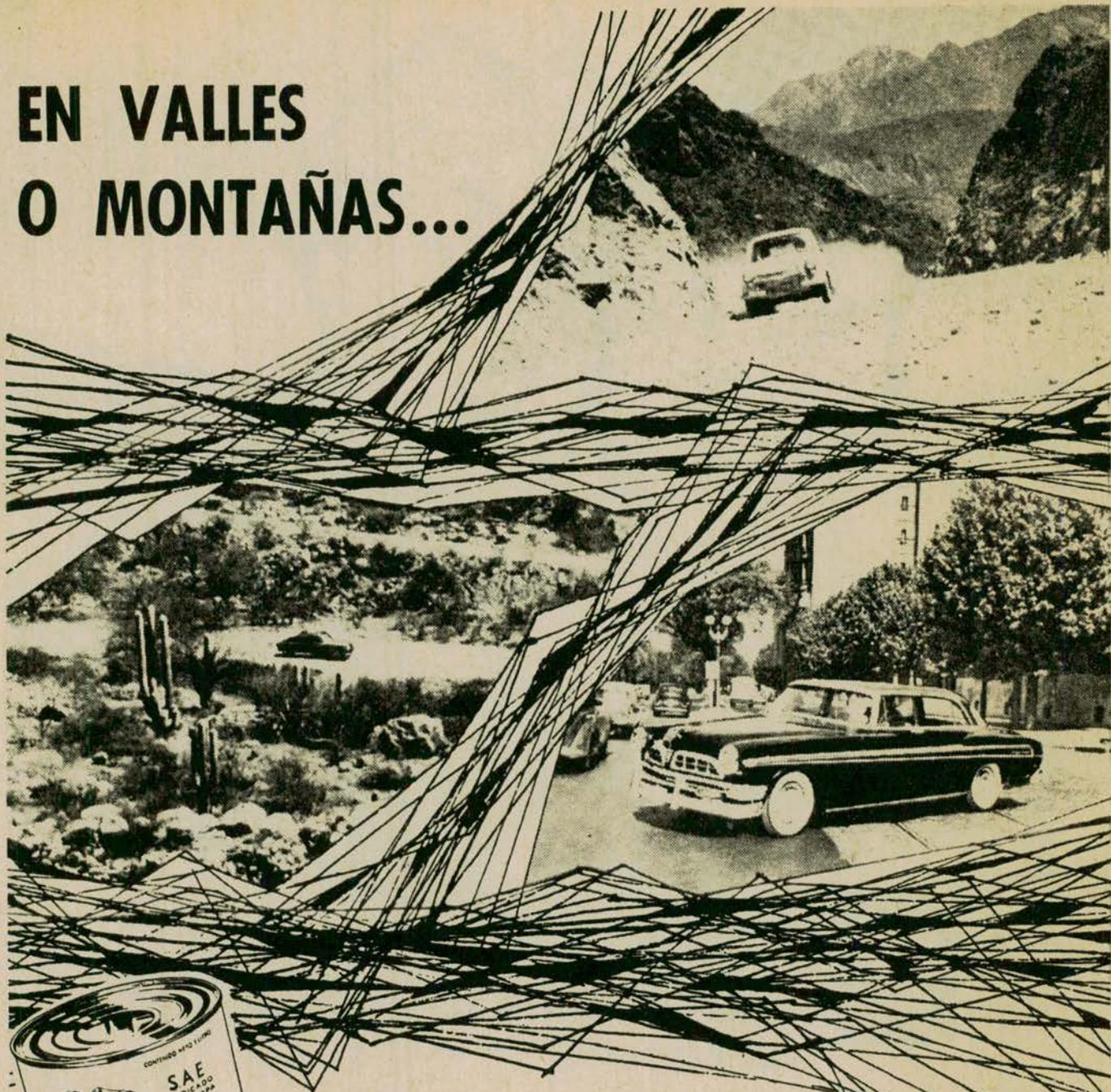
DIRECCION NACIONAL DE

TURISMO

URUGUAY 291

BUENOS AIRES - ARGENTINA

**EN VALLES
O MONTAÑAS...**

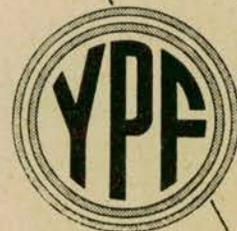


...como en las calles de la ciudad,
todo automovilista puede disponer
de un excelente compañero de viaje,
que habrá de asegurarle la conti-
nuidad sin riesgos de su trayecto y
el normal funcionamiento del motor.

Por ello, **no olvide de exigir siempre**

SUPERMOVIL

EL LUBRICANTE DE TODOS LOS TIEMPOS



AUTO Club

NUESTRA PORTADA



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

Paisaje de Tinogasta (Catamarca)
Témpera de Juan Carlos Huergo

en esta edición

DIRECTOR:
Dr. CESAR C. CARMAN
Presidente del A. C. A.

COMISION ASESORA:
Presidente: Sr. Marcos Victorica
Dr. Roberto N. Lobos
Sr. Lino A. Palacio
Sr. Alfredo Calisto

COMISION FINANCIERA:
Sr. Federico Lajud
Presidente de la Comisión
Fiscalizadora del A. C. A.

Ing. Mario L. Negri
Vicepresidente 2.º
de la C. D. del A. C. A.
Sr. Alberto J. Lozes
Tesorero de la C. D.
del A. C. A.

SECRETARIO GENERAL:
Dr. MANUEL GOLDSTRAJ

SECRETARIO DE PRODUCCION:
Sr. ALDO L. GRAMPA

AÑO I
Nº 1
OCTUBRE 1961
BUENOS AIRES

Precio del Ejemplar
en la República
Argentina: \$ 30.- m/n.

	Pág.
DE REGRESO (La Dirección)	7
EL PORVENIR DE NUESTRA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL. Reportaje a G. H. Minor, por James Mongold	8
LA LIGA TURISTICA DEL NORTE, por Sixto Pondal Ríos	14
DONDE EL TIEMPO DIALOGA CON LA ETERNIDAD. Crónica de Israel, por María Villarino	18
LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL Y LOS GRANDES PREMIOS DE CARRETERA, por el Dr. Raúl Fernández Aguirre	26
¿QUE PASA CON EL DEPORTE ARGENTINO? Reportaje al Ing. Mario L. Negri, por Marcos Vidal	30
EL TURISMO: OTRA GRAN EMPRESA DEL A. C. A.	34
SUPRIMAMOS LAS BARRERAS, por Helio Antonio Scarabóto	38
EL HOMBRE, ANIMAL RAPIDO, por Mariano Perla	42
GUERRA EN EL AUTOMOVILISMO: DETROIT ENFRENTA A EUROPA	44
EL PROBLEMA DEL ESTACIONAMIENTO Y EL ESTACIONAMIENTO DEL PROBLEMA, por Horacio Estol	50
LA MAGIA DE SAN MICHELE, por Jaime G. Font	56
EL SUEÑO DEL AUTOMOVIL PROPIO, por Rodolfo M. Taboada	60
LA AUTOSTRADA DEL SOLE, por José D. Rucci	66
LOS AUTOMOVILISTAS DE MÁS DE 65 AÑOS, por Cyro Vázquez	69
CUANDO EL CAMPO VIENE A LA CIUDAD, por Ciriaco Díaz	70
LA ARGENTINA SE ASOMA AL CAMPO INTERNACIONAL	74
UN MUNDO AZUL Y SIN FRONTERAS, por Ignacio Palacios Videla	78
HABLA EL DIRECTOR NACIONAL DE TURISMO. Reportaje al Embajador José W. Agustí, por Lydia O. Goldstraj	81
¡OH, EL AUTOMOVIL!, por Piolin de Macramé	84
EMOCION Y SOSIEGO EN LOS PARADORES DE ESPAÑA, por Julio Arroyo	86
GUIA DE TURISMO. CORDOBA Y SUS AGUAS, por Chamico	90
LA ERA DE LA INQUIETUD, por Manuel Goldstraj	92
EL TURISMO EN EL CONO SUR DE AMERICA, por J. M. Aránguiz	98
¿QUE ES UN TURISTA?, por Emilio Villalba Welsh	102
DEL CUADERNO DE NOTAS DE UN VIAJERO PORTENO. Tierras del Norte, por Córdoba Iturburu	104
APARECIO EL PRIMO RUSSO DEL POPULAR FIAT 600	106
MONOS de Lino Palacio	108
EL PAISAJE HUMANO DE CHILE, por Helvio Soto	110
EL ENCENDIDO ELECTRONICO: NUEVA ESPERANZA PARA EL MOTOR A PISTON, por el ingeniero Luis Adolfo Roura	114
EL ULTIMO GAUCHO	116
UN PUEBLO ESPAÑOL... EN BARCELONA, por M. G.	118
NUEVO REGIMEN PARA DESPACHO DE EQUIPAJES	120
REVOLUCION MOTORIZADA	122
POLITICA VIAL: LOS CAMINOS, por el ingeniero Ludovico Ivanisovich Machado	124
¿QUE CONSAGRA EL CAMPEONATO MUNDIAL DE AUTOMOVILISMO?, por Segundo Varela	126
EL PRIMER SALON DEL AUTOMOVIL, por Juan A. Cuello Freyre	130
EL FACTOR HUMANO EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO	133
LINEA Y ESTILO EN LA EVOLUCION DEL AUTOMOVIL	134
OJOS MEJORES PARA VER LA PATRIA. TUCUMAN, SALTA Y JUJUY, por Jorge Delnort	136
EL Vº GRAN PREMIO INTERNACIONAL STANDARD SUPERMOVIL Y. P. F.	142
HACIA EL NORTE	144
INFORMACIONES VARIAS DEL A. C. A.	147
EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO Y LOS SEGUROS DE AUTOMOVILES PARA LOS ASOCIADOS	149
EXTRACTOS DE JURISPRUDENCIA PARA AUTOMOVILISTAS	154
ESPIGAS	155
MISCELANEAS	156
LA NORMALIZACION DE LIQUIDOS PARA FRENOS, por el prof. Manuel P. Mestanzo ..	158

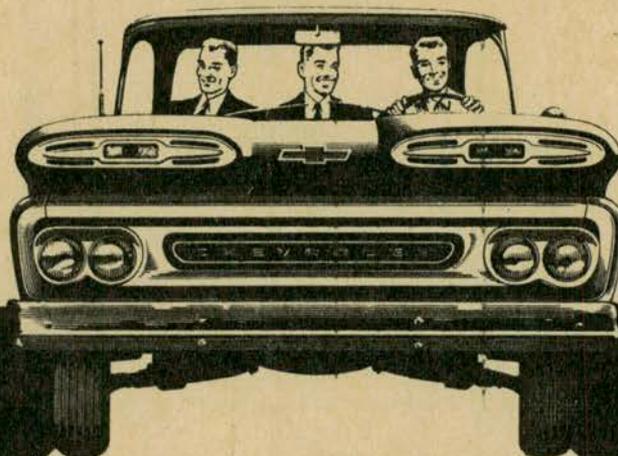
El Nº 2 de AUTOCLUB aparecerá en la próxima quincena de diciembre de 1961.

Dirección, Redacción y Administración: Avenida Libertador General San Martín 1850, 8.º piso.

T. E. 80 - 1359 - 84 - 9556 - 83 - 6061, Int. 61 y 29 - Bs. As. - Registro de la Propiedad Intelectual: en trámite.

5 AUTO Club

PICK-UP CHEVROLET 1961



LA PICK - UP QUE SE IMPONE EN LA ARGENTINA!

Día tras día, la pick-up Chevrolet bate records de venta imponiéndose por sus positivas ventajas.

VEALA Y OBSERVE:

Su cómoda suspensión - delantera independiente y trasera a espirales - que "pavimenta" el camino y hace más descansados los viajes, protegiendo mejor la carga, el vehículo, y al mismo conductor.

El famoso motor Thriftmaster ("Maestro de Economía") que con sus 6 cilindros, y 126 HP le da a Ud. toda la potencia necesaria, sin derroche!

Su espaciosa cabina, más ancha, con mayor altura interior, blindada con doble techo de chapas de acero, reforzado.

ADEMAS, SIN GASTOS ADICIONALES YA TRAE:

Cuatro faros delanteros - Dos espejos retroscópicos - Dos limpiaparabrisas eléctricos
Dos viseras parasol - Lavador de parabrisas - Ventanilla trasera panorámica - Paragolpes delantero y trasero cromados - Embrague y radiador para servicio pesado
Capa bituminosa protectora en parte inferior del vehículo - Dos luces de paro
Tapón de tanque de nafta con llave - Equipada con batería DELCO, producto G. M.

Y COMO EQUIPO OPCIONAL: Transmisión de cuatro velocidades, Radio, Calefacción, Descongelador de Parabrisas y Traba de Dirección.

ES UN PRODUCTO ARGENTINO DE GENERAL MOTORS

PARA TRANSPORTE ECONOMICO.



DE REGRESO

DESPUES de casi tres lustros de ausencia, el Automóvil Club Argentino se hace presente otra vez en el quehacer periodístico nacional. En esta oportunidad, nuestra decisión es no volver a abandonarlo, como lamentablemente aconteció en otras anteriores, por razones de circunstancias. Creemos que tenemos algo que decir a los lectores, socios o no, argentinos o extranjeros, y trataremos de hacerlo convocando en estas páginas a altos exponentes del periodismo, general o especializado.

Claro es, que trabajaremos desde nuestro propio punto de vista. "AUTOCLUB" la revista periódica que ahora entregamos a la consideración del público en dos ediciones simultáneas para cada número —una destinada a la venta, a los Automóvil y Touring Clubs de todo el mundo, al canje, a las representaciones diplomáticas, etc., y otra específicamente dedicada a los socios del Automóvil Club Argentino—, no es ni será un órgano inspirado en propósitos de lucro, totalmente ausentes, por lo demás, de todas las actividades de esta Institución. Por esto mismo, no volvemos a la tarea para competir, en el campo económico, con ningún órgano del periodismo argentino. Pretendemos tan sólo crear o, mejor dicho, recrear y disponer de un instrumento eficaz para exponer el pensamiento y la orientación del Automóvil Club Argentino en materia de turismo y automovilismo, comprendiendo en estos conceptos a todas las industrias y demás actividades vinculadas de alguna manera a esas dos singulares e importantes manifestaciones de la vida contemporánea en las naciones civilizadas.

Por otra parte, estamos convencidos que podemos contribuir con eficacia en la correcta dilucidación de algunos problemas esenciales que hacen a la promoción del automovilismo y el turismo en la Argentina. Pensamos que nuestro Automóvil Club, gracias al enorme material informativo de que dispone, a su estrecha vinculación con las entidades similares del mundo entero y, además, a su permanente contacto funcional con el pueblo de este país, cuyas necesidades y aspiraciones en este campo conoce muy de cerca, está en condiciones y tiene el deber institucional de someter los problemas aludidos a enfoques y planteos integrales y, si es posible, originales, de modo que su solución se ajuste con exactitud a los intereses colectivos permanentes, antes que a conveniencias ocasionales o restringidas.

Trataremos de decir y hacer todo esto a través de la revista cuya publicación iniciamos hoy con este primer número, sin perjuicio de la tarea práctica que estamos realizando, en ininterrumpida secuencia de acción cotidiana, mediante la vasta y orgánica estructura funcional que el Automóvil Club Argentino posee y está perfeccionando con una constancia y un tesón acordes con el sentido que tienen de su responsabilidad tanto los socios y dirigentes, como los funcionarios y el personal.

Dentro de un criterio más preciso, "AUTOCLUB" reflejará los múltiples aspectos de la vida societaria de la Institución, sus actividades, el cumplimiento de su plan servicial, el desarrollo de su tarea rutinaria pero progresista. Este objetivo específico tendrá su expresión concreta en las páginas de la edición especial para socios, aunque encontrará lugar también en la destinada al público en general. En una y otra, no seremos parcos en las informaciones, comentarios y notas que de alguna manera pueden interesar a los lectores de nuestra revista.

Para cumplir su cometido social y periodístico, "AUTOCLUB" se ha asegurado el concurso de destacados colaboradores intelectuales. Contará con firmas de relieve singular y, además, para completar el cuadro de su presentación, cuidará especialmente de su material técnico y publicitario, que será rigurosamente seleccionado.

Aquí estamos, pues, de nuevo ubicados sobre el agitado escenario periodístico argentino, a cuyos órganos y representantes, que han conquistado legítimo prestigio internacional, hacemos llegar nuestro cordial saludo. Y ahora, recogiendo el pensamiento inicial de estas líneas, para definir nuestra voluntad de permanecer en esta noble competencia de ideas y tarea constructiva, queremos recordar las palabras de aquel gran Capitán, que al entrar por primera vez como dueño de casa en las Tullerías, habló así a su amigo y secretario Bourrienne: "Bien, hemos llegado. Ahora trataremos de quedarnos aquí". Nosotros trataremos de justificar nuestra permanencia dentro del periodismo nacional.

LA DIRECCION

7 AUTO Club

HABLA PARA "AUTOCLUB"

EL SEÑOR **G. H. MINOR,**

GERENTE DE VENTAS DE GENERAL MOTORS ARGENTINA, SOBRE:

EL PORVENIR DE NUESTRA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL

VERSION DE
JAMES MANGOLD

**Un tono nuevo en la
Economía Argentina**

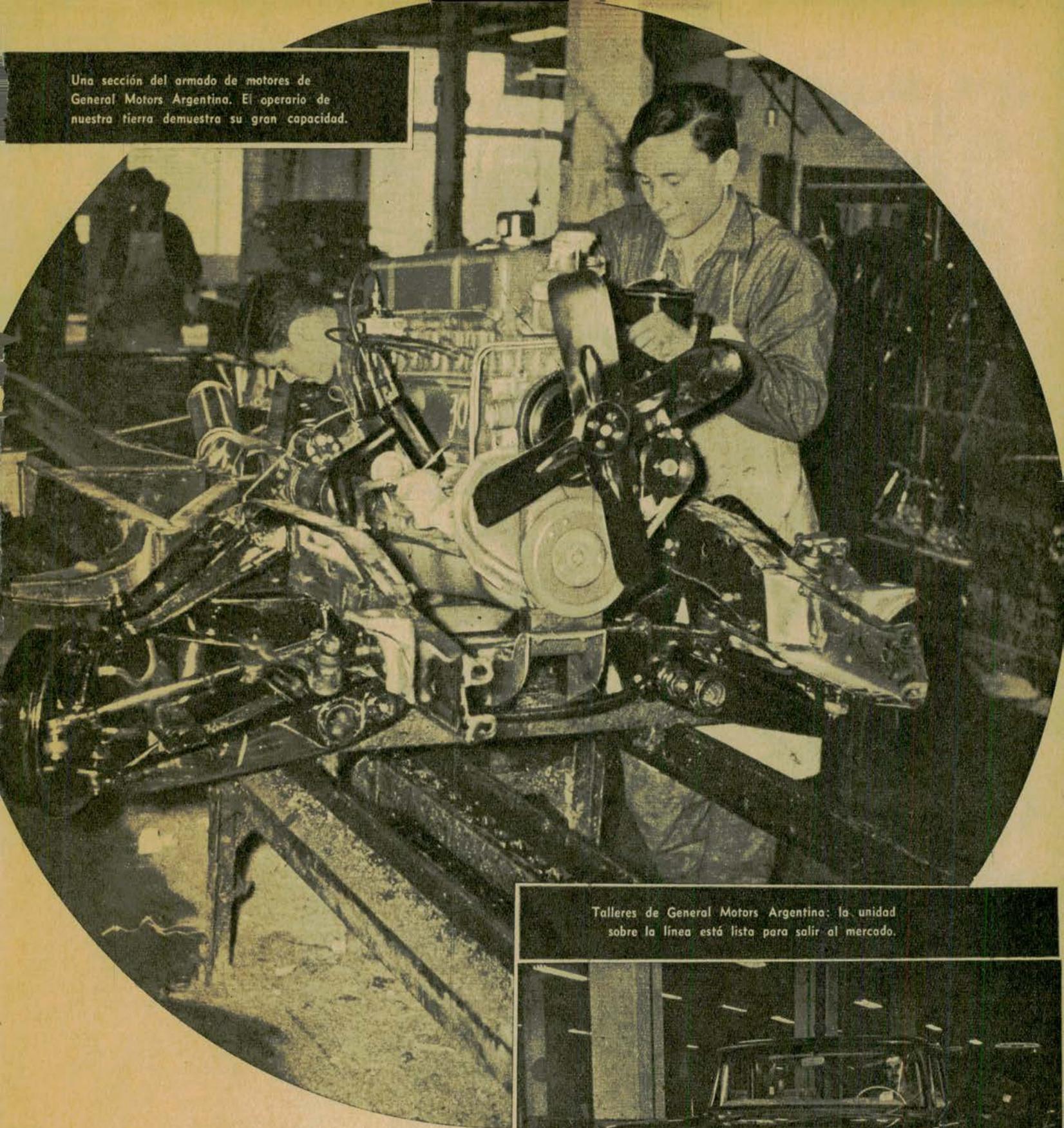
LA historia de la industria argentina de automotores es muy breve; pero, pese a ello, ya está ocupando una posición de primera línea en el desarrollo de la economía nacional. Más aún: de tanto en tanto, puede advertirse signos inequívocos de su intención de hacerse oír en escenarios más dilatados.

Esto denuncia una ambición creadora, que vale la pena de tener presente para las previsiones del futuro. Además, importa señalar que esta nueva industria ar-

Se puede afirmar con positiva certeza que el mercado nacional abre perspectivas ilimitadas para la industria argentina del automóvil; el secreto de su futuro poderío está en los recursos financieros, la capacidad técnica y la adecuada organización de la red de concesionarios y servicios de las empresas.

gentina tiene una definida personalidad propia, un ritmo y una capacidad de organización que la distinguen plenamente de otras de raigambre nacional mucho más antigua, y de las que, siendo originariamente extranjeras, han adquirido definitiva carta de ciudadanía en el país. No se trata sólo de abundancia de medios económicos. Es otra cosa. Se trata de una dinámica creadora absolutamente característica y diferencial, que está dando el tono a toda nuestra economía. Lo curioso del caso es, que esta especie de madurez precoz y asombrosa no acusa síntoma alguno de desequilibrio. Nada de eso. Nuestra industria del automóvil, produce la impresión de haber nacido adulta. De este modo, los dioses evitaron a la

Una sección del armado de motores de General Motors Argentina. El operario de nuestra tierra demuestra su gran capacidad.



Talleres de General Motors Argentina: la unidad sobre la línea está lista para salir al mercado.



Argentina la necesidad de atravesar el laborioso proceso intermedio de experimentación, que tantas crisis inevitables trajo a las industrias madres de Europa y de los Estados Unidos. Los hados nos regalaron la nuestra —técnica, organización y hasta capitales—, en un envase magnífico y con el contenido ya generosamente prefabricado. Pero también es cierto que la iniciativa encontró en suelo argentino un fecundo vivero para el éxito. Y así tenemos una industria argentina de automotores definitivamente arraigada en



Aspecto de la gran planta de FIAT ARGENTINA en Caseros, provincia de Buenos Aires. Los vehículos terminados son sometidos a una minuciosa revisión final.

La industria argentina progresa y se diversifica. En la foto, una sección de la fábrica de SIAM DI TELLA AUTOMOTORES, que produce el ya bien-reputado "DI TELLA 1500".



nuestra tierra, que ya se atreve hasta a desafiar a sus progenitores.

Las precedentes reflexiones son más que suficientes para justificar el interés de "AUTOCLUB" en traer, para sus lectores, el pensamiento de un representante significativo de esa viva realidad económica nacional; su opinión, sus juicios, sus esperanzas, si podemos decirlo así, y sus planes para el mañana. Teníamos que elegir el hombre en uno de los estados mayores de las empresas; ¿pero cuál? ¿En FIAT? ¿General Motors, Ford, Siam Di Tella? Todas éstas, mayores y menores, interesan por igual al público argentino.

Con un hombre que conoce bien al país

La Dirección de General Motors Argentina creyó útil, para el caso, ceder la palabra a su Gerente de Ventas, el Sr. G. H. Minor, un caballero que conoce muy bien a nuestro país y todos los problemas fundamentales que tocan de cer-

ca a nuestra industria automotriz.

¿Qué edad tiene Mr. Minor? Es un alto funcionario ejecutivo de una organización mundial que es casi un símbolo de la "gran industria" de nuestro tiempo... Sin embargo, es un hombre relativamente joven. También esto es un signo de los tiempos. La experiencia exige años, es cierto, pero sólo la juventud puede poner en juego audacia e "imaginación creadora", sin asustarse por anticipado. Quizás sea ésta la razón por la que la edad de los grandes dirigentes de empresas ha retrocedido, en promedio, por lo menos 10 años, si se la compara con la de los empresarios primates de la primera mitad de este siglo, cuyos severos retratos decoran todavía los grandes despachos de las sociedades tradicionales.

Mr. Minor contesta rápidamente, hasta con cierta impulsividad; pero se advierte en seguida que mide muy bien el alcance de sus palabras. De tanto en tanto, acota que lo dicho es "off the record", que no es para ser publicado; pero sabe muy bien que vamos a hacerlo, de todos modos. Es nuestra obligación.

Perspectivas del mercado

—¿Qué juicio le merecen las perspectivas y posibilidades futuras del mercado argentino, para la industria nacional de automotores?

Contesta sin vacilar:

—Posibilidades seguras y extraordinarias.

—Bueno Mr. Minor, esto parece una frase de propaganda. Nos interesa su opinión objetiva.

—¡Pero es mi opinión verdadera! Es mi convicción, fundada en el conocimiento directo y personal que tengo de todo el país argentino. Cuando se observa atentamente el interior, se advierte fácilmente la rápida transformación que se está operando en esta República, gracias a los planes orgánicos de construcciones viales, gran parte de los cuales ya están en ejecución. Y se puede afirmar con positiva certeza que el mercado nacional se está dilatando día a día para la industria de automotores, y conste que sólo hablo de automóviles y camiones y no de tractores.

—Al decir esto, ¿está usted pensando en términos inmediatos o con perspectiva distante?

—Hablo para ahora y para el futuro, sin limitaciones, y repito que las perspectivas son óptimas.

—Mr. Minor, es verdad que al declinar este siglo la Argentina contará probablemente con alrededor del doble de su población actual; pero ante la hipótesis de que las grandes empresas desarrollen orgánicamente entre nosotros sus posibilidades productivas, ¿no estará saturado el mercado nacional mucho antes de acercarse el vencimiento de ese plazo? ¿No llegaremos así a una fatal crisis de producción?

—Absolutamente, no, y esto por varias razones rigurosamente objetivas. En primer lugar, el mercado argentino posee hoy una capacidad de absorción que prácticamente puede considerarse inagotable. Por lo demás, todo está por hacerse en esta materia. Por esto, precisamente, General Motors está acrecentando sin vacilación sus inversiones y la instalación de nuevos equipos y seguirá haciéndolo en la medida que lo exija el desarrollo previsto. Por otra parte, es seguro que otros factores decidirán el futuro de las empresas productoras, si admitimos que muy pronto estaremos dentro del campo de la libre competencia.

—Nosotros creíamos que ya estábamos en la libre competencia industrial.

Competencia, técnica y recursos

—Pero es indispensable que lleguemos a una competencia plena y leal, para que el proceso integral de la industria automotriz rinda frutos efectivos para el

Troilan Gonzalez y Cia.
S.A.C.I.A.I.

CONCESIONARIO OFICIAL
DE



PICK UP



CHASSIS



DIESEL O NAFTA

COMPRA
VENTA
PERMUTAS
CONSIGNACIONES

CORRIENTES 11
BUENOS AIRES

BI

BANCO INTERNACIONAL

"UNA INSTITUCION BANCARIA
AL SERVICIO DE SUS CLIENTES"

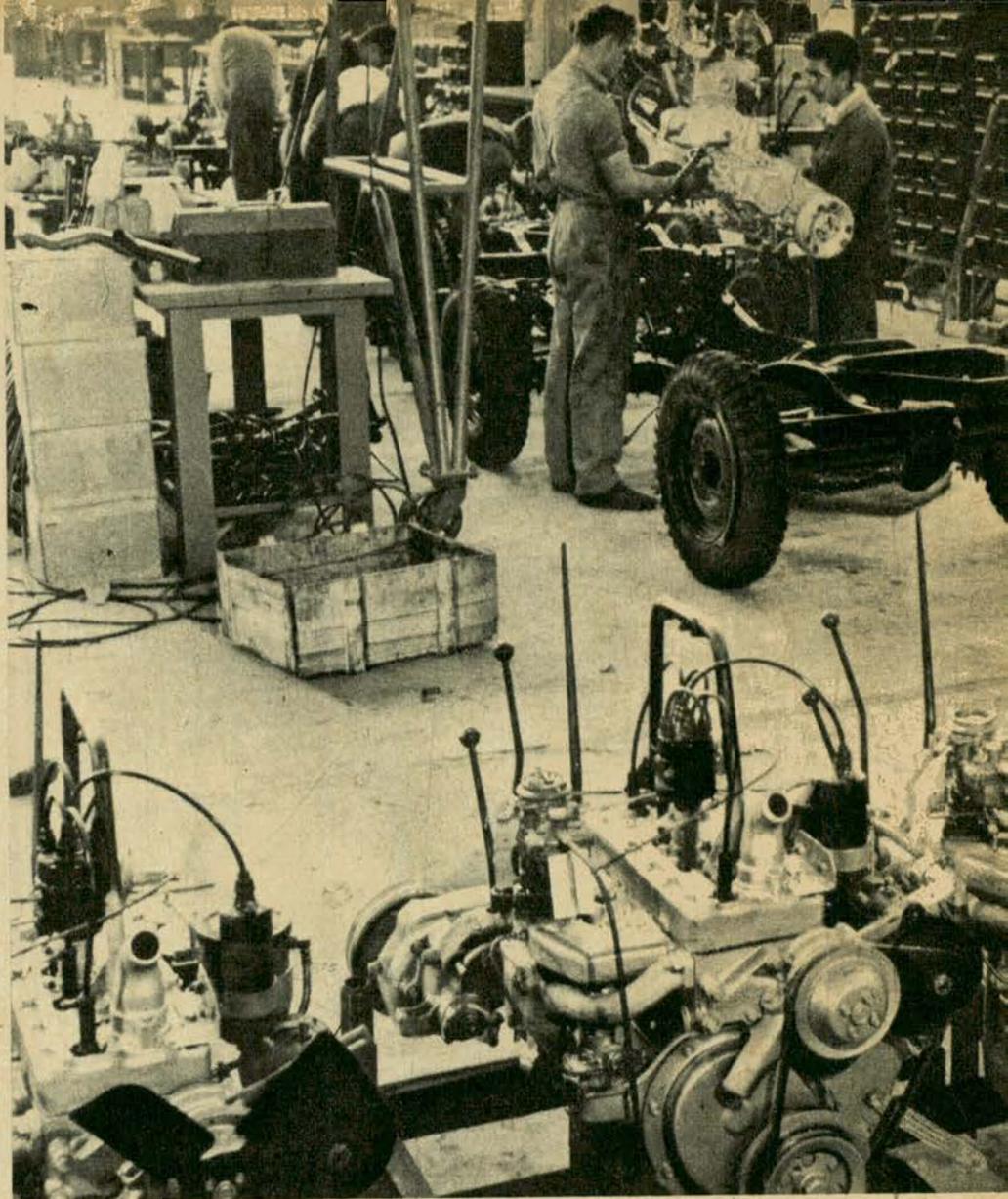
- DEPOSITOS EN MONEDA EXTRANJERA
- CREDITOS DE IMPORTACION Y EXPORTACION
- COBRANZAS DE Y AL EXTERIOR
- VENTA DE CHEQUES EN MONEDA EXTRANJERA
- TRANSFERENCIAS Y GIROS SOBRE INTERIOR Y EXTERIOR.
- CHEQUES AL COBRO SOBRE INTERIOR
- DOCUMENTOS AL COBRO SOBRE CAPITAL E INTERIOR.
- TITULOS Y ACCIONES
- SERVICIOS DE AGENTE PAGADOR
- COBRO DE DOCUMENTOS QUE PROCEDAN DE ARREGLO CON LA DIRECCION GENERAL IMPOSITIVA
- COBRO DE FACTURAS POR SERVICIO TELEFONICO

BANCO INTERNACIONAL

SARMIENTO 528/32
BUENOS AIRES



PIL



IKA ya constituye una tradición en la industria argentina del automóvil. Aquí una sección de sus grandes talleres de Córdoba.

consumidor. Hasta ahora todavía pesan muchos factores extraños a la industria misma; pero poco a poco ésta encontrará su nivel adecuado y podrá responder a sus propias normas. Una cosa es cierta y previsible: permanecerán y quedarán en el mercado las empresas que cuenten con una más perfecta organización de servicios, es decir, de una más completa y mejor dotada y equipada red de concesionarios. Esto es fundamental. Por supuesto, depende en gran parte de los recursos financieros de que puedan disponer las empresas, que, en la etapa de crecimiento y desarrollo en que estamos, necesariamente deben venir del exterior. Sucederá, pues, en la Argentina, lo que ocurrió en los Estados Unidos en la década del 30 y en los años posteriores: de más de un centenar y medio de empresas, el número se redujo a las pocas que hoy producen el enorme caudal automotor que co-

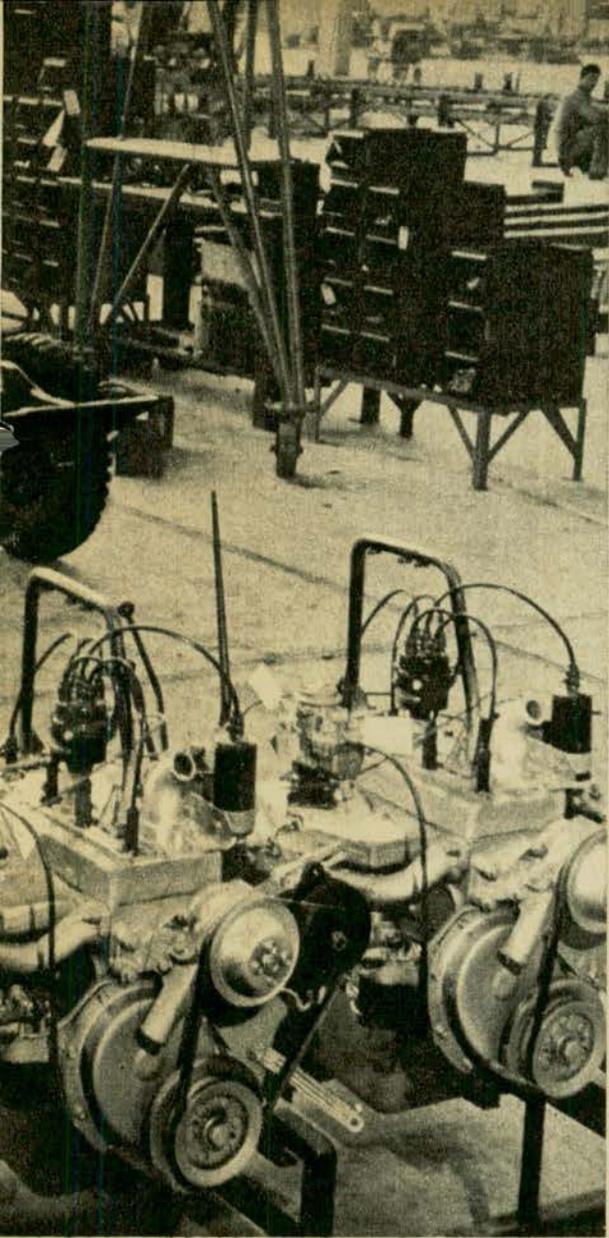
necemos. Recursos financieros, capacidad, técnica y adecuada organización de la red de concesionarios y servicios: este es el secreto, es decir, la base "sine qua non" de la supervivencia y poderío de la industria.

—A propósito de capacidad técnica, ¿cree usted posible obtener en la Argentina un producto tan perfecto como los que presentan los Estados Unidos, por ejemplo?

La respuesta fue casi violenta y absolutamente inesperada:

El Desafío

—No importa que lo crea: estamos produciendo aquí automotores técnicamente tan perfectos como los mejores que llegan de los Estados Unidos. Pero, es claro, la continuidad de esta línea de perfección depende de dos factores fundamentales: la colaboración de la mano de obra y la contribución de las industrias auxiliares.



Continúa Mr. Minor:

—El obrero argentino —del técnico ni siquiera hay que hablar, porque es excelente—, tiene condiciones sobresalientes. Creo que es el mejor y más hábil operario y el de mayor capacidad de asimilación de los procedimientos técnicos que yo haya hallado en mi carrera en la General Motors.

En cuanto a las industrias auxiliares, éste es un tema de otro calibre. En ellas reside la única causa posible de que la producción automotriz argentina pueda no llegar a ser, por lo menos en esta etapa, tan perfecta como la de las empresas mundiales extranjeras. La calidad óptima se obtendrá cuando también en este campo accesorio, pero importante, la competencia juegue libre y efectivamente. En definitiva, también aquí quedarán los mejores y más capaces; los demás, forzosamente

serán desplazados. El único título a la supervivencia será la calidad de los productos, juzgada por la materia prima empleada y por el acabado técnico.

El coche mediano: triunfador previsible

—Mr. Minor, desde otro punto de vista, ¿cree usted que la industria nacional mantendrá su actual doble línea de producción, es decir, fabricará coches pequeños al lado de algunos coches grandes?

—Considero que, sin mucha tardanza, los grandes productores llegarán al tipo mediano de coche, llamémoslo "compacto", si le parece. En general, creo que este tipo goza de la simpatía del público, tanto en este país como en el mercado extranjero; además, satisface plenamente sus necesidades regulares, sin perjuicio, claro está, de la preferencia genérica, por las razones más diversas, por el coche de lujo, en algunos sectores de la población. Pero en la Argentina, me parece que la primera dirección debe ser seriamente tomada en cuenta para una futura política de expansión comercial. En los Estados Unidos el coche pequeño europeo fue decisivamente derrotado por el "compacto", es decir, por el coche mediano que hoy producen casi todas las grandes empresas.

La pregunta final:

—Y la General Motors Argentina, ¿tiene planes concretos al respecto?

Mr. Minor contesta con firmeza, pero tomándose tiempo por primera vez para pesar meticulosamente la respuesta:

—Sí, señor. Nuestros estudios básicos sobre este punto están completados y terminados. En plazo más o menos breve, daremos comienzo en la Argentina a la producción en serie del coche mediano: técnicamente perfecto y funcionalmente excelente. Excelencia "General Motors".

—¿Y se llamará?

—Aún no lo hemos decidido; pero no tardaremos en hacerlo. Próximamente informaremos al público.

Ya sabíamos lo que nos interesaba saber. Ahora también lo saben los lectores de AUTOCLUB.

CONCESIONARIO
AUTOMOVILES
"DE CARLO"
600 - 700

CONCESIONARIO
SCANIA VABIS MACK
CAMIONES
OMNIBUS

AUTOMOVILES
CAMIONES
MOTOCICLETAS



HIPOLITO YRIGOYEN 2748
T. E. 97, LORIA 6084

escribe: SIXTO PONDAL RIOS

Jujuy: Una visión panorámica de Humahuaca, en la histórica quebrada del mismo nombre. Un sueño para los turistas.

Especialmente para "AUTOCLUB"



Primera nota:

**LA LIGA
TURISTICA
DEL
NORTE**

DESDE

SIXTO PONDAL RIOS es un nombre de relieve y características propias en las letras argentinas contemporáneas. Escritor, comediógrafo, ensayista, es, sobre todo, un artista de fina sensibilidad, un prosista de estilo ejemplar y un hombre que observa con curiosidad inquieta y comprensiva el mundo que le rodea y sabe traducir sus emociones con precisa exactitud. Esta nota es prueba de ello.

—¿Cómo lo hizo?... ¿En avión, en auto?

—Y también en tren. Y en "jeep"... y en camión...

—¡Hay que tener aguante! Justamente, sobre eso quiero hablar en esta primera nota.

Los argentinos somos unos señores pretenciosos que siempre nos comparamos con quien no nos corresponde. Hace poco alguien me preguntó seriamente por qué no filmamos películas como "Espartaco". Y otro me confesó

ese prodigio que es Purmamarca. Veníamos de Humahuaca, a cuyas calles coloniales parece que se llega, más que andando kilómetros, desandando años. El día anterior habíamos admirado la Laguna de Yala, poco después de visitar las Termas de Reyes. Y esa misma noche, desde la terraza natural del Hotel Alto de la Viña, contemplaríamos las luces de la capital de la provincia parpadeando en el fondo de uno de los paisajes más hermosos que puede verse desde hotel alguno, incluyendo los de Suiza...

Es que la provincia de Jujuy es muy pequeña y sus múltiples bellezas



Un paisaje tucumano que no suele ser mencionado con frecuencia: Tafi del Valle, antigua población recogida en un valle adusto, al pie de un monte innominado, de 1.850 metros de altura.

T ENGO la impresión de que el director de "AUTOCLUB" me ha pedido esta serie de notas porque sabe que he viajado mucho, por el interior y el extranjero. Es decir, que me han llamado, no como escritor, sino como turista. No me ofendo y abro la máquina. Después de todo, debo ser uno de los pocos argentinos que conocen el país — realmente, no metafóricamente— "de punta a punta". Vale decir, desde Ushuaia a La Quiaca.

que no conoce el interior de la República porque le resulta más cómodo viajar por Suiza... Causa gracia, ¿verdad? Bueno; pero tampoco hay que irse al otro extremo y defender "bodrios" perpetrados con premeditación ni justificar verdaderos atentados antiturísticos sólo atribuibles a la desidia.

Recuerdo que conversaba sobre esto con Carlos Olivari, una tarde lejana y luminosa, entre las montañas multicolores que hacen de estuche a

están "al alcance del auto", como en Europa. Además, el Hotel Alto de la Viña acababa de ser inaugurado y sus dormitorios y salones, de decoroso estilo colonial, servían de cuartel general permanente y confortable.

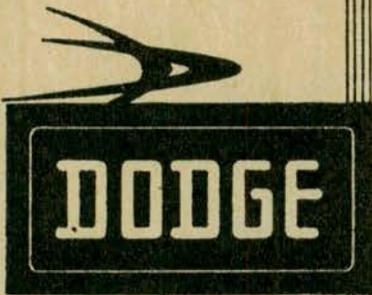
—¡Es extraño que no haya más turismo en el Norte!

Pocos días después, en un hotel de Tucumán, opinábamos de manera distinta.

USHUAIA A LA QUIACA...

15 AUTO Club

CAMIONES



DODGE

**RAFAEL
PEREZ
ROLDAN**

SOCIEDAD ANONIMA

*DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS
EN LA REPUBLICA ARGENTINA*

Bmé. MITRE 2384

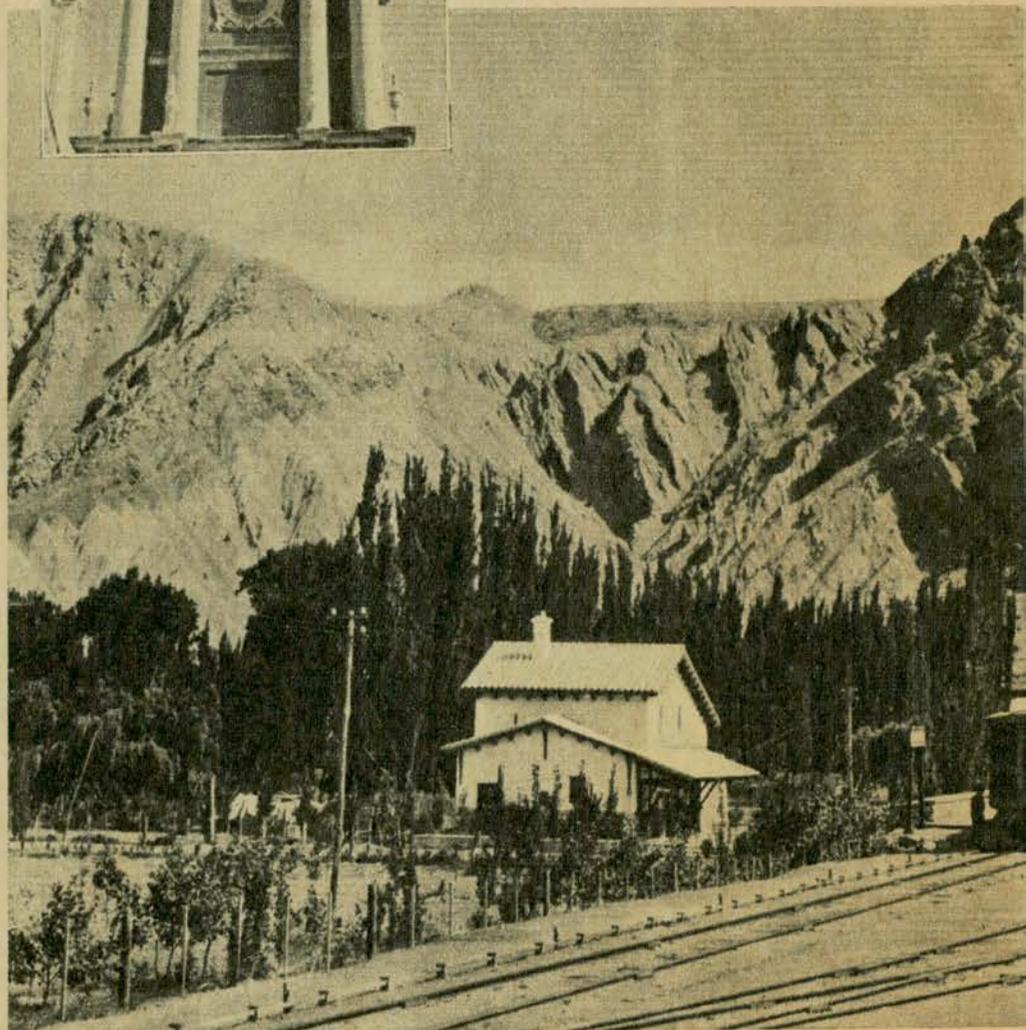
Consulte al
concesionario más cercano

AUTO Club 16



to la admiración. Luego, la falta de estaciones de servicio y de hosterías. En los Valles Calchaquíes —que es por donde vale la pena ir de Tucumán a Salta— se llega a sentir una angustiosa sensación de soledad. Por otra parte, la falta de atención y cuidado: años después volví al Hotel Alto de la Viña, y su confort y buen gusto eran nostálgicos recuerdos. Y,

Salta: Vista parcial de la torre de San Francisco, iglesia declarada monumento histórico nacional. Merece ser visitada.



Me anticipo a reconocer que el camino "de cornisa", entre Jujuy y Salta, tiene vistas admirables; que el Hotel Salta ofrece un servicio excelente; que todo el Valle de Lerma es un regalo para los ojos; que el recorrido de los Valles Calchaquíes se hace entre justificadas exclamaciones de asombro, y que si hubiera un campeonato mundial de valles, el de Tafí figuraría honrosamente. ¿Entonces?...

Hay muchos "peros". En primer lugar, la tierra. Al Norte debe irse preferentemente en invierno, y como en esa época no llueve, la polvareda obliga a cerrar la boca que ha abier-

por último, no hay una organización turística interprovincial. Se pueden conocer puntos locales, pero una gira general por toda la zona, completa y organizada...

Fue entonces cuando se me ocurrió la idea de la Liga Turística del Norte.

El plan es muy simple: en invierno se llevarían grupos de turistas, en avión, hasta Tucumán, donde, desde luego, habría que ofrecerles las indispensables comodidades de alojamiento. (¿Cuándo tendrá Tucumán el gran

hotel que merece y necesita?). Allí, visitas a San Javier, Raco, Villa Nogués, el Cochuna, Quebrada de Lules, los ingenios azucareros, etc. Luego —en cómodos ómnibus "sky-view", dotados de los últimos adelantos— traslado a Tafí del Valle y viaje a Salta por los Valles Calchaquíes. Estada en Salta para conocer todos los puntos interesantes del Valle de Lerma, y traslado por el camino "de cornisa" hasta Jujuy, donde habría que refecionar el Hotel Alto de la Viña, cuya vista es superior al de Termas de Reyes. Recorrido de los puntos próximos a la capital —como la Laguna de Yala— y de la Quebrada de Humahuaca hasta la localidad del mismo nombre,

se pongan de acuerdo y, superando recelos y jurisdicciones localistas, coordinen una acción armónica y conjunta, que está muy por encima de las posibilidades de las respectivas direcciones de turismo. Así habría dinero para pagar los ómnibus, echar una capa asfáltica en los caminos, construir hosterías y estaciones de servicio y mantener limpios los hoteles. Y para recoger una buena cantidad de billetes en las arcas fiscales y comerciales. ¿Acaso el ejemplo de Córdoba no es bastante aleccionador?

Pues bien; en distintas épocas expliqué este plan, personalmente, a dos gobernadores y tres ministros de las provincias interesadas. ¡Ah! También

lo expliqué durante un almuerzo que ofreció en Buenos Aires el recordado Giacompil, hace algunos años, a varios delegados teatrales extranjeros. Entre los comensales estaba el Agregado Cultural de la Embajada de Francia, que conocía los Valles Calchaquíes y que los ubicó entre los lugares más hermosos que había visto en su vida.

El elogio fue hecho en francés. Luego se escucharon, en distintos idiomas, comentarios casi obligadamente favorables para un plan tan simple y evidente.

Lo que todavía falta escuchar es el comentario en criollo.



Estación Chorrillos, de la línea ferroviaria de Salta a Socompa, en Salta. La civilización avanza con timidez contra la montaña imposable.

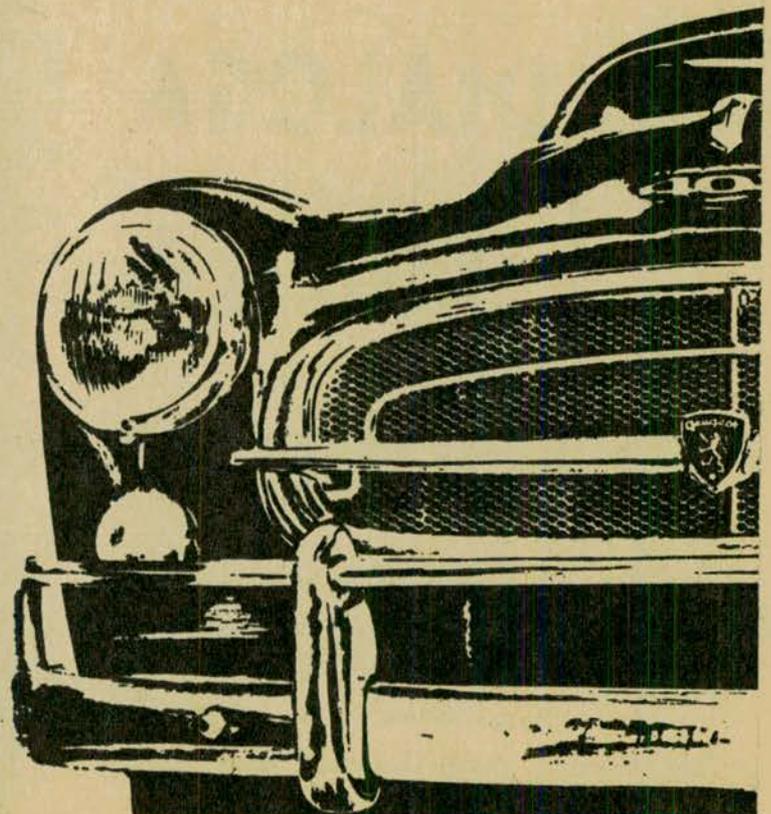
y regreso a Buenos Aires, por avión, desde Jujuy. Serían ocho o diez días de gira, plenos, intensos, y al mismo tiempo cómodos y descansados. Es decir, un plan turístico orgánico y completo, capaz de atraer un gran número de personas.

¿Es muy difícil realizar ese plan? En absoluto. Lo único que hace falta es que los tres gobiernos provinciales

PEUGEOT

403

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE





También en Palestina se hacen automóviles. Este es un modelo "Sabra", de fabricación israelí.

DONDE EL TIEMPO DIALOGA CON LA ETERNIDAD

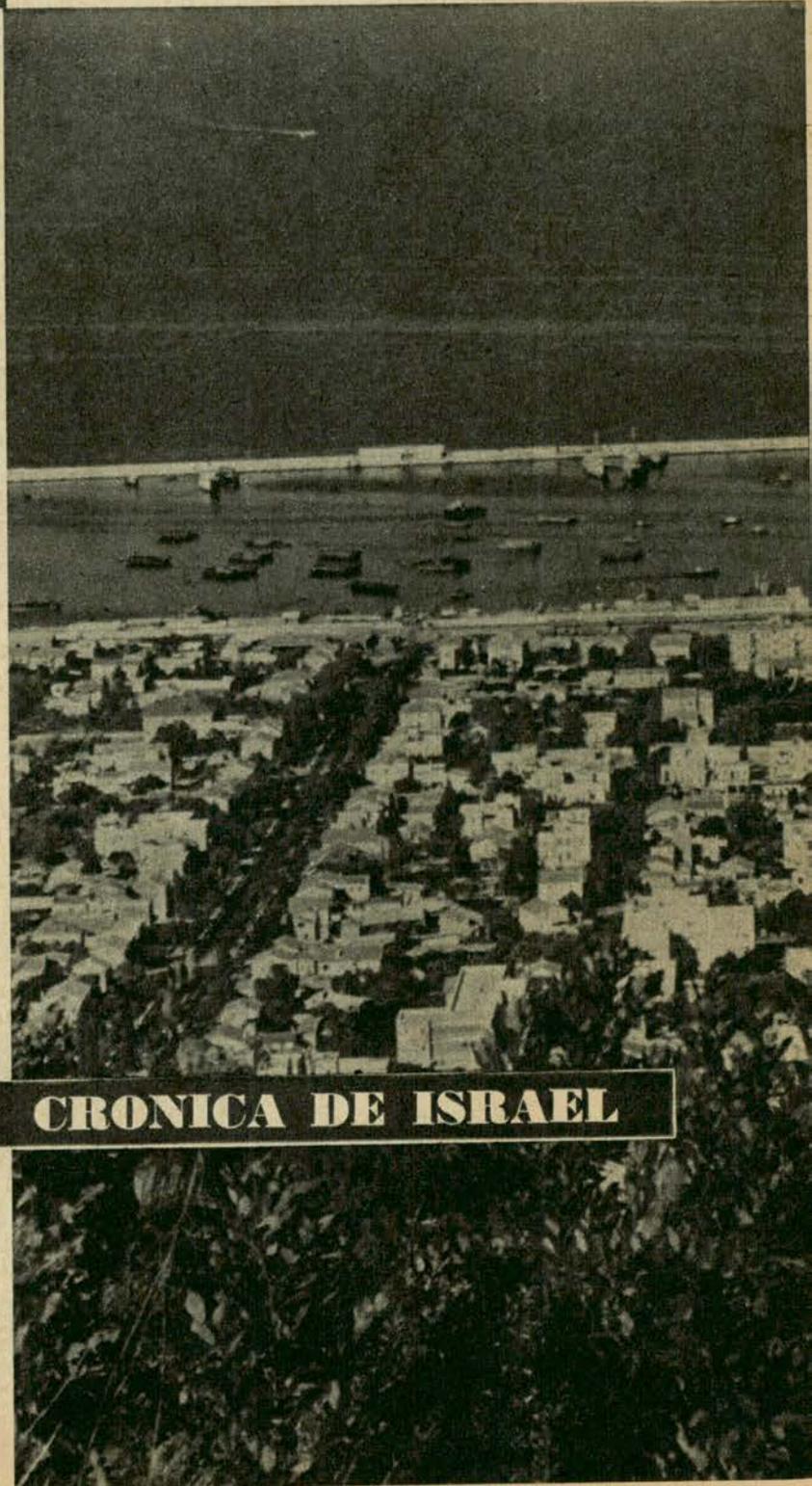
El pueblo milenario edifica en el desierto la Tierra Prometida.- Donde acamparon los patriarcas bíblicos, se levantan hoy las nuevas ciudades.- Kibutzim y Moshavim: una bella experiencia de trabajo solidario, para bien de la comunidad.- Un viejo pueblo rejuvenecido.

ESCRIBE

**MARIA
VILLARINO**

Especialmente para "AUTOCLUB"

Eximia periodista argentina y fina observadora de la realidad social del mundo actual.



CRONICA DE ISRAEL

CUANDO

me pidieron que escribiera las impresiones de mi viaje a Israel, me sugirieron que proyectara mi enfoque sobre el desenvolvimiento de la vida en ese país, antes que referirme a su aspecto físico y a su paisaje. Mi reflexión fue inmediata: ¿puede separarse en Israel una cosa de la otra? La ascendente curva de la vida ciudadana y campesina en todos sus aspectos, se debe al hombre; su paisaje, su fisonomía física, también.

El progreso social marcha parejo con el progreso urbanístico; las grandes extensiones de cultivo con la belleza de la arborescencia, que obedece a un orden estético no

casual ni improvisado.

La primera impresión del país la recibí viajando a Jerusalén, desde Tel-Aviv, por una carretera abierta entre montes que antes fueron ríspidas laderas de montañas. Nada escapa al sello del hombre que realizó el milagro de la resurrección del desierto. Kilómetros y kilómetros de tierras arboladas y hazas de cultivo regadas por complejos sistemas de aspersión, pero vivas, palpitantes, feraces hasta una lozanía increíble cuando vemos el límite del aranal desértico en su fisonomía original, descarnado hasta su hueso por las llagas de su sed y de su erosión malditas, alargando sus manos a la esperanza. Y será también vencido.



Vista parcial del puerto de Haifa.



Una calle de Jerusalén moderno.

Planificación para el progreso

El desarrollo físico de Israel cumple un plan orgánico en que se coordinan todas las actividades con un gran sentido de la formación del país. La colonización, dirigida y encaminada, han sido la base de su estructura actual. Base de concreto destino, la finalidad aunada en un esfuerzo común: la unidad de la patria misma.

Un millón de inmigrantes han recibido vivienda confortable. Enormes bloques se levantan por todas partes, inspirados tanto en un sentido arquitectónico moderno y funcional como de emplazamientos. La forestación y los jardines que rodean las masas de viviendas con sus respectivas individualidades y conjuntas, no escapan a este esfuerzo que contribuye no sólo a las necesidades materiales de la vida de sus habitantes, sino a la educación del buen gusto de los mismos.

El proceso evolutivo de estos sistemas de viviendas es visible. Así, he podido observar los grupos de casas de emergencia que se construyeron para los primeros inmigrantes, casas que podrían ser definitivas en otras partes, pero que para ellos significaron sólo una etapa: la que precedió a la del mejoramiento, listas para ser ocupadas permanentemente. Actualmente las miras se dirigen a aplicar no sólo un sentido social, sino étnico a las mismas, adecuado a las distintas inmigraciones que llegan de todo el mundo. Por ejemplo, en Afridar, el barrio de la vieja ciudad de Asticalon, centro de los judíos de África del Sur, se estudia la manera de construir las casas y orientar los patios en forma especial, con el objeto de favorecer la adaptación más inmediata al nuevo medio físico. Afridar ya tiene su centro cívico y su plaza, además de una hermosa playa de casitas de verano, una de las cuales, igual a todas, ocupa el presidente, que pasa allí sus vacaciones estivales.

Cada ciudad un rostro distinto

Tampoco las ciudades se forman y crecen por arbitrarios gustos personales ni individuales predilecciones; responden a una planificación urbanística perfectamente concebida y encauzada para obtener el máximo beneficio colectivo y estético, que tiende, a la vez, a hacer desaparecer o mejorar los núcleos anteriormente establecidos fuera de esas normas.

Cada ciudad tiene un rostro distinto. Así Tel-Aviv, cosmopolita, moderna, comercial, con su elevado "standard" de vida, con sus playas y sus numerosos hoteles, se desarrolla en toda su amplitud por medio de anchas calles y avenidas con ramblas arboladas, terrazas y balcones que dan sobre ellas, plazas con surtidores de agua y barrios con su centro independiente y cines, de manera que la congestión ciudadana no la ahogue por contención excesiva, tal como ocurre en muchas viejas ciudades del mundo, en las que un solo centro importante absorbe las principales actividades.

Así también Jerusalén judía, en la parte que le correspondió a Israel de la división con la Jerusalén cristiana, del lado de Jordania, es la ciudad símbolo del país, la ciu-

Las colonias se han construido de acuerdo con el sistema de edificación radial. La que vemos en la parte posterior de la foto se halla emplazada en las vecindades del desierto del Négeb. La silueta de los edificios nuevos contrastan con las viejas casas que aparecen en primer plano.

dad que gobierna, centro de cultura y arraigo, evocativa y tradicional por excelencia, amplia de luz, bella y señorial. Allí la "Ciudad Universitaria", centro de ciencias y estudios humanísticos; allí el Monte Herzl, que debe su nombre al padre del Sionismo, el hombre que tuvo la idea de devolver el Estado a los judíos; Monte Herzl, la más alta colina de Jerusalén, cuna de su reposo eterno, circundado por las tumbas de los soldados que dieron la vida por la causa del país, paraíso de parques, senderos en flor, fuentes...

Así, Haifa, la perla de Israel, con sus barrancas verdes, su pulcritud, sus casas bonitas; Haifa, la coqueta, asomando su rostro al espejo azul del Mediterráneo.

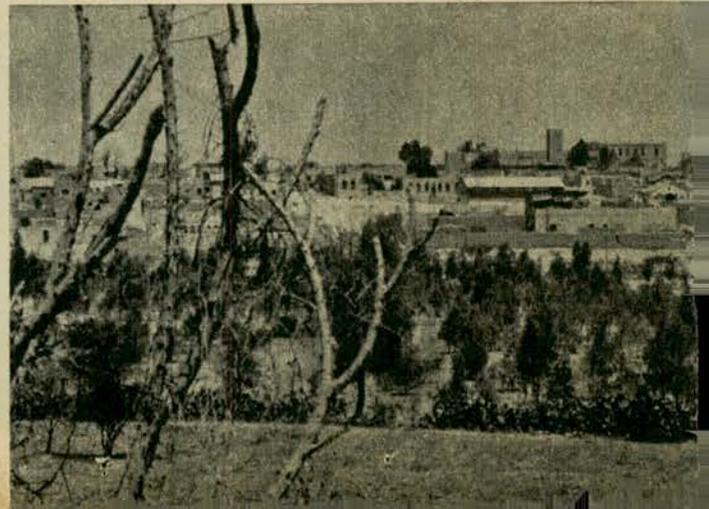
Y Bersheba, Bersheba enclavada en la meseta del Négeb, ciudad de coraje e intrepidez, de porfía y osadía, ciudad en cuya raíz milenaria late la voz de la Biblia y el andar de los patriarcas que apacentaban rebaños en el desierto; vieja ciudad renacida para el futuro, rostro de la gran esperanza del desierto. Hela allí. Mientras el viento de las dunas, que excava la punta de lanza del Négeb, la rodea y muerde tratando de sepultar en arenas el progreso, Bersheba avanza, construye, desafía. Casas, calles, largos caminos a través del desierto que conducen a ella, hospital con las más modernas instalaciones y aires de amigable, pero sobrio hotel de lujo; cinturón vegetal de árboles, 30, 40 mil ya plantados de los 200 mil previstos; mil niños que asisten a escuelas y jardines de infantes. Y cuarenta mil habitantes (habrá 100 mil dentro de pocos años) con vivienda propia y trabajo permanente. ¡En diez años de vida!

La conquista del desierto

Bersheba es la capital del Négeb, triángulo que abarca la mitad de Israel, en una extensión de 12.214 kilómetros, cuyo vértice es Eliat. El esfuerzo del país está ahora en avanzar sobre el desierto del Négeb para posibilitar la incorporación de nuevas masas de judíos. Hay conciencia de que la conquista del desierto es la empresa nacional por excelencia. El beduino, errante por naturaleza, ha comenzado a afincarse allí. La mecanización del arado y el auto del sheik al lado de sus primitivas tiendas, indica uno de los signos del avance hacia el progreso.

El futuro de Négeb está en la racionalización del agua. Esta gran empresa —allí donde no hay ríos y sólo llueve tres veces al año— ya está en marcha para dar al Négeb norteño más de 100 millones de metros cúbicos de agua, con expansión a los 200 mil, que se obtendrán desviando desde el nordeste de Israel las aguas de lluvias y los sobrantes del Jordán, por medio de grandes caños manufacturados en el mismo país, mientras se estudia la posibilidad de desalar el agua del mar para fertilizar la aridez de otras zonas sedientas. Empresa difícil, pero no imposible de prever en Israel, si se piensa que ya se han desviado dos ríos a través de lechos artificiales, y donde se han obstruido los socavones (uadis secos) para retener también el agua mínima que se deposita en ellos, con el objeto de hacerlas utilizables.

Esta escueta, pero significativa mención de esfuerzos y realizaciones para transformar tierras áridas en labrantías y habitables, nos indica el avance creciente de la actividad rural y, por ende, el éxito de la colonización agrícola. Cuando se ve el resurgimiento y la feracidad operadas en zonas donde, sin ser totalmente agotadas, se



Una vista aérea de
Tel-Aviv.
En primer plano, el edificio
del moderno Hotel Dan.



Vista de Bersheba,
la ciudad enclavada en
medio del desierto.



han superado las dificultades provenientes de la escasez de riego, el índice de probabilidades del futuro del Négeb resulta elocuente.

"Ganarás el pan con el sudor de tu frente"

Dos sistemas de trabajo rural prevalecen actualmente en Israel: el colectivo y el cooperativo. El *Kibutz* o aldea comunal, cuyos ensayos se remontan a medio siglo, responde al sistema colectivo. En el *Kibutz* —asociación de responsabilidad colectiva— se trabaja la tierra en común. El producto va a un fondo que se utiliza para cubrir las necesidades de la comunidad (comedor general que incluye alimentación, guarderías, vestido, etc.). El resto pasa a engrosar el capital para mejoramiento de



La carretera de Tel-Aviv a Jerusalén, abierto entre rispidos laderas montañosas.



de las tierras. El salario ha sido eliminado como retribución individual. Al fin de la semana todos reciben equitativamente una pequeña suma para gastos personales (discos, libros, juguetes para los niños, etc.). Cada miembro del *Kibutz* —hombres y mujeres— desempeña las distintas tareas y oficios de su especialidad, —lo que contribuye a un alto índice de productividad—, amén de otras tareas asignadas en provecho y servicio de la comunidad y en función de mutuas retribuciones compensatorias del trabajo de cada cual para todos. En 1957 el número de *Kibutzim* se elevaba a 228, con una población de 80 mil almas.

Visité un *Kibutz* embellecido de parques y arboledas, con casitas separadas por jardines aquí y allá, espacios

para entretenimientos infantiles, sala de lactantes y un refectorio común cuyo ambiente se utiliza para realizar asambleas, sesiones de cine y espectáculos diversos, anexo a la sala de lectura provista de libros, revistas, mesas para ajedrez, música...

En la paz idílica de un sábado de descanso, recibí la impresión de algo tan antiguo como la vida patriarcal, pero tan joven y nuevo como la fuerza cohesiva del espíritu que anima la vida del *Kibutz*, práctica e idealista, ejemplar realidad del posible entendimiento de los hombres libres, unidos sin diferencias, para un fin común.

El *moshav* es el otro sistema de trabajo rural, el más generalizado, —existen más de 450 desde la creación

del Estado— está constituido por *moshavim* cooperativos y obreros. El 90 por ciento de la agricultura en Israel se asienta sobre estas bases. El *moshav* obrero, o sea, la aldea cooperativa para 80 o 100 familias (algunas llegan a 200), está compuesto por pequeños terratenientes. El obrero explota individualmente la tierra con ayuda de su familia. Los implementos de trabajo como la responsabilidad del rendimiento, basados en un principio de igualdad, se reparten proporcionalmente. Como los *kibutzim*, las aldeas cooperativas cuentan con centros de expansión y utilidad colectivos, dispensarios, jardines de infantes, escuelas elementales y secundarias, administradas por los propios colonos, salas de reunión, sinagogas, etc.

cialmente para la especialidad del magisterio.

La primera enseñanza es obligatoria y gratuita desde los cinco años (jardín de infantes), hasta los 14 (edad escolar). Para las juventudes obreras que carecían de instrucción, se crearon escuelas vespertinas y nocturnas, como asimismo escuelas provinciales en las pequeñas aldeas, e institutos especiales para ciegos, sordos, mudos, infradotados y clases especiales para "niños difíciles". El estado provee el almuerzo a los niños necesitados al tiempo que se les enseña en el comedor prácticas del buen comportamiento y urbanidad, y quehaceres que aprenden colaborando en ellos. Se crearon, además, clubes juveniles para las horas libres y círculos de estudio bajo la supervisión de instructores así como campamentos de vacaciones.



En los Kibutzim, la tierra pertenece en comunidad a todos los que la trabajan.

Educación para la unidad nacional

La educación ha sido otra de las principales preocupaciones de efectividad dinámica que el Estado ha debido afrontar para resolver los crecientes problemas derivados del aumento vegetativo de la población. Baste decir que en 1948 la población escolar judía era de 100.444 alumnos, y hoy sobrepasa el medio millón.

Durante los primeros años, miles de clases se dictaban en barracas de hojalata y tiendas de lona con asientos de tablas, y hasta hubo de utilizarse el suelo cuando el número de escolares superaba las precarias comodidades disponibles. En los últimos años se han habilitado 10.000 aulas con sus correspondientes equipos y mobiliario, que hoy resultan insuficientes y obligan a establecer turnos vespertinos en las mismas. Igual proceso ha sufrido la provisión de maestros: los 5.000 del comienzo hoy se elevan a 200 mil, entre maestros especializados y maestros capacitados. Los más destacados de estos últimos, verdaderos pioneros de las necesidades urgentes de la educación de los primeros tiempos, actualmente van completando con cursos intensivos las aptitudes que los habiliten ofi-

La enseñanza estatal es unificada. Para evitar conflictos separatistas, los niños sólo pueden asistir a la "escuela estatal" y la "escuela estatal religiosa". La Ley de Enseñanza en Israel tiende a formar una *sociedad en la que reine la libertad, la igualdad, la tolerancia, la ayuda mutua el amor a la humanidad*.

La lengua hebrea es la lengua oficial para los niños y adultos. Su enseñanza, lograda con éxito, tiende a la integración cultural y social de las distintas comunidades de no menos de setenta países de habla y costumbres diferentes, llegadas de todos los rincones del mundo.

La enseñanza secundaria (teórica, profesional y agrícola), ni gratuita ni obligatoria, cuenta con un número de colegios la mayor parte fundados por instituciones públicas y mantenidos por los aranceles de los alumnos, sujetos éstos a una modesta ayuda del Estado, consistente en becas y tarifas escalonadas según las necesidades pecuniarias de los más dotados. Las escuelas de artes y oficios y agronomía, escuelas de capacitación profesional, que suman 50, son, como las normales, sostenidas por instituciones. El índice de asistentes se eleva a 6.500 jóvenes: reserva de la artesanía la mano de obra para hacer el país.

La Universidad Hebrea, por último, cumple tres objetivos fundamentales: "servir a la humanidad, aumentando los conocimientos; servir a Israel, suministrando potencial profesional, formando a sus futuros conductores y acelerando científicamente el proceso de su desarrollo y, en fin, servir al pueblo judío, coadyuvando a redimir los valores judíos y a recrear la cultura específicamente hebrea".

Israel cuenta con la Universidad Hebrea de Jerusalén y el Tecnion, Instituto Israelí en Haifa. La Ciudad Universitaria de Jerusalén, inaugurada oficialmente en abril de 1948, se levanta en la colina de Guivath Ram, con su grandiosa y moderna arquitectura rodeada de parques, sus Facultades, Biblioteca Nacional, Escuela Médica Universitaria Hadassah, Escuela superior de Bibliotecarios, de Ciencias Económicas y Sociales, Odontología, Farmacia, Educación, Lenguas; con su campo y estadio de deportes mantenidos por subvenciones del gobierno y por contribuciones privadas que llegan de todas partes del mundo.



Campeños israelíes trabajan en los moshavim, colonias agrícolas cooperativas.

PLAN DE VIAJES A. C. A.

EXCURSION DE 60 DIAS EN EUROPA
EN AUTOPULLMAN DE LUJO

Se inicia en cualquier fecha y punto de llegada, viajando de Buenos Aires a Europa por avión o vapor y visitando los siguientes países:

FRANCIA, ESPAÑA, ITALIA, SUIZA, AUSTRIA, ALEMANIA,
HOLANDA, BELGICA E INGLATERRA.

Esta excursión puede ser reducida en su itinerario según deseos del pasajero a razón de U\$S 14.50 diarios.

VALOR TOTAL DE LA EXCURSION: U\$S 870.- por persona
Estadía únicamente en Europa.

A la sombra de su viña y de su higuera

De mi viaje a Israel, entre asombros y deslumbramientos sucesivos, he recogido la certeza de que la conciencia del estado nacional es superior a todos los intereses personales; de que la consecución de los ideales y fines que pueden ayudar a crearlo, a sostenerlo y engrandecerlo, sólo se obtiene por la fe unitiva en acción, la energía y el desprendimiento de cada uno y de todos. Israel es un fruto magnífico de voluntad y amor al servicio del país; ejemplo aleccionador y admirable ante un mundo de países que se despedazan a sí mismos. Israel construye, vive, crece. Es raíz que se ahonda en su propia tierra, copa de árbol que se agranda y verdece para cobijar bajo su sombra a todos los hombres que hacen la patria: a sus hijos y a los hijos de sus hijos, y a los que vendrán después para vivir, como los judíos de los tiempos bíblicos, a la sombra de su viña y de su higuera.

AMERICANO

Gancia

LES SUPERIORI



en todo
**PLAN de
 VIVIENDAS**
 entra
HURLINGHAM

la más
 alta calidad
 en azulejos y
 placas de opalina
 al más
 bajo precio

Por su colorida belleza, su duración interminable y su incuestionable economía, los azulejos y placas de opalina HURLINGHAM son distinguidos por los profesionales de la construcción y por los usuarios.

Ahora que un nuevo Plan de Viviendas se pone en marcha, si Ud. participa en él ¡recuérdelo! HURLINGHAM le ahorrará muchos pesos!

Color y brillo A PRUEBA DE TIEMPO!

Los UNICOS azulejos totalmente impermeables. No se rayan. No se cuartean. No transparentan el fondo. Conservan inalterables su color y su brillo.

Economía A PRUEBA DE COMPARACIONES!

No hay otro revestimiento de tan alta calidad a tan bajo costo. Duran tanto como la casa.

Calidad A TODA PRUEBA!

Millares de casas, chalets, departamentos, garages y estaciones de servicio en todo el país, revestidos con azulejos y placas de opalina HURLINGHAM desde hace muchos años, certifican esa calidad.

En seis luminosos colores:

Azul, verde, celeste, rosa, blanco y gris.

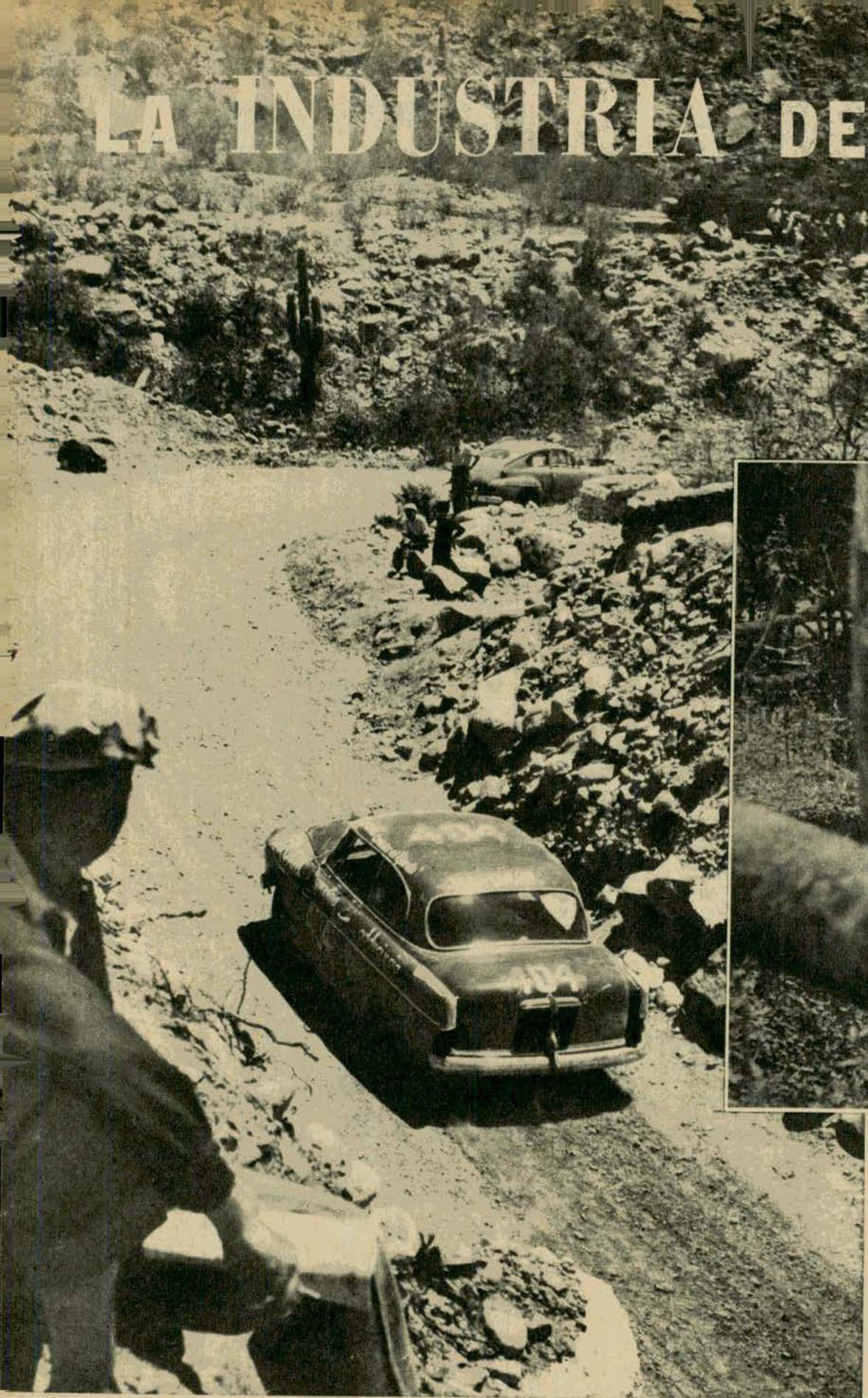


También los frentes de monumentales edificios, lucen hermosamente revestidos con placas de opalina HURLINGHAM

Fábrica Argentina de Vidrios y Revestimientos de Opalina

HURLINGHAM
 S.A.I.C.

LA INDUSTRIA DEL AUTO



**Escribe
RAUL
FERNANDEZ
AGUIRRE**

*El volante Marcolongo, con
coche standard, pronto a tomar
una curva cerrada en un
pedregoso camino de La Rioja*

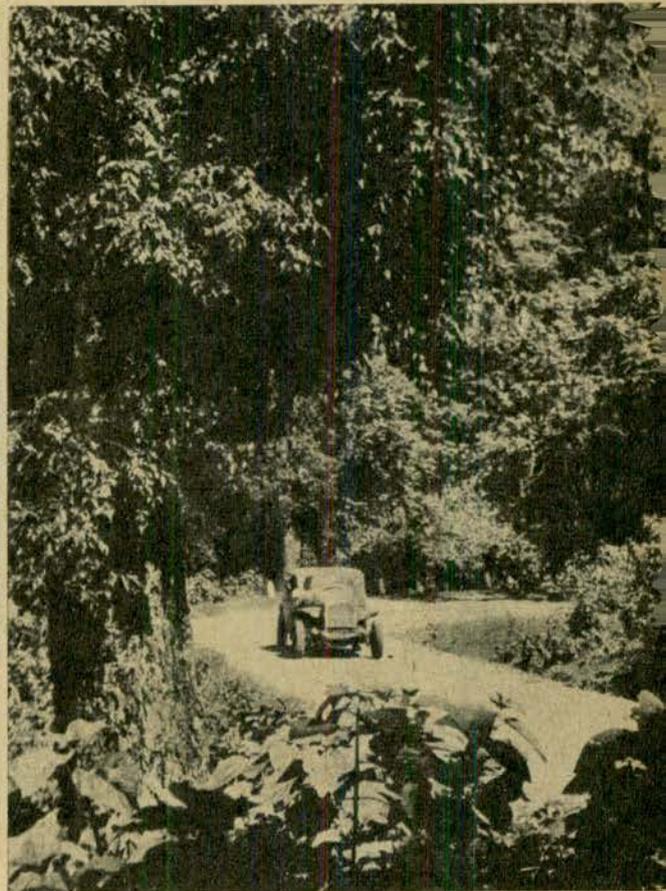
**Distinguido abogado, el autor es también miembro de la C. D. del
Automóvil Club Argentino y presidente de su Comisión de Carreras.
Su versación en los problemas del automovilismo es muy conocida.**

MOVIL Y LOS GRANDES PREMIOS DE CARRETERA

Las carreras de automóviles constituyen, en nuestro país, un poderoso aliciente para la mecánica nacional y un "banco de prueba" para la industria del automóvil y sus ramas accesorias. Además, estimulan el turismo.



Gran Premio de coches standard: un corredor avanzando sobre un camino tucumano, en pleno monte



Marcos Ciani, nombre de privilegio en la mecánica nacional, recorriendo un paisaje subtropical de Tucumán. La fronda y el camino invitan al turista

LA industria automovilística ha pasado por tres etapas en su desarrollo. La primera, la del artesanado de gran calidad y fineza, realizaba las construcciones que concebía un diseñador muchas veces genial. Pero, poco a poco, la demanda de vehículos y la necesidad de abaratar costos van llevando al aumento del número de unidades iguales producidas y a la concentración industrial. Empiezan a aparecer las grandes fábricas, que muchas veces absorben el sello, la marca y, junto con éstos, la fama

conseguida por aquellos primeros pioneros. Pero a su lado existen todavía en número apreciable y con un mercado de cierto volumen, los automóviles de gran categoría, producidos por el artesano que ejecuta y el diseñador único que concibe la unidad automotriz. Se llegaba inclusive a exagerar la calidad de los materiales empleados para tomar márgenes de seguridad, ya que la metalurgia de entonces no contaba con la diversidad de maravillosas aleaciones que hoy se posee.

La crisis de 1929 marca en esta in-

dustria, como en muchas otras, el fin de una época; podríamos casi decir, el de una bella época, a pesar de sus defectos. Sobreviven solamente los consorcios enormes, con el capital necesario para costear máquinas-herramientas de elevadísimo costo, matrices que pierden todo su valor con cada cambio de modelo. Se ha llegado a la automatización; a la sustitución del diseñador único por equipos de técnicos especializados en carrocerías, suspensiones, motores, etc.; al abandono de la concepción genial por la utilitaria, práctica y económica.



Juan Gálvez sobre un camino de cornisa. Símbolo de competencia y voluntad, sobre campo fragoso

Desaparecen así del mercado los William Bentley, los Voisin, los Etторе Bugatti. Para expresarnos en cifras muy concretas, digamos que en Estados Unidos o en Europa no quedan en condiciones prósperas y competitivas, sino por excepción, fábricas que produzcan menos de ciento cincuenta mil unidades anuales. La industria norteamericana, en la que quedan tres gigantes: General Motors, Ford y Chrysler, y dos consorcios de menor magnitud: Studebaker-Packard y American Motors, marca el más claro ejemplo de lo acontecido. El polo opuesto, el caso Ferrari, por citar uno al azar, subsiste sólo en Europa, produciendo comercialmente unas pocas unidades de elevadísimo costo para el placer de quienes gus-

tan del automovilismo por el automóvil mismo. Locomobile, Auburn, Cord, Duesenberg, Kissel Gardner, Jordan, Marmon, Stutz, Hispano-Suiza, Delage, Ballot, Delaunay-Belleville, Lorraine, Hotchkiss, Issotta Fraschini, Itala, Lagonda y cien más, son nombres que sólo pertenecen al pasado, a un pasado glorioso y romántico.

Junto casi con los primeros coches comienza el deporte mecánico y la realización de competencias cada vez más importantes. Mucho se ha discutido acerca de su valor práctico y las carreras han tenido defensores acérrimos y críticos implacables.

Se dice que las pruebas automovilísticas han sido el campo experimental más serio y severo que ha permitido probar realizaciones e inno-

vaciones mecánicas, luego adoptadas por el automóvil utilitario. A la inversa, no son pocos los que niegan esta afirmación y creen que el laboratorio, el banco de pruebas y la pista particular de la fábrica son más que suficientes, sin exponer innecesariamente en aras de la propaganda comercial, vidas y capitales. Posiblemente, como en todos los órdenes, la verdad está en el término medio y podría decirse que, salvando la enorme distancia, las carreras han sido para el progreso de la industria automovilística lo que la guerra para el de la aviación comercial.

Concretando el problema en relación con nuestro país, digamos que las competencias automovilísticas han tenido una enorme influencia en el turismo y en la industria automotriz.

Para dar una idea de la importancia de nuestros Grandes Premios de Carretera para el desarrollo del turismo, recordemos que después de efectuadas las carreras internacionales a Chile, en 1935 y 1936, se decuplicó el número de automóviles que atravesaron lo que hasta entonces parecía un fantasma insalvable: el cruce de la Cordillera de los Andes. Las distintas pruebas sirvieron para demostrar en forma irrefutable que, en el doble del tiempo empleado por los competidores, podía tranquilamente llegarse a los diversos puntos que, a través de los años, fueron tocando los Grandes Premios.

