

AUTO

Club

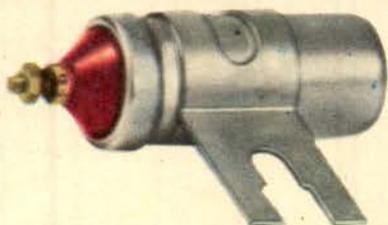
REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES
EDITADA POR EL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
AÑO 1 - N° 2 - BUENOS AIRES - DICIEMBRE DE 1961



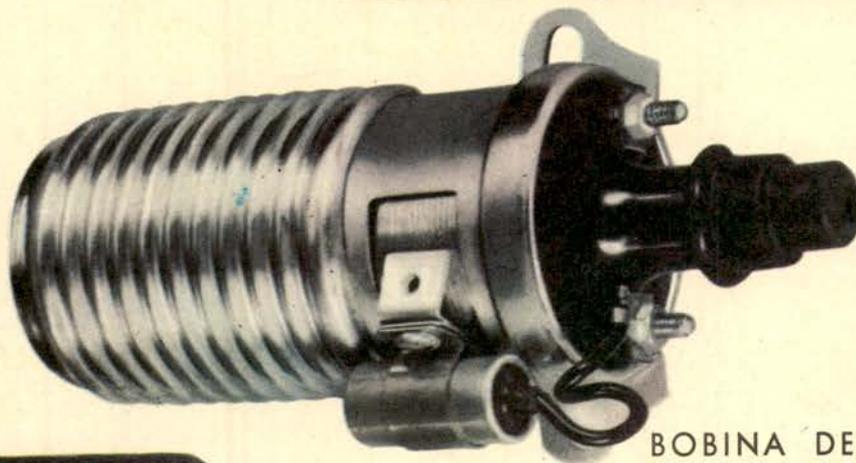
Si las fábricas los usan porqué no Ud.!

CAMBIE LOS
VIEJOS ELEMENTOS
POR LA AFAMADA
MARCA

LEYDEN



CONDENSADOR



BOBINA DE
IGNICION



REGULADOR DE VOLTAJE

LEYDEN ARGENTINA

S. A. IND. COM. Y FIN.

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

el timón...