El espíritu de emulación de los pilotos argentinos y sus conocimientos mecánicos, les llevaron a fabricar piezas para sus coches que dieron nacimiento a la hoy floreciente industria del repuesto. Esta, a su vez, ha sido y deberá ser, en medida cada vez más creciente, el punto de apoyo de la industria argentina del automóvil.

Actualmente se disputan en el país pruebas para coches standard con pequeñas modificaciones, que constituyen el "banco de prueba" más formidable donde se demuestran en forma práctica todas las virtudes y defectos de las distintas marcas de automóviles. Tan es así, que las fábricas de todo el mundo ponen sus ojos en nuestros Grandes Premios y envían sus equipos a participar en los mismos, con la doble finalidad de propaganda y de experimentación. Es que los automóviles se usan a sus regímenes máximos en lo que constituye su campo de acción diario, las calles y caminos, en circunstancias que ninguna pista de pruebas, por perfecta que sea, es capaz de proporcionar. Puede afirmarse que, en un tiempo no muy largo, las fábricas hoy radicadas en la Argentina adaptarán los modelos originales, concebidos para condiciones más benévolas de utilización, en países más desarrollados y menos extensos, a las necesidades que surgen de su uso en tierras como la nuestra, que sólo esas carreras pueden poner tan cruda y ampliamente de manifiesto.

La publicidad que se da a estas competencias en los órganos periodísticos del extranjero, constituye un motivo de difusión de lo que es la Argentina. Esto, inteligentemente explotado, debe llevarnos a algo que hasta ahora no se ha hecho en forma orgánica en el país: la atracción del turismo extranjero y la consiguiente formación de una fuente de ingreso permanente de divisas.

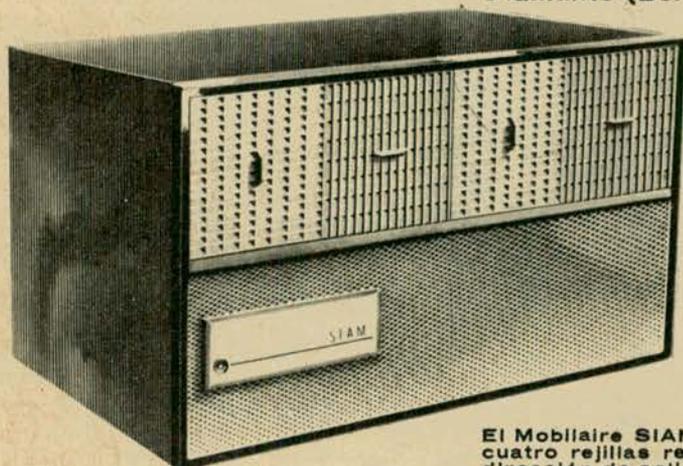


aire
aire sano
aire regulado
aire deshumedecido
aire filtrado
aire renovado
aire acondicionado
para invierno y verano. Calor y Frío

MOBILAIRE SIAM

PERFECTO - MODERNO - ELEGANTE

La calidad de este novísimo acondicionador de aire está doblemente garantizada: por SIAM, y por WESTINGHOUSE que lo diseñó y vendió por millares en Norteamérica. Posee los últimos adelantos técnicos, y constituye la más refinada expresión de belleza y estilo, que armoniza con la habitación o el local más lujoso. Por muchos motivos, conviene comprar ahora el sensacional Mobilaire SIAM, fabricado por SIAR S.A. en su gran planta industrial de Villa Diamante (Bs. As.).




MOBILAIRE
SIAM
construido bajo licencia
Westinghouse

El Mobilaire SIAM es fácil de instalar... y fácil de transportar. Posee cuatro rejillas regulables, con las cuales se controla a voluntad la dirección de salida del aire, hacia cuatro orientaciones distintas. Su potente equipo blindado no requiere lubricación ni engrase; prácticamente, tampoco servicio mecánico. Regula adecuadamente la temperatura del ambiente, durante el verano y el invierno, y controla el porcentaje de humedad que es enviada al exterior de las habitaciones.

el turismo: otra gran empresa del Automóvil Club Argentino



DESDE hace pocos meses, funciona en la Sede Central del Automóvil Club Argentino —en breve tendrá sus subsidiarias en todas sus filiales en el interior de la República—, una gran organización propia puesta especialmente al servicio del turismo argentino nacional e internacional que además, mantiene estrechas conexiones con los orga-

nismos similares dependientes de los grandes Automóviles Clubs del extranjero, particularmente la American Automobile Association (A.A.A.), y las tradicionales entidades europeas, cuyos departamentos dedicados a ese servicio social han alcanzado casi la perfección, por la multiplicación de sus actividades.

El A.C.A. poseía desde hace años

En la Oficina de Información General del Automóvil Club Argentino, un socio acude en procura de informaciones, hojas de ruta, datos para su próxima excursión. Una empleada entrega y explica los elementos requeridos por el interesado.



toda la infraestructura orgánica necesaria para hacer funcionar un departamento de turismo especializado, idóneo y amplio. Sus oficinas de Cartografía e Informaciones, por ejemplo, disponen de elementos y realizan una tarea por encima de toda ponderación, tarea que es tan apreciada en el país como en el exterior y que constituye la mejor base para una promoción turística racional y eficazmente conducida. Recuérdese, además, que gracias al prestigio interno e internacional alcanzado por el Automóvil Club Argentino como institución, y correspondiendo a la seriedad de sus procedimientos, reconocida por todos los organismos oficiales del país y del exterior, está en sus manos prácticamente la totalidad del otorgamiento de los carnets internacionales, de aduana o para la conducción de vehículos, los que, por supuesto, constituyen elementos muy ponderables en las preocupaciones normales de los automovilistas y turistas en general.

En el Estatuto de la entidad, la promoción del turismo figura como uno de los objetivos específicos previstos, y ciertamente el A.C.A. se preocupó siempre, a lo largo de los años, de prestar su concurso en todos los terrenos, a los viajeros necesitados de informaciones o de servicios aduaneros, por ejemplo; pero es verdad que nunca se intentó, hasta hace poco, agrupar, estructurar y organizar esos servicios de modo que pudiese funcionar como un mecanismo coherente, apto para atender el requerimiento de los turistas en todas las etapas de su proyectado viaje, desde su concepción hasta su final, y para satisfacer sus necesidades en todo el transcurso de la excursión. Pues bien, desde comienzos del año en curso, aproximadamente, este obvio *desideratum* se ha alcanzado: el Automóvil Club Argentino cuenta con ese mecanismo o, mejor dicho, con un organismo especializado, complejo, completo y eficiente, que se halla en condiciones técnicas y funcionales de responder irremprochablemente a todas las necesidades de quienes viajen o deseen viajar por cualquier motivo, sea individualmente, sea en grupos, y

cualquiera que fuese el medio de transporte que prefiriesen y el destino que buscasen.

Este resultado, obtenido tras largos y lentos trabajos preparatorios, se debe al persistente esfuerzo de las autoridades que gobiernan la entidad desde 1957. Desde el primer día manifestaron su decisión de convertir al A.C.A. en el más poderoso instrumento privado para la promoción del turismo en la Argentina, y continuaron en este camino con constancia. Por su parte, los funcionarios administrativos pusieron el máximo empeño para que ese plan de actividad funcional al servicio de los asociados, en primer término y de todo el país, en última instancia, pudiese rendir los frutos esperados.

No corresponde en esta breve nota, entrar en el análisis, tantas veces realizado últimamente desde tribunas variadas y calificadas, de la importancia económica y social del turismo bien organizado. Esa importancia y su significación en la vida contemporánea, ya constituyen un lugar común, es decir, un valor entendido en todos los estudios dedicados a la economía general de las naciones progresistas, particularmente en el mundo occidental. Pero no queremos dejar de señalar, "et pour cause", que este nuevo aspecto de la política servicial del Automóvil Club Argentino, que será llevada, en ésta como en otras direcciones, a su máximo perfeccionamiento posible con ritmo de aceleración constante, abre extraordinarias posibilidades para la industria turística argentina, con su lógica repercusión sobre los ingresos generales del país y la actividad de los transportes locales e internacionales y de la industria hotelera. Las provincias argentinas, especialmente, pueden esperar frutos magníficos del nuevo acento que el A. C. A. pone en la expansión de su departamento de turismo.

MONOS de LUBRIN



—No se distraigan, que está lleno de ladrones de gomas.



—Vamos, hombre, no te pongas así, en seguida encontraremos un taller y listo.

COMISION ASESORA DE CAZA DEPORTIVA

SEÑOR ASOCIADO:

El Automóvil Club Argentino está organizando la Sección Caza Deportiva, que se ocupará de reunir informaciones sobre: REGLAMENTACIONES VIGENTES, ZONAS HABILITADAS PARA LA CAZA MAYOR Y MENOR, DISTRIBUCION DE LAS ESPECIES, MIGRACIONES ANUALES, PERMISOS DE CAZA Y TENENCIAS DE ARMAS. Si usted está interesado en este deporte, diríjase al Presidente de la Comisión Asesora de Caza del Automóvil Club Argentino, Avenida Libertador General San Martín 1850, Capital Federal, a fin de organizar nn registro adecuado para divulgar estas nuevas actividades del Club.

Señor Presidente de la COMISION ASESORA DE CAZA DEPORTIVA
Don José A. Nazar Anchorena
Av. L. Gral. San Martín 1850, CAPITAL FEDERAL

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted, a los efectos de ser inscripto en el REGISTRO DE CAZA DEPORTIVA que la Comisión de su digna presidencia está organizando, para lo cual me complazco en detallar a continuación mis datos personales:

NOMBRE Y APELLIDO

DOMICILIO T. E.....

LOCALIDAD PROVINCIA

NUMERO DE SOCIO CATEGORIA

ACTIVIDAD QUE PRACTICA: Caza Mayor o Caza Menor.

(Tachar lo que no corresponde)

Sin otro motivo, aprovecho la oportunidad para reiterarle las expresiones de mi alta consideración.

.....
Firma del socio

Una EMPRESA en



Vista nocturna del amplio y moderno local de Exposición sobre la Avenida del Libertador Gral. San Martín.



Vista parcial de las oficinas de Contaduría, dependientes del Departamento Administrativo de la firma.

MARCHA

A fines de 1928, Don Oronte Valerga, impulsado por su inquietante actividad emprendedora, sentó las bases de la empresa que hoy lleva su nombre y espíritu.

Esta primera etapa que se desarrolló ininterrumpidamente desde el año 1928 hasta 1946, se caracterizó por una lucha infatigable basada en la fe al futuro, que luego el tiempo y los hechos se encargaron de ratificar.

En el año 1946, le sucede su hijo Héctor, muy joven aún, pero sin ser ello obstáculo para, no sólo continuar la obra recibida en marcha, sino para ir adaptando de acuerdo a los cambios y necesidades que fue exigiendo el mercado automotor del país.

Es en el año 1956, cuando se produce un hecho por demás significativo en el campo de la industria, la implantación en nuestro suelo de la Industria Automotriz Nacional con la puesta en marcha de la primer fábrica integral de automotores. Este hecho fue de gravitación para la empresa; sus directivos, movidos por una gran fe, no sólo en el país sino también en la nueva industria recién nacida, resuelven incorporarse a la misma como Concesionarios de Industrias Kaiser Argentina. Ello trae aparejado una nueva estructuración comercial y administrativa, haciéndose además imperiosa la necesidad de transformarse en Sociedad Anónima.

En el transcurso de los siguientes cuatro años se puede apreciar en realidad el éxito que puede alcanzar una empresa con una base sólida, conocedora del negocio que maneja, con una trayectoria intachable en el ramo y que recibe el impulso de un hombre joven con visión de futuro, que supo reunir a su alrededor un grupo de colaboradores eficaces.

Su gran edificio de alrededor de 5.000 metros cubiertos, dedicados exclusivamente al servicio de una concesionaria de Industrias Kaiser Argentina, se encuentra enclavado en esa gran vía que es la avenida del Libertador General San Martín, a trece cuadras del "round point" de la avenida General Paz en Vicente López, y fue habilitado a princi-



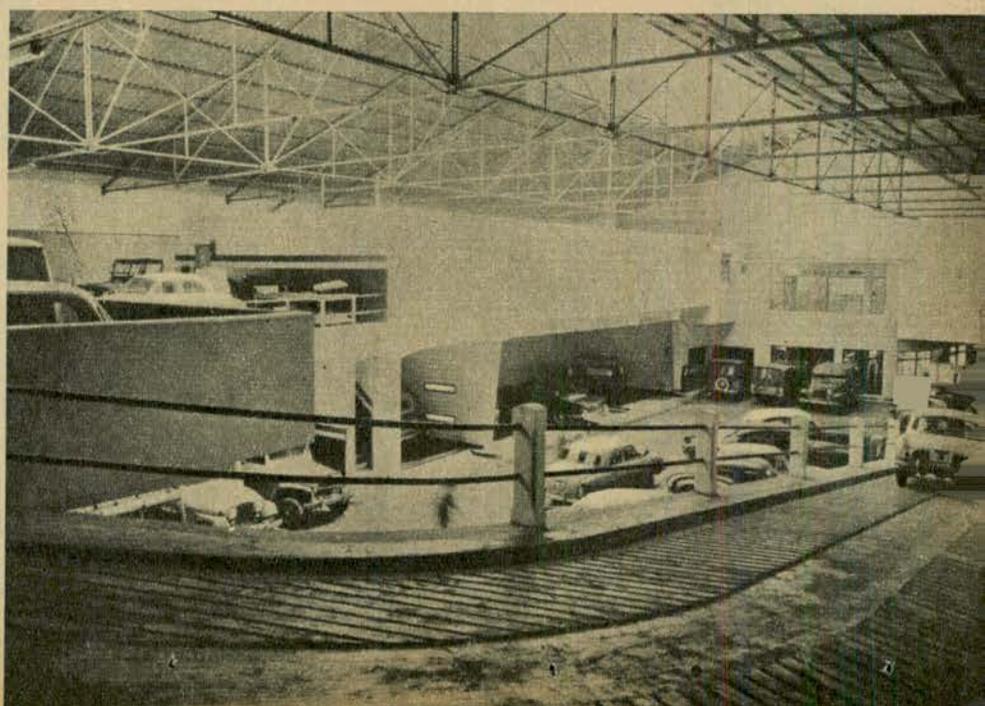
Don Héctor O. Valerga, Presidente del Directorio.

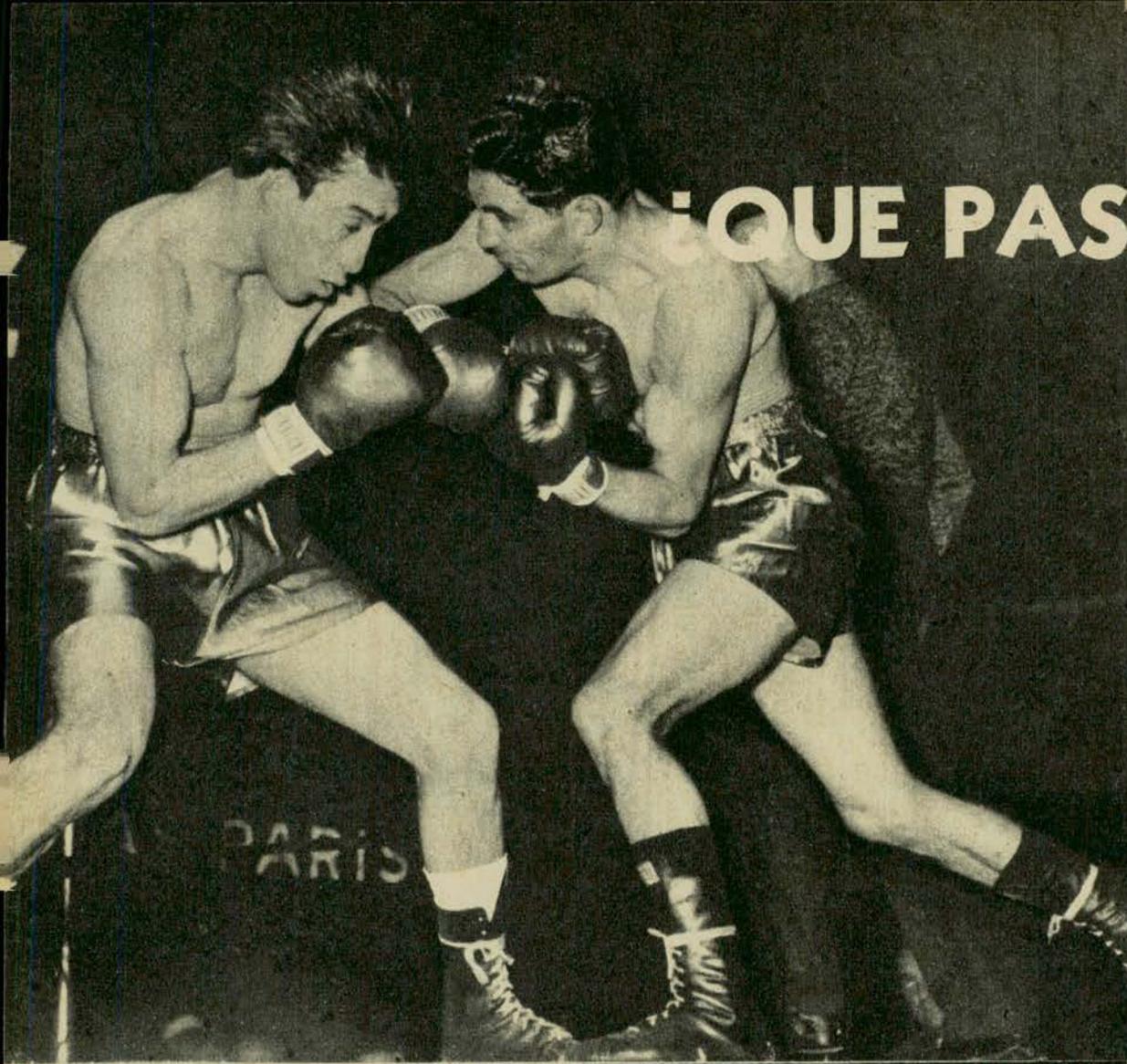
pios del corriente año, habiéndose previsto una futura ampliación para alcanzar los 7.000 metros cubiertos. En él no se ha dejado librado nada al azar; se ha ejecutado la obra de acuerdo con un plan orgánicamente trazado con anterioridad. Ha intervenido en la misma todo el personal capacitado de la empresa, ya sea en la parte técnica como en la parte funcional. Sus talleres han sido dotados con los últimos adelantos que requiere un perfecto "service", y es atendido por un seleccionado plantel técnico.

Todo esto es una prueba elocuente del empeño puesto por todos y cada uno de los integrantes de su personal en seguir marchando a la vanguardia del negocio automotor del país.

Un sector del Taller, donde se realiza la reparación de unidades.

Otra amplia vista del Taller, desde la rampa de acceso al 1er. piso del Sector de Mecánicos.





¿QUE PASA CON

HABLA
EL
INGENIERO
**MARIO
L. NEGRI**

**SOBRE
PROBLEMAS
DEL
DEPORTE**

VERSION
DE
MARCOS
VIDAL

También en box, la Argentina empieza a afirmarse en el terreno internacional. Todavía disfrutamos con el recuerdo de Luis Angel Firpo.

Va a empezar una competencia internacional de natación. Tenemos buenos atletas; pero el húmedo camino es largo aún.



EL DEPORTE ARGENTINO?

El Ing. Mario L. Negri es una personalidad de larga actuación al servicio del deporte argentino. Varias veces presidente de la Federación Argentina de Natación y de otras organizaciones deportivas, es en la actualidad miembro del Comité Olímpico Internacional, en cuyo seno su actuación es muy respetada. Es Vicepresidente 2º del Automóvil Club Argentino.

El reportaje que sigue contiene opiniones del Ing. Negri, de mucho interés.

PREGUNTA: En su carácter de miembro argentino del Comité Olímpico puede Ud., sin duda, tener una amplia visión panorámica de las manifestaciones deportivas del país. Ahora bien, desde ese punto de vista superior, ¿podría juzgarse que el deporte argentino está en progreso, en ascenso, o parece estancado?

RESPUESTA: A pesar de todas las opiniones pesimistas, ante un insuceso Olímpico, según las cuales nuestro deporte parece haberse estancado, la verdad es otra.

La curva del desarrollo de un deporte, como cualquier otra actividad humana, tiene un trazado sinuoso, con sus altibajos; pero desde un punto de vista superior, puede asegurarse que el deporte argentino sigue su desarrollo en proporción creciente.

La visión de este desarrollo surge de la estadística correspondiente, que, aún incompleta, demuestra claramente que la cantidad de cultores de la educación física y asociados al deporte, crece continua y diariamente.

Claro está, y esto debe dejarse bien establecido, que estamos hablando del puro deporte "amateur", practicado por el deporte mismo, dejando, por lo tanto, de lado el deporte "espectáculo", cuyos fines son totalmente diferentes.

PREGUNTA: ¿Cuál podría ser la razón más seria o fundamental para explicar la mediocre actuación de los representantes argentinos en las Olimpiadas de Roma de 1960?

RESPUESTA: La titulada mediocre actuación de los representantes argentinos en los Juegos Olímpicos de Roma, a poco que se estudie sus antecedentes y se compare con la de otras delegaciones, resulta, salvo algunas excepciones, acorde con sus anteriores presentaciones. ¿Que no obtuvieron más triunfos? La razón debe atribuirse a la presencia de atletas mejores de otras naciones. En las Olimpiadas de Roma se presentaron 6.800 atletas de todas las categorías, representando a 70 naciones, número jamás alcanzado, significando así un récord de asistencia y calidad excepcional.

En tales condiciones, los vencedores resultaron hombres o mujeres realmente

Avanzamos, avanzamos. Pero aún nos falta acelerar el ritmo y estabilizar nuestras conquistas.

"superdotados", elegidos tras una selección entre numerosísimos cultores. El número de récords olímpicos o mundiales superó todo cálculo basado en Olimpiadas precedentes. La presencia de los atletas soviéticos y la especialísima preparación de los norteamericanos e italianos, por razones de orgullo nacional, tornaron esas competencias sumamente reñidas, de modo que muy pocas naciones pudieron acercarse a aquéllas, entre las cuales sólo puede citarse a Alemania, con actuación muy inferior a la de los dos colosos citados en primer término.

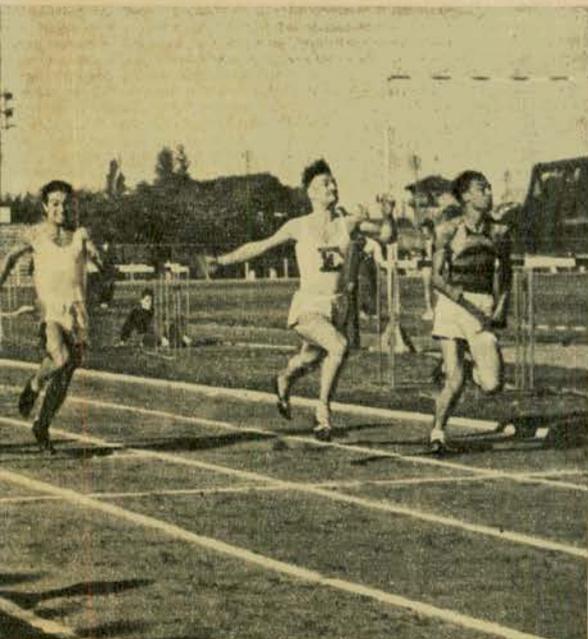
La razón más seria y fundamental para explicar la actuación argentina debe buscarse en la muy mediocre difusión de la educación física en nuestro país, base fundamental para el desarrollo del deporte.

A pesar de los esfuerzos y actividad que desarrolla la Dirección Nacional de Educación Física, su acción se siente frenada por la falta de elementos para la enseñanza, léase estadios, piscinas e instalaciones deportivas de todo género. No es con unas pocas horas en un día de la semana como se procura una adecuada educación física a los estudiantes, base fundamental para la práctica posterior de los distintos deportes.

Los países que en las últimas Olimpiadas han descollado en forma sobresaliente son aquellos que disponen de un excelente plantel de instalaciones adecuadas y modernas.

Si se trata de Rusia, es impresionante el número de estadios e instalaciones deportivas con que cuentan los millones, entiéndase bien, los millones de cultores ciudadanos de to-

Nuestro gran deporte nacional: el fútbol.
Un partido de Boca con Vélez.



das las categorías, edades, oficios y ocupación. Por propia declaración de los dirigentes deportivos soviéticos, no menos de 24 millones de cultores intervinieron en la selección para los Juegos Olímpicos: más de la población total de la Argentina —cifra que debe aceptarse, sabiendo que la U.R. R.S. considera la educación física como una actividad nacional que alcanza a todas las clases sociales.

Si trasladamos la observación a los Estados Unidos de Norteamérica, con sólo dar una ojeada al número de estadios y edificios deportivos diseminados en su vasto territorio y las instalaciones magníficas de su considerable número de universidades y colegios, se comprenderá también cómo la selección se opera entre un contingente de atletas cuyo número jamás ha sido alcanzado, ni podrá serlo por mucho tiempo por nuestro país.

En cuanto a Italia, queriendo hacer honor a la designación de su país como sede de los Juegos, durante los tres años anteriores a su realización, no juzgó ningún caso de profesionalismo, dejando actuar libremente a todo el mundo en el campo amateur. Por otra parte, el Comité Olímpico Italiano que administra el "Totocalcio" recibe en compensación muchos millones de liras, que le permiten difundir la educación física en numerosas instalaciones deportivas en toda la extensión del territorio italiano.

Para comparación con lo expuesto, diremos que el Comité Olímpico Argentino obtuvo parte de los magros fondos prometidos apenas un mes antes de la partida hacia Roma; solamen-

te en ese momento pudo definir su representación, con los apuros y eliminaciones impuestas por el monto recibido. ¿Puede exigirse, en tales condiciones, que compitamos con éxito con los colosos ya citados?

PREGUNTA: En definitiva, ¿qué estímulo le falta al deporte argentino?

RESPUESTA: Con lo dicho precedentemente, la respuesta salta a la vista. Necesitamos muchas instalaciones deportivas, no tan sólo en la Capital Federal sino en todo el ámbito de la República. Necesitamos gimnasios completos, piscinas en todas las escuelas de la Nación.

Necesitamos contar con fondos propios, provenientes de leyes especiales, que permitan a las autoridades deportivas disponer de esos dineros sin interferencias, los que tan sólo serían aplicables, por ley, al desarrollo de la educación física y los deportes. En una palabra: necesitamos la ley que ya han dictado más de 30 naciones de las más adelantadas del orbe; la ley del "Totocalcio" (pronóstico de los partidos del fútbol profesional), que permitiría reunir ingentes sumas cuyo gran porcentaje iría a obras sociales, y un remanente del 20 ó 30 %, como máximo, al desarrollo de las actividades deportivas.

De otro modo estaremos siempre en el plano de mediocres realizaciones, sujetas a la buena voluntad o disposición de algún ministro, a las disponibilidades de las Rentas Generales, o a otro expediente dilatorio, y así seguiremos vegetando y esperando que algún deportista "superdotado", como

ya hemos tenido, nos depare alguna victoria inesperada.

PREGUNTA: El antiguo pensamiento de Juvenal, "Mens sana in corpore sano", ¿constituye realmente el afán que mueve a la vocación deportiva, o el deporte es sólo la expresión pacífica de un viejo instinto de combate?

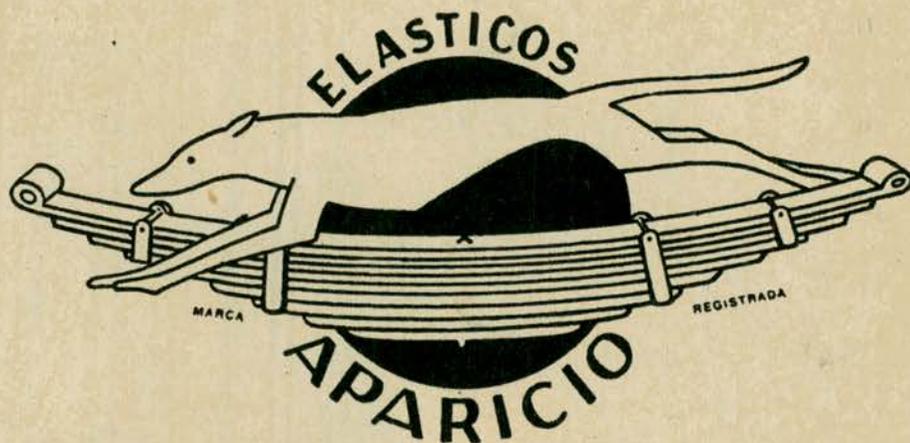
RESPUESTA: El conocido pensamiento de Juvenal no constituye afán alguno que mueva a la vocación deportiva, ni es expresión pacífica de un antiguo instinto de combate: resulta una máxima que expresa una realidad. El hombre sano de cuerpo, en general es también sano de espíritu, ya que las dolencias corporales no son buenas consejeras para actos de altruismo y amor al prójimo. Repetido como axioma a la juventud, ésta termina adaptándose a tal criterio y busca en el ejercicio físico una mejora, no sólo física sino mental.

PREGUNTA: En términos generales, ¿es un deportista más completo el hombre joven, o mejor dicho, están las calidades deportivas en proporción inversa a la edad?

RESPUESTA: Es indudable que la juventud es la más apropiada para la práctica de cualquier deporte —ya que la vitalidad está en proporción inversa a la edad.

Con todo, una sabia aplicación de las calidades físicas a cualquier edad, permite la práctica de algún deporte y especialmente de la gimnasia racional.

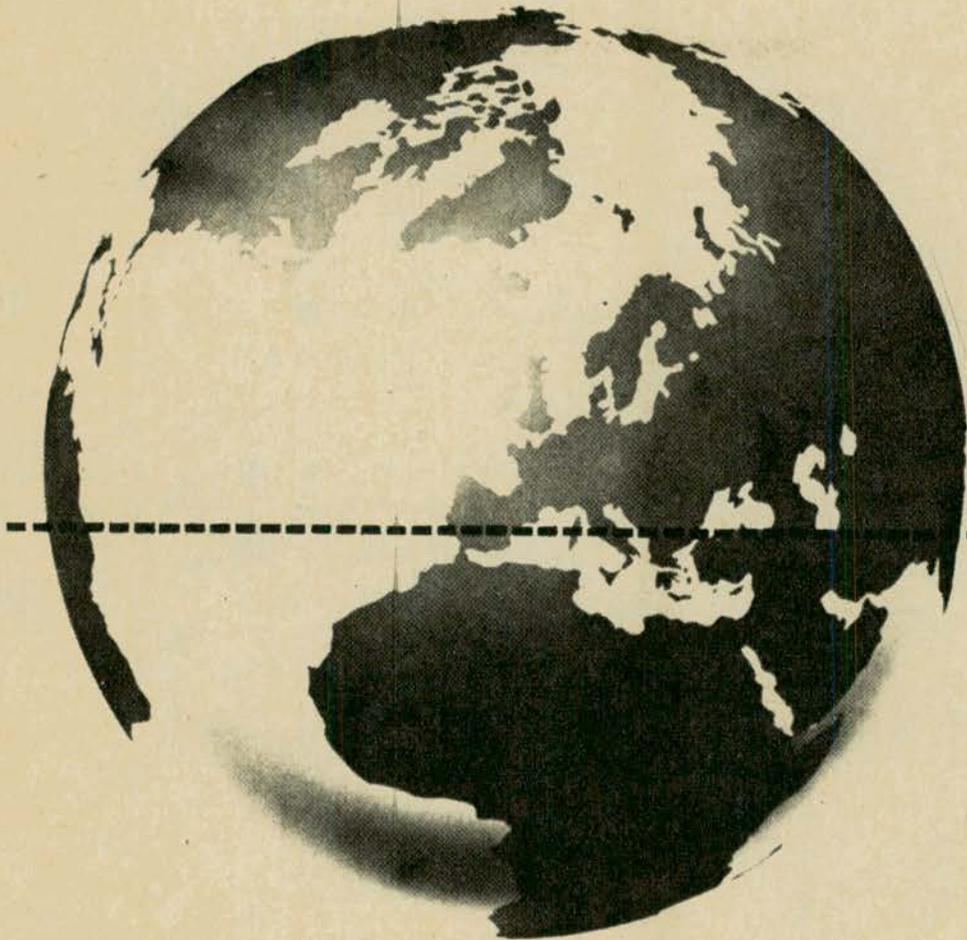
PARA BUENOS Y MALOS CAMINOS



AVDA, CRUZ 945

RIVADAVIA 3543
BUENOS AIRES

BONPLAND 2461



DIEZ FABRICAS OLIVETTI:

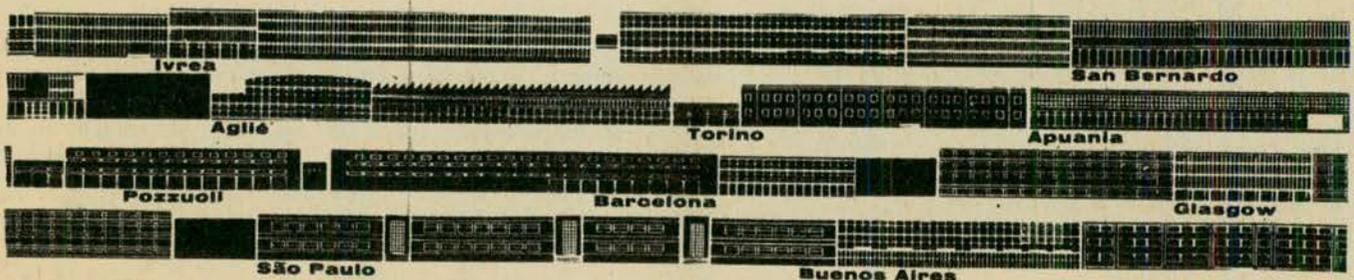
IDENTICOS METODOS, IDENTICAS MAQUINAS

Olivetti Argentina S.A.
Buenos Aires - San Martín 550

En estos establecimientos se fabrica según un plan común de trabajo unificado. Los métodos productivos están a la vanguardia de la actual mecánica de precisión. Las fábricas Olivetti de ambos continentes promueven e intercambian valiosas experiencias. Los materiales empleados, las pruebas, los controles, los criterios para seleccionar el personal, son idénticos en todas las fábricas. El servicio de asistencia a los clientes tiene, asimismo, en cada uno de los países del mundo, los mismos caracteres de continuidad y de eficiencia. En cualquier lugar en que se escribe y se calcula, son visibles los principios de organización industrial y estilo comercial que se asocian al nombre de la Olivetti.



olivetti





ESCRIBE

HELIO A.
SCARABÓTOLO



Significativa vista de una avenida central de San Pablo, con un puente aéreo para el tránsito de peatones y automotores, y la entrada del túnel para cruce bajo nivel de vehículos motorizados.

¡ SUPRIMAMOS

IMPRESIONES DE UN VIAJE EN AUTO
DE BUENOS AIRES A RIO DE JANEIRO

LAS

BARREERAS !

EL agregado cultural de la Embajada de los Estados Unidos del Brasil, don Helio A. Scarabóto, se suma a la calificada nómina de colaboradores de AUTOCLUB con este artículo, en el que relata las experiencias de un reciente viaje en automóvil desde Buenos Aires a Río de Janeiro. De su lectura se extrae la conclusión de que el viaje por vía terrestre entre ambas capitales tendrá muchos atractivos cuando se supriman las restricciones aduaneras que impiden a los turistas argentinos entrar con sus coches al país hermano.

VIAJAR es siempre una deliciosa aventura. Y no existe mejor instrumento de acercamiento entre los pueblos que el tránsito de personas, la corriente recíproca de turistas. Por eso, la embajada del Brasil en Buenos Aires ha realizado todos los esfuerzos en el sentido de hacer notar a las autoridades brasileñas que existen aún serias trabas, muchas dificultades, para los turistas argentinos que, con sus automóviles, quieren transponer las fronteras del Brasil.

Las restricciones existentes, de la parte brasileña, para el cruce de automóviles por la frontera, son sin duda perjudiciales para el turismo entre

San Pablo de hoy:
amplias avenidas, tráfico
intenso, arquitectura urbana
de limpias y poderosas
líneas verticales.



Un detalle del tránsito
humano en San Pablo: las
afanosas multitudes de
nuestros días.

Argentina y Brasil.
Tengo esperanzas de
que en breve esas res-
tricciones, que hoy ya
no tienen sentido, se-
rán abolidas en bene-
ficio de un natural in-
tercambio comercial y
cultural.

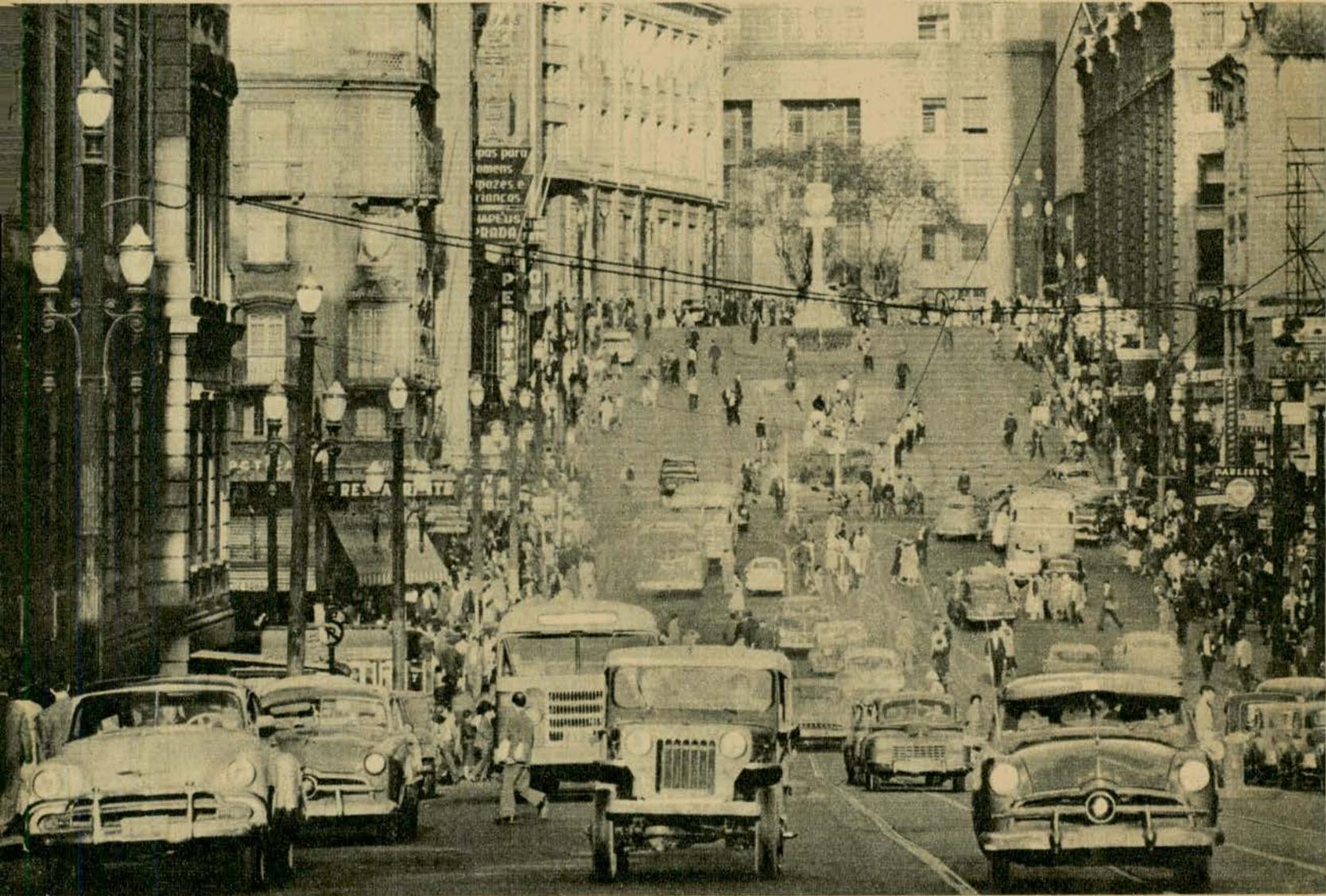
Gracias a mi condi-
ción de diplomático, me
fue permitida la entra-
da al Brasil de mi au-
tomóvil y, aprovechando
esa circunstancia, en
diciembre de 1960, par-
tí desde Buenos Aires
hasta Río de Janeiro,
con mi mujer, dos hijas
menores (una de 10
años y otra de 3) y la
niñera, que es una se-
ñora francesa de 60
años y fue quien más
se divirtió durante el
viaje.



Sao Paulo, metrópoli Industrial

Después de obtener el "carnet de douane" en el ACA para el Uruguay, y habiendo la aduana brasileña recibido ya el telegrama de autorización de entrada de mi automóvil, lo embarqué hasta Colonia y fui a dormir a Montevideo con toda mi familia. Un viaje cómodo, durante el día nos permitió alcanzar la frontera de Brasil, y en Aceguá —población fronteriza donde están situadas las dos aduanas—, arreglamos nuestros papeles y seguimos por carretera de tierra mejorada con pedregullo, recientemente proyectada, con niveles de curva que permiten una velocidad de 80 km. por

impresión del Brasil moderno. El puente y los accesos que tenemos que atravesar para llegar al corazón de la ciudad, se prolongan más de tres kilómetros. La capital del Estado es una hermosa ciudad, con modernos hoteles y servicio de asistencia a los automóviles perfecto. De Porto Alegre hacia el norte el paisaje cambia completamente. Entramos ahora, en la región colonial del Estado. Son los núcleos de alemanes e italianos que van a modificar el paisaje montañoso con la forma característica europea de cultivar la tierra. La carretera de asfalto es de dos pistas y dirección única hasta la ciudad de Nuevo Hamburgo. Allí comienzan las sierras, los viñedos, los valles floridos y llenos de



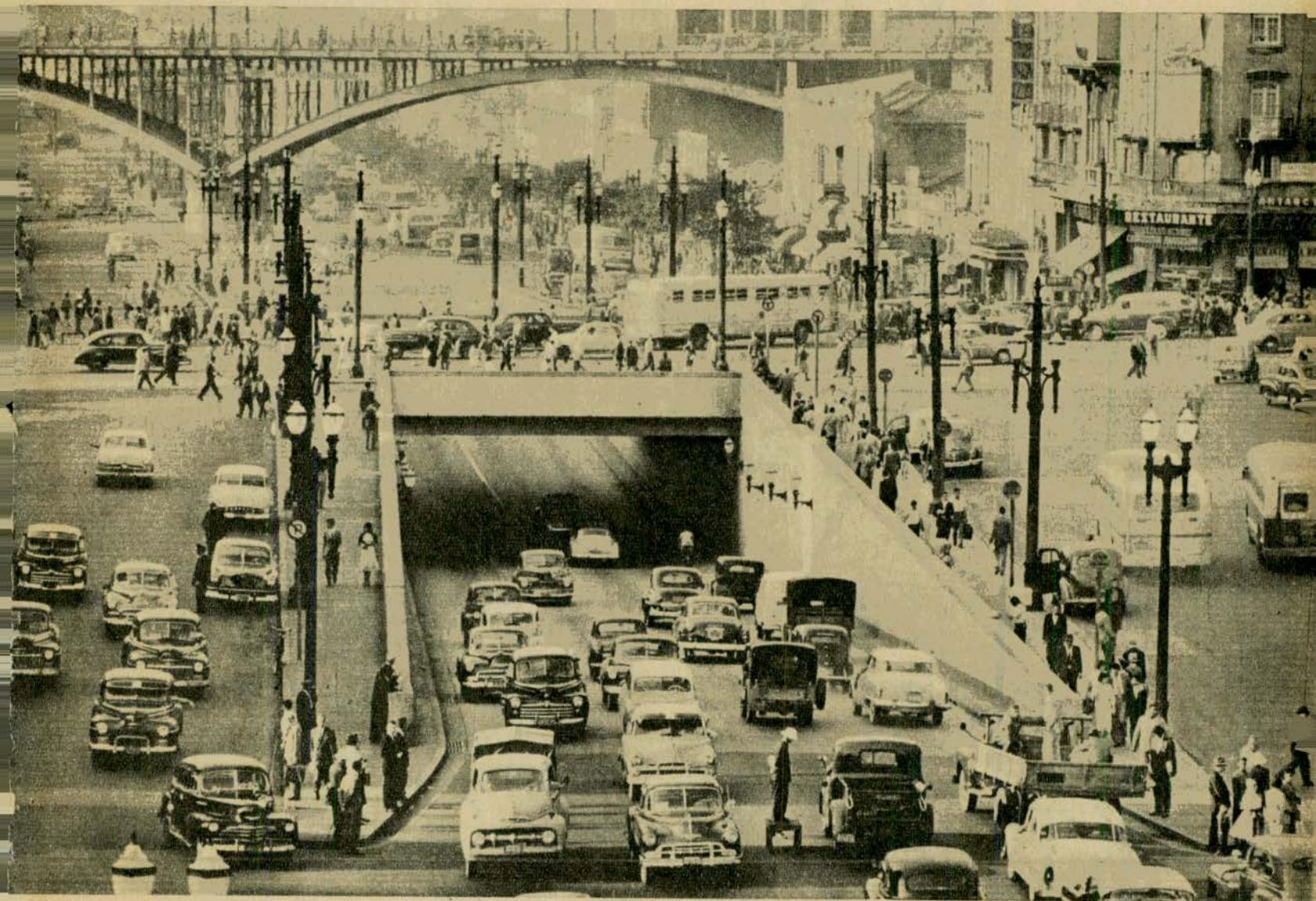
Aquí un atisbo fotográfico del tránsito automotor en el centro de San Pablo. Hay semáforos luminosos.

hora, hasta la ciudad de Bagué, viejo reducto de la aristocracia riograndense. Las cuchillas de Río Grande dan una suavidad al paisaje que torna más pintoresco el viaje en automóvil. La carretera de Bagué —Caçapava do Sul— Porto Alegre, es moderna, con base de piedra picada lista para recibir el asfalto. Los puentes, numerosos, son todos de cemento armado. Esa es la zona pastoril de Río Grande. Porto Alegre, con su puente monumental sobre el río Guaíba, nos da la primera

encanto. Esa es la parte rica, saludable y progresista del sur del Brasil. Caxias es la capital del vino. Varias grandes bodegas distribuyen sus productos por todo el Brasil, y el pueblo brasileño ya se está habituando a tomar vino. Caxias es una ciudad italiana. Allí se encuentra el monumento al inmigrante, hermosa pieza de granito, al lado de la BR2, esa magnífica carretera asfaltada que va desde Río de Janeiro hasta Pelotas, rasgando las cuchillas, los chapadones y las sierras de la parte meridional del Brasil. La carretera BR2, asfaltada totalmente en su parte sur, fue construida en estos últimos diez años para unir las ciudades de Río

de Janeiro, São Paulo, Curitiba y Porto Alegre. Por ella corre toda la riqueza agrícola y pastoril del sur brasileño. Saliendo de Caxias por la mañana, llegase a dormir por la noche en Curitiba. El trecho, ahora, está lleno de curvas, puentes y un paisaje maravilloso. Campos de araucarias, de árboles floridos, de pinos silvestres. Curitiba es la capital de la región productora de hierba mate, pino y café. Es también la capital de la pequeña industria artesanal. Santa Catarina y Paraná son los estados herederos de la pequeña industria doméstica, que tanto beneficia a las poblaciones. Curitiba es una ciudad moderna, bonita, bien trazada,

del Brasil, sino de América Latina. Con 800.000 obreros y 20.000 fábricas y establecimientos industriales, es el corazón del progreso del Brasil. Allí se fabricaron durante el año pasado mil vehículos automotores. Es una ciudad llena de túneles, viaductos, edificios altísimos y bien contruidos. Allí se realizan las Bienales de Arte del Museo de Arte Moderno y existe también el mejor y más rico museo de bellas artes de América Latina, con obras de famosos maestros. En Santos está situada la Refinería de Cubatão. Es de allí que sale el 90 % del asfalto que necesitamos para cubrir nuestras carreteras. Todas la vías de acceso a São



con un Centro Cívico idealizado dentro de una concepción perfecta. Óptimos hoteles, restaurantes famosos y servicio de manutención de automóviles de los más modernos. Entre Curitiba y São Paulo, por la BR2, hay actualmente 7 horas de viaje. Son 402 kilómetros a través de la Serra do Mar. Carretera modernísima, con curvas suaves y construida dentro de la más alta técnica actual.

Llegamos a la frontera

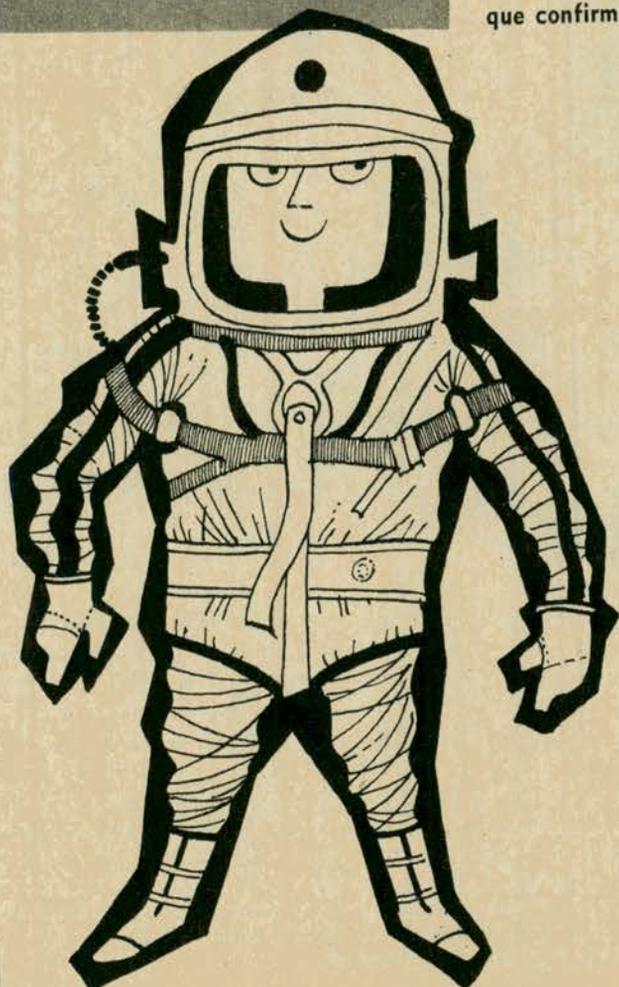
São Paulo es la metrópoli industrial no solamente

El túnel para tránsito automotor y el puente aéreo. El conjunto es absolutamente original en las ciudades de esta parte del continente. El progreso de San Pablo, Brasil, avanza a ritmo acelerado.

Paulo están pavimentadas, y para ir a Río de Janeiro tomamos nuevamente la BR2, en su trecho más antiguo, con un tránsito que asombra por su movimiento. La llegada a Río de Janeiro, por cualquier camino que se tome, es siempre un deslumbramiento. Río es una bella ciudad, hecha por la naturaleza, y que el hombre tiene el deber de conservar.

EL HOMBRE, ANIMAL RAPIDO

escribe
MARIANO
PERLA



EL hombre no es un animal lento. Pierre Rousseau lo aclara: "El dominio en que nos movemos ocupa, aproximadamente, el centro entre lo infinitamente grande y lo infinitamente pequeño, y el paso a paso de algunos kilómetros por hora que nos arrastra beatíficamente por las carreteras de la vida, está también a la mitad del camino entre las velocidades más inverosímilmente pequeñas y las más prodigiosamente grandes". La carpa nada a razón de un kilómetro y pico por hora. La gallina camina a menos de 15. El perro, galgos aparte, alcanza los 38 kilómetros. Cierto que el conejo supera la velocidad media de un auto "utilitario" en las avenidas de la ciudad y que la perdiz vuela a casi noventa por hora. Pero el record terrestre lo posee el leopardo, que avanza, sin "zorros grises" que osen detenerlo, a 114 kms. por hora. Y el aéreo, a la *cephenomya*, una especie de mosca, cuyo macho llega tranquilamente a los

Mariano Perla, autor de esta nota sugerente y sutil, escrita especialmente para AUTOCLUB, es un espíritu de quilates singulares. El público argentino ya le conoce a través de sus múltiples actividades en la prensa, la radiotelefonía y la televisión. Pero nos agrada presentarle a través de estas páginas, que confirman la dimensión y la agilidad de su pensamiento.

1.308 kms. Pero es difícil que la veamos pasar, como vemos a la deliciosa golondrina, satisfecha de sus 170 kms. horarios.

En ese punto, la diferencia con los demás seres animados de la naturaleza está en que el hombre es el único que no se resigna con su propia velocidad. O, mejor dicho, el único que ha pensado en ella. Por otra parte, pensar es ya no resignarse... o buscar la resignación mediante un complicado rodeo mental. De ahí que su "velocidad práctica", es decir, el promedio de velocidad de los vehículos que ha ido inventando y usando en cada época, haya variado espectacularmente. Aunque, desde luego, no demasiado aprisa. Durante siglos, el hombre se ha conformado con el caballo, "descubierto" hace 12000 años. Pero también con este noble colaborador fue lenta la imaginación humana. Tardó mucho tiempo en idearlo como cabalgadura, y los estribos no aparecen hasta el siglo IX de nuestra Era. La rueda es más joven: sólo de tres a cuatro mil años antes de Cristo. No se había podido prescindir de ella hasta el año pasado, en que se probaron los primeros vehículos que avanzaban sobre un "colchón de aire". Nuestro siglo, que ya había jubilado al caballo, puede jubilar ahora la rueda.

Un matemático hizo una vez la observación de que, en la mayoría de los casos, son los cuerpos mayores los más rápidos. Un sollo recorre cuatro metros por segundo, y un buen corredor pedestre diez o más. Un caballo de carrera, cerca de veinte. La Luna, que es algo mayor que estos cuerpos,

1.020, y la Tierra, que la aventura, 29.760. El citado Rousseau añade por su cuenta: "En esta escala de la velocidad, que alcanza hasta 40.000 kms. por hora —y hasta 300.000 si tenemos en cuenta la velocidad de la luz—, el hombre ocupa un puesto irrisorio: hasta ahora no le es accesible más que el margen de 0 a 210 m/s". Esto fue escrito hace apenas unos años, y ya está largamente superado. La velocidad máxima de los aviones, que entonces no había llegado a la del sonido, la ha sobrepasado con un buen margen de ventaja.

Y ahora, ahí están los Gagarin, Shepard y Titov, valerosos y automáticos tripulantes de proyectiles cuyas velocidades, mientras giraban en torno a la Tierra, dan al hombre aspiraciones de satélite "amateur". Y esto es sólo el principio. "Nadie sabe —dice el citado Pierre Rousseau— si dentro de diez siglos nuestros descendientes habrán podido encontrar el medio de viajar a cien mil kilómetros por segundo". Entonces, según la

teoría de Einstein, podrán hacer curas de rejuvenecimiento, y si llegan a la velocidad de la luz podrán envejecer viajando dos años mientras en la superficie de nuestro lento y algo complicado planeta haya contado la historia dos siglos.

Claro que, por ahora, sólo la imaginación, la "loca de la casa", se propone semejantes empresas. Pero, ¿quién habría sospechado, nada más que sesenta o setenta años atrás, la triunfal aventura de los mal llamados "cosmonautas"? Todo es cuestión de espera, si es que se puede...

Fantasia o verdad, lo cierto es que el hombre no es un animal lento. Ni por sus propias modestas energías, ni mucho menos por los temibles ingenios que ha ido inventando, —casi siempre con la simpática idea de perfeccionar la destrucción, que es la primera y máxima de las imperfecciones—. Ahora bien, ¿es un hecho estimulante su probada capacidad para aumentar su rapidez? Si nos atenemos a la ferocidad del tránsito en las calles de Buenos Aires, la respues-

ta ha de ser negativa. Pero no nos quedemos tan cerca: saltemos alegremente por encima de la mala educación. Pensemos que el aumento de rapidez significará una mayor intensidad en la comunicación, es decir, en la convivencia. La velocidad se ha apuntado ya algunos éxitos notables, tales como ridiculizar el hermetismo nacionalista y todas las restantes formas de vida aldeana. El automóvil redujo las fronteras a la mínima expresión. El avión las ignora, simplemente. ¿Podrán subsistir, mientras el cohete y el proyectil espacial dibujan sus fúlgidas y asombrosas curvas? Teman que no los arcaizantes de la política, y consolémonos los demás de las chabacanerías de los nuevos zares. La paradoja consistente en dominar el espacio y esclavizar al hombre no tiene, aunque así lo crean algunos, ningún porvenir.

Además de ser relativa y confortablemente rápido, el hombre está dotado de la prodigiosa condición de cultivar su sentido común.

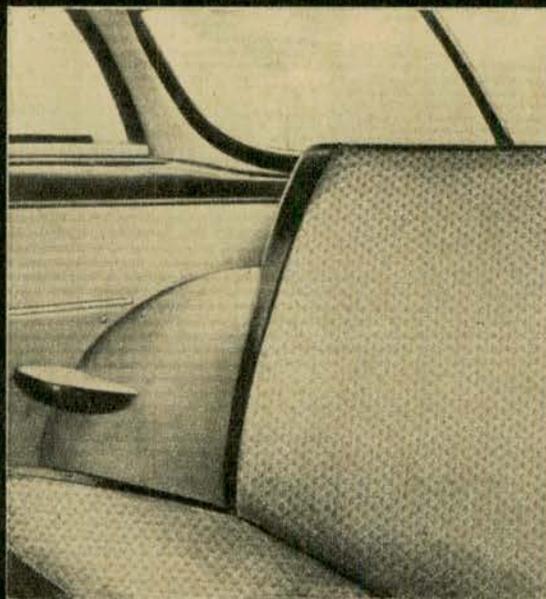
AHORA LOS AUTOMOVILES SE TAPIZAN CON...

PLAVINTEX

Con mil y una ventajas! Los automóviles se tapizan ahora con PLAVINTEX —triumfal combinación de tela plástica vinílica con fibra textil— porque es más hermoso, superdurable, no se mancha, no desgasta la ropa, resiste ácidos y abrasivos, sol e intemperie, roce y uso intenso, es impermeable... y se mantiene impecable con sólo pasarle un trapo húmedo! Es insuperable, también, para tapizar muebles, para marroquinería y decoración.

PLAVINIL ARGENTINA S.A.I.C.

Avda. Belgrano 367 T.E. 33-8361 al 65 Buenos Aires





Un bello ejemplo de la notable reacción de la industria americana, frente al sostenido ataque de los europeos: El "FALCON", mediano, que fabrica la Ford Motors.

GUERRA en

DETROIT ENFRENTA

A

EUROPA

**LA BATALLA
ENTRE AMBOS GRUPOS
PRODUCTORES TENDRA
UN UNICO VENCEDOR:
EL COMPRADOR**

DURANTE la primera mitad de este siglo, el automóvil europeo no fue un competidor apreciable para los americanos; en realidad, durante ese lapso, la industria americana aseguró tan firmemente su primacía en todos los mercados, que ninguna preocupación podía causarle la producción europea, ya que, por muchas razones, técnicas y económicas, había obtenido un control absoluto del consumo local y prácticamente disfrutaba de innegable preponderancia fuera de la Unión. Sin embargo, en el viejo continente las cosas no parecían tan claras, porque la industria se defendía con todos los medios a su alcance, los que no eran pocos. De todos modos, el coche europeo, hasta promediar esta centuria, carecía de mayor atractivo para el comprador americano, y sólo muy pocas marcas —la Rolls-Royce, por ejemplo—, gozaban del privilegio de destacar con su presencia un timbre de distinción delante de las residencias de la "oligarquía" del mundo económico-social, al Norte del Río Grande.

UN FENOMENO SORPRENDENTE

Pero el avance impresionante de la economía industrial

El "BORGWARD ISABELLA", que mantiene serenamente su lucha para afianzarse en el mercado americano, aunque las cifras de sus operaciones están muy lejos de las del "Volskwagen".



el AUTOMOVILISMO

alemana después de la última guerra, bien manifiesta desde los primeros años de la década de los 50, señaló, por primera vez en el siglo, el sorprendente fenómeno de la invasión y la tentativa de conquista del mercado común, popular, de los Estados Unidos, por el productor europeo. El "Volkswagen" especialmente, y después algunas marcas inglesas y francesas, asaltaron la sensibilidad práctica del comprador americano con coches de factura y características muy distintas a los de la fabricación tradicional de Detroit. La tentación no podía dejar de dar su fruto, ya que los coches europeos ofrecían costo menor, consumo mucho más bajo de combustible y aceite, fácil maniobrabilidad dentro de las espesas aglomeraciones



BORGWARD: asiento delantero movable, tablero completo, puertas amplias, conducción facilísima.



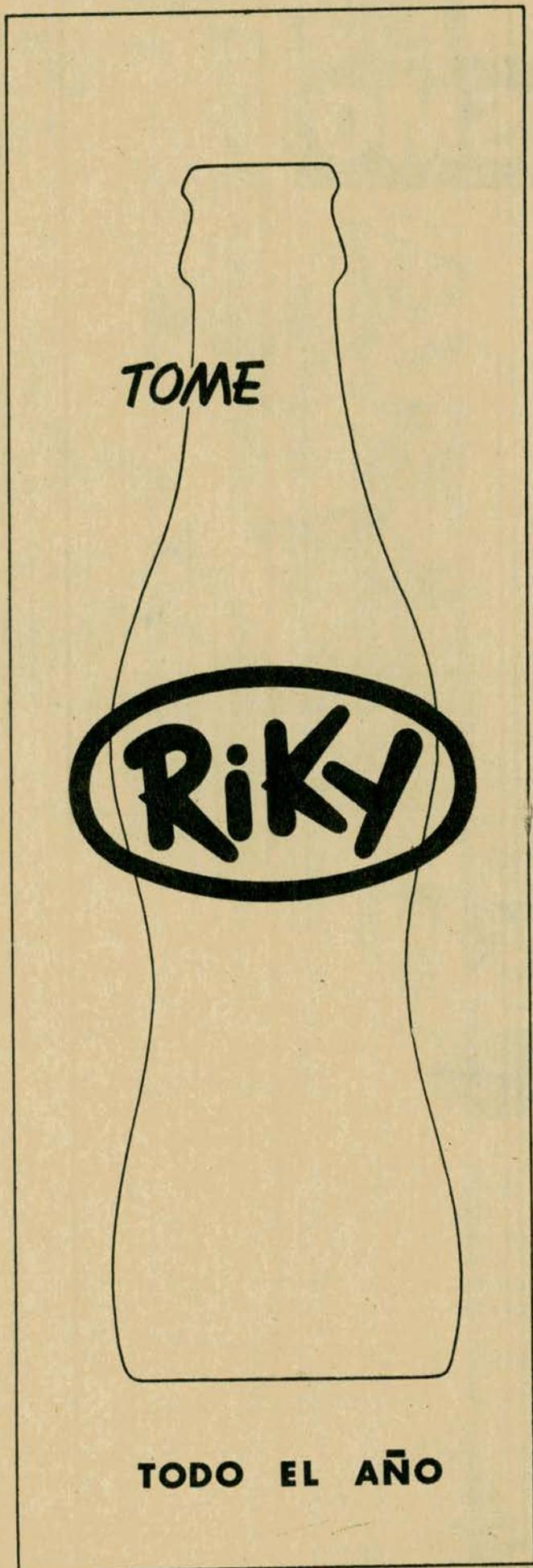
El sedan "CORVAIR 500", de 4 puertas que, además de sus elegantes líneas y excelente máquina, "reúne todas las condiciones de automóvil realmente económico", dicen los ejecutivos de la General Motors Corporation, que lo fabrica.

del tránsito de las grandes urbes, y suficiente comodidad y confort interior, además de una línea estética nada desagradable. En muy pocos años, la importación de los coches pequeños y medianos europeos en Estados Unidos pasó de algunas pocas decenas de millares a centenares de miles. En 1959, las ventas llegaron a un récord de 614.131 unidades.

DETROIT SE ALARMA

Entretanto, la competencia interna había aclarado el panorama de las grandes productoras americanas, cuyo núcleo computable a los fines estadísticos generales, quedó reducido a cinco o seis empresas o grupos poderosos, entre los que, por supuesto, destacaban la General Motors y Ford Motor y, bastante atrás, la Chrysler Corporation. Cuando, en la lucha interna, el mercado se tranquilizó, los dirigentes de las grandes empresas empezaron a prestar más detenida atención a las fronteras marítimas. La ver-

dad es, que Detroit se alarmó frente al avance de los europeos. Y empezó la verdadera lucha entre Detroit y Europa. Esos grandes no tardaron en anunciar sus planes para la fabricación del coche mediano y más o menos económico —el verdaderamente pequeño fue desechado ab initio, y parece que los consumidores no lo lamentaron—. Las marcas menores se apuraron también. Los primeros resultados no tardaron en ser apreciados. La marea europea se fue calmando, en seguida se estabilizó o apenas si ya hizo progresos. Los



productores americanos aprendieron la lección y se decidieron a organizar una política sistemática, una contraofensiva industrial metódica e inteligentemente conducida. Y el público consumidor está recibiendo los beneficios, en todo el mundo y especialmente en los Estados Unidos.

MENOS COCHES EXTRANJEROS

Una clara manifestación de esta lucha entre Detroit y Europa, o de Europa versus Detroit, pudo verse en el Salón Internacional del Automóvil, realizado en el Coliseum, en Columbus Circle, New York, a principios de abril de este año. En los salones precedentes, el número de marcas y coches europeos dominó ampliamente el panorama de la Exposición; en el de este año, la desproporción subsistía, pero mucho menos acentuada. Sobre ochenta nombres expuestos, sesenta y ocho eran europeos y sólo doce americanos; pero asimismo, esta última cifra representaba el doble del número que figuró en el Salón anterior, y los modelos eran mucho más variados. Llamó la atención que se hubiesen retirado ocho marcas europeas. Los observadores americanos interpretaron este retroceso como una franca declinación de sus adversarios en la lucha por el mercado local. En todo caso, fue evidente que Ford y General Motors habían aceptado el reto, porque se presentaron al Salón con varios modelos y tipos de coches medianos.

Es interesante señalar, que los productores de Detroit han lanzado ahora al mercado un número bastante considerable de coches menores o medianos, pero de "estilo" mucho más cuidado que los primeros modelos y de fuerza también bastante superior; por supuesto, el precio resultó más alto. Lo cierto es que la venta de coches extranjeros cayeron a 498.785 en 1960, o sea, alrededor de 115.000 unidades menos que en el año anterior. Fue el primer descenso de la curva desde 1953.

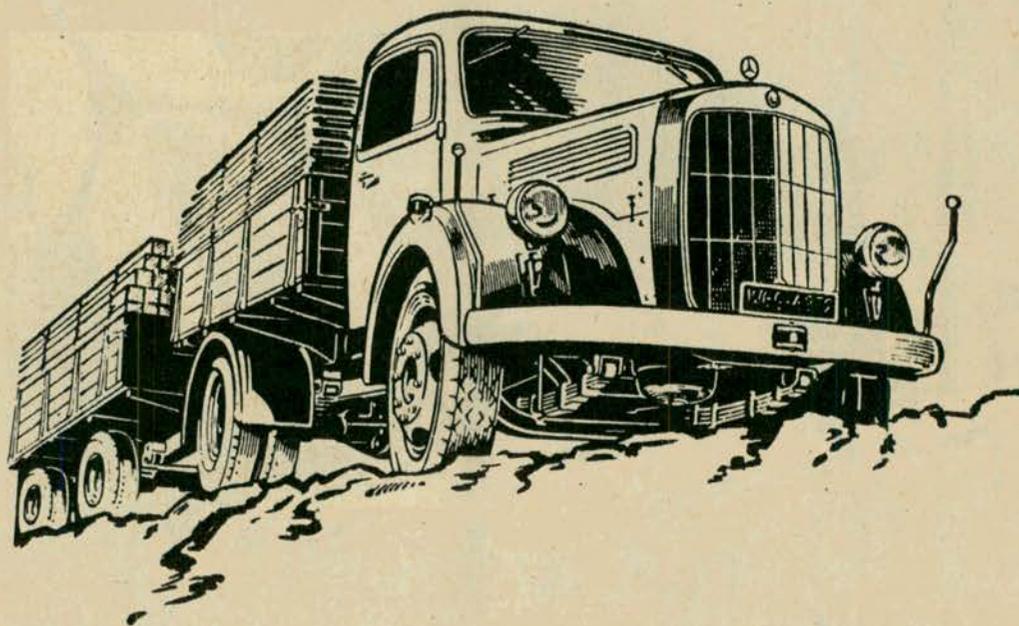
VENCEN LOS COMPRADORES

Los europeos afirman, sin embargo, que aún tienen muchos triunfos en sus manos y que están en condiciones de recuperar la posición anteriormente alcanzada, porque pueden producir coches con características que satisfacen a los compradores y que no están en la líneas de las fábricas americanas. Desde luego, siguen manteniendo la ventaja competitiva en cuanto a los precios. Cabe señalar, por lo demás, que, aunque casi todos los modelos europeos bajaron sus precios, el alemán Volkswagen, por lo contrario, lo aumentó en 30 dólares, probablemente para compensar la revaluación del marco, equivalente al 5 % de esta moneda.

En el próximo Salón Internacional podrán apreciarse con mayor exactitud los primeros resultados importantes de la batalla de Detroit versus Europa. Veremos eso. Entretanto, lo que realmente importa y debe ser destacado es, que esta lucha tenaz, "rueda a rueda", entre las fábricas americanas y las europeas, por la conservación o, en su caso, la conquista del mercado de los Estados Unidos, terminará con positivas ventajas para quien necesariamente será el único ganador de la competencia: el comprador.

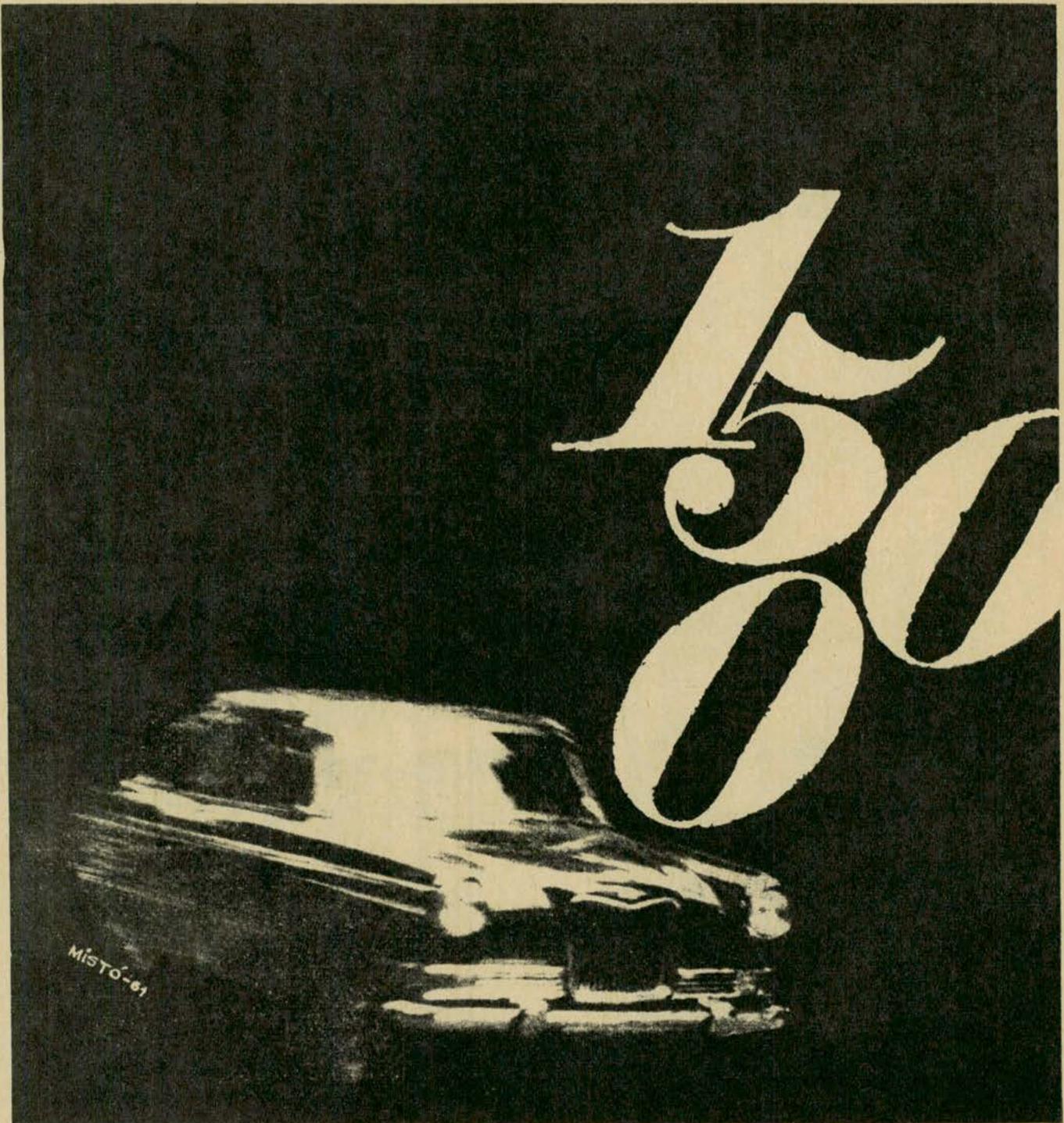
MERCEDES-BENZ

TIPO **L312**, con motor Diesel de 110 HP.



- POTENCIA
- RENDIMIENTO
- SEGURIDAD

MERCEDES-BENZ ARGENTINA S.A.



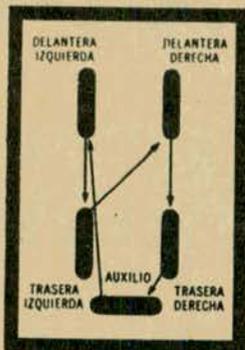
DI	TEMPA	1500
DI	TEMPA	1500
DI	TEMPA	1500
DI	TEMPA	1500



Por qué
conviene
rotar
periódicamente las
cubiertas?



CAMBIELAS ASI:



Porque el peso del automóvil incide de diferente manera sobre cada una de las ruedas, y al usar las cubiertas en diferentes posiciones se logra igualar el desgaste. Ello permite obtener el máximo rendimiento de cada neumático y evitar vibraciones y bamboleos, asegurando al coche mayor estabilidad.

La preocupación por brindar un mejor servicio y guiar al usuario sobre cómo obtener el máximo rendimiento de sus cubiertas, complementa el gigantesco esfuerzo de estudio e investigación que Firestone de la Argentina realiza permanentemente para ofrecer más y mejores neumáticos para todo tipo de automotores.

Firestone

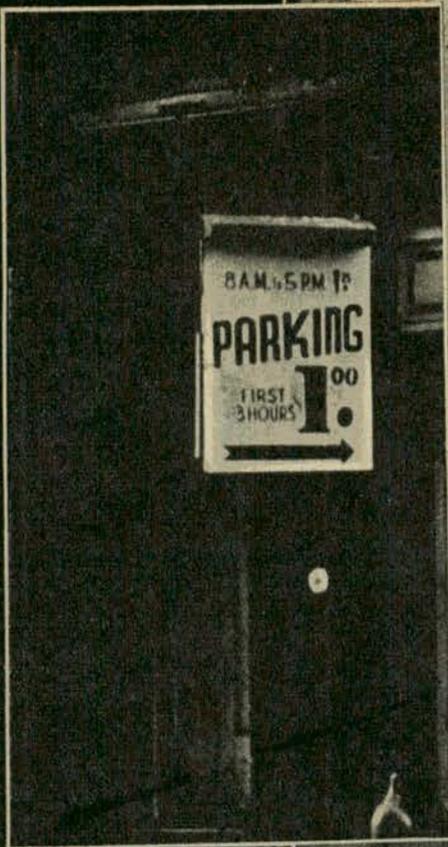
DE LA ARGENTINA S. A. C. I.

HOY Y SIEMPRE LO MEJOR

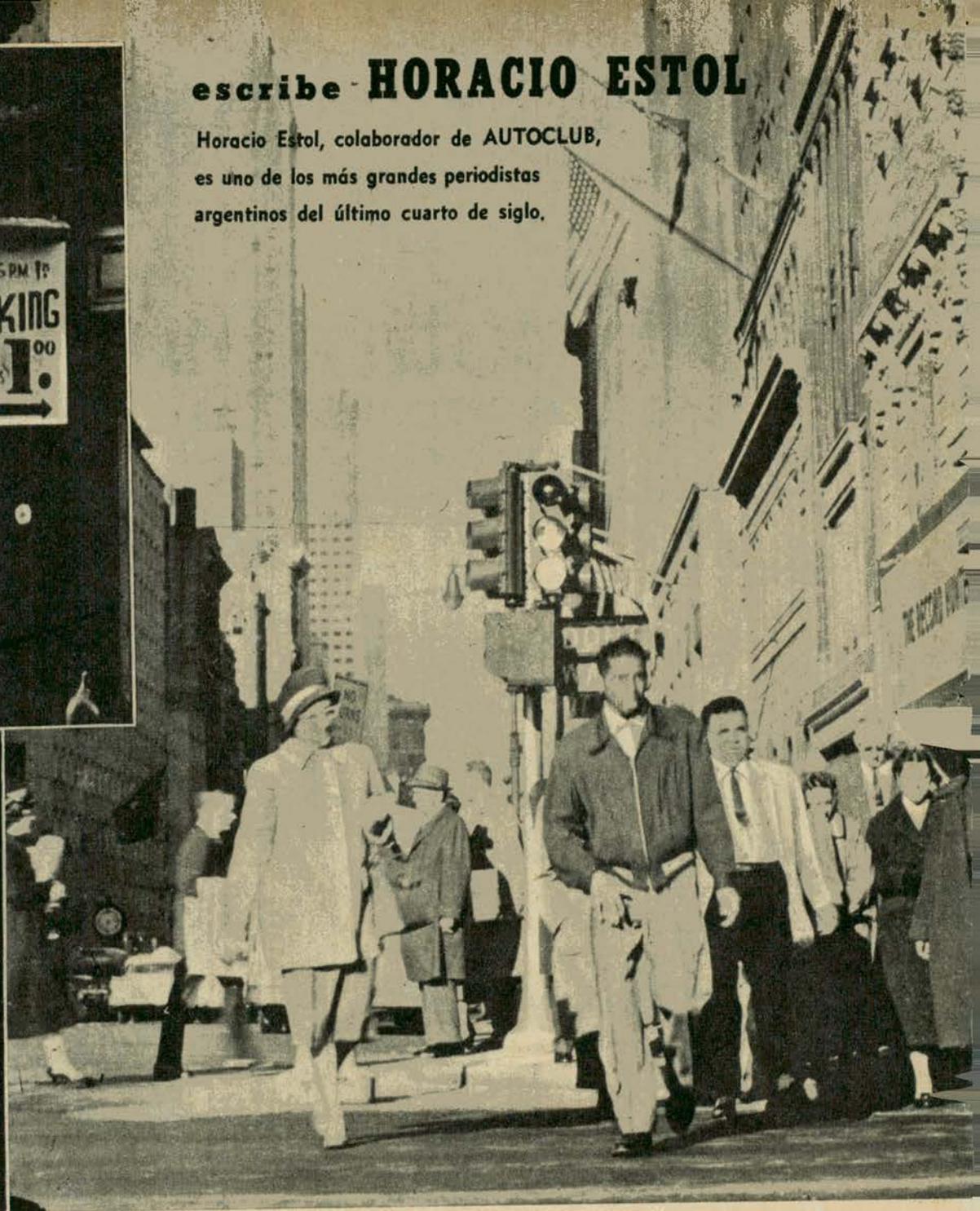
ESCUCHE TODOS LOS DIAS EL PANORAMA INFORMATIVO FIRESTONE, POR LS5 RADIO RIVADAVIA, A LAS 22.25 HS.

escribe **HORACIO ESTOL**

Horacio Estol, colaborador de AUTOCLUB, es uno de los más grandes periodistas argentinos del último cuarto de siglo.



Cortel anunciador
en el frente de
una playa
privada de
estacionamiento,
en Nueva York:
1 dólar las
primeras 3 horas.



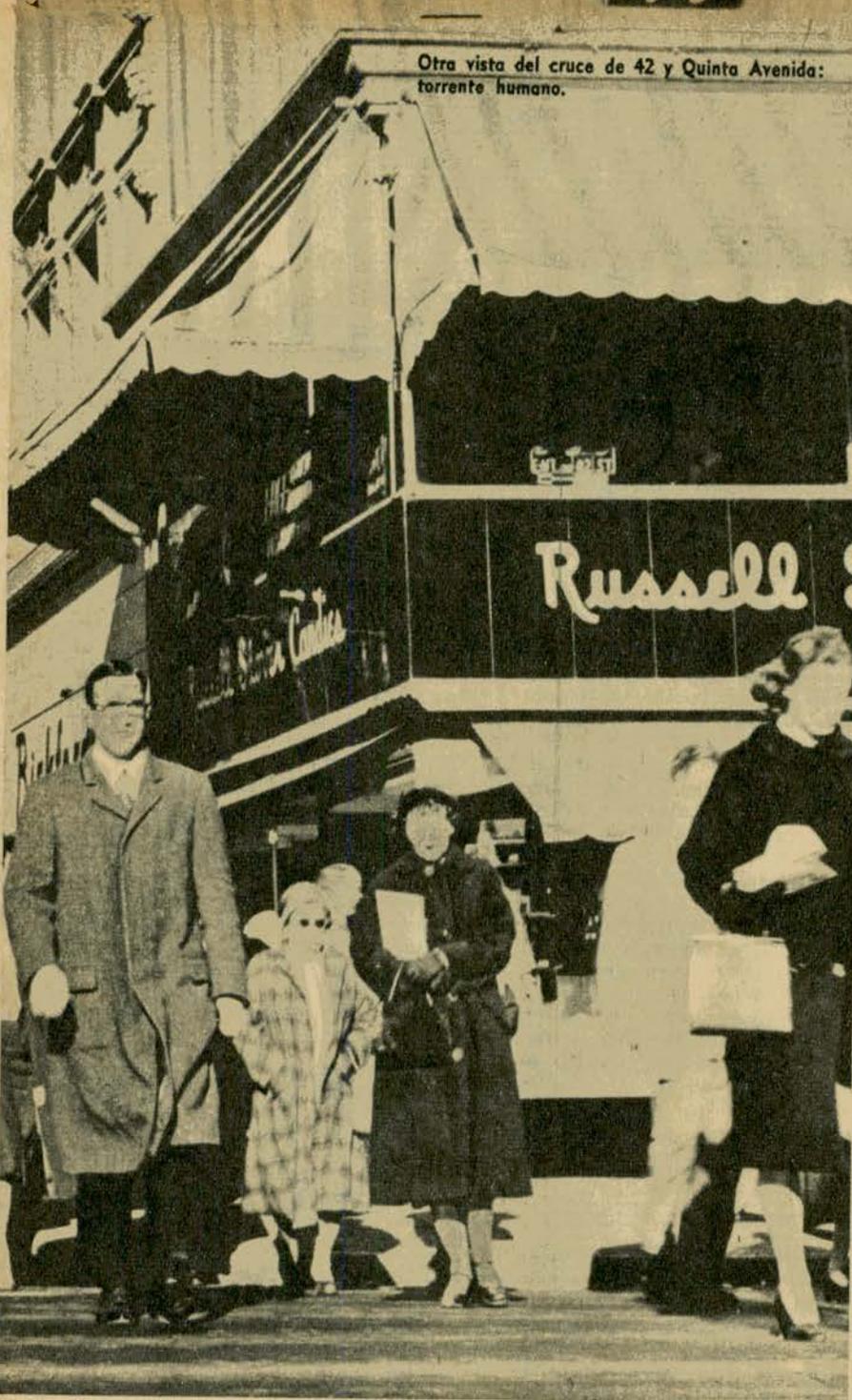
EL PROBLEMA DEL ...Y EL ESTACIONAMIENTO

Ordenemos el tránsito para que
la solución de hoy
resulte buena para mañana



A actualidad permanente que desde hace tiempo tiene cuanto se refiere a las complicaciones del estacionamiento de automotores en nuestra ciudad, le ha dado al hecho las características

Otra vista del cruce de 42 y Quinta Avenida:
torrente humano.



ESTACIONAMIENTO DEL PROBLEMA

de un problema. Las medidas adoptadas por las autoridades en los últimos meses para la zona céntrica, señalaron la hora cero de lo que necesariamente tendrá que ser una nueva época en el tránsito de Buenos Aires. Cabe suponer que, al mismo tiempo, se ha señalado el final de un periodo de "cachascán" automovilístico en las calles porteñas porque, sea cual fuere el ordenamiento que se vaya logran-

do, el hecho cierto es que no podrá continuar el caos que ha sido característico del tránsito en los últimos años, determinando una congestión que evolucionaba hacia la parálisis progresiva.

Todo esto justifica, a título ilustrativo, comparar nuestro problema de tránsito con el de una de las ciudades donde ese problema tiene proyecciones mayúsculas, y donde se le viene estudiando y tratando resolver desde hace muchos años. Se nos ocurre que es interesante señalar lo que ha ocurrido y ocurre en Nueva York, en función de todo lo que siempre tiene de valor la experiencia ajena.

Variantes

Por lo pronto, el problema del estacionamiento de los automóviles en una ciudad, no es igual en todas partes. El problema que existe en Nueva York se diferencia tanto del que tenemos en Buenos Aires, como para que uno esté tentado de afirmar que entre nosotros no existe problema de estacionamiento ni aun de tránsito, sino una crisis determinada por varios factores: primero que nada, la circulación de tranvías y ómnibus en calles de una sola mano; luego, el desorden del tránsito y la tendencia a prohibir el estacionamiento en vez de regularlo, y todo ello muy agravado por el hecho fatal que resulta de la estrechez de las calles en el centro.

Para que la comparación sea válida, hay que considerar las circunstancias de los dos casos. Buenos Aires tiene 192 kilómetros cuadrados y hay 200.000 automotores con matrículas de la Capital Federal, a los que se podrían sumar otros 80.000 vehículos que proceden del Gran Buenos Aires y las zonas suburbanas. A la vez, Nueva York tiene 670 kilómetros cuadrados, 1.500.000 vehículos registrados en la ciudad y a ello hay que agregar unos 600.000 automotores más, que llegan todos los días a la misma. Para dar idea del problema que existe en Nueva York, hay que recordar que hace diez años no había más que 800.000 automotores registrados. Igualmente, para que se aclare con sentido realista la proporción de este problema, hay que decir que, si Buenos Aires tuviese la superficie de Nueva York y la actual densidad de automotores, el total que le correspondería sería de 710.000 vehículos; igualmente, si Buenos Aires tuviese, proporcionalmente, la misma cantidad de automóviles que Nueva York, el total sería de unos 595.000.

El problema de los problemas

No es válido el argumento de que lo peor de la congestión del tránsito —y lo más crítico del estacionamiento— se produce en una zona donde los promedios aumentan porque es la jurisdicción del centro. Lo mismo ocurre en todas las grandes ciudades del mundo y, por supuesto, en Nueva York, donde los promedios que corresponden a la zona céntrica

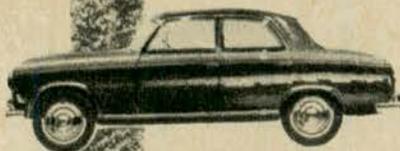
—midtown de Manhattan— son todavía más pavorosos, ya que todos los días llegan a Manhattan un millón de personas en automóvil, lo que supone un promedio de 700.000 vehículos. Si se tiene en cuenta que Manhattan ocupa la 1/16 parte de la superficie de Nueva York, se tendrá una idea del tipo de "sopa de automóviles" que hay en esa parte de la ciudad.

Nos parece que de esta comparación, sale a la luz una cosa concreta: que el problema del tránsito en Buenos Aires —con el del estacionamiento embutido—, no se debe a la congestión de vehículos, sino a los factores que hemos se-

Desde cualquier punto de vista...

A USTED LE CONVIENEN! LAS MAXIMAS VENTAJAS que le brinda

Millet



para adquirir su

PEUGEOT 403

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

Planes de financiación cómodos y económicos, facilitarán su compra. Además

Millet le asegura:

- Responsabilidad en la entrega
- Garantía en el service
- Cordial atención

INDUSTRIA ARGENTINA



VISITE A

Millet

Avda. Santa Fe 2353



Los "parquímetros", eficaz instrumento regulador del estacionamiento urbano, en una calle de Atlanta, Georgia, Estados Unidos.

ñalado antes. La convicción emana del contraste que aparece cuando se compara lo que ocurre en nuestras calles con lo que sucede en Nueva York. De ninguna manera puede decirse que el tránsito en esa gran ciudad sea perfecto o que no existan problemas de estacionamiento. Ellos son enormes, y el tránsito ocasiona muchos dolores de cabeza, porque en Nueva York, como en todas partes cuando se alcanza cierto índice de saturación, el uso del automóvil se va limitando cada vez más, y haciéndose más y más rígido. Lo importante en todo esto son las soluciones aplicadas al problema. Soluciones cuya bondad se prueba con el hecho de que en aquella ciudad logran convivir dos millones de automotores, aunque el conductor actual no disfrute de la lujosa comodidad que le permitía a su padre ir en auto a la oficina y dejar el coche todo el día en la puerta...

Semáforos, etc.

La única solución del problema del tránsito es la imposición de un orden riguroso, cuya base elemental son los semáforos. Pero, además de los semáforos, en Nueva York se han utilizado otros recursos, entre los cuales el principal parece ser la transformación de las avenidas en vías de una sola mano. En los últimos años, las avenidas Novena, Octava, Séptima, Sexta, Lexington, Tercera, Segunda y Primera —como quien dice, Santa Fe, Córdoba, Corrientes, Avenida de Mayo, Belgrano, San Juan, etc.—, se han transformado en calles de una sola mano, que van, de norte a sur y sur a norte, a lo largo de toda la ciudad. A la vez, esas avenidas de desahogo tienen lo que se denomina "luces corridas"; esto quiere decir que, manteniendo una velocidad constante de 45 kilómetros, el automovilista puede avanzar por ellas, ininterrumpidamente, porque las luces verdes avanzan a ese ritmo envolviendo siempre un sector de cinco cuadras. Al recurso de las "luces corridas" se agrega, claro está, el de la regulación de las luces a determinadas horas y determinados lugares.

El ritmo que aquéllas tienen en las primeras horas de la mañana y al caer la tarde es mucho más acelerado que en el resto del día, al tiempo que, a esas horas, las avenidas tienen luces verdes "más largas", puesto que conducen el mayor caudal de vehículos y así se facilita la descongestión. También los puentes y los túneles funcionan en relación con la intensidad del tránsito. En el Lincoln Tunnel, formado por tres tubos, se habilita uno de éstos para una sola mano, sea para entrar a la ciudad por la mañana o para salir en horas del atardecer. El ancho de los puentes también se regula con luces, de manera que, a la mañana, puedan entrar a Manhattan cinco coches en línea y sólo pueda salir uno, mientras a la tarde se invierte el proceso, siguiendo la presión del tránsito. A todo esto, en algunos de los lugares de mayor congestión se agregan "rond-points", caminos elevados y cruces bajo nivel, como aditamentos lujosos que son la etapa final del proceso que se inicia básicamente con los semáforos.

Estacionar, that is the question

En Nueva York, la palabra "parking" —estacionar— tiene una connotación dramática: pero en Manhattan es francamente un drama, y en "midtown" —uno de los centros de Manhattan, digamos— ya se trata de algo que está más allá del bien y del mal. Sin embargo, allí, en la zona comprendida por las calles 23 al sur, 59 al norte, Primera Avenida al este y Octava Avenida al oeste —360 manzanas en total—, hay 42.300 lugares para estacionar coches, sin que eso represente una solución, porque apenas pasa de un remedio. Esos lugares de estacionamiento se dividen en 27.000 espacios en garages, que tienen varios pisos, y 15.300 "parking meters".

El "parking meter" —parquímetro, como como dicen en algunos lugares del Caribe, o medidor de estacionamiento, como diríamos nosotros—, parece ser la solución más razonable para aliviar el problema en la zona céntrica de las ciudades, aunque en Nueva York, donde se han instalado

ya más de 60.000, hay muchos que están en zonas no críticamente céntricas. Los lugares para estacionamiento, marcados en la calzada, tienen a la altura del radiador del coche, pero sobre la acera, un aparato que no es más que un reloj que se pone en marcha cuando se deposita una moneda. El reloj marca media hora o una hora, según la zona, y si el coche no se retira antes de vencer el plazo de estacionamiento, aparece una marca roja que dice "Violación" y proclama el exceso de estacionamiento. El agente de policía que pase por allí o el patrullero que siempre recorre las calles, al ver ese anuncio, multa al vehículo. Para que se comprenda la magnitud del problema en Nueva York, bastará con decir que el monto de las multas por exceso o mal esta-

to con una simple prohibición, por razones económicas. El estacionamiento en la zona céntrica, aunque dificultoso y limitado, se considera vital como factor influyente en la actividad del comercio minorista. Esto es tan importante, que en el caso de la Quinta Avenida, por ejemplo, ha sido imposible transformarla en arteria de una sola mano por la oposición seria y enérgica del comercio de esa calle.

Por esa razón, los "parking meters" parecen una solución adecuada a los rigores del problema, que, si no es la ideal, por lo menos es la más razonable. Beneficia a los automovilistas, porque es mejor poder estacionar una hora o media, que no estacionar; beneficia al comercio, porque no elimina como clientes a los conduc-

52 millones de dólares, que se amortizará con los ingresos —25 centavos por hora— en un plazo de 30 años...

Pero aún así, la ventaja obtenida en esta carrera por la descongestión de automóviles es tal, que todos los días en el "midtown" de Manhattan, nada más, se registra un promedio de 6.000 vehículos estacionados indebidamente. Es decir que, en Nueva York, se comenzó a estudiar el problema con un poco de retraso, hace diez años, y sólo ahora se está recurriendo a la solución más drástica, que es la que proporcionan las playas de estacionamiento verticales, de las que se planea construir 10, con capacidad conjunta para 15.000 automóviles.

Lo que ocurre en Nueva York, vale como una experiencia gratis para



Una de las esquinas de la famosa calle 42 y 5ª Avenida, no menos famosa, en Nueva York.

cionamiento, alcanza a un millón de dólares mensuales. Por otra parte, para ilustrar la utilidad de los "parking meters", bastará con decir también que, a 10 centavos de dólar por hora, la Municipalidad recauda anualmente entre 6 y 7 millones de dólares.

Ventas y espacio

En Nueva York no se ha podido resolver el problema del estacionamiento,

por último, beneficia a la Municipalidad con un pequeño ingreso —pequeño en relación al presupuesto de la ciudad—, que es mejor que nada. Ultimamente, como complemento de estas medidas, la Municipalidad está levantando garages de varios pisos, que, en realidad, son playas de estacionamiento verticales. La primera —de cuatro pisos—, en la Octava Avenida y la calle 53, se construyó a un costo de

nosotros. Con el tránsito ordenado y aun planeado con una anticipación de diez años, el problema del estacionamiento es muy serio cuando se produce una verdadera congestión de automóviles en una ciudad. Y mientras la congestión no se produce, corre el plazo favorable para ordenar el tránsito y afrontar el estacionamiento con tanto realismo como para que la solución de hoy, sea buena para mañana.

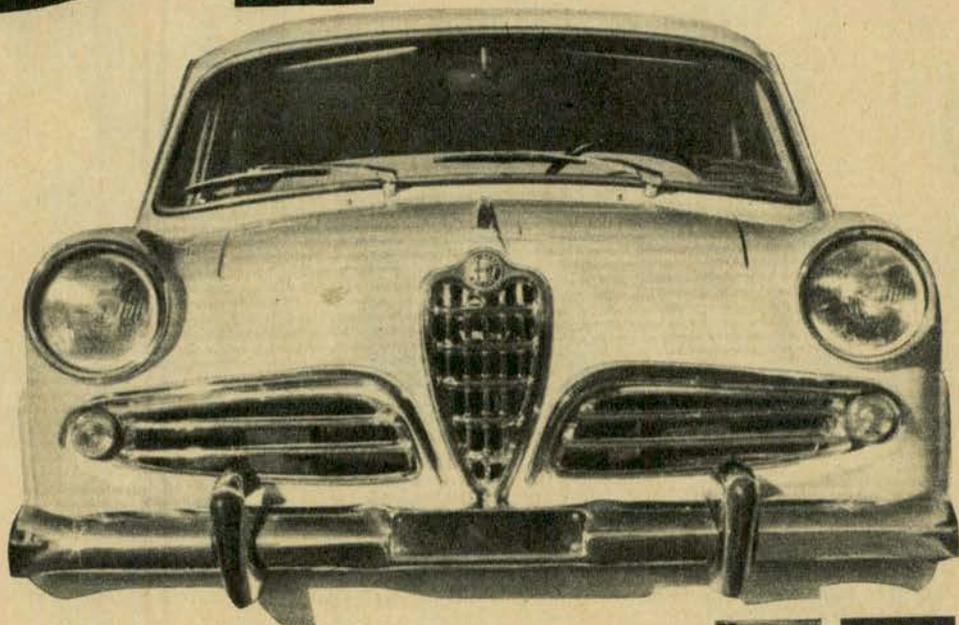
alfa romeo

giulietta T.I.

DEPORTIVO

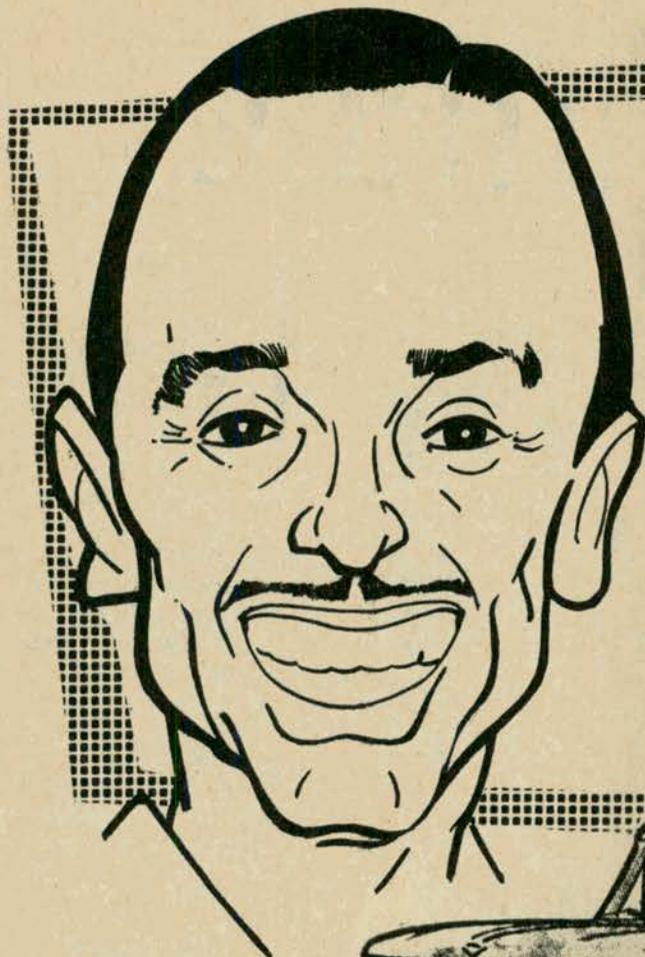
Particularmente en la actividad deportiva ALFA ROMEO proyecta el influjo de su nombre y el brillo de su notable performance automovilística local e internacional. La Giulietta TI de 4 puertas, 1300 cc. de cilindrada, 75 HP (sae) de potencia, velocidad máxima 160 Km/h., consumo 8,5 litros cada 100 Km. es elegida por el público calificado para todo uso, tanto en la actividad diaria, paseo y turismo. Práctica en la ciudad, cómoda para la familia, segura en la ruta, viva y ardiente entre las manos de su conductor, la Giulietta TI confiere

EL PRIVILEGIO DE POSEER UN ALFA ROMEO



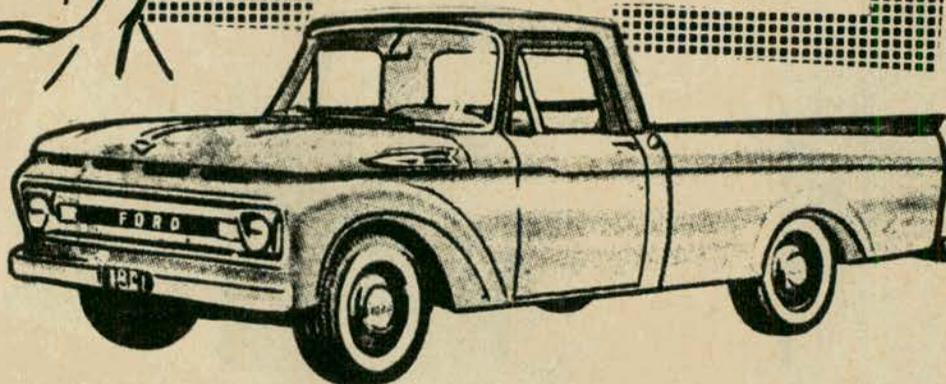
representante exclusivo - importador
VIANINI ARGENTINA S. A.





**PICK-UP
FORD
F-100**

1961



CONCESIONARIA FORD

Oscar Alfredo

GALVEZ

S. A. C. I. y F. (e. f.)

LOCAL PROVISORIO
TRES ARROYOS 545/49
BUENOS AIRES

T. E. 59 - 3237

AV. FRANCISCO BEIRO 3342/52/60
EDIFICIO PROPIO EN CONSTRUCCION
BUENOS AIRES

LA MAGIA DE SAN MICHELE

TEXTO Y FOTOGRAFÍAS DE JAIME G. FONT

LA magia perdurable de un libro extraordinario ha convertido en eterna realidad el dulce y emotivo poema de San Michele. Todos los días, así en verano como en invierno, los viajeros que visitan Nápoles, llegan a Capri para escalar, ése es el término más ajustado, las empinadas y caracoleantes calles que llevan a Anacapri, donde el médico y escritor sueco Axel Munthe construyó su blanca



"Alla gioia degli occhi" es el nombre de este comercio de Anacapri, en el que los turistas se proveen de "souvenirs" y película fotográfica para sus cámaras.

mansión, inmortalizada en el libro.

Nosotros también hemos subido, como parte integrante de uno de esos regueros de gente que a cada rato llegan a Capri, las ya inexistentes setecientas setenta y siete gradas fenicias que conducían hace diez mil años a la hoy San Michele, la otrora

Este sendero interior de San Michele lleva al mirador desde el cual Axel Munthe esperaba cada primavera la llegada de millones de pájaros.



“Villa de Tiberio”, del viejo e infortunado emperador romano que pasó allí los últimos once años de su dramático ostracismo voluntario.

Mientras trepamos por la abrupta cuesta, desfilan en nosotros los recuerdos de la lectura del libro y de los personajes que Munthe describió, evocándolos en presente vivencia. Si bien la industria



Esta hermosa e imponente vista de la isla de Capri es la que se ve desde el mirador de la villa de San Michele.

Las calles que conducen a Anacapri, donde está instalado San Michele, son estrechas y difíciles de transitar. Unos pocos coches de alquiler están al servicio de los visitantes que deseen recorrer el lugar.



A la izquierda de San Michele está ubicado este desembarcadero del que salen las pequeñas lanchas que conducen a la Gruta Azul, permanente motivo de interés para los turistas.

del turismo ha dado nueva fisonomía a la zona baja de la villa, dotándola de los hoteles, restaurantes y lugares de venta de "souvenirs" que reclama tan constante desfile humano, San Michele conserva intacta la poética fisonomía de paz, de esperanzada fe y de amor que le imprimiera su último fundador. Es por eso, que mientras subimos a pie por el estrecho sendero que conduce a la cima, evocamos, por ejemplo, a María Portaletere, la singular mujer-cartero de Anacapri, que poseía la extraña condición, para el oficio que ejercía, de ser analfabeta. Pensamos en la "cacciavallara", la mujer de los quesos, en Giovanna Amazzacane, que siempre esperaba "lettera" de América, o en Mastro Vincenzo, el viejo dueño del viñedo y de la casita, la Robba "di Timberio" —como le decían despectivamente en Capri al emperador Tiberio— adquirida finalmente por el médico sueco para edificar San Michele.

Hubiéramos escanciado con gusto el Capri blanco de don Dionisio o el Capri tinto del párroco, pero debimos conformarnos con algo menos exquisito. "Alla gioia degli occhi", tal el nombre del principal comercio de "souvenirs" existente en Anacapri, no ha podido sustraerse a la

conveniencia materialista que le imponen las preferencias de los turistas. Blusas de colores chillones, golosinas y bebidas adecuadas al gusto de los visitantes, son la base de su abundante surtido de mercaderías.

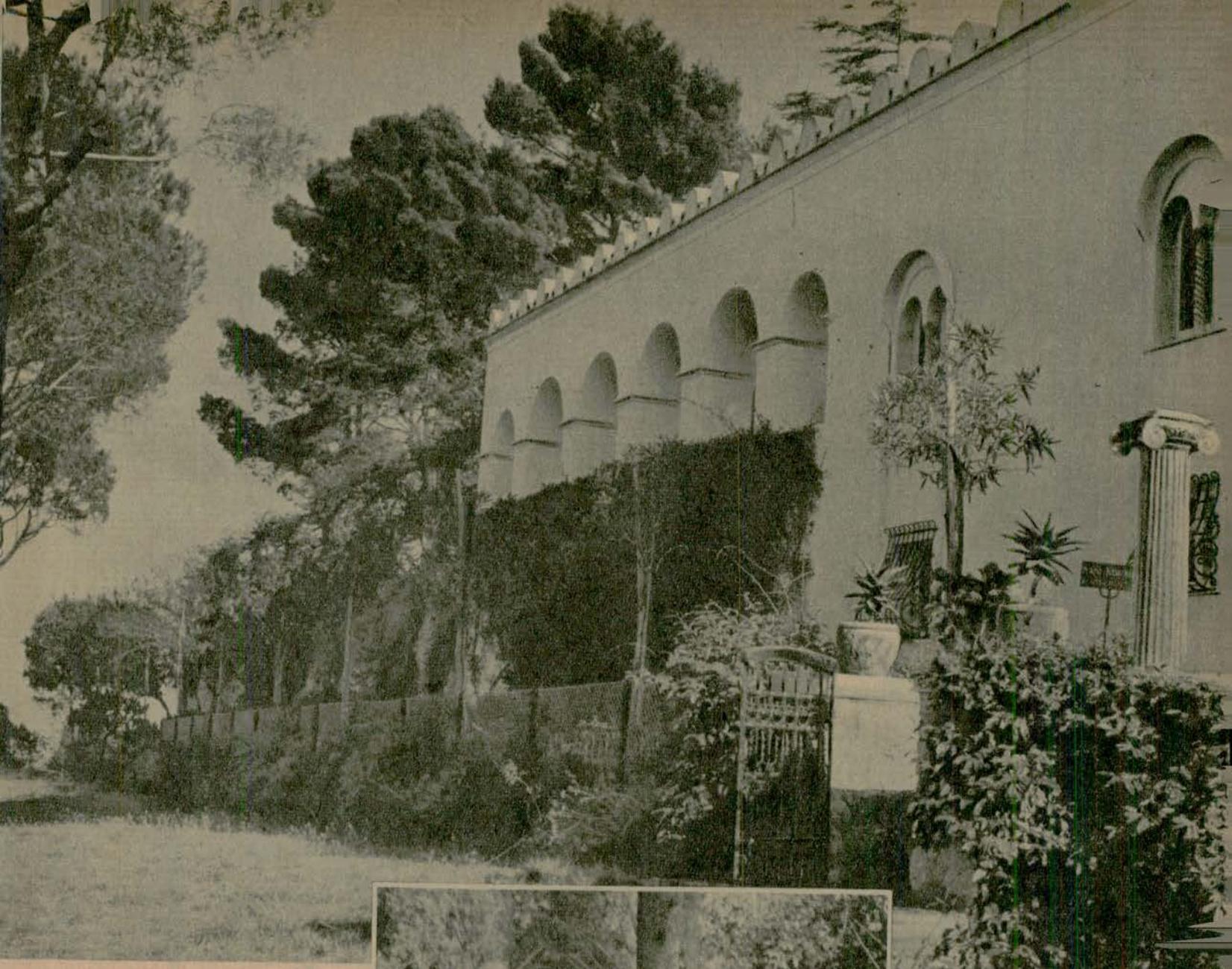
Recorremos las bien cuidadas habitaciones de San Michele y, desentendiéndonos de la jovencita que cumple sus funciones de guía repitiendo por enésima vez, en inglés y en italiano, las expresiones aprendidas de memoria, penetramos en los verdes jardines para detenernos, por último, en el mirador desde el cual Munthe, cada primavera, veía llegar por millares los pájaros, expuestos allí a trampa mortal.

Admiramos el imponente paisaje de la isla de Capri que se domina desde el mirador de San Michele. Haciendo realidad las palabras del médico sueco, vemos que, también para nosotros, toda la bahía de Nápoles está tendida a nuestros pies, brillante como un espejo; "las columnas sobre la pérgola, las galerías y la capilla fulguran en la luz"...

Y cuando retornamos a Capri, para seguir en el barco que nos llevará a



Una de las obras de arte que Axel Munthe había colocado en los jardines interiores de San Michele.



Nápoles, aislados mentalmente del bullicio de la multitud de turistas que nos rodea, nos complacemos en descubrir en nuestros sentidos el regusto de lo que acabamos de ver. Y apretamos nuestra cámara, obligada, ella también, a rendir tributo a los codazos de la muchedumbre, a la falta de luz y a la estrechez de los ambientes interiores de esta hermosa e inolvidable San Michele.



Vista de parte del frente de la villa de San Michele. A la derecha puede verse la columna romana desenterrada por Axel Munthe cuando iniciaba las obras de construcción.

Uno de los caminos interiores de la villa de San Michele con el sendero de piedra hecho construir por el médico sueco.

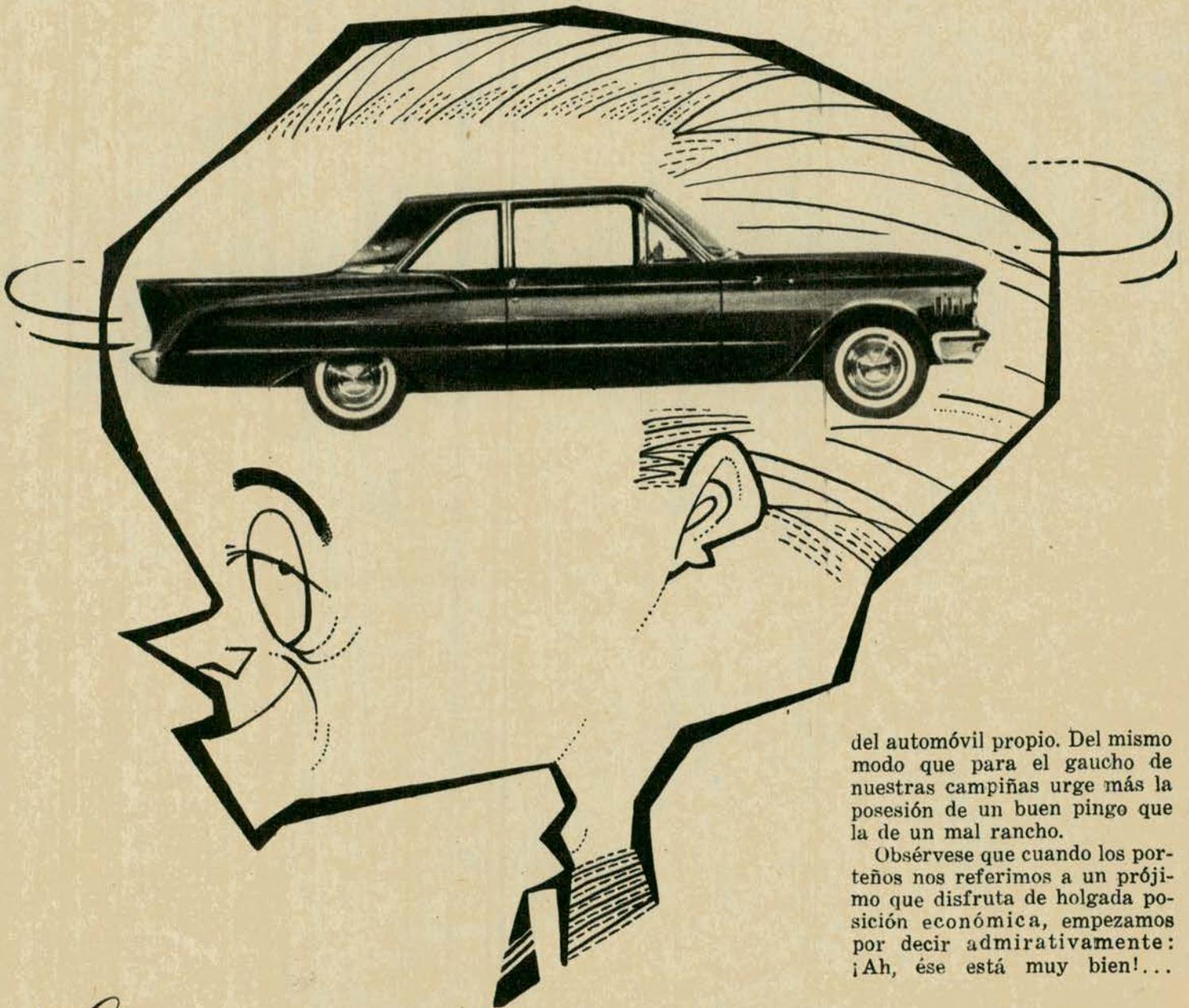
EL SUEÑO DEL AUTOMOVIL PROPIO

POR

RODOLFO M. TABOADA

¿Quién, lector, "televidente" o aficionado al cinematógrafo, ignora el nombre de Rodolfo M. Taboada? Escritor, autor de libros de teatro y cine, "charlista" y comentarista, tiene un "humor" y acento absolutamente personales. La presente nota lo confirma con agradable elocuencia.

es probable que en los más íntimos repliegues de nuestras entretelas arda el sueño universal de la casita propia. Pero, de todas maneras, no es ése el que podríamos considerar como sueño fundamental. Ambición más urgente y lacerante que la de la casita propia es, para los porteños, la



del automóvil propio. Del mismo modo que para el gaucho de nuestras campiñas urge más la posesión de un buen pingo que la de un mal rancho.

Obsérvese que cuando los porteños nos referimos a un prójimo que disfruta de holgada posición económica, empezamos por decir admirativamente: ¡Ah, ése está muy bien!...

¡Tiene automóvil y todo!

Y compleméntese la observación advirtiéndole que cuando aludimos a otro congénere que "ha echado buena", sintetizamos el venturoso fenómeno con una expresión de este tenor:

—¡Ah, ése se acomodó!... ¡Lo he visto con un auto bestial!

Es de suponer que, en la inmensa mayoría de los casos, los afortunados a que hemos hecho mención compraron una casa antes que un auto. Que es, posiblemente, lo mismo que haríamos todos los del llano. Pero la verdad es que la adquisición de la casa no nos impresiona ni nos da la pauta del golpe de fortuna, en la misma medida que la adquisición del automóvil.

Dicho en otros términos, pensamos antes en las cuatro ruedas que en las cuatro paredes. De donde podría inferirse que nuestro sueño perfecto bien podría ser el de la casa rodante.

Ahora bien. Conocimos una época en que la posesión del soñado automóvil podía concretarse merced a unos pocos pesos. Un buen coche de segunda mano podía adquirirse por una suma comprendida entre los dos y los cuatro mil pesos. Y por ocho mil, se adueñaba usted de un último modelo, sobradamente apto para pavonearse con una rubia y una morocha por las avenidas que circundan los lagos palermitanos. Pero, ¿quién tenía, en aquel entonces, ya no ocho sino dos mil pesos?... Únicamente aquéllos a quienes había ungido la diosa Fortuna. Para nosotros, los peatones consuetudinarios, la cúspide monetaria de los dos mil pesos era tan inaccesible como el más alto pico del Himalaya. Y, en consecuencia, nos resignábamos a contemplar los autos que pasaban a nuestra vera, soñando con una lotería reivindicatoria que nos deparara el nuestro: ése que, sin duda, nos pertenecía, y sobre el cual deberíamos pasearnos con la hipotética rubia y la no menos hipotética morocha, por esas avenidas palermitanas, que eran lo único que concretamente poseíamos.

En la actualidad, el penúltimo de los desgraciados cuenta con cinco mil pesos. O, en su

defecto, con treinta y dos posibilidades de conseguir ese dinero. Pero, ¿qué pasa? Pues pasa, únicamente, que el más vetusto, astroso y desvencijado de los carromatos cuesta, aproximadamente, un ojo de la cara. Y no hablemos ya de un último modelo. Esas son meras fantasías en tecnicolor. Hablemos de una modesta catramina, una de aquéllas que, en tiempos pasados, se jubilaban en el asfalto y se iban a levantar la cosecha. Cualquiera de esas cafeteras cuesta hoy cien mil pesos. Y, por supuesto, hasta ahí no nos da el cuero.

De modo, pues, que estamos en un círculo vicioso. Antes, el automóvil era relativamente barato, pero nosotros no teníamos donde caernos muertos. Hoy podríamos disponer de un dinerillo, pero los automóviles son categóricamente prohibitivos.

Por supuesto, cabe la dorada esperanza de que se llegue, alguna vez, al feliz término medio. Pero, ¡ay!, si esa solución tarda un poquito más en llegar, ya no habrá una sola rubia ni una sola morocha que se dignen llevarnos el apunte... Y en ese caso, ¿para qué nos servirá el automóvil?

MAS CAMINOS... ¡CONDUCCEN A MAS PROGRESO!



El nuevo PLAN VIAL, formulado por la Dirección Nacional de Vialidad para el período 1959-1969, contribuirá rápida y decididamente en la evolución y desarrollo del país.

El hormigón y el suelo-cemento proporcionan cada año verdaderas y sorprendentes economías.

Consideramos que los caminos que se construyan deberán ser permanentes, y adecuados para el tránsito actual y futuro, y que rindan la máxima economía al país.

El pavimento de hormigón es el de más bajo costo anual por su costo inicial moderado, su conservación mínima y su prolongada vida de servicio, que hoy se estima en 50 años; posee alta capacidad para absorber cargas, ofrece máxima seguridad al tránsito y es el de mínimo costo de operación.

El pavimento de suelo-cemento es el de más bajo costo de construcción porque hace el máximo uso del material más barato, el suelo del lugar, y porque requiere menores espesores que los restantes estabilizados para cargas iguales. Elimina el transporte de agregados y su construcción es rapidísima. Su vida de servicio es mayor de 20 años.

INSTITUTO DEL CEMENTO PORTLAND ARGENTINO

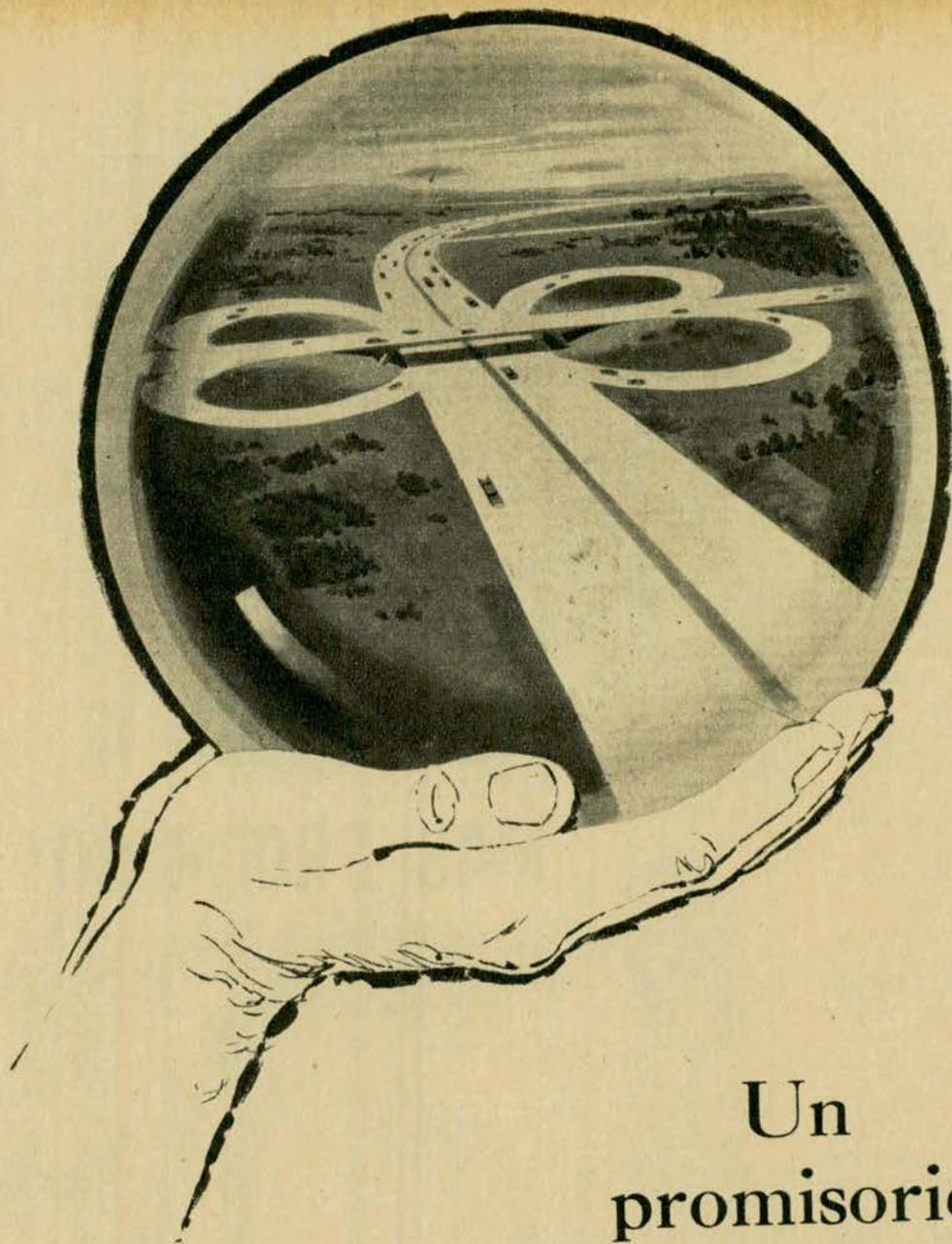
San Martín 1137

Buenos Aires

Seccionales: CENTRO: Rivera Indarte 170, Córdoba. NORTE: Muñecas 110, Tucumán. SUR: Calle 50 N° 610, La Plata. DELEGACION BARILOCHE: C. C. 57, S. C. de Bariloche. LITORAL: Sarmiento 784, Rosario. CUYO: Patricias Mendocinas 1071, Mendoza.

CAMPO EXPERIMENTAL: Edison 453, Martínez, Prov. de Buenos Aires.

61 AUTO *Club*



Un
promisorio
futuro
bien encaminado...

Desde 1909, en que aquellos heroicos "fordcitos" señalaron con sus huellas nuevas rutas al progreso, FORD MOTOR ARGENTINA S. A. se ha sentido íntimamente ligada a nuestro desarrollo vial. Hoy, ante la formulación del plan Vial Nacional y el Plan Vial de la Provincia de Buenos Aires, en ejecución, aplaude entusiastamente esas iniciativas que significan un estímulo para la labor de la industria automotriz argentina.

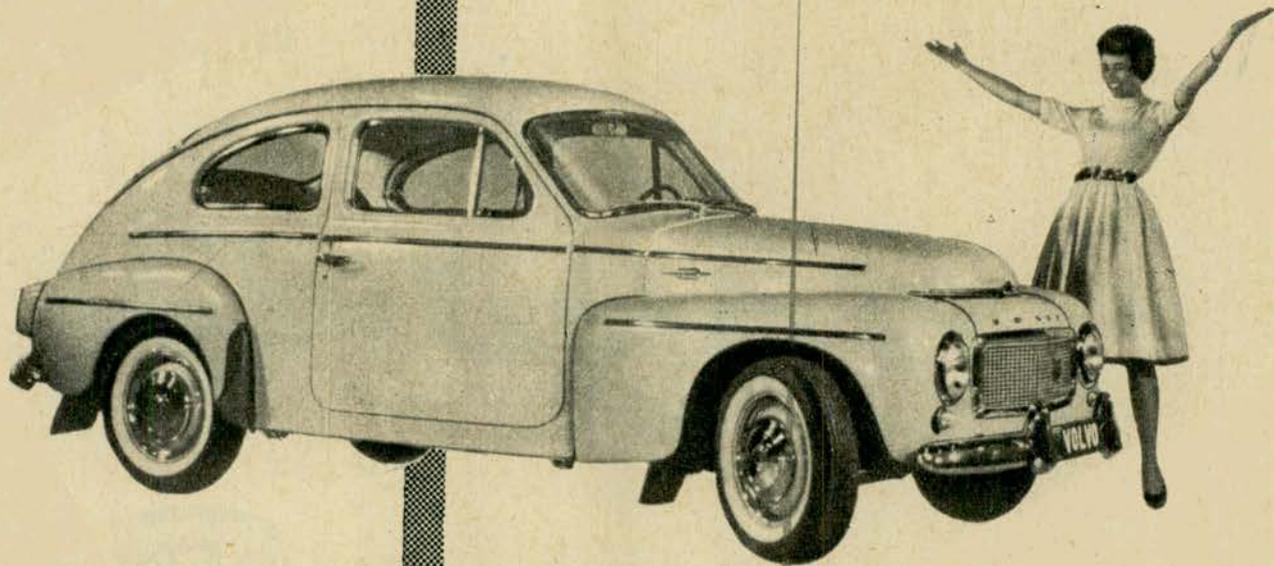


FORD

*dejo huellas
que hoy son caminos*

FORD MOTOR ARGENTINA S. A.

VOLVO PV 544



VOLVO ARGENTINA S.A.I.C.
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS EN LA ARGENTINA

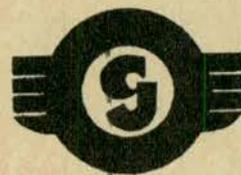
R. E. N. C. A. SOC. EN COM. P. ACC.
CANGALLO 2740 BUENOS AIRES

T. E. 89-7974 - 0353 - 0282 - 8023

TRIUMPH



HARD



PEUGEOT

PRODUCTO I.A.F.A. BAJO LICENCIA PEUGEOT S.A. INDUSTRIA ARGENTINA



MONZA S.A.

ESTRADA, REYES Y RODRIGUEZ LARRETA
AV. LIBERTADOR y LAFINUR

DETALLES TECNICOS

MOTOR

Enfriado por aire. Leva arriba. 4 ciclos. 2 cilindros.

CAJA DE ENGRANAJE

4 cambios de velocidad por pie.

RENDIMIENTO MAXIMO

20 CF a 8.000 r. p. m. modelo 250 y
24 CF a 7.500 r. p. m. modelo 300.

VELOCIDAD MAXIMA

135 Km/h modelo 250 y 145 Km/h
modelo 300.

SISTEMA DE ARRANQUE

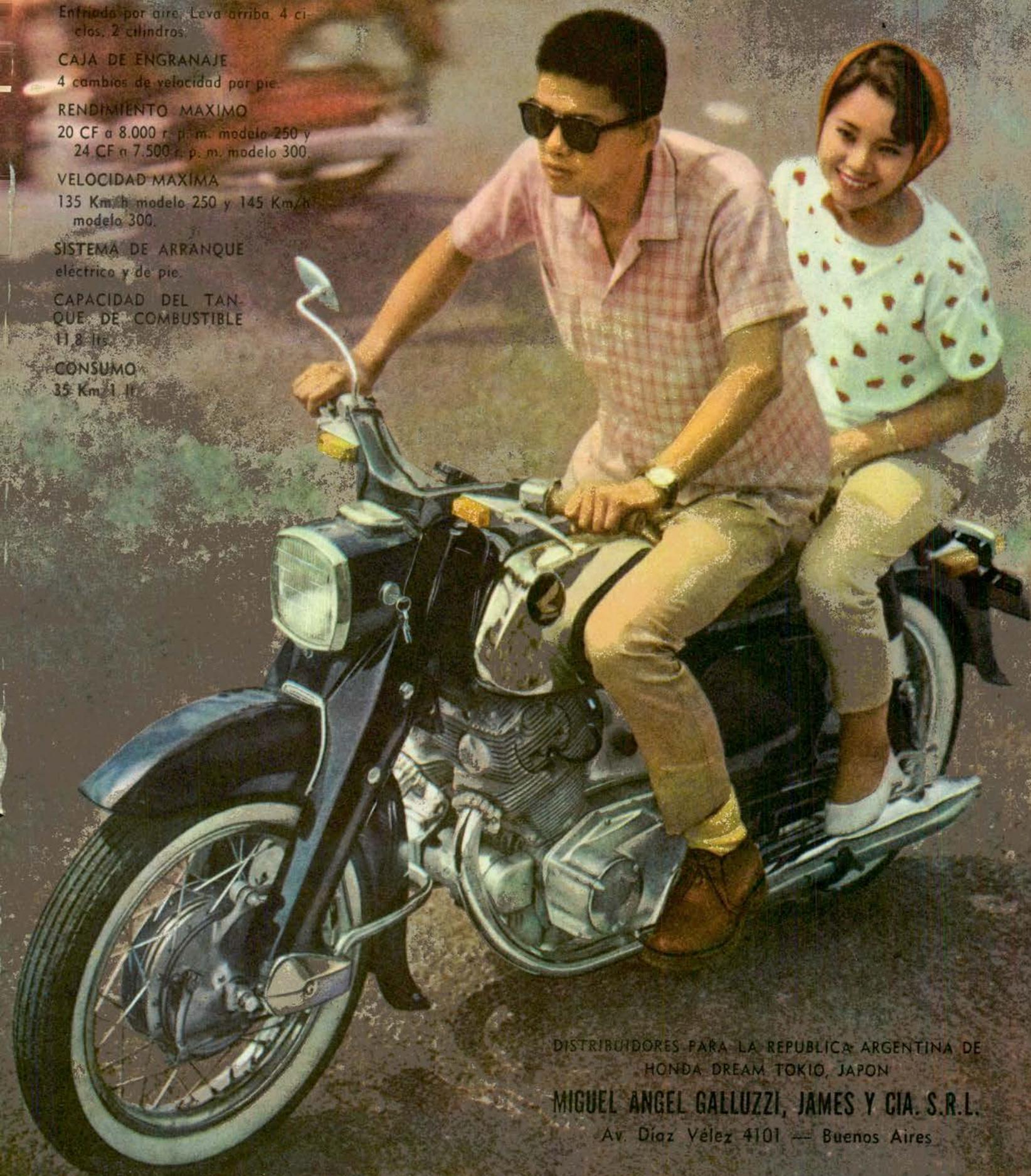
eléctrico y de pie.

CAPACIDAD DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE

11,8 lts.

CONSUMO

35 Km/l lit.



DISTRIBUIDORES PARA LA REPUBLICA ARGENTINA DE
HONDA DREAM TOKIO, JAPON

MIGUEL ANGEL GALLUZZI, JAMES Y CIA. S.R.L.

Av. Díaz Vélez 4101 — Buenos Aires

Especial para "Autoclub", del presidente de Y. P. F. Doctor Juan José Bruno

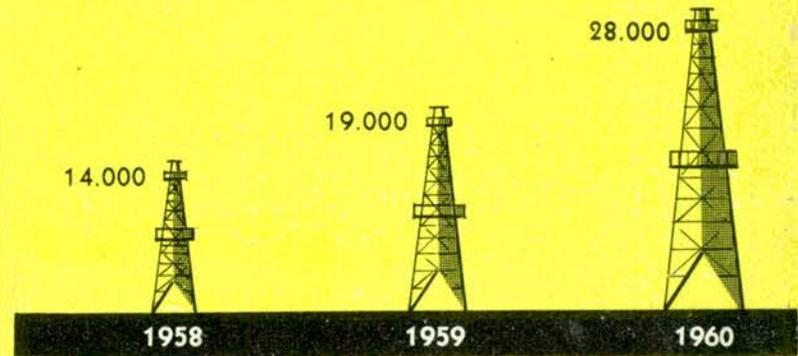


Doctor
JUAN
JOSE BRUNO

EL desarrollo de la tecnología del petróleo ha sido paralelo al gigantesco desenvolvimiento de la industria moderna. Nuevas máquinas exigen nuevos combustibles y lubricantes con aplicaciones más severas; el mercado automotor en lucha competitiva para lograr más kilómetros con menos consumo, ha obligado a las refinерías de petróleo a elaborar productos con especificaciones cada vez más rigurosamente adecuadas. Yacimientos Petrolíferos Fiscales ha logrado, con el concurso de su personal, y con nuevas y costosas instalaciones, perfeccionar

PRODUCCION DIARIA DE PETROLEO

EN MTS³



Las cifras señalan con elocuencia irrefutable el progreso de la explotación petrolífera realizada por Y. P. F. y sus contratistas a partir de 1958.

NUEVOS TIEMPOS, NUEVAS NORMAS

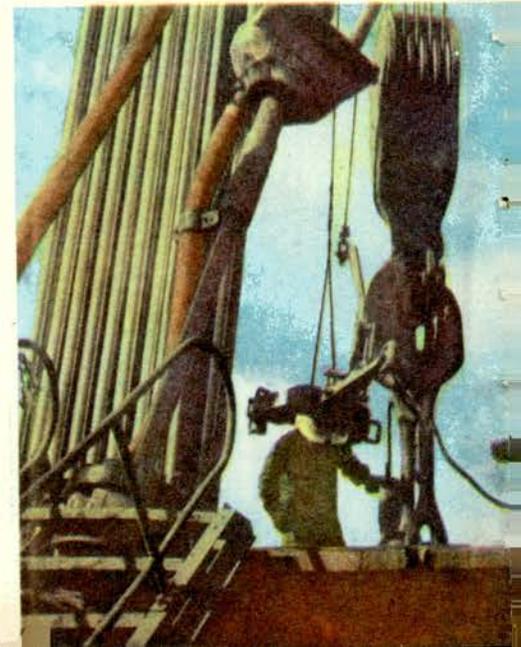
sus procesos de refinación hasta obtener el óptimo nivel de calidad que se le conoce. Ha procurado, también, agilizar sus sistemas de transporte y ventas a fin de que los usuarios, cualquiera que sea el volumen de su consumo, dispongan regularmente y en cualquier momento de esos productos.

A través de ocho divisionales ubicadas en las ciudades de Buenos Ai-

res, Rosario, Córdoba, Mendoza, Bahía Blanca, Mar del Plata, Salta y Resistencia y de las cinco oficinas de ventas instaladas en La Plata, Concepción del Uruguay, Santa Fe, San Juan y Paraná, satisface las crecientes necesidades técnicas y comerciales de los consumidores. Nuevos tiempos exigen nuevas normas, y Yacimientos Petrolíferos Fiscales ya las ha adoptado solicitando del capital privado su colaboración para que la empresa fiscal sea progresivamente más dinámica y eficaz. Por eso se han otorgado recientemente agencias de ventas a firmas privadas en importantes ciudades del país, y se seguirá con dicha práctica. En esto, como en las tareas de exploración y de explotación, la empresa que tengo el honor de presidir, cumple directivas del Poder Ejecutivo que informan el plan de desarrollo y que tienen su expresión más elocuente en el autoabastecimiento petrolífero, conseguido, precisamente, dentro de esos lineamientos claros y efectivos.



Antes de finalizar el corriente año, será inaugurada oficialmente la moderna destilería que construye la firma Kellogg Pan American Corp., en la ciudad de Luján de Cuyo, provincia de Mendoza, para Y. P. F.



40.000



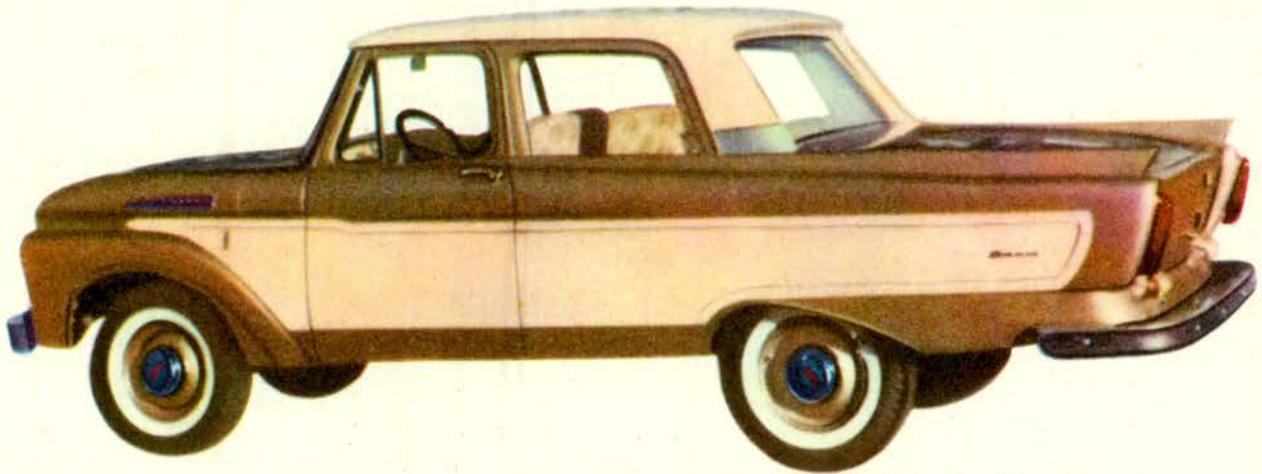
1961



Modernas estaciones de servicio para automovilistas, dotadas de todos los adelantos técnicos y atendidas por personal especializado, cortés y diligente, brindan a los usuarios los mejores subproductos del petróleo que elabora la avanzada técnica actual.

El hombre argentino se ha adaptado rápidamente a las exigencias técnicas de la moderna explotación del petróleo. Esto contribuye a crear nuevas y progresistas ciudades en regiones antes desérticas.





CARROCERIAS **ROLMAR**

(Fabricación Rusca)

avanza por la línea del progreso!...

...y siguiendo la línea ascendente de calidad y progreso encaramos ahora también la fabricación en serie de carrocerías especiales con el mismo sistema de las acreditadas firmas europeas **PININ FARINA** y **GHIA**. También fabricamos para el público en general las famosas carrocerías **FORD**, **CHEVROLET**, **DODGE**, **FARGO** y **DE SOTO**, asimismo estamos en condiciones de satisfacer con **NUEVOS MODELOS** las necesidades de las fábricas del País.

DISEÑAMOS y
FABRICAMOS
CARROCERIAS
FORD - CHEVROLET
DE SOTO - FARGO
DODGE - STUDEBAKER
RURALES, AMBULANCIAS,
FURGONES,
SEMI-RURALES,
COLECTIVOS



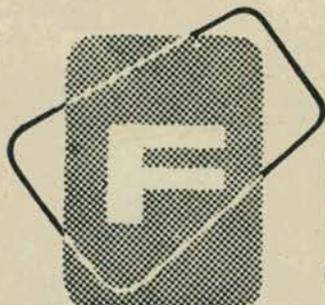
CARROCERIAS **ROLMAR**

(Fabricación Rusca)

LA FABRICA DE CARROCERIAS
QUE MAS UNIDADES PRODUCE
EN SUD AMERICA.

JULIAN ALVAREZ 2333 - BS. AS.

**La
operación
más
oportuna...**



FIDES

COMPAÑIA ARGENTINA DE SEGUROS S. A.

Consulte a nuestros agentes. Y asegure el total
REAL de sus bienes, considerando lo que valen HOY.

CONTRA TODO RIESGO, LA POLIZA QUE DA FE, en:

INCENDIO - TRANSPORTE - AUTOMOTORES - ACCIDENTES
PERSONALES - ACCIDENTES DEL TRABAJO - GANADO -
CRISTALES - ROBO - VALORES EN TRANSITO - FIDELIDAD
DE EMPLEADOS - DINERO EN EFECTIVO EN CAJA DE HIERRO, etc.

BERNARDO DE IRIGOYEN 248

T. E. 37-2824 - 2749 - 2967 - 2544 - 3008
Buenos Aires.

LA "AUTOSTRADA DEL SOLE"

**Italia también construye
Nuevas rutas para el
Progreso nacional**

ESCRIBE JOSE D. RUCCI

EN el inquieto mundo que vivimos, cuando diariamente puede verse cómo se abren los caminos hacia el espacio, cuando ha dejado de ser novedad periodística los pormenores de un viaje de más de 300.000 kilómetros a cerca de 28.000 de velocidad horaria, resulta oportuno e interesante y, por qué no, necesario, volver nuestra mirada en derredor, donde también —si bien en un grado mucho menos extraordinario— se están abriendo nuevas rutas para menos intrépidos viajeros, que prefieren la seguridad y la belleza tibia y acoge-

dora de una moderna carretera terrestre, antes que emular a los astronautas en sus orbiculares trayectorias por el mundo exterior.

Y decimos que es oportuno mirar lo que se hace en la tierra, porque el éxito de esos viajes extraterrenales está haciendo palidecer la extraordinaria transformación que hoy se opera en materia de rutas para grandes velocidades y alto índice de seguridad, cambio que puede verse ya en varios países —muchos de ellos tradicionalmente conservadores—, pero que no han podido resistir a las exigencias de la vida moderna y al empuje que el adelanto de la industria y la ingeniería automotriz está provocando. Porque, ¿para qué servirían más potencia, más confort y más velocidad en los automotores, si estas cualidades no pudieran aprovecharse?

No basta solamente construir vehículos más veloces, sino que paralelamente hay que posibilitar su utilización en su óptimo rendimiento, de manera que esas cualidades puedan aprovecharse sobre rutas técnicamente bien diseñadas. Rutas que podríamos denominar de "alto impacto".

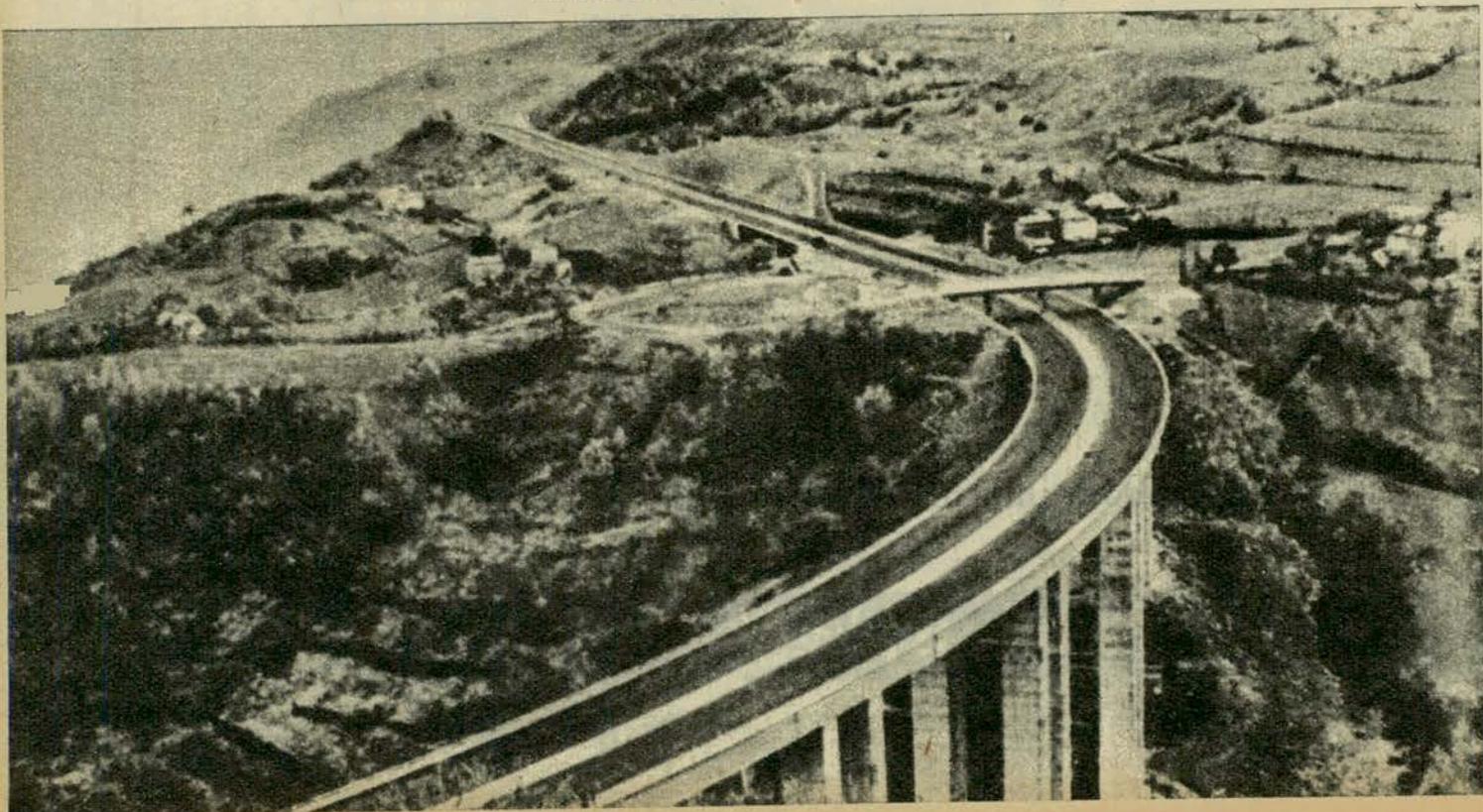
Si a ello se agrega el efecto psicológico de la real y efectiva competencia de la aviación al acortar distancias y al ofrecer frecuentes y más seguros viajes, vemos que resulta imprescindible abordar la construcción de vías de comunicación dentro de un concepto moderno que incorpore en su trazado los factores indispensables de seguridad, rapidez, comodidad y belleza.

Este breve introito no tiene otra finalidad que situar al lector en el escenario de una de las obras de ingeniería vial más importantes —todavía en proceso de ejecución— en el viejo mundo. Nos referimos a la "Autostrada del Sole", moderna vía de comunicación italiana, que se agrega así a la red vial internacional construída en la postguerra en Europa.

Comercio y turismo

La "Autostrada del Sole" une a sus ventajas prácticas de trazado, la particularidad de ser, ade-

Tramo de Bologna a Florencia. Puente sobre el río Voglio.



más de una vía comercial, una ruta de verdadera utilidad para el desarrollo del turismo automovilístico en Italia, ya que fue concebida con miras a constituir un factor de progreso y economía en la vida nacional de la península, sin descuidar las posibilidades de atender la gran corriente turística nacional y extranjera, que se desarrolla a través de las atractivas ciudades y encantadoras campiñas italianas.

Magnífico ejemplo para nuestro país, que tiene necesidad de satisfacer ambos aspectos, en cuanto concierne a su red vial en proyecto.

A sólo pocos años de inaugurada su construcción, en mayo de 1956, han quedado ya habilitados los tramos de Milán a Parma, Nápoles a Capua, Parma-Bologna y muy pronto lo será el de Bologna a Florencia. Están, por lo tanto, abiertos al tránsito 235 kilómetros, de los 738 que tendrá la "autostrada" entre sus puntos terminales. Cuando se finalice, Italia poseerá una de las más bellas y modernas "autostradas" de Europa.

Las obras estuvieron a cargo de empresas constructoras privadas y las financia una socie-



Area de servicio en Piacenza norte.

plias para cada mano de tránsito, separadas convenientemente por un sector neutro de tres metros, de los cuales dos y medio son pavimentados a fin de permitir el estacionamiento exclusivamente en el caso de que un desperfecto mecánico del vehículo obligue a ello. Dado que cada senda mide 7.50, el ancho total de lo que podría denominarse la plataforma carretera, será de unos 24 metros en total.

La pendiente máxima, aún en los trechos montañosos, es de 3,75 %, y el radio mayor de la curva planimétrica es de unos 700 metros (adoptado una sola vez en el trecho Milano-Bologna y Capua-Nápoles), y de 400

Control de pesaje, sobre la "autostrada", en las cercanías de Florencia



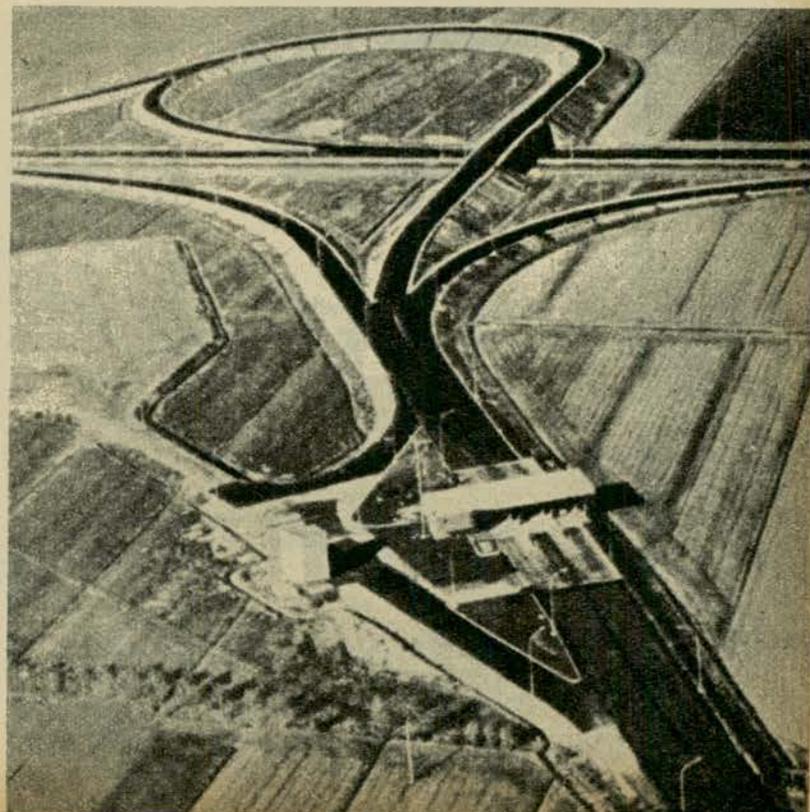
Centro de aprovisionamiento, bar y restaurante sobre la ruta, en el tramo de Bologna a Florencia, a dos kilómetros de Casalecchio di Reno. Las instalaciones y dependencias ocupan una superficie de 70.000 m².

dad especialmente creada, bajo el sistema denominado "de peaje", habiéndose establecido tarifas diferenciales para ocho clases o grupos de vehículos automotores.

Entre otras de las muchas ventajas que significará para los automovilistas italianos, es oportuno señalar, por ejemplo, que la distancia de Milán a Roma, actualmente de 617 kilómetros, quedará reducida a 560, de los cuales 540 corresponden a la nueva "autostrada". La de Roma a Nápoles, actualmente de 233, será de 207 kilómetros.

Seguridad a 160 kms. por hora

Pero no es sólo la disminución en sí lo significativo, sino el hecho cierto del menor tiempo que demandará su recorrido, gracias a la elevada velocidad que podrá desarrollarse, a plena seguridad y comodidad. Ausencia de cruces, calzadas am-



metros en los otros tramos, excepto entre Bologna y Firenze, donde en tres casos es de 250 metros.

Es muy importante señalar que, al planearse la "Autostrada del Sole" se tuvo en mente, cuando se estudiaron las características que se impondría a su trazado, determinar una "velocidad base", o sea, la velocidad máxima que permitiera ofrecer al vehículo —y por supuesto, a su conductor— plena garantía de seguridad y de regularidad en tal marcha. Tal velocidad fue fijada en 160 kilómetros por hora sobre el trayecto Milano-Bologna y Capua-Nápoles; en 100 kilómetros sobre el tramo Bologna-Firenze y en 130 km. entre Roma y Capua.

Detalles técnicos

La pavimentación de la "autostrada" fue realizada con dos capas sobrepuestas de conglomerado bituminoso (uno superficial de desgaste y otro como soporte de base), reposando sobre un robusto conglomerado bituminoso y el todo sobre una sólida fundación de material estabilizado o de elemento pétreo bien asentado.

Las obras de arte y otras construcciones complementarias fueron realizadas dentro de una línea estilizada, pero armoniosa, y se han adaptado convenientemente al panorama regional. Los contrastes, donde los hay, presentan un gusto y una belleza que hacen de esta moderna supercarretera un verdadero alarde de ingeniería vial.

Pero dejando a un lado los aspectos esencialmente técnicos, es digno de destacar el cuidado que se ha puesto al planear los servicios auxi-

liares que todo viajero anhela encontrar en los grandes recorridos: estaciones de servicio, surtidores, restaurantes, espacios apropiados para un breve descanso, etc.

Los diseñadores de la "Autostrada del Sole", procediendo con verdadero tino y con un criterio práctico sumamente acertado, planificaron y contemplaron estos servicios en forma integral, formando una unidad con el trazado en sí del camino. En una palabra, los servicios vinieron a ser parte de la carretera misma y al proyectarse donde funcionarían los edificios, se ha cuidado muy bien que, tanto el acceso como la salida se realizasen con rapidez y facilidad. Así, pueden verse en el recorrido numerosas áreas denominadas "de servicio", "de estacionamiento", etc.

Lo que se ha buscado con ello es crear un todo armónico y agradable, dentro de lo práctico, y evitar lo que es tan común —especialmente en nuestro país—, que sólo una vez hecho el camino se piensa en las demás necesidades, con lo cual las construcciones que después deben realizarse, se asemejan a injertos.

Un adecuado patrullaje policial y un eficaz servicio de asistencia caminera han sido organizados, en forma permanente, en esta magnífica construcción vial.

La República Argentina, con sus grandes extensiones y con las necesidades que su creciente industria y su promisorio porvenir turístico le imponen, podría tener en la obra comentada, un ejemplo de cómo encarar su programa vial, en lo que respecta a las grandes rutas que el país tanto necesita.

SKF
tiene para cada caso el rodamiento adecuado

SKF RODAMIENTOS PARA AUTOMOTORES

LOS problemas determinados por la expansión creciente del automovilismo, van alcanzando zonas imprevistas. Estos problemas se presentan primero en los lugares donde la expansión tiene más empuje y sirven de experiencia anticipada para quienes todavía no los sufren pero que, irremediablemente, habrán de verse precisados a afrontarlos a plazo más o menos largo, por una simple razón de desarrollo y progreso. En este tipo de experimentos, EE. UU. ofrece siempre una especie de servicio gratuito y mundial, actuando como laboratorio, toda vez que tales problemas suelen presentarse allí antes que en otros lugares.

Más allá de las complicaciones viales, en general, de seguridad del tránsito y estacionamiento, en particular, va se comienza a considerar en EE. UU. como un problema concreto el que plantea la edad de los conductores de automóviles.

Longevidad

Este es un caso típico, en el que las ventajas determinadas por el progreso en una dirección provoca dificultades inéditas en otra. La constante expansión de los promedios de longevidad, merced a las conquistas de la ciencia médica, la superación de los niveles de vida y el desarrollo de los servicios de salud pública, plantea un problema que no existía hace 20 años. Como siempre, la ilustración más completa de su magnitud y seriedad está a cargo de la estadística. En 1940 había en EE. UU. 1.360.000 conductores de automóviles que tenían 65 años o más; pero en 1959, esa cantidad había ascendido a 5.710.000, o sea, que el porcentaje de los conductores de esa edad, aumentó, en 19 años, del 3 % al 6,8 %.

Hoy en día, y en EE. UU., el conductor de automóvil de edad madura —digamos— es un factor significativo en el tránsito, que cada vez, año

año, será más importante. El número de los conductores en esa categoría, está creciendo en una proporción mucho más veloz que la del crecimiento de los conductores en general, y se descuenta que ese promedio de aumento continuará por muchos años.

Muchos automovilistas de este tipo son excelentes conductores. Sin embargo, en términos de kilómetros recorridos, los conductores maduros aparecen envueltos en accidentes en los caminos con más frecuencia que los demás conductores, aunque los promedios que resultan son inferiores siempre a los que se registran entre los conductores de menos de 21 años.

Debe subrayarse que, al considerar este problema, se busca una solución basada en el deseo de ayudar a esos conductores para que disfruten de los placeres y beneficios del automovilismo, mientras puedan conducir con la competencia indispensable, sin

¿ESTAMOS DEMASIADO

VIEJOS

PARA

MANEJAR

NUESTRO

COCHE?

Los automovilistas de más de 65 años plantean un serio problema en EE. UU.

ESCRIBE

CYRO VAZQUEZ

que exista riesgo para ellos y para los demás. En realidad, la cuestión se reduce a establecer cómo se puede ayudar a esos conductores.

Un nuevo campo

Se han hecho muchos estudios y análisis que abren un nuevo campo de especulación en torno a todo lo que depende del automóvil. Se habla ya de llevar a la práctica programas especiales, sin desconocerse que, aunque se acuerde rápidamente cuáles deben ser esos programas, los mismos demandarán algún tiempo para ser puestos en acción y que, en el interín, el problema se irá haciendo cada vez más crítico.

Entre las actividades específicas que se considera indispensable incluir en esos programas figuran las siguientes:

- Un estudio especial de accidentes de tránsito protagonizados por conductores de edad madura.
- Establecer en qué proporción figuran, entre esos accidentes, los que ocurren de noche.
- Qué indicaciones de limitaciones físicas existen en los mismos.
- Estudios de la vista de los conductores maduros, particularmente su visión durante la noche.

Este último aspecto parece ser el que más preocupaciones determina. Las personas de edad madura tienen

dificultades crecientes para discernir objetos cuando hay poca luz.

Entre los proyectos que se estudia, figuran los de establecer cursos de seguridad especialmente preparados para conductores maduros, a los que contribuirían las escuelas públicas y privadas y las Universidades. También se propone el establecimiento de clínicas donde los conductores de edad madura se harían examinar sobre bases voluntarias, para conocer imparcialmente sus limitaciones y condicionar su actividad automovilística a las mismas.

Emergencia

Entre tanto se llegue a la organización del programa que ahora se estudia, se proyecta distribuir ampliamente entre los automovilistas de edad madura, un manual que ofrecerá una serie de consejos elementales y prácticos, que contribuyan a la seguridad del volante. En el mismo, se consideran doce puntos principales:

1. — Asegúrese de que su auto esté en perfectas condiciones.
2. — Hágase aconsejar por su médico, quien podrá sugerirle que evite el tránsito denso o los viajes de noche.
3. — Manténgase en buenas condiciones. Maneje únicamente cuando se sienta capaz de hacerlo.
4. — Manténgase alerta mientras maneja y aléjese de los autos conducidos por muchachos jóvenes.

5. — No se esfuerce en el volante y trate de que manejar le signifique un placer. Al hacer viajes largos, descanse frecuentemente saliendo del camino.

6. — Elija los caminos menos transitados.

7. — Estudie con anticipación todos sus viajes, largos o cortos. Haciéndolo, podrá evitar la tensión que producen el tránsito pesado o las rutas de alta velocidad.

8. — Mantenga su parabrisas, los vidrios de los faros y el cristal de sus anteojos perfectamente limpios.

9. — Preocúpese periódicamente de ponerse al día sobre las nuevas reglamentaciones para el tránsito.

10. — Enrólase en un curso de perfeccionamiento para conductores, y si en su ciudad no hay ninguno, reclame que se organice.

11. — Sométase a examen periódicamente por un instructor, para perfeccionar su técnica de conductor.

12. — Hágase tomar el tiempo de sus reacciones y sométase periódicamente a las demás pruebas que se toman a quienes solicitan licencia de conductores.

CINCO yeguas y siete caballos, abandonados por Pedro de Mendoza en las fértiles llanuras de Buenos Aires en 1535, constituyen el primer dato, referente a ganadería, que tenemos los argentinos. El medio propicio contribuyó a su propagación, y cuando Garay fundó Buenos Aires por segunda vez, grande fue su asombro ante el inusitado número de caballos, que en chúcaras manadas poblaban la región. Ya en 1580, como en un gran tambor telúrico, el tamborileo de esos cascos sobre la pampa auguraba —con quién sabe qué remoto y sutil simbolismo— el nacimiento de una nacionalidad que tendría en esos caballos el elemento esencial para su liberación, su colonización y su desenvolvimiento económico.

Después ingresaron en lo que sería territorio argentino los primeros representantes ovinos y bovinos, origen de nuestro acervo pe-

**TODOS LOS AÑOS,
LA SOCIEDAD
RURAL ARGENTINA
REUNE EN
BUENOS AIRES
LO MEJOR DEL
AGRO NACIONAL**

**CUANDO
EL
CAMPO
VIENE
A LA
CIUDAD**

ESCRIBE

**CIRIACO
DIAZ**



cuario, y pronto la abundancia de ganado salvaje, sumada a la enorme extensión territorial, irían imponiendo un tipo humano característico, experto en las tareas que requería la explotación de nuestra ganadería rudimentaria. Y el caballo, descendiente de aquellos pingos que el bueno de Mendoza quizá conscientemente nos dejara, pasaría a jugar un papel preponderante. En estas tierras, hombre y caballo formarán una dualidad histórica, política, sociológica y económica, de la que ya no se podrá prescindir al estudiar nuestros orígenes como nación.

A CABALLO

El gaucho "tenía necesidad de vida aérea", para decirlo con la feliz expresión de Pablo Mantegazza, y como Dios no lo había dotado de alas, necesitó del caballo. Lucio V. Mansilla decía, en la Cámara de Representantes, durante el bloqueo francés: "qué nos van a hacer esos gringos que no saben galoparse una noche", y la barra aplaudía frenética. Y el Chacho Peñaloza, preguntado en Chile cómo le iba, respondió: "Cómo quiere que me vaya, en Chile y a pie".

"El mal que aqueja a la República Argentina, es la extensión; el desierto la rodea

Nuestro país se hizo a caballo. Quizá por eso siempre resulte grato para un argentino montar un pingo, ataviado con la indumentaria tradicional. Así lo sorprendimos a don Pedro Díaz (¡hasta con bota de potro!) en la Exposición Rural de Palermo. El gateado que monta se llama "Unitario", y pertenece a la cabaña "El Resero", de José Antonini.



Las grandes distancias y las tareas que exigía el campo fueron imponiendo al caballo, y así el argentino se hizo jinete por necesidad. Hoy, estas jóvenes acarician a un descendiente de aquellos pingos que tanto contribuyeron al desarrollo del país. Es casi como acariciar nuestro pasado más auténtico.

Riqueza y calidad de nuestro sur, presente también en la última Exposición de Palermo, organizada por la Sociedad Rural Argentina. Y la ciudad, bien representada por la belleza y elegancia de esta porteña sonriente, pudo admirar una vez más la jerarquía de los productos allí expuestos.



por todas partes, se le insinúa en las entrañas", y el argentino se hizo jinete por necesidad, al punto de que su personalidad se integró con el caballo. Fue sacerdote en ese telúrico culto al caballo, y de ello existen numerosos testimonios. Para Guillermo E. Hudson, únicamente en el lomo de un pingo el gaucho adquiriría el pleno uso y goce de sus facultades. Y el general Juan Esteban Pedernera, viviendo en el Perú —tenía 66 años—, siente nostalgias puntanas, agarra un caballo, y aparece en la provincia de San Luis. "Los coches son para los demás", decía.

ALGUNOS MOJONES

Dados esos elementos y esas circunstancias, surge con claridad la trascendencia y el auténtico arraigo de la ganadería en este país, y podría señalarse acontecimientos que quedaron como mojones en el largo camino de nuestro desarrollo económico. Así, la llamada "etapa del cuero", en que sólo el cuero del animal se aprovecha con fines comerciales. La fundación del primer saladero, paso importante dado por Rosas, con sus amigos Luis Dorrego y Juan Nepomuceno Terrero, en Quilmes, allá por el año 1815. La fundación del "Santa Cándida", en Concepción del Uruguay, que fue en su género y hasta la muerte de su creador —Justo José de Urquiza— uno de los saladeros más importantes del mundo. La implantación del alambrado por el inglés Ricardo Newton, en establecimiento "Los Jagüeles", en Chascomús. La adquisición del primer toro shorthorn en Inglaterra con destino a "La Campana", en Cañuelas, pro-



Todos los años en Palermo, la Sociedad Rural Argentina organiza una exposición de ganadería que goza de prestigio mundial por la calidad de sus productos y la capacidad de los jurados. Un ejemplar como este, de raza Aberdeen Angus, resume muchos años de esfuerzo y labor silenciosa.

piedad de Guillermo White —el reproductor colorado se llamaba Tarquino—, marca un importante comienzo, ya que pronto llegan al país otros animales importantes. Así, en 1857, para el establecimiento "San Juan", de Leonardo Pereira, el toro Defiance y la vaca Coral, y al año siguiente, el toro Don Juan y la vaca Dahlia. La inauguración del primer frigorífico en San Nicolás es otra etapa de suma importancia, y también los ferrocarriles, que van extendiendo su red como una gran tela de araña; pero hoy sólo queremos evocar uno de esos mojones trascendentes en nuestra historia ganadera. Una institución que todos los años revalida sus títulos hondamente argentinos al realizarse la tradicional exposición en Palermo: la Sociedad Rural Argentina, fundada en 1866.

LA EXPOSICION RURAL

Dedicada al quehacer más argentino y enraizada desde antiguo en el país, la Sociedad Rural reunió gente de campo y se propuso los siguientes fines: velar por el patrimonio agropecuario del país y fomentar su desarrollo tanto en sus riquezas naturales, como en las incorporadas por el esfuerzo de sus pobladores; promover el arraigo y la estabilidad del hombre en el campo y el mejoramiento de la vida rural en todos sus aspectos; coadyuvar al perfeccionamiento de las técnicas, los métodos y los procedimientos aplicables a las tareas rurales y al desarrollo y adelanto de las industrias complementarias y derivadas, y asumir la más eficaz defensa de los intereses agropecuarios.

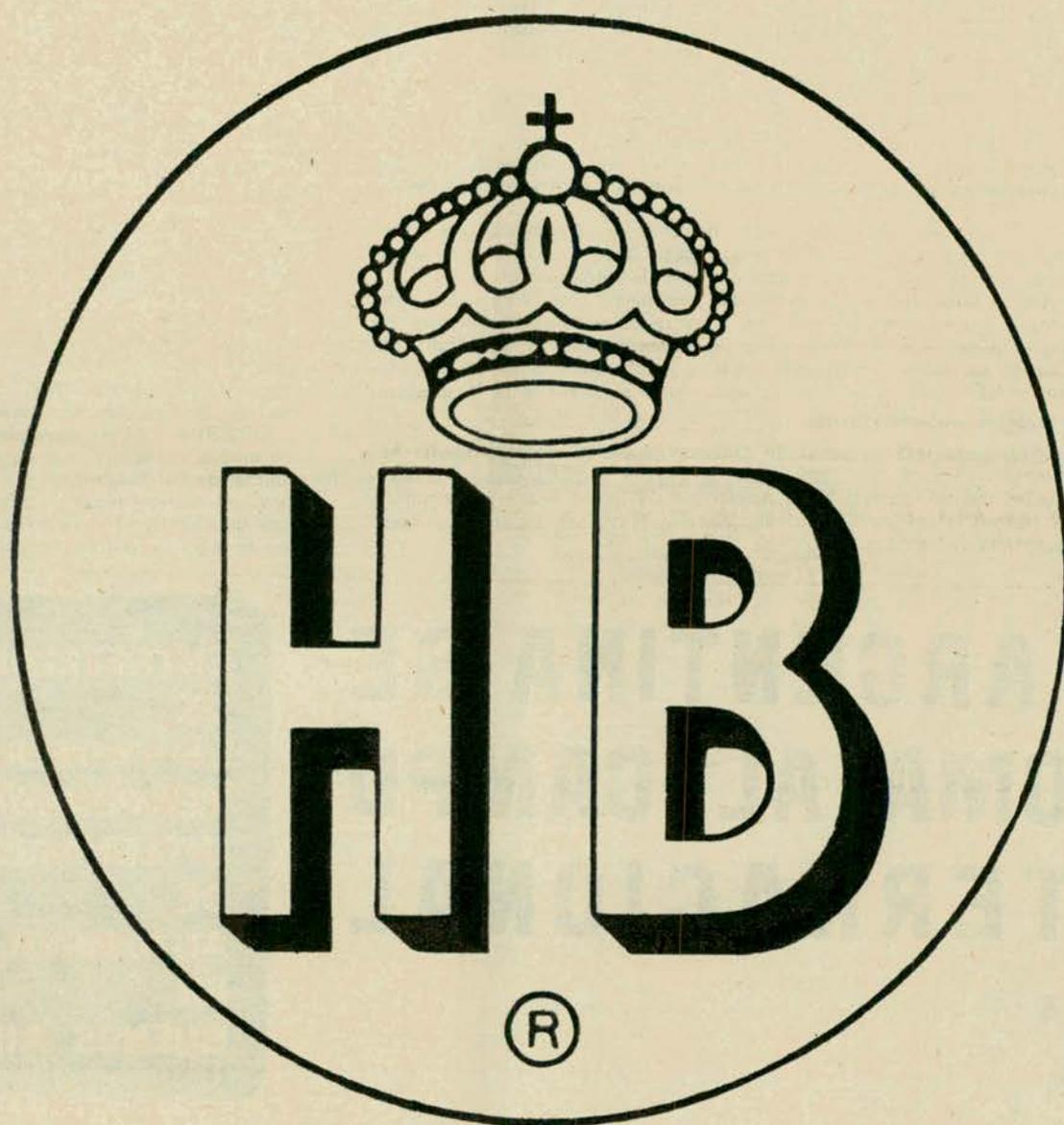
Uno de los medios más eficaces para hacer efectivos esos fines es la exposición que se realiza anualmente en las amplias dependencias ubicadas en Plaza Italia, considerada una de las más importantes del mundo. Así, este año, como todos los años, la Sociedad Rural volvió a realizar el milagro de reunir en

el corazón de la ciudad lo más representativo del agro nacional.

Como en tiempo viejo, Palermo se llenó de mugidos, de corcovos y de olor a pasto seco. Allí se pudo admirar el constante perfeccionamiento de las diversas técnicas agropecuarias y el progreso de criterios selectivos, elogiados por expertos del mundo entero. Pero al margen del certamen y de su trascendencia económica, hubo un encuentro amable con nuestro ser más auténtico. Los que estuvimos en Palermo volvimos a ser, siquiera por un ratito, gente "de a caballo".

Un magnífico campeón de la raza Lincoln. El bello animal, orgullo de la producción argentina, está generosamente decorado por dos docenas de bien ganados premios.