...DE SUS VENTAS

ES LA GUIA TELEFONICA

DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES Y
ALREDEDORES



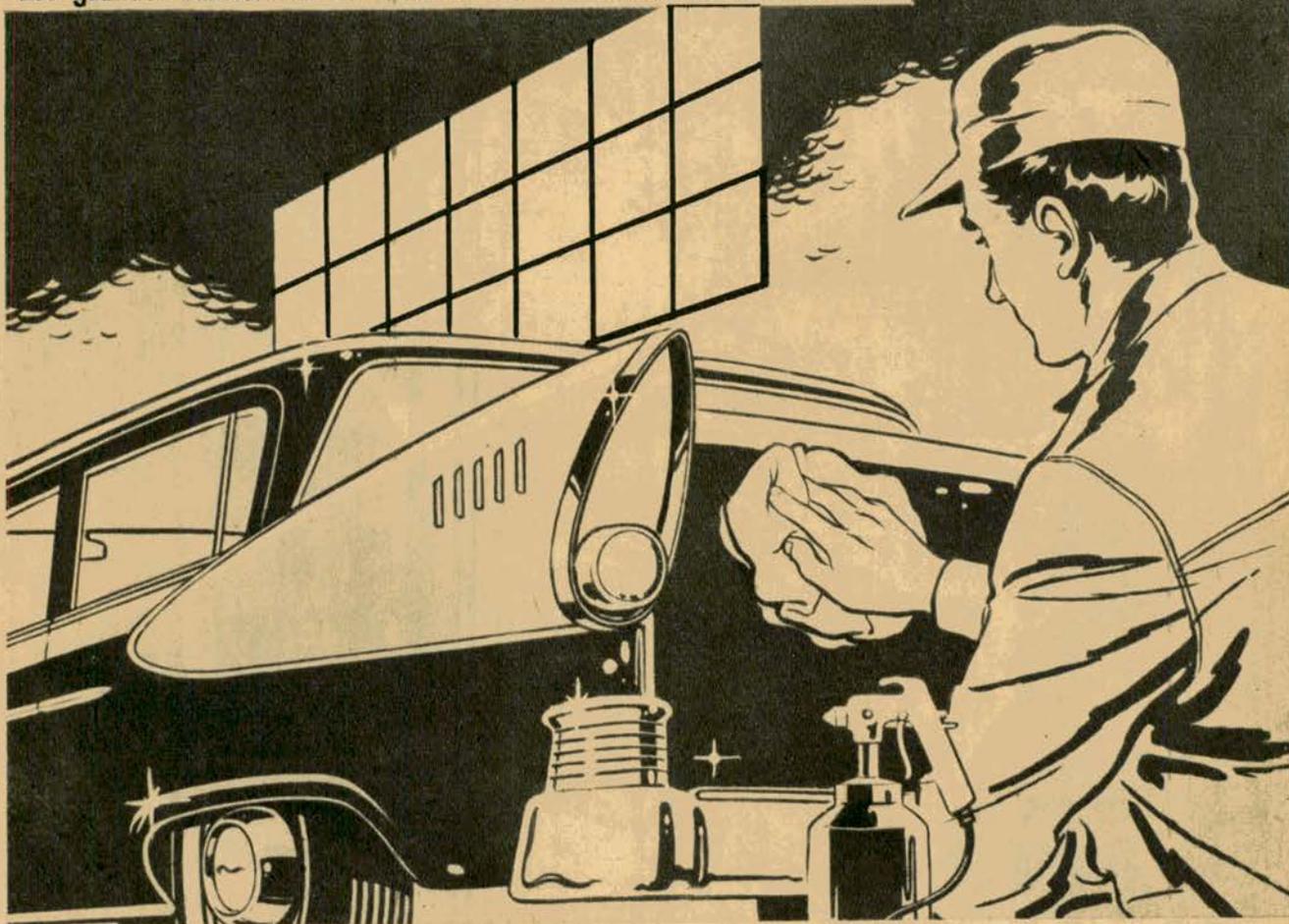
RELACIONES PUBLICAS

**800.000 ejemplares distribuidos gratuitamente en toda
la República, la convierten en el medio publicitario más
económico y eficaz**

AGENTES PUBLICITARIOS OFICIALMENTE AUTORIZADOS LO VISITARAN OPORTUNAMENTE
CONSULTAS: SECCION GUIAS PARANA 720 - Piso 4º Y ZONAS COMERCIALES DE TODO EL PAIS

EMPRESA NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES

Los grandes fabricantes de automóviles del mundo usan **BELCOLAC**



Refleja calidad profesional

El 90 por ciento de los talleristas prefieren BELCOLAC para todo trabajo de pintura y retoque. Y la prefieren también los más grandes fabricantes de automóviles porque asegura "ese" acabado "de espejo", perfecto y profesional, que usted admira en los "últimos modelos". ¡BELCOLAC es pintura nitrocelulósica de DUPERIAL! No se corre, rinde más y brinda máxima protección.

PINTURA NITROCELULOSICA

BELCOLAC

calidad garantizada por

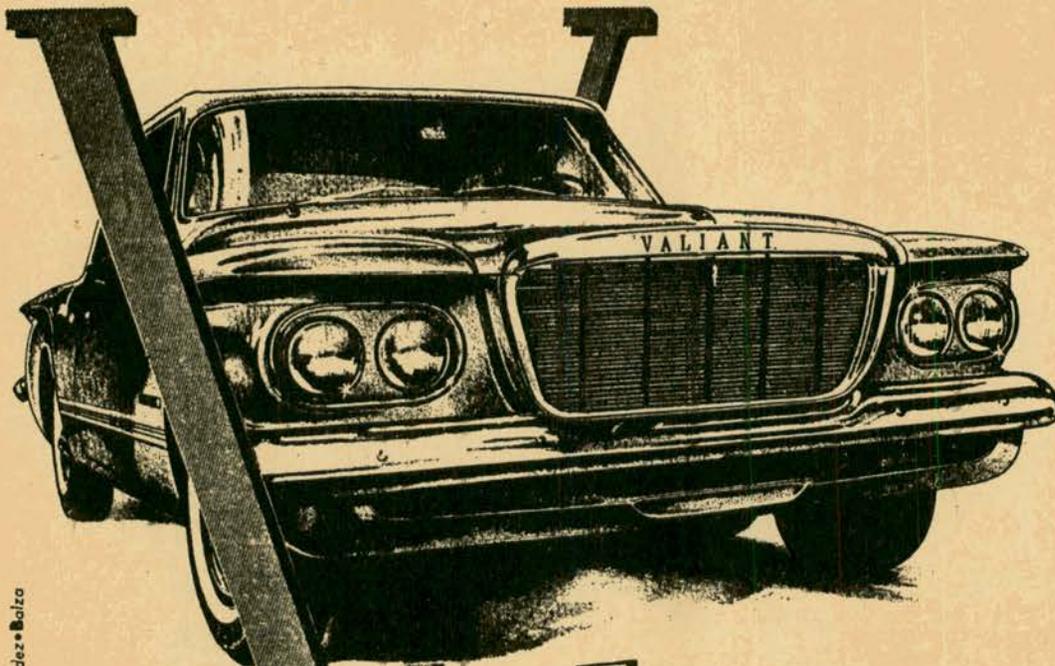


Viene en 70 modernos colores y, para mejores resultados, conviene usarla con masillas, antióxidos y demás accesorios DUPERIAL para carrocerías y automóviles.