CALIDAD EN CERVEZA

HASTA fines de 1946, la República Argentina sólo era conocida en el ambiente automovilístico europeo a través de magras referencias dejadas por Macoco Alzaga Unzué, Raúl Riganti y Alberto Rodríguez Larreta, padre de "Larry", en sus andanzas por los circuitos del Viejo Mundo —cosa que había ocurrido hacía ya bastante tiempo— y luego, por declaraciones que, en 1930, hiciera el gran as alemán Hans Stuck von Villiers, quien, habiendo llegado a la Argentina para intervenir en el Gran Premio Nacional de aquel año, con un modernísimo Mercedes Benz, tuvo que volverse sin poder correr por cuanto, tras una salida a recorrer lo que entonces se denominaba pomposamente "el camino", tuvo que desistir por haberse quedado "colgado en varios lomos de burro".

—¡Esta es una carrera para dementes o para carretas!

Así comentaba von Stuck, ante un reducido número de personas que lo escuchaba a su regreso de ese primer viaje de reconocimiento de la ruta, que no pudo completar por las razones antes mencionadas.

—No me explico —agregaba— cómo pueden correr por esos caminos y con qué temeridad arriesgan su vida dentro de las densas polvaredas que se levantan.

Con bastante disgusto regresó a su patria llevando la impresión, que luego habría de transmitir a su medio ambiente, de que en la Argentina sólo los inconscientes o los locos podían participar en una carrera de automóviles.

Pese a todo ello, la Comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino, tras no pocos esfuerzos y aprovechando que en Europa el automovilismo aún no había retornado a la normalidad, después de la Segunda Guerra Mundial, consiguió que el famoso as italiano ACHILES VARZI, juntamente con LUIS VILLORESI y el francés GEORGE RAPH, aceptasen venir a correr a la Argentina.

Panorama de nuestro automovilismo

La primera temporada internacional de automovilismo en nuestro medio había sido programada para el año 1939, pero la guerra impidió que se concretaran los proyectos del Automóvil Club Argentino de hacer venir a Caraciola, Rosemayer, Von Brautisch, Wimille, Chiron, Varzi y Nuvolari, quienes, en principio habían aceptado la invitación.

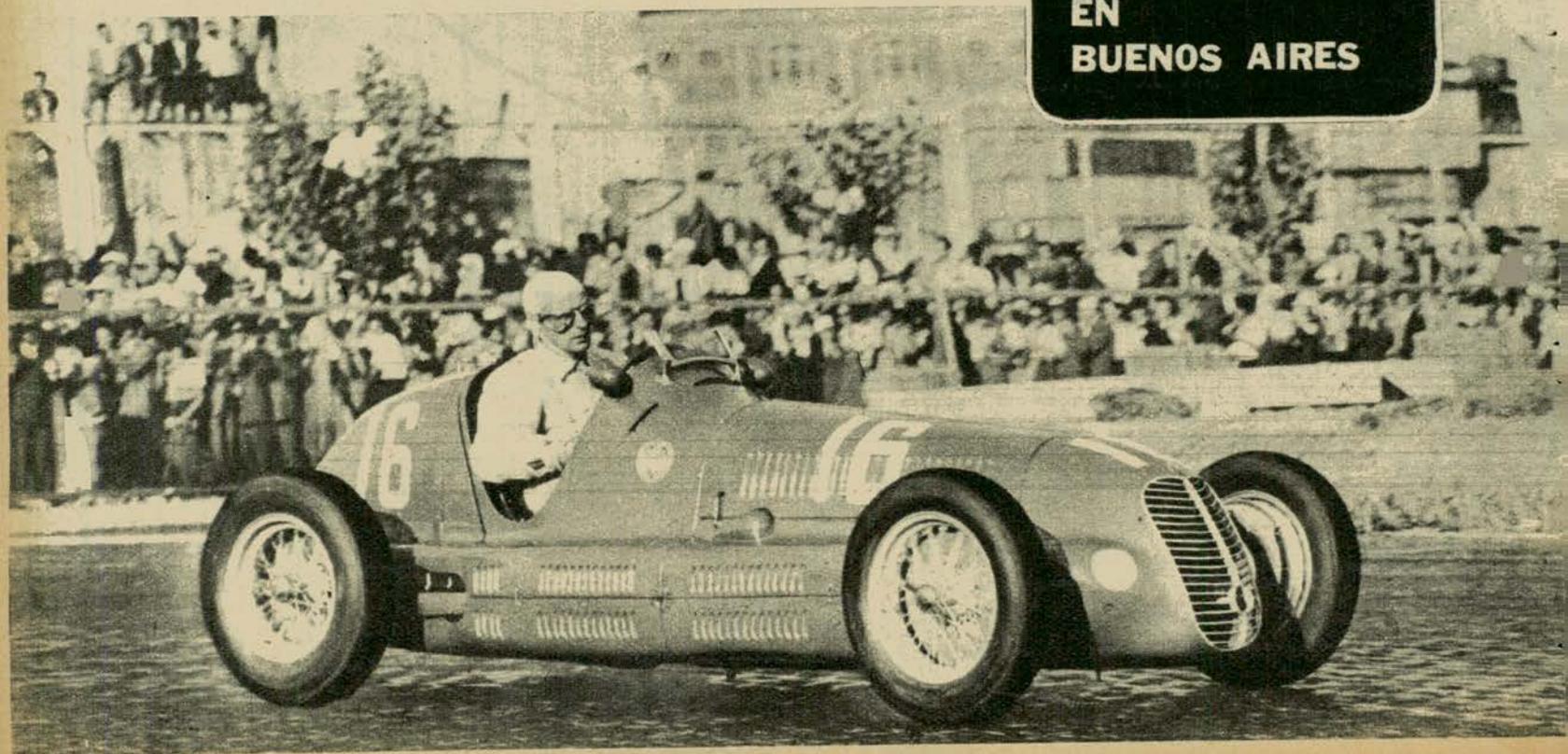
Mientras tanto, aquí se corría con máquinas preparadas "en casa", tomando motores norteamericanos de automóviles de uso corriente a los cuales se les modificaba y se montaba luego sobre chasis contruidos en talleres locales, con carrocerías también moldeadas a mano, tratando de imitar la línea de los "bóldos" europeos que sólo eran conocidos por fotografías.

Tres o cuatro máquinas especiales de carrera, casi todas ellas Alfa Romeo, de modelos anteriores a la guerra, habían sido importadas a nuestro país por ese entonces y participaban junto con aquellas denominadas "mecánica nacional", así llamadas por haber sido preparadas por mecánicos diligentes e ingenieros que tenían mucho entusiasmo, pero pocos conocimientos técnicos.

Ese era el panorama de nuestro automovilismo... Rico en colorido y pujante para nosotros, pero paupérrimo a los ojos del resto del mundo, cuando la llegada de VARZI, VILLORESI y RAPH convulsionó nuestro medio, constituyendo un acontecimiento de tal magnitud, que no sólo movilizó la gran masa de aficionados, sino que hasta el periodismo se hizo eco de aquella euforia popular.

LA ARGENTINA SE ASOMA AL CAMPO INTERNACIONAL

**ENTRETELONES
DE
LA PRIMERA
TEMPORADA
INTERNACIONAL
DE
AUTOMOVILISMO
EN
BUENOS AIRES**



Trámites e inconvenientes

El escenario improvisado por la Comisión de Carreras para la presentación de estas figuras había sido trazado por calles cercanas al puerto metropolitano, próximas a Retiro y detrás de la Casa de la Moneda, cuya cesión fue acordada por los Poderes Públicos luego de múltiples gestiones realizada por los miembros de la Comisión de Carreras de nuestro club, que debieron soportar tediosas antenas en las Oficinas Públicas y seguir un interminable expediente, iniciado a fines del mes de noviembre de 1946. Los trámites se veían entorpecidos por la negativa de un funcionario de los Ferrocarriles del Estado, que objetaba la realización de la prueba, en aquel lugar, argumentando que el rugir de los motores provocaría una vibración tal, que los vidrios de los grandes ventanales del edificio, hacía poco inaugurado, saltarían hechos añicos.

Finalmente se consiguió el permiso y comenzó entonces el montaje de las "instalaciones" que, como podrán imaginar, fueron también "hechas a mano"... Tribunas de madera que se construyeron por tramos y otras que se pidieron prestadas al Campo Argentino de Polo, se fueron llevando para el "circuitito" contando con la buena voluntad de los obreros y empleados de esta casa.

Dura, pero tenaz, fue la labor, realizada con mucho entusiasmo, pero sin ninguna experiencia hasta lograr dejar el "circuitito" en condiciones presentables.

Se entrenan los campeones

Los tres ases europeos y muy especialmente Achiles Varzi, el respetado y siempre recordado piloto italiano, que venía precedido por una fama casi legendaria, iniciaron sus entrenamientos ante una abigarrada multitud. Nuestros corredores, periodistas, dirigentes y aficionados seguían con ojos asombrados y atentos, para no perder detalles, el estilo y forma de conducir de aquellos ases. Fue una clase magistral de manejo de un automóvil de carrera. Fue un deleite para quienes tuvimos la fortuna de presenciar aquella primera prueba de capacidad de conducir... Fue un verdadero concierto de motores que, en manos de esos maestros, hicieron oír por primera vez, en nuestro medio, toda la gama de su estridente sonoridad, alterada sólo en los momentos en que, con matemática precisión, se hacían los cambios de marcha con una limpieza y exactitud que únicamente volvimos a escuchar años después, durante el transcurso de las Temporadas Internacionales Argentinas.

La primera Carrera Internacional

15 de febrero de 1947... Hora cero del día D. del automovilismo argentino. Se larga el Gran Premio Ciudad de Buenos Aires, que gana brillantemente Luis Villorresi y nuestro país obtiene con ello el derecho de figurar, por primera vez en la historia

El gran corredor italiano Luis Villorresi, maestro de campeones, primero en el Primer Gran Premio Ciudad de Buenos Aires (1947).

del automovilismo internacional, en la foja reservada para las grandes manifestaciones deportivas del mundo... Argentina queda así presentada en esa cerrada sociedad, constituida por los organizadores de carreras automovilísticas internacionales.

Una muchedumbre jamás vista en esta clase de espectáculos bordeó el circuito y se apretó en las precarias "instalaciones" para seguir las alternativas de la carrera que, desde el "vamos" electrizó a esa multitud. Villorresi se coloca al frente del pelotón seguido por un argentino —Pablo Luis Pesatti—, en tanto que Varzi se retrasa en la partida y cetro tanto le ocurre a Oscar Gálvez, en quien el público había depositado las esperanzas en la confrontación con los extranjeros.

Oscar Alfredo Gálvez, al comando de un Alfa Romeo 3.800, cubre el primer circuito en 8ª posición y desde

allí desencadena la más espectacular batalla que hasta entonces se haya visto en automovilismo. Comienza a ganar posiciones y en la 3ª vuelta lo tenemos 5º, detrás del gran Varzi. Allí se mantiene, como respetando la idoneidad del "maestro" hasta la 8ª vuelta en que decide pasarlo, entre las aclamaciones del público que, ante tal sensacional hazaña, olvida el duelo establecido por el primer puesto entre Villorresi y Pesatti que lo sigue tenazmente. Escala otro puesto más y en la 11ª vuelta, tras establecer el récord para una vuelta de circuito, Oscar Gálvez, con 1 m. 13 s. 1/5, se coloca en persecución de Villorresi. En la 12ª un nuevo récord con 1 m. 12 s. 7/10 y ya está el "Aguilucho" en la cola de Villorresi. Tembló toda la zona de Retiro. La multitud lanzó un alarido de satisfacción y, como un dique que se rompe, dio rienda suelta a su

(Continúa en la pág. 148)

XXXIX GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA

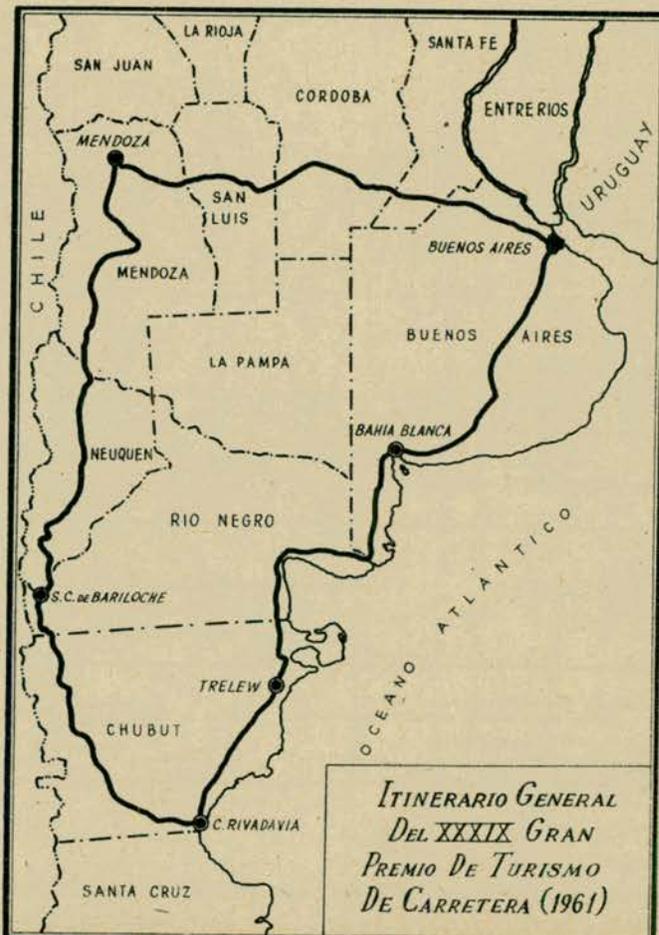
ESTE AÑO SE CORRERÁ ATRAVESANDO PROVINCIAS PATAGÓNICAS

Declaraciones del Presidente de la Comisión de Carreras, Dr. Raúl Fernández Aguirre.

ENTREVISTADO el doctor Raúl Fernández Aguirre, presidente de la comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino, oportunidad no, nos manifiesta que se halla muy adelantada la organización del XXXIX Gran Premio Argentino de Carretera. En esta oportunidad tendría en líneas generales, el siguiente itinerario: Buenos Aires, Mendoza, San Carlos de Bariloche, Comodoro Rivadavia, Trelew, Bahía Blanca y Buenos Aires.

Como puede verse, la importante prueba volverá este año otra vez a nuestra Patagonia. Todos debemos felicitarlos por ello. Quizá sea esta una de las demostraciones más elocuentes

de que esta dilatada y rica zona del país ha ingresado, efectiva y no sólo nominalmente, a la vida creadora de la comunidad argentina.



PROGRAMAS DE EXCURSIONES ORGANIZADAS POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO TEMPORADA 1961 - 1962 • EUROPA

FECHAS DE SALIDAS	VAPORES	ESTADIA EN EUROPA	PAISES A VISITAR	PRECIO M\$N (x)
11/12/61 TOUR "E"	Augustus	55 días	Portugal - España - Francia - Italia - Suiza Portugal, España, Francia, Italia, Suiza, Alemania, Bélgica, Holanda e Inglaterra.	41.200
26/12/61 TOUR "B"	C. San Vicente	33 días	Portugal, España, Francia, Suiza, Italia, Brasil (Río de Janeiro).	22.600
26/12/61 TOUR "A"	C. San Vicente	72 días	Portugal, España, Francia, Inglaterra, Bélgica, Alemania, Holanda, Suiza, Austria, Italia, Brasil (Río de Janeiro) e Islas Canarias.	53.300
27/12/61 TOUR "C"	Provence	44 días	Francia, Italia, Suiza, España, Portugal.	33.900
27/12/61 TOUR "I"	Provence	57 días	España, Francia, Italia, Grecia, Suiza, Austria, Alemania, Bélgica, Holanda e Inglaterra.	58.500
27/12/61 TOUR "H"	Provence	71 días	España, Francia, Italia, Grecia, Suiza, Austria, Alemania, Bélgica, Holanda, Inglaterra, Portugal, Brasil (Río de Janeiro), Santa Cruz de Tenerife.	67.800
27/12/61 TOUR "F"	Provence	62 días	España, Italia, Portugal, Francia, Inglaterra, Bélgica, Holanda, Alemania, Suiza, Austria, Brasil (Río de Janeiro) e Islas Canarias.	50.500
26/12/61 TOUR "G"	Anna "C"	55 días	Francia, España, Alemania, Austria, Italia, Brasil e Islas Canarias.	41.900
7/1/62 TOUR "D"	Giulio Cesare	57 días	Portugal, España, Francia, Bélgica, Holanda, Suiza, Alemania, Italia e Inglaterra.	46.500

IMPORTANTE:

Debido a la gran demanda de comodidades por vía marítima para la próxima temporada, aconsejamos efectuar las reservas con la debida anticipación (4-6 meses) especialmente para viajar en abril y mayo.
(x) El precio comprende únicamente estada total en Europa y está sujeto a la fluctuación del cambio monetario.

Estas excursiones pueden igualmente llevarse a cabo por vía aérea desde Buenos Aires a Europa, ida y vuelta, o ida-vapor, vuelta-avión, o viceversa.

Solicite mayores detalles en la Oficina de Viajes y Turismo de la Casa Central.

Avenida Libertador General San Martín 1850- 1º Piso

T. E. 83-6061 y 83-2039

INTEGRE LAS

CARAVANAS

PUBLICIDAD A.C.A.

DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AL
INTERIOR DEL PAIS
EUROPA
EE. UU.
SUD AMERICA
O CUALQUIER DESTINO

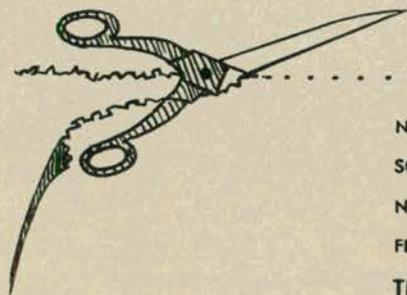
PREPARE SU VIAJE

CON LA DEBIDA ANTICIPACION INDICANDO
LA FECHA APROXIMADA DE SALIDA Y PRO-
GRAMA DE EXCURSION

LLENANDO EL CUPON ADJUNTO NOS
PERMITIRA ADAPTAR SU PROGRAMA A UNA
DE NUESTRAS

CARAVANAS
QUE RESULTAN MAS ECONOMICAS

AMPLIAS FACILIDADES
CONDICIONES EXCEPCIONALES PARA ESTUDIANTES
CONGRESISTAS - ENTIDADES CULTURALES - ETC.



NOMBRE DIRECCION

SOCIO N° T. E.

NUMERO DE PERSONAS QUE LO ACOMPAÑAN

FECHA DE SALIDA APROXIMADA

TRANSPORTE: POR AVION POR VAPOR

PAISES QUE DESEA VISITAR

DURACION APROXIMADA

EXCURSIONES: EN AUTO PARTICULAR - AUTOPULLMAN - TREN

(alquiler o compra)



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AV. LIB. GENERAL SAN MARTIN 1850

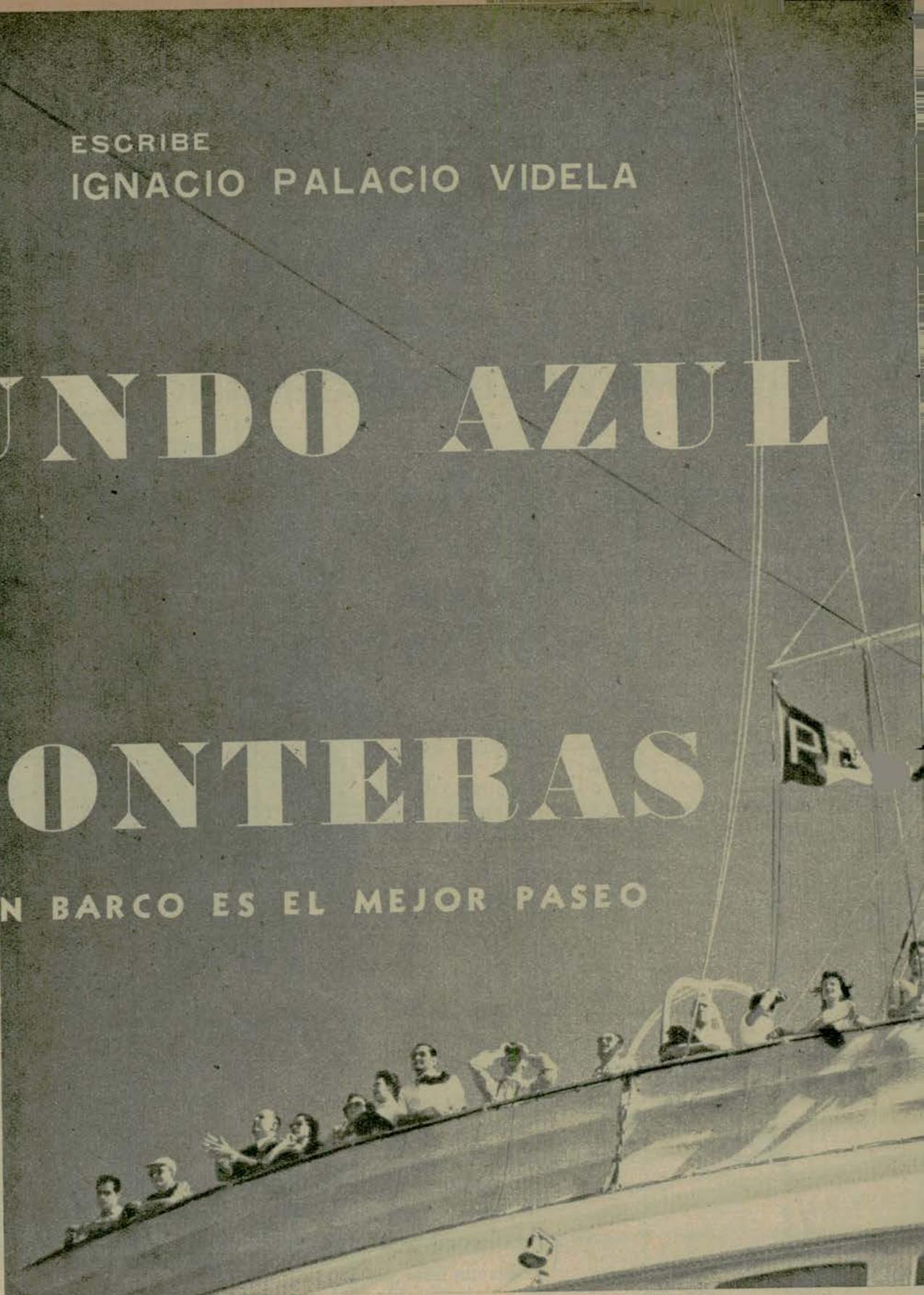
T. E. 83 - 2039 - 6061

ESCRIBE
IGNACIO PALACIO VIDELA

UN MUNDO AZUL Y SIN FRONTERAS

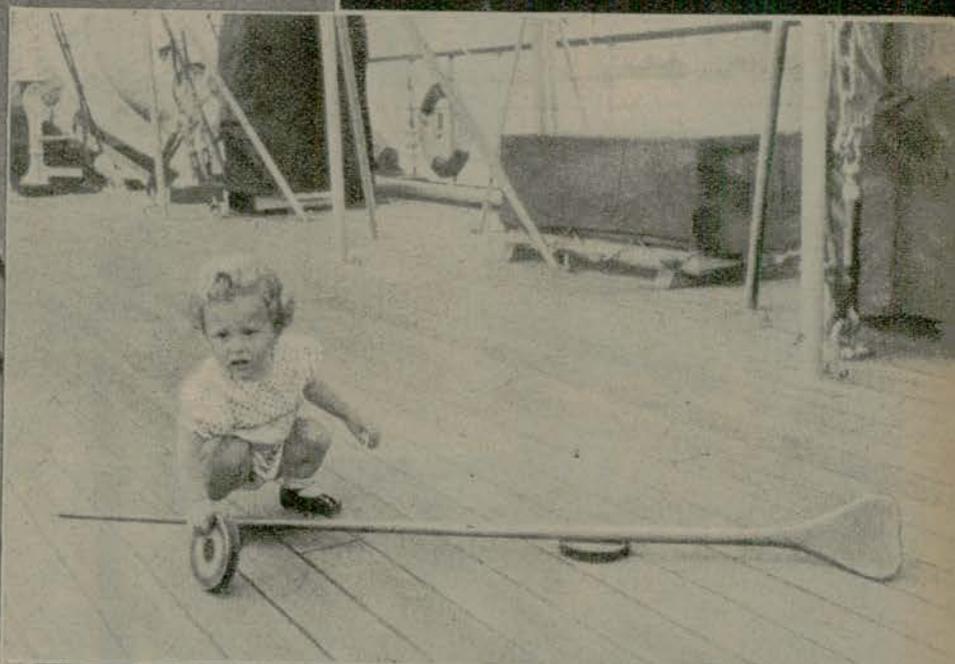
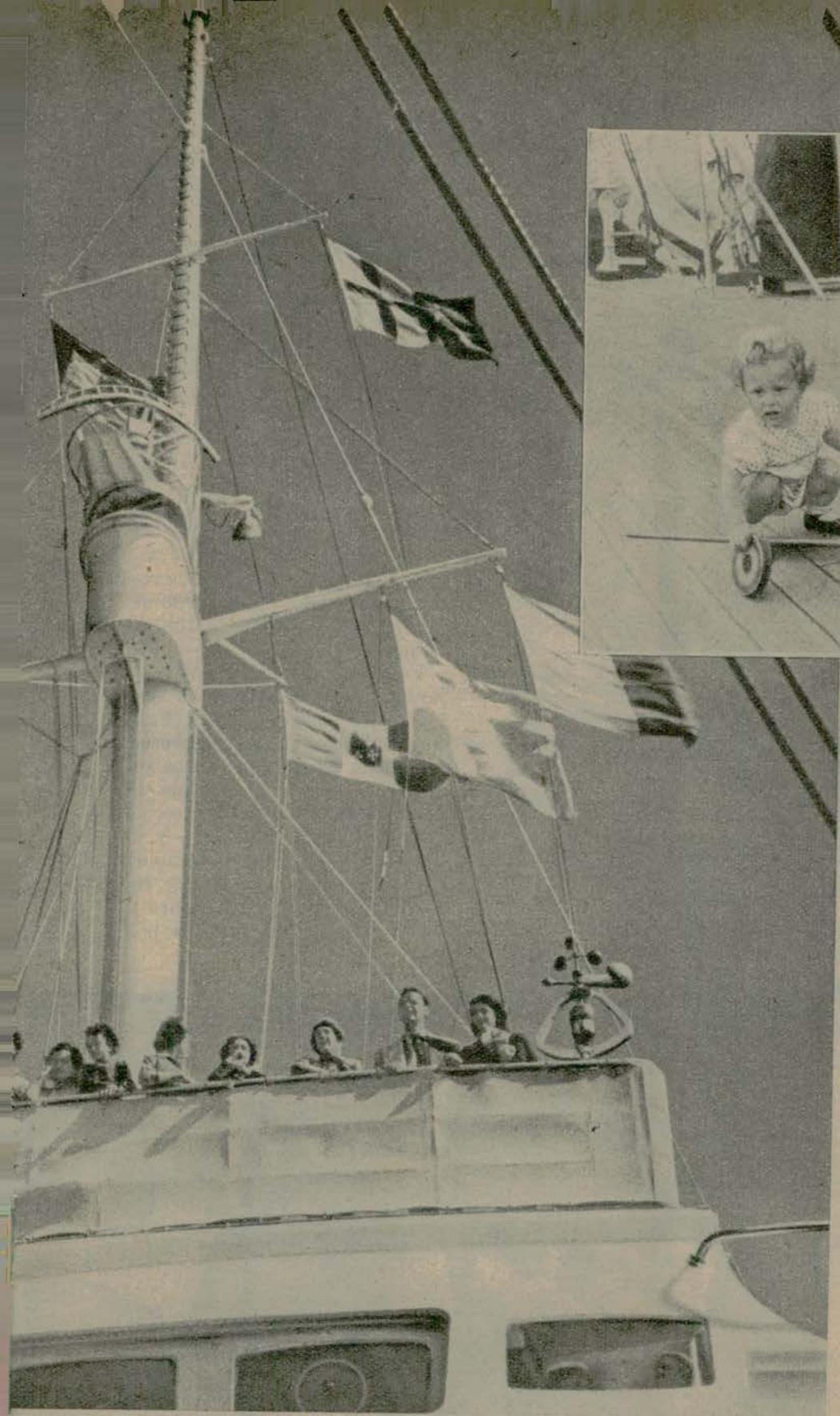
VIAJAR EN BARCO ES EL MEJOR PASEO

Un puerto más está a la vista. Muchos otros quedaron atrás. Y con ellos... recuerdos e impresiones imborrables. La alegría, la nostalgia o la admiración se enfrentan con el horizonte, desde la borda.



DESDE los tiempos en que Fray Luis de León recomendaba la vida alejada del "mundanal ruido", los hombres han podido hallar pocos sistemas capaces de reemplazar el retiro campestre como remedio seguro del cansancio del cuerpo y del alma.

La época moderna, sin embargo, nos suministra un método comparable con aquel que el fraile español reservaba a los "pocos sabios que en el mundo han sido": viajar en barco, hoy, importa el equivalente contemporáneo de la desintoxicación bucólica de antaño, con los aditamentos y



La cubierta es, para este niño, algo así como una enorme plaza. Todos los combinaciones de su imaginación infantil son allí posibles.

VIAJAR EN BARCO SIGNIFICA MUCHO

Pero en la era de la física nuclear, del achicamiento del mundo a manos de la prodigiosa velocidad alcanzada por el transporte aéreo y las comunicaciones telefónicas y telegráficas, de las conquistas espaciales y las incursiones cósmicas, viajar en barco significa algo así como adquirir el poder de detener la marcha del tiempo, volver atrás las manecillas del reloj y fugarnos de la implacabilidad del instante, del ritmo de vértigo y de la fiebre activista que nos domina y rodea por todas partes.

Quien haya viajado alguna vez por mar —o quien haya soñado que lo hacía—, sabe de la paz y de esa especie de incomparable liviandad que da el sentirse sobre una cubierta, desamarrado de la tierra, alejado de las presiones y preocupaciones cotidianas y con un horizonte lejano y sin urgencias por delante. Y quien conozca los detalles de la vida de a bordo durante una travesía marítima, estaría dispuesto a dar cualquier

ventajas que suponen la técnica y el confort al alcance de la mano.

Es claro que Fray Luis de León no pudo prever nada de esto, porque cuando él escribía sus consejos rurales, y hasta no hace demasiado tiempo, lanzarse a una travesía marítima era una empresa llena de riesgos, sólo para valientes o para temerarios. Y quienes afrontaron entonces todos los peligros y acechanzas del mar, no habrían podido concebir que el acto esencial de su aventura se convertiría alguna vez en un verdadero placer.

La vida sana y despreocupada es posible a bordo. Los niños se reencuentran con la alegría de ser niños. Y todo, hasta el sol, resulta más claro y diáfano.



A bordo hay tiempo. Tiempo para la distracción, para la amistad, hasta para el amor. Y también para la meditación y para el olvido. No es por nada que los conocedores del alma no han encontrado paliativo mejor a los amores contrariados que el viaje marítimo. Y no es tampoco casualidad que los médicos no posean en sus recetarios una fórmula mejor para el cansancio excesivo del cuerpo o del espíritu. Es que con todos los beneficios de la civilización moderna alrededor —vida sana y deportes, buena comida, música y lectura, toda clase de entretenimientos—, resulta más fácil encontrarnos con nosotros mismos, conocer “en serio” a los demás y redescubrir con otra mirada — un poco más color de rosa—, un mundo que a bordo es más habitable y menos asfixiante que en tierra.

Es por todo eso que hoy, viajar por mar constituye el mejor de los paseos posibles. Y la más apacible de las empresas turísticas. Nosotros estamos seguros de que si Fray Luis de León viviera en nuestro convulsionado mundo moderno —y si lograra sobrevivir—, también llamaría sabios a los que se resolvieran a gozar la aventura y la ventura de una travesía por mar.

cosa por repetir la experiencia. La especial situación psicológica en que nos coloca el mero hecho de alejarnos del puerto, hace posible una laxitud y dejadez, una disponibilidad y receptividad tales, que nos capacitan para redescubrir el mundo —un mundo azul y sin fronteras—, con ojos nuevos. Y así, no nos será difícil, por escasa que fuera nuestra sensibilidad estética, asistir con ojos asombrados desde la borda de nuestra cubierta al cuadro repetido a diario y siempre inédito de la salida y la puesta del sol en plena mar; al espectáculo intransferible del movimiento lento y armonioso de nuestra enorme casa flotante y a tanta otra belleza que nos llenará de maravilla.

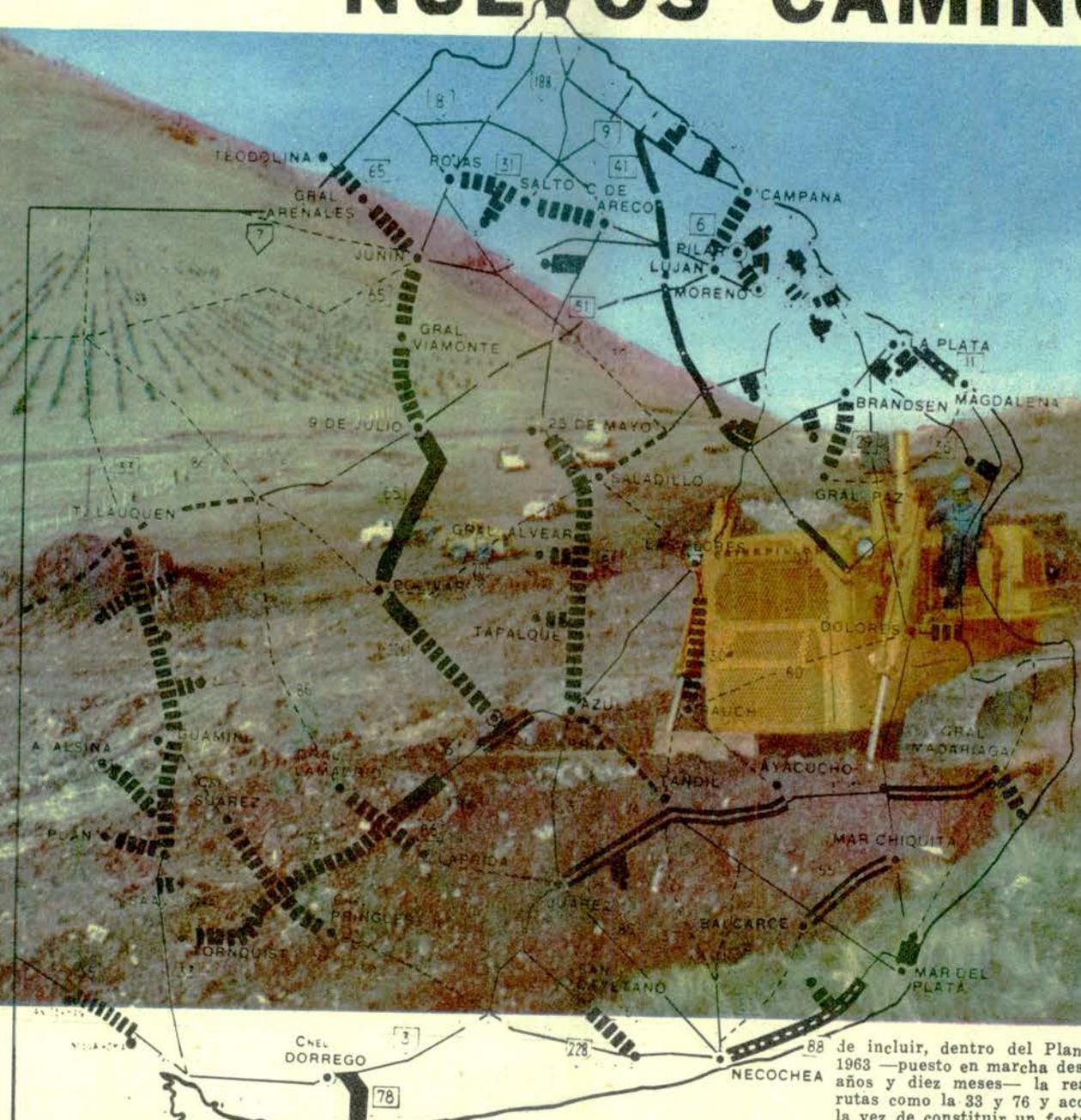
EL MEJOR DE LOS PASEOS

Y todo este clima torna cordial y humana la convivencia.

Sólo para obesas. La buena mesa y la amable sobremesa, sin apuros, sin urgencias y sin compromisos para después, bien valdrían la pena de un viaje en barco.



TURISMO por NUEVOS CAMINOS



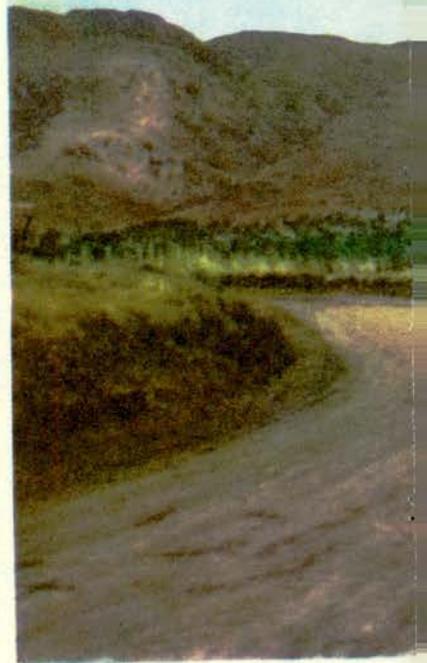
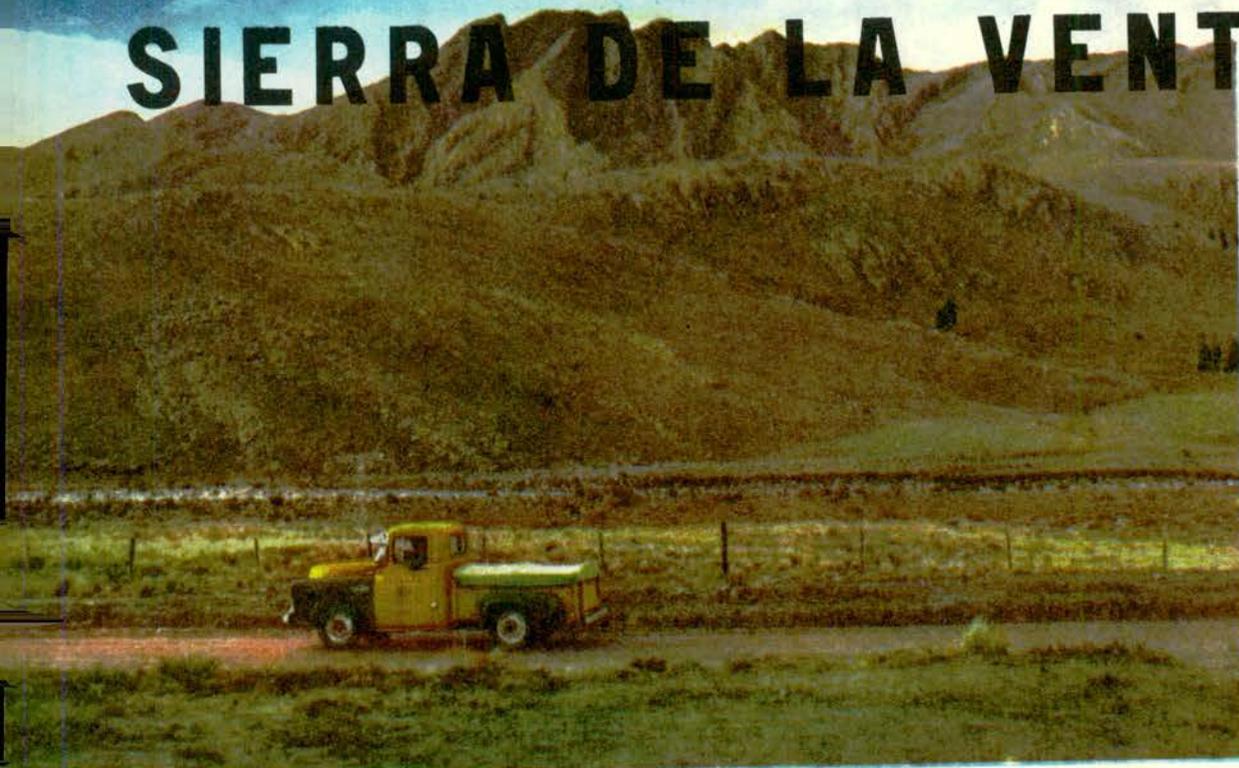
CONSIDERÁSE universalmente que el turismo es agente activo, capaz de promover desarrollo y progreso: este milagro puede lograrse a través de la mano del hombre que transforma y adecúa las bellezas naturales existentes, para un mejor aprovechamiento de las mismas. Pero para acercarse a ellas, es necesario contar con adecuados caminos que hagan de enlace entre el hombre de las grandes ciudades y la región favorecida por la naturaleza. Esa falta de rutas en la Provincia de Buenos Aires ha sido motivo de que se ignoren muchos lugares de excepcional belleza, obligando a los turistas a orientar sus pasos a los pocos y frecuentados centros turísticos en perjuicio de otros lugares de atracción como lo son las zonas de Guaminí, con sus enormes lagunas y abundante pesca; Carhué, con sus aguas milagrosas; Pigüé, Puan, Sierra de la Ventana, con sus altos cerros vírgenes de los que bajan zigzagueantes arroyos cantarines, y laderas y valles vestidos con la más sutil policromía de colores que otorgarán al turista el descanso deseado.

Hasta el presente ha sido poco menos que imposible llegar a dichos lugares, pero la Provincia no ha olvidado

de incluir, dentro del Plan Vial 1959-1963 —puesto en marcha desde hace dos años y diez meses— la realización de rutas como la 33 y 76 y accesos, que a la vez de constituir un factor de incremento económico, serán decisivas para la promoción del turismo en las regiones antes mencionadas.

El Plan Vial ofrece a la fecha un saldo alentador: a los 1.920 kilómetros de caminos pavimentados existentes en la Provincia hasta 1958 se le suman 307 kilómetros de nuevos pavimentos terminados; en construcción 1.773 Km.; contratados a iniciar 200 Km.; adjudicados a contratar 335 Km.; licitados 56 Km.; a licitar con fecha fijada 129 Km.; a licitar con elevación al H. Directorio 5.524 Km.; en estudio a elevar antes de diciembre próximo 428 Km., y en estudio 107 Km. De lo enunciado precedentemente, se encuentran en distintas etapas de ejecución 3.342 Km. de nuevos pavimentos, en los que se han previsto una inversión de 12.500 millones de pesos. El mapa adjunto refleja un aspecto de las obras de pavimentación más importantes que se hallan terminadas, en ejecución y contratadas a iniciar.

SIERRA DE LA VENTANA EN



Bellexas insospechadas ofrece la zona del Abra de la Ventana para el turista. Las sierras más altas de la Provincia podrán ser observadas de cerca a través de los nuevos caminos que Vialidad de la Provincia abre en sus serpenteados valles.

Sierra

de la Ventana está llamada a cumplir, en el futuro inmediato, un papel de preponderancia en el orden turístico. Reúne todas las condiciones necesarias para lograrlo: su natural belleza que le dan las sierras que la rodean cuyas cimas son las más altas de la Provincia; la conformación de sus rocas, una de ellas formando una abertura que presenta especial atractivo; los verdes valles y la armoniosa forestación, la hacen una zona privilegiada. Mas todo ello se ha visto perjudicado por la falta de un camino adecuado por el que se pudiera llegar para admirar sus dones.

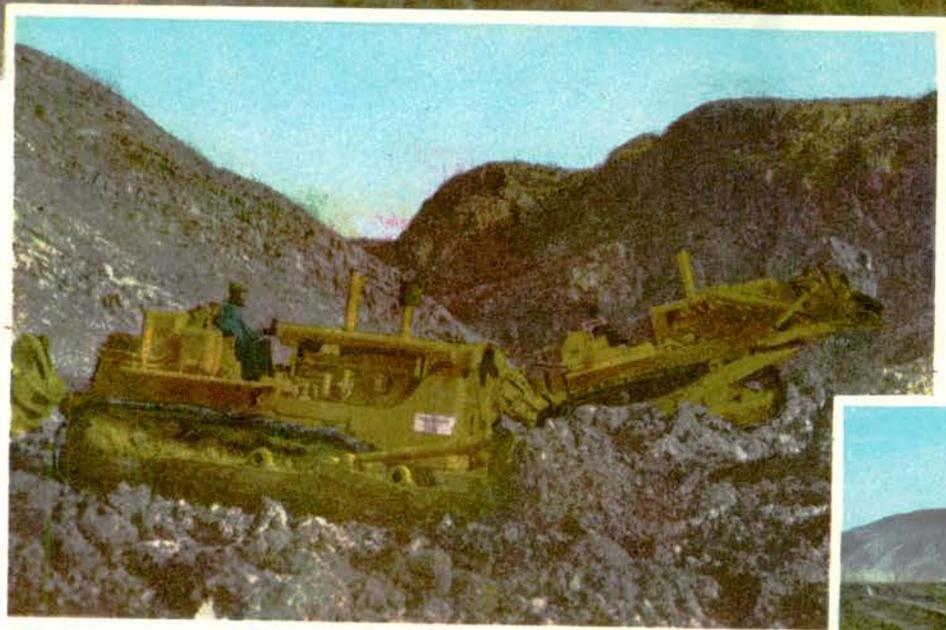
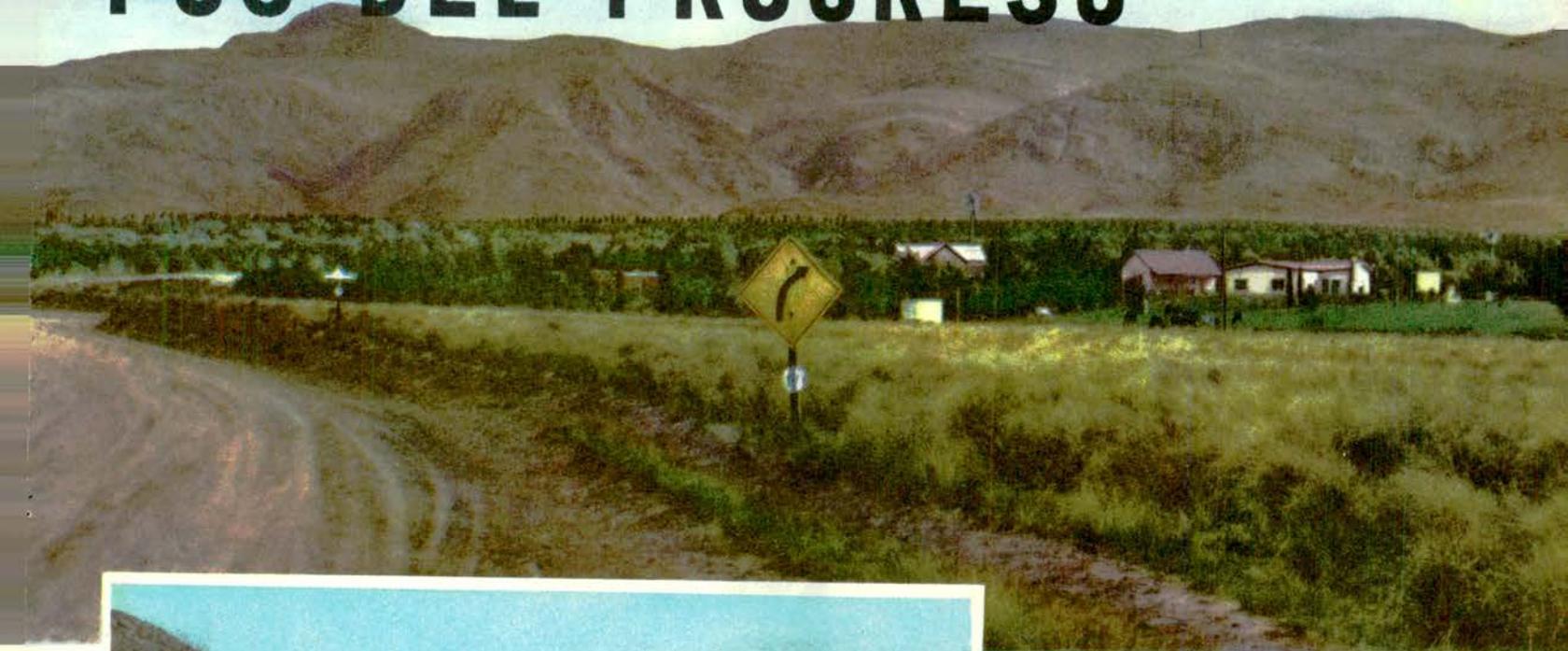
El Gobierno de la Provincia, a través de su Dirección de Vialidad, ha iniciado, con notorios esfuerzos económicos, la construcción de una carretera de penetración a esa rica zona turística. Es la Ruta provincial 76, que une la ciudad de Tornquist con Olavarría, atravesando el Abra de la Ventana. Es así como hoy los trabajos básicos del camino están en plena ejecución. Por la Ruta 76 se da, además, acceso a las poblaciones de Laprida, General Lamadrid, Coronel Pringles y Coronel Suárez, carentes de un pavimento hasta el presente, y cubre una extensión de 416 kilómetros. Su costo actualizado supera los 1.600 millones de pesos.

El camino es sinónimo de progreso social, cultural, económico, etc., y Sierra de la Ventana ya se apresta a dar ese paso progresista a través del camino que de Tornquist avanza con firme ritmo. Se lo ha incluido en el Plan Vial que ejecuta Vialidad Provincial, por considerarse de prioridad para la economía bonaerense. Por la ruta 76, además de abrir paso a las cuatro poblaciones antes señaladas, se po-

La naturaleza con su policromía de colores será embellecida por la mano del hombre que paso a paso avanza con sus equipos pesados abriendo nuevas rutas de invaluable beneficio para la promoción turística de esa zona.



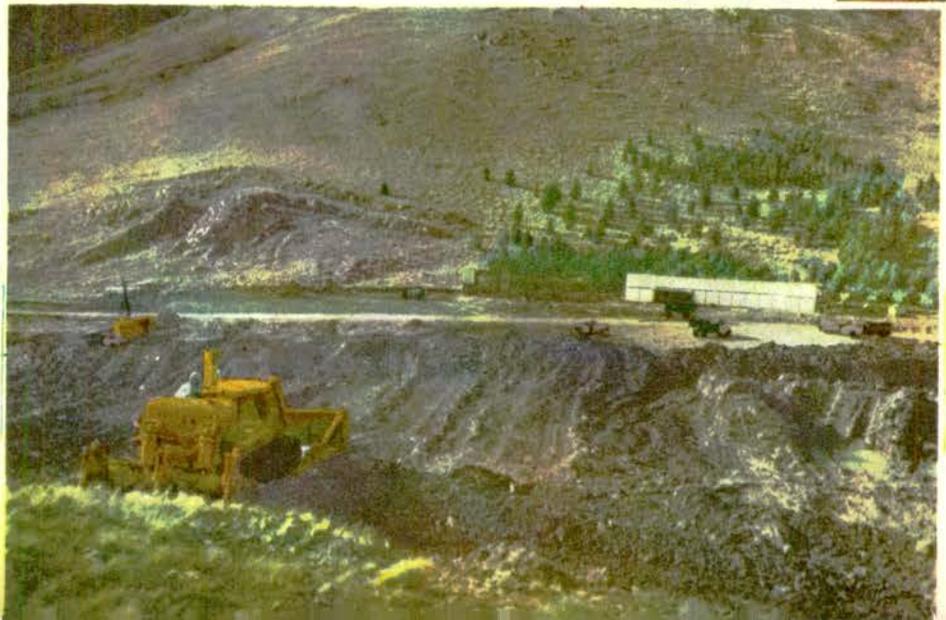
POS DEL PROGRESO



Los valles, poblados y sierras, serán el atractivo nuevo que quedará abierto, por la franja asfáltica que actualmente construye Vialidad, en la Ruta 76 Olavarría-Tornquist.

Las encrespadas laderas del Abra de la Ventana sienten en el corazón mismo cruzar la roca por el empuje firme de los tracto-cargadores en su misión de abrir nuevos rumbos: el progreso está en acción.

Un camino nuevo, rodeado de bellezas surge; es la Ruta 76 tan esperada por sus pobladores que se afirma que reformará beneficiosamente el curso comercial de esa amplia zona.



sibilitará el traslado al puerto de Bahía Blanca de la producción minera que elabora Olavarría, como así también los productos agrícola-ganaderos de una extensa región. Los contingentes turísticos que arriben, en número insospechado hasta ahora, ejercerán marcada influencia en la expansión de las poblaciones y villas asentadas en las serranías, multiplicando la labor comercial. Ello se logrará solamente mediante la construcción de un camino, de un camino que se halla en la etapa de franca realización.

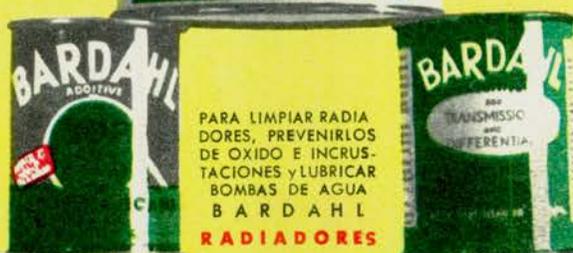
ECONOMICE
 PESOS, ACEITE Y
 COMBUSTIBLE CON
BARDAHL!



PARA MAQUINAS DEL
 HOGAR U OFICINAS
BARDAHL
**HOME AND
 OFFICE OIL**



PARA ENGRASE EN
 GENERAL
BARDAHL
**ALL PURPOSE
 GREASE**



PARA AGREGAR
 A LA NAFTA
BARDAHL
TOP - OIL

PARA LIMPIAR RADIA
 DORES, PREVENIRLOS
 DE OXIDO E INCRUS
 TACIONES Y LUBRICAR
 BOMBAS DE AGUA
BARDAHL
RADIADORES

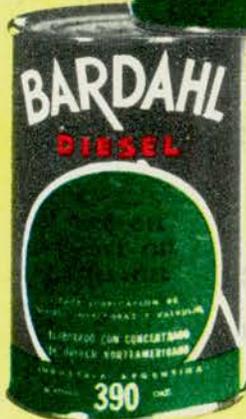
PARA TRANSMISIONES
 DIFERENCIALES Y CA
 JAS AUTOMATICAS
BARDAHL
T & D



PARA MOTORES
 DE 2 TIEMPOS
BARDAHL
**TWO - STROKE
 OIL**



SU COCHE FUMA?...
 PARA MOTORES QUE
 QUEMAN ACEITE
BARDAHL
ESPECIAL DUTY



PARA AGREGAR A
 GAS OIL DIESEL OIL
 Y FUEL OIL
BARDAHL
**DIESEL
 TOP - OIL**



PARA MOTORES
 NUEVOS O EN BUEN
 ESTADO
BARDAHL
ADDITIVE - OIL



DA MAS AÑOS A LA VIDA Y MAS VIDA A LOS AÑOS DE SU MOTOR
 EL ADITIVO DE MAYOR VENTA EN EL MUNDO

BARDAHL



TOTALMENTE IMPORTADO

LUBRICANTES ARGENTINA S.A.I. y C.
 LAVALLE 1527 - 5° P. T.E. 45-5033 - 40-6886

HABLA EL DIRECTOR NACIONAL DE TURISMO



PARA
"AUTOCLUB"

SEGUN LA
VERSION DE
LYDIA O.
GOLDSTRAJ

ARGENTINA es el "todo" TURISTICO en el vértice de AMERICA, afirma

JOSE W. AGUSTI

DEBEMOS
ESFORZARNOS EN
SUPERAR LA
FALTA DE UNA
MADURA
CONCIENCIA
TURISTICA

En

N sentido estricto, el turismo no es probablemente una industria, no es exactamente un arte, no es tampoco una profesión; pero es indudable que de algún modo anda sobre estos tres caminos. En todo caso, es una materia "sui generis", que tiene sus propias reglas, sus propios intereses, sus propios enfoques y sus propias metas.

En nuestro país, que es, según la gráfica expresión del embajador José W. Agustí, "el todo turístico en El vértice de América" hasta hace muy poco tiempo no parecía haberse advertido que el turismo era un tema que merecía más de un pensamiento serio. Se razonaba, al parecer, de este modo: los que quieran venir a visitar nuestra tierra, pues que vengan y que los dioses les protejan. El Estado no tenía tiempo para ocuparse en esas frivolidades.

Pero suele ocurrir, aunque no con mucha frecuencia, que hombres con dina-

¡CALIDAD PARA CAMPEONES!...

amortiguadores



K.L.G.

¡campeones de calidad!



PRIMER PREMIO STANDARD FOMENTO INDUSTRIAL PROVINCIA DE SANTA FE

Una vez más, con su calidad insuperable, los amortiguadores K.L.G. acompañan a los triunfadores. Agradecemos a las firmas: VIANINI Argentina, representante de Alfa Romeo Giulietta T.I.; Industria Automotriz Santa Fe, fabricante del DKW Auto Unión y Metalmecánica, fabricante del De Carlo, por la confianza depositada en DAHER S.A.I.C.F. y felicitamos a los pilotos que, usando nuestros amortiguadores, se impusieron brillantemente en esta prueba.

CLASIFICACION GENERAL

Ganador Absoluto: RODOLFO DE ALZAGA

CATEGORIA "C"

- 1º - Rodolfo DE ALZAGA
- 2º - Oscar CABALEN
- 3º - Luis BRAVE

todos con
ALFA ROMEO GIULIETTA T.I.

CATEGORIA "A"

- 1º - Dr. Teodoro ALVAREZ
- (Segundo Sombra)
- 2º - Renato SPANO

ambos con DE CARLO

CATEGORIA "B"

- 1º - Federico COOK
- 2º - Guillermo GAINZA PAZ

ambos con AUTO UNION

CATEGORIA "E"

- 1º - Juan QUEVEDO y
- Gastón PERKINS

con JAGUAR

DAHER S.A.I.C.F.

Fábrica y Adm: Avda. de los Incas 5133

Depósitos: Bahía Blanca 1020 - Bs. As.

mismo y con visión, que saben lo que debe hacerse y cómo debe hacerse, lleguen a cargos claves, y así las cosas pueden cambiar. Este caso es el del embajador Agusti al frente de la Dirección Nacional de Turismo. Esto nos ha llevado, en representación de AUTOCLUB, a pedirle sus opiniones sobre el tema.

En su despacho, nos contestó con la claridad del viejo periodista y el conocimiento que suponíamos. No hacemos comentarios. Dejamos que los lectores extraigan sus propias conclusiones de las respuestas obtenidas a nuestras preguntas.

EL "TODO" TURISTICO DE AMERICA

Pregunta. — Señor embajador, en su condición de viajero sin fatiga, que ha conocido horizontes y caminos de todas las latitudes, ¿cree usted que la Argentina ofrece a los turistas atractivos que puedan estimular una corriente intensa de turismo internacional, a expensas de los objetivos clásicos de los viajeros?

Respuesta. — Indudablemente, sí. La Argentina tiene atractivos intensos y excepcionales que pueden competir en el cotejo internacional. Mar del Plata, Bariloche, Iguazú —para sólo citar tres lugares— han sido valorados por los visitantes extranjeros. A ello se suma una variedad notable, como pocas naciones poseen. Nuestro país tiene todos los climas y paisajes, del mar a la llanura y la alta montaña, del trópico a los canales fueguinos. Esta realidad me ha llevado a denominarlo "El todo turístico en el vértice de América", frase definitiva que está empleando la Dirección en su promoción y propaganda.

P. — ¿Qué debería hacerse para crear las condiciones indispensables para la promoción turística?

PROPAGANDA... Y OTRAS COSAS

R. — La técnica turística está perfectamente definida. Lo que se precisa es adaptarla a las necesidades de cada mercado. Es evidente que debe impulsarse la ampliación hotelera, sobre todo en las zonas menos equipadas y aún para adelantarse a los futuros desplazamientos masivos. Es imprescindible también mayor eficiencia y "comfort" del medio. Vialidad, ferrocarriles, cabotaje aéreo y transporte fluvial (casi inexistente) significan mayor turismo. Importante es también la habilitación de aeropuertos internacionales para aviones a reacción. Hace pocos años se recomendó su construcción en el ambiente internacional; las naciones que lo hicieron están aprovechando ahora un intenso turismo extranjero.

Junto con ello y para superar el notorio desconocimiento del país y sus bellezas en el exterior, se debe iniciar, como ha comenzado a hacerlo la Dirección, la difusión de nuestros atractivos por medio de una propaganda inteligente, sostenida y bien orientada.

P. — ¿Por qué este país está tan retrasado en la política de estímulo al turismo internacional y nacional?

R. — Los factores son varios y de diversa índole. La situación económica del país, que comienza ahora a superarse, no es ajena a ello: insuficiencia de transporte, estancamiento en la construcción hotelera y, por la elevación del costo de vida, menores desplazamientos turísticos. En Europa se produce ahora, recuperada su economía, el fenómeno inverso.

En turismo internacional, la distancia ha sido un factor adverso, superado ahora por la revolución del transporte aéreo, de igual modo que para el Pacífico y Lejano Oriente. No puede olvidarse tampoco el desconocimiento de nuestras bellezas, más allá de las naciones limítrofes, al lado de la continuada promoción de los que podemos llamar mercados en marcha: Europa, México, el Caribe, Canadá. Además, un punto clave de la situación actual es la falta de una madura conciencia turística en el pueblo, en los medios económicos y culturales y en las esferas gubernativas. Recién ahora el país está valorando lo que el turismo significa en ingreso de divisas, activación económica y mejoramiento social y cultural.

FACILITEMOS LA CORDIALIDAD ADUANERA

P. — Entendiéndose que son condiciones básicas para el desarrollo del turismo la facilitación y hasta cierta generosidad en la atención aduanera, la existencia de buenas carreteras y medios de comunicación y, sobre todo, de hospedaje, ¿qué debería hacerse, y cómo, para satisfacer esas exigencias en las Argentina?

R. — Debe continuar la política de facilitación y cordialidad aduanera. Algo se ha hecho: liberación a la salida de artículos nacionales comprados por el turista, elevación del

monto de recuerdos de viaje y artículos de libre introducción; pero mucho más debe hacerse, a tono con la experiencia de las grandes naciones turísticas.

Los planes actuales de construcción caminera ayudarán notablemente al desarrollo turístico. Debe apoyarse también la mejora de los transportes por medio de una sostenida acción nacional, provincial y municipal, y, si las condiciones técnico-económicas así lo permiten, debe encararse la construcción de caminos por peaje.

En hotelería y hospedaje debe reabrirse el crédito hotelero, a bajo interés y largo plazo, tal como lo solicitó la Dirección Nacional de Turismo. Debe atenuarse la presión impositiva, especialmente en las zonas que sólo operan en temporada, y debe disponerse la exención o reducción impositiva a toda nueva construcción hotelera, como lo establecen algunas leyes provinciales. Para hoteles internacionales se debe autorizar la introducción libre de derechos de los materiales que no se producen en el país (Dt. 1054/58) y autorizar el ingreso de personal especializado.

P.— Si algo puede ser hecho, ¿la iniciativa debería partir de los organismos oficiales o de las fuerzas privadas?

R.— La iniciativa debe partir de los organismos oficiales, en aquellas actividades donde sea insuficiente o no remunerativa la acción privada. Acción de fomento. Debe haber una profusión de esfuerzos oficiales y privados en favor del turismo. En México, tanto el Ministerio de Turismo como la Asociación Mexicana de Turismo (agrupación de la actividad privada), realizan una acción intensa y concurrente, complementada por numerosas otras entidades.

LA ACCION DEL AUTOMOVIL CLUB

P.— Es sabido que el Automóvil Club Argentino está completando una grande y ejemplar organización en todo el país; ¿cuál debiera ser, a su juicio, la acción integral de esa gran institución argentina, en este campo?

R.— Mis puntos de vista no difieren mucho de la notable acción realizada hasta ahora por el ACA, favoreciendo el turismo automovilístico y el desplazamiento en todas las rutas del país. Esa acción hará que el turismo por automóvil alcance la importancia que tiene en Europa, México, los EE. UU., Canadá, etc. Creo que debe tender: al equipamiento y los servicios viales (estaciones de servicio, auxilios, campings, y aún... moteles); a la información y asesoramiento automovilístico (planos, hojas de ruta, señalización, etc.) y al fomento del turismo en automóvil y en todas sus formas, por medio de conferencias y acción especializada. No puede olvidarse su importancia en el fomento del turismo automovilístico con las naciones limítrofes, donde el ACA interviene en el sistema de garantías y documentación internacional respectivos.

OTRAS RESPUESTAS

P.— ¿Existen oficinas de turismo argentinas, oficiales, para la promoción y propaganda turística, en algún país extranjero?

R.— Al presente no existen esas oficinas. Se han realizado y prosiguen las gestiones para establecer una oficina de este tipo en Nueva York, reuniendo en un solo edificio todas las representaciones argentinas actualmente dispersas en esa ciudad.

P.— Las inversiones de los turistas extranjeros, ¿pueden ser consideradas como verdaderas "radicaciones" de capital?

R.— Evidentemente, no. Ambas producen un ingreso al país; pero difieren en su modalidades operativas. En un caso se establecen nuevas industrias, que producen bienes o servicios; en turismo se aprovechan servicios existentes: alojamiento, comida, diversiones, transporte, recuerdos de viaje, etc. Además, y fundamentalmente en el caso de radicaciones, en los años siguientes se remesan utilidades, etc., y en turismo no; es decir, que el turismo significa un aporte de fondos total y definitivo para la economía nacional.

PREGUNTAS SIN RESPUESTAS

Pensamos que aún podríamos formular algunas preguntas; por ejemplo, ¿qué se propuso, qué pudo y qué no pudo hacer, y qué, durante el ejercicio de su presidencia? PlanTEAMOS estas cuestiones; pero el señor Augusti, por razones que respetamos, prefirió evocar muy interesantes y agradables recuerdos de sus muchas andanzas de viajero inquieto.

A NUEVA YORK

A LAS MARAVILLOSAS
CIUDADES DE

Y EUROPA!

EN BARCOS
ARGENTINOS
DE PRIMERA CLASE

- RIO DE LA PLATA
- RIO JACHAL
- RIO TUNUYAN

que unen Buenos Aires
y Nueva York,
con escalas en
Santos, Rio de Janeiro
Trinidad y La Guayra

Y

- ARGENTINA
- URUGUAY
- LIBERTAD

con salidas regulares
a Las Palmas,
Londres y Hamburgo

- Exclusivamente primera clase
- Aire acondicionado.
- Comedor para niños.
- Exquisitas comidas
y finas bebidas.
- Teléfono en cada cabina.
- Cine
- Espléndida pileta de natación.
- Y fiestas, entretenimientos
y diversiones ¡a toda hora!



Reservas y pasajes en su Agencia de Viajes y en:

LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS

CORRIENTES 389

T. E.

31 - 2493 Europa

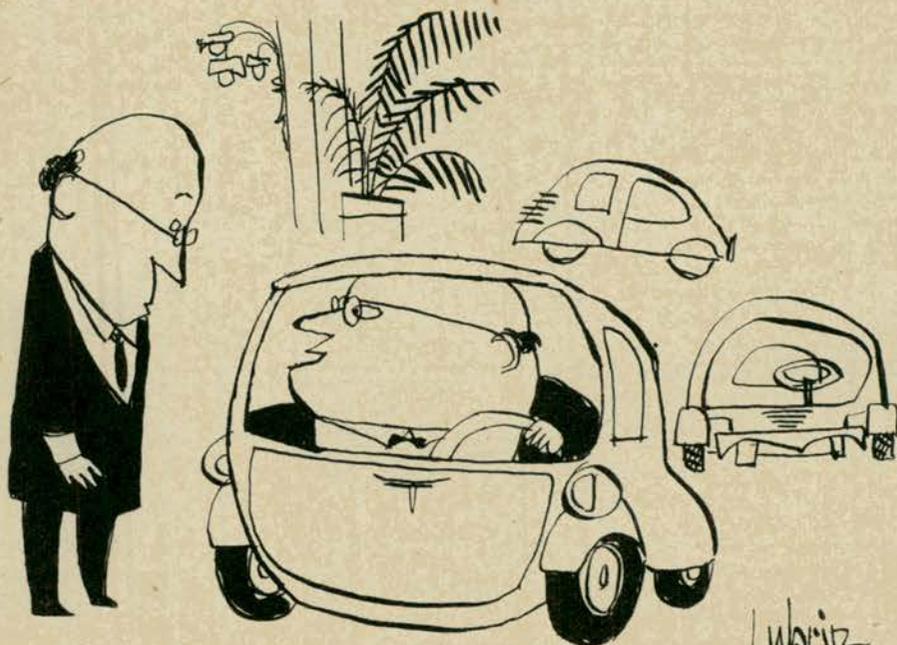
32 - 8111 EE.UU

¡OH, EL AUTOMOVIL!

Por
Piolin de macramé

cuando yo era chico tenía una idea concreta de lo que era un automóvil. Consistía en un medio de transporte proporcionado al tamaño del hombre. Sus formas, líneas y perfiles solían variar. Como variaban los de los vestidos de las mujeres. Pero la relación auto-hombre se manifestaba respetuosamente constante. Se tenía la confianza regular de que en su interior cabían en digna posición un número previsto de personas. Durante un lapso todo siguió así. Las cambiantes formas permanecieron incambiables. Cuando pasaba un auto diferente todos pensábamos: "diplomático". Y seguíamos tranquilos, seguros de que se trataba de una presencia exótica e inarragable. Pero es evidente que el hombre moderno, aunque pertenezca a una zona subdesarrollada (ahora se dice por gentil eufemismo "en vías de desarrollo"), necesita para su sustento una cuota fija de auto nuevo. Y así llegó la época de los "autos". Todos los chicos del país se pasaban las horas empujando y haciendo chocar diminutos coches de los más variados modelos y colores. Era como si a las bolitas les hubiesen puesto cuatro ruedas. Más que una moda fue una vesania infantil. Nos fue muy difícil comprender que las nuevas generaciones estaban absorbiendo su cuota de vitamina mecánica. En forma simbólica y en escala reducida. Y que se estaban preparando para el tiempo nuevo. Y el tiempo nuevo llegó. No se sabe bien cómo. Hay sociólogos que suponen que los autitos de juguete, llenos de piedad lúdica, fueron creciendo con los niños. Y henos en la realidad presente. Como dicen siempre los viejos (se llama viejos a los conservadores cuando tienen el pelo blanco), hay una subversión de valores. Y ahora el hombre se ha adaptado al auto. Bajo la fórmula trágica: "Adaptarse o an-

dar a pie". Y ya nadie puede prefigurarse que sea un auto. Salvo que, excluidas las motonetas, los camiones y ómnibus, digamos que sea una cosa que rueda con gente adentro. Porque hay los autos de tres ruedas sobre las que asienta una especie de globo de celuloide. Este es un modelo preferido por gordos en mangas de camisa, y hay otros de cuatro ruedas que no tienen capot ni nada, y para entrar en ellos hay que desarticular toda una pared. Esos autos (de algún modo hay que llamarlos) realizan el milagro de ser chiquitos por fuera y chiquitos por dentro. Pero convencen al ser humano de la capacidad de comprensión, plagabilidad y achicamiento. Son los preferidos por las chicas modernas, que cuando abren la puerta muestran las piernas. Hasta donde las muestran. Los psicoanalistas afirman que su aceptación se debe a que realizan la imagen del retorno al claustro materno. Puede ser; porque la salida es casi un acto obstétrico. Luego se ven unas ampolillas rodantes que parecen el casco de un buzo al



—¿No tiene un número más grande?

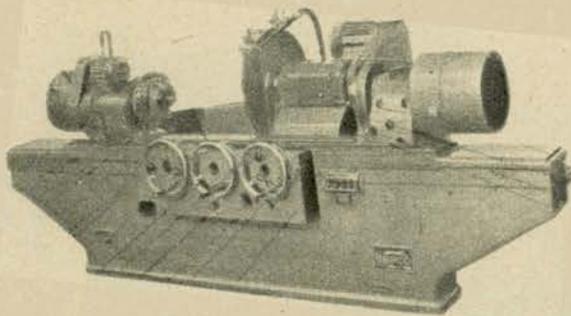
que le hubiesen puesto patines. No sé quiénes los tripulan, porque nunca me he animado a mirar adentro. Temo que sean espías marcianos. Algunos los llaman el 82 móvil; porque dicen que son la vergüenza de la República. Parece que los fabrica en el zaguán de su casa un relojero alemán aficionado a las bromas livianas. Los diseños se los manda Salvador Dalí. Por fin hay unos que son iguales a un auto grande, pero son chiquitos. Los dueños están contentos porque dicen que gastan poco. Yo creo que son tan chicos que todavía no conocen el valor del dinero. Y hay unos autos enormes, tan grandes que no se acaban de mirar nunca. Porque nos ciega un sordo e inexplicable sentimiento de envidia. Sin embargo, no hay que envidiarlos, su tamaño resulta: a) de que tienen una caja más grande que el motor; b) de que tienen un cajón más grande de lo preciso; c) de que la carrocería se riza, ondula, eleva, ensalsa, enrula, encaracola, enaltece, incrementa, enhiesta, emerge, insurge, empenacha y enriquece de una serie de promontorios tanto más decorativos cuanto que no decoran nada. Más bien condecoran. Aunque no se sabe bien qué, como todas las condecoraciones.

Ahora anuncian los autos con colchón de aire. Es decir autos con nube propia. Ya lo dijo el poeta: nefelibatas. Y es lo único que faltaba.

Cía. RECTIFICADORA

"CABILDO" S.R.L.

RECTIFICACION Y AJUSTE DE MOTORES
A NAFTA DIESEL EN GENERAL



CABILDO 180
(Alt. Avda. PAVON 2000)

T. E. 208 - 1138
AVELLANEDA

IDEAL PARA

LLEVAR y LLEGAR

CON MAYOR ECONOMIA
CON MAYOR RENDIMIENTO
CON MAYOR SEGURIDAD

RASTROJERO

DIESEL



ADQUIERALO CON

GRANDES PLANES
DE
FINANCIACION

130 AGENCIAS CIPA EN TODO EL PAIS
ESPERAN SU VISITA Y LE GARANTIZAN
REPUESTOS LEGITIMOS

ESCRIBE JULIO ARROYO



EMOCION Y SOSIEGO EN

**BELLEZA ANTIGUA Y
CONFORT MODERNO AL
SERVICIO DE LOS VIAJEROS**

El parador y Santuario de la Virgen de la Cabeza, en Andújar, Jaén. Hay una unidad arquitectural serena y consecuente en el conjunto. Al lado de los autos modernos, la gente se encamina, como siempre, hacia el Santuario, para platicar en paz con Dios.

EN

España la labor desarrollada por el organismo turístico estatal tiene lejanos antecedentes y entre sus muy diversas realizaciones se destacan los alojamientos denominados Paradores Nacionales de Turismo y Albergues de Carretera.

Aquel organismo turístico estimó que sería de gran eficacia para la atracción de extranjeros la instalación de Paradores de Turismo en lugares que facilitarían la visita de zonas turísticas y a los que la industria privada no acudía por no considerarlos rentables. Asimismo se consideró que sería marco inmejorable para los Paradores el situarlos en viejos edificios monumentales, castillos, conventos, palacios señoriales que, abandonados y medio en ruinas, terminarían por desaparecer. De este modo se lograban simultáneamente dos fines. Su reparación y conservación dentro de la más pura ortodoxia estilística y de respeto al monumento, y su adaptación a un uso necesario y congruente.

La creación de los Paradores Nacionales del



El parador del Riaño, en León. Este interior, amplio y cómodo, exhibe una curiosa y armónica mezcla de objetos de línea clásica española con muebles de confort moderno.

Turismo en España ha respondido, pues, a un doble fin: por una parte la necesidad de establecer alojamientos en sitios a los que frecuentemente no llega la industria privada y, por otra, la conveniencia de mantener y conservar un tipo de alojamiento distinto de la clase "standard" que el viajero y el turista encuentra hoy en cualquier parte del

mundo. La poderosa singularidad de todo lo español había de reflejarse también en la organización de la hostelería. La red de Paradores creados por el organismo turístico estatal trata de mantener viva una fuerte personalidad, dotando, a la vez, a esa clase de establecimientos de todo el confort que pueda desear el más exigente viajero.

Una creación "sui géneris"

Los Paradores Nacionales constituyen una creación "sui géneris", absolutamente distinta de cuantas en esta rama de la hostelería existen. Reflejan un sentido de la vida que no es el que encontramos en los otros alojamientos. Hay en los Paradores un sosiego, un espíritu de arte, una emoción, que difícilmente se hallan en los hoteles creados conforme un patrón común, a unas normas que son iguales siempre.

El Parador, lugar de reposo destinado a hacer grata la estadía del viajero en los más bellos lugares de España, no es la única forma de alojamiento que brinda la Dirección General del Turismo. Aparte de un magnífico hotel en Cádiz, emplazado frente al mar, cuenta aquel organismo con



El salón del parador San Francisco, en Granada. Aparentemente todo es moderno aquí; pero el conjunto, el ambiente y también algunos detalles de arte, denuncian el alma del lugar.

Otra vez el Parador de Riaño, en León; pero aquí la vista exterior de la masa arquitectónica nos lleva en seguida al paisaje espiritual de España, hondo y lleno de sugerencias.

LOS PARADORES HISPANOS

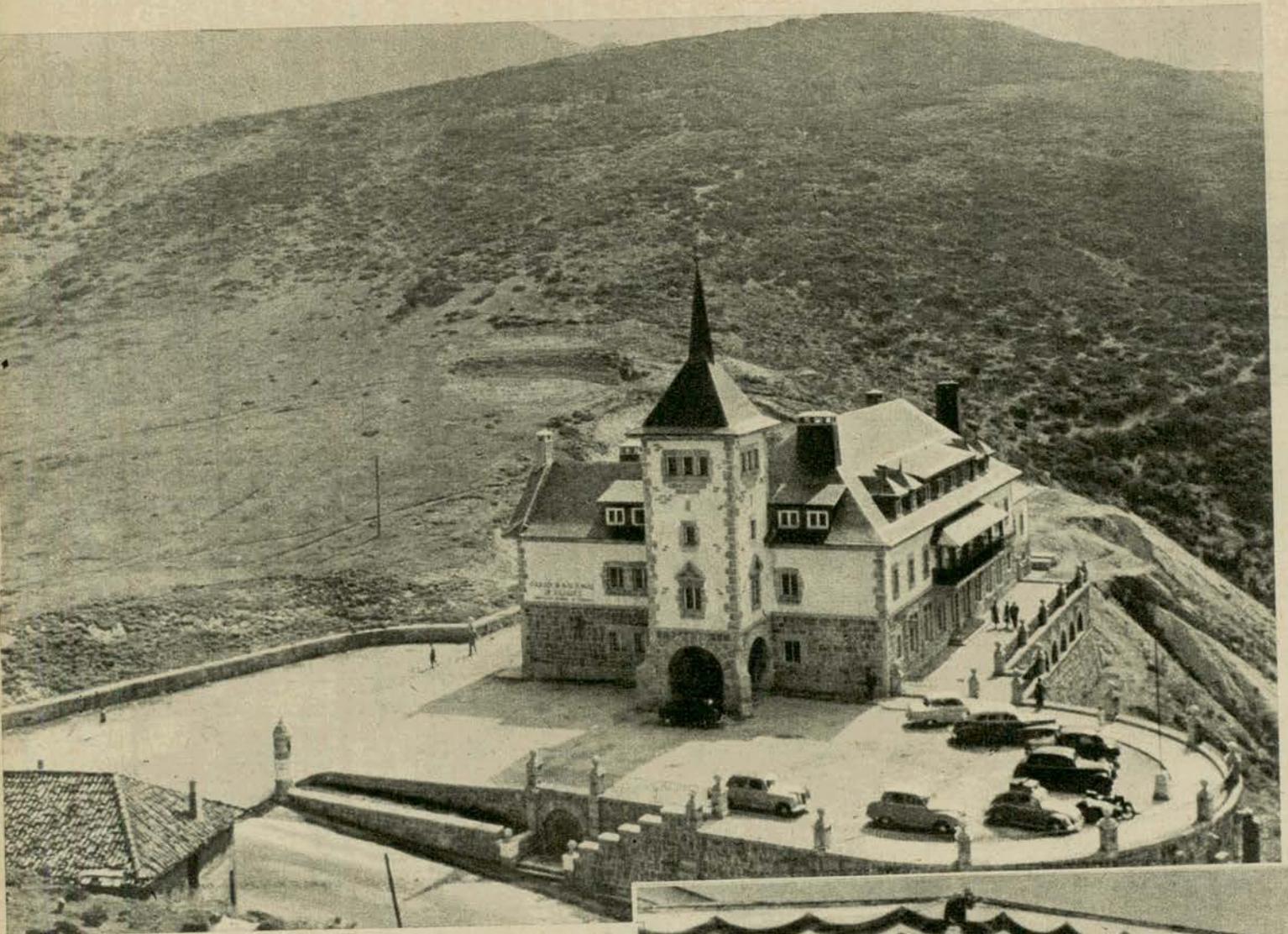


unos establecimientos denominados Albergues de Carretera, situados en puntos estratégicos de las principales rutas españolas, particularmente en los grandes nudos de comunicaciones y en los lugares distantes de las ciudades de importancia. Los Albergues son todos de nueva construcción y tienen un tipo general fácilmente reconocible por los automovilistas. Sus proporciones, en los pasados tiempos, eran reducidas con objeto de lograr un menor costo en el entretenimiento. Posteriormente, el enorme auge del automovilismo ha obligado a ampliar las instalaciones de los primitivos Albergues

que son restaurantes típicos donde se pueden degustar guisos regionales.

El resumen de aquella espléndida labor turística jalona el territorio español con 17 Paradores Nacionales; 13 Albergues de Carretera; 3 Hosterías; 2 Refugios Montañeros y un Hotel.

El turista, que en los grandes hoteles se siente anónimo y numerado, halla en estos alojamientos no sólo la ventaja de una atención más completa, sino la atmósfera más conveniente para un directo conocimiento de lo que España ha sido en épocas pasadas y de lo que es en la actualidad.



Estamos ahora en Asturias, y este es el Parador de Pajares. El edificio es invitante y cordial; el paisaje serrano es suave y atrayente. Lo prueba la concurrencia de turistas en automóviles.

y dotar a los de reciente construcción de una mayor capacidad.

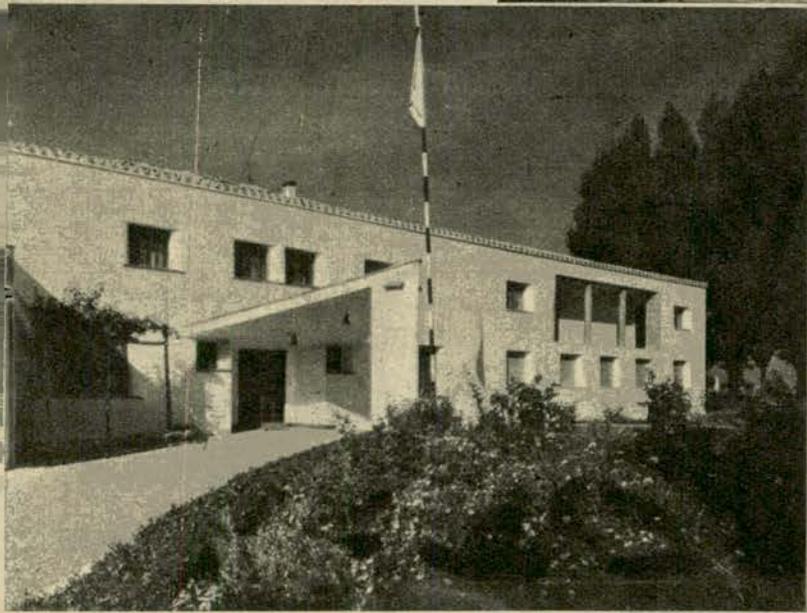
Los refugios montañeros

Creación, asimismo, del organismo turístico estatal son los Refugios Montañeros emplazados en lugares de insuperable belleza, que sirven como punto de partida para atractivos itinerarios y excursiones y, por último, las denominadas Hosterías,



QUINTANAR DE LA ORDEN

Un sencillo y bello interior del parador de Santillana del Mar, en Santander.



El albergue de carretera en La Bañeza, provincia de León. La línea arquitectónica es clásica en su sencillez.



Cambió el clima y el ambiente: este es un rincón de descanso para los visitantes del Club de Golf de la Hostería de Torremolinos, en la provincia de Málaga.



A SI como cada comarca en la tierra tiene un rasgo prominente, según el decir del poeta que nadie ha osado desmentir, cada lugar de las sierras de Córdoba, por modesto que sea, siempre que en él haya un hotel o pensión, tiene su manantial de aguas salubres cuyo análisis figura en un cuadro de honor en la mejor pared del establecimiento.

En un principio las tales aguas contenían sales surtidas, buenas para el hígado, los riñones o el estómago. Donde el hotelero era un profesional suizo o francés, las aguas hacían un esfuerzo y curaban la torticolis, el asma esencial o detenían la caída del cabello. Pero hoy las ciencias adelantan que es una bar-

Un turista le preguntó al dueño del hotel donde figuraba dicho documento si también contenía la vitamina H.

—Naturalmente, señor —respondió el francés, algo picado.

—Lo decía —dejó caer el turista— porque como la H es muda y estas aguas corren tan ruidosamente...

Pero este asunto de la vitaminosis, valga el neologismo, de las aguas, tiene también sus dificultades. Pero el Creador, en su infinita sabiduría, ha dotado a los hoteleros de una casi tan grande como la suya.

He aquí un ejemplo: Una dama de incierta edad y parecidas dolencias, llegó a mi hotel con el propósito de tomar sus aguas; pero al enterarse de que contenían la vitamina J, manifestó que cambiaría de lugar, pues a ella la J no le sentaba.

—Oh, señora —le dijo el dueño de casa—, eso lo arreglo yo en menos que canta un gallo.

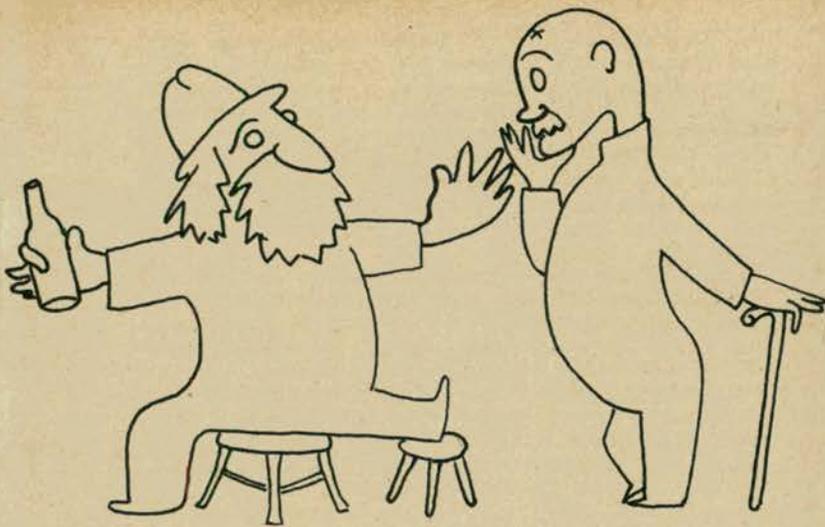
Y la buena señora se tomaba todas las mañanas

CORDOBA y SUS AGUAS

baridad, al decir del impagable boticario de "La Verbena de la Palma", y las aguas no han querido quedarse atrás, cosa que les resulta fácil dado su continuo correr; y no hay dolencia que se les escape ni mal que se les resista. De más está decir que son muy vitaminosas, que análisis he visto que atribuyen a un chorro sin mayor importancia aparente todas las vitaminas, es decir, de la A hasta la Z.

POR CHAMICO





su media docenita de vasos de agua, a los que, previamente, el hotelero le había quitado la J con ayuda de un colador.

Las aguas anexas al hotel en que me hospedo parecen ser las mejores que han corrido desde el diluvio hasta la fecha.

De esto se entera el viajero por un rengu, que es un verdadero anuncio luminoso del manantial, y digo luminoso porque siempre anda alumbrado. El tal anuncio, que además de luminoso es parlante, cuenta a quien quiere y a quien no quiere oírlo esta historia:

—Yo, señor, aquí donde me ve, tenía antes la pierna derecha más corta que la izquierda. Pues bien, comencé a tomar las aguas y la pierna comenzó a crecerme hasta que tuve las dos iguales.

—¿Las dos iguales? —dice uno extrañado—. ¡Pero si tiene usted la derecha mucho más larga que la izquierda!

—El vicio, señor, el vicio —murmura él tristemente, y aclara—: Es que, ¿sabe?, tomé una copa de más...

Sería cosa de no creer, si uno no tuviera la prueba del milagro ante los ojos.

Yo, aunque tenga algunos de los achaques comprendidos en la lista de los que curan nuestras aguas, no puedo decir por propia experiencia si son buenas o no, pues las cosas se me han barajado de tal modo que hasta la fecha no he probado una gota.

Resulta que, para que sean eficaces, hay que tomarlas al pie de la vaca, como quien dice, y siempre que voy al manantial llevo la generosa idea de traer una damajuana para mandársela a un amigo de Buenos Aires, que es un tanto esquizofrénico, a ver si se mejora. Pero en el hotel no quieren venderme una damajuana vacía y tengo que comprarla llena de vino de la tierra, que aunque deja manchas moradas en los manteles, se deja tomar. Ya junto al manantial, se me presenta el problema de vaciar la damajuana, y como no soy tan loco como para derramar el vino en el suelo, me lo tomo. Y resulta que después de habérmelo bebido ya no me quedan ganas ni sitio para el agua. Pero no me volverá a pasar; mañana me llevaré dos botellas de whisky y como el whisky se toma con agua...

—¿Ha notado usted qué bien cantan aquí las

ranas? —me preguntó el hotelero ua noche de luna.

—Le diré...; no entiendo mucho de música batracia, pues soy afecto a otros instrumentos; pero así, a simple oreja, me parece que no lo hacen mal, aunque he notado que algunas desafinan —le respondí.

—Cantan maravillosamente. Tanto que una casa de Buenos Aires vendrá a grabar unos discos. La belleza de su canto se debe a que toman el agua del manantial.

—¡Caracoles! —exclamé.

—¿Caracoles ha dicho usted? Pues aquí los caracoles son como perros.

—¿Ladran?

—No, señor, por el tamaño. No hay aguas más alimenticias; un vaso de éstas equivale a un pan con manteca.

—Eso no es nada, —digo para picar su propio amor aguateril—; me han asegurado que las del chorro Villa Lagartos son tan buenas, que medio litro tomado en ayunas tiene la misma fuerza alimenticia que un pavo trufado.

No se escandaliza. No me acusa de mentiroso. Sin duda piensa que la fe debe ser recíproca. Sólo me dice despectivamente:

—¿Cree usted, por ventura, que se puede estar sano comiéndose un pavo trufado en ayunas?

Convengo en ello.

Y así transcurre mi vida de veraneante entre el grato correr de estas aguas, que, a estar a lo que se dice, son tan buenas para el cuerpo como las del bautismo para el alma.

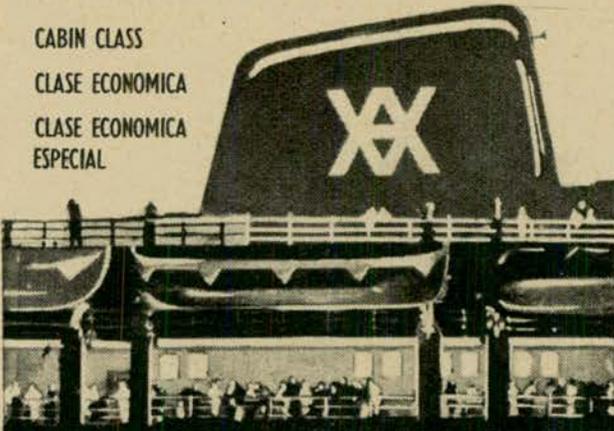
YBARRA

LINEA ESPAÑOLA

CABIN CLASS

CLASE ECONOMICA

CLASE ECONOMICA ESPECIAL



NUEVOS TRASATLANTICOS
TOTALMENTE CLIMATIZADOS

CABO

SAN ROQUE

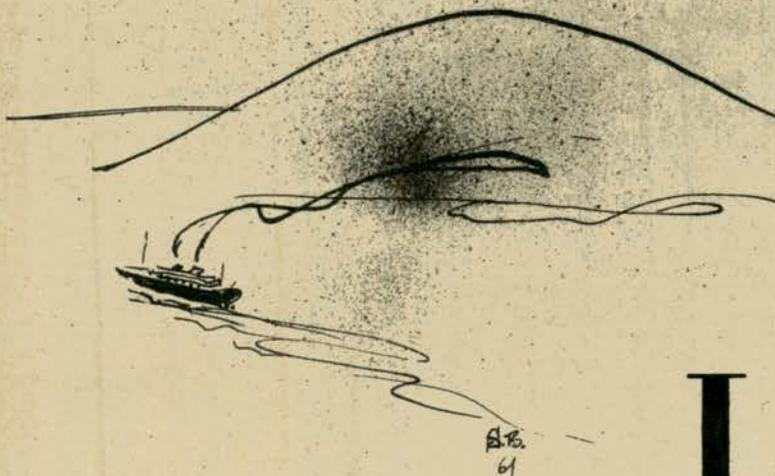
CASO

SAN VICENTE

MONTEVIDEO, SANTOS, RIO DE JANEIRO,
TENERIFE, LISBOA, ALGECIRAS, PALMA DE
MALLORCA, BARCELONA, MARSELLA Y GENOVA

CONSULTE A SU AGENTE C. A.

YBARRA & CIA. ARGENTINA 25 de MAYO 381



mos, el desconcierto que nos causan las conquistas de la ciencia de este siglo. Llevados por el impulso incontenible engendrado en las últimas décadas, estamos abandonando la superficie de nuestra pequeña Tierra para lanzarnos al asalto del espacio. La posibilidad, ya casi inmediata, de los viajes interplanetarios, siderales, parece estar actuando intensamente sobre nuestra mentalidad, sobre toda nuestra textura espiritual, conformándola a las nuevas circunstancias. Pero las condiciones necesarias del proceso han sido creadas por nuestro propio espíritu.

¿Podemos llamar nosotros a nuestra era la "edad atómica"? Debemos pensarlo lentamente antes de decidirnos. El fenómeno o la preocupación "atómica" es puramente casual y sólo en parte es el alimento de nuestros impulsos; en todo caso, es sólo un afecto, no la causa. La causa está dentro de nosotros y no en el mundo exterior. Está en la nueva manera de pensar, de concebir, de sentir y juzgar. Lo distinto, lo diferente frente a las edades pasadas es nuestro espíritu y no el mundo que nos rodea, aunque éste se haya dilatado ampliamente. Esta conclusión

LA ERA DE LA INQUIETUD

SOÑAR Y VIAJAR ES LA
GRAN AVENTURA
DE NUESTRO TIEMPO

escribe **MANUEL GOLDSTRAJ**

Ilustraciones de **BOROBIO**

CUANDO los sabios o investigadores del futuro remoto, dentro de dos o tres mil años —si para ese entonces todavía existe nuestra pequeña Tierra como elemento individualizado en el cosmos—, intenten definir con una palabra o una frase, con un concepto sintético, la característica de la civilización de éste nuestro tiempo, tropezarán con grandes dificultades. En realidad, ¿qué caracteriza o distingue la actividad espiritual, la mentalidad, el modo de ser del hombre y de los pueblos de nuestra época? ¿En qué consiste y dónde está lo esencial de la diferencia con las edades pretéritas, si tal diferencia existe? Se dice con bastante frecuencia, que el tono peculiar de la vida contemporánea está en la inseguridad, en la incertidumbre frente al porvenir, y este sentimiento complejo y profundo sería la causa de muchas reacciones individuales y colectivas, a menudo violentas, pocas veces previsibles y casi siempre trascendentes. Pero todo esto no es más que un aspecto parcial del conjunto de factores que dan a la vida contemporánea un sello tan particular y tan distinto, en comparación con la de las edades que pasaron.

En el fondo de todas nuestras reacciones parece percibirse el asombro, diga-

contiene una promesa inagotable; pero es también, a su vez, una inextinguible fuente de inquietud.

LA EDAD HUMANA DE LA INQUIETUD

Esta, la nuestra, es la edad humana de la inquietud, lo repetimos, de la curiosidad ilimitada, de la búsqueda de lo aparentemente irreal, de la insatisfacción permanente, de la necesidad de un paisaje horizontal y vertical, constantemente renovado. Es la edad del afán incoercible de ver y conocer, como jamás lo ha sentido el hombre. La ecuación de la energía —de la que las bombas A y H son meramente desgraciadas consecuencias incidentales, como se sabe— y la teoría de la relatividad; la televisión, los satélites artificiales, la proyectada y ya no muy lejana excursión a la Luna, la minuciosa exploración de las constelaciones de la Vía Láctea, son polimorfos expresiones de ese afán y no el fruto de esfuerzos utilitarios para enriquecer materialmente el ambiente en que vivimos. También las distorsiones aparentes de la literatura y, en general, de las grandes artes

contemporáneas, sólo son manifestaciones de un profundo énfasis evasivo. Curiosidad intelectual pura, impulso espiritual puro, extraños, nos parece, a la sensación más o menos mensurable del hambre y del frío, por ejemplo. Es el verdadero impulso "fáustico", que Spengler ubicaba en otra edad y creía muerto en la nuestra. Inquietud esencial característica del hombre de nuestro tiempo. Repetimos: afán de ver y conocer. Una experiencia íntima, pero de alto vuelo, destilada hasta su quintaesencia.

INVIRTAMOS NUESTRA RIQUEZA

A primera vista podría pensarse que no existe una relación directa entre lo que acabamos de decir y el extraordinario desarrollo que ha cobrado durante este siglo la industria turística. Los pensadores de escuela podrán afirmar, sin duda, que esta cuestión del turismo y los viajes es demasiado anecdótica y contingente, demasiado unida a aficiones o intereses materiales inmediatos, para que podamos asociarla con el proceso trascendente de la evolución humana, movido hoy por la inquietud de este siglo; pero quizás los sabios no tengan toda la razón en este punto.

Muchas veces nos hemos preguntado sobre cuál podría ser la verdadera causa del desarrollo prodigioso del turismo contemporáneo. Con frecuencia se oye la explicación más sencilla y directa: el aumento y la fácil accesibilidad de los medios de transporte y comunicación, de los buenos hoteles y buenos servicios, y la aparición, a lo largo y lo ancho de la Tierra, de seductores caminos pavimentados, que permiten disfrutar sin sobresaltos de paisajes que en los tiempos pasados parecían inalcanzables. Además, claro es, está el aumento general de la riqueza individual y colectiva y probablemente también la convicción de que se gana muy poco en felicidad si nos limitamos a atesorarla, a acrecentar los guarismos en la cuenta bancaria... hasta que llega la que, como dijo Amado Nervo, "no sabe esperar" y nos demuestra la estúpida inutilidad del dinero no utilizado para disfrutar de lo bello y bueno que puede proporcionarnos. Todas esas explicaciones son parcialmente exactas y verdaderas, seguramente; pero son insuficientes para dar razón del móvil que se advierte en la intimidad escrutable de todo ese proceso: el anhelo del hombre por ver y conocer y su tenaz y persistente empeño por conseguirlo.

VIAJAR Y SOÑAR, GRAN AVENTURA

Los medios y razones materiales a que hemos aludido más arriba, aparecen tan sólo como instrumentos útiles e idóneos para proporcionar satisfacción a esa inquietud, a esa curiosidad inmanente, a ese afán que no halla hartura en lo conseguido. Car-

los Roxlo, por razones y con fines extraños a los que han inducido estas reflexiones, dijo esto un día, en hermosos versos: "Brasa si codicio. Lo que alcanzo - Me asquea por seguro y por tangible; - Una vez conseguí, vuelo y me lanzo - En busca de la flor de lo imposible". Nos parece que ahí está hoy una de las más profundas causas que impulsan a las gentes a viajar, o simplemente a hacer turismo —conceptos y acciones que no son estrictamente equivalentes, por lo demás, como trataremos de demostrarlo alguna vez.

Si es cierto que se viaja más porque hay buenos caminos, magníficos hoteles y rápidos, excelentes y atractivos medios de transporte —un hermoso transatlántico, por ejemplo, cuya majestuosa marcha sobre las rutas del mar no tiene parangón con nada—, es porque todo eso facilita la realización del impulso íntimo de la

humanidad actual: impulso movido por la inquietud consubstancial con su espíritu, esencia inseparable de su alma. Frente al mundo —Tierra y Cosmos—, esa inquietud le lleva a escrutar la dimensión inapreciable, la lejanía de la perspectiva, la infinitud del espacio. En el campo que nos es próximo, esto se traduce en el afán de viajar: se viaja cuando se puede y, si esto no es posible, se sueña con mundos desconocidos. El hombre de hoy siempre espera "la gran aventura". La espera y la busca y confía en tropezar con ella detrás del horizonte que se le escapa siempre... o a la vuelta de la primera esquina de la ciudad familiar; y soñar es también una alta y noble manera de viajar. Después de todo, todo viaje, ansiado o cumplido, participa siempre, en medida casi igual, del sueño y de la realidad. Viajar y soñar: esta es la gran aventura de nuestro tiempo.



SU PROXIMO VIAJE:

UN ATRACTIVO IRRESISTIBLE PARA EL TURISTA

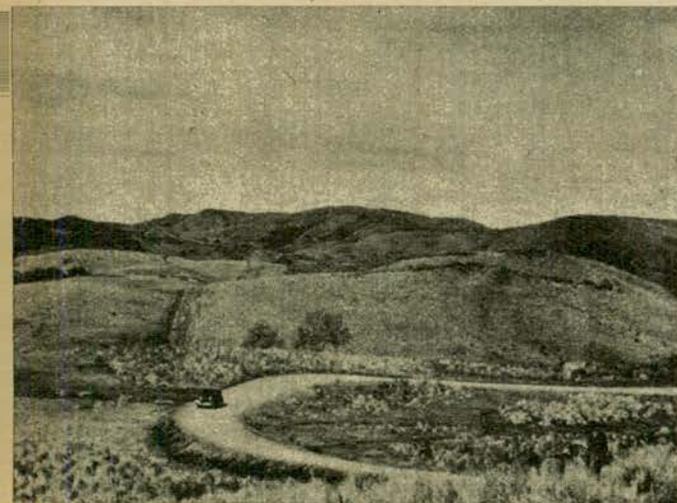
“**J**ARDIN de la República” es la frase que acompaña por tradición al nombre de la tierra tucumana, la hermosa y rica provincia argentina que desde los tiempos de Ibatín presta la quieta paz de sus oasis al viajero empinado hacia el portal del Noroeste.

La verde lozanía de una vegetación de maravilla encaramada en las cumbres del Aconquija, orlada por diamelas y azahares, baja por las faldas serranas para irrumpir en los cañaverales del valle, en una de las más bellas sinfonías de color y magnificencia. El cuadro se enriquece en matices y humedad de agua por la presencia del río que, en su afán por alcanzar la campiña florecida, se desgrana entre riscos y quebradas, formando remansos que parecen continuar con sus rumores el canto de los pájaros.

He aquí una pincelada del paisaje que está en cualquier sitio de la tierra tucumana. En la quebrada de Lules, donde al marco soberbio de cumbres y laderas se añade el encanto

última, que corresponde a la actual plaza Belgrano. Otros edificios históricos son la Catedral, que data de 1685, y la Casa del obispo Colombes, viva expresión del arte colonial; en sus proximidades se conserva un trapiche y otros elementos de la primera fábrica de azúcar instalada en 1821, gran industria provincial de la que fue precursor el obispo Colombes. La Casa Histórica, magna reliquia de San Miguel de Tucumán, respira todavía reminiscencias de la época de nuestra Independencia; por eso, al contemplarla los argentinos, parece como si estuviéramos en la misma fibra de un glorioso 9 de julio de 1816.

El viajero tiene actualmente una buena red de rutas pavimentadas que lo llevarán como de la mano a la mayoría de los lugares turísticos; incluso podrá alcanzar los ríos de montaña, como el Chavarría y Cochuna, que corren entre selva subtropical, bosques de sauces y alisos, bajo el ma-



Un camino que serpentea al pie de los cerros, de laderas suaves. Este tentador paisaje es frecuente en el panorama tucumano.



Primer trapiche construido en madera dura por el padre Colombes. Piedra fundamental de la hoy poderosa industria azucarera tucumana.



de las vertientes y manantiales que alimenta el río Lules; en San Javier, cuyo mirador en lo alto del cerro permite contemplar una vasta extensión de montañas y llanuras y a la ciudad de San Miguel de Tucumán: en Tafí del Valle, recio panorama en pleno Aconquija, y Raco, con su alegre y romántica prestancia de villa tradicional, entre pintorescas serranías.

Pero Tucumán no es solamente una provincia hermosa; tiene un rico acervo histórico y folklórico. Su capital, la ciudad de San Miguel de Tucumán, fue fundada en 1565 por don Diego de Villarroel, siendo, por lo tanto, una de las más antiguas del país. La distinguen su gran comercio y centros culturales importantes, como su Universidad y el Instituto Miguel Lillo, cuya notoriedad ha trascendido incluso a los países vecinos.

Algunos de los monumentos históricos de esta ciudad tienen relevancia nacional. En la iglesia de La Merced está el camarín de la venerada Virgen Generala de los ejércitos patrios, que, después de 1810, hallaron en Ella inspiración para cubrirse de gloria en las batallas de Salta y Tucumán; el gobierno provincial ha delimitado el escenario de esta

jestuoso marco de altos picos nevados. Aquí la pesca deportiva de las codiciadas truchas hará el deleite de los adeptos a esta sana actividad.

Un paseo por el interior del territorio provincial depara la sorpresa de modernas ciudades, grandes ingenios azucareros y obras de alta ingeniería como el dique Escaba, que tiene, además, el atractivo de hallarse emplazado en una región donde la gracia de la Creación ha volcado sus dones con generosidad. Alegra el paso la romántica presencia de pueblecitos perdidos entre los cerros, con sabor a cosas que no saben del andar del tiempo. El burrito aguatero y la carreta de bueyes aún transcurren por caminos que serpentean entre plantíos de naranjos y cañaverales.

El observador podrá admirar los grandes pucarás, ruinas de fortificaciones de pueblos indígenas desaparecidos, y los antigales, inagotables depósitos de trabajos en piedra realizados por los indios en época anterior al descubrimiento de América. Ejemplo típico son las ruinas de Quilmes. Al penetrar en estos otrora inexpugnables fuertes, grandes muros de defensa de centenares de metros, semidestruídos junto a las viviendas, no se puede menos que sentir admira-

TUCUMAN

El dique Escoba: una hermosa obra de ingeniería hidráulica, que une a su utilidad práctica, bellas líneas que armonizan con los perfiles coloreados del paisaje.



Casa de Colombres, galería baja.



Quebrada de Lules. Visto panorámico.

Casa Histórica, fachada restaurada.

ción por el ingenio y esfuerzo que su erección demandó a sus constructores. Una de estas reliquias del pasado que más concita curiosidad, es el yacimiento arqueológico de El Mollar, especialmente por la presencia de menhires o "piedras paradas" precolombinas, cuyo significado constituye aún un enigma para los arqueólogos.

La proverbial sencillez de su pueblo, amable y de honda tradición argentina, y una confortable hotelería, son otras tantas razones que inclinan a pensar en Tucumán al proyectar su próximo viaje: hermosa provincia, donde todo se reúne para ofrecer días inolvidables a quien decida visitarla.



LA LINEA

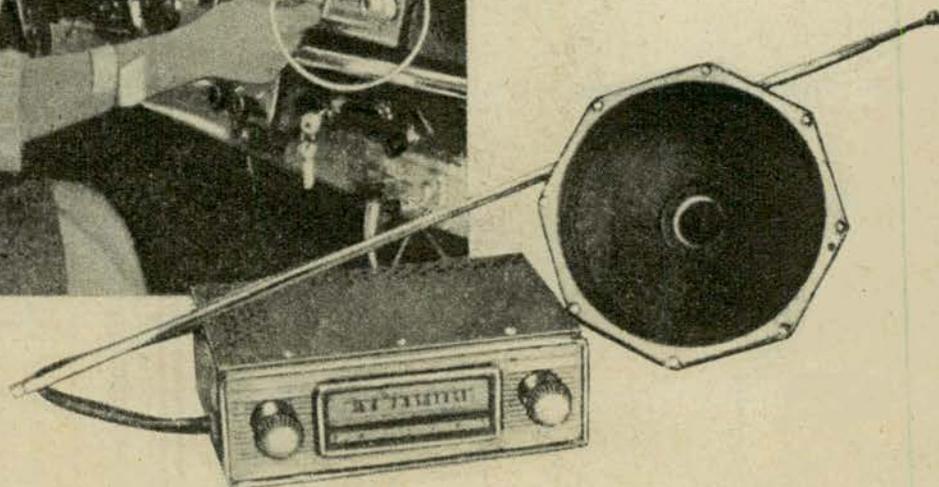


PRESENTA

POR PRIMERA VEZ EN EL PAIS!

AUTO - RADIO PHILIPS

TRANSISTOTAL



Único totalmente TRANSISTORIZADO!

Nuevo! Auto-radio Philips "Transistotal". Único en su tipo fabricado en el país. Funciona con 7 transistores y 2 diodos ;sin una sola válvula! Apto para todo tipo de automóviles, por sus características de diseño y tamaño reducido! Fácil de instalar, fácil de comprar, Auto-radio Philips "Transistotal" de muy reducido consumo!

Con sólo actuar el botón -así... ¡tan rápido!- Auto-radio Philips "Transistotal" funciona instantáneamente.

**ALTA SENSIBILIDAD
GRAN NITIDEZ SONORA:**

PHILIPS AUTO-RADIO

PHILIPS crea... crea en PHILIPS



RESTAURANT

Cafeteria

ROOF GARDEN

VISTA PANORAMICA



ALMUERZO TE Y CENA

GREEN ROOM Y ROOF GARDEN

RESERVAS: 80-2176 - 1744

9º Y 10º PISO DEL **AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**

DIRECCION GUSTAVO AMERIO

EL CASINO DE TUCUMAN FUENTE D

Maternidad Nuestra Señora de la Mercedes

- Sala de Cirugía y Parto, con aire acondicionado.
- Oxígeno y Vacío central.
- Cocina a gas.
- Lavadero mecánico, equipado con modernos aparatos en la especialidad.
- Habitaciones con muebles diseñados especialmente.
- 270 camas.
- Vajilla de acero inoxidable.
- 6 pisos a todo confort.
- Parlante en todas las habitaciones para la transmisión de música y consejos.
- Servicio social para la madre desamparada.

Hospital del Niño Jesús

- 400 camas.
- Cocina a gas.
- Lavadero mecánico.
- Sala de cirugía con aire acondicionado.
- Amplios jardines con juegos infantiles.
- Riñón artificial.
- Instituto de Anatomía Patológica.
- Instituto de Investigaciones Cardiovasculares, con bomba corazón-pulmón artificial.
- Aparato de rayos X, de 500 M. A.



Frente del Hospital del Niño Jesús.



Sala de espera del Hospital de Niños.



E RECURSOS PARA OBRAS SOCIALES

GOBIERNO DE TUCUMAN - MINISTERIO DE SALUD PUBLICA



*Frente de la Maternidad Nuestra
Señora de las Mercedes.*

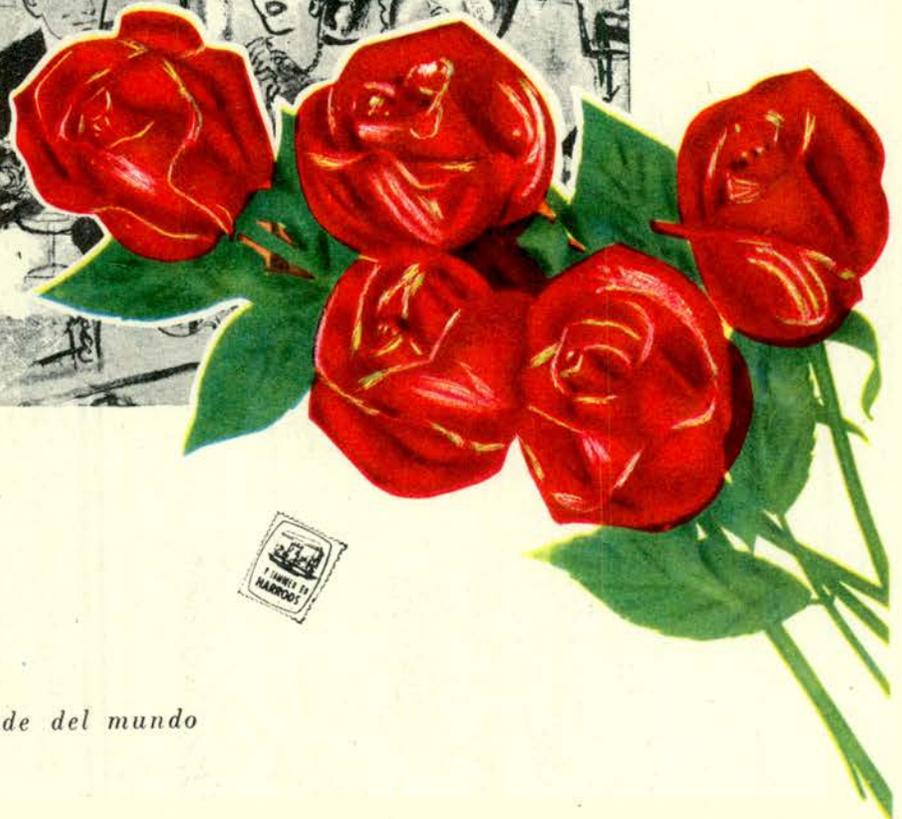


*Sala de reposo
de la maternidad*

...con flores de



Entregamos
flores con su
tarjeta en el
Interior o Ex-
terior de la
República



Cultivos propios en Martínez,
Mar del Plata y Los Cardales



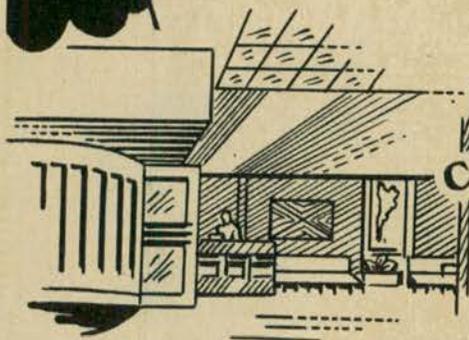
La florería más grande del mundo

Estamos a sus Ordenes



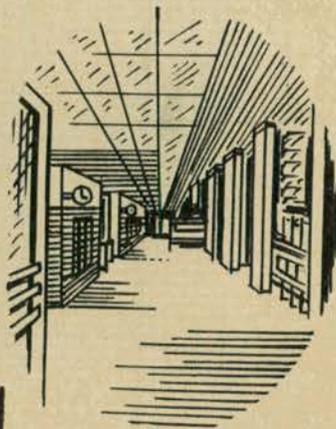
BANCO DE BUENOS AIRES
SOCIEDAD ANONIMA

CAJA DE AHORRO



CAPITAL AUTORIZADO
\$ 200.000.000 M/N.

CAPITAL INTEGRADO
\$ 160.000.000 M/N.

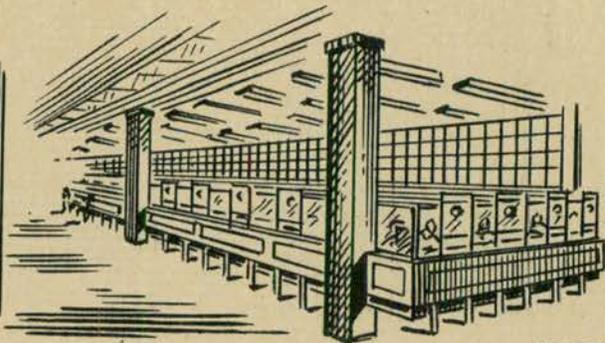
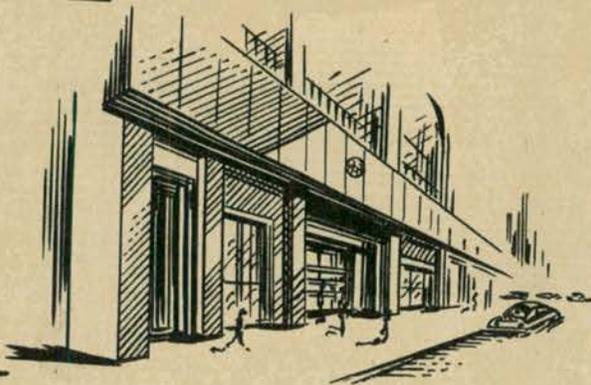


CASA CENTRAL
FLORIDA 36

SUCURSAL 1
PUYRREDON 866

SUCURSAL 2
SAN JUAN 2654

CUENTAS CORRIENTES
CAJA DE AHORRO
PLAZO FIJO
COBRANZAS
TRANSFERENCIAS
MONEDAS EXTRANJERAS
TITULOS
CREDITOS DOCUMENTARIOS



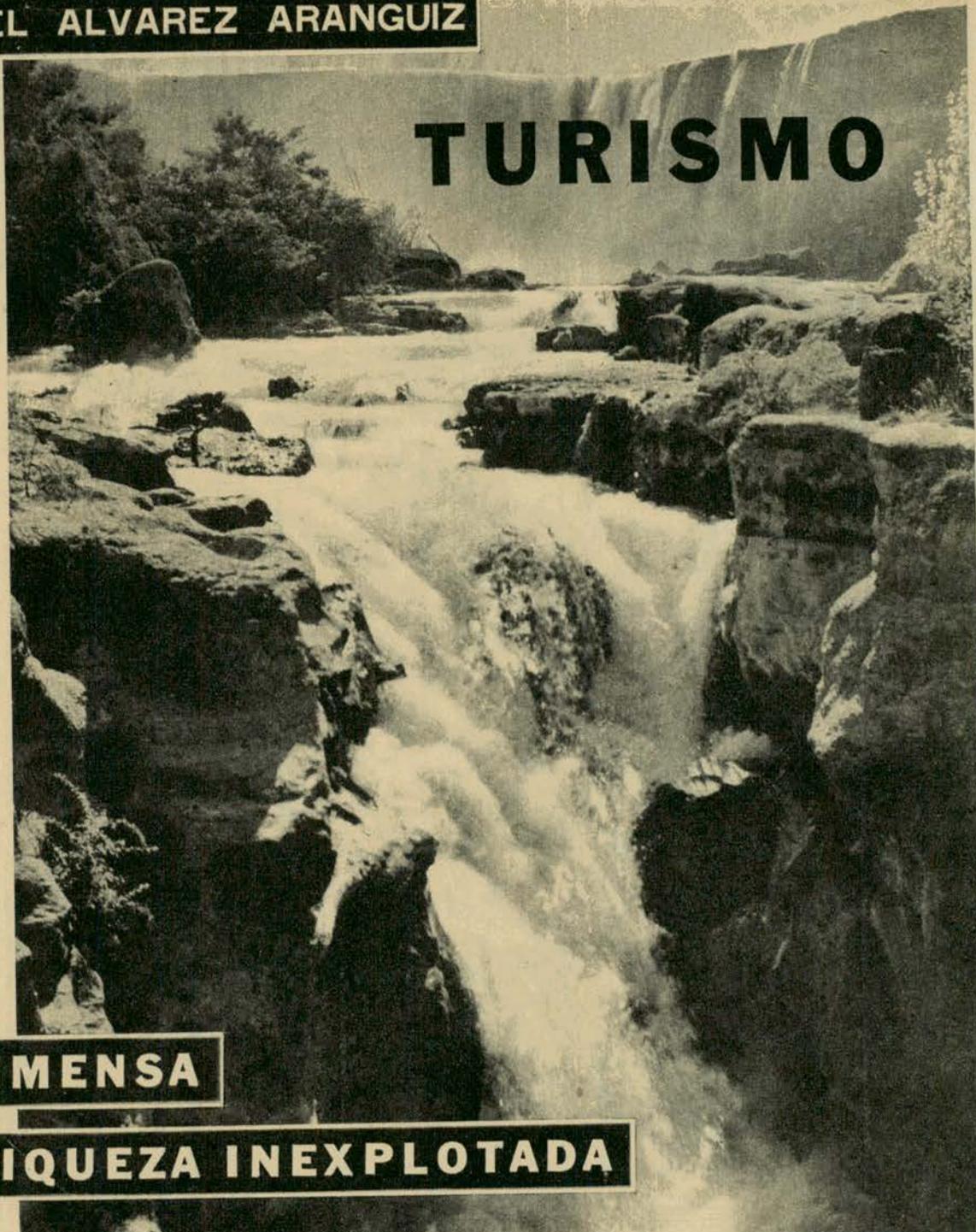
POR JOSE MANUEL ALVAREZ ARANGUIZ

El autor es un distinguido ciudadano chileno, residente desde hace muchos años en la Argentina. Doctor en Ciencias Económicas, financiero, diplomático y publicista.

Dirigió en Buenos Aires "La Revista de Chile" y "La Revista Diplomática".

Actualmente se desempeña como corresponsal editorialista de "El Mercurio", de Chile (Decano de la prensa de habla hispana en el mundo). Es Gran Oficial de la Orden del Libertador General San Martín.

TURISMO



UNA INMENSA

RIQUEZA INEXPLORADA

S

UDAMERICA constituye sin duda una enorme atracción turística, y no obstante ello, ¡cuán poco se hace por destacarla! ¡Qué limitado nuestro esfuerzo para captar al turista internacional! Pocos sospechan cuánto estos países dejan de percibir debido a esta indiferencia colectiva. Se creará, posiblemente, que explotando el turismo podrá contarse con un rubro más de entradas; pero cuesta creer que esos ingresos podrían llegar a constituir uno de los principales recursos de la nación.

En interesantes estudios se ha destacado hasta la saciedad que el dinero que dejan los turistas constituye la fuente principal con que cuenta Francia para sostener su capacidad de compra en el extranjero, así como en España es en la actualidad el capítulo de ingresos más importante, desde el momento que en el año 1960 en que entraron a ese país 6.113.235 visitantes, éstos dejaron allí lo necesario para que España costeara el total de sus importaciones en el mismo año.

Además, un conocido experto en economía y finanzas, en un meduloso artículo publicado en Buenos Aires no hace mucho, atribuye gran influencia en la recu-

EL SALTO DEL PILMAIQUEN,
en Chile, síntesis paradójica de la
serenidad y violencia de la naturaleza.

La montaña y las nieves eternas, polo
de atracción del turismo internacional
más calificado. En la foto, las magníficas
"conchas" de esquí de Portillo, Chile.



EN EL CONO SUR DE AMERICA

peración alemana e italiana, a la afluencia enorme de turistas que los visitan en la postguerra.

Considérese que la industria del turismo internacional mueve en el mundo más de 6.000 millones de dólares, cantidad que —como tanto se ha comentado ya— supera a la comercialización mundial del trigo. Se calcula que sólo los Estados Unidos contribuyen a esa cifra con casi un 50 %.

En Europa solamente se hacen circular más de 3.000 millones de dólares, de los cuales Italia obtiene 800 millones, Francia 500 y Alemania e Inglaterra 400 millones cada una.

No hablemos de México, que, posiblemente por su cercanía, se nutre principalmente del turismo americano, que le deja por año más de 600 millones de dólares, ni de Cuba, que antes de los sucesos de todos conocidos, recibía tal aporte que permitía mantener en esa bella isla un florecimiento comercial e industrial de enorme magnitud.

En menor escala han sabido aprovechar ese turismo: Venezuela, Islas Bahamas, la República Dominicana, Haití y otras bellas islas del Caribe. El Uruguay, que ofrece al turista el encanto de sus playas y ríos, pero que carece de otros destacados atractivos naturales, ha sabido con una inteligente y bien organizada propaganda, atraer al turista brasileño, chileno y argentino, principalmente, sobre todo en las temporadas de verano. Más adelante he de ocuparme del Uruguay en especial, por el efecto que el turismo argentino hacia el país vecino determina en ambas economías.

Todos sabemos que el turismo argentino hacia Europa, los Estados Unidos, Uruguay, Brasil y otros lugares del

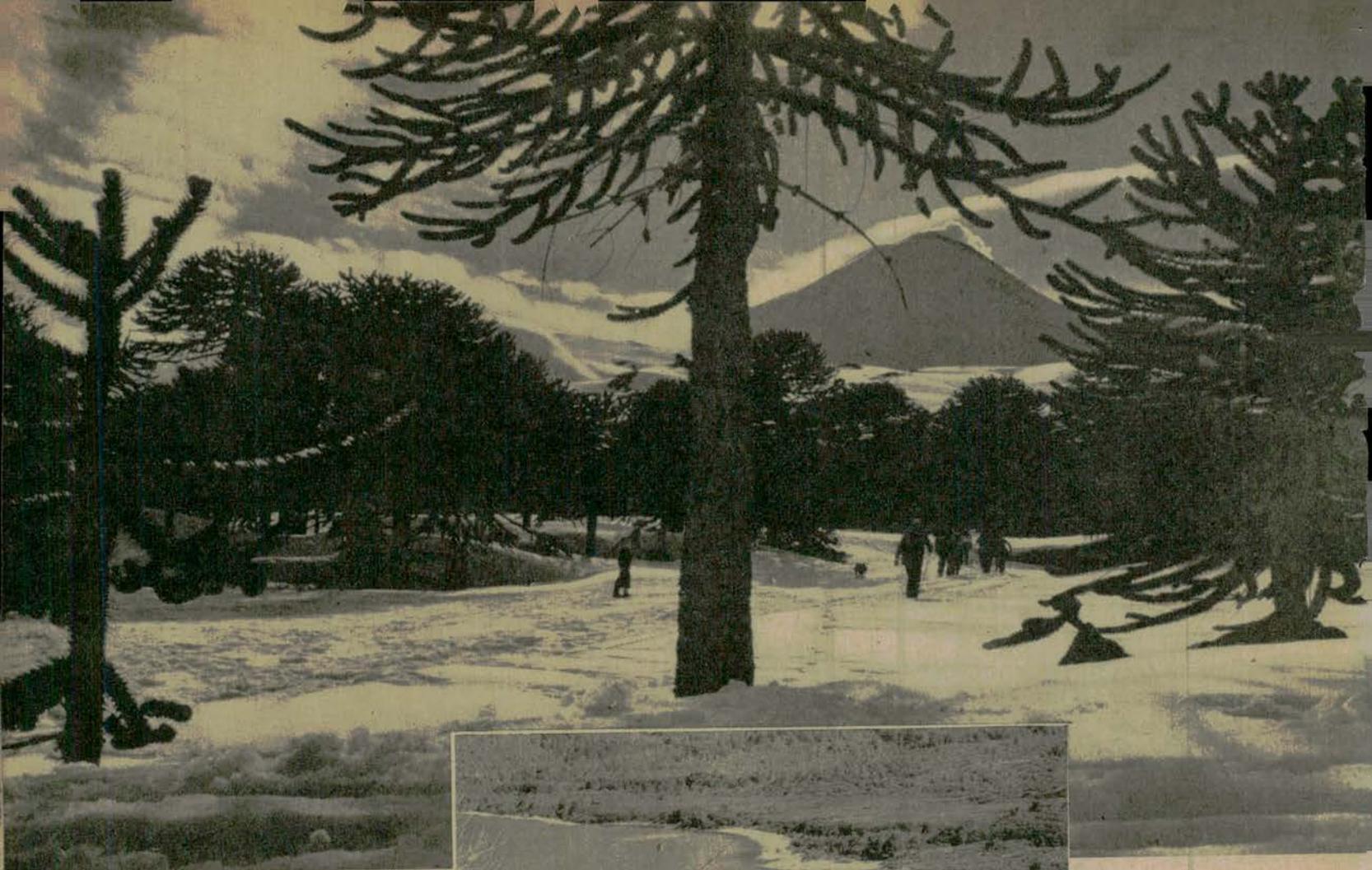
orbe, significa una sangría sumamente importante de divisas para el país, posiblemente más de 25.000 millones de pesos por año, que está muy lejos de ser compensada con lo que puedan aportar los turistas que nos visitan actualmente, cuyo monto no puede estimarse en más de 1.500 millones de pesos anuales, y, sin embargo, continuamos indiferentes ante el problema.

La Argentina y Chile no hacen nada por explotar esta fuente inagotable de riqueza, y hablo de estos dos países en conjunto porque creo firmemente que en materia de turismo



Paisaje chileno, similar a los nuestros del mismo paralelo: una visita de El Tronador, a la distancia.





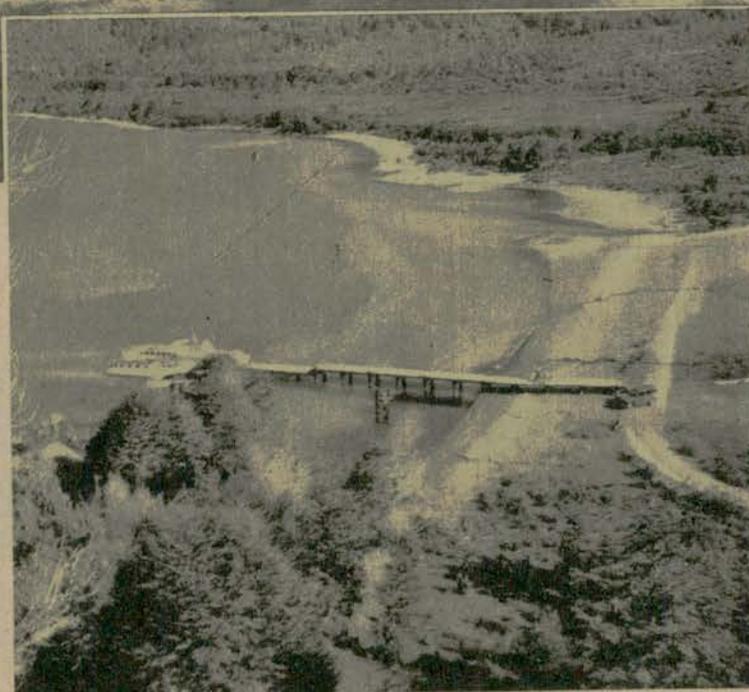
Las elegantes araucarias en el sur. Estas adornan el sereno paisaje de El Llaima, en Chile, donde los deportistas invernales parecen elementos incorporados a la majestad del ambiente.

internacional, éstos están íntimamente vinculados y que el ideal consistiría en llegar a acuerdos que facilitarían un tránsito constante que permitiera, principalmente, la realización de viajes en circuitos en los que sería dable admirar esas extraordinarias bellezas que ofrecen los dos países más meridionales de Sudamérica, bañados por los dos mares más grandes del Universo.

Ambos se preocupan mucho por la explotación de sus productos ganaderos, mineros, agrícolas, etc., lo que es muy plausible; pero descuidan lamentablemente aquel otro recurso, la industria inagotable del turismo internacional, que ofrece una serie de ventajas y beneficios, demandando sólo un mínimum de esfuerzos.

Ya en el año 1904, el coronel sir Thomas Holdich —vice-presidente de la Sociedad Geográfica de Londres y Delegado de su Majestad Británica en el arbitraje chileno-argentino— publicó en Inglaterra un libro, "The Countries of the King's Award", en cuyas páginas relata, en sugerente estilo, "las bellezas incomparables" de las tierras que recorrió en esos dos países, en sus esfuerzos empleados para demarcar su frontera.

Más tarde, el conde de Keyserling, en su famoso libro "Meditaciones sudamericanas", dijo: "Por lo demás, la Argentina y Chile son los más bellos países del mundo, predestinados a ser el centro de turismo del continente sudamericano", y cuando trata de describir sus atracciones,



Esto es sólo un rincón de la suave belleza de nuestro Bariloche, una de las más extraordinarias y tentadoras metas para los turistas sensibles y exigentes.

Bajo cualquier clima, hay pocos centros en el mundo que ofrezcan la hermosura de esta región argentina.

añade: "la vista se recrea dichosa en un paisaje y una vegetación de incomparable variedad"; como cuando refiriéndose a las mujeres de la Argentina y Chile, las señala como "este lindísimo producto sudamericano".

Se comprenderá entonces por qué el articulista vincula tan estrechamente a estos dos países en su aspecto turístico.

Cuando Keyserling escribió ese libro, seguían siendo Europa y los Estados Unidos de Norteamérica los principales centros de gravitación turística del mundo, mientras que Argentina y Chile eran dos países remotos carentes de comodidades que ofrecer a una gran afluencia de forasteros y con pocas facilidades de transporte, de y para el exterior; pero las circunstancias han variado hoy virtualmente. Han mejorado los medios de transporte marítimo, la navegación aérea ha acortado las distancias y estos países se han acercado así al resto del mundo.

Han aumentado —aunque no lo suficiente, por desgracia— los hoteles y sitios de hospedaje, se están construyendo carreteras, se han urbanizado zonas antes inhóspitas

y se ha popularizado en forma notable el uso del automóvil, elemento indispensable para el mejor desenvolvimiento de la industria turística.

Luego, el mundo entero aumenta sus aficiones por el turismo y busca desesperado dónde ir a recrearse, a descansar, a huir de sus complicaciones diarias y escapar de la atormentada vida de los negocios y los estudios. Busca constantemente conocer nuevos ambientes, admirar las bellezas naturales que la Providencia ha diseminado por el mundo, observar costumbres, tradiciones exóticas y, en términos generales, apartarse de una rutina que lo hastía.

Abundan, además, quienes quieren ejercitar actividades deportivas como la caza o la pesca fuera de su ambiente habitual, o que viajan con fines de estudio e investigación.

El incremento siempre creciente de las agencias de viajes y turismo, o la abundante propaganda que las compañías de navegación marítima o aérea efectúan profusamente, con vistosas fotografías o láminas, exaltan ese deseo de viajar.

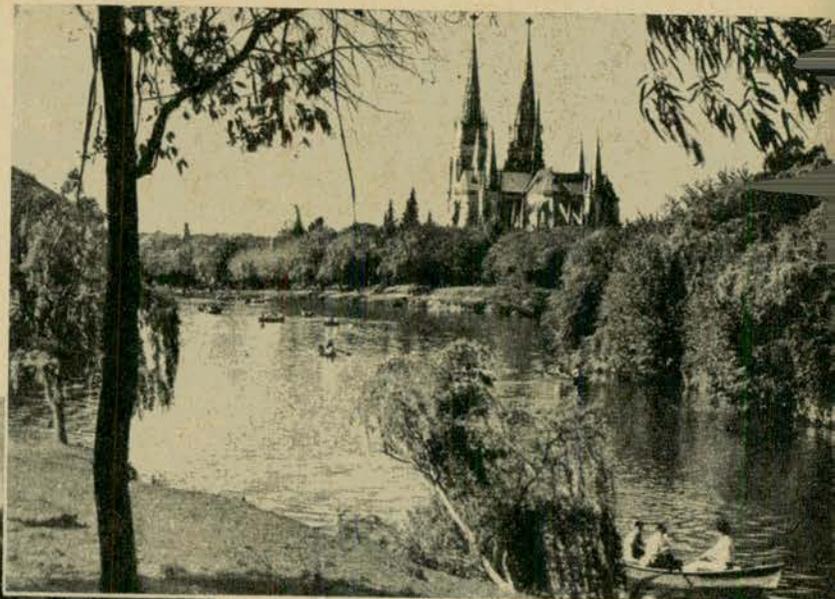
La Argentina y Chile están en condiciones de ofrecer bellezas naturales que ninguna otra región del mundo, así en conjunto, puede brindar. Lagos, ríos, grandiosas montañas, bosques, cataratas, nieves eternas, canales de un encanto insuperable y playas de singular hermosura. Le ofrecen al turista climas excepcionales, vegetación de incomparable variedad, bellas flores y ese atrayente aspecto agreste de países en formación y desarrollo donde es posible observar zonas y ciudades en que impera el más acabado adelanto junto al más moderno confort, y, no muy distantes, regiones en que aún subsisten reducciones indígenas que conservan idiomas, tradiciones y muchos de sus ritos y costumbres ancestrales.

Sus productos naturales son dignos de los gustos más refinados: las carnes más ricas del mundo, exquisitas frutas y verduras, delicados vinos, excelentes pescados y mariscos, confort en sus ciudades y una tradicional hospitalidad que hará grata la estada en su suelo al turista más exigente.

Agréguese a todo ello el atractivo de los deportes de invierno, de su rica pesca de mar y río, que constituye un paraíso para los aficionados, sus hermosas canchas de golf de tenis, diseminadas en todo el país, y una gran cantidad de espectáculos de toda índole. Yo preguntaría, después de esta enumeración, al más exigente o al más escéptico, ¿qué comarca de la tierra puede ofrecer mayor encantamiento y variedad?

Pues bien, con este caudal enorme de atracción, nadie ha pensado seriamente en organizarse para la explotación racionalizada del turismo internacional. Ningún ministro de Economía ha fijado su atención en este recurso capaz de equilibrar nuestros presupuestos, de nivelar la balanza de pagos y de producir un sorprendente desarrollo del comercio y la industria. Todo esto, sin gravamen alguno para el ya tan perseguido contribuyente.

Seguramente que ninguno de nuestros nobles productos de exportación nos producirá los beneficios que un bien



Esta, aunque no se crea, es una vista de LUJAN, a través del río epónimo, a pocos kilómetros de Buenos Aires. Quizás esta foto constituya el enfoque más sorprendente de la famosa Basílica y el dulce paisaje que la rodea. Parece un clásico rincón de L'Île de France.

organizado turismo, con la diferencia de que éste sufre menos oscilaciones y está menos expuesto a factores adversos. Consideramos, además, que el turista lo deja todo sin llevarse nada más que buenos o malos recuerdos, porque lo que nosotros le ofrecemos: clima, paisaje y hospitalidad, nos queda siempre, sin siquiera sufrir el desgaste de su explotación.

Naturalmente que una organización adecuada y que rinda los beneficios que se calculan, debe ser algo muy serio y no una nueva creación burocrática. Si se necesitara enviar al extranjero algún agente, éste no debe ser un turista más, cuyos viajes costea el Estado, sino un elemento capaz de organizar inteligentemente nuestra propaganda de atracción turística en el exterior.

Misiones, Argentina.

LAS CATARATAS DEL IGUAZU:

un paisaje absolutamente singular en la geografía turística de nuestro continente. Color, belleza y fuerza.

¿QUE ES UN TURISTA?

escribe

EMILIO

VILLALBA WELSH

Escritor y periodista de larga y fecunda actuación, posee un estilo ágil y sabe traducir con brillo sus observaciones en el medio humano que le rodea, como se advertirá en la chispeante colaboración que sigue



UANDO se piensa hacer turismo, sea en auto o por otros medios idóneos, es bueno saber a qué atenerse en cuanto a lo que se entiende por turismo. En primer lugar, ¿qué es un turista? El vocablo "turista" proviene en línea recta de la palabra francesa "tour", que significa "vuelta". Turista, quiere decir, entonces, "el que da vueltas", o dicho en lenguaje corriente, un "vueltero". Un vueltero no es sólo el que da vueltas, sino el que tiene muchas vueltas. No debe confundirse con la persona que se da vuelta, ya que tal cosa pertenece al complejo campo de la política. Por ello, no debe tampoco deducirse que el que anda en calesita, por más que dé muchas vueltas, esté haciendo turismo, o que pueda incluirse en la categoría de turistas a la mayor parte de las mujeres, especialmente si son casadas. Las mujeres, como todo el mundo sabe —especialmente las casadas—, tienen más vueltas que un trompo. Para ellas, el camino recto —en su sentido geométrico y no figurado— es una entelequia. Les parece una aberración llamarle al pan, pan y al vino, vino, y la verdad que, como buenas amas de casa, tienen toda la razón del mundo, porque ni el pan es totalmente pan, ni el vino totalmente agua. De modo que habrá que buscar otro ejemplo.

Si se trata de ir al cine, pongamos por caso, la mujer se mostrará entusiasta. O no. En el primer supuesto, dirá:

—¿Qué vamos a ver?

—Mira: en el Palace dan una de Brigitte Bardot...

—¡Ah, no! Qué aburrimiento... No sé que le encontrarás a esa mujer...

Uno arriesga:

—Dicen que es muy divertida. El gordo Núñez, que fue a verla...

—¡El gordo Núñez es un viejo verde! ¡Cómo no le va a gustar! Sólo que su mujer es tonta. ¡Tonta de caerse a pedazos! Cree todo lo que él le dice. ¡No la soporto! Y no sé, realmente, como vos podés tener de amigo a un tipo como ése...

—Capeando el temporal, uno propone:

—Vamos a ver la de Marlon Brando, entonces. A Josefina le gustó...

Josefina es una amiga de mi mujer, muy aficionada al cine. En general, cuando Josefina dice que una película es buena, mi mujer también la encuentra buena. Pero...

—¿Cuándo hablaste vos con Josefina? —pregunta con un enarcamiento de cejas.

—¿Cuándo? No me acuerdo... Habrá sido cuando estuvimos es lo de Mendieta. O cuando llamé por teléfono por el asunto de la canasta...

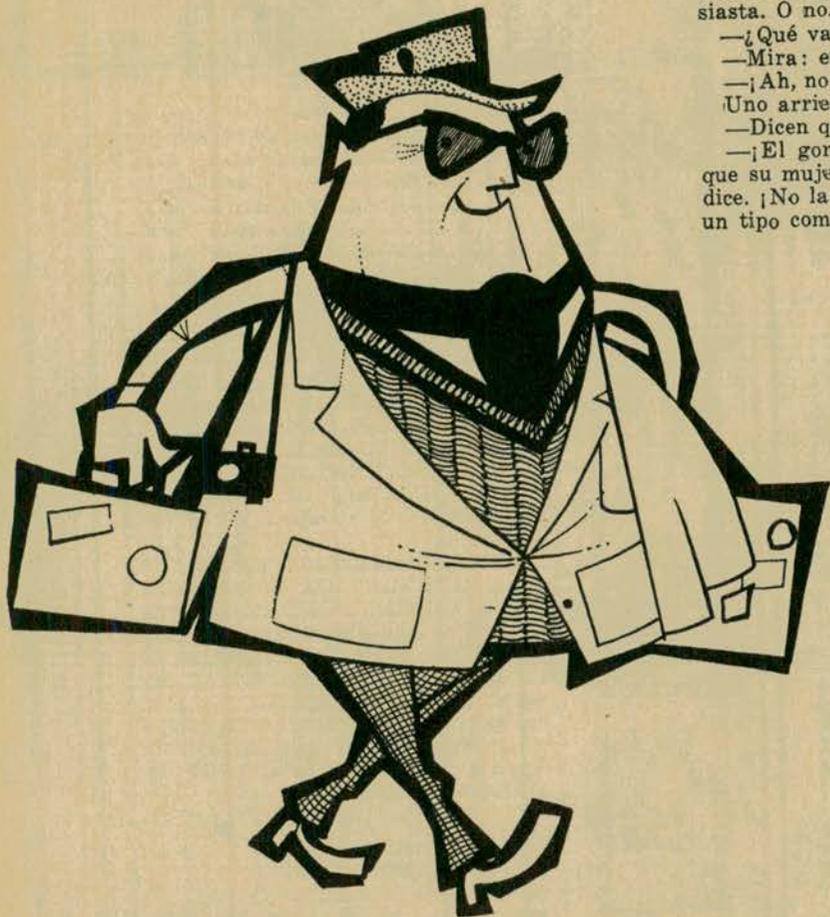
—Lo que no me explico es por qué se pusieron a hablar de cine. Vos decís que ella te aburre...

—¡Claro que me aburre! Pero no soy sordo. Si ella habla, por fuerza la oigo. Y dijo que la película de Marlon Brando le había gustado...

—¡Pobre! Es igual que todas las solteronas... ¡Se mueren por Marlon Brando! ¡No sé qué le ven a ese gordito neurasténico! Porque dicen que es neurasténico...

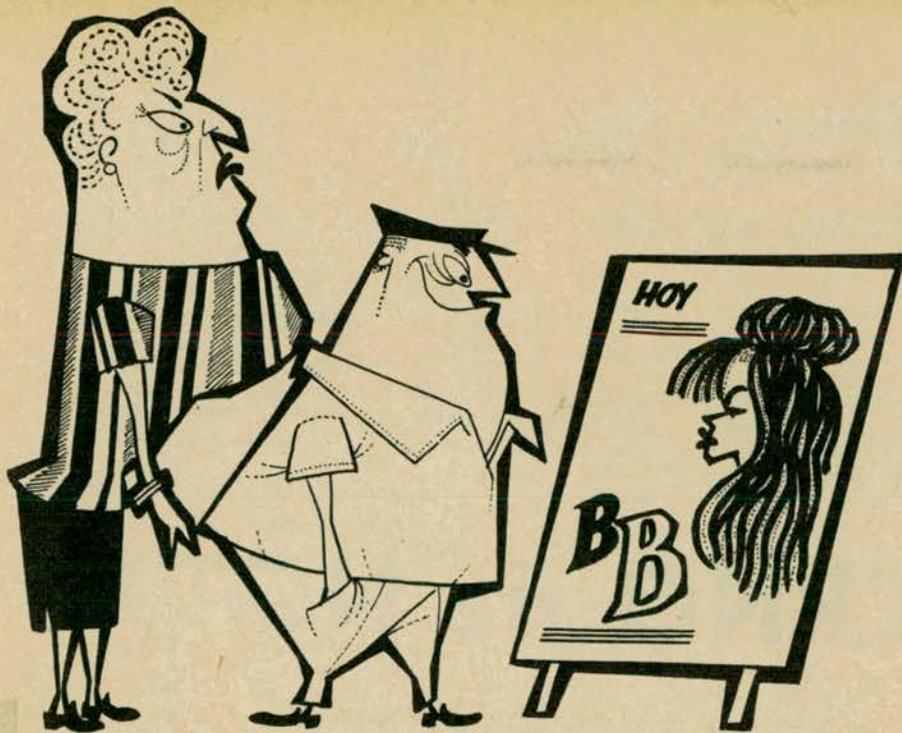
—Oh, si vas a hacer caso de lo que dicen las revistas... Mirá: ¿por qué no elegís vos el programa? ¿Cuál película querés ver?

—¡Y yo qué sé! Primero, no me gustan en blanco y negro: tiene que ser en pantalla ancha y en colores. Si no, prefiero la televisión... Segundo: tiene que ser extranjera: ¡no aguanto las películas habladas en argentino! Tiene que ser ni triste ni muy cómica, con lindos ambientes y trajes elegantes, pero con buenos artistas. Eso sí: hay artistas que no los paso, aunque sean buenos, te prevengo...



MONOS DE

VILLEGAS



¿Qué dicen las críticas de "Pasión borrascosa"?

—Que el argumento es malo, pero el sonido magnífico. Es un dramón.

—No, gracias. Para dramas, tengo bastante en casa. La cocinera rompió el jarrón de Sèvres.

—¿Cuál?

—Cualquiera diría que tenemos una colección de jarrones de Sèvres...

¡El que estaba en la sala, el azul!

—¿El que nos había regalado tu tío Enesio?

—Claro.

—Bueno. Es un alivio. Nunca he podido entrar a la sala sin sentir un "shock", desde que está ese jarrón... ¡Era horrible!

—¿Cómo se ve que en tu casa nunca han tenido jarrones de Sèvres!

¡Era una pieza de colección, para que sepas!

—Para colección, me parece estupendo, pero no para ponerlo en la sala... Bueno: ¿vamos al cine, o no?

—Si vos tenés tanto interés, vamos...

—No; yo no tengo ningún interés. Pero como vos empezaste quejándote que no salíamos nunca y que...

—¿Yo, me quejo? ¡Eso es ingratitud! Me deslomo el día entero para tener la casa en orden... No sé para qué, en verdad, porque el señor es visita en esta casa... ¡Y luego dice que me quejo! ¡Cómo para no quejarme! ¿Te parece muy divertido lo que hago? Bien podría aspirar a salir una noche al cine.

—Es lo que te propongo, mujer...

¿Vamos al cine?

—No, así por limosna, no. No quiero sacrificios.

—No es ningún sacrificio. Me gusta ir al cine.

—¡Ya me parecía que no eras capaz de sacrificarte por mí! Lo que pasa es que vos tenés ganas de ir al cine. Pues yo, ¡no tengo ganas!

—Vieja, entonces nos quedamos, y ¡chau, Pinela!

—No, si vos tenés tantas ganas de ir, vamos. A mí no me importa.

—No; tantas ganas, no tengo. Me da lo mismo.

—Vamos. No quiero que después digas que yo te echo a perder la noche...

—Yo no digo nada.

—¡Pero lo pensás! Y prefiero que me digan las cosas en la cara, y no que se guarden el entripado. ¡Porque vos sos como tu padre!

—Si yo fuera como mi padre, no estaría aquí. Ya me habría muerto, como él. Bueno, querida, para terminarla: ¿nos vamos o nos quedamos?

—Como vos quieras...

—No, como tú quieras.

—A mí me da lo mismo.

—A mí, también.

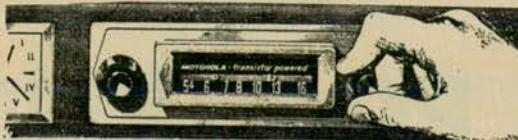
—Claro, vos te pasás todo el día fuera de casa, entretenido, diciendo que trabajás... y yo aquí, entre cuatro paredes...

—¡Por eso te estoy invitando a salir desde que llegué! —grito frenéticamente.

—¡Bueno, no me grités! Lo único que faltaba es que me pegues...

Vamos al cine, porque si no, ya veo que te va a dar un ataque...

Como habrán notado, esto es lo que se llama una mujer vueltera, es decir, filosóficamente hablando, una "turista". Porque el turismo, es principalmente el arte de viajar poniendo la mayor distancia y tiempo, entre el punto de partida y el de llegada...



bg
BORIS
GARFUNKEL
e HIJOS S.A.

A TONO CON LA DISTANCIA...

presenta al superlativo en **AUTO-RADIO!...**

MOTOROLA

UN SIMBOLO QUE ES SINONIMO DE AUTO-RADIO DESDE HACE 31 AÑOS EN TODO EL MUNDO!
con ACCIONES Y CARACTERISTICAS EXCLUSIVAS

FACTOR "A" - TRANSISTORIZACION: Este sistema ofrece menores problemas de service, baja temperatura dentro del receptor, larga vida y consumo 50 % menor que el de un receptor totalmente a válvulas.

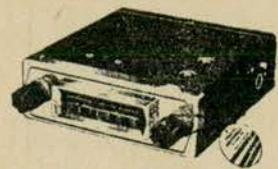
FACTOR "B" - SIN FUENTES DE ALIMENTACION: Sus válvulas de 12 volts, operan con los transistores, directamente de la batería. El equipo es compacto y se ha eliminado el vibrador, dándole vida útil ilimitada, por carecer de partes mecánicas móviles delicadas.

FACTOR "C" - VENTAJAS ELECTRONICAS: Sistema de Filtro de Antena "ELIMINOISE", siempre estable, frente a estructuras metálicas y líneas de alta tensión. Y un FACTOR preponderante!... **SINTONIZADOR**

A PERMEABILIDAD: Muy distinto de los condensadores variables, su núcleo extra-homogéneo, permite la selección al instante, sin dificultades ni interferencias, porque no tiene partes móviles!

AUTO-RADIO MOTOROLA PARA NUEVOS AUTOS EN VENTA!

Presentado ahora en la Argentina, por sus



Fabricantes y Distribuidores **bg** BORIS GARFUNKEL e HIJOS S.A. Bmé. Mitre 1824 - Bs. As.

103 **AUTO** Club

HE realizado un viaje por el norte de la República que ha abarcado las provincias de Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy y el antiguo territorio de Los Andes. No voy a anotar en este cuaderno —sino como ayuda memoria— algunas de las muchísimas impresiones recogidas en esta andanza. Cuando uno viaja no lo hace para escribir sino para conocer. El material de emociones y de noticias acumulado es, por otra parte, cuantioso, y su ponderación y ordenación, demandarían tiempo y reposo. Pero no quiero, no obstante, dejar de anotar la extraordinaria sorpresa que proporcio-

te cuya lenta agonía se prolonga en los deplorables paraísos del alcoholismo, de la coca y de la consanguinidad.

Pues bien, ¿se justifica todo eso? Desde Santiago del Estero hasta Jujuy he recorrido en ferrocarril, en ómnibus y en automóvil no pocos centenares de kilómetros y me he internado algunas leguas en los maravillosos valles calchaquíes. El sedimento de impresiones que me han dejado tales andanzas puede resumirse en algunas conclusiones que no carecen de optimismo. El norte constituye, para nuestro país, una reserva económica y humana de conside-

Defensa de lo típico

Vengo de Buenos Aires; es decir, de una ciudad como hay no pocas en la tierra, con sus rascacielos, sus avenidas de asfalto, sus monumentos públicos idénticos, sus estatuas de mármol y de bronce, su tránsito intrincado, sus parques ingleses. Llego, a través de panoramas estupendos y de caminos muchas veces no tan admirables, a un villorrio escondido entre los vericuetos de las serranías de nuestro Norte. Gentes morenas, de habla arrastrada y de movimientos perezosos. Cardones. Ponchos de colores.

—He aquí —me digo— a nuestro

Del CUADERNO de NOTAS

ESCRITAS

POR

CORDOVA ITURBURU

Poeta eximio, escritor y crítico de arte, Cordova Iturburu ocupa en las letras argentinas un lugar por derecho propio. - Esta colaboración especial para AUTOCLUB es una muestra de su estilo y de su aguda capacidad de observación.

El norte es la gran reserva de la argentinidad. Tierras maravillosas y gente de fresca espiritualidad, con facultades artísticas inventoras, como lo prueban sus tejidos y cerámicas, sus canciones y sus músicas.



El Angosto de Perchel, sobre el camino de Tilcara a Huacalera: paisaje imponente y armonioso al mismo tiempo, en el Jujuy de las leyendas.

de un VIAJERO PORTEÑO

na al hombre del sur el rudo contraste que ofrecen las tierras y los hombres del norte con la idea que de ellos se forma uno en la perspectiva engañosa cuyo punto de vista arranca de Buenos Aires.

Cuando se habla en Buenos Aires de las tierras del Norte —a pesar de los datos estadísticos y las cifras de los manuales— se piensa, inevitablemente, en un panorama de rancheríos paupérrimos abandonados en medio de eriales sin esperanza de alegría. Y cuando se habla de sus pueblos, de sus gentes, son inevitables, también, las consideraciones de conmiseración por esa raza decaden-

tables proporciones. Sus tierras son una sucesión feliz de llanos, de cerros y de valles feraces y los hombres que las pueblan integran una raza que, en condiciones materiales más favorables, no podrá dejar de ser una poderosa fuente de energías creadoras. Me impresionaron en esas gentes —ya volveré sobre esto— la dulzura de una espiritualidad fresca y primaria que se traduce, de modo concluyente, en sus facultades artísticas inventoras, en los bellos tejidos y las cerámicas que salen de su manos, en las hermosas canciones y las músicas que crea su inspiración, una inspiración que se alimenta en los misteriosos zumos de su propia tierra.

país en su desnudez típica. Mi entusiasmo hunde el acelerador y llego a la plaza pueblerina.

—No la describa usted —observará alguien—, es fácil imaginarla. La rodean viejas casas de adobe, la policía, la intendencia municipal y la iglesia.

—Es exacto.

—Carece de lo que ha dado en llamarse un jardín...

—También es exacto...

—... pero abunda, en cambio, en viejos árboles. Alguno que otro antiguo, venerable y retorcido tala o algarrobo rompe la línea pareja de callecitas de naranjos tupidos. Le habrá

Un rincón de la Quebrada de Humahuaca, venero de tradiciones y viejo camino de la historia del continente.

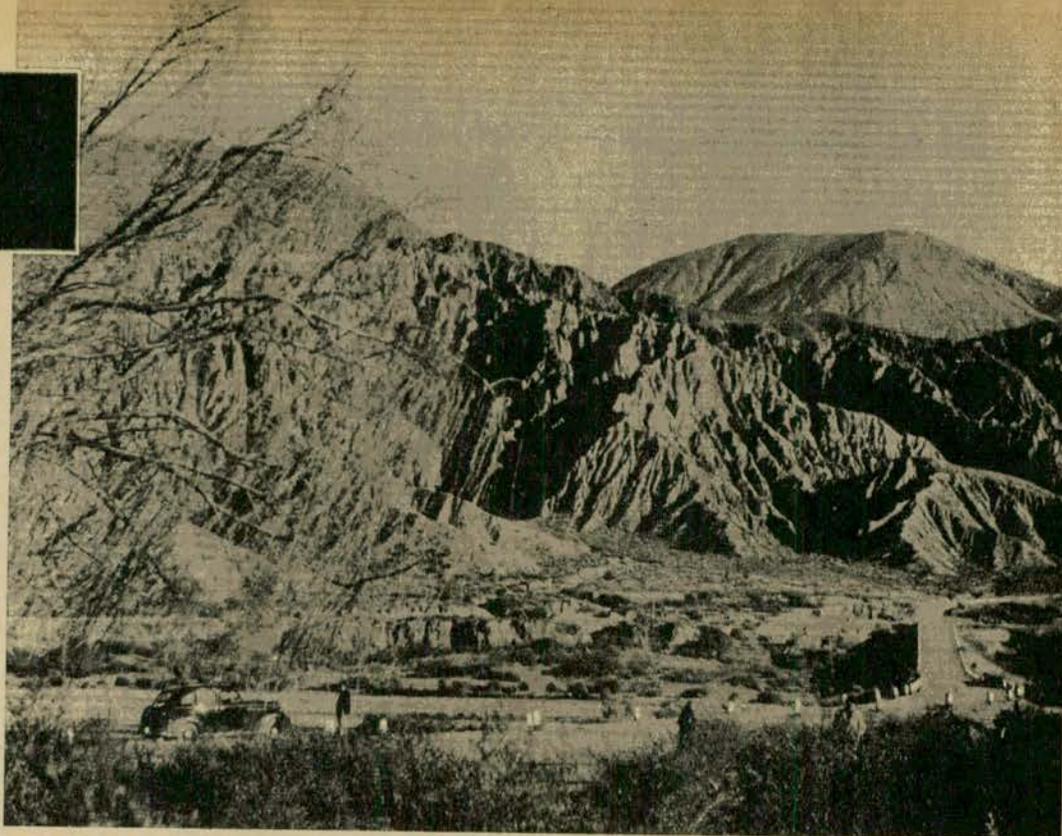
resultado grato, a usted, sentarse a su sombra para que sus ojos irritados descansen de la implacable reverberación del sol entre las piedras, de la cruel luz de esos cielos excesivamente diáfanos.

—Ya ha dejado usted de ser exacto. Lo que encontré en el lugar de la plaza fue un parque inglés. Un correcto y desnudo parque inglés. Un parque concebido para el cielo brumoso de Inglaterra, para el sol pálido de Londres. Un pobre parque gringo, triste y desesperado de hallarse en nuestras sierras resacas, bajo el castigo de un sol deslumbrante como una espada de fuego. Un pobre parque inglés fracasado, desterrado, en cuyos vastos canteros, como atacado de una enfermedad espantosa, amarilleaba y raleaba el césped que adiere en la húmeda Inglaterra ese jugoso verde esmeralda que aman los pintores.

¡Un parque inglés bajo el sol de las sierras! ¿Se da cuenta usted del contrasentido que esto significa? Supe después la historia de tal parque. Es la obra de un intendente atacado de frenesí progresista. Para crear ese adefesio la implacable hacha edilicia tumbó una decena de viejos y adorables algarrobos y talo un centenar de naranjos perfumados. La sombra y la frescura huyeron para siempre de la plaza. Y con la sombra y la frescura ese encanto típico, patriarcal, de las viejas plazas de nuestros pueblos.

Zambas y gatos

Lo primero que se bailó fue un tango; un nostálgico tango de Buenos Aires ligeramente adulterado por un apresuramiento del ritmo que lo aproximaba, en forma denigrante, a la indignidad del pasodoble. Después una ranchera de inconfundible alcurnia napolitana agitó al bandoneón y desnaturalizó el rasgueo de las guitarras. Al ritmo puerilizado del tango y al compás insignificante de la ranchera, las parejas se movían, sobre el duro piso de tierra, con la rigidez infantil de esas figuras que bailaban con la música en lo alto de los viejos organitos porteños. Mi desilusión crecía por momentos. Aquello no tenía color ni interés alguno a pesar de la decoración au-



tótona: la pared de adobe del rancho, el farol de querosén y, más allá de su resplandor humoso y de los perros echados, una masa confusa de árboles y la sombra misteriosa de los cerros. Pero alguien, de pronto, pidió una chacarera. Una pareja salió al medio y el bandoneón y las guitarras, después del ritual prelude preparatorio, como si los llamaran a su destino, se alegraron en un alboroto de ritmos y colores. La chacarera iluminó las caras, puso un brillo distinto en los ojos, movió a la dama con esa gracia recatada que las morochas de nuestra tierra reservan para la danza y empujó al varón a requebrarla, girando a su alrededor, para rematar sus galanterías codiciosas con ese reclamo masculino

enérgico y zumbón que es el zapateo. La fiesta, en realidad, recién empezaba. El vino abrió sus compuertas de alegría. Los dichos cortaron la noche con su resplandor súbito de cohetes luminosos. Nuevas parejas desafiaron, en el redondel, la expectativa de los muchos ojos felices. En esa atmósfera de alborozo cordial que invariablemente encienden en el concurso nuestras danzas, chacareras, zambas y gatos se sucedieron entre repiques de zapateos afirmativos y un rezongo de bordonas graves.

¿Vio y escuchó esas cosas el ilustre conde Hermann Keyserling? No lo creo. De haberle ocurrido tal aventura no hubiera afirmado, tan categóricamente, que el pueblo argentino es triste.



Recogimiento, humildad y paz: este es el lenguaje de la vieja capilla de Urquía, en Jujuy, cuya fachada se ve en esta fotografía.

NOVEDAD TRAS LA CORTINA

APARECIO EL PRIMO RUSO DEL POPULAR FIAT 600

Desde París escribe Jean Clement para AUTOCLUB

LA U.R.S.S. está haciendo competencia a EE. UU. en muchos terrenos o, por lo menos, todo el mundo supone que es así, desde que los soviéticos, en 1957, obtuvieron triunfos espectaculares en la lucha por la conquista del espacio. En contraste con lo que han logrado en este terreno, muy poco sabemos de otros aspectos de la vida soviética.

El desarrollo de la industria automovilística en la U.R.S.S. supone un tema de interés obvio, en nuestro caso, y aunque no tengamos toda la información que sería de desear, por eso mismo, probablemente, se valoriza la información correspondiente a un artículo publicado hace unos números en la "Gaceta Económica" de ese país. El artículo está dedicado a un automóvil soviético, el "Zaporoshets", al que se describe como primo hermano de los Fiat 600, y en el que parece concentrarse el esfuerzo de la industria automovilística soviética, para producir el coche "chico", que ya no falta en ninguna línea de producción automovilística.

SURGEN ALGUNAS FALLAS

La citada publicación señala que el

"Zaporoshets" está progresando, aunque todavía se reclama una colaboración más efectiva por parte de los fabricantes que tienen a su cargo la provisión de diversas partes de ese automóvil. Parece que el enfriador de aire de este coche, que tiene motor trasero, tenía serias deficiencias que ahora han sido subsanadas, y que la calidad de algunos de los elementos esenciales del vehículo todavía no es satisfactoria. A todo esto se suma el hecho de que se hayan abandonado los planes de una nueva planta de armado, de modo que el único lugar donde se presta un servicio adecuado a estos coches es en la fábrica central, que se encuentra en Zaporozhye, Ucrania.

La "Gaceta" dice: "Los propietarios de los primeros "Zaporoshets" entregados en junio pasado, recibirán libre de cargo el nuevo equipo de enfriamiento de aire que el camarada Sorochkin, jefe de producción, asegura que disminuirá la tensión de temperatura en el motor. El enfriamiento ha sido insuficiente en las altas velocidades y, además, costaba mucho poner en marcha el motor

cuando la temperatura era inferior a 15 grados. Nuestros esfuerzos para que el "Zaporoshets" sea el mejor auto pequeño del mundo, tendrán éxito cuando estén respaldados por las fábricas que proporcionan elementos complementarios."

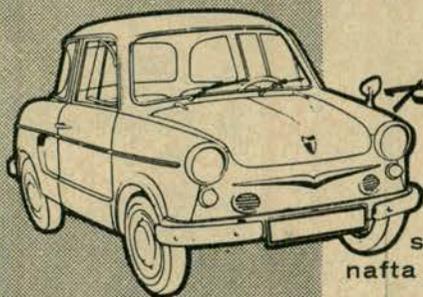
Se informa que los autos en cuestión, representan el esfuerzo conjunto de unas cuarenta fábricas que contribuyen con diferentes elementos a la línea de montaje principal, y que el camarada Sorochkin está descontento con la mayoría de ellas. Del artículo citado, se desprende que ese funcionario responsabiliza principalmente al Comité de Planeamiento del Estado de Ucrania en general, por no haber prestado la atención correspondiente a la expansión de la productividad potencial de los proveedores.

ES LENTA LA PRODUCCION

"En particular —dice el propio Sorochkin en ese artículo—, hay una planta en Gerson que tiene un equipo muy pobre y está instalada en un local reducido; las máquinas de la planta de Melitopol no son de muy buena calidad y las bujías que se fabrican en Tumen dejan mucho que desear".

Se señala que es muy dudoso que se pueda cumplir el plan de producción fijado para este año en 12.000 vehículos de 20 H. P., para cuatro pasajeros. El artículo sostiene también que todas las quejas que se registran están perfectamente fundadas y se urge a los fabricantes a aumentar la producción.

**NOBLE
NSU
SUPERECONOMICO
ULTRAMODERNO
ES UN**



NSU

que consume sólo 6 litros de nafta cada 100 km!

Motor sólido, carrocería resistente y líneas sobrias: reciedumbre germana!

Con los planes de financiación de:

MAJTEY Y CIA. S.R.L.

Viamonte 1600, T.E. 40-0922-3344

Sucursales:

CORDOBA: Humberto lo 388, T. E. 96056/7

MENDOZA: J.V. Zapata N. 403, T. E. 33205

TUCUMAN: Catamarca 482, T. E. 11870

CASA

BELLUNI

FRONTI Y CIA.

COPAS - PLAQUETAS - INSIGNIAS - TROFEOS



plaquetas para coches

llaveros para automovilistas



HAN PUBLICIDAD

URUGUAY 170

45 - 9011

CANGALLO 1161

35 - 1282

BUENOS AIRES

PICK-UP CHEVROLET



VOLKSWAGEN



DE CARLO

BORGWARD



MERCEDES BENZ



CHEVROLET

SIMCA

CADILLAC



FIAT

PICK-UP FORD

MORRIS

PEUGEOT

FORD

DI TELLA

KAISER

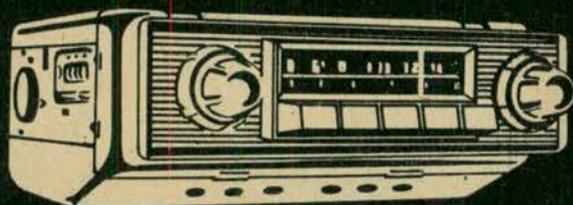
OPEL

POR QUE UNIVERSALMENTE LOS AUTOMOVILISTAS PREFIEREN

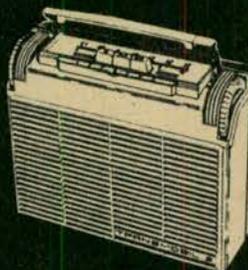
AUTORADIOS AUTOVOX TRANSISTORIZADAS

... porque son transistorizadas, según la más moderna técnica europea en radios para coches.
... porque su estructura ultrarresistente las hace de duración ilimitada.
... porque eliminan las vibraciones suprimiendo engorrosos accesorios contra ruidos parásitos.

... porque son livianas y fáciles de colocar.
... porque debido a su nueva concepción que combina transistores y válvulas el gasto de batería resulta irrisorio!
... porque la línea de modelos AUTOVOX satisface las necesidades de todas las marcas y modelos de automóviles, europeos y americanos!



MODELO UNIVERSAL AUTOVOX RA 120.



TRANSMOBIL 2.

- **MODELO UNIVERSAL AUTOVOX RA 120.** Para todas las marcas y tipos de coches europeos o americanos: FIAT 1100 - PEUGEOT 403 - N.S.U. PRINZ - DI TELLA - CAMION BEDFORD - RENAULT - DKW - VOLKSWAGEN - CITROËN. Sintonía a botonera para cinco estaciones preseleccionadas. Onda corta y larga.
- **AUTOVOX RA 102.** De gran categoría, con sintonía electrónica. Alta selectividad y potencia en onda corta y larga. FIAT 1100 - PEUGEOT 403 - FIAT 1200 - FIAT 1800 - FIAT 2100 - PICK UP - FORD - CHEVROLET.
- **AUTOVOX RA 106.** Joya técnica para automóviles pequeños, equipados con batería de 12 V., negativo a masa. Peso y dimensiones muy reducidas. N.S.U. PRINZ - FIAT 500 - FIAT 600 - FIAT 750 - PICK UP CHEVROLET - PICK UP FORD - PICK UP FARGO - ISARD - RASTROJERO
- **AUTOVOX RA 107.** Notable receptor para 12V., negativo a masa. Sintonía manual y a botonera para la captación automática de cinco estaciones preseleccionadas. FIAT 1100 - 1200 - 2100 - PEUGEOT 403 - N.S.U. PRINZ - FORD y CHEVROLET PICK UP.
- **AUTOVOX RA 115.** Preparado para 12V., positivo a masa. Posee sintonía a botonera para cinco estaciones preseleccionadas. DI TELLA - CAMION BEDFORD - COCHES CON POSITIVO O CHASIS.
- **TRANSMOBIL 2.** Totalmente a transistores, onda corta y larga. Para cualquier marca o modelo de coche, camión o lancha, funciona con 6 ó 12 voltios indistintamente, con el positivo a masa o no. Posee llave de seguridad. Al retirarla del coche, se convierte en portátil, alimentándose automáticamente con simples pilas de linterna.

CONSULTE CON SU AGENTE PARA ELEGIR EL MODELO AUTOVOX QUE SU COCHE REQUIERE Y EXIJA QUE SEA LA LEGITIMA

AUTOVOX

IMPORTADA DE ITALIA

LICENCIA Y DISTRIBUCION EXCLUSIVA:

RICARDO P. HAAS S.A.

MAIPU 849 - T. E. 32-6871 al 78 - Bs.As.