Empresa vinculada, desde sus orígenes, con los padres de la química.

Chrysler

PRESENTA AHORA EL



Fernández Balza

Valiant



PROXIMAMENTE
TENDRA
SU

El VALIANT es el resultado de la capacidad creadora y de los inmensos recursos técnicos de CHRYSLER. En todo el mundo se le considera el auto de avanzada, el más lujoso y elegante.

En un esfuerzo sin precedentes, FEVRE Y BASSET LTDA. S. A. y CHRYSLER ARGENTINA S. A., han iniciado la producción del VALIANT, en su planta de San Justo, utilizando las mismas máquinas, herramientas, técnicas y personal avezado, con que se produce el VALIANT en Detroit.

Tan feliz iniciativa es posible por la resolución favorable dada por el Superior Gobierno de la Nación, al decreto de radicación de capitales y equipo en el país, por CHRYSLER.

Valiant

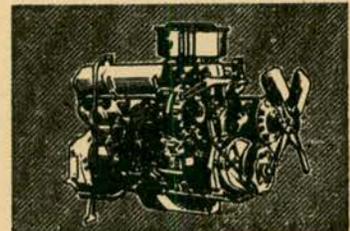


PRODUCIDO POR

Chrysler Argentina, S.A.

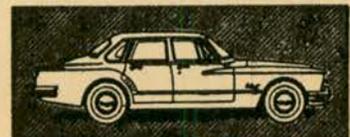
FEVRE Y BASSET LTDA. S. A.

en su extensa planta de San Justo, Pcia. de Buenos Aires



EL REVOLUCIONARIO MOTOR INCLINADO VALIANT 6 CILINDROS 101 HP.

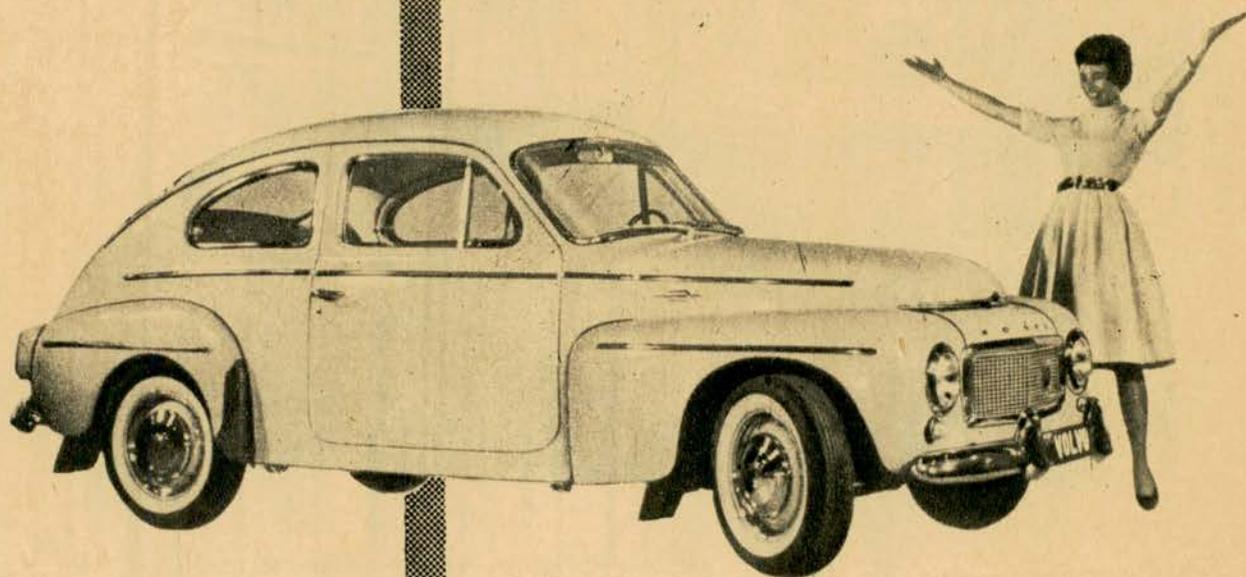
Su inclinación de 30° logra un capot más bajo sin sacrificio de potencia. Tiene los ventajas de un motor en "V", sin sus serios problemas de refrigeración



Y TAMBIEN .. REVOLUCIONARIAS CARACTERISTICAS TECNICAS

En el Valiant hay muchas otras características técnicas de alta ingeniería, que usted esperaría encontrar solo en coches de precio mucho más alto