AUTOS

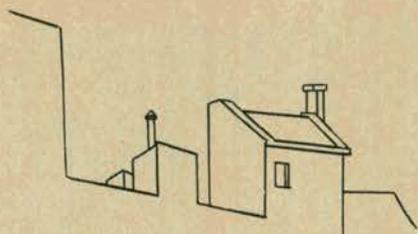
Por
LINO
PALACIO



—¡Usted no se imagina las ventajas que tiene el techo corredizo!



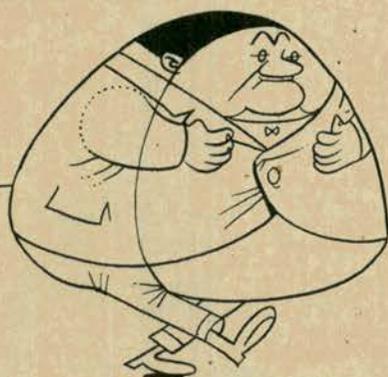
—¿Por qué estira la mano en las esquinas?
—Es lo único que me queda del auto.



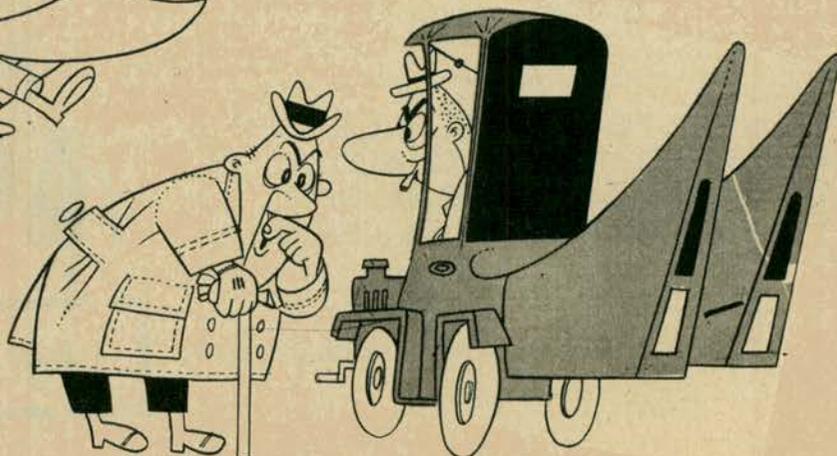
—¡Aquí debe ser!



—Ya me adapté al coche chico...



—En lugar de comprar un coche nuevo modernice éste y ¡chau!...

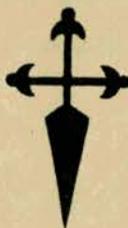


LINO
PALACIO



BANCO DE GALICIA Y BUENOS AIRES

FUNDADO EN 1905
CON 27 SUCURSALES



CHEQUES DE VIAJERO

EN MONEDA ARGENTINA



*SEGURIDAD ABSOLUTA
DISPONIBILIDAD INMEDIATA*

CANGALLO 405/39

T. E. 46 - 0271 / 81

BUENOS AIRES

EL PAISAJE



HUMANO DE CHILE

ESCRIBE **HELVIO SOTO**

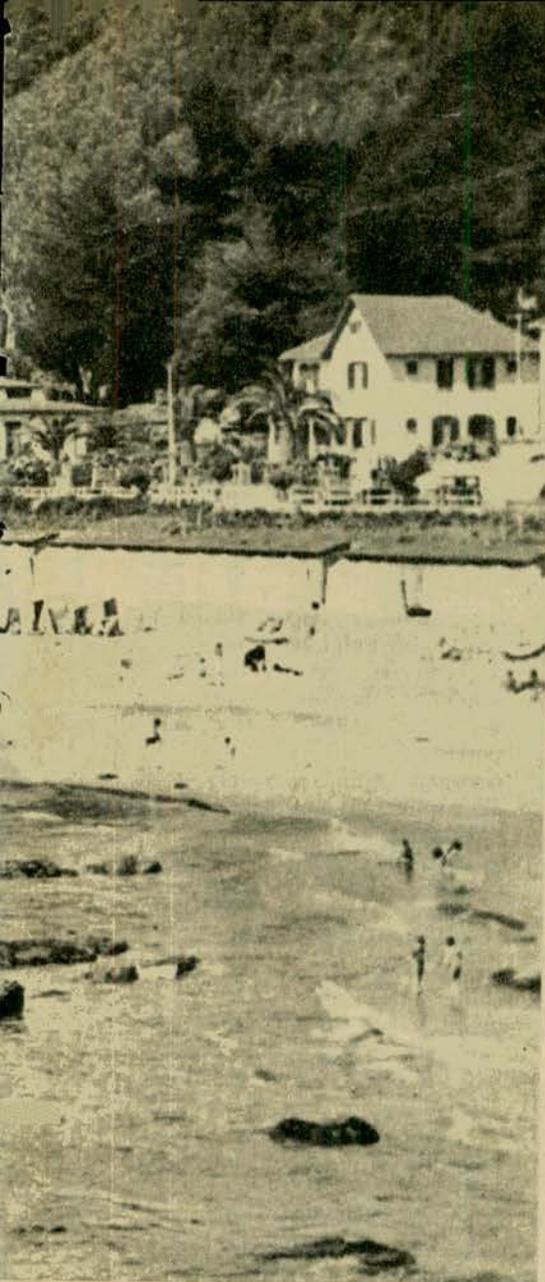
Periodista y escritor chileno de cuidada prosa y profundo pensamiento

La Creación de Chile

UN periodista francés afirmó en algún artículo que Dios empleó para crear a Chile todos los elementos que le restaron después de su trabajo de siete días para organizar el mundo: lanzó más allá de la Cordillera de los Andes cuanto le había sobrado y, de este modo, los desiertos, los lagos, los minerales, los viñedos, las lluvias y los roqueríos se distribuyeron en un territorio de cerca de cinco mil kilómetros de largo, que un español, mil quinientos años después del nacimiento de Cristo, habría de llamar Chile.

Pero ni Dios ni la naturaleza han creado la perfección vacía. Es decir, nada ha sido organizado sin un desafío: el hombre chileno ha

En el carácter chileno se esconde un raro sentido del humor. La gente sabe reír, pero es fatalista. Muchos extranjeros suelen llegar como turistas y terminan por echar raíces en Chile.



se esconde un raro sentido del humor. Semejante ánimo, siempre dispuesto a la frase graciosa, parece ser, sin embargo, expresión de un fatalismo que acompaña al chileno desde su primer contacto con el medio a que lo ha destinado su nacimiento. Es verdad que Dios acumuló aquí casi todos los productos de la Tierra, y si ellos hubiesen sido dejados al alcance de la mano de los seres que habrían de poblar tan estrecho país, los viajeros habrían podido repetir, a lo largo de todos los siglos, que más allá de la Cordillera de los Andes se encontraba el paraíso. Pero no es así. Quizás pudiera decirse que en todo edén hay un demonio que impide que la perfección aniquile al ser humano. El chileno sabe reír porque se encuentra rodeado de un clima de excepción, por insólitos paisajes, por increíbles frutos en donde se ha ejercitado la más perfecta alquimia terrestre; pero en lo último de su "carácter" esconde cierta aprensión, cierta melancolía, porque sabe que ninguno de los dones de su territorio son absolutamente fáciles de conquistar.

Las Influencias Telúricas

Las inacabables cadenas montañosas —tan inevitables y maravillosas en el paisaje de Chile— son, también, severos obstáculos a las comunicaciones. Las enormes distancias —miles de kilómetros entre el nortino puerto de Arica y el austral puerto de Punta Arenas— han significado la necesidad de un combate para domeñar las grandes extensiones. Para llegar al rojo corazón cuprífero de la montaña —riqueza principal del país—, el hombre chileno ha debido aprender a caminar entre las tinieblas de largas y profundas galerías o ha debido descender a túneles submarinos para llevar a la superficie la energía del carbón. En esas tinieblas ha aprendido un poco de su soledad, de su esfuerzo, del desamparo en que se encontraría si no opusiera a las dificultades de una bella naturaleza el coraje que es necesario para intentar reducirla. Y ha aprendido, también, a construir la risa en el fondo de su "carácter", el fatalista humor del que debe responder, día a día, al desafío permanente de su océano, de su tierra a veces convulsionada, de la lluvia que suele desbordar las selvas cordilleranas, de la puna que entierra su tenaza en el corazón del minero.

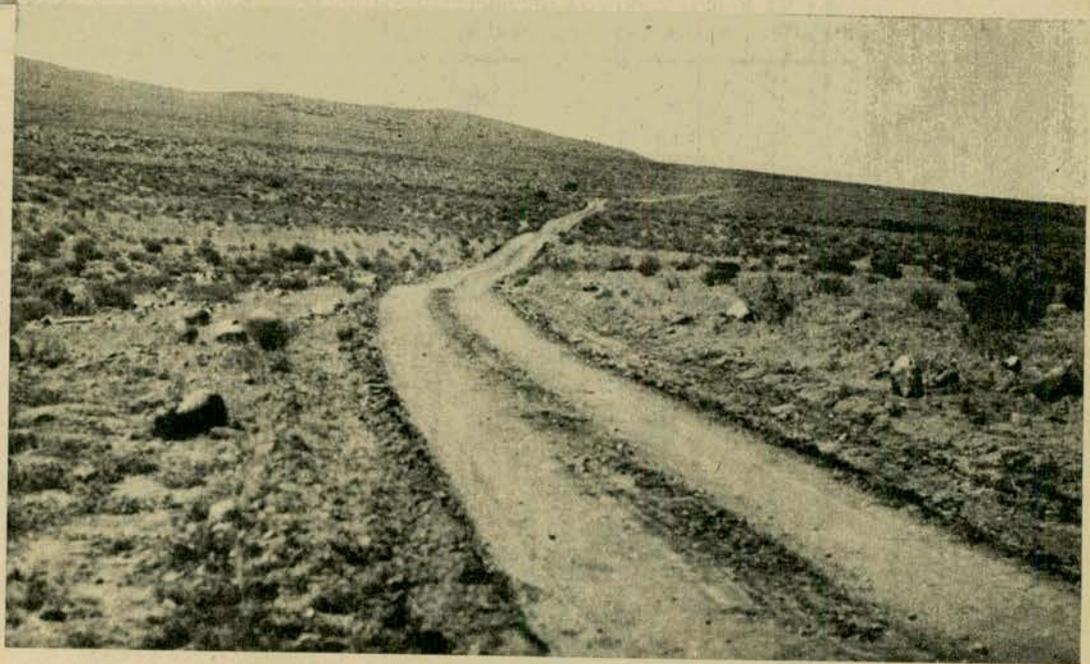
En la figura trazada —Dios creando al mundo—, suele aceptarse como peligroso el que el hombre edifique su existencia en medios donde todo está a su alcance. La presencia del bien está explicada por la posibilidad del mal: el terremoto ha podido ser incitación tremenda a una desesperada respuesta en donde el hombre chileno tiene que decidir el sentido de su destino. De este modo, en parte —hay otras razones—, esta gente de este largo país, aprendió el sentimiento hospitalario, ese desenvuelto sentido del humor y ese ánimo de improvisación ligera que asoma en la iniciativa del nativo. Un pueblo que ha experimentado en su sentimiento de grupo la seria amenaza de una catástrofe, es capaz de descubrir el camino que conduce al desprendimiento de su individualidad, que hace posible el acto

Un tramo del camino de Antofagasta a Santa Luisa: desierto y lejanía.

debido formarse a sí mismo a partir de las dificultades que le opone su medio geográfico. Aun las más antiguas y sabias leyendas de los más viejos pueblos contienen un llamamiento a considerar la significación de las incitaciones del medio geográfico para formar pueblos con una personalidad y un espíritu vigorosos. Es cierto que esta utilidad de la incitación de un medio hostil ha sido, a veces, expresión de una tragedia; pero, ha delineado, de cualquier modo, lo que podría llamarse el "carácter chileno".

Espíritu y Carácter

Cualquier viajero ha descubierto, andando por Chile, que dentro de ese carácter



Al frente, el gran océano que no pocas veces desmiente su nombre: a su espalda, la montaña que simula dormir: la famosa playa balneario de Viña del Mar, provincia de Valparaíso, meta de turistas que gustan de buenos hoteles.

generoso de la sonrisa o de la colaboración común para soportar y derrotar la adversidad.

Pero el hombre es complejo

Por cierto que cualquier esquema que se trace acerca de la personalidad de la gente de Chile, no está absolutamente determinado por la condición geográfica. Afortunadamente, el hombre —como acontecimiento colectivo o individual— es mucho más complejo y más rico. También ha ganado su sentido de su desarrollo histórico, en el proceso armado por él en la calle, en las bancas del Congreso, en los periódicos, en las universidades: es decir, se han enfrentado a lo que es, mirándose a sí mismo y a los demás, en el seno de una colectividad particularmente homogénea, de gran sentido nacional, y que ha comprendido, de alguna manera, que en la dimensión de su destino se encuentra la necesidad de doblegar su tierra, su naturaleza, su propia desconfianza y temor, para darse una historia suya, en donde el sentido del humor va tan ligado a lo dramático. En esto último, el pueblo de Chile no puede ocultar su raigambre española.

Tales podrían ser algunos de los soportes que condicionan el carácter común y general del hombre trasandino: de cualquier modo, el viajero descubrirá, en un país tan largo y diversificado geográficamente, variaciones que otorgan color local a las distintas zonas.

En la región del sur, la de más bellos paisajes, tan cubierta de lagos y de bosques, surgirá un hombre algo melancólico, construido

en su interior por las casi intermitentes lluvias invernales que van preparando la más verde primavera a lo largo de meses grises, que no serían resistidos por la gente nortina, la que viene de los desiertos de Antofagasta o de Iquique. Este hombre del norte, enfrentado a las rocas desnudas, a las despoiladas extensiones, es curiosamente expansivo, nervioso y despierto. Es innegable que la lluvia sureña, a más de dos mil kilómetros del desierto, ha terminado moldeando esta melancolía en el fondo del carácter de la gente de Valdivia o de Osorno, o de Puerto Montt. Pero, precisamente, allí es donde la hospitalidad chilena extiende más generosamente su condición: hay muchos que pueden recordar las fiestas que se prolongan a lo largo de varios días, sin que ninguno de los invitados pueda abandonar el lugar sin caer en la grave falta de desairar al dueño de casa. Sucede que el sureño puede abrir su vergel y en la temporada de verano, la del sol, cuando sabe que será más visitado, goza abriendo ante los ojos de sus invitados el vientre de las maduras sandías que, en el norte, valen su peso en oro. Los miles de kilómetros, estableciendo diferencias profundas en la caprichosa geografía chilena, han determinado también particulares variaciones en la conducta de su gente.

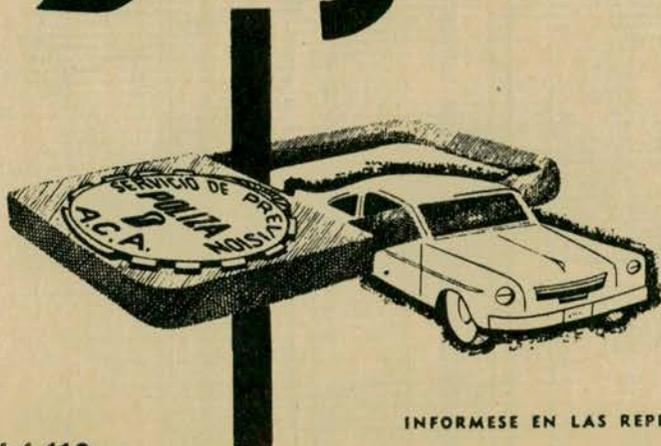
La seducción chilena

La zona central, más cosmopolita, con su anhelo de tener grandes metrópolis —vicio común en el fenómeno de concentración de pobla-

ción en los países de América Latina—, ofrece al viajero el paisaje gris de Santiago, la capital, urbe aparentemente triste, chata, con dos millones de habitantes que tratan de dar a su ciudad el aspecto de un lugar realmente importante. Hacia la costa, se abre el paisaje detonante y pintoresco de Valparaíso y Viña del Mar, con su medio millón de seres que se sienten orgullosos del océano, de la Cordillera de la Costa y del esfuerzo industrial que realizan. Debajo de estos disfraces citadinos, se esconde el clima humano común a todo el país y aun cuando el santiaguino haya perdido algo de la ingenua hospitalidad sureña —la ciudad le ha tornado algo desconfiado—, mantiene su disposición a pasar horas conversando de cualquier cosa, en cualquier lugar, con cualquier persona de cualquier parte del mundo. Como capital debe soportar, por cierto, la acusación de ser una ciudad casi fría —los de Valparaíso, sus rivales, se empeñan mucho en asegurarlo—, pero la verdad es que ha habido extranjeros, miles de ellos, que han llegado a Santiago para quedarse quince o veinte días y se han ido cinco o seis años más tarde, sin comprender muy bien de qué modo gastaron el tiempo. De esto se enorgullece cualquier habitante del país, y quizás, en la repetición de ese acontecimiento, deba encontrarse el mejor ejemplo de la mágica capacidad de sentimiento hospitalario de la gente chilena: es cierto que parece ser un país donde no se podrá hacer grandes cosas, pero donde se puede pasar la vida muy contento de no haberlas hecho.

seguro!

QUE LE CONVIENE



A S E G U R E L O

EN

EL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

A TARIFAS MUY REDUCIDAS

INFÓRMASE EN LAS REPRESENTACIONES Y DEPENDENCIAS DE TODO EL PAÍS

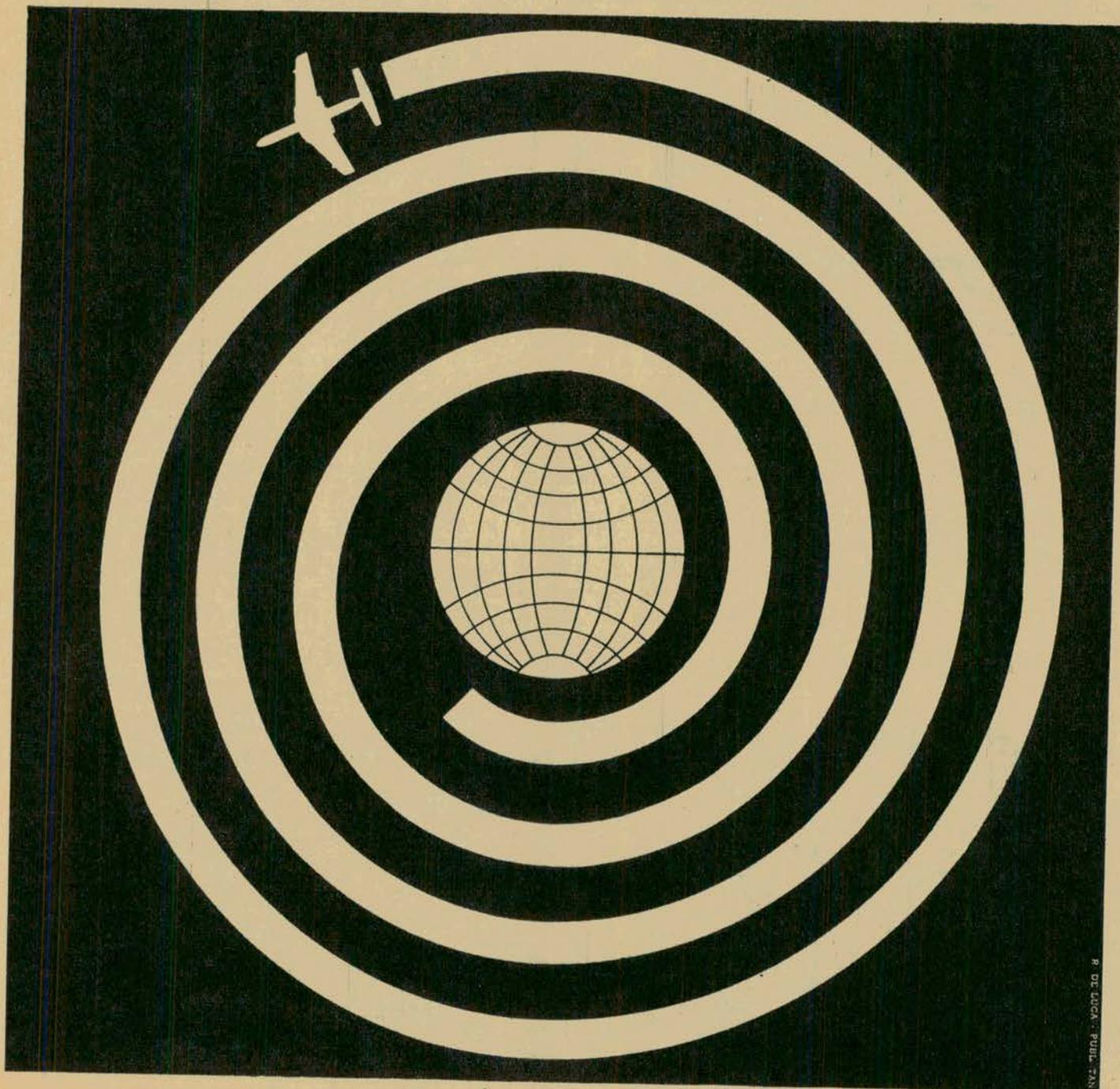
← LOS COLORES DEL CIELO... EN LOS CIELOS DEL MUNDO →

En alas de AEROLINEAS ARGENTINAS los colores patrios vuelan por los cielos del mundo como emblema de paz. Sus COMET 4, verdaderos embajadores del aire, llevan en alto nuestro azul y blanco, recordando que esta potencia mundial en aviación de transporte es argentina.

AEROLINEAS ARGENTINAS

Perú 22 - Buenos Aires

SU Compañía



A pesar del alto grado de desarrollo experimentado por la turbina de gas y de la prometedora eficiencia del revolucionario motor rotativo del Dr. Wantel, se sigue trabajando pacientemente en pos del perfeccionamiento del convencional motor a pistón, que parece destinado a continuar impulsando durante muchos años más a nuestra civilización.

En rigor de verdad, el rendimiento del motor a pistón se

ciaba que en breve se producirían fundamentales innovaciones en el sistema de encendido de los automóviles. No hubo, sin embargo, novedades inmediatas acerca del caso, hasta cinco años después, en 1956, en que el tema cobró actualidad cuando por vez primera se presentó al público, en el Salón de París, un novedoso sistema de encendido electrónico, debido a un ingeniero francés de nombre Guiot.

técnicas como la del doble ruptor, en automóviles utilitarios, o el clásico magneto en coches de carrera, han procurado corregir la insuficiente chispa provocada por el cada vez menor tiempo disponible para la ruptura.

EL ENCENDIDO ELECTRONICO

El encendido electrónico, si bien de mayor costo que un sistema convencional, aunque, se-

EL ENCENDIDO

ELECTRONICO, NUEVA

ESPERANZA PARA

EL MOTOR A PISTON

ha ido elevando paulatinamente hasta alcanzar valores increíbles, mas sin que en ningún caso se haya arribado a tales performances merced a la adopción de diseños o sistemas que merezcan la denominación de revolucionarios o completamente nuevos.

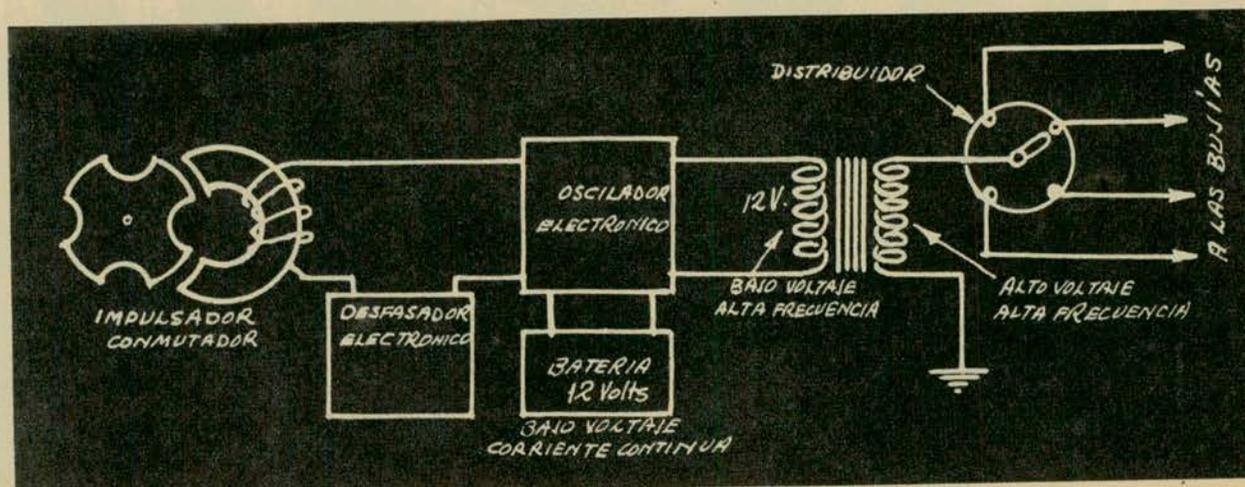
Hace diez años, una escueta noticia publicada por una revista especializada europea anun-

ESCRIBE EL ING. LUIS ADOLFO ROURA

La aparición de este nuevo sistema resulta oportuna en momentos en que la cada vez mayor velocidad de rotación de los motores empleados en los modernos automóviles creaba problemas muy difíciles de resolver a los especialistas en encendido, quienes valiéndose de

gún se dice, inferior al de magneto, ha abierto un nuevo e insospechado panorama al motor a pistón, cuando se admitía haber arribado al tope de sus posibilidades en cuanto a rendimiento se refiere.

El punto delicado del encendido a ruptor reside en los pla-



tinios, que se pican frecuentemente y ocasionan fallas de encendido en toda la gama de revoluciones del motor, de tanta mayor importancia cuanto mayor es su velocidad.

El sistema electrónico ha eliminado por completo el ruptor y todos sus problemas, aunque sólo la experiencia dirá si trae consigo otros aún no conocidos. El principio fundamental en que se basa el funcionamiento del encendido electrónico, radica en el empleo de impulsos de corriente alternada de muy elevada frecuencia, mediante el uso de un oscilador electrónico, en substitución de la corriente continua suministrada por una batería.

Dicho oscilador, que está constituido por un circuito de válvulas de transistores de larga vida y muy bajo consumo de corriente en comparación con las válvulas a bulbo, es alimentado directamente por la corriente continua de la batería, efectuando la transformación en corriente alterna de muy alta frecuencia y de idéntica tensión a la de la batería.

Esa corriente alterna de alta frecuencia alimenta al circuito

primario de un transformador (bobina), de cuyo secundario se obtiene una corriente alterna de alta frecuencia y elevada tensión, que, mediante un distribuidor rotativo, pasa a las bujías, produciéndose la chispa.

A fin de lograr la puesta a punto del encendido, es decir, avanzarlo o retrasarlo con respecto a la posición del pistón, se emplea un impulsor conmutador constituido por una cruz metálica que gira dentro del campo magnético de un imán permanente (que reemplazaría al ruptor de encendido clásico), provocando impulsos que excitan al oscilador con un mayor o menor desfase entre ambos dispositivos, según la curva de avance requerida por el motor.

Tal vez la más importante ventaja de este sistema Guiot, es que la corriente de muy alta frecuencia que afluye a la bujía, provoca una enérgica ionización del gas combustible dentro de la cámara de combustión antes de producirse la chispa propiamente dicha, por lo que cabe suponer que esta circunstancia favorece enormemente el avance del frente de llama dentro de la cámara de combustión.

La mezcla aire-combustible se quema así totalmente, en una proporción hasta ahora jamás lograda, con lo que se eleva enormemente el rendimiento termodinámico del ciclo y se logra un gran ahorro de combustible. De más está decir que a igualdad de consumo, la potencia desarrollada es superior.

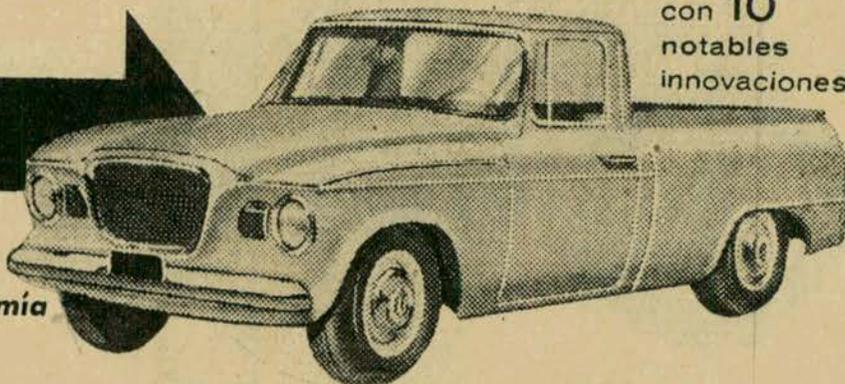
El encendido electrónico ya ha pasado de la faz meramente especulativa, de laboratorio, pues se anuncia que el nuevo motor BRM de 1,5 litros para la actual fórmula N° 1 de competición estará, equipado con una unidad electrónica Lucas de tan extraordinario rendimiento, que se asegura puede suministrar elevada tensión de chispa aún en regímenes de marcha de hasta 1000 chispas por segundo.

Por ahora, no se considera inmediata la aplicación de este revolucionario sistema de encendido al automóvil utilitario, aunque no nos extrañaría que ocurriera en cualquier momento, como permite suponerlo la adopción del sistema por vez primera en una máquina de carrera, máxima expresión de la técnica automotriz.

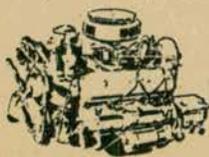
¡ ESPECIALMENTE PARA USTED !

STUDEBAKER Special Champ

con 10
notables
innovaciones



*y siempre el probado motor
campeón de potencia y economía*



V8 170 HP.

LOS CEDROS S.A.C.I. y F.
TACUARI 237 - 5º Piso - BS. AIRES

FABRICA: GRAL. PACHECO - RUTA 197 Km. 11 RED DE CONCESIONARIOS EN TODA LA REPUBLICA

DIBUJO

En BELLAS ARTES y DIBUJO aplicado a la PUBLICIDAD y el PERIODISMO, sólo una Escuela le ofrece la guía y el apoyo que su vocación necesita.

ESCUELA PANAMERICANA DE ARTE

Incorporada a la Escuela Nacional



- * Moderna didáctica basada en planes de estudio DINÁMICOS que, contemplando las formas de expresión tradicionales permiten la proyección y comprensión de las corrientes más modernas del Arte.
- * sistema de ingreso rotativo. Todos los meses ingresa una nueva división
- * en Bellas Artes - (Escuela Incorporada) Título Nacional
- * ambos sexos - sin límite de edad.

Visite nuestro Salón de Exposiciones de 18 a 22 horas en VENEZUELA 842 - Cap.

Infórmese
SAN JOSÉ 715

Tel. 37-2580

Buenos Aires

“EL ULTIMO GAUCHO”

DON Santiago H. Rocca, señor de la pampa, ha cumplido, él también, sus primeros ochenta años. Ochenta años que, como dijera en la comida que le dieron sus amigos en La Rural uno de los inspirados oradores, don Miguel A. Castagnino, resultan, a la distancia del largo trecho recorrido, “ochenta riendas de cuero crudo sujetando en una posta ochenta briosos fletes que caminaron sin claudicaciones ochenta leguas de un duro y largo camino, manejados por un experto domador”.

Mucho se podría decir, con palabras del mismo orador, de este gaucho y señor, de este hombre que viste con orgullo el chiripá y las botas de potro, y a quien no le incomoda el traje de la ciudad y que lo mismo sabe y gusta de las rudas faenas a campo abierto o de las finas maneras de un salón porteño. Figura simpática, conocida y querida de todos aquellos que cultivan la tradición, don Santiago H. Rocca plantó los primeros árboles y amansó los primeros potros, hace bastante más de medio siglo, en “San Antonio”, su reducto gaucho en el partido de Pila, para continuar, después, en “San Bartolomé”, prototipo de estancia que los Rocca tenían en Laprida. Hombre de a caballo, supo desempeñarse con plena eficiencia en la función pública; guitarrero y bailarín, escribió y sabe decir hermosas composiciones llenas de filosofía y saber campero.

La oportuna instantánea de un conocido fotógrafo aficionado, que ha sido aceptada en muchos salones internacionales de arte fotográfico de Europa, Asia y América con el expresivo título de “El último gaucho”, (“The last gaucho”), ha difundido el rostro amigo de don Santiago Rocca por el mundo. Son muchos los que, en distintos lugares de la tierra, han sido conquistados por la dulce y serena mirada de este viejo criollo, al que adornan los mejores atributos de la raza.

Hoy, al hacer crónica de la fiesta de sus ochenta años, podemos cerrar el comentario transcribiendo un fragmento de la poesía que en su honor escribiera, con adecuada sencillez, Miguel A. Castagnino:

“Su legendaria presencia es un soplo del pampero bordoneando en el acero de la ciudad su cadencia. Hay en él reminiscencias de malones y bravuras, de montañas y llanuras, de condor y de ñandú, de ñandubay y de ombú, de guitarras y t...nuras”.

PINTURA ARTISTICA

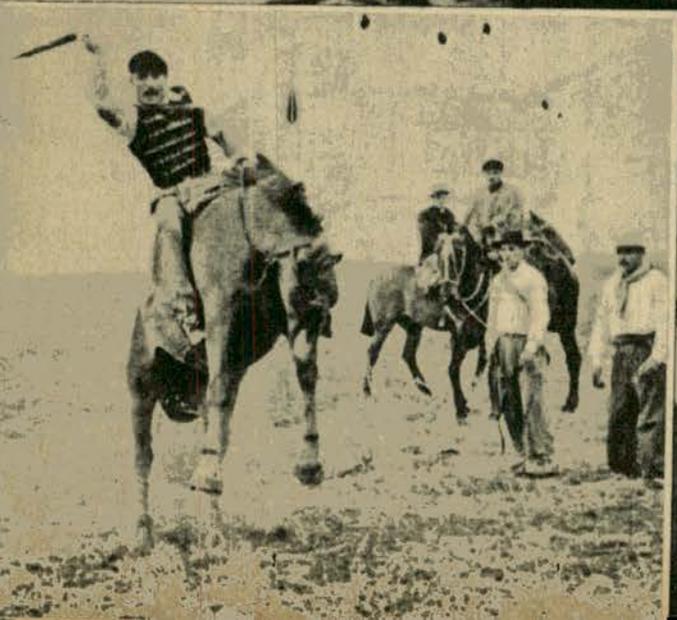
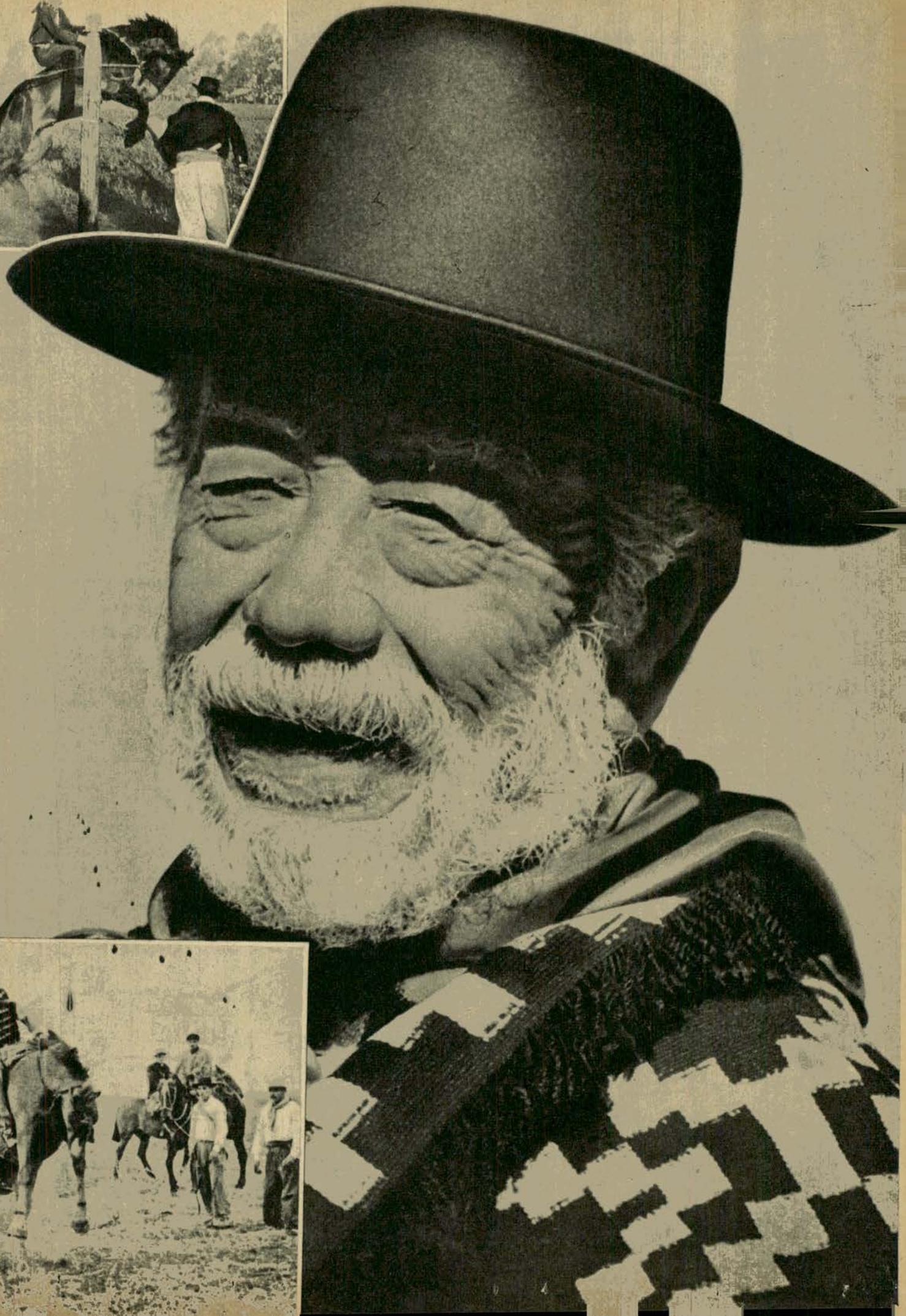
SEÑALES
CAMINERAS

G UARDAMAGNA

CARACAS 768

T. E. 63-3370

AUTO Club 116



NO conocemos con exactitud la proporción de turistas argentinos que convierten a España en objetivo principal de sus planes de excursión y deleite; pero suponemos que su número no alcanza al de los que conocen la geografía turística sólo como un compendio escrito en dos páginas: París de día y París de noche. Es lástima que sea así, si lo es. Por muchas razones, España —pueblo, arte, historia— merece ocupar un lugar de privilegio en todo plan de turismo que puedan concebir los viajeros de nuestro país. En realidad, parece evidente que la atracción que ejerce la Península está en razón directa de la inquietud espiritual y de la formación cultural de los turistas. Es verdad y se sabe, sin necesidad de anunciarlo con alardes de propaganda, que España está saturada de bellezas originales, íntimas y eternas, que sólo en su recinto geográfico pueden ser halladas y admiradas; pero también es cierto que,

algunos años, pero de la que, dicho sea de paso, no hemos oído hablar con mucha frecuencia a los turistas argentinos que viajan —o cruzan, como habitualmente sucede—, por España. Fue construida en 1929, para la Exposición Internacional de ese año en la capital de Cataluña. Se trató de condensar con esa obra singular, en forma orgánica, los aspectos más característicos de la arquitectura regional de todo el país, y para dar al magnífico conjunto, que cubre una respetable extensión territorial, un aspecto más adecuado a su finalidad artística, histórica y docente, se agrupó las fachadas de los edificios, fielmente reproducidas de acuerdo con los originales clásicos y típicos, según las antiguas divisiones de la geografía peninsular.

Para la descripción, siquiera resumida, del conjunto, dejaremos la palabra a un vocero oficial: "El Ayuntamiento de Barcelona ha dado vida a este pueblo singular, instalando en

maravillosa atracción para turistas realmente curiosos, aún para los más apresurados e impacientes.

Bueno: ¿qué sucedería si, en nuestro país, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por ejemplo, dentro de su éjido, o mejor aún, un consorcio oficial de varias provincias, con la cooperación efectiva de su gobierno y del gobierno de la Nación, se decidiesen a construir y llevar a cabo una obra similar al comentado "Pueblo Español", en San Juan o Mendoza, en Concepción del Uruguay o en las orillas del Río Tercero, digamos, o en la misma Capital Federal o en sus aledaños, Luján, pongamos por caso, como un anticipo para el turista de lo que éste podría ver en el interior del país, si realmente quisiera saber lo que nuestro dilatado y policromo interior posee, como belleza, como realidad y como recuerdo? ¿Serviría una obra semejante para estimular y encauzar las corrientes turísticas, que tanta falta nos hacen?

UN PUEBLO ESPAÑOL... EN BARCELONA

para poder disfrutarlas profundamente, hay que tener el auténtico deseo de ver y conocer.

Pero, aparte de las cosas bellas y viejas, España ofrece también hermosas y útiles manifestaciones de concepción absolutamente actual, moderna, que contienen una síntesis expresiva, diremos así del espíritu y de la vida del país y de los españoles, con sus múltiples aspectos, tan variados y diversos en apariencia y, sin embargo, tan orgánicos y coherentes en la intimidad de su esencia nacional. Algunas de esas manifestaciones tienen particular importancia para el turista curioso que, no obstante su leal empeño por conocer todo, no puede hacerlo por muchos motivos de diferente índole. En unas pocas horas, en un par de días a lo sumo, y en un solo lugar, puede obtener una visión de conjunto y hasta de detalle de toda España. Quizás no sean muchas las creaciones de este tipo y alcance; pero por lo menos hay una, que podemos citar como ejemplo —ejemplo que no sabemos si se reproduce en ningún otro país de Europa—: nos referimos al "Pueblo Español" de Barcelona.

Se trata de una obra que ya lleva

Una iniciativa que, en versión argentina, podría ser muy importante para la promoción del turismo en nuestro país.

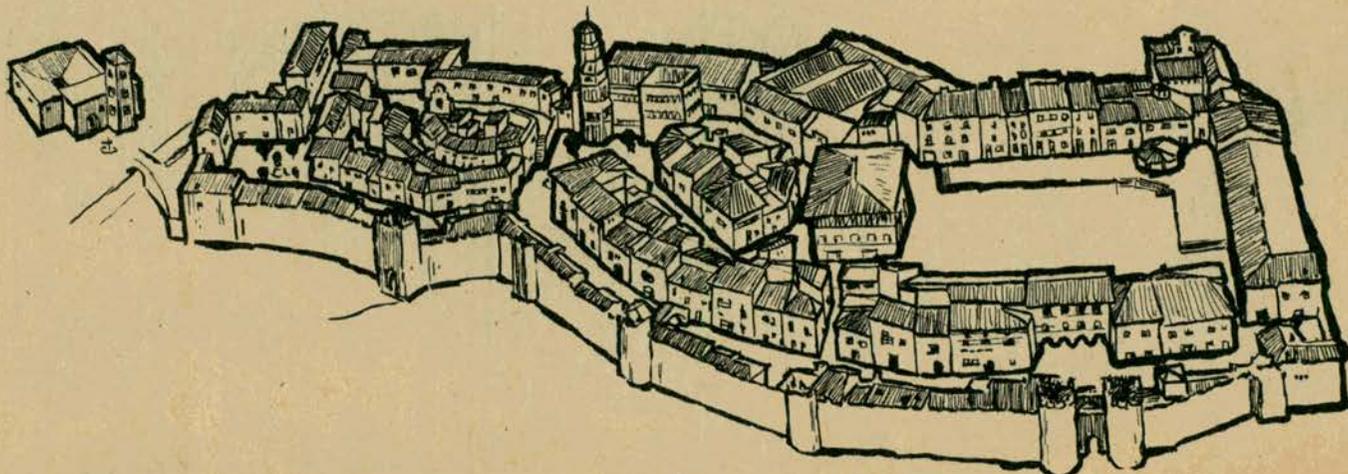
Por M. G.

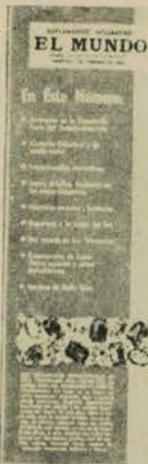
él las industrias artesanales tradicionales: vidrio soplado y estirado, encajes, bordados, forja de hierro, calderería, platería, figuras para bebenes, juguetes de estaño, estampado de tejidos, grabados, cerámica, alfarería, muñecos, retablos, oro de Toledo, cuero, abanicos, tornería en madera, embarcaciones en miniatura, cestería, etc. Los trabajos se realizan ante el público". El "Pueblo" tiene, además, museos especiales y muchas otras dependencias y riquezas dignas de ser observadas, y calles, plazas, fuentes, patios, monumentos, etc.

En una palabra: un objetivo de

¿Se necesitaría mucho dinero, mucho, mucho, para realizarla? Y el capital privado, si se le ofreciese motivos razonables y atractivos para hacerlo, ¿no se sentiría inclinado a participar en la tarea, con la seguridad que le brindaría, a la corta más que a la larga, importantes y hasta suculentos beneficios?

Esperamos que los lectores de "AUTOCLUB" opinen al respecto, especialmente si se sienten dotados de una percepción capaz de adelantarse al presente. Nosotros responderíamos afirmativamente a las últimas preguntas formuladas.





las 6

...son las cada día, bilidades, sultados. Las 6 re el diario. para al TACADA cada edi de ellos Estas re palpitan

llaves de un gran mercado

Además cada una de las revis QUE MEJOR RECOMENDACION!.. Ello re hace innecesaria toda recomendación. Las ción, lo que las hace decididamente vende su estimación por las 6 revistas. Ningún

6 revistas en para abrir las que proporcio CIRCULACION vistas que ofre Por ello, anun canzar 'os obje GRAVITACION ción diaria, cre es un consumi vistas enfocan tes notas, con público. Además cada una de las revis

na SE ce ciar tivos Las an un dor, y un am las que tas tiene sulta de 6 revistas doras. El pu otro medio similar se ha conocido hasta ahora en el país.

colores de EL MUNDO. Una llave distinta puertas de un mercado de enormes posi- ra; sin duda, inmediatos y favorables re- MANAL - 1.500.000 - EJEMPLARES EL MUNDO circulan en igual número que en sus páginas. es una inversión perfecta buscados. EL SECRETO DE SU DES- 6 revistas que regala EL MUNDO, una en enorme número de lectores; cada uno todos son compradores en potencia. plio panorama de temas, a través de sus logran interesar a un diverso y calificado una orientación perfectamente definida. un valor imponderable, y por lo mismo tienen un enorme poder de atrac- blico lector dió pruebas definitivas de

EL MUNDO

ES UNA PUBLICACION DE LA EMPRESA EDITORIAL HAYNES LTDA. S. A.

Departamento de Propaganda y Promoción

NUEVO REGIMEN PARA DESPACHO DE EQUIPAJE

POR su interés actual para los viajeros, transcribimos lo esencial de la Resolución N° 968 D. T. de la Dirección Nacional de Aduanas del 22 de agosto de 1961.

He aquí algunos de los considerandos:

Que es propósito del Poder Ejecutivo conciliar las medidas de contralor fiscal que deben ejercerse para el despacho de los equipajes de los viajeros que entran y salen del país, con el tratamiento deferente y cortés a que los mismos son acreedores;

Que el régimen vigente, según resulta de la experiencia recogida de su aplicación, debe ser objeto de reformas que permitan brindar al pasajero una tramitación ágil, una información definitiva y amplia, y una reducción al mínimo indispensable de trabas y controles;

Que, coincidentemente, deben establecerse con absoluta claridad las distintas categorías de pasajeros determinando el monto de los artículos que se pueden ingresar en franquicias exentas de todo gravamen;

Que, además, para cada categoría se debe permitir un cupo supletorio de exceso que se podrá introducir pagando solamente los derechos y recargos normales de importación;

Que, los propósitos del Poder Ejecutivo en que se orienta el presente régimen de fomentar el turismo como factor esencial de cultura, de promoción de las relaciones internacionales y fuente importantísima del ingreso de divisas extranjeras, hacen necesario contar con la sincronizada y estrecha colaboración de la Dirección Nacional de Turismo a fin de que el extranjero al llegar a nuestro territorio tenga de inmediato una vi-

sión acabada del potencial y las inmensas posibilidades turísticas del país.

En tal sentido debe destacarse en los distintos desembarcaderos, personal con conocimiento de idiomas foráneos que pueda asesorar de inmediato al pasajero extranjero;

Que, las nuevas normas deben tratar de subsanar esos inconvenientes teniendo presente sobre todo el interés nacional en el fomento del turismo, tratando de evitar trámites engorrosos y dilatados y por ello el control del equipaje deberá ser hecho en forma alternada y en un 20 % del total de pasajeros arribados, dejando librado al azar los equipajes a fiscalizar, sin perjuicio de que la autoridad aduanera pueda en caso de denuncia, sospecha o contralor, incluir otros en la revisión;

Que, por otra parte, se debe evitar en lo posible toda tramitación dilatada o difícil para el pasajero y en especial las declaraciones juradas escritas;

Que coincidentemente con la mayor liberalidad que el régimen a implantar supone, deben establecerse severas sanciones de aplicación en caso de comprobarse transgresiones al mismo.

Por tanto,

EL INTERVENTOR EN LA DIRECCION NACIONAL DE ADUANAS

Resuelve:

Artículo 1º. — Antes del 1º de octubre de 1961, se procederá a la confección de una "Cartilla de Equipajes" en la que se catalogarán alfabéticamente los artículos cuyo ingreso se autoriza formando parte del equipaje de los pasajeros que llegan al país, con determinación del valor que la Aduana les asigna y los importes que, en su caso, deberán abonarse en concepto de impuestos a su introducción. Esta información será distribuida al público por intermedio de las Embajadas, Consulados y Agencias de Viajes y será exhibida en los medios de transportes que llegan del extranjero y lugares de ingreso aduanero.

Art. 2º. — A partir del dictado de la reglamentación queda modificado el régimen de la revisión de equipajes, limitándose el examen de los bultos que traen consigo los viajeros al veinte por ciento (20 %) del pasaje que ingresa en cada medio de transporte en jurisdicción de la Aduana de la Capital y el Aeropuerto Nacional de Ezeiza.

Dentro del nuevo sistema a regir, quedan eliminadas las declaraciones previas de contenido, quedando obligados los pasajeros a hacer manifestación únicamente de las mercaderías cuya entrega se autoriza con pago previo de impuestos.

Art. 3º. — Las Aduanas y Receptorías procederán al despacho de los equipajes de los pasajeros de todas las categorías, libres de todo derecho o impuesto, conforme a lo dispuesto por la Secretaría de Hacienda en su Resolución N° 1745/60, entregando sin cargo algunos artículos por valor de u\$s 150 dólares a los pasajeros de retorno procedentes de países no limítrofes,

pasajeros a residir en el país, inmigrantes y temporarios a residir más de un año y medio; u\$s. 100 dólares a los turistas, pasajeros en tránsito y pasajeros a residir hasta un año y medio; u\$s 30 dólares a los pasajeros de retorno procedentes de países limítrofes.

Art. 4º — La Administración de la Aduana de la Capital solicitará a la Dirección Nacional de Turismo que contemple la posibilidad del establecimiento de delegaciones en los lugares de acceso de los turistas procedentes del exterior, a fin de brindarles los servicios de agentes intérpretes y la información necesaria para la realización de jiras de turismo, reservas de alojamiento y otras facilidades.

Art. 5º — El presente régimen tendrá carácter experimental, y se aplicará en las dependencias de jurisdicción de la Aduana de la Capital y en el Aeroparque Nacional de Ezeiza.

Art. 6º — La Administración de la Aduana de la Capital deberá proponer a esta Intervención, antes del día 20 de setiembre próximo, el proyecto de reglamentación general para el despacho de equipajes de importación y exportación reuniendo en un solo texto las normas vigentes, con las modificaciones de detalles que aconseja la práctica y dentro de los lineamientos expuestos en la presente.

Art. 7º — Se otorgarán liberalidades especiales para el despacho de los efectos de uso profesional

de los pasajeros de retorno, eximiéndoles del pago de recargo de importación hasta un monto de u\$s 300 dólares, cuando su viaje haya sido motivado por el uso de becas de preparación, perfeccionamiento técnico o científico, previa consulta a las Universidades Nacionales y a las Academias o Institutos especializados respecto a los requisitos exigibles para el reconocimiento de esta franquicia.

Asimismo, los pasajeros podrán introducir, previo pago de los gravámenes normales de importación, artículos hasta un exceso de valor del 200 por ciento sobre las franquicias que se asigna a cada categoría.

Art. 8º — Para que los efectos traídos por los pasajeros de cualquier categoría sean considerados como incidencias de viaje y queden amparados por las franquicias mencionadas en la presente resolución o en las complementarias que se dicten, será obligatorio el cumplimiento estricto de los requisitos para la verificación y despacho de los equipajes. Las transgresiones serán penadas de conformidad con lo prescripto en el artículo 2º de la Ley 14.792.

Art. 9º — Las disposiciones contenidas en los dos artículos anteriores entrarán en vigor una vez que sean ratificadas por la Secretaría de Estado de Hacienda, a cuyo efecto le será elevada copia de la presente resolución.

Art. 10º — De forma.

FIAT

CONCESIONARIO



**Autos
motores
SAN ISIDRO**

REPUESTOS Y SERVICE GARANTIZADO

Av. LIB. GRAL. SAN MARTIN 14002 Esq. SARMIENTO

T. E. 792 - 4261

MARTINEZ

AUTO Club 121

REVOLUCION MOTORIZADA

**LOS MOTORES
FUERA
DE BORDA
SE IMPONEN
EN LA PESCA
Y EL
DEPORTE**

LOS motores fuera de borda están representando un papel cada día más importante en la economía de las naciones de América Latina y el Caribe. No sólo están revolucionando la pesca comercial e incrementando la cantidad de alimento disponible en estos países, sino que también proveen un medio de transporte en las zonas de la jungla.

En Panamá, el sistema de carreteras termina al borde de la impenetrable selva de Darien. Esto constituye una inmensa desventaja para la carretera panamericana. A pesar de haberse efectuado intensas exploraciones y haberse trazado muchos mapas, nada se ha hecho por abrir esta zona.

Allí, el río Bayano es la principal línea de transporte. Los indios chocos y los indios cuna acarrean sus variadas mercaderías a través del río en piraguas con motores fuera de borda.

La carga incluye gallinas vi-



Sobre el anchuroso mar, motores de muchas revoluciones.

vas, iguanas y frutos como la banana, además de otros productos.

En Costa Rica, el tipo de carga corriente y el servicio de pasajeros se efectúa en algunos ríos con canoas motorizadas y reforzadas con tablonés en los flancos. Los indios cuna de esta región sacan mayor provecho de sus botes cargándolos con productos agrícolas de todo tipo.

Pequeñas estaciones de servicio y reparación de motores se esparcen a lo largo de toda esta zona. Las canoas con motores fuera de borda se usan incluso para empujar pequeñas balsas que acarrean el producto de la granja al mercado.

En algunas zonas del Brasil, no es raro ver leche, petróleo, diferentes productos agrícolas y aún forraje para el ganado, transportados en canoas con motores fuera de borda.

En la jungla del norte de Brasil, así como en el centro de Panamá, el motor fuera de borda es importantísimo. "Como estamos dispersos a lo largo de un río de jungla en una longitud de veinte millas, y el único medio de comunicación es el agua,

los motores fuera de borda son los elementos más importantes de nuestro equipo", dice un ingeniero que hace operaciones de minería en la zona.

"La utilidad extraída de estos motores es tremenda. Se usan constantemente, noche y día, siete días a la semana, mes tras mes, cargando hombres y maquinarias a diferentes lugares donde se trabaja", agrega a continuación.

Los motores son colocados en piraguas nativas de diez metros para utilizarlas en tareas pesadas o en embarcaciones livianas construidas en América para el transporte rápido del personal.

La pesca comercial es, sin embargo, el área donde la contribución del motor fuera de borda es más vital. Un caso clásico sobre cómo la mecanización de las embarcaciones pesqueras puede incrementar el standard de vida es Jamaica.

Después de la segunda guerra mundial, la Jamaican Cooperative Union Ltd. estableció un plan por el cual el pescador de la isla podía adquirir equipo para la pesca y el gobierno de Jamaica hizo un préstamo para ayu-

dar a este propósito.

Los pescadores de Jamaica comenzaron a comprar motores fuera de borda con plan de pagos a largo plazo. Cuando se colocó el motor número cien, el gobierno ya había registrado un aumento cuádruple en las ganancias del pescador.

El ejemplo de Jamaica ha sido seguido por otras naciones de la zona del Caribe. Nicaragua ya ha comenzado a trabajar en esa dirección. El año pasado el ministerio de Agricultura presentó el primer motor fuera de borda, de acuerdo con la política cooperativas de pescadores.

En México, cada día más cooperativas pesqueras se están equipando con motores fuera de borda, de acuerdo con la política del gobierno de incremento en la producción de pesca, reduciendo precios e incrementando el consumo interno, así como exportando pescado a otros países.

Aunque por un largo tiempo el motor fuera de borda fue considerado un lujo y sólo una parte de equipos deportivos, cada día se lo considera más y más como una herramienta esencial en muchas partes del mundo.

CAPITAL S. A.

FINANCIERA Y DE MANDATOS

DIRECTORIO

PRESIDENTE
DIRECTOR GERENTE
DIRECTOR
DIRECTOR
SINDICO TITULAR
SINDICO SUPLENTE

Dr. Antonio López
Sr. Alfredo Sáenz
Sr. Alberto Castro
Dr. Roberto Olivero
Sr. Néstor Gattoni
Dr. Mario A. Rafuls

Cotización en Bolsa y Colocación de Valores Mobiliarios. Asesoramiento de Empresas. Pago y Cobro de Dividendos. Suscripciones. Custodia y Administración. Operaciones de Bolsa.

25 DE MAYO 195 - 3er. PISO

T. E.: 33 - 5961 / 6329 / 6219 / 8680 / 5910 con 10 líneas internas

Profesor de Hidráulica General en la Facultad de Ciencias Matemáticas del Litoral.

Esta nota, reproducida del libro "Argentina, 1930-1960", (Editorial Sur), con la pertinente autorización, es la primera de una serie que sobre política vial argentina escribirá el Ing. Ivanissevich Machado, especialmente para "AUTOCLUB".

CUANDO los colonizadores llegaron a nuestro continente lo encontraron recorrido por huellas trazadas por los aborígenes. Recordemos, aunque les cause dolor a los indigenistas que niegan la obra civilizadora de España, que los nativos no conocían la rueda ni el caballo. Durante la colonia, esas huellas fueron ensanchadas, mejoradas y dotadas de alcantarillas y puentes, para adecuarlas al tránsito a sangre de la época. Sólo después de la organización nacional, como consecuencia del nacimiento de la red ferroviaria, comienza en nuestro país la construcción de caminos locales destinados a facilitar el transporte de los productos hasta las estaciones, desde las respectivas zonas de influencia.

Con esta orientación precisa de subordinación del camino al riel, se redactó el artículo 8º de la ley 5315/1907, por el cual se establecía que la contribución del 3 % del producto líquido de las líneas férreas debía destinarse "a la construcción o mantenimiento de los puentes y caminos ordinarios de los municipios o departamentos cruzados por la línea, en primer término de los caminos

cruzarán todo nuestro territorio. Para ello se creaba como ente administrativo autárquico, encargado de proyectar, construir y conservar la red, la Dirección Nacional de Vialidad. Se fijaba la formación de un fondo permanente que permitiera la acción continua y eficaz de dicha Dirección y se determinaba un sistema de acogimiento por parte de las provincias con un sabio criterio de coordinación y fomento.

La ley Nº 11.658 puede calificarse como una de las más sabias que haya sancionado el Congreso en lo que va del siglo. Sus disposiciones se concretaron gracias a las brillantes personalidades que estuvieron al frente de la D. N. V. hasta 1943, y a los ingenieros argentinos, quienes con su capacidad creativa y disciplina demostraron cómo una entidad estadual puede alcanzar el mejor de los rendimientos. En una comunicación de 1940, y refiriéndose a tan sólo diez años atrás, la D. N. V. decía: "En la actualidad parecen per-

POLITICA VIAL ARGENTINA Nuestros CAMINOS

que conduzcan a las estaciones y en proporción a la extensión de vías de cada provincia". Los fondos arbitrados por esta ley resultaron siempre escasos con relación a las necesidades. Sobre todo desde la generalización del uso de automotores, a partir de 1915.

Esta generalización dio pie, como en todas partes del mundo, a la rivalidad entre el automotor y el tren. El análisis del materialismo histórico reduce el problema a los términos de una guerra entre el petróleo y el carbón, lo que en nuestro país se traduciría en una sorda lucha por el predominio entre el imperialismo yanqui y el inglés.

A pesar de que en 1931 la longitud de caminos de tránsito permanente se estimaba en 3.500 km. la mayor parte sin pavimento, las empresas ferroviarias elevan un quejoso memorial (12-11-31) en el que confiesan sin pudibundeces que "la ley 5315 ha resuelto el problema de la competencia del camino al ferrocarril".

Se puede decir que sólo en 1932, con la sanción de la ley 11.658, Ley Nacional de Vialidad, comienza la ejecución de las obras viales más importantes del país. La ley determinaba la construcción de un sistema troncal de caminos que

tenecer a la época colonial las tribulaciones del automovilista que se atrevía a viajar entre Buenos Aires y Rosario". Y en otro párrafo: "El requerimiento fundamental de la Ley, que en su artículo 3º reclamaba la unión de las capitales y los centros de producción y el acceso a los países limítrofes, a los puertos y estaciones ferroviarias, ya se ha cumplido. Todas las capitales de provincia o territorio están comunicadas entre sí, en la gran mayoría de los casos por caminos que permiten el tránsito con cualquier tiempo. Hoy el país cuenta con una organización vial completa: un cuerpo central encargado de cumplir las previsiones de la ley, que dispone de fondos percibidos automáticamente, lo cual le permite la preparación de planes de largo alcance y cuerpos provinciales encargados de una misión similar en el orden provincial".

Aunque todas las provincias se acogieron a la ley, merecen destacarse por las obras realizadas por cuenta propia las de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Mendoza. En 1943, la D. N. V. fue intervenida. Con la pérdida de su autonomía se deteriora su organización y se paralizan las realizaciones. Las siguientes cifras sobre la evolución

de la longitud total de caminos nacionales existentes dan, al respecto, elocuente testimonio:

Año	1941	1942	1943	1944	1948	1949	1952	1955	1958
Km.	52.869	59.336	61.050	61.050	62.845	63.202	62.457	60.185	57.351

Este retroceso de los últimos diez años se debe a que las deficiencias del transporte de cargas por ferrocarril y las ventajas económicas del automotor en distancias inferiores a 500 km. llevaron al uso intensivo de camiones. Los caminos no habían sido construidos para soportar la densidad de un tránsito tan pesado y naturalmente sufrieron graves destrozos. El presupuesto vial anual en la última década, bastante disminuido en comparación real con el de años anteriores, se empleó casi totalmente en gastos de conservación, y resultó aún insuficiente para ello. Si se tiene en cuenta que los caminos con pavimento de tipo superior no alcanza hoy los 4.000 kilómetros de extensión, se comprenderá que el déficit vial es imposible de superar a breve plazo.

A la crítica pequeña de que el detalle de los trazados de caminos en muchas oportunidades pareció seguir el capricho de la amistad con estancieros más que el rigor técnico, debemos superponer la objeción importante de que hasta 1943 el 90 % de los recursos anuales de la D. N. V. fueron aportados por los usuarios por medio del gravamen a la nafta. Ni se efectuaba la contribución de rentas generales que la ley prescribía ni se cobraba el impuesto al mayor valor de la tierra lindera al camino. Con esto último se enriquecía gratuitamente a los más ricos. No sólo por un elemental principio de justicia sino por las comprometidas posibilidades financieras del país, si se pretende ahora reconstruir nuestra red vial y prolongarla, es necesario superar esa actitud, así como el criterio limitado y poco práctico de la "contribución de mejoras".

Una importante proporción del costo de una obra vial debe ser abonada por todas las propiedades rurales situadas dentro de su zona de influencia. Con este esfuerzo de los propietarios es necesario contar ineludiblemente en las realizaciones futuras. Un primer paso en este sentido, digno de mención, lo constituyen los caminos de fomento agrícola (decreto 9875/1956), que se construyen con el aporte parcial de consorcios vecinales.

En lo que respecta a los pavimentos urbanos, diremos brevemente que las construcciones fundamentales en las principales comunas del interior, se cumplieron entre los años 1930 y 1940. La parálisis posterior acaecida contemporáneamente con la "invasión" de las ciudades, ha dejado un grave saldo negativo, sólo anulable a largo plazo. También creemos que la legislación y las realizaciones "deben orientarse en el sentido de canalizar y favorecer el pujante impulso vecinal. Todo esfuerzo financiero que realiza un frentista se ve inmediatamente compensado, pues el pavimento valoriza la propiedad en cantidad superior a lo que se paga por la ejecución de aquél. En grandes concentraciones, como la Capital Federal, es útil reclamar, con destino a pavimentos, una coparticipación del impuesto a la nafta. Claro, para que esto se aplique, la D. N. V. debe recibir el importe legal pertinente, lo que hasta estos momentos es mera promesa ministerial.



no se
de que
se trata...
pero YO
prefiero
YORK

Fijador Sólido
con CMC
en frasco o en
sus prácticas
bolsitas repuesto
que ahorran un 30 %



Producto de
**LABORATORIOS
ANNEY S.A.**
distribuye MAYON S. A.

CASA

SAN JACINTO

RAMOS GENERALES



ESTACION ADHERIDA AL A. C. A.

HOSTERIA Y HOSPEDAJE

SERVICIO Y. P. F. AUTORIZADO

HERNANDO HNOS. Y CIA. S.R.L.

RUTA 76 - KM. 19,5
SAN JACINTO OLAVARRIA
CASILLA DE CORREO 86 - T. E. 10

El campeón de 1961

CON el resultado del último Gran Premio de Italia, que se disputó en la famosa pista de Monza, quedó definido el campeonato mundial de volantes de carácter oficial, de 1961, instituido por la Federación Internacional. Otro nombre se incorpora a la no muy extensa nómina de campeones de este certamen, implantado en 1950: el de Philip Hill, estadounidense, el primero de esta nacionalidad que alcanza el éxito.

Antes de la carrera, Hill era uno de los que contaba con buenas probabilidades para obtener el título; pero lo superaba en este aspecto el alemán Wolfgang Berghe von Trips, compañero de equipo, quien, como muchos otros, pagó tributo a las dolorosas exigencias de una actividad tan peligrosa como el automovilismo, falleciendo a raíz de un accidente que se produjo antes de cumplirse la primera vuelta de la competencia. Y así, con este penoso recuerdo se cerró otro certamen mundial, el décimose-

nidos estudios sobre importantes carreras realizadas, puede llegarse a la conclusión que un buen volante con una máquina inferior tiene más probabilidades de éxito, que un mal volante con un coche superior, claro está, que dentro de la misma categoría. Pero esta no es una norma, ni exacta ni definitiva y, además está relacionada con las diferencias técnicas, a veces enormes.

Lo realmente concreto es, que la técnica automovilística, es decir, los valores mecánicos, son muy diversos y, por lo tanto, resulta imposible definirlos en un solo conjunto. Esta es la falla más importante del campeonato mundial de volantes. Las fórmulas de carácter técnico elegidas para los coches que participan en las pruebas con puntos para el certamen, ¿son las únicas del automovilismo deportivo? Rotundamente no. Si bien en Europa, desde hace muchos años, las máquinas y los tipos de circuitos se orientaron hacia lo que constituye la actual fórmula 1 y sus escenarios



VON TRIPS, trágicamente fallecido en la última prueba del campeonato mundial de 1961.

¿QUE CONSAGRA EL CAMPEONATO

ESTUDIA EL PROBLEMA

SEGUNDO VARELA

gundo desde su primera disputa.

Con todo lo que ha significado esa competencia para el automovilismo argentino, por la hasta ahora inigualada campaña cumplida por Juan Manuel Fangio, queremos analizar y señalar a la consideración de los lectores los verdaderos alcances del certamen mundial. Al contrario de muchos otros deportes, el automovilismo no es una actividad unilateral. Por de pronto, máquina y hombre forman un conjunto de muy dispares condiciones. Es muy difícil establecer en qué proporción contribuyen la una y el otro a la conquista del triunfo.

Hombres y máquinas

Por norma general, a través de dete-

más comunes, los Estados Unidos, país de tan antiguo y firme arraigo automovilístico como el Viejo Mundo, no ha seguido el mismo trayecto ni la misma orientación.

Los ases europeos

Predominan en el país del norte las competencias definidas como puramente veloces, con máquinas por lo general sin limitaciones de potencia o capacidad cilíndrica y con la exigencia para el conductor de una constante lucha a altas velocidades, aun a riesgo de un olímpico desprecio

por la vida. Las de Europa, con circuitos sinuosos y con coches cuyos motores comprimen en sus reducidas medidas tanta o más potencia que los bolidos de los estadounidenses, requieren de los volantes mayor habilidad conductiva y más rápidos reflejos para superar las imprevistas exigencias de un terreno de cambiantes características.

Señalar cuál de estas modalidades es mejor o peor, resulta si sólo se considera un factor aislado. Son, simplemente, dos cosas distintas. Como son distintas en nuestro país las pruebas de fuerza libre o limitada en circuitos y las de turismo de carretera, sobre caminos abiertos. Fijada esta premisa, corresponde ahora señalar que Europa ofreció como arquetipos de su automovilismo a volantes como Tazio Nuvolari, Bernd Rosemeyer, Rudolf Caracciola, Antonio Ascari, Jean Pierre Wimille, Aquiles Varzi y otros, quienes fueron considerados como campeones cuando ese título se otorgaba por apreciación, pues no existían certámenes de carácter oficial.

En los Estados Unidos, velocidad

Por su parte Estados Unidos, con su múltiple actividad en pistas de tipo uniforme y con Indianápolis como vértice y punto de referencia para justificar fama y prestigios, reveló a figuras como Wilbur Shaw,



OSCAR GALVEZ, un as argentino de carretera



PHILL HILL, el flamante campeón mundial.



RUDOLF CARACCIOLA, un auténtico maestro del volante en circuitos europeos.

ambición del espectáculo que desean los aficionados de ese país, y que llenan totalmente las tribunas de las numerosas pistas diseminadas en su vasto territorio, con Indianápolis como meta de gloria.

Fangio, el más grande

En la Argentina la hazaña de Fangio, al conquistar 5 de los 12 títulos mundiales hasta ahora disputados, ha llenado de legítimo orgullo a quienes seguimos de cerca todo lo relacionado con esta actividad deportiva y, por fuerza, debemos ponderar los hechos. Pero Fangio, excepción de una regla, contaba ya con po-

MUNDIAL DE AUTOMOVILISMO?

Louis Meyer, Mauri Rose y Bill Vucovich, quienes gustaron más de una vez el dulce sabor de la victoria en la famosa pista de ladrillos rojos.

Aferrados a su respectivas modalidades, fue lógico que surgieran las controversias sobre la mejor calidad de cada una de ellas. Y tanto unos como otros, dando muestras de plausible espíritu deportivo, llevaron sus diferencias al terreno de la discusión práctica. En los Estados Unidos se construyó el Roosevelt Field, una pista de similares condiciones que las europeas donde competieron locales y europeos con sus respectivas máquinas. Ganaron estos últimos, tras de acreditar en ese tipo de escenario incuestionable superioridad. No hace mucho, en el anillo de la pista de Monza, se reanudó la puja, esta vez en condiciones favorables a los estadounidenses, quienes vencieron con promedios muy superiores a los habituales en el Viejo Mundo. ¿El resultado práctico? Lo dicho: son dos modalidades distintas, que no admiten comparación.

Por esto, volviendo al tema de esta nota, es decir, al campeonato mundial de volantes, nos encontramos que se ha definido el décimosegundo título y el nombre del sexto volante que alcanza tan alta distinción, en esta oportunidad y por primera vez, un estadounidense. La captación de éstos hacia la orientación automovilística europea es muy reciente, pues comenzó en 1957 con Dan Gurney, el primero de los volantes norteamericanos que figuró entre los que obtuvieron puntos para el certamen, excluyendo a Harry Schell, quien, si bien era de nacionalidad americana, había nacido y residía en Europa, donde co-

menzó su actividad en el deporte automovilístico.

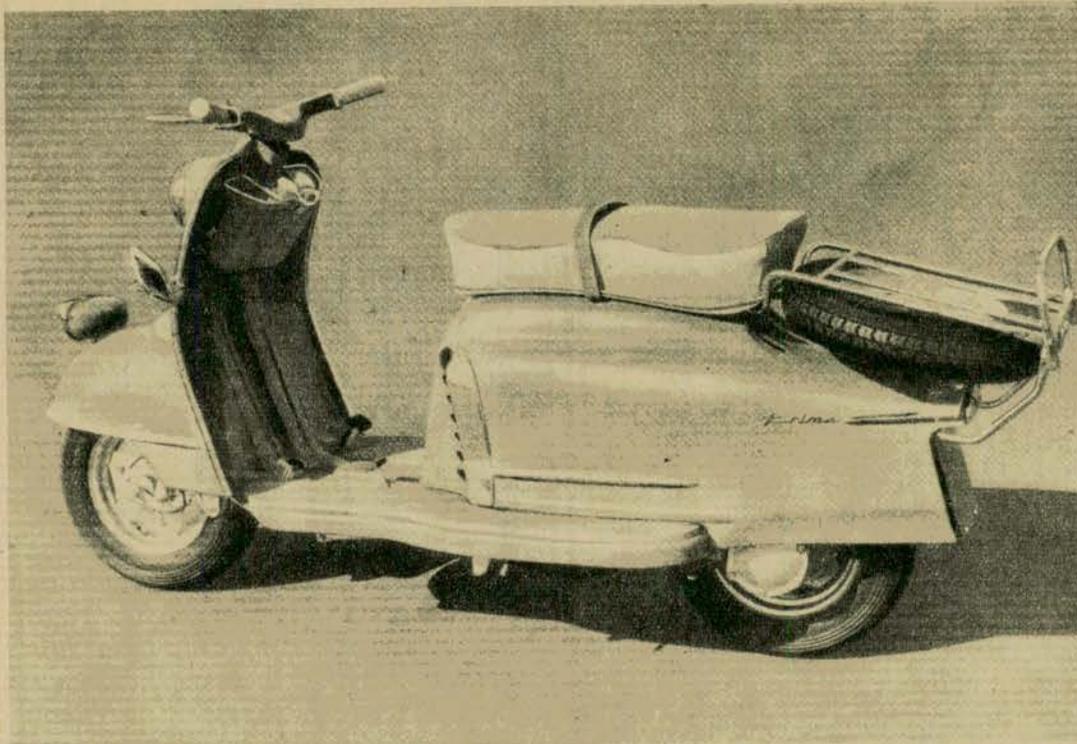
Considerados los desempeños del nuevo campeón en las competencias que sirvieron de base al certamen, como así también en las de cierta afinidad, con aquéllas, como las de sport, sus méritos son indiscutibles y, por consiguiente, la distinción alcanzada es ampliamente merecida. Pero la fuerza oficial del título no basta para universalizar los méritos de este campeonato mundial. En los Estados Unidos seguirán contando con la adhesión popular y, posiblemente, con la consideración de mejores méritos, aquellos volantes que satisfacen la

pularidad entre los argentinos por sus triunfos en pruebas de muy distintas características, como la que surge de la labor desarrollada por Juan y Oscar Gálvez, Marcos Ciani, Jesús Ricardo Iglesias, Ramón Requejo, Enrique Sticoni y otros, quienes, sin títulos mundiales, son considerados como verdaderos campeones, dentro de las especiales modalidades de nuestro automovilismo, firmemente arraigado en el espíritu de los aficionados locales.

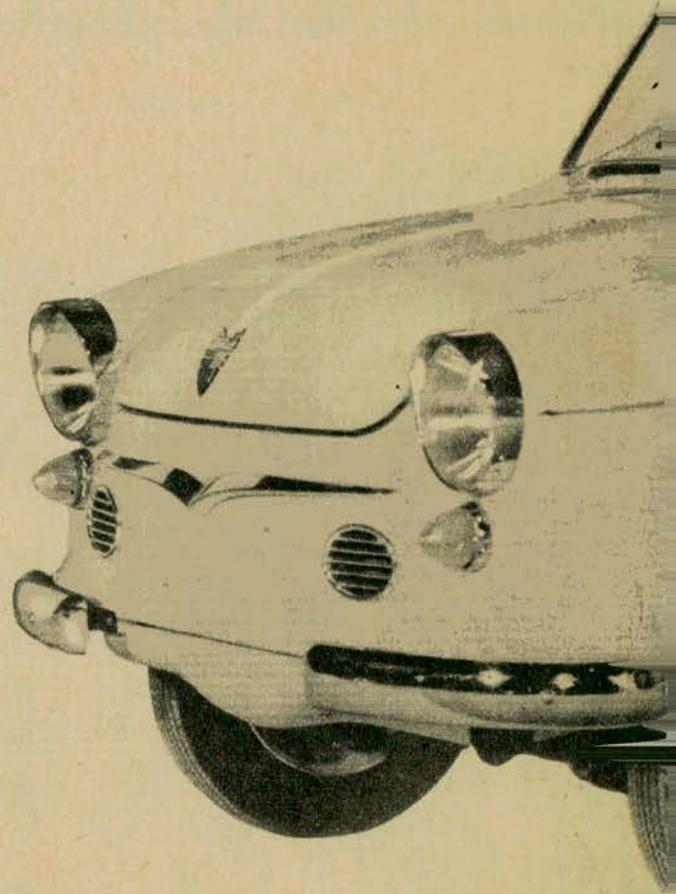
No es nuestro propósito disminuir los valores del certamen mundial; pero en rigor de verdad, ¿el campeón mundial de automovilismo, es en realidad el mejor volante del mundo?



JUAN GALVEZ, siempre entre los primeros.



**LOS INTERESES DIRECTOS DE LA
NSU MOTORENWERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM,
ESTAN EN MANOS DEL
Sr. ANTONIO VON DÖRY
EN CARACTER DE DELEGADO DE
FABRICA PARA LA
AMERICA DEL SUD Y CENTRAL,
CARGO QUE OCUPA DESDE EL
AÑO 1954**



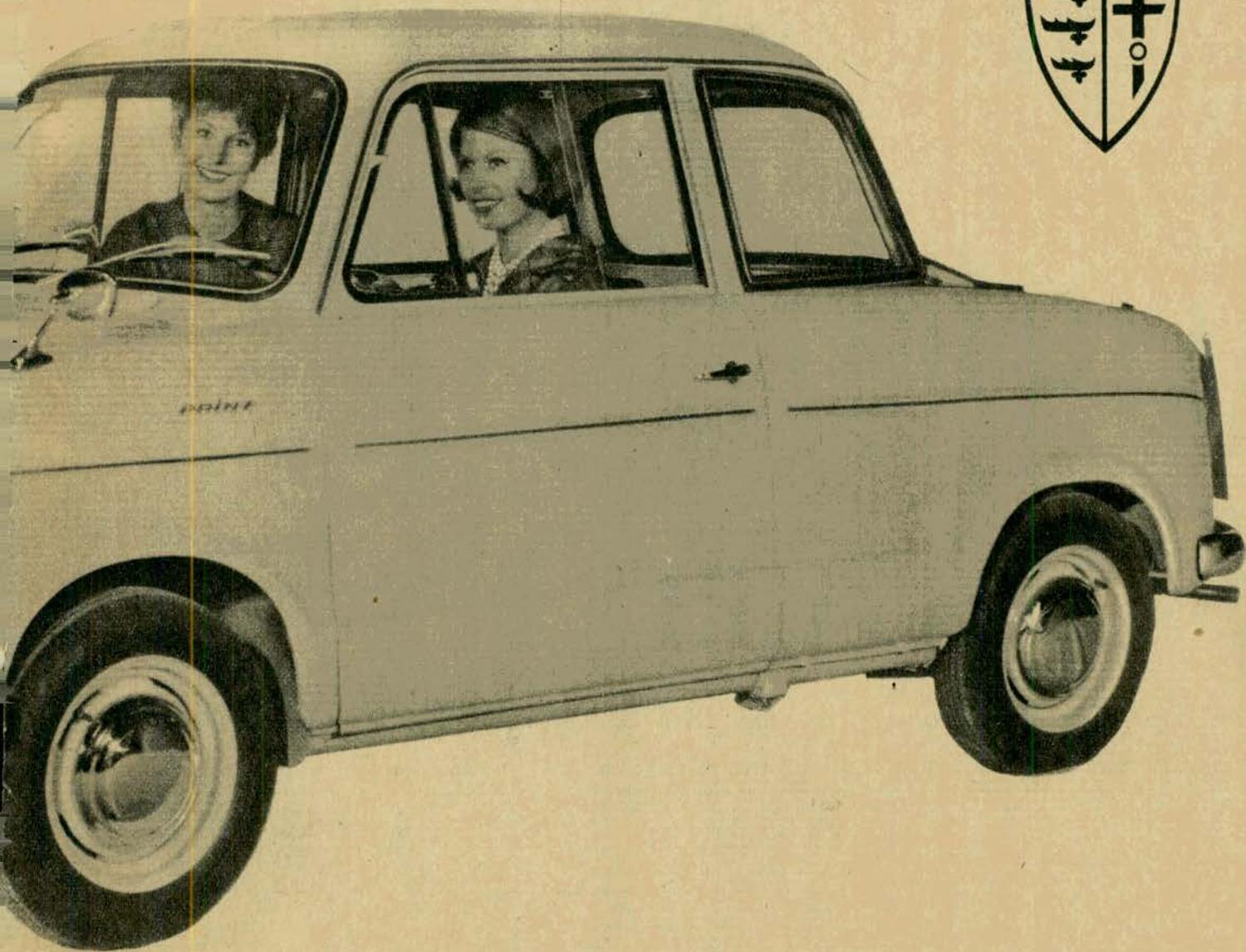
NSU MOTORENWERKE AKTIEN

Llevamos al conocimiento de nuestros amigos y favorecedores y al público en general, que el creciente número de automóviles, motos y motonetas de la marca **NSU** en circulación en la República Argentina, dio motivo a una reestructuración de nuestra organización.

La fabricación de automóviles **NSU-PRINZ**, bajo nuestra licencia, está a cargo, como hasta ahora, de la firma **AUTOAR S. A.**, Viamonte 1699, Buenos Aires.

La nueva entidad **MOTOS Y MOTORES S. A.**, Av. Corrientes 311/4º, Buenos Aires, ha asumido la representación nuestra para las motos y motonetas de nuestra marca, como asimismo de todos los demás productos **NSU** que no se fabriquen en el país, continuando los negocios de **Von Döry y Cía. S. R. L.** que entró en liquidación.

La casa **MOTOS Y MOTORES S. A.**, a su vez, nombró distribuidores exclusivos de las motos y motonetas, importadas o fabricadas en el país y sus repuestos, a la firma **JUAN ANGEL DIEZ & CIA. S. R. L.**, Pueyrredón 880, Buenos Aires.



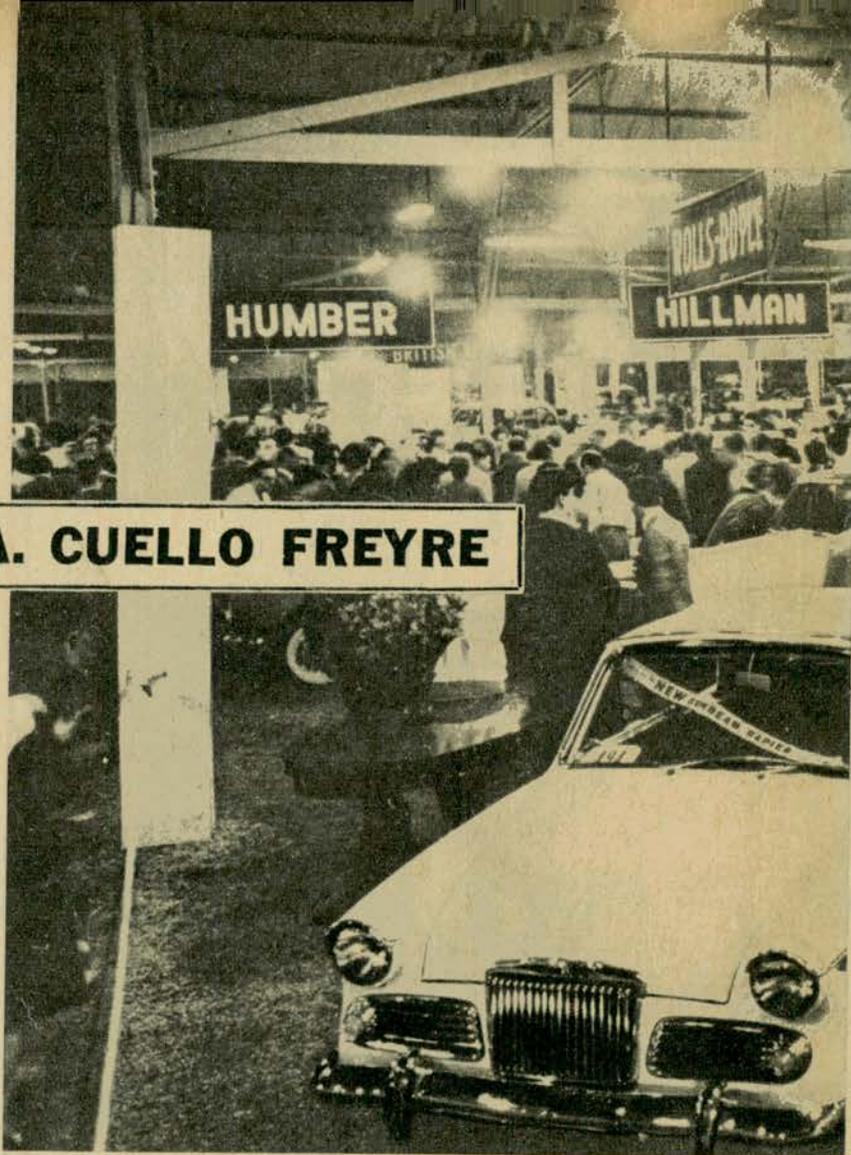
GESELLSCHAFT - NECKARSULM

EL **1** EL

1

SALON DEL AUTOMOVIL EN BUENOS AIRES

Escribe J. A. CUELLO FREYRE



**LO ORGANIZO
EL A.C.A.
EN MARZO
DE 1918,
EN EL PABELLON
DE LAS ROSAS**

CUANDO BUENOS AIRES DEJABA DE SER LA GRAN ALDEA SE INAUGURO EL 1er. SALON DEL AUTOMOVIL

CUANDO en los suburbios de Buenos Aires se perdía la silueta de los últimos tranvías a caballo, vestigios de la Gran Aldea de nuestros abuelos y comenzaba a insinuarse una sinfonía de progreso —trepidar de motores andariegos y sostenidos toques de “claxon”— ahogando el eco folklórico de los relinchos y el rítmico golpetear de los cascos en las calzadas de granito, se produjo un acontecimiento trascendental en la historia de nuestro transporte mecánico. Fue el 10 de marzo de 1918. Una bullanguera romería de carruajes interrumpió la tradicional siesta porteña, rumbo al Pabellón de las Rosas, paraje predilecto de solaz en aquel tiempo, enclavado en el corazón de Palermo. Allí se inauguraba el Primer Salón del Automóvil, auspiciado por el Automóvil Club Argentino, institución fundada el 11 de junio de 1904 por los adelantados de esa pujante actividad en el país con Dalmiro Varela de Castex a la cabeza, quien en los últimos peldaños del siglo fenecido había asombrado a Buenos Aires con un triciclo Dion-Bouton, accionado a motor, y en 1895 introdujo el primer automóvil propiamente dicho, marca Benz. Después llegaron otros modelos;

el Daimler, por ejemplo, que importó otro pionero, don Guillermo Fehling, cuya velocidad máxima de 35 kilómetros por hora causaba vértigo al conductor y espanto a los curiosos. Lo demás fue lo de menos, pues cuando cundió la idea de fundar un club de automovilistas para incrementar las justas deportivas y popularizar ese novísimo sistema de transporte, se habían patentado 900 unidades en el país.

Autos, Motos y Bicicletas...

Retomando nuestro relato acerca del episodio evocado, debemos aña-



Estamos a más de cuarenta años del primer Salón. Las cosas han cambiado mucho, en la Argentina y en el mundo, y algo de esos cambios se traduce en la vista de este rincón de uno de los salones de la Exposición Internacional del Automóvil, celebrada en los locales de la Sociedad Rural Argentina, en Palermo, con motivo de los festejos del Sesquicentenario de la Revolución de Mayo. Otros estilos y otras líneas.

"Salón del automóvil"

dir que la muestra estaba integrada también por motocicletas, bicicletas y accesorios de producción extranjera y nacional, que ya se insinuaba, distando por cierto la imaginación común de visionar la potencialidad fabril de nuestros días, que lanza al mercado centenares de unidades integrales cada veinticuatro horas.

A estar a las crónicas de la época, en presencia de enorme concurrencia exhibieron automóviles de fuerza y modelos distintos, desde los más lujosos hasta los más sencillos, incluyendo los camineros, denominación que precedió a los camiones.

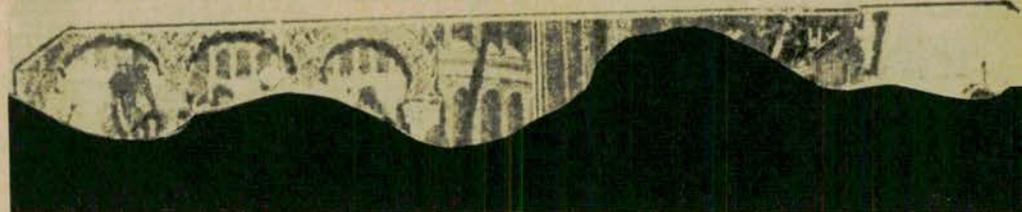
En representación de la entidad organizadora, inaugurando la muestra, usó de la palabra don Julio Ferré, expresando que hay momentos culminantes en la historia de los hombres y también de las instituciones y que el suceso consagraba al Automóvil Club, a través de catorce años de intensa vida.

La exposición permaneció abierta hasta el 24 de marzo, desde las 10 hasta las 12 pasado merediano, como se decía entonces. La entrada costaba veinte centavos y el gasto valía la pena porque una banda de música amenizaba esa auténtica festividad de la cultura mecánica. Además, se había habilitado una oficina especial para responder a las consultas del público.



Aspecto de la sala del Pabellón de las Rosas, instantes después de inaugurarse la exposición de automóviles, patrocinada por el Automóvil Club Argentino.

Estrenos en el Nacional



Aquí está uno de los "compactos"
— coches medianos — americanos, que en
su país luchan contra las marcas europeas.
Salón Internacional del Sesquicentenario,
en Buenos Aires, 1960.

Quiénes fueron los expositores

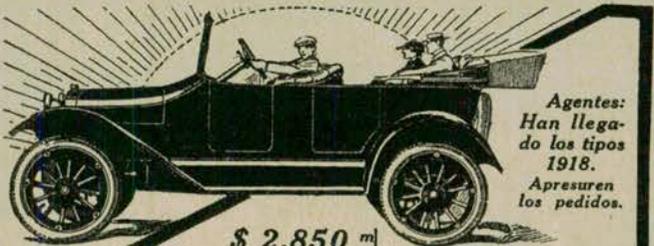
En cuanto a los expositores, algunas firmas han prevalecto con el rodar del tiempo, y las demás desaparecieron, cediendo paso al impulso avasallador de nuevos consorcios comerciales. Instaláronse cuarenta "stands" y sólo hubo dos vacíos, señalados con los números 22 y 24. He aquí la nómina, exhumada del archivo de "La Nación":

The Studebaker Corporation of America, León M. Sautour, Julio Fevre hijo y Cía., Establecimientos Mestre y Blatgé S. A., Fehling Hermanos, Ford Motor Company, H. E. Ehlert, Landivar y Cía., J. I. Case Threshing Company, Buxton, Olditch y Cía., Moore y Tudor, W. R. Grace y Cía., A. y M. Multedo, The Good-year Tire y Rubber Co., Pratt y Cía., Firestone Tire y Rubber Company, Henry W. Peabody y Cía., Michelin y Cía., The Dunlop Pneumatic Tire

RAMBLER AMERICAN

America's Leading Economy
Compact Car

SEE AMERICAN FIRST



Agentes:
Han llegado los tipos
1918.
Apresuren los pedidos.

\$ 2.850 m/n.

1918 CHEVROLET 1918

EL PRODUCTO DE LA EXPERIENCIA

EL AUTO
DEL
DIA

Este espléndido y lujoso
coche, completamente equipado.

Representa el
ideal en
automó-
viles.

por \$ 2.850 m/n.

Visite nuestra Exposición y Salón de Ventas:
CERRITO y VIAMONTE, frente al teatro Colón

Examine, compare,
y verá usted que

el CHEVROLET tiene: Un carburador Zenith, Elásticos Canti Levers, Radiador Nido de Abejas, Amortiguadores de goma, Luz Eléctrica con linternas para Ciudad y faros proyectores para el Campo, Dirección irreversible, Motor de 25 HP. con válvulas mandadas sobre la culata del cilindro. Circulación de agua por bomba centrífuga, Contador totalizador de kilómetros.

Y se dará cuenta porque
podemos asegurarle que

el CHEVROLET recorre 100 kilómetros con 12 litros de nafta y que puede fácilmente alcanzar 80 kilómetros por hora, con 5 pasajeros.

Entregamos el doble Faetón, completo, sin gasto extra y sobre wagón en Buenos Aires, garantido contra todo defecto de fábrica.

Unicos Agentes:

ESTABLECIMIENTOS
MESTRE & BLATGE

(Sociedad Anónima)

Santa Fe, 1072 Buenos Aires

Nombramos Agentes

Escriba hoy mismo a
MESTRE & BLATGE

Santa Fe, 1072
Bs. As.



SIEMPRE INSUPERABLE
PARA
CIUDAD, CAMPO
Y
TURISMO

Co., Pirelli y Cía., United States Rubber Export Co. Ltd., Compañía Sudamericana S. K. F., Piazza Hermanos, Billiet y Cía., Mingo y Cía., Gino Bocci y Hermanos, Julio Fevre Hijo y Cía., Armanini y Fernández, Compañía Industrial de Electricidad, W. Cooper y Nepheros, Passalacqua y Cía., Colombo y Oleani, Dartiguelongue y Cía., Ministerio de Agricultura, Canosso y Cía., S. A. Técnica y Comercial, Cymbeline Oil Works Co. y Gilchrist y Cía.

Cabe añadir que el 12 de marzo se hizo presente en el Ministerio de Agricultura, instalando la Sección Petróleo de Comodoro Rivadavia, que fuera en ese tiempo villorio azotado por los ásperos vientos australes y donde apenas una década atrás apareció a borbotones el oro negro, mientras se buscaba agua potable. En dicho "stand" se mostraron las distintas fases de la destilación del combustible líquido y sus derivados y se expuso un modelo de máquina perforadora, a la sazón, verdadero alarde de ingeniería topográfica, que atrajo renovadas corrientes de curiosos.

Otra de las notas salientes del certamen fue el Cadillac expuesto por sus agentes, los señores Fehling Hermanos. Tratábase de una máquina de 3 cilindros, gigantesco avance técnico para esa época, cuyos pormenores explicó el día 13 don Alberto Fehling ante los ojos asombrados de la concurrencia. Dijo que había visitado exposiciones similares en Nueva York, Chicago, Indianápolis y Brooklyn, en cuyo nivel ubicó la de Buenos Aires.

La muestra de coches antiguos

El 15 de marzo hubo otro acontecimiento digno de especial mención. Fue la muestra de coches antiguos, introducidos al país en 1895 y 1901, figurando entre los modelos, ya anacrónicos, el famoso Benz de Varela Castex, dinámico pro-



pulsor de la novedad automotriz y primer presidente del Automóvil Club Argentino.

En cuanto a las cubiertas, los diarios contemporáneos elogian las Goodrich, de tipo reformado, que presentaron los señores Peabody y Compañía, concesionarios de la firma Goodrich Safety Tread en Argentina, Uruguay y Paraguay, que asombró a los neófitos y entendidos.

En el rubro de accesorios hubo otra novedad: los cojinetes a munición que expuso la Compañía Sudamericana S. K. F., fundada en Suecia en 1908, cuando los automotores para el común de la gente era cosa de magia. Complementábase la muestra con lubricantes de la Cymbeline Oil Works, piezas de orfebrería de Mingo y Cía, y diversos modelos de sidecars y motocicletas, que hace un tiempo desaparecieron de las calles porteñas.

En definitiva, el Primer Salón del Automóvil Club Argentino marca una etapa señera augural en la trayectoria cumplida por el rodado mecánico como expresión de progreso y acortamiento de distancias entre hombres y pueblos de nuestras vastas latitudes adentradas en la pampa cimarrona, donde la capacidad creadora de la nación reemplazó la huella tradicional con nostalgias de estilos y malambos, por la cinta asfáltica de modernas carreteras.

EL FACTOR HUMANO EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

EL señor Armando Beux, conocido estudioso universitario que ha dedicado parte de sus esfuerzos al examen del planteamiento jurídico de las consecuencias de los accidentes de tránsito, es el autor de un libro que lleva precisamente ese título, editado por la librería Del Globo S. A., de Puerto Alegre, Brasil. De este meduloso estudio entresacamos algunos datos y consideraciones que nos parecen interesantes para los lectores de "AUTOCLUB".

En el análisis del delito de conducción, dice el autor, una de las cuestiones principales, sino la más importante, es que el factor humano debe cargar con la mayor responsabilidad. Las flaquezas del conductor pueden ser debidas a imprudencia, indisciplina, ignorancia voluntaria o involuntaria, hábito de velocidad exagerada, agresividad temperamental, estado psico-físico accidental o de fondo, y alcoholismo.

La edad es la causa principal de la reducción de los reflejos del individuo. El tiempo psico-técnico, que los anglosajones llaman "time lag" (que debe interpretarse como demora en la reacción), o tiempo "PIEV" (percepción - intelección - emoción - volición), es un factor ponderable en los accidentes, aunque no de los más decisivos, pese a lo que habitualmente se supone. De todos modos, en torno de este factor, dice el autor, es posible hacer importantes deducciones con relación a la causalidad de los accidentes.

Las principales contraindicaciones de orden médico para la conducción de automóviles son: dolencias cardíacas, hipertensión arterial, epilepsia, ciertos estados neuropatológicos, disturbios mentales, la toxicomanía en general y el alcoholismo en particular.

Algunas estadísticas fundadas en exámenes médicos, de fecha reciente, confeccionadas en ciudades del sur del Brasil con motivo de los trámites efectuados por los interesados para la obtención o revalidación de la licencia de conductor, han arrojado los siguientes resultados:

1) Candidatos aptos, sin restricción alguna, 67,0 %.

2) Aptos, pero con ciertas restricciones, que se detallan en seguida, 25,0 %:

Necesidad de uso de lentes correctores, 9 %; daltónicos, 2 %; trastornos leves del aparato circulatorio, 1 %; restricciones por el término de

5 años, por motivos diversos, 7 %; restricciones por causas varias, 6 %.

3) Inaptos, según detalle a continuación, 8,0 %:

Inaptitud de origen nervioso, 4 %; defectos de visión, 2 %; alcoholismo, 1 %; padecimientos circulatorios, 0,6 %; audición insuficiente, 0,2 %; defectos físicos para la conducción, 0,2 %.

En cuanto a las causas directamente vinculadas al tránsito, las más frecuentemente comprobadas en los centros urbanos antes aludidos, fueron: velocidad excesiva, falta de observación de la prioridad en el paso, desatención en la conservación de la mano, adelantamiento a otros vehículos en las curvas o elevaciones sin visibilidad, cruzamiento sin bajar la luz de los faros, salida del estacionamiento sin las debidas precauciones, conducción de un vehículo que no ofrece las condiciones necesarias de seguridad, etc.

El autor se ha preocupado de anotar los actos más corrientes de agresividad observados durante la circulación, y menciona los siguientes, por su mayor frecuencia: forzar el paso a otro coche en el camino, aumento repentino de velocidad para traspasar el cruce de calles en el momento de cambiarse las señales del semáforo, aceleración brusca en el momento de abrirse la señal de paso, estacionamiento provisorio en lugares no permitidos interceptando el paso, forzar la entrada del vehículo en las corrientes del tránsito sin tener derecho a prioridad, etc. Los motoristas de conducta agresiva, agrega el autor, son probablemente los que más perturban el tránsito y constituyen un peligro serio para los demás vehículos y especialmente para los peatones.

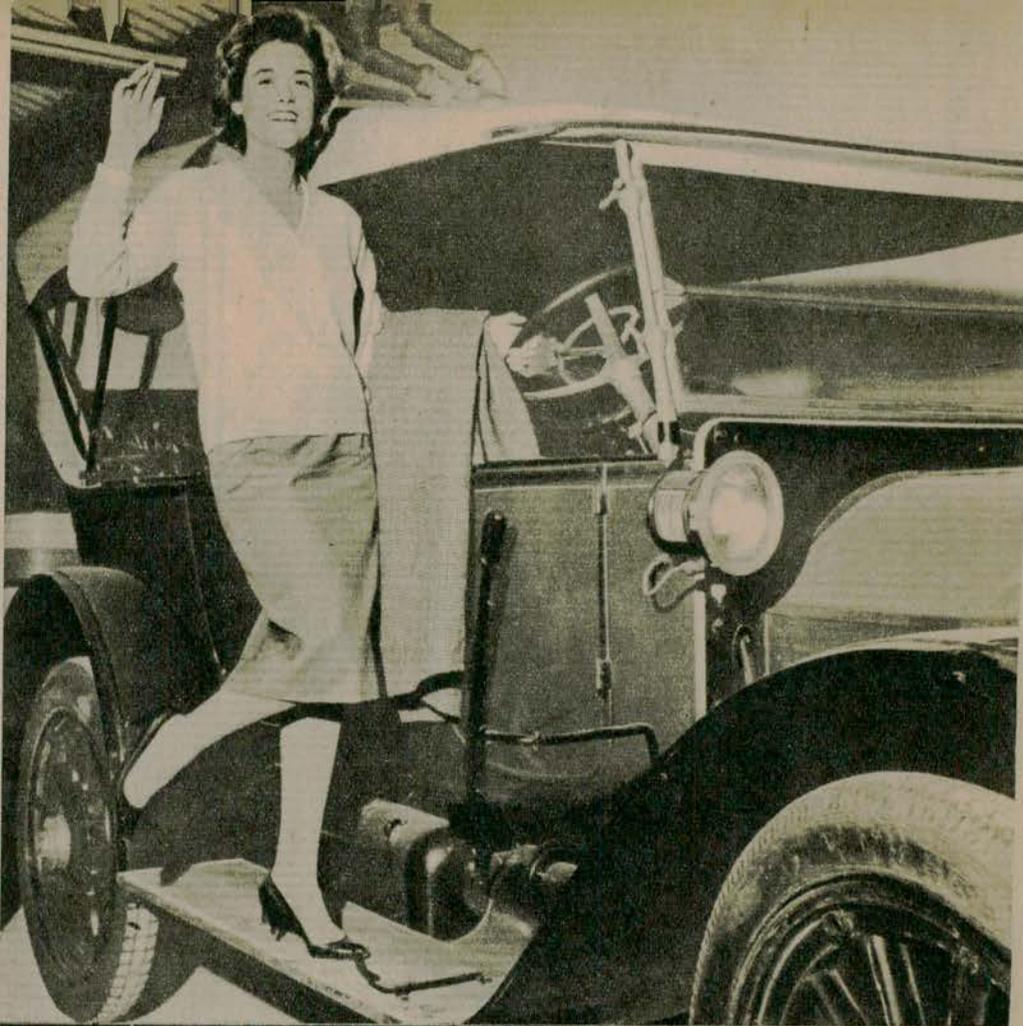
El señor Beux señala significativamente que el sentido de la propia responsabilidad y, por lo tanto, de la culpabilidad, es un factor muy importante para evitar los accidentes, principalmente cuando existe algo de irregular en el propio vehículo o cuando es perceptible alguna dificultad en el tránsito. En estos casos, el elemento humano constituye el factor número uno para prevenir y evitar cualquier consecuencia dañosa. Por nuestra parte, estamos enteramente de acuerdo con este criterio y creemos que un sentido exacto de la responsabilidad en el conductor, es el elemento de mayor seguridad para el buen ordenamiento del tránsito urbano y rutero.

A QUELLO que comenzó siendo apenas un cajón con ruedas donde podía marcharse relativamente cómodo, se convirtió luego en un enorme pez aerodinámico —hasta con cola y aletas— como para navegar mares de ensueño. "Bote", en el lenguaje despectivo del peatón. "Técnica", en la terminología mesurada de algún filósofo.

Porque técnica, según Ortega y Gasset, "es la reforma de la naturaleza por el hombre". Mientras el animal, por ser atécnico, tiene que arreglárselas con lo que encuentra dado, y fastidiarse o morir cuando no encuentra lo que necesita, el hombre, merced a su don técnico, es capaz de crear una circunstancia nueva más favorable. Adaptar la naturaleza a sus necesidades. Por eso la técnica es lo contrario de la adaptación del sujeto al medio, puesto que es la adaptación del medio al sujeto.

Así, el "bote" es hijo de la técnica. Resultado de la paciente labor del hombre para reformar la circunstancia dada y adaptarla a sus necesidades. Velocidad, amplitud, comodidad, son términos estudiados y contenidos en las líneas aerodinámicas de un último modelo. Y belleza también, porque el automóvil, con una coquetería casi femenina, fue armonizando sus formas con la estética del momento.

Tras haber ideado primero la forma de fabricar automóviles capaces de funcionamiento eficaz y, después, la de producirlos a precios accesibles al público en general, los fabricantes se preocuparon de hacerlos más durables, más seguros y de aspecto cada vez más atrayente. Así la belleza de las líneas se fue sumando a otras conquistas importantes. Lograron producir aceros más resistentes, y neumáticos, muelles y frenos más durables. El



"Y en el principio fue el verbo"...

En la foto, uno de los primeros modelos que empezaron a dar forma y consistencia al afán de velocidad de nuestros abuelos. Claro es, que la bella niña que completa la ilustración, es la nieta y ya no viaja en ese modelo de museo.

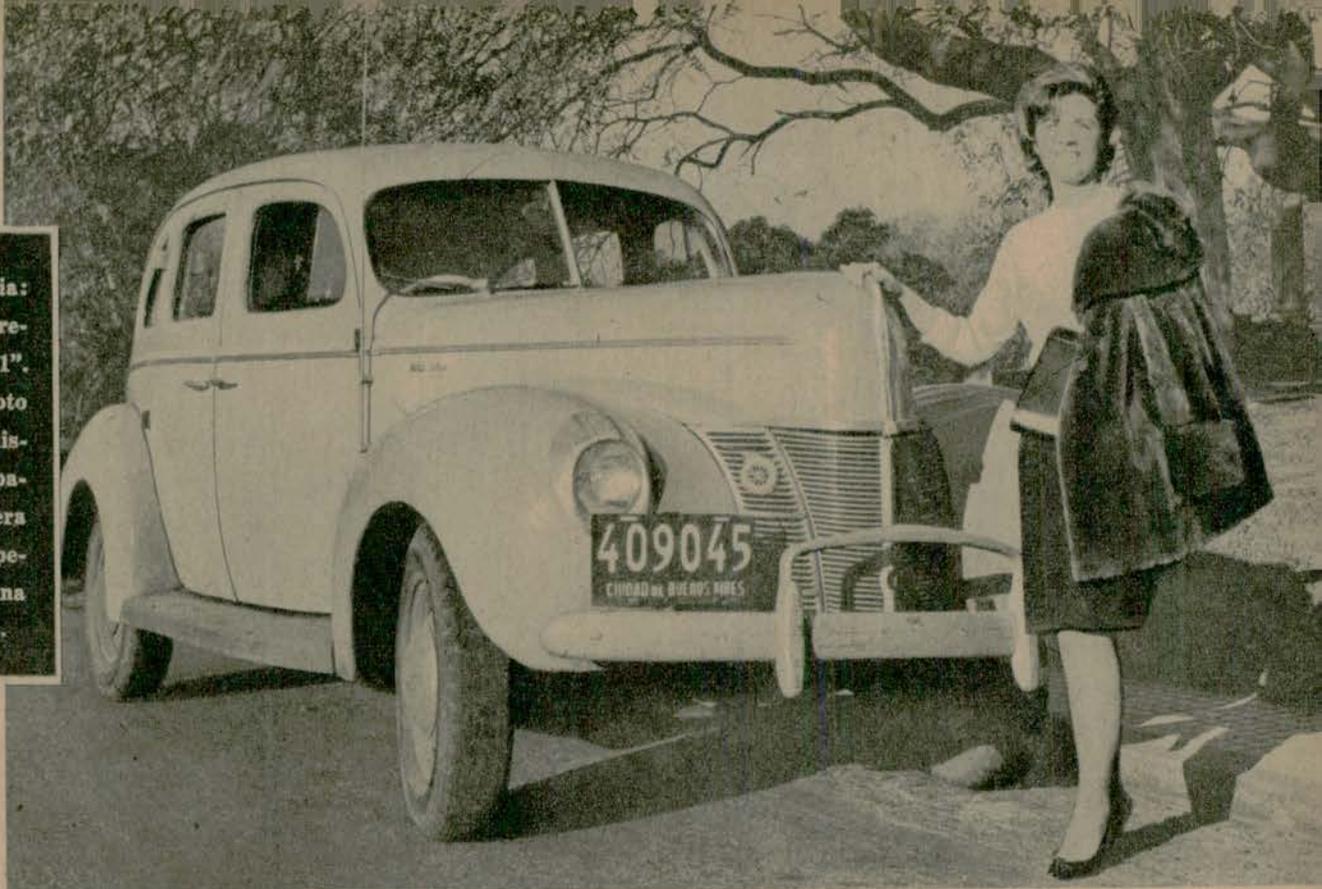
LINEA Y ESTILO EN LA EVOLUCION DEL AUTOMOVIL

parabrisa fue innovación que contribuyó a la comodidad y seguridad del automovilista. También las carrocerías de techo rígido aumentaron la utilidad del automóvil en toda clase de climas. La marcha automática no sólo eliminó la penosa tarea de hacer andar el motor con la manivela, sino que, con ello, el automóvil pudo ser manejado por las mujeres. Además los fabricantes adoptaron la costumbre de presentar cada año modelos nuevos, a los que se incorporaron los nuevos adelantos y la gracia de las nuevas líneas.

Mucho antes que el automóvil llegue al salón del vendedor y nos deslumbrase desde la amplia vidriera, comienza a tomar forma en la mesa de dibujo de algún artista diseñador. Allí se combina lo práctico con lo estético.

Dibujar un automóvil de líneas atrayentes no es difícil, pero se requiere mucho más que eso para que el vehículo, además de bello, resulte práctico. Generalmente se utilizan centenares de bosquejos creados por docenas de expertos en estilos de au-

La etapa intermedia: poco a poco llegaremos a la "línea 1961". El modelo de la foto todavía tiene reminiscencias de sus antepasados de la primera década del siglo; pero la joven sólo es una parienta lejana...



tomóviles. Con ellos se seleccionan las ideas que, una vez combinadas, constituirán el nuevo modelo. Un dibujo de éste, sirve a su vez, de base a los escultores para ejecutar en yeso un modelo de tamaño natural. Tal modelo se somete al estudio y crítica de diversos expertos, quienes con frecuencia sugieren modificaciones tendientes a mejorar el aspecto del vehículo. Concluida esta etapa en todos sus detalles, llega el turno a los ingenieros encargados de preparar los planos que permitirán duplicar en acero cada uno de los rasgos del nuevo modelo.

Así, luego de un largo peregrinaje

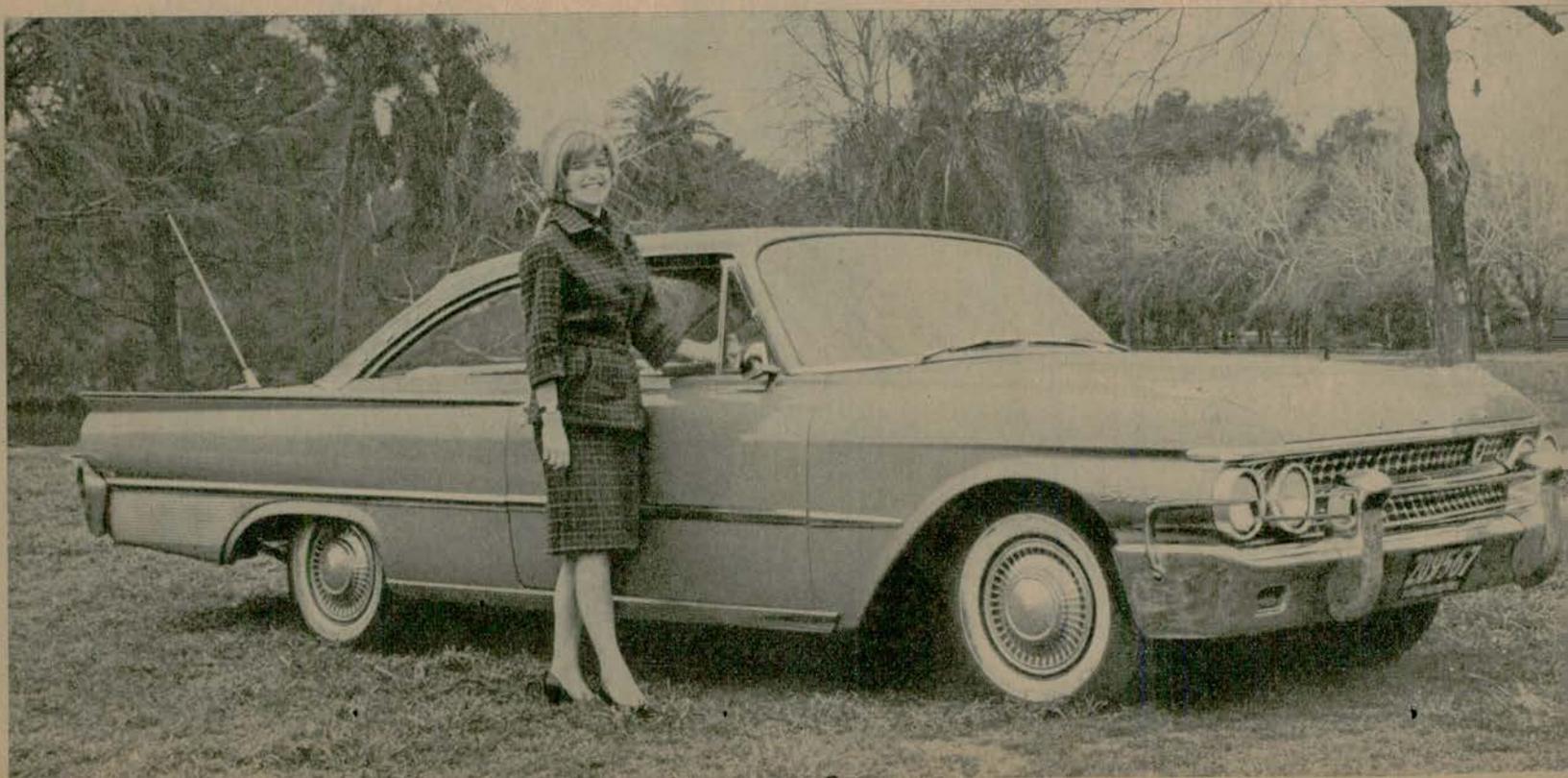
por mesas de dibujo, taller de escultura, fábricas y planta de montaje, la idea y el esfuerzo conjunto de muchos hombres se convierte en un flamante automóvil, modelo 1961.

Si volvemos la mirada a aquellos automóviles en que anduvieron nuestros abuelos, observamos una diferencia notable en línea y estilo. Diferencia que se hará menos sorprendente si atendemos a su progresivo desarrollo a través de los años.

La evolución de los motores permitió desarrollar mayores velocidades y fue factor preponderante en el "ablandamiento" de la línea. Para ofrecer seguridad al conductor y me-

nor oposición al aire hubo que reducir la altura de los coches y modificar sus líneas, hasta llegar a las formas bajas y alargadas de hoy. Por eso el último modelo se asemeja más a un pez que a un cajón. Tiene su razón de ser, responde a una circunstancia y es hijo legítimo de la técnica moderna.

Esto es el hoy. Todo: las líneas, el estilo, el tamaño y la impresión de poderío —que es real— de este magnífico coche, responden a la inquietud y los gustos estéticos de nuestro tiempo. La niña también...



EL ALMA DE LA PATRIA



VIENE en el espíritu de todo argentino el deseo de conocer íntegramente el territorio de su patria. Atraído por elementos estéticos, la belleza de los lagos, el deslumbrante espectáculo de las montañas nevadas, viajará hacia el sur; la grandiosidad de la Cordillera lo impulsará hacia las regiones cu-

yanas. Pero creemos que el turista que desea conocer el norte argentino lleva en su alma un anhelo de otro orden, diferente.

El "norte" constituye no sólo un paisaje terrestre, sino un paisaje humano muy distinto. Viajar hacia el norte es como buscar en el fondo de la memoria el recuerdo de un rostro querido; es, para decirlo en otras palabras, ir en busca del verdadero rostro de la Patria, de la imagen fiel de su alma que palpita en las tradiciones, en la historia y, sobre todo, en esos seres que, aún hoy, viven la misma vida que vivieron sus antepasados hace cien años, casi sin modificación alguna.

Las del norte son provincias con una fuerte personalidad histórica. Conviene recordar aquí que — ya consolidada la organización nacional —, en el norte los caudillos montoneros, los gauchos, continuaban peleando; tal vez, porque después de tantos años de guerrear ya no sabían hacer otra cosa, o quizás porque eran irreductibles...

TUCUMAN, LA DE "LOS OJOS ALABADOS"

Estamos en Tucumán. En San Miguel de Tucumán, fundada en 1565 por Diego de Villarreal. Lugones la llamó "pálida de los ojos alabados...". Guarda, dentro del radio urbano, reliquias históricas que pueden considerarse monumentos fundamentales de la República. En la Casa de la Independencia se conserva la sala donde los diputados del Congreso de 1816 la declararon. Está en pie aún, la casa del obispo Colombes, creador de la industria azucarera en el país. En esta casa, ubicada en el parque Nueve de Julio, puede verse el primer trapiche, pailas y otros elementos de la primera fábrica de azúcar, instalada en 1821. Las iglesias de Tucumán son verdaderos relicarios. En la Catedral se conservan la Cruz de la Fundación, que en 1965 cumplirá cuatrocientos años, y los restos del general Gregorio Aráoz de Lamadrid. En la iglesia de la Merced, se guarda en un camarín especial la imagen de Nuestra Señora de la Merced, nombrada por Manuel Belgrano, General de los Ejércitos de la Patria, con el bastón de mando que el creador de la Bandera Nacional le ofrendó en 1812. Se conservan también en este templo, banderas conquistadas a las fuerzas españo-

IMPRESIONES SOBRE

POR

JORGE

DELNORT



"OJOS MEJORES PARA VER LA PATRIA"

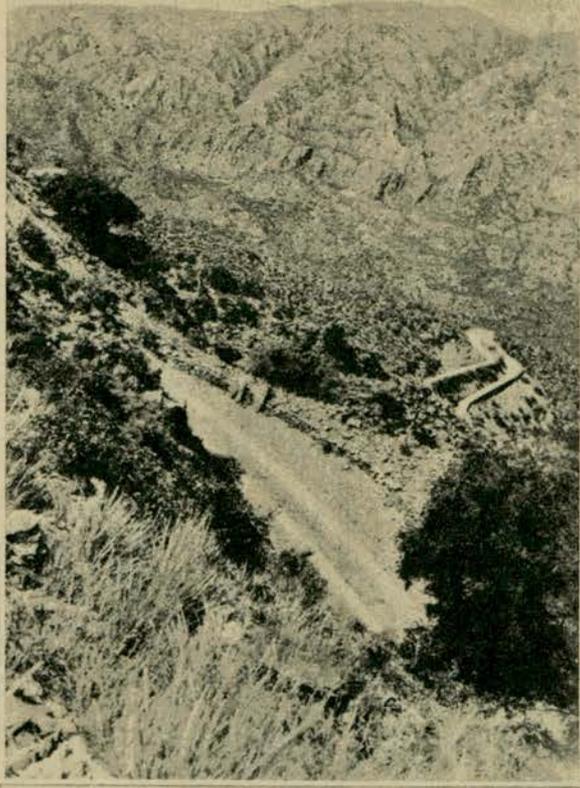
TUCUMAN, SALTA Y JUJUY



*Vista panorámica
de la pintoresca
población de
Yavi,
en el camino
a La Quiaca,
Jujuy.*



*Magnífico
enfoque de la
Catedral de
Jujuy,
monumento
histórico, vista
desde las
columnas del
Cabildo.*

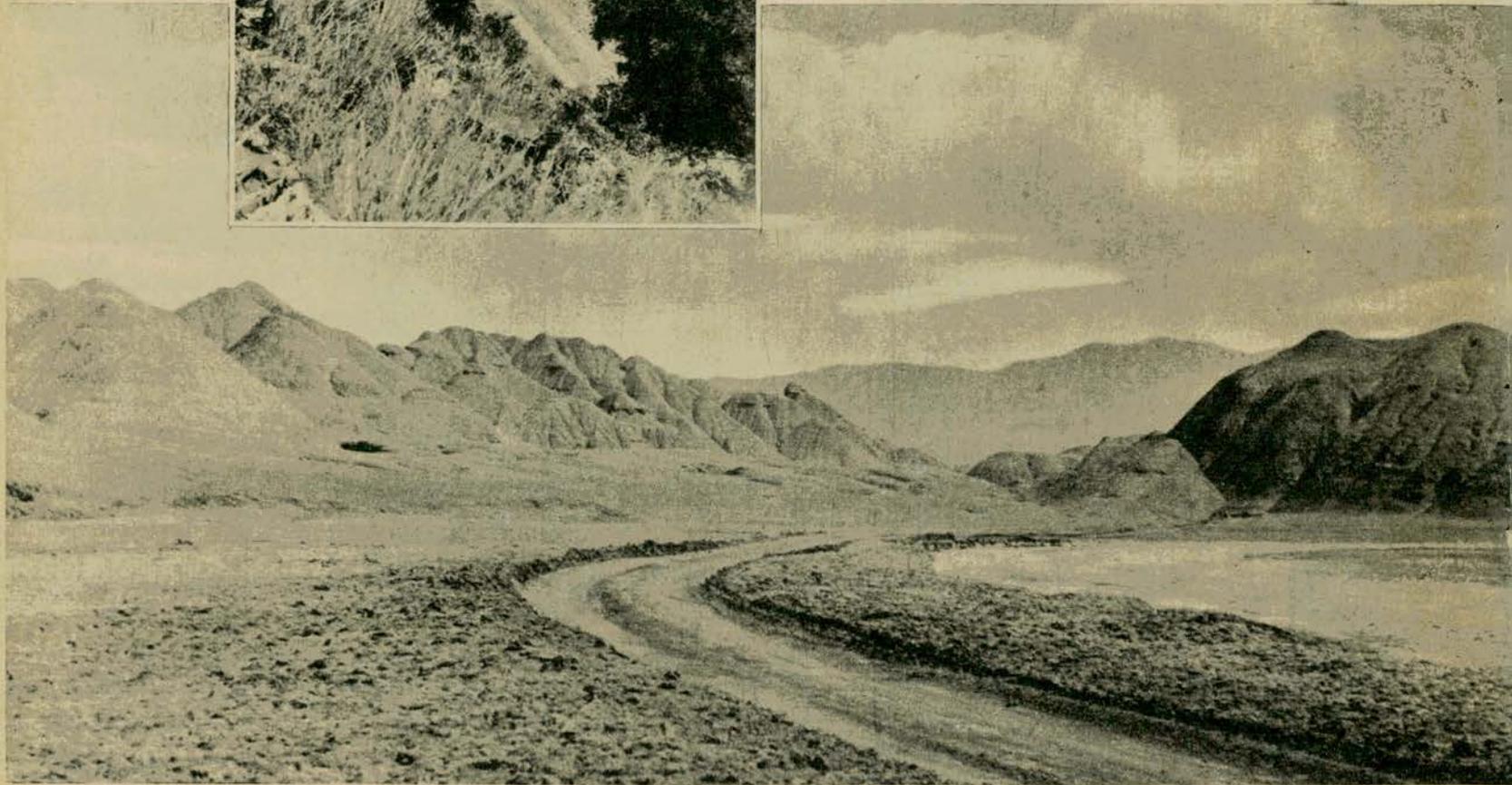


Paisaje del Tucumán: las cumbres de Narvárez, en el límite con Catamarca.

dedicados a las tareas habituales en el campo. Y seguimos. Desde Amaicha del Valle, pasando por Colalao, llegamos a los Valles Calchaquíes... Pero esto ya es Salta.

SALTA, CUNA DE HEROES

Salta fue fundada por Hernando de Lerma en 1532, en el extensísimo y feraz valle, así nombrado en homenaje al conquistador español. Enclavada en el centro de ese valle, es como una fuente para recibir estrellas. La imagen es exacta... Una llanura de enorme extensión, rodeada por distantes y altas serranías, ¿no es, acaso, una fuente para las estrellas? Provincia riquísima, con esplén-



las en la lucha por la emancipación. Cerca está el Campo de las Carreras, donde se libró la batalla de Tucumán.

Podemos ver también esa provincia bajo otros aspectos, que ofrece su presente, lleno de interés. Por ejemplo, su panorama social. Habitan en ella los conglomerados obreros más grandes del norte. Los ingenios azucareros, su agricultura intensiva, su condición de centro ferroviario de importancia, con los talleres de Taquí Viejo a muy pocos kilómetros de la ciudad, y su activa vida industrial y comercial en una extensión reducida, la caracterizan de un modo singular y muy distinto a sus vecinas Salta y Jujuy. Algunos lugares son de gran interés turístico: San Javier, donde se encuentra la tumba del escritor Pablo Rojas Paz; Villa Nougés, y otros, situados en los cerros próximos a la capital. El panorama es grandioso por su belleza y su magnitud. Más lejanos se encuentran Raco, Taquí del Valle, El Mollar, Amaicha del Valle, situados en zonas de valles altos, casi a dos mil metros sobre el nivel del mar; pero son lugares de fácil acceso. Estas poblaciones que hemos nombrado son pequeñas y están llenas de encanto provinciano. Sus pobladores son quinteros, afincados, de una economía sana, próspera. Niñas recatadas, de un suave y cadencioso hablar, y paisanos

Un áspero paisaje salteño, en Los Colorados, sobre la Ruta Nacional N° 51, tramo Pocitos a Talar Grande, a 139 Kms. de San Antonio de los Cobres.

didos campos para ganado, es, por sobre todo, una provincia ganadera. Pasee también una poderosa industria azucarera en la zona del Tabacal y, hacia el extremo noreste, concluye en una selva riquísima por la cantidad y calidad de sus maderas. Hacia el oeste quedan los Valles Calchaquíes, cuya industria del vino ha alcanzado fama nacional; hacia el noroeste están la Quebrada del Toro y la zona andina con azufreras, criadero de ovejas Karakul, industria del tejido, etcétera.

Si bien Salta no posee reliquias históricas como las que encontramos en Tucumán, en cierto modo su gente es casi historia viva. La vida de las estancias, es hoy la misma que hace cien años; sus pobladores, son los gauchos. Mirándolos, el turista puede pensar "estos son los descendientes de los gauchos de Güemes...". Permitásenos una pequeña aclaración. Tal vez no sean "los descendientes"; tal vez —y sin tal vez— éstos *son* los gauchos de Güemes.

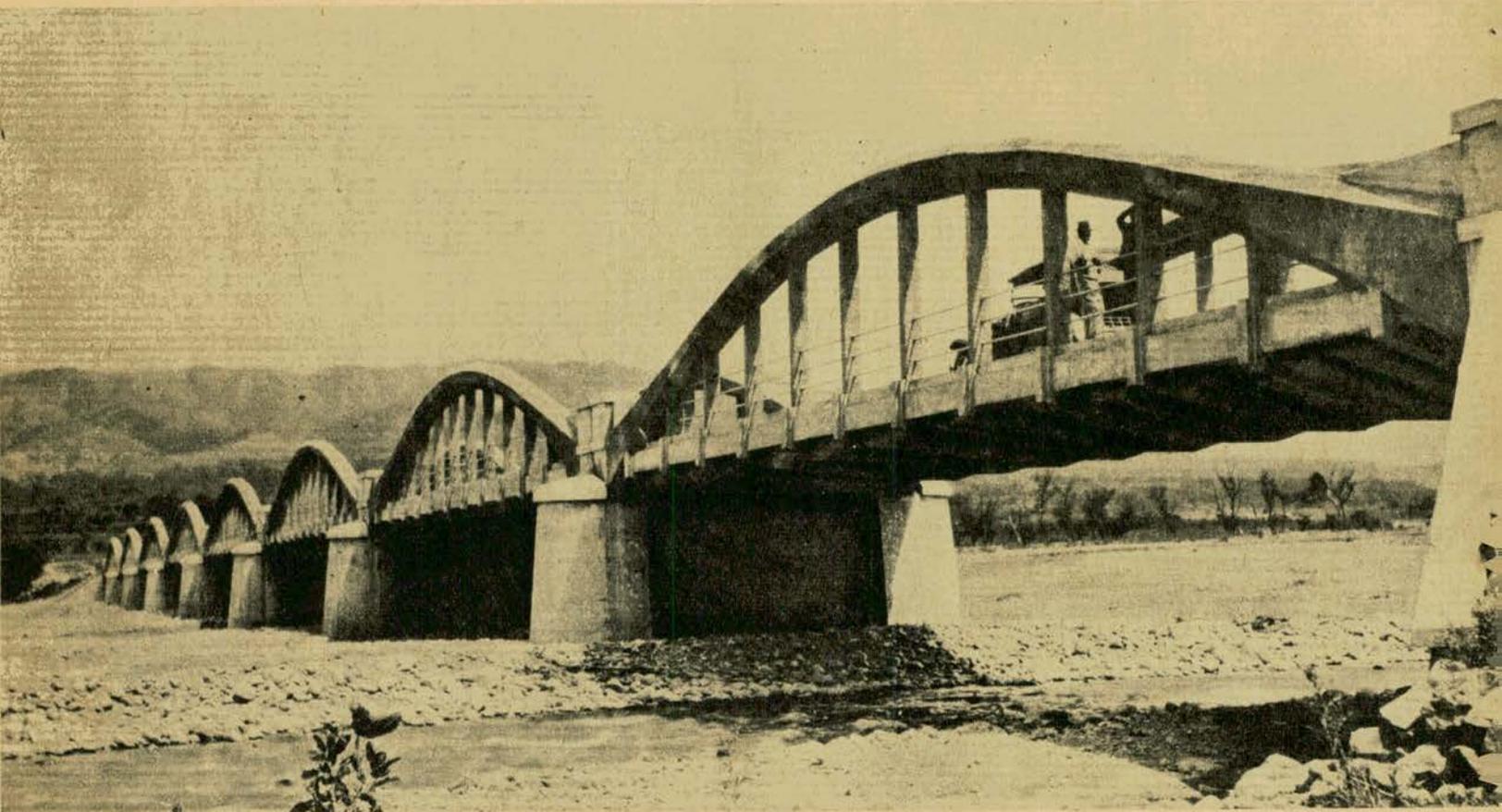
Esencialmente son los mismos seres. Viven la misma vida que aquéllos —ya lo hemos dicho—; cumplen las mismas faenas, tienen las mismas costumbres y hábitos de sus antepasados. Son los mismos. Igual impresión hemos recibido en los llanos de la Rioja, en los cerros de Jujuy... Si estos hombres —pensábamos— oyeran de nuevo el clarín, seguramente se erguirían como aquéllos, como aquéllos abandonarían el arado —el mismo arado— y marcharían a engrosar los regimientos de caballería con la misma calma, con serenidad igual, y después lucharían con el mismo coraje, con la misma desnuda valentía...

Es interesante, y conviene además, que el turista no se limite a apreciar y a contemplar paisajes. Naturalmente que esa suerte de renovación espiritual y anímica que un viaje trae consigo, son factores muy importantes. Pero es necesario —y conviene— repetimos, que el viajero piense en esos destinos humanos, en esas criaturas tostadas por el sol, por lo vientos felices de la Patria; que ignoren

señor, yo soy campeador"... El ignora que sólo Ruy Díaz de Vivar pudo decirlo hace muchos, muchos años, con tanta verdad como él.

JUJUY, COMO UN NIDO DE LA PATRIA

El poeta Fernández Moreno, hablando de Jujuy, y como jugando, dijo: "¡Agarradla, que se escapa! Haría falta un poco más de mapa". Jujuy, el extremo norte de la República se encuentra lejos y arriba, como un nido. La ciudad fue fundada por Juan Ramírez de Velasco y luego por Francisco de Argañaraz y de Murguía en 1593. Está al pie del Chañi, un coloso de 6.500 metros, de nieves eternas. Rodeada de montañas, puede afirmarse que toda ella es una montaña. En diez horas de viaje el turista asciende desde 300 hasta casi 4.000 metros de altura sobre el nivel del mar. Esto significa que en diez horas, la temperatura variará, en determinadas épocas del año, en 30° por lo menos.



Salta: El magnífico puente sobre el Río Caldera. Ruta Nacional Nº 9.

mucho o casi todo de la civilización, es cierto, pero que conservan ese tesoro casi inencontrable entre los seres evolucionados de nuestra sociedad actual: esa secreta clave de la felicidad, que tal vez, mirándolos vivir, permitiría pensar que reside en conservar una sencilla fe, pocas ambiciones y un sentido claro y sinceramente bueno de la vida.

Salta posee hermosos lugares de veraneo: San Lorenzo, La Montaña, Campo Quijano, Río Blanco, son un ejemplo de lo que afirmamos, y posee también lugares para turismo de invierno. Un hermoso ejemplo: Las Termas de Rosario de la Frontera, con aguas ferruginosas, sulfurosas, siliciosas, etcétera.

En Salta, el aire, el paisaje, la luz, están poblados de zambas y bagualas. Es una provincia criolla, llena de espíritu nacional. Aquí, como en Jujuy, se presenta un paisaje ante cualquier oficina y cuando se le pregunta sobre su oficio, responde con verdad: "cuido ganado en el campo,

Jujuy guarda una de las reliquias históricas más apreciadas por los argentinos: la Bandera Nacional creada por Belgrano: es, pues, con entera verdad, la Abanderada de la Patria. Provincia pequeña, su paisaje natural puede definirse dividiéndola en tres partes: la llanura baja, desde la capital hacia el sur; la Quebrada de Humahuaca, que nace a la salida de la ciudad capital y va hacia el norte, y la zona alta, que ya forma parte de la Puna de Atacama. El paisaje, hacia el sur, es comparable con el salteño. Tiene ganado, caña de azúcar, tabaco, cítricos, etcétera. Sus pobladores son gauchos y agricultores. La Quebrada, ruta histórica hacia Lima, arteria vital de comunicación con Bolivia, fue el campo de batalla de casi toda la Guerra Gaucha. Nueve invasiones españolas fueron detenidas por los criollos. Ya Concolorcorvo, en 1771, hablaba de ella. Constituye uno de los paisajes más admirables de la República, según testimonio de cuantos la han visitado. La recorre en toda su extensión el Río Grande de Jujuy, y pequeños pueblos crecen a su vera, en sus valles fértiles, llenos de luz y de color. Mide ciento cincuenta y tres kilómetros de largo. A medida que se la recorre hacia el norte, el paisaje va cambiando y el clima también, desde



Jujuy: camino al norte de la Quebrada de Humahuaca.

el ideal de 25° hasta el frío, que reina con los vientos en la Puna Jujeña. Llena de colorido, sus cerros rivalizan en belleza y en grandiosidad. Por esta Quebrada pasaron los ejércitos de la Patria cientos de veces. Pasó Lavalle, muerto, rumbo a Bolivia. Pasó Felipe Varela. En la Puna, viven mineros y pastores. Crecen los vientos, se hundén las minas, caen los cerros, hasta allanarse, y se extienden las salinas. La Puna Jujeña es una copa de sal y de silencio. Las poblaciones, muy alejadas entre sí, viven una existencia casi estática. Desde abril hasta octubre sus pobladores "bajan" a la zona de los ingenios, donde trabajan como obreros de la zafra. En el verano regresan a sus tierras, donde permanecen solitarios.

EL ALTAR DEL SOL

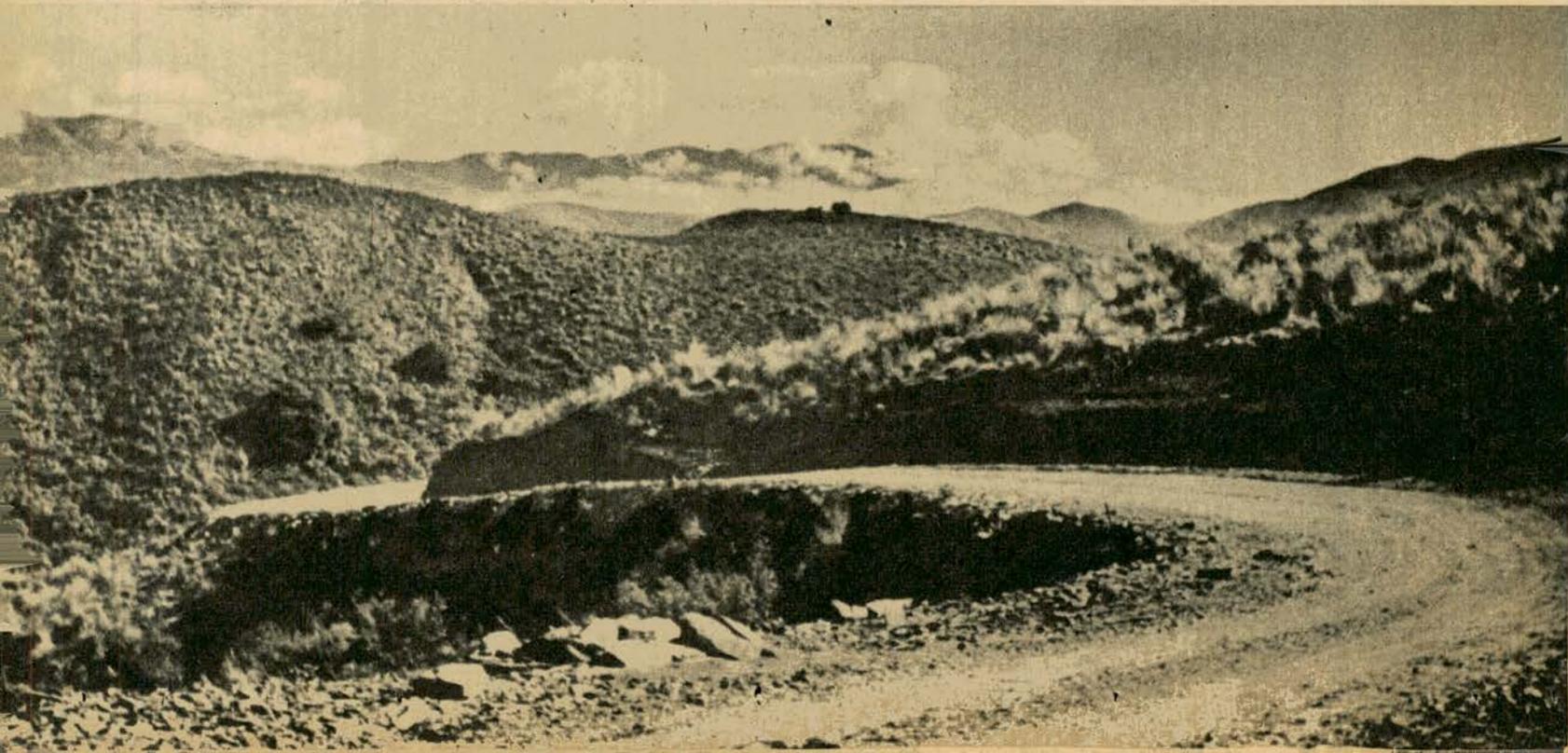
El tiempo pareciera marchar con otro ritmo, aquí. En un estudio estadístico efectuado por el doctor José Arce, se demostró que en la zona de la Quebrada y Puna jujeñas, se puede apreciar el más alto índice de días con sol en el curso del año. Por eso puede afirmar que, más que en otros lugares del país, aquí cabía adorar al sol, antiguo dios de los incas. Sus pobladores viven muy apegados a su tradición. Sus sueños serán más inocentes que los sue-

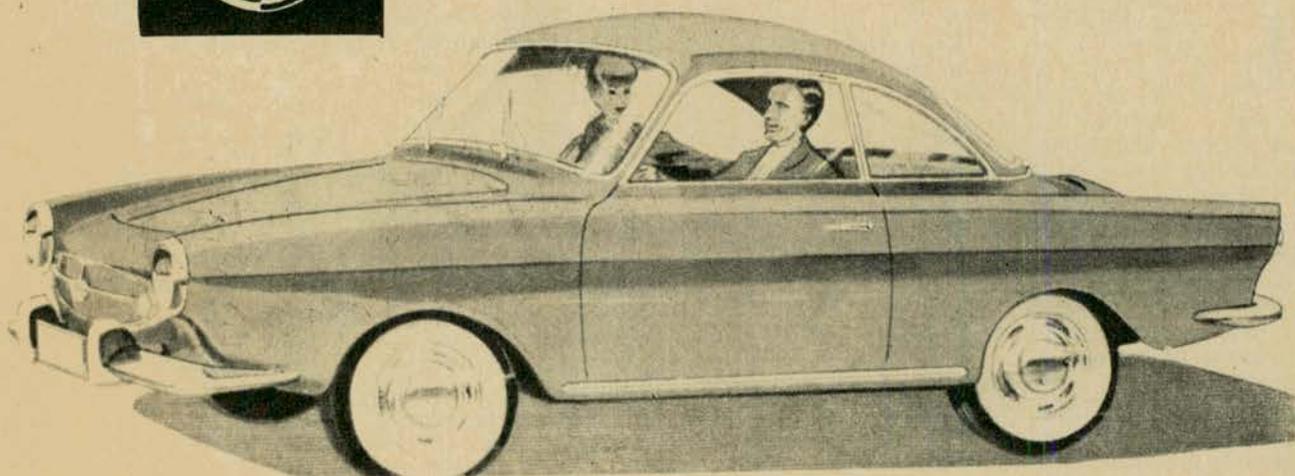
ños de otros, pensaba un poeta, por eso se les cumplen. El jujeño, vive con optimismo, es alegre, puebla sus veranos de carnavalitos y de quenás y bombos. Reyes, con sus famosas termas y su hotel de turismo, de gran categoría, el hotel del Alto de la Viña, luego pequeños pueblecitos, Bala, con sus lagunas para pesca de truchas, Maimará, Tilcara, Humahuaca, están llenos de poesía. Llenos de "tiempo".

El gran poeta Leopoldo Lugones, hablando de los Andes, dijo esta alabanza de la montaña:

"Yo que soy montañés, sé lo que vale la amistad de la piedra para el alma; la virtud en los montes se humaniza cual cobra buen olor la hierba amarga y abre en la plenitud de su belleza ojos mejores para ver la Patria".

"Ojos mejores para ver la Patria", eso es lo que deseamos tener los argentinos. Quien viaja al norte, enriquecerá su vida con sólo mirar ese mundo encantado. Allí los días bajan de los cerros y cruzan por los pueblos, como paisanos, y los paisanos son claros y lípidos de alma, como los días.





ALCRE

**LUIS
700**

Sport

EL COCHE *Sport* DE ELEGANCIA Y
CONFORT EXTRAORDINARIO

"ALCRE"

SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL, COMERCIAL, FINANCIERA E INMOBILIARIA
LARRAZABAL 1941 BUENOS AIRES T. E. 68-0103 - 68-7420

EL Vº GRAN PREMIO INTERNACIONAL STANDARD SUPERMOVIL Y. P. F.

SE CORRERA EL 26 DE ESTE MES

EL 26 de este mes se iniciará, frente a la sede social del Automóvil Club Argentino, el Vº Gran Premio Standard Supermóvil Y.P.F., el segundo de esta categoría, que se realiza en forma independiente. La natural evolución del automovilismo argentino, cuyo desarrollo exigió muchas veces el cambio o ampliación de fórmulas, obligó a la entidad rectora de este deporte a crear, en 1957, la actual categoría standard. Como todo principio, se caracterizó por su timidez y se la acopló al Gran Premio para Turismo de carretera, fórmula que también surgió por los obligados cambios que el tiempo impone a las cosas y que en su momento llenó las necesidades de fomento turístico.

Pero como los coches de turismo de carretera fueron progresando en su técnica hasta convertirse en verdaderas obras de orfebres mecánicos, que exhiben la ponderable inquietud de nuestros mecánicos, era necesario encontrar una fórmula que demostrara las exactas posibilidades turísticas en nuestro país, posibilidades que debían estar al alcance de cualquier aficionado dueño de un coche común de paseo. En una interesante nota que aparece en este mismo número de "AUTOCLUB", cuyo autor es el presidente de la Comisión de carreras del Automóvil Club Argentino,

éste deja bien patentizados los motivos por los que debe insistirse en el desarrollo de las competencias sobre rutas argentinas.

Ninguna forma para esta demostración es más eficaz que las competencias para coches standard. No hay mejor banco de prueba para coches de uso común, que lo que puedan demostrar en los cambiantes tipos de caminos de nuestro vasto territorio. También en otros países se hizo algo en este sentido y cabe recordar aquí que la carrera Panamericana de México, aparte del interés popular que podía despertar la categoría sport, para los estadounidenses, su atención estaba concentrada en la categoría standard, verdadera competencia demostrativa de cualidades y puja de marcas.

Así lo entendieron muchas fábricas europeas que en ocasión del Gran Premio de 1960 enviaron sus equipos oficiales o semioficiales, lo cual se repetirá este año, contándose ya con la participación de conjuntos de Mercedes Benz, Borgward, N. S. U., Peugeot, Fiat, Alfa Romeo y otros, como así también del primero estadounidense, el de Studebaker.

Pero lo más notable en esta refirmación de la categoría standard es la formación de algunos equipos con volantes de popularidad y bien ganados prestigios en la categoría turismo de carretera. Esta captación demuestra lo que siempre se sostuvo con respecto de la Standard: no se incluyó en las actividades como norma excluyente de otras modalidades, sino como una necesidad de mantener el interés por el turismo, demostrando lo que puede hacer un aficionado común y cómo lo puede hacer, según sean los medios mecánicos de que disponga, ya que la división por categorías estableció las verdaderas posibilidades de un amplio número y tipos de automóviles que se utilizan hoy en día en nuestro país.

El próximo Gran Premio Standard se hará sobre el mismo trayecto que el de 1960, con la sola variante de su largada y llegada, impuesta por la necesidad de evitar dolorosos accidentes. Los competidores partirán en caravana hasta las proximidades de Pilar, donde se largará oficialmente, y la llegada se hará en un lugar, aún no establecido, dentro de los 200 kilómetros antes de Buenos Aires, para continuar en marcha lenta hasta la capital.

Las etapas serán las siguientes: primera: Buenos Aires-Villa Carlos Paz, por Pergamino, Río Cuarto y Alta Gracia; segunda: Villa Carlos Paz-San Juan, por Villa Dolores, San Luis, Desaguadero y Mendoza; tercera: San Juan-Catamarca, por Jachal, Villa Unión, Patquía y La Rioja; cuarta: Catamarca-Tucumán, por Andalgala y Santa María; quinta: Tucumán-Córdoba, por Santiago del Estero, y última: Córdoba-Buenos Aires, por Santa Fe y Rosario. Este recorrido comprende aproximadamente 4.500 kilómetros efectivos de carrera.

La competencia se dividirá en cinco categorías, que serán las siguientes: hasta 700 cc.; de 701 a 1.150; de 1.151 a 1.300; de 1.301 a 1.600, y más de 1.600; vale decir que se abarcan todos los tipos actuales.

En premios se distribuirán 3.840.000 pesos, un millón más que en la carrera de 1960. Habrá recompensas por categoría y una clasificación absoluta.

A LOS PROPIETARIOS DE AUTOMOTORES EN TODO EL PAIS

Tenga el recibo de la patente a su nombre. El artículo 42 de la Ley 14.467 así lo exige, como requisito ineludible para la inscripción del DOMINIO y obtención del TITULO DE PROPIEDAD.

COLABORE

con el nuevo sistema, que comenzará a regir el 15 de FEBRERO DE 1962.

INFORMES:

RIVADAVIA 1501 — CAPITAL
o en cualquiera de los 357 Registros
del interior.

Ministerio de Educación y Justicia
Dirección Nacional de los Registros de
Créditos Prendarios y de Propiedad del Automotor



COSMOS

COMPAÑIA ARGENTINA DE SEGUROS S. A.

Avda. Pte. JULIO A. ROCA 672 - T. E. 34-4021 - BUENOS AIRES

Y 42 AGENCIAS EN TODO EL PAIS

- INCENDIO.
- ACCIDENTES DE TRABAJO.
- MARITIMOS Y TRANSPORTES.
- ACCIDENTES PERSONALES.
- AUTOMOVILES.
- RESPONSABILIDAD CIVIL PARA TERCEROS.
- CRISTALES.
- GRANIZOS.
- RIESGOS VARIOS.
- ROBO.
- AERONAVEGACION.
- GANADO.
- VIDA (PLANES CLASICOS)
Y SU MODERNO
- SEGURO SOCIAL.

HACIA EL NORTE



atracción de las bellezas norteñas, ejerce sobre el turista una suerte de imantado espejismo, que lo impulsa a superar distancias y accidentes geográficos. Los esquemas de rutas reproducidos, dicen gráficamente de la posibilidad de ganar nuestras más empinadas latitudes. Un viaje imaginario hacia el norte —aun cuando perfectamente realizable—, puede comenzar en Córdoba. Desde allí cuatro perspectivas se ofrecen al turista.

Un primer trayecto puede hacerse por Ojo de Agua, hasta Santiago del Estero. Este itinerario resulta —por muchos motivos— el más cómodo. Tiene importantes sectores pavimentados, otros en construcción y los kilómetros restantes cuentan con una calzada enripiada y firme, que la hace la ruta más accesible en cualquier época del año.

Como no existen hoteles recomendables desde Villa General Mitre en adelante, se aconseja llevar merienda, tratar de hacer en una sola etapa el trayecto hasta Santiago del Estero, 438 kilómetros que se pueden apurar en siete horas de marcha efectiva. Puede postergarse la llegada a Tucumán para el día siguiente, aprovechando la jornada en conocer las bellezas de Santiago, sobre todo teniendo en cuenta que los 162 kilómetros que separan a ambas ciudades, se encuentran pavimentados, si bien algunos sectores actualmente, están deteriorados.

A la salida de Córdoba, a poco menos de 43 kilómetros de viaje, el turista hallará en *Caroya* una hermosa iglesia que perteneció a una estancia jesuítica del siglo XVII. Y más adelante, en las inmediaciones de *Jesús María*, otra muestra de la arquitectura religiosa de esa época, en la que actualmente funciona un museo.

A 49 kilómetros de Córdoba, se halla *Sinsacate*, histórica posta construida en 1709.

Más hacia el norte, *Cerro Colorado*, ofrece algunas de las más bellas pinturas rupestres que se conocen en el país.

Villa de María se encuentra a 180 kilómetros de nuestro punto de partida, situada a 351 metros sobre el nivel del mar. En ella puede admirarse la casa natal de Leopoldo Lugones, donde funciona un museo evocativo del escritor.

Ya en la provincia de Santiago del Estero, la primera población de importancia es *Ojo de Agua*, a 227 kilómetros de la ciudad de Córdoba, a 496 metros sobre el nivel del mar, con casi dos mil habitantes; y tras pasar por *Río Saladillo* y *Loreto*, a 438 kilómetros del punto inicial de marcha, se encuentra *Santiago del Estero*, capital de la provincia, cuya población alcanza a las 75.000 almas, situada a 187 metros sobre el nivel del mar, que cuenta con buenas comodidades en cuanto a servicios de hotel y restaurantes, atención mecánica en la filial del A.C.A. (Belgrano y Avenida Sáenz, teléfono N° 2270) y donde el viajero puede visitar la vecina localidad de La Banda, la Avenida Costanera y el río Dulce, el convento de San Francisco, en General Roca y Avellaneda, que conserva la celda que ocupó Fray Francisco Solano en el siglo XVI; la Iglesia de Santo Domingo, situada en 25 de Mayo y Urquiza, que custodia una de las tres copias de la Sábana Blanca en que fué envuelto el cuerpo de Jesús, según las tradiciones, y el "Cristo de la Agonía", de innegable valor pictórico; la casa de don Pedro Díaz Gallo, ubicada en Urquiza 354, donde funciona el Museo de la Provincia; y el Museo Arqueológico Provincial, de la avenida Rivadavia 701.

En las puertas de la ciudad, el Di. que Los Quiroga, ofrece a los aficionados a la pesca, un buen caudal de dorados, bogas y tarariras.

Cerca de la frontera con Tucumán, a 75 kilómetros de Santiago, se encuentran *Las Termas*, estación balnearia, cuyas aguas son conocidas por sus propiedades curativas. Allí funciona un Casino y numerosas salas de espectáculos.

● Pasando por Deán Funes

Cabe señalar las otras rutas que se abren a las posibilidades turísticas, desde la ciudad de Córdoba hacia Tucumán. Una de ellas, sigue el mismo trayecto hasta más allá de Jesús María, para desviarse rumbo a Deán Funes, a los 23 kilómetros de aquella ciudad. Cuenta con camino pavimentado hasta Los Pozos y más adelante, es enripiado, característica que permite un tránsito permanente. Sin embargo, cuando se cruzan las Salinas Grandes es conveniente averiguar las condiciones en que se encuentra dicho tramo, pues las lluvias suelen dificultar la travesía. Los 616 kilómetros de este camino entre Córdoba y Tucumán, deben ser apurados en una sola etapa y es conveniente almorzar en *San Antonio de la Paz*, a 312 kilómetros del punto de partida, que posee una estación caminera de A.C.A. Sin embargo, como es posible que ésta en algunos momentos carezca de los víveres necesarios, se recomienda a los viajeros llevar su propia provisión. Seguidamente se pasa por la ciudad de Frías, importante centro ferroviario, y más adelante por *Lavalle*, *Las Cañas*, y en la provincia de Tucumán, *Villa Alberdi*, *Monteros*, y finalmente la ciudad capital de la provincia.

Retrocediendo hasta *San Antonio de la Paz*, el viajero puede allí, optar por la ruta que pasa por Catamarca, para lo cual deberá seguir por el camino que sale desde frente a la estación caminera del A.C.A., hacia Icaño. En este tramo se traspone la cuesta del Portezuelo, 1680 metros

de altitud, por un camino de cornisa de doble trocha.

De adoptarse esta variante, resulta fatigoso tratar de llegar a *San Miguel de Tucumán* en el día. *Catamarca*, a 453 kilómetros de Córdoba, ofrece numerosos motivos de interés para el turista, y su belleza se ve realizada en ocasión de las festividades que se realizan en honor de la Virgen del Valle, el 14 de abril y el 8 de diciembre de cada año.

El Automóvil Club Argentino, cuenta con una filial y estación de servicio, sita en la Avenida República 102, teléfono 708, y contigua a la misma, el gobierno provincial ha levantado un moderno hotel.

Entre otras joyas de nuestro pasado, se recomienda ver la Iglesia Catedral, frente a la plaza 25 de Mayo, y la iglesia de San Francisco.

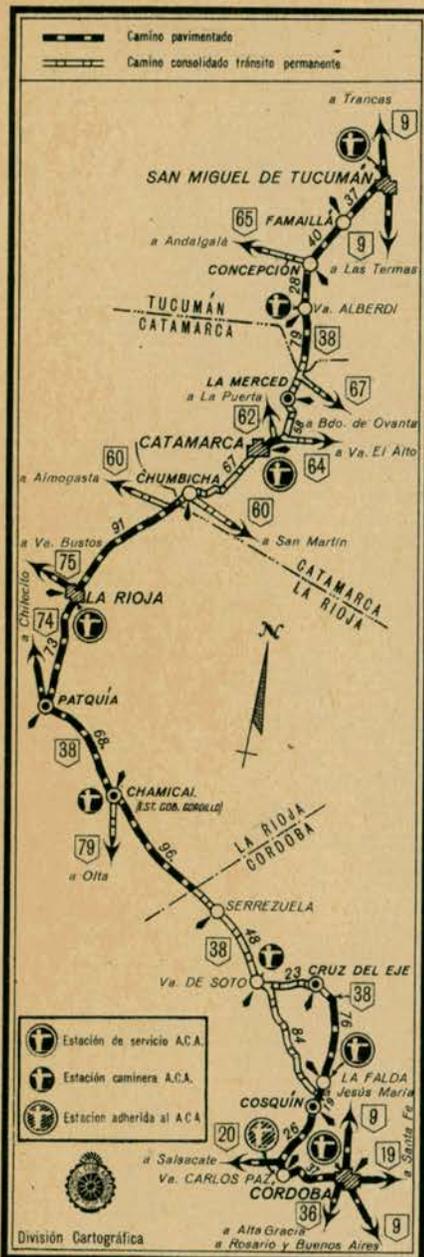
● Por La Rioja y Catamarca

Otra variante para unir Córdoba con San Miguel de Tucumán, es hacerlo por La Rioja y Catamarca. Los 465 kilómetros que separan a las ciudades de Córdoba y La Rioja, pueden recorrerse en un día de marcha. El excelente estado de conservación de las calzadas que componen el tramo mencionado asegura su tránsito normal en todo tiempo, por tratarse de una carretera casi en su totalidad pavimentada, con algunos sectores enripiados.

Los primeros 157 kilómetros se desarrollan por una zona muy pintoresca y eminentemente turística. Allí en interminable continuidad de hermosos y variados paisajes serranos se aglutinan las fábricas de aviones, automóviles, tractores y motocicletas y luego Villa Carlos Paz, Cosquín, Valle Hermoso, La Falda, Huerta Grande, Villa Giardino, La Cumbre, Capilla del Monte y Cruz del Eje.

Debe evitarse que quede para después del almuerzo un largo trecho a recorrer que impida llegar a hora adecuada a la ciudad de La Rioja, pues a partir de *Villa del Soto*, no hay otro lugar conveniente para pernoctar. La mencionada localidad, que cuenta con todas las condiciones, está situada a 182 kilómetros de Córdoba. El almuerzo puede realizarse en cualquiera de los centros de atracción turística que mencionamos, incluyendo también a *Villa del Soto*, que cuenta con el Hotel Nacional de Turismo y estación caminera del A.C.A.

En la segunda jornada pueden recorrerse los 398 kms. que median entre La Rioja y San Miguel de Tucumán, haciendo alto en la ciudad de Catamarca para almorzar. La carretera se encuentra enripiada en su mayoría, destacándose sectores pavimentados en la provincia de La Rioja y a la llegada a Tucumán. Como variante a este recorrido, se agrega el sector de la Ruta Nacional N° 62 entre Catamarca y Casa de Aconquija y la Ruta Nacional N° 65, que une aquella con la N° 38 en Concepción. De piso muy firme en toda su extensión,



gen del Niño Alcalde; el Convento de Santo Domingo, en Lamadrid y Pelagio Luna, construido en 1623; el Museo Arqueológico Inca-Huasi, en Alberdi N° 650; el Museo Histórico Provincial, Dávila 87, que conserva la diligencia en que viajaba Facundo Quiroga cuando fue muerto en Barranca Yaco; el Museo Arqueológico Diaguista, en Bazán y Bustos 823, y a seis kilómetros de la ciudad, en Cochagasta, Las Padercitas de San Francisco Solano, recubiertas por un templete, que en el mes de agosto son objeto de cultos populares.

La ciudad de La Rioja, cuenta con muy buenos servicios para el turista y la filial y estación del Automóvil Club Argentino, se encuentra en Avenida República 102, teléfono 708.

El camino de La Rioja a Catamarca mantiene las mismas características. El viajero, más allá de esta última ciudad, encontrará a Piedra Blanca, donde recubierta por un templete se encuentra la casa natal de Fray Mamerto Esquiú y las antiguas capillas del Señor de los Milagros y de Nuestra Señora del Rosario.

● Un jardín en flor

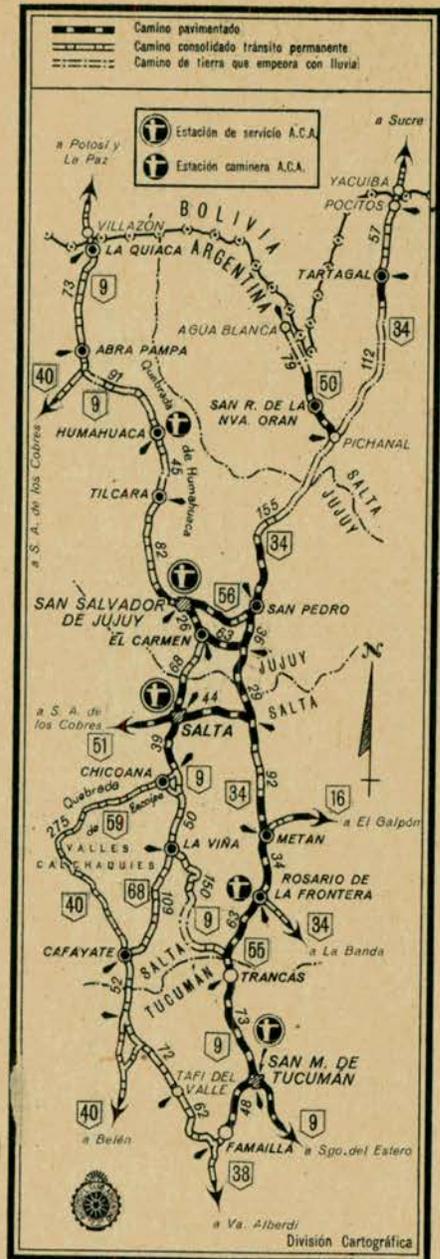
Ya en territorio de la provincia de Tucumán, hallará a Dique Escaba, interesante referencia para la pesca deportiva del pejerrey y la ciudad de Lules, con pintorescas ruinas de una estancia jesuítica que data del siglo XVII.

La ciudad de San Miguel de Tucumán, capital de la provincia del mismo nombre, posee paseos y plazas que la convierten en un verdadero jardín. El turista podrá ver la Casa de la Independencia, en la calle Congreso N° 151 y otras reliquias de indudable valor: la Casa del Obispo Colombres, en el Parque 9 de Julio, donde funciona un museo folklórico; la casa natal del doctor Nicolás Avellaneda, en Congreso 52; el Camarín de la Virgen de La Merced, Generala del Ejército Argentino, en Rivadavia y 24 de Setiembre; el antiguo campo de La Tablada, escenario de la batalla de Tucumán, en la actual Plaza Belgrano; el Museo Etnográfico, en Buenos Aires 260; el Museo Arqueológico, en Laprida 366; y el Instituto Miguel Lillo en la calle del mismo nombre N° 205.

Hay buenos hoteles, un modernísimo casino, salas de espectáculos públicos y una intensa vida cultural. El Automóvil Club Argentino, posee su filial y estación de servicio en Crisóstomo Álvarez y Jujuy (teléfonos 16049 y 16522).

● Tres Rutas hacia el Norte

Tres rutas se abren al viajero desde Tucumán: la primera, por Rosario de la Frontera - Salta - San Salvador de Jujuy. Se recomienda efectuar la primera etapa de este recorrido en forma tal que pueda llegarse siempre, en las últimas horas de la tarde, a la ciudad de Salta. Para ello es necesario partir temprano de San Miguel de Tucumán, lo que permite también llegar hasta el hotel Termas de Rosario de la Frontera, que está apartado de la carretera principal y a 6 kms. de la ciudad del mismo nombre, donde se puede almorzar. En caso contrario se puede seguir hasta Metán, donde existen asimismo establecimientos recomendables.



ofrece la alternativa de ser un camino que se extiende a través de una zona serrana muy pintoresca, a la que debe sumarse el paso de la cuesta de El clavillo. No obstante, se recuerda que esta carretera es muy sinuosa.

Desde su salida de Córdoba, el viajero, entre todas las atracciones ya mencionadas, encontrará Lago San Roque, con una intensa pesca de pejerrey. Hay allí un recreo del A.C.A. ubicado frente a la Ruta Nacional N° 20, de 33 ha., con frondosa arboleda, donde se permite acampar. Más adelante, el Embalse de Cruz del Eje, también es un centro de pesca deportiva de pejerrey.

La ciudad de La Rioja, se halla al pie de la pintoresca sierra de Velasco, con hermosos alrededores. Son tradicionales los festejos de San Nicolás y el Niño Alcalde, que se realizan el 1° de enero. El viajero puede ver el Convento de San Francisco, en 25 de Mayo y Obispo Bazán y Bustos, donde se halla el manzano plantado por San Francisco Solano y la celda que habitó en 1692, custodia la ima-

La calidad del camino que se recorre en esta primera etapa hace posible transitar sin inconvenientes, pues hay varios tramos pavimentados y el resto corresponde a una carretera de ripio debidamente conservada, sobre la que se ejecutan actualmente obras de pavimentación.

Durante el segundo día de viaje, puede efectuarse el trayecto de 94 kms. que separa a las ciudades de Salta de San Salvador de Jujuy, que como tomará solamente las horas de la mañana, permitirá pasar el resto del día en esta ciudad.

De esta manera se puede destinar el tercer día a recorrer cómodamente los 131 kms. que separan a las localidades de San Salvador de Jujuy y Humahuaca, aconsejándose hacer un alto en Tilcara para almorzar.

Los 164 kms. que componen la última etapa pueden cubrirse sin apresuramiento, pues se trata de una carretera en buenas condiciones de tránsito por la que en pocas horas se llega a La Quiaca. En este caso, Abra Pampa, puede ser el lugar elegido

para efectuar una pausa en el camino.

Es necesario tener presente que, durante los meses de noviembre a abril, suelen producirse en esa región del país fuertes lluvias que pueden desmejorar las condiciones del tránsito, especialmente en un sector de 800 metros de extensión del tramo Iturbe-Tres Cruces y que debe verse en varias oportunidades el lecho del río Grande, que aumenta considerablemente su caudal.

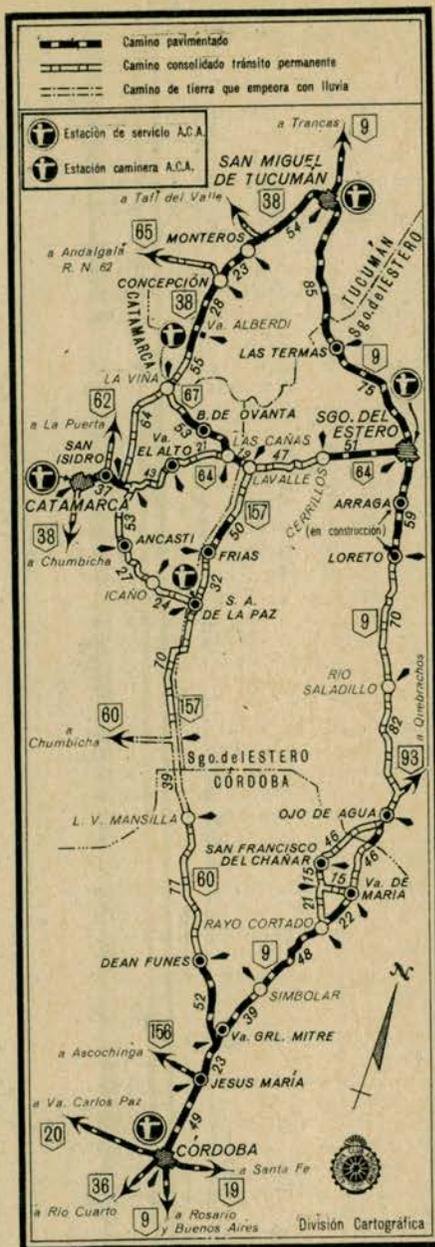
En esta ruta, el viajero encontrará a *Trancas*, a 72 km. del punto de partida, con una interesante y muy antigua capilla jesuítica; *Rosario de la Frontera*, con sus famosas termas (Estación caminera del A.C.A. en Avenida Sarmiento y Belgrano, teléfono 20); *Yatasto*, lugar de la Histórica posta, donde en 1814 se entrevistaron San Martín y Belgrano; *Juramento*, donde una placa recuerda el solar donde en 1813 se juró la bandera creada por Belgrano; *Campo Santo - Cobos*, en la primera de las cuales una antigua iglesia recuerda el empeño colonizador; *Cerrillos - Finca El Carmen de Güemes*, donde se firmó el acuerdo de paz entre Güemes y Rondeau y por último *Salta*. Verdadero pedazo de historia, guarda entre otros tesoros el Cabildo, frente a la Plaza 9 de Julio; la Catedral, junto a la misma plaza, donde se conservan las imágenes del Señor y la Virgen del Milagro; el Panteón de las Glorias del Norte, en donde descansan los restos del general Martín de Güemes; la Iglesia de San Francisco, en Caseros y Córdoba, con su hermosa torre obra de Luis Georgi; la Casa de la Compañía de Jesús, España 639 y la Casa de Uruburu, Caseros 417, típicas construcciones coloniales; el Convento de San Bernardo, cuya puerta tallada es una de las maravillas del arte español; Campos del Parque 20 de Febrero, escenario de la batalla de Salta; la esquina de Belgrano y Florida, donde fue herido el general Güemes en 1821; la Casa de Arias Rengel, en Florida entre Caseros y Alvarado y los museos Colonial Histórico y de Bellas Artes, en el Cabildo; el Presidente José E. Uruburu, en Caseros 417; el Histórico del Norte, en Caseros 549; y el Ciencias Naturales, en Mendoza 2. Además son casi obligadas visitas el paseo del Rosedal, los lagos del Parque San Martín y el cerro San Bernardo.

Salta también cuenta con recomendables hoteles y la filial y estación de servicio del A.C.A. se encuentra en Rivadavia y General Mitre, teléfono 3586.

A 68 kilómetros de la ciudad se encuentra *El Carmen*, pintoresca villa en cuyas proximidades el dique La Ciénaga, es un centro deportivo de pesca, que cuenta con las comodidades del Club Náutico La Ciénaga.

● Una ciudad rodeada de montañas

La ciudad de *San Salvador de Jujuy*, se halla rodeada por montañas. Muy hermosa es su catedral, especialmente el púlpito tallado en relieve, verdadera obra maestra de nuestro pasado cultural. En el Salón Dorado de la Casa de Gobierno se conserva la bandera creada por Belgrano, que el prócer enarbó por segunda vez, desde los balcones del Cabildo en 1812. Son históricas también, la finca de la calle Lavalle 256, donde fué muer-



to el General Lavalle y la Iglesia de Santa Bárbara, en San Martín y Lamadrid. La filial y estación de servicio del A.C.A. se encuentra en Senador Pérez y Alvear (teléfono 568).

Más allá de San Salvador de Jujuy, se suceden en rápido film: *Termas de Reyes*, atrayente centro de turismo por el valor terapéutico de sus aguas y su hermosa ubicación, con un conocido casino; *Ledesma*, importante ingenio azucarero; *Tumbaya* y *Purnamarca*, con sus reliquias históricas; *Tilcara*, de la que son tradicionales los cultos que se realizan en Semana Santa en su antigua iglesia y en cuyas proximidades ha sido restaurado un pucará humahuaca precolombino; *Huacalera*, donde en la capilla de su nombre se conservan algunas imágenes muy antiguas. En esa localidad funciona uno de los mejores hoteles del Norte Argentino; *Humahuaca*, enclavada en un marco soberbio de montañas, cuya antigua iglesia, la más hermosa de la quebrada, guarda piezas de gran valor. En Humahuaca el A.C.A. mantiene

una estación caminera en Belgrano y Entre Ríos. Por último, *La Quiaca* es un típico pueblo de frontera, con activo comercio regional. Su Manca Fiesta —tercer domingo de octubre— es una feria tradicional de trueque de productos, de gran atractivo para el turista. La antigua iglesia de Yaví, es uno de los monumentos históricos del país.

Como queda dicho existen otras rutas para seguir hacia el Norte desde Tucumán. Hasta el empalme con el acceso a Salta el trayecto es el descrito anteriormente, por lo que se aconseja luego de almorzar en Rosario de la Frontera o Metán, continuar la marcha tratando de llegar en el día hasta Pueblo Ledesma, donde hay un buen alojamiento. El estado actual de la carretera en su gran parte es pavimentado y el resto tiene tierra muy firme, lo que permite viajar en forma absolutamente cómoda.

El tramo que resta hasta alcanzar la localidad fronteriza de Pocitos puede recorrerse en el día, ya que no hay comodidades apropiadas para pernoctar, por lo que resulta aconsejable detenerse en Tartagal, donde el viajero encontrará conveniente atención.

Gran parte de la ruta que compone esta última etapa, suele desmejorar en épocas de lluvias, por tratarse de tierra natural.

● El encanto de Tafi del Valle

Una última variante que resulta de verdadero interés para el viajero es la que se realiza por Tafi del Valle y Cafayate, por terrenos de distinta topografía con hermosos y variados paisajes. Se aconseja almorzar en Tafi del Valle y pernoctar en Cafayate. Salta sería el lugar elegido para punto terminal de la segunda etapa. Se podrá llegar para almorzar en ella si se parte temprano de Cafayate.

En el tramo inicial el viajero hallará a *Tafi del Valle*, población emplazada en pleno Aconquija. Uno de sus productos regionales, el típico queso le Tafi, es famoso por su buen gusto y preparación. En el Mollar se hallan los menhires o "piedras paradas", de gran interés arqueológico; *Amaicha del Valle*, situada en el centro de los valles calchaquíes sobre el río Amaicha, que conserva el algarrobo a cuya sombra descansó Diego de Rojas en 1543; las *Ruinas de Quilmes*, restos de gran valor arqueológico; *Tolombón*, con sus ruinas de una importante ciudad indígena fortificada en la época prehispánica y *Cafayate*, típica población de los pintorescos valles calchaquíes. A unos 5 kms. de la población se encuentran, en San Isidro, cavernas con pinturas rupestres.

Para terminar se consignan las distancias que el viajero debe recorrer en cualquiera de los cuatro itinerarios:

Por Rosario de la Frontera, Salta, San Salvador de Jujuy	691 kms.
Por Gral. M. de Güemes - San Salvador de Jujuy	642 kms.
Por Gral. M. de Güemes - San Pedro a Pocitos ..	650 kms.
Por Tafi del Valle-Salta - San Salvador de Jujuy - San Pedro	909 kms.

INFORMACION SOBRE ACTIVIDADES

DEL A.C.A. EN 1961

ESTACIONES DE Y P F ADHERIDAS AL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

EN virtud del convenio firmado entre YACIMIEN-
TOS PETROLIFEROS
FISCALES y el AUTOMOVIL
CLUB ARGENTINO, las esta-
ciones de aquella entidad que se
adhieran al ACA, brindarán a
los asociados una atención pre-
ferencial.

Servicios que presta: Nafta, gas-oil,
lubricantes, accesorios y repuestos,
lavados, engrases, mecánica ligera,
gomería y auxilio mecánico.

GENERAL PICO

Firma: Tamagnone Hnos. y Cía.
Domicilio: Calles 18 y 19, Tel. 2421
Servicios que presta: Nafta, gas-oil,
lubricantes, accesorios y repuestos,
lavados, engrases, mecánica ligera,
gomería y auxilio mecánico.

léfono 241-1702

Servicios que presta: Nafta, gas-oil,
lubricantes, accesorios y repuestos,
lavados, engrases, mecánica ligera
y gomería.

LOMAS DE ZAMORA

Firma: Martínez y Videla
Domicilio: Av. Hipólito Irigoyen 8590
esquina Rivera, Tel. 243-1268
Servicios que presta: Nafta, gas-oil,
lubricantes, accesorios y repuestos,



Una de las primeras estaciones de YPF adheridas al plan servicial del ACA para sus asociados es la que muestra la foto, ubicada en Villa Fortabat, Olavarría. Posee un grande y moderno taller mecánico... y un "motel" de amplia capacidad y buena atención para los automovilistas.



Esta es la Estación de Russo Hnos., en Ayacucho, también adherida al plan del ACA. Dispone de una perfecta organización de servicios mecánicos y de auxilio.

En esta forma, nuestra Insti-
tución extiende los servicios que
presta hacia lugares hasta aho-
ra carentes de ellos.

Esta ampliación de la política
servicial del ACA continuará te-
nazmente.

Hasta el presente, la nómina
de estaciones adheridas es la si-
guiente:

AYACUCHO

Firma: Russo Hermanos
Domicilio: Av. P. Solanet y Alte.
Brown, Teléfono 160

Servicios que presta: Nafta, gas-oil,
lubricantes, accesorios y repuestos,
lavados, engrases, gomería, mecá-
nica ligera y auxilio mecánico.

CORONEL PRINGLES

Firma: Casa Abalo S. R. L.
Domicilio: Pellegrini y Dorrego, Te-
léfono 174.

GUILLON

(Esteban Echeverría)

Firma: José Delfino y Cía.
Domicilio: Camino de Cintura y Ru-
ta 205.

Servicios que presta: Nafta, gas-oil,
lavados, engrases, mecánica ligera
y gomería.

JUNIN

Firma: Alfredo O. Di Marco
Domicilio: Saavedra y Lebensohn,
teléfono 144.

Servicios que presta: Nafta, gas-oil,
lubricantes, accesorios y repuestos,
lavados, engrases, gomería y me-
cánica ligera, estacionamiento.

LAPRIDA

Firma: Armando Monferato
Domicilio: San Martín y Rivadavia,
Teléfono 26

Servicios que presta: Nafta, gas-oil,
lubricantes, accesorios y repuestos,
lavados, engrases, mecánica ligera
y gomería.

LANUS

Firma: Bernardo y Gómez
Domicilio: Avenida Pavón 3702, Te-

lavados, engrases, mecánica ligera
y gomería.

MAR DE AJÓ

Firma: Traverso y Cía.
Domicilio: Bucharlo y Avda. Costa-
nera, Teléfono 5

Servicios que presta: Nafta, gas-oil,
lubricantes, accesorios y repuestos,
lavados, engrases, mecánica ligera
y gomería.

MARCOS PAZ

Firma: Mario J. Grand S. A.
Domicilio: Ruta Nac. N° 200 esquina
Moreno, Teléfono 97

Servicios que presta: Nafta, gas-oil,
lubricantes, accesorios y repuestos,
lavados, engrases, mecánica ligera
y gomería.

MORON

Firma: Serrano, Querejeta y Sánchez
Domicilio: Rivadavia y San Martín,
Teléfono 658-7137

Servicios que presta: Nafta, gas-oil,
lubricantes, accesorios y repuestos,

lavados, engrases, mecánica ligera y gomería.

OLAVARRIA

Firma: Hernando Hnos. y Cía. S.R.L.
Domicilio: Ruta Provincial N° 76, Km. 19,500, San Jacinto, Tel. 10
Servicios que presta: Nafta, gas-oil, lubricantes, accesorios y repuestos, lavados, engrases, mecánica ligera, gomería, hostería y hospedaje.

PERALTA RAMOS

(Mar del Plata)

Firma: Conde y Miller
Domicilio: Av. Martínez de Hoz y 16
Servicios que presta: Nafta, gas-oil, lubricantes, accesorios y repuestos, lavados, engrases, mecánica ligera, gomería, bar y restaurante.

PEHUAJO

Firma: Abel Arrese
Domicilio: Gral. Mitre y Teniente Zanni, Teléfono 267
Servicios que presta: Nafta, gas-oil, lubricantes, accesorios y repuestos, lavados, engrases, mecánica ligera y gomería.

PUNTA ALTA

Firma: Jara & Leyes
Domicilio: Avenida Colón 199, Teléfono 409
Servicios que presta: Nafta, gas-oil, lubricantes, accesorios y repuestos, lavados, engrases, mecánica ligera, y gomería.

ROQUE PEREZ

Firma: Basso, Barbaria y Pastor Ris
Domicilio: Ruta N° 205, Km. 133
Servicios que presta: Nafta, gas-oil, lubricantes, accesorios y repuestos, lavados, engrases, mecánica ligera y gomería.

SALADILLO

Firma: F. Eugenio del Campo
Domicilio: Rivadavia y M. Sojo, Teléfono 25
Servicios que presta: Nafta, gas-oil, lubricantes, accesorios y repuestos, lavados, engrases, gomería y mecánica ligera.

TIGRE

Firma: Santurio y Caro
Domicilio: Avenida Cazón 997
Servicios que presta: Nafta común y especial, gas-oil, lubricantes, accesorios y repuestos, lavados, engrases y gomería.

TRES ARROYOS

Firma: Guillamón, Villador & Cía.
Domicilio: Sarmiento esq. 1810, Teléfonos 857, 107 y 1481
Servicios que presta: Nafta, gas-oil, lubricantes, accesorios y repuestos, lavados, engrases, gomería y mecánica ligera.

VILLA CARLOS PAZ

(Córdoba)

Firma: Ragni, Maculán, Fernández S.R.L.
Domicilio: Avda. 9 de Julio 173, Teléfonos 90 y 57.

Estación de Servicio "Central"
Servicios que presta: Nafta, gas-oil, lubricantes, accesorios y repuestos, lavados, engrases, mecánica ligera, gomería y auxilio mecánico.

VILLA ELISA

Firma: Pagani Hermanos
Domicilio: Camino Gral. Belgrano, Km. 15,500, Teléfono 87-152
Servicios que presta: Nafta común y especial, gas-oil, lubricantes, accesorios y repuestos, lavados, engrases, mecánica ligera y gomería.

AUTORIZACION A PARTICULARES PARA CONDUCIR CAMIONETAS

LAS autoridades del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO se han dirigido al señor Intendente Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, con referencia al pedido formulado por la comisión Coordinadora de Actividades Agropecuarias, para que el Ejecutivo comunal autorice a los conductores de automóviles a guiar vehículos de los denominados "pick-up" y camionetas. En esa presentación se expresa que las características de este tipo de transporte lo hacen particularmente útil tanto en las zonas rurales como urbanas, por lo que resulta obvia la preferencia del productor rural, razón que destaca las dificultades a que se ve abocado cuando en la Capital Federal, las autoridades encargadas de inspeccionar el ordenamiento del tránsito le exigen el registro profesional especial, por considerar a dichos vehículos como de carga.

Esta presentación mereció el comentario siguiente del vespertino "Noticias Gráficas" del 27 de junio próximo pasado:

"¿Me muestra su registro, por favor?" Una presentación del ACA al intendente. ¿A ver su registro...? El conductor, tranquilo, lo muestra y, aunque está en orden, se encuentra con la novedad de que ha incurrido en una contravención. Pero la culpa no la tiene el documento, sino el automotor. Porque ese señor, que por razones obvias —menor precio, facilidades de financiación, ventajas de maniobrabilidad, etc.— se decidió por una "pick-up", estanciera, camioneta, rural o "baqueano", antes que por un automóvil, no está autorizado con un registro particular a manejarlos, nor figurar aquellos vehículos entre los considerados específicamente de carga. Absurdo de absurdos, pues sólo en forma limitada se los utiliza y, en cambio, es corriente que se trate de un medio de transporte personal. Ahora el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO se ha dirigido al Intendente municipal avalando un pedido de autorización presentado por la Comisión Coordinadora de Entidades Agropecuarias. Recuerda la entidad, que existe una disposición aprobada en 1949, en Ginebra, por la Convención sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores, de la que es parte nuestro país, que de ser recordada significaría el fin de la insólita exigencia que comentamos. En verdad, resulta inconcebible que lo que se acepta en el orden internacional no tenga validez en el interno, sobre todo si con ello se crean perjuicios y molestias, que comienzan desde que un desvalido conductor de una "estanciera" escucha la fatídica frase: "¿Me muestra su registro, por favor?..."

ACCIDENTES EN LOS CRUCES FERROVIARIOS

Las autoridades del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO se han dirigido al Presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, Ingeniero Pedro Pétriz, haciendo referencia a los lamentables accidentes automovilísticos que se vienen produciendo en el paso a nivel ubicado en las proximidades del kilómetro 95 de la Ruta Nacional N° 5, cerca de Mercedes, Provincia de Buenos Aires.

Estima el ACA que son varias

las causas que dan origen a los mismos: características de la ruta, escasa visibilidad de uno de los tramos de vía férrea inmediato al paso a nivel por causa de un sector arbolado y carencia de señales camineras.

De acuerdo con un estudio que el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO ha realizado, analizando con detenimiento el problema planteado, sugiere a la Dirección Nacional de Vialidad la adopción de las siguientes medidas:

1º) Ejecución de obras para que el "triángulo de visibilidad", construido en el lugar de referencia, presente la mayor perspectiva posible y adecuada seguridad.

2º) Colocación de las correspondientes señales camineras de peligro (triangulares) dotándolas de material reflector.

3º) Pintado de la línea central divisoria de las manos de tránsito, cruz y siglas correspondientes, tal como se establece en el plano que se acompaña y de conformidad con lo adoptado por los EE. UU. de Norteamérica y países europeos.

Podrían completarse estas medidas de seguridad con la ubicación de señales de velocidad máxima en ese tramo de la ruta, para obligar a entrar en la zona de peligro a marcha reducida.

LA ARGENTINA SE...

(Continuación de la pág. 75)

contenida emoción, coreando incesantemente el nombre del popular piloto argentino. Villaresi no cedía... Gálvez, tenaz, pujaba por doblegarlo... Cinco vueltas dieron así entre el ensordecedor grito de la multitud, hasta que finalmente, en la vuelta 16ª logra quebrar la resistencia del italiano y pasa Gálvez al frente...

Todavía hoy resuenan en mis oídos la estridencia con que el público festejó la hazaña del "Aguilucho". No encuentro palabras para describir el alborozo con que se aclamó al joven piloto. En la 20ª vuelta debió abandonar y Villaresi fue entonces cómodo ganador.

Fue éste un toque de atención para todos... Los comentarios siguieron por días y días y el popular "Aguilucho" se constituyó en el héroe de la jornada, en tanto Varzi, que se había visto obligado a abandonar la prueba, estaba asombrado por la brillante actuación de Gálvez.

Otro hombre que había llamado la atención del eximio as italiano, era un modesto mecánico del interior que, con un "Chevrolet hecho en casa", se había clasificado tercero en la carrera preliminar... era un muchacho llamado Juan Manuel Fangio.

Luego, más sereno, en los salones del Automóvil Club Argentino, confesaba el gran Varzi, que jamás hubiera creído encontrarse aquí en la Argentina con pilotos de tanta garra como los que había enfrentado esa tarde. Agregó que de ellos podía esperarse un gran porvenir, máxime si se trasladaban a Europa para competir en un fondo en la conducción de máquinas especiales. Dijo también que entre esos muchachos había por lo menos dos o tres predeterminados a realizar grandes cosas en el automovilismo mundial.

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO Y LOS SEGUROS DE AUTOMOVILES PARA SUS ASOCIADOS



RALPH L. INGLIS

Vice-Presidente de la
Interinsurance Exchange del
Automobile Club of Southern California

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO tiene actualmente en funcionamiento una oficina de seguros para sus socios que, aparte del incremento impresionante de sus cartera de operaciones, está tratando, de acuerdo con el criterio directivo de la Institución, de extender y perfeccionar sus beneficios hasta responder, si es posible, a todas las preocupaciones y cubrir todos los riesgos del automovilista y de su coche. Esta actividad servicial constituye hoy una rutina habitual dentro del plan de prestaciones del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, aunque su iniciación es relativamente reciente.

Consideramos interesante recordar brevemente los antecedentes de esta iniciativa. A fines de 1959, el Presidente del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, Dr. César C. Carman, con motivo de un extenso viaje que realizó por Europa y los Estados Unidos, abordó el problema de la organización del seguro con autoridades y especialistas en la materia de varios Automóvil Clubes del Norte, entre ellos el Automobile Club of Southern California, institución que posee uno de los mejores mecanismos organizados —una compañía especial— para los seguros de automóviles y automovilistas. El problema fue analizado ampliamente. A su regreso, el doctor Carman impulsó el proceso destinado a ser coronado con la creación de la oficina de seguros del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, que actúa con el respaldo de la Caja Nacional de Ahorro Postal, entidad aseguradora también de casi todas las reparticiones civiles oficiales. Nos parece útil transcribir aquí, para información de los lectores, algunos párrafos de la carta que, en aquel entonces, dirigió al Presidente del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO el Vicepresidente de la Interinsurance Exchange, la entidad aseguradora que actúa bajo la égida del Automobile Club of Southern California. He aquí los párrafos aludidos:

"La Cia. de Seguros del Automóvil Club de California del Sur inició sus operaciones hace casi 50 años con la primordial finalidad de reducir el costo del seguro del automóvil. Este objetivo fue alcanzado desde el comienzo mismo. A través de los años, nuestra compañía de seguros ha devuelto a los socios asegurados más de 55.000.000 de dólares de primas, ahorrados gracias a la reducción de los gastos de administración y a nuestras actividades en favor de la seguridad del tránsito, aparte, desde luego, de un servicio de seguros de creciente eficiencia. Esa enorme suma representa un promedio de ahorro, a través de los años,

"de un 20 % de las primas corrientes que cobran la mayoría de las compañías de seguros.

"Pero más allá de ese ahorro en primas de seguros, debemos destacar la gran obra que hemos realizado en el campo del mejoramiento de la viabilidad y mediante la obtención de disposiciones razonables y útiles para el automotor y la reglamentación del tránsito, con grandes beneficios para la seguridad y el bienestar de los automovilistas.

"En el aspecto técnico de la cuestión, hemos desarrollado pólizas de seguro más liberales para el automóvil, hasta el punto que ya han sido adoptadas por otras compañías de seguros; además, cuidamos de realizar liquidaciones rápidas y eficientes de los reclamos por accidentes automovilísticos...

"Todas estas actividades no han interferido con la dedicación de nuestro Automóvil Club al servicio de los automovilistas; más bien resultó una agradable sorpresa comprobar que la prestación de servicios a los asociados se ha convertido en un éxito financiero que, considerado sólo desde el punto de vista económico, es altamente satisfactorio.

"Para ser más concisos, digamos que hemos comprobado que la liquidación rápida, honesta y generosa de las reclamaciones por pagos de seguros, por nuestra parte, ha resultado mucho más eficaz que en las compañías de seguros en general. Es muy agradable poder informarle, que esa disposición a ser honestos y justos en las liquidaciones por seguros, ha sido correspondida por los asegurados con una excelente colaboración en el arreglo de las reclamaciones. La reputación resultante de esta política básica, ha ganado para el Automóvil Club la alta consideración de los automovilistas, garages, talleres de reparación, letrados y de los mismos tribunales, lo que se traduce claramente en el gran crecimiento de nuestras operaciones de seguros y en el desarrollo de nuestra entidad.

"De nuestra conversaciones con Vd. surgió que el principio arriba enunciado para las operaciones de seguros, se halla entera-

Fotocopia de una página de la carta parcialmente reproducida en el texto.

"mente de acuerdo con su modo de pensar en este asunto, y también con el programa de seguros de su espléndido Club. Felicitamos a Vd. por su concepto acerca del valor que pueden tener las operaciones de seguros para los miembros de su Club, y estamos ciertos de que, así concebidas, podrán Vds. obtener pleno éxito. Sinceramente suyo, Ralph L. Inglis."

INTERINSURANCE EXCHANGE of the

AUTOMOBILE CLUB OF
SOUTHERN CALIFORNIA

2401 SOUTH FIGUEROA STREET • LOS ANGELES 54, CALIFORNIA • RICHMOND 8-3111

RALPH L. INGLIS
ATTORNEY-IN-FACT

November 13, 1959

Doctor Cesar C. Carman
Presidente del Automóvil Club Argentino
1850 Avenida del Libertador
Buenos Aires, Argentina

Dear Doctor Carman:

In our conversations about automobile insurance during your recent visit, agreement was readily reached on the usefulness of insurance service to Motor Clubs. Not only because the cost of insurance is a matter of concern to automobile owners but also because automobile club insurance can contribute to safer and more pleasant motoring for club members.

The insurance company of the Automóvil Club of Southern California was started almost fifty years ago with the first purpose that of reducing the cost of automobile insurance. This objective was attained from the very beginnings. Through the years, our insurance company has returned to the members whom we have insured over \$55,000,000 of premiums which we have saved through reduction in administrative cost, highway safety activities and increasingly proficient insurance service. That huge sum represents an average savings through the years of about 20 per cent of the premiums which are standard for most insurance companies.

Above and beyond insurance premium savings we have accomplished a great deal in the field of improved highway engineering, the enactment of reasonable motor vehicle laws and the regulation of vehicle traffic for the greater safety and well-being of motorists.

VISIBILIDAD DE LOS INDICADORES EN EL TRANSITO

EN una nota dirigida al director de Tránsito de la Municipalidad de Buenos Aires, las autoridades del Club, formularon algunas consideraciones sobre la proliferación de señales comerciales en la vía pública y la necesidad de que, para el cumplimiento de las normas de circulación se normalicen y unifiquen los carteles indicadores que se refieren a prohibiciones, prescripciones u orientación.

Señalan que la ciudad está abarrotada de cartelones comerciales en contravención con las disposiciones que sobre el tránsito rigen en toda la República. Agregando que los inspectores deben vigilar ese aspecto, ya que los carteles no sólo han sido instalados en calzadas o veredas, sino que en muchos casos se los ubicó en refugios y centro de calles y avenidas y hasta algunos tienen iluminación intermitente durante las horas de la noche.

Las autoridades del AUTOMOVIL CLUB terminan solicitando del director de Tránsito que se arbitren las medidas necesarias para evitar esas contravenciones que desorientan a los conductores.

INCONVENIENTES EN EL PATENTAMIENTO DE RODADOS

SEÑALAR los inconvenientes que ha ocasionado el traslado a la calle Chacabuco 167, de la dependencia "Patentes y Rodados", fue el objeto de una presentación del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO a la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, destacando que "han transcurrido dos años y medio de este traslado y las consecuencias del desmembramiento efectuado confirman lo manifestado en su oportunidad por el A. C. A., ya que, lejos de mejorar los servicios, resulta hoy una verdadera odisea para los contribuyentes, que en razón de los distintos trámites deben ambular desde la calle Zavaleta 360 a Chacabuco 167 y en muchas oportunidades volver nuevamente a la dependencia ubicada en primer término, para completar o terminar gestiones".

Tras insistir en consideraciones que son de pública notoriedad, la presentación aludida termina diciendo que "por lo que surge del análisis efectuado, el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO insiste en que se centralicen nuevamente todas las gestiones de la oficina de Patentes y Rodados Municipales en la calle Zavaleta 360, dado que el tiempo transcurrido ha demostrado la inoperancia y molestias de la descentralización efectuada. Esta medida la exige la lógica y el derecho que tienen los contribuyentes a una buena y cómoda atención".

Esta nota del AUTOMOVIL CLUB mereció del matutino "La Nación" en su edición del 11 de abril ppdo., el siguiente comentario editorial:

"Dificultades para pagar: El Automóvil Club Argentino acaba de insistir en las objeciones que tiempo atrás formuló al desdoblamiento de las oficinas municipales que intervienen en el patentamiento de automotores, crea inútiles viajes con los consiguientes gastos y las no menos onerosas pérdidas de tiempo para quienes deben hacer la lanzadera entre las calles Zavaleta y Chacabuco. Expresión del poco interés que la burocracia tiene por facilitar a los contribuyentes la no muy grata tarea de pagar los gravámenes vigentes, debe ser corregida una dualidad que resulta inútilmente incómoda. Pero una información del mismo Automóvil Club Argentino sugiere observaciones vinculadas con el pago de la patente anual de los vehículos ya matriculados. Recuerda, en efecto, un volante que tenemos a la vista, que el 5 venció el plazo para el pago de las patentes de automóviles particulares de las categorías primera, segunda y tercera, mientras que el 10 de mayo se operará el mismo vencimiento para las categorías restantes: cuarta, quinta, sexta y séptima.

La noticia agrega que, como en años anteriores, la Municipalidad enviará a los domicilios de los titulares (de acuerdo con el que figura en 1960) los cuatro cupones registrados por el Tribunal de Faltas, constando en el reverso de uno de ellos si tiene o no causa pendiente, a fin de que quienes la tengan concurren obligatoriamente al local del referido tribunal a regularizar su situación. Pero esto sólo po-

dría inquietar a quienes tengan "causa pendiente".

Pero hay algo más: "Aquellos titulares que por un motivo u otro no reciban los talones ocho días antes del vencimiento deberán concurrir personalmente a la calle Bolívar 136 para solicitar los cupones correspondientes... y luego llevarlos al Tribunal de Faltas para la visación de los mismos". Y naturalmente, después volver a Bolívar 136 para pagar.

No sabemos con qué diligencia se distribuirán esas notificaciones por la oficina originaria ni hasta qué punto el Correo cumplirá a conciencia con su deber de hacerlas llegar a destino. No nos detendremos en las pérdidas por deficiencias en las porterías de las casas de departamentos. Hay, efectivamente, "un motivo u otro" —muchos— para que la notificación no alcance al interesado. Entonces éste deberá hacer los viajes de que habla el AUTOMOVIL CLUB. Estos ocho últimos días del plazo, los de mayor aglomeración de interesados en las respectivas oficinas de cobro, crearán así dificultades innecesarias. ¿No tiene la Municipalidad mejor sistema para dar autoridad a su Tribunal de Faltas haciendo exigibles las sanciones de éste y no cabe limitar el viaje en busca de los talones a una sola presentación junto a la ventanilla de pago, como hacía la Dirección Inmobiliaria en el Ministerio de Hacienda de la Nación, hasta el último cobro del gravamen a su cargo?

Señalamos muchas veces, y con referencia a otras obligaciones fiscales, la conveniencia de que el cumplimiento de un deber, sin duda lógico pero ingrato, se facilite de todos modos. Insistimos, pues, en ello..."

DOS IMPORTANTES ACTOS CULTURALES EN LOS SALONES DEL A. C. A.

"El hombre en el espacio"

UN sugestivo tema fue el elegido por la Comisión de Cultura del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, para la mesa redonda realizada el 19 de mayo ppdo. Opinaron sobre esta hazaña del hombre de nuestro tiempo un científico, un biólogo, un físico, un escritor y un pintor.

Cinco puntos de vista que se sintetizan así:

Para Manuel Sadovsky, "estamos viviendo uno de esos momentos de la historia de la humanidad en que se produce un salto en el proceso del progreso. El hombre, hasta la invención del avión, ha vivido como un ser bidimensional. Recién con el vuelo adquiere una noción concreta de las tres dimensiones y todo hace prever que con las grandes velocidades, su intuición se modificará y podrá vivir el universo de cuatro dimensiones que Einstein describió".

El doctor Carlos Raúl Puga, al encarar el asunto desde el ángulo biológico, señaló que "para la biología el espacio está más cerca de la superficie terrestre que para la astrofísica. No hay dudas que con el tiempo todos los hombres podrán viajar por el espacio; pero hasta que esto ocurra, vivimos una época de transición, en la

cual el hombre se lanza al espacio sin que la técnica haya logrado su objetivo total".

Un interrogante planteó el profesor de astrofísica al analizar la labor "pasiva de Gagarin y Shepard. El doctor Carlos Varsavsky se preguntó. "¿Se puede contemplar en un futuro próximo que los hombres vayan a grandes distancias por un tiempo prolongado?"

Que "la conciencia del hombre debe ser la raíz del genio y éste el estallido de su espíritu insomne y generoso", fue la conclusión del escritor Bernardo E. Korembliit, que enfocó el tema desde una posición definitivamente humanista.

Cerró la mesa redonda el pintor Juan Batlle Planas. Su opinión quedó sintetizada así: "La distensión lograda por el pintor moderno es análoga a la distensión que ha permitido al hombre enfrentar el espacio. Se necesitó para ello la conciencia de la ruptura de lugares. La voluntad de espacio con que se manejan las teorías del momento, es una proyección inocente del informe real logrado por la ciencia. La actividad de las artes, una virtud de hacer alguna cosa. La ciencia es el conocimiento cierto de las cosas".

HAGA QUE SU INVERSION RECIBA EL BENEFICIO DE 10 EMPRESAS AGRUPADAS...

ASOCIESE a una cartera sólida y rentable:

MINERA ALUMINE S. A. I. C. F.
PUEYRREDON CONSTRUCCIONES, S. A.
EMPRESA EDITORIAL HAYNES S. A.
BUENOS AIRES BUILDING S. A.
INTERMARES S. A.

FIDES CIA. ARG. DE SEGUROS S. A.
ALBA CIA. ARG. DE SEGUROS S. A.
FIDALBA S. A.
PEÑON S. A.
CAPITAL S. A.

USTED puede ahora participar en las elevadas utilidades de todas estas importantes organizaciones, que poseyendo un Activo de MIL MILLONES DE PESOS, desarrollan las más diversas actividades con un mismo denominador común: crear valiosa riqueza para el país, con métodos modernos de producción, asegurando alta rentabilidad a sus asociados.

CONSULTE los diferentes planes de inversión a nuestro Agente Financiero:

envión 

ENVION S. A. FINANCIERA, COMERCIAL DE INVERSIONES Y MANDATOS
BDO. DE IRIGOYEN 244 - BS. AS.

HERMES S.A.

FINANCIERA, COMERCIAL DE INVERSIONES Y MANDATOS

Corrientes 316

Bs. As.

VACACIONES
ESTUDIANTILES EN

EUROPA

VISITANDO:

FRANCIA
ITALIA
SUIZA
ESPAÑA
PORTUGAL

CANNES - GENOVA - FLORENCIA - SIENA
ROMA - SORRENTO - CAPRI - NAPOLES
VENECIA - MILAN - PARIS - LOURDES
MADRID - TOLEDO - GRANADA - SEVILLA
LISBOA

UNA OPORTUNIDAD PARA
PREMIAR A SU HIJO A FIN DE
AÑO Y EVENTUALMENTE ACOM-
PAÑARLO EN UN VIAJE MUY
ECONOMICO

ESTADA EN EUROPA U\$S 358.-
Y PASAJE MARITIMO DESDE \$ 28.620
ALTERNATIVA: IDA Y VUELTA EN AVION
IDA EN AVION, VUELTA EN VAPOR o VICE-VERSA
SALIDA: 27 DE DICIEMBRE M/N "PROVENCE"



SEÑOR ASOCIADO: SOLICITE MAYORES INFORMACIONES SOBRE ESTA EXCURSION
EN NUESTRA OFICINA DE VIAJES Y TURISMO DE CASA CENTRAL

Avda. LIB. GRAL. SAN MARTIN 1850 - T.E. 83-2039 - Bs. AIRES

“ACTITUD DE LA MUJER FRENTE A LA HORA ACTUAL”

NUTRIDO público femenino se congregó en el salón de actos de la Sede Central de la Institución, el día 13 de julio ppdo., para asistir a una mesa redonda sobre la “Actitud de la mujer frente a la hora actual”.

“Me hubiera encantado ser marino. La mujer puede ser todo, menos hombre”, dijo Silvina Bullrich.

“La diferencia mental de los sexos es un concepto tan viejo como las ballenas del corset”, afirmó Zulma Núñez.

“El divorcio no sólo protege a la mujer sino también a la familia, que es el núcleo fundamental del cuerpo social”, manifestó Fanny Itkin.

Y en fin, “en nuestro país el 99 % de los maridos engañan a sus esposas y el 60 % de éstas son infieles a sus cónyuges”, sostuvo Marisa Serrano.

Tan categórica y nutrida artillería argumental dio una definición a la reunión, donde no tuvo ocasión de asumir la defensa de la otra “parte” ningún representante del sexo fuerte, excepción hecha de algún miembro de la Comisión Directiva y de quienes en función de cronistas, debimos asistir, paso a paso, a la demostración de destreza verbal e inquietud espiritual de las cuatro damas que, de acuerdo con sus quilates profesionales e intelectuales, no tuvieron miramientos para vindicar su condición de tales.

Y aunque se hizo formalmente el compromiso y la aclaración de que “no se venía a agredir a los hombres”, la crítica fue implacable, aún cuando un toque final arrojó algún saldo de benevolencia.

La señora Bullrich inició el debate señalando que no es feminista ni comparte las premisas de esta postura, pero que, sin embargo, es imposible hablar de la mujer y sus derechos sin ponerse agresiva, no contra los hombres, cuanto contra las condiciones sociales que determinan la “minusvalía” de la mujer.

La doctora Itkin —abogada— señaló que, a pesar de que la mujer ha demostrado su capacidad para desempeñarse en todos los niveles de la actividad social útil, en el Congreso sólo hay ahora una diputada y en el Poder Ejecutivo ninguna mujer ha sido llamada a colaborar. Analizó más adelante la situación laboral de la mujer y criticó la tendencia a disminuir su salario para trabajos de rendimientos similares a los masculinos.

Por su parte, la señora Zulma Núñez manifestó que la mujer debe acrecer su responsabilidad y capacitarse para actuar en la vida social. Destacó la necesidad de que la mujer logre una efectiva independencia ya que, en la actualidad, actúa por la vía de imitación al hombre y no ha logrado una específica personalidad.

Finalmente, la doctora Serrano —psicóloga— expuso el tema de la situación de la mujer analizada a la luz del concepto del ocio, y explicó que

hace diez siglos el ocio era un bien y objetivo apreciado por las mujeres hermosas y que, por debajo de él, se encontraban las tareas domésticas y más abajo aún el trabajo extrafamiliar. La sociedad de nuestros días, manifestó luego, ha terminado por valorar el trabajo de la mujer.

Generalizado el debate con la participación del público, las preguntas —que se hacía llegar a la mesa por escrito— apuraron por generoso margen el tema del divorcio.

Concluido el mismo, el cronista más allá de toda definición, pudo apreciar, en perspectiva, que no obstante la mesa redonda, las mujeres seguían siendo eso...: mujeres; y en forma encantadora.

DOS ESTACIONES DE SERVICIO SE CONSTRUIRAN EN JUJUY

EL 2 de febrero ppdo., se procedió a firmar los convenios en virtud de los cuales, con la cooperación de ambas partes —Provincia de Jujuy y AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO— se construirán dos estaciones de servicio. Dichos documentos fueron suscriptos por el Senador Nacional, Dr. Benjamín Guzmán, delegado especialmente por el señor Gobernador de la citada provincia para ese acto, y por los Dres. César C. Carman y Luis Pandra, Presidente y Secretario, respectivamente, del A. C. A.

Las estaciones, a construirse en las localidades de La Quiaca (Departamento de Yavi) y Libertador General San Martín (Departamento Ledesma), son indiscutiblemente de gran importancia. A la primera de ellas, ubicada en la zona fronteriza con Bo-

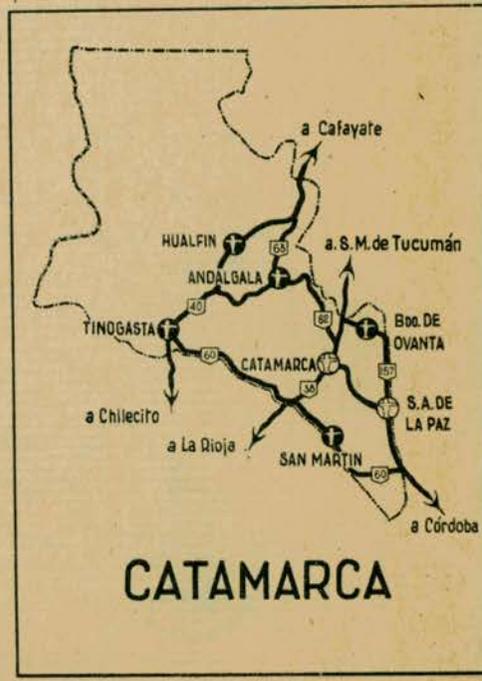
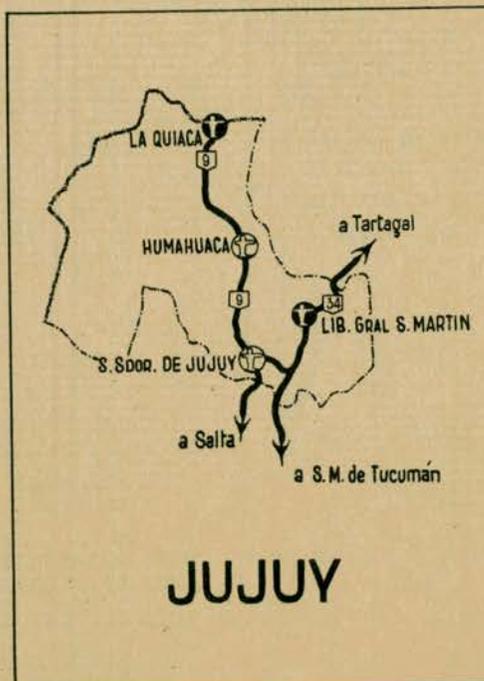
livia, le será anexada una hostería, lo que atraerá a los turistas extranjeros, que hallarán en la misma, buen servicio y hospitalidad. La que se levantará en Libertador General San Martín se encuentra en el punto más estratégico de la Ruta Nacional N° 34, complementaria de la N° 40, que lleva desde Salta —pasando por Tartagal— a la localidad de Pocitos, ubicada en la frontera con Bolivia. Además, a Libertador General San Martín converge la ruta que, por Orán, llega hasta Yacuiba, localidad ésta que también se halla en la frontera con Bolivia.

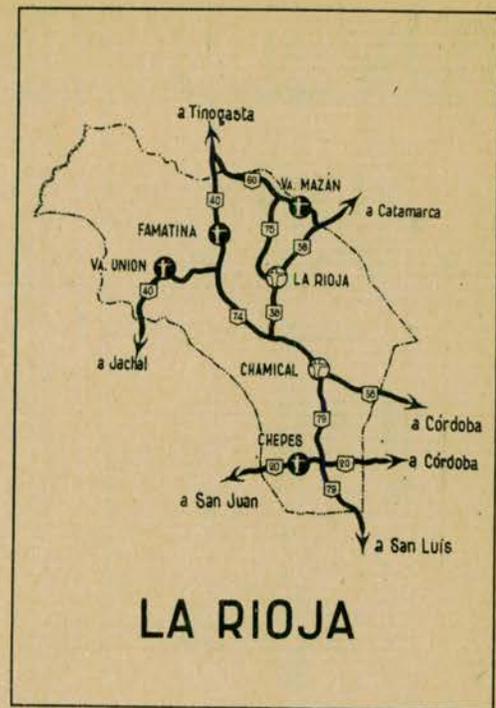
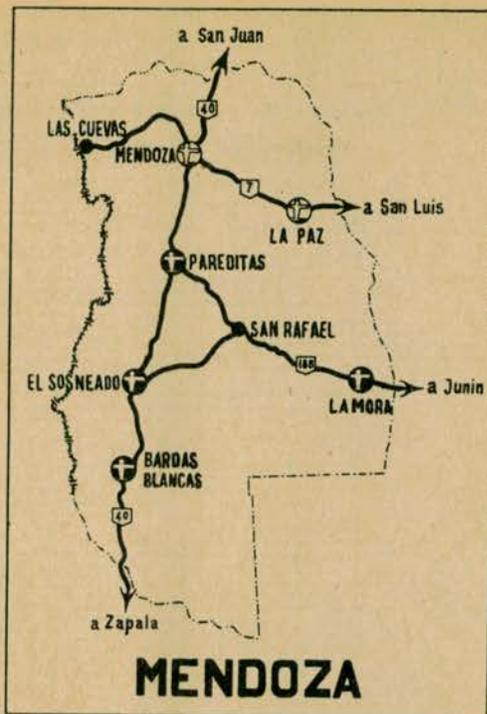
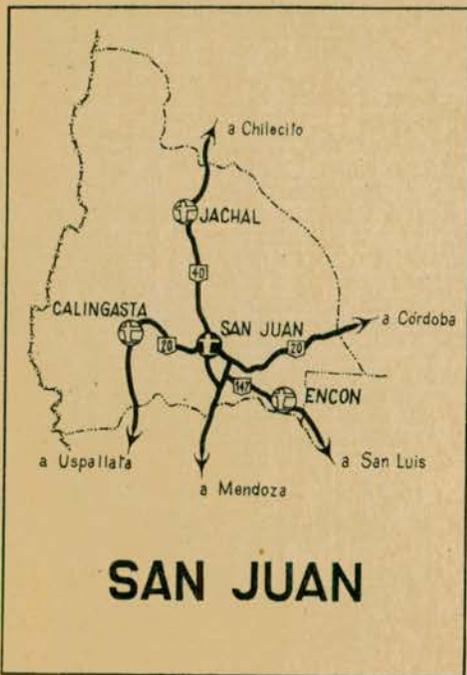
Destacando la trascendencia del acuerdo, usaron de la palabra el parlamentario que representó a la provincia norteña y el Presidente de la Institución, Dr. César C. Carman.

CONVENIOS DEL A. C. A. CON LAS PROVINCIAS: NUMEROSAS ESTACIONES NUEVAS

Convenio entre Catamarca y el Automóvil Club

EN la Sede Central de la Institución, el 11 de enero ppdo., se formalizó el convenio entre la provincia de Catamarca y el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. Se firmaron las escrituras en virtud de las cuales el gobierno de la provincia se compromete a levantar cinco estaciones de servicio, sitas en las localida-





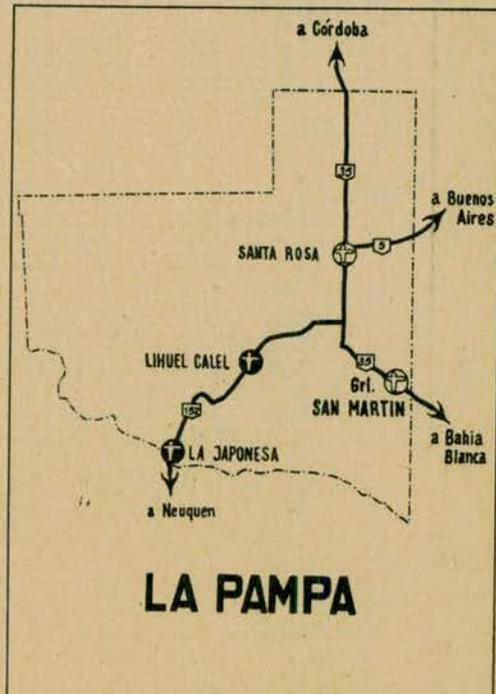
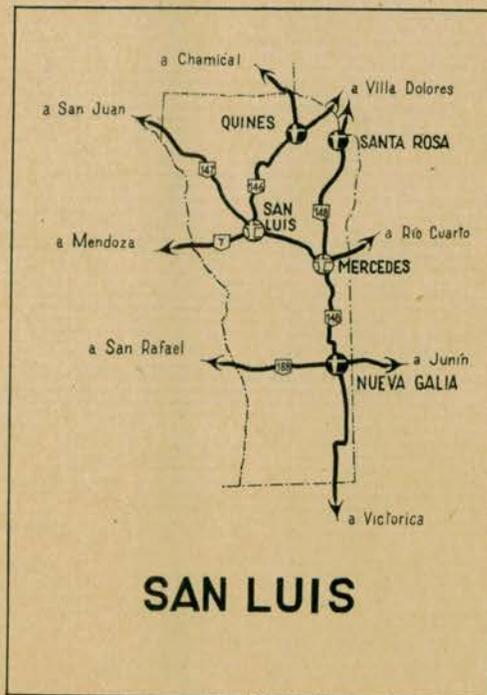
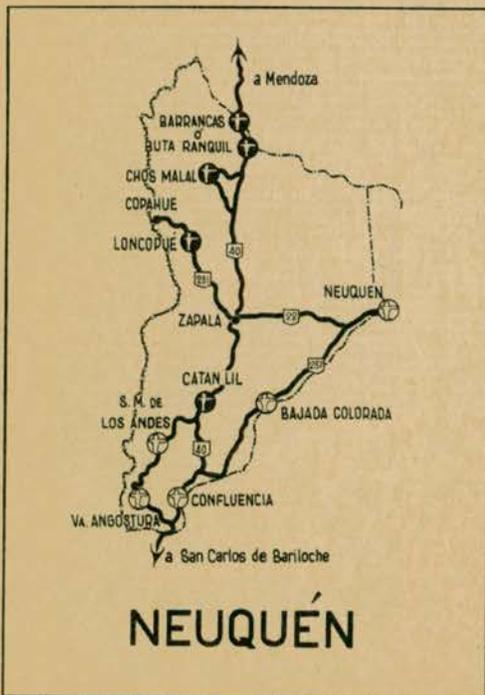
des de Tinogasta, ruta 40; Andalgalá, rutas 62 y 63; Hualfin, ruta 40; Bañado de Ovanta, ruta 67, y San Martín, ruta 60, instalaciones que contarán con el servicio anexo de hosterías. Firmaron el convenio en representación del gobierno de Catamarca, el subsecretario de Obras Públicas, Ing. Luis Vidal Canclini, y por el A. C. A. su presidente y secretario, doctores César C. Carman y Luis Pandra, respectivamente. Al referirse a este acuerdo, el Dr. Carman, tras agrade-

cer la colaboración del gobierno provincial, manifestó que la construcción de las aludidas estaciones de servicio responde a un plan racional, orgánico y coherente, ya que cubrirán largos tramos hasta hoy huérfanos de toda atención. Agregó que la industria del turismo ocupa en el mundo entero y en algunos países en particular, el tercer o cuarto puesto entre las fuentes de ingreso: "Basta pensar en lo que esto importa, para adivinar el magnífico porvenir que nos espera en este plano, a poco que los argentinos sepamos cómo se organiza y se estimula el turismo". Finalmente elogió el empeño de las autoridades de la provincia de Catamarca por despertar el interés turístico de sus distintas zonas, tan generosamente dotadas —"paisaje majestuoso y risueño al mismo tiempo"— por la naturaleza



REFERENCIAS

- ⊕ Estaciones A.C.A en funcionamiento
- ⊕ Estaciones a construir con gobiernos provinciales



1. RESPONSABILIDAD DEL DUEÑO DE UN GARAGE POR EL HURTO DE UN AUTOMOVIL QUE SE GUARDABA EN EL MISMO

LA guarda de un automóvil en un garage de alquiler constituye un contrato innominado que participa, a la vez, de las características del depósito, de la locación de cosas y de la locación de servicios. (Fallo de la Sala D de la Cámara Civil de la Capital Federal, Jurisprudencia Argentina, 15 de Agosto de 1961.)

El hecho que originó el juicio motivo de este fallo de segunda instancia, fue el hurto de un automóvil particular, cuyo dueño lo guardaba en un garage mediante el pago de un precio mensual.

Producido el hurto, el propietario del vehículo demandó al dueño del local por daños y perjuicios, fundando la acción en la responsabilidad contractual de este último, emergente del incumplimiento de su obligación de guarda y custodia del automotor.

El demandado, por su parte, sostuvo la inexistencia de tal obligación, alegando que la relación jurídica quedaba perfectamente encuadrada dentro del contrato de locación de cosas (uso y goce de una cosa —en este caso la cochera, el espacio del garage destinado al vehículo—, a cambio de un precio determinado en dinero) y, por lo tanto, el locador no debía responder por la sustracción de una cosa (el vehículo) que se hallaba en el ámbito alquilado, ya que tal obligación no es propia de la locación de las cosas.

Al rechazar la tesis del demandado, la Cámara sienta doctrina. La guarda de un automóvil en un garage de alquiler, dice, *no es contrato de locación de cosas típico*, sino un contrato innominado (o atípico), que participa de la naturaleza jurídica de los contratos de depósito, locación de cosas y locación de servicios.

En consecuencia, el propietario del garage tiene dos obligaciones igualmente principales: 1) Ceder el uso y goce de un espacio (típica del contrato de locación de cosas), y 2) la guarda y custodia del vehículo (típica del contrato de depósito). Una tercera obligación, ésta sí subsidiaria y accidental, que puede convenirse o no entre las partes, consiste en la limpieza y lavado del automotor (típica de la locación de servicios).

Fundándose en estas razones, el fallo hizo lugar al pago de la indemnización por daños y perjuicios perseguida por el demandante.

2. EL DUEÑO DE UN GARAGE DEBE PAGAR AL PROPIETARIO DE UN VEHICULO HURTADO DEL MISMO LA DIFERENCIA ENTRE SU VALOR REAL Y EL MONTO DEL SEGURO

Acreditada la responsabilidad del dueño del garage en que fue hurtado un vehículo, aquél responde por la diferencia de precio entre el valor real del automóvil y el importe del seguro contratado: ello, sin perjuicio de su eventual deber de indemnizar al asegurador y de la responsabilidad de los autores del hurto. (Fallo de la Sala A de la Cámara Civil de la Capital Federal, Jurisprudencia Argentina, 3/8/61.)

Producido el hurto de un automóvil que se hallaba guardado en un garage, el propietario del vehículo demandó al dueño de aquél por el pago —en concepto de daños y perjuicios— de la diferencia entre el valor real del automotor y el importe del seguro que tenía contratado.

El demandado, sin discutir la responsabilidad contractual que en principio le cabía (ver fallo anterior), alega falta de acción en el demandante, sosteniendo que, habiéndose subrogado la compañía aseguradora en todas sus acciones y derechos sobre el precitado vehículo, sólo debe responder ante esta última, por el monto del seguro contratado.

Al rechazar la argumentación del demandado, haciendo lugar al pago de la diferencia de precio perseguida por el actor, los camaristas fundaron su resolución en las siguientes razones:

1) El actor no reclama el precio total del automóvil, sino la diferencia entre ese importe y el percibido de la compañía aseguradora. No hay, pues, ningún peligro para el deudor de pagar dos veces la cantidad requerida.

2) De tal diferencia de valores sólo puede responder el demandado (dueño del garage), cuyo incumplimiento contractual es la causa inmediata y necesaria de la exigibilidad del seguro y de la cesión de los derechos y acciones del demandante a la compañía aseguradora.

3) El actor no tenía ninguna obligación de contratar un seguro, mucho menos de hacerlo por el valor total del vehículo. Y si, como en la especie, aseguró el vehículo en una suma inferior a su valor real, no tenía por qué hacer reserva de derechos por la diferencia, ya que los derechos se tienen o no, por imperio de la ley, y su reserva sólo es requisito cuando ésta así lo establece expresamente.

La solución dada a este caso por los camaristas intervinientes es inobjetable, sobre todo teniendo en cuenta que la subrogación de la compañía aseguradora en los derechos y acciones del propietario del automotor es una disposición establecida en beneficio de aquélla, para que pueda

resarcirse de la erogación que le significa el pago del seguro. Tal subrogación, por tanto, en nada puede anular o neutralizar el legítimo derecho del demandante a que el daño sufrido le sea indemnizado en su totalidad, cuando es la consecuencia directa e inmediata del incumplimiento de la obligación contractual (custodiar el coche).

3. EL AUTOR DE UN HOMICIDIO CULPOSO, DEL QUE FUE VICTIMA UNA MENOR, DEBE INDEMNIZAR A SUS HEREDEROS EL DAÑO MORAL OCASIONADO

La pérdida de la vida de una menor debe indemnizarse en favor de los padres, en cuanto importe la frustración de una legítima esperanza de ayuda y sostén. La indemnización por los daños causados por un cuasidelito —homicidio culposo en el caso— comprende también el agravio moral, que se traduce en el pago de una suma de dinero. (Cámara Federal de Paraná, Jurisprudencia Argentina, 14/8/61.)

Los hechos acerca de los cuales se pronunció este fallo, se desarrollaron de la siguiente manera: El conductor de un camión lo hizo penetrar en un galpón, pasando por la vereda que lo separaba de la calzada. En esas circunstancias atropelló y dio muerte a una menor de cinco años. De las pruebas acumuladas surgía que la maniobra había sido realizada a excesiva velocidad y sin observar previamente si estaba expedito el lugar donde debía pasar el camión. Además, las características del asiento del automotor —que era bajo— y de su parabrisas —que estaba empañado— impedían una buena visibilidad.

La Cámara Federal de Paraná condenó al demandado al pago de una suma indemnizatoria, sobre la base de los siguientes argumentos:

1) La culpa del conductor del camión está suficientemente configurada, por cuanto no guardó la obligación general de prudencia y diligencia, cuyo inobservancia es precisamente la característica de la culpa cuasidelictual.

2) La víctima, a pesar de ser menor de edad, si bien no es responsable de sus actos con respecto a terceros, por su falta de discernimiento, es sujeto de culpabilidad, en cuanto su conducta tendría influencia con relación a los daños sufridos y, en ese caso, la culpa concurrente de la víctima podría ser alegada por el demandado y convertirse en materia de compensación. Pero la culpabilidad de la víctima, en el sentido estricto que comentamos, no quedó probada en el proceso.

3) En la misma línea de razonamientos hipotéticos, podría existir también alguna pequeña imprudencia de la víctima. Sin embargo, de

haberla, y dada su ínfima entidad, ella no haría variar en nada la responsabilidad del autor del cuasidelito.

4) En cuanto al monto de la indemnización que corresponde a los padres de la víctima, el criterio para fijarlo es el del restablecimiento del equilibrio roto por el hecho ilícito, que comprende los perjuicios ciertos, presentes o futuros, e inclusive la pérdida de una probabilidad, constituida por la frustración de una legítima esperanza de sostén y apoyo. De acuerdo con este criterio, la indemnización debe comprender: a) el perjuicio material (daño emergente y lucro cesante); b) el agravio moral manifestado en el interés afectivo y en el ataque a las "afecciones legítimas", de que habla el artículo 1078 del Código Civil.

La última parte de este fallo vuelve a poner sobre el tapete de la discusión jurídica el arduo problema de si debe y puede indemnizarse el daño moral, acerca del cual nos parece que está prácticamente agotado el debate. Del incontrovertible argumento de que resulta imposible, por su misma esencia, evaluar ese daño y menos aún traducirlo en una suma de dinero, creemos, sin embargo, que no debe seguirse apodícticamente la improcedencia de su reparación. Cualquier suma de dinero será no cuantitativamente inferior, sino cualitativamente inadecuada para reparar el daño. Pero ella podrá, en alguna medida imposible de determinar, dar a la víctima o a sus herederos, una satisfacción que, aunque de otra naturaleza, disminuya en algo la magnitud del daño moral sufrido.

ESPIGAS

SOLEIDAD

"Aquel que verdaderamente no quiere más que su destino, no tiene ya semejantes y se alza solitario sobre la tierra, teniendo sólo en torno suyo los helados espacios infinitos. Tal es Jesús en el huerto de Getsemani."

(HERMAN HESSE—Demián)

LA AVENTURA

"El espíritu de aventura es el espíritu creador por antonomasia."

(GUILLERMO de TORRE, La Aventura y el Orden)

RUTINA

*"Son buenas gentes que viven
Laboran, pasan y sueñan,
Y en un día como tantos
Descansan bajo la tierra"*

(ANTONIO MACHADO—Poemas)

REHABILITACION

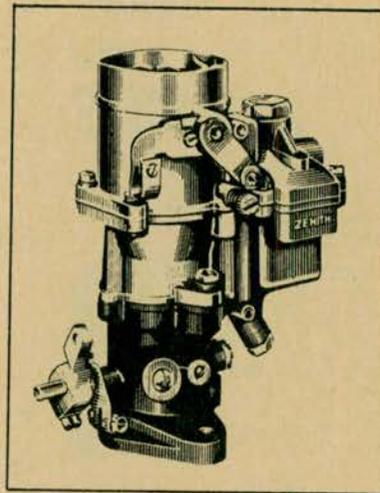
"Se ha puesto de moda, en estos días, el intento de rehabilitar la peste y la fiebre. Por

turno, se va sacando de las gemonías a los condenados de la historia; se revisa su proceso, estudiándolo al revés, y se los absuelve ruidosamente. La erudición se deleita en estas paradojas, porque le dan un matiz de excentricidad que la rejuvenece. Tiberio y Nerón salen de ese pretorio fantástico lavados de las "calumnias" de Tácito; Felipe II es incensado con el humo de los "autos de fe"; Alejandro VI, ya liberado del infierno de los malos propósitos, espera en la antesala de un purgatorio indulgente, que se le canonicen. Cleón también ha encontrado, en estos últimos tiempos, sus apologistas. Tinta malgastada, celo inútil: los dos genios que le tienen sujeto en la picota no lo soltarán. Para siempre quedará marcado por el buril de Tucídides y el látigo de Aristófanes. Esos estigmas no se borrarán jamás."

(PAUL de SAINT VICTOR, Les Deux Masques)

ZENITH
STROMBERG

CARBURADORES



FABRICADOS POR:

GALILEO ARGENTINA



CON LICENCIA DE

THE Bendix CORPORATION

EE.UU.

AUTO Club 155

Miscelánea

CUIDADO CON LAS PILDORAS TRANQUILIZADORAS MIENTRAS SE CONDUCE.

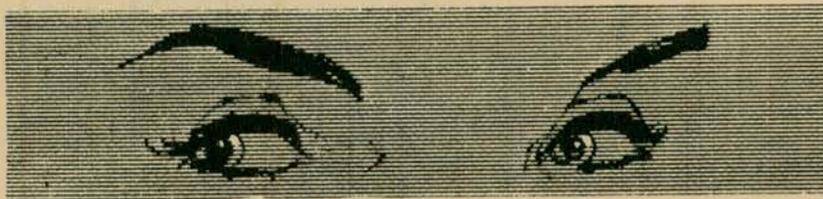
Como es sabido, se dispone actualmente de una amplia variedad de píldoras tranquilizantes, antihistamínicas, descongestivas, etc., que parecen producir milagros, pero que bajo ciertas condiciones, interfieren desfavorablemente en la habilidad y seguridad del conductor.

La Asociación Automovilística Americana (A. A. A.), citando autoridades médicas de primera categoría y expertos del Instituto Nacional de la Salud de los Estados Unidos, llama la atención de los conductores de automóviles sobre la ingestión indiscriminada de tales píldoras al hacerse cargo del volante o poco antes. Señala especialmente la somnolencia y los mareos

que, con cierta frecuencia, siguen a la ingestión de esos medicamentos aparentemente tranquilizadores. Los especialistas afirman que el conductor que maneja bajo la influencia de tales drogas puede convertirse en una efectiva amenaza contra la seguridad del tránsito en las carreteras. El Dr. Jonathan Cole, Director del Centro de Servicios del Instituto de Psico-Farmacología, asegura que el tiempo de reacción (time lag) de los conductores bajo la influencia de píldoras tranquilizadoras o antihistamínicas, suele estar bastante aumentado y su capacidad de coordinación psico-física sensiblemente alterada.

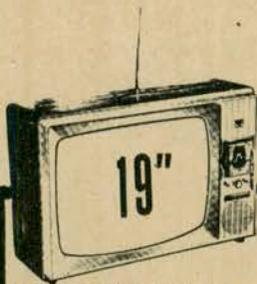
Aun cuando los estudios acerca de los efectos de los tranquilizantes sobre la habilidad de los conductores todavía no están terminados, parece que puede asegurarse que las drogas de referencia reducen la eficiencia psíquica y técnica de un porcentaje considerable de automovilistas, y que son muy contados los que se benefician realmente con esas drogas para la conducción del vehículo.

CALIDAD QUE ENTRA POR LOS OJOS!

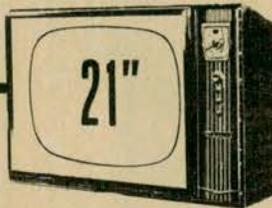


diamond

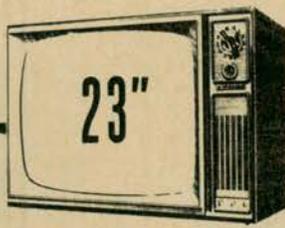
TRES MODELOS DE SU PRIMERA LINEA DE COMPACTOS



PANTALLA RECTANGULAR, 48 cms.



PANTALLA VISOLAR, 53 cms.



PANTALLA MAGNAVISON, 58 cms.

ADQUIERA EL SUYO CON PLANES QUE ENTRAN EN SU BOLSILLO

SIN ANTICIPOS
SIN RECARGOS - SIN INTERESES
TOTALMENTE EN CUOTAS

discolandia

LA ESQUINA MUSICAL DE BUENOS AIRES - SANTA FE Y LARREA TEL. 82-0081 - 2-3

RECOMENDACIONES PARA FOTOGRAFOS AFICIONADOS EN VIAJE DE TURISMO. —

Según los entendidos, existen varias normas que deben ser observadas. En primer lugar, si el turista va a utilizar una cámara importada, es muy conveniente que la registre en la Aduana antes de partir, para no tener dificultades a su regreso. Conviene llevar siempre la cámara en un estuche protector, para evitar el polvo, la humedad y los golpes, que suelen perjudicar al aparato, sobre todo cuando es de factura muy sensible. Si se lleva la cámara en viajes en automóvil, no debe ponerse en la guantera ni en el cajón del equipaje, porque la temperatura en ambos lugares suele llegar a un nivel que perjudica a la cámara. Si el turista desea sacar películas en color, la hora más propicia es la comprendida entre las 10 de la mañana y las 3 de la tarde. Y un consejo adicional, que no ha de resultar desagradable, aunque sí quizás algo costoso: tratar de obtener la mayor cantidad posible de fotografías.

LA CIRCULACION EN LA Av. DEL LIBERTADOR

Solicitar la adopción de medidas que faciliten el tránsito por la avenida del Libertador General San Martín fue el motivo de otra presentación de las autoridades del Club ante el intendente municipal, señalando que los vehículos que provienen de las avenidas Intendente Bullrich y Dorrego, para incorporarse a la del Libertador en la mano opuesta a aquella de la cual desembocan, impiden la rápida circulación en esa arteria, que vincula a la zona céntrica con la periferia de la ciudad. A ello se suma la amplitud de la calzada y la cantidad de vehículos en circulación, que provocan el enfrentamiento del tránsito y situaciones de extremo riesgo. Por tal razón se propuso la construcción de dos rotondas en la correspondencia con las avenidas Intendente Bullrich y Dorrego, con islas o canteros canalizantes; remodelación de las aceras respectivas, iluminación adecuada del área afectada por dichas construcciones; colocación de balizas en los puntos críticos; pintado de las líneas directrices entre Sinclair y Dorrego y demarcación de las sendas para peatones.

COMPRE AHORA *



AMPLIA FINANCIACION

PLANES ESPECIALES PARA FLOTILLEROS
ACEPTA UNIDADES USADAS
COMO PARTE DE PAGO

J. VAZQUEZ IGLESIAS S.A.

EN ONCE:
Hipólito Yrigoyen 2655
48-7281

EN DEVOTO:
Lope de Vega 2799
50-3234/36

SOLICITE VENDEDOR
Sábados abierto hasta las 12 hs.

LA
NUEVA
LINEA



1961



ALBATROS

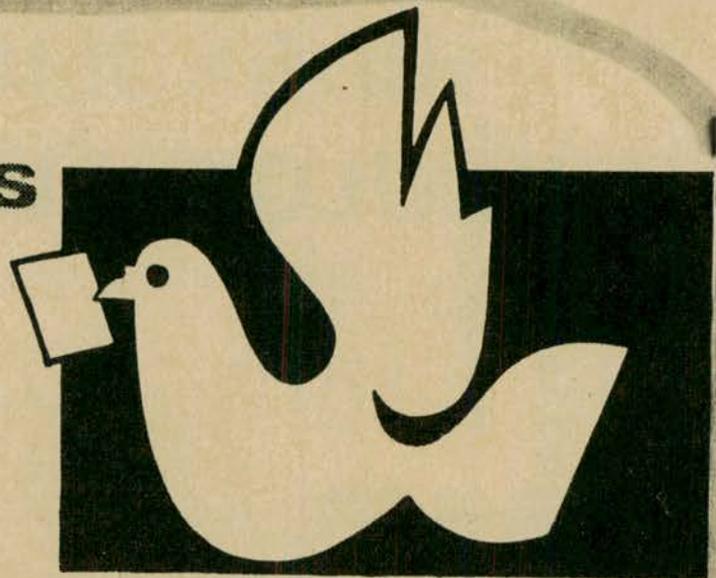
SI USTED TIENE INTERÉS EN...

CHEQUES DE VIAJERO

GIROS

CARTAS DE CREDITO
PERSONALES

COMPRA Y VENTA
DE DOLARES



...recuerde que el Banco de Londres dedica especial atención a cada uno de estos servicios. Solicite informes. El Banco de Londres atenderá gustosamente toda consulta y operación relacionada con los rubros antes mencionados.

BANCO DE LONDRES

Y AMERICA DEL SUD

Florida 202



EN

estos momentos, en que parece producirse en nuestro país el impulso definitivo hacia la implantación de una vasta industria automotriz, independizándonos cada vez más de la importación, es conveniente hacer referencia al problema de la calidad de los líquidos que se emplean para los frenos hidráulicos.

En primer lugar, importa que se tienda al empleo del vocablo "líquidos", por cuanto el término "fluido", que es el usado más corrientemente, es genérico e involucra en su aceptación tanto a los líquidos como los gases.

La existencia de muchos automotores, en especial de tipo pesado, como camiones, ómnibus, etc., que utilizan frenos de aire, justifica con mayor razón que se deba emplear el vocablo más correcto a fin de evitar confusiones.

Pasando a analizar las características de comercialización de este producto en nuestro mercado, puede observarse que se presta una atención muy especial al precio, y consideramos que muchas de las apreciaciones que hemos escuchado no son acertadas.

Cuando oímos decir que cierto líquido para frenos es bueno, pero es bastante más caro que otro, en casi todos los casos se está comparando precios de productos de calidad muy dispar, comparación que, por lo tanto, no tiene valor.

Nos atrevemos a afirmar aun más. Creemos que el pre-

Estos conceptos generales orientaron la normalización de estos líquidos por parte del IRAM, por lo cual, sin dejar de lado el aspecto económico, se ha buscado por sobre todo fomentar la elaboración y expendio que reúnan un mínimo de seguridad.

Con la aparición de normas argentinas, se cuenta ahora con el medio técnico necesario para impedir el empleo en estos líquidos de disolventes de bajo punto de ebullición, que por sus características no son apropiados para su elaboración.

Si bien en el país hace ya unos años que se elaboran líquidos para frenos, últimamente la aparición en el mercado de productos que contienen disolventes de bajo punto de ebullición llevó a fabricantes de plaza a dirigirse a la Secretaría de Industria solicitando se dictase una disposición legal que prohibiese su empleo en la elaboración de líquidos para frenos, puntualizando los graves inconvenientes que originaba la utilización de dichos disolventes.

En el planteamiento general del problema, se ha visto que en nuestro mercado se expenden como productos usuales diversas clases de líquidos, pero todos ellos dentro de las características de un solo tipo, que es el correspondiente al designado en forma prácticamente universal con la denominación de "servicio moderado".

Ello constituye una etapa que debe ser inmediatamente superada, pues el extraordinario progreso de la industria

LA NORMALIZACION DE LIQUIDOS PARA FRENOS HIDRAULICOS DE VEHICULOS AUTOMOTORES

POR EL Prof.

MANUEL P. MESTANZA

Jefe del Departamento de Coordinación
de "IRAM" (Instituto Argentino
de Racionalización de Materiales)

cio a que llega el líquido al consumidor no tiene mayor importancia si se tiene en cuenta las razones siguientes:

a) El consumo de líquido para frenos es, a lo sumo, de 2 litros anuales, salvo casos muy excepcionales, por lo que su precio prácticamente no influye en el costo de mantenimiento del automotor;

b) En cambio, un líquido de mala calidad puede causar deterioros en el mecanismo de frenos y en otras partes del automotor, cuya reparación puede llegar a costar ingentes sumas;

c) Por sobre todos esos factores, su relación con la seguridad del automotor es de vital importancia, pues de no usarse líquidos de buena calidad, las posibilidades de choques crecen marcadamente al aumentar el tiempo necesario para el frenado.

automotriz ha llevado, en especial por parte de la industria norteamericana, a la fabricación de automotores para pasajeros y sobre todo a la de vehículos de carga de gran peso, y por ende, al empleo de motores de gran potencia y alta relación de comprensión, en los que las condiciones necesarias para un satisfactorio frenado no pueden ser satisfechas por el tipo "servicio moderado".

De allí, entonces, la necesidad de estimular la aparición como producto corriente en nuestro mercado, del líquido denominado usualmente "tipo servicio pesado", que ya puede ser elaborado en el país, si bien aún debe importarse ciertas materias primas.

Al estudiar este problema, se ha debido tener en cuenta las particularidades del mercado local, distintas de las de otros países. Así, por ejemplo, en los Estados Unidos la tendencia es hacia la supresión del tipo "servicio moderado"; pero ello se justifica en un país que, por su gran producción automotriz, renueva constantemente sus modelos, al punto de que los de cuatro a cinco años anteriores se consideran anticuados. Además, la orientación general de dicha industria sigue siendo la fabricación de modelos cada vez más grandes y pesados.

Esa situación no puede compararse con la de nuestro país, donde la escasez de divisas ha hecho aumentar notablemente la vida útil de los automotores, estando en servicio vehículos con más de un cuarto de siglo de su fecha de fabricación.

Además, la tendencia a estimular la importación y la fabricación nacional de automotores de pasajeros de peso

reducido y bajo consumo de combustible, en los cuales el líquido tipo "servicio moderado" se comporta satisfactoriamente, justifica que aquí, por muchos años, sea conveniente la existencia de los dos tipos de líquidos, a fin de usar en cada caso el que resulta más apropiado, de acuerdo con las condiciones de trabajo del automotor.

Tampoco por razones de temperatura se justificaría en nuestro país prescindir del uso exclusivo del líquido tipo "servicio pesado", por cuanto no tenemos zonas muy notablemente cálidas, aún en pleno verano.

Por ello el IRAM ha propuesto en este problema tres normas, ya aprobadas, a saber: la IRAM 11 012, donde se dan los métodos de extracción de muestras y los métodos de ensayo, comunes para todos los líquidos; la IRAM 11 013, que establece las características del líquido tipo "servicio moderado", y la IRAM 11 014, que especifica las correspondientes al líquido tipo "servicio pesado".

Habiendo hecho el IRAM la parte que específicamente le tocaba, como lo es la preparación de las normas técnicas, corresponde que se desarrolle ahora la campaña educativa de ilustración a los usuarios, la que puede tener pleno éxito si en ello se empeñan los fabricantes de líquidos y quienes tienen estaciones de servicio, en especial las compañías petroleras, aconsejando a los automovilistas el tipo que les conviene usar, según el caso.

Otro punto muy interesante que contemplan estas normas, es el relacionado con la capacidad de los envases, habiéndose buscado establecer un escalonamiento lógico y eliminar algunas capacidades que no se justifican y cuyo origen es solamente la conversión de medidas de galones a litros.

La dificultad mayor existente es, que en el comercio son casi igualmente usuales los envases de 4 y 5 litros, por lo cual se propuso el mantenimiento de los dos; pero esto solamente se apoya en la costumbre.

Se ha optado por el envase de 5 litros, pues de la consulta realizada a diversos establecimientos industriales que elaboran estos envases, resulta que con un cajón de hojalata, cuya superficie es de 201.980 cm², puede obtenerse 189 tambores de 5 litros, con una capacidad total de unos 945 litros, o bien 194 tambores de 4 litros con una capacidad total de unos 776 litros, lo cual demuestra que, desde este punto de vista, es más económico el envase de 5 litros.

De ahí, entonces, el motivo de la elección; pero a fin de no perjudicar a quienes posean envases de las capacidades descartadas, se ha dado un año de plazo para su eliminación, lapso que se considera suficiente en este caso, por cuanto esos envases se utilizan una sola vez. Al disminuir el número de tipos de envases que se elaboran, se obtendrá un beneficio general, por la disminución de costos.

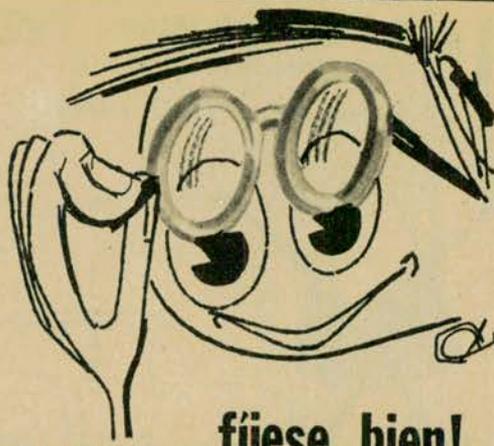
Un punto sobre el cual conviene llamar también la atención, es el relacionado con la viscosidad.

Puede decirse que, en general, los líquidos que se expenden en nuestro mercado son excesivamente viscosos, comparados con los de origen norteamericano y británico. Es un defecto grave, si se tiene en cuenta la forma en que trabaja el líquido en el freno, donde actúa fundamentalmente como un transmisor del esfuerzo.

Por estas razones, se ha establecido en las normas especiales, límites que aseguren que el líquido tenga una adecuada viscosidad de acuerdo con su función específica, buscándose que no presente incrementos anormales de viscosidad al acercarse a la temperatura límite inferior y que no sea excesivamente fluido al llegar a la temperatura límite superior.

De esta manera, el IRAM considera haber realizado un aporte técnico que brindará a corto plazo interesantes frutos.

Sería ahora sumamente interesante que los poderes públicos exigieran que el producto que se expende en nuestro mercado cumpla con las exigencias de las normas mencionadas. Creemos que su uso debe popularizarse por propia convicción de los intereses afectados; pero en este caso especial, donde entra en juego el factor seguridad, consideramos que el Estado debiera obligar a su cumplimiento en defensa de la seguridad pública.



fíjese bien!..

EL CAMPEON DE
LOS ACUMULADORES



antes
de comprar
que sean



ACUMULADORES



EN VENTA EN LAS
ESTACIONES DE SERVICIO DEL A.C.A.

APARATOS TELEFONICOS



Standard Electric

Uruguay 1037 buenos Aires

SU

D. K. W. - DI TELLA - PEUGEOT
 CITROEN - FIAT 1100 y 750
 RENAULT DAUPHINE



LO TIENE
 AGENCIA

BUENOS AIRES

SA

CON LA FINANCIACION
 MAS AMPLIA DE PLAZA

ENTREGA INMEDIATA * ACEPTAMOS SU
 COCHE USADO COMO PARTE DE PAGO

EXPOSICION Y VENTA

RIVADAVIA 6158-62

T. E. 66 - 5226 - 63 - 5330

CERAMICA OLIVOS S. A.

COMERCIAL - INDUSTRIAL Y FINANCIERA

MATERIALES
 REFRACTARIOS
 E INDUSTRIALES

SARMIENTO 470

BUENOS AIRES

T. E. 49 - 4338 - 0778 - 5608

INCORPORANDOSE AL SERVICIO DE PREVISION DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

CONTRATADO CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

**SEGURO
 DE VIDA**

SIN
 REVISACION
 MEDICA

DESDE \$ 50.000 HASTA

SEGUN EDAD

\$ 500.000

DOBLE
 INDEMNIZACION
 POR ACCIDENTES

BENEFICIO POR
 INCAPACIDAD
 TOTAL Y PERMANENTE

(originada por enfermedad o
 accidentes)

TARIFAS REDUCIDAS
 sin adicionales por incorporación

CAPITALES ASEGURABLES			COSTO
BASICO	INDEMNIZACION POR ACCIDENTES	TOTAL	TRIMESTRAL
\$ 50.000	\$ 50.000	\$ 100.000	\$ 270
100.000	100.000	200.000	540
150.000	150.000	300.000	810
200.000	200.000	400.000	1.080
250.000	250.000	500.000	1.350
300.000	300.000	600.000	1.620
350.000	350.000	700.000	1.890
400.000	400.000	800.000	2.160
450.000	450.000	900.000	2.430
500.000	500.000	1.000.000	2.700



Infórmese en las representaciones y dependencias
 de todo el país y en Casa Central

Av. Libertador Gral. San Martín 1850 - Buenos Aires
 83 - 5092 80 - 1837

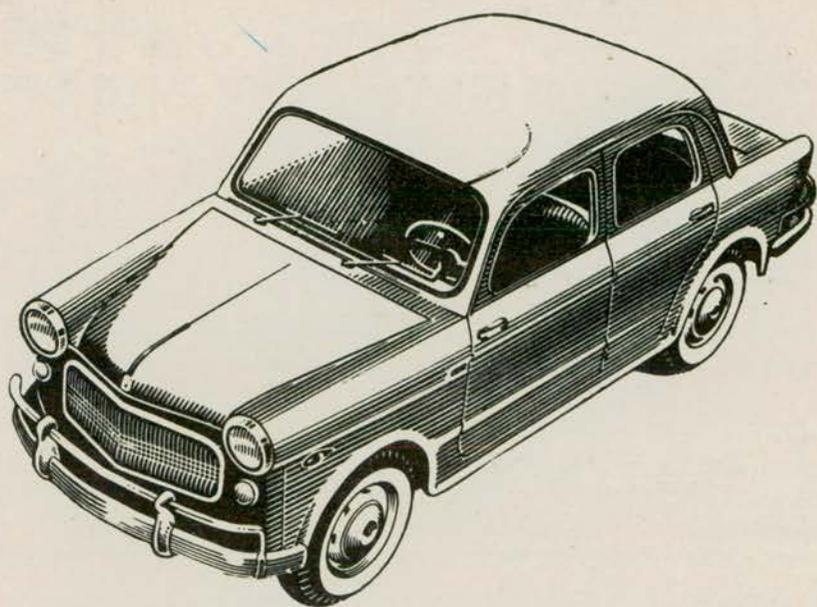
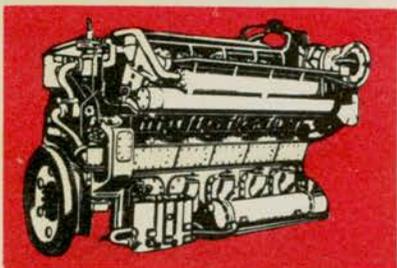
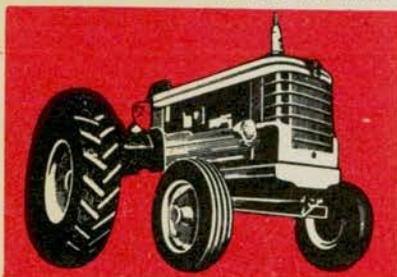
PUBL. A. C. A.

con la nobleza
tradicional
de su marca

EMPRESAS

FIAT

ARGENTINAS



producen en el país

AUTOMOVILES

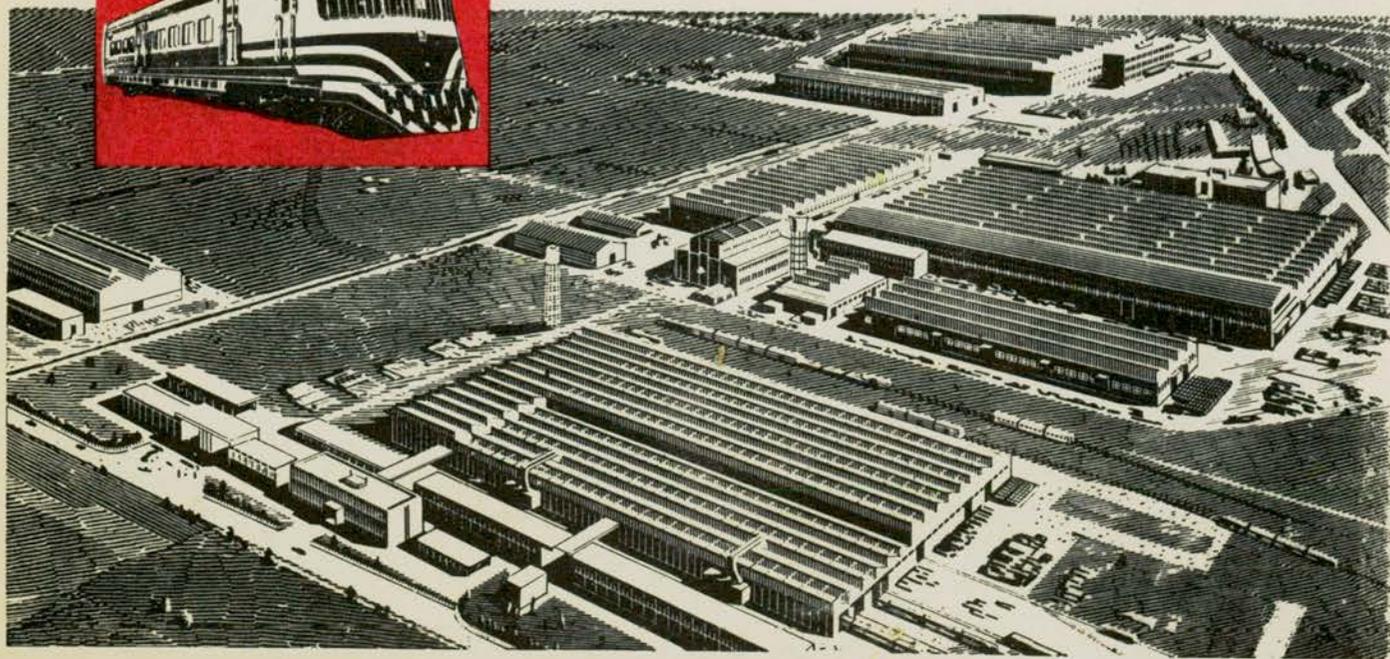
Una moderna fábrica de automóviles integra las realizaciones FIAT. En el Centro Industrial de Córdoba, FIAT CONCORD encara activamente la producción del FIAT 600 y del FIAT 1100, con la técnica, solidez y calidad que hicieron su marca mundialmente famosa.

Colabora en esta tarea la

planta FIAT de Caseros (Bs. As.) en el montaje, chapistería y acabado. La capacidad conjunta de producción prevista de ambas plantas es de 20.000 unidades anuales.

Es otra de las contribuciones de FIAT al desarrollo del país y a su creciente capacitación industrial.

Centro Industrial FIAT en Córdoba



En el Plan Industrial FIAT cada fábrica complementa la producción de las demás

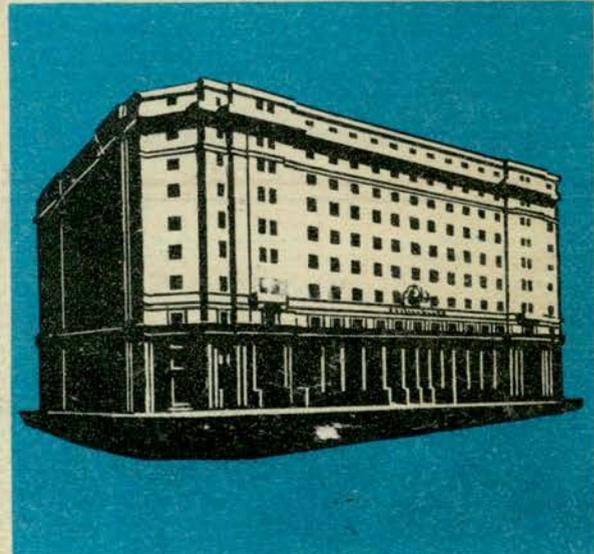
a todo el país
llega la acción de la

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

UNA INSTITUCION DEL PUEBLO AL SERVICIO DEL PUEBLO

La misma libreta de la
CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL
permite realizar operaciones en cualquier
punto de la República, mediante un sistema
cómodo y liberal.

Por otra parte, y simultáneamente,
puede poseerse la
LIBRETA DE AHORRO LOCAL, con la cual es
posible reembolsar en el acto, en la delegación
del interior en que habitualmente se opera,
cualquier cantidad del total de los depósitos
en ella acreditados.



ADEMAS

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL
ofrece planes de seguro de vida muy
ventajosos, al alcance de todos los
presupuestos.

¡AHORRE!

¡ASEGURE SU VIDA!

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL



CASA CENTRAL:
Hipólito Yrigoyen 1760
16 DELEGACIONES en
el interior del país.
2 OFICINAS
HABILITADAS
en la CAPITAL