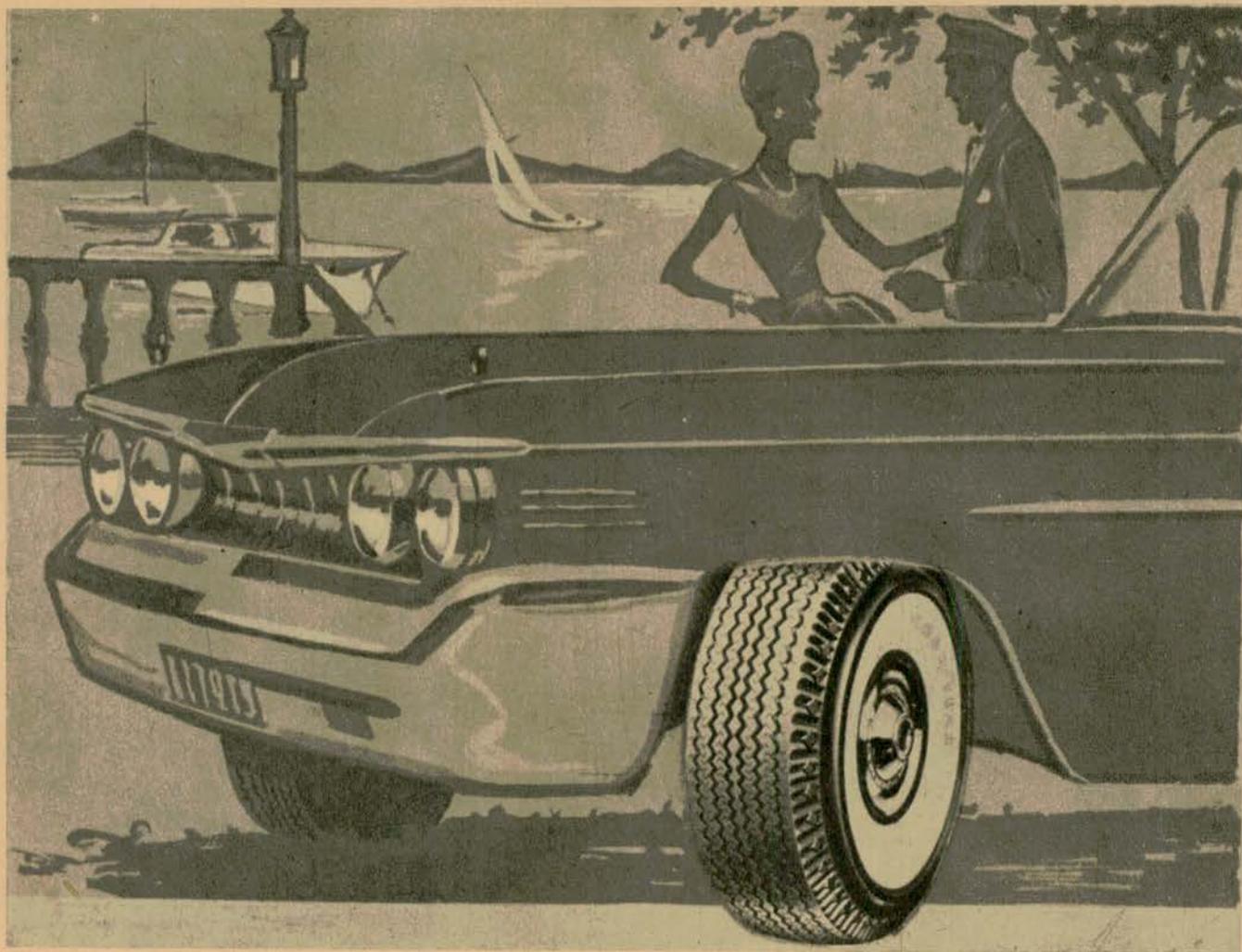
VOLVO PV 544



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



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

GOODYEAR

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



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 !

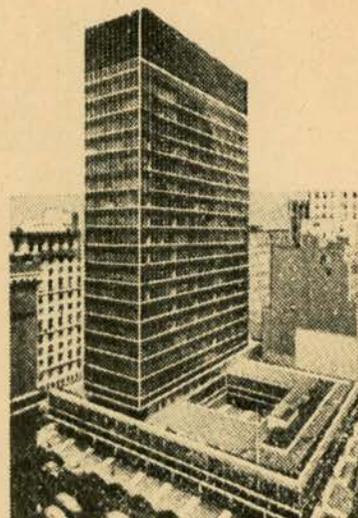
No hay otro revestimiento de tan alta calidad a tan bajo costo. Duran tanto como la casa.

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.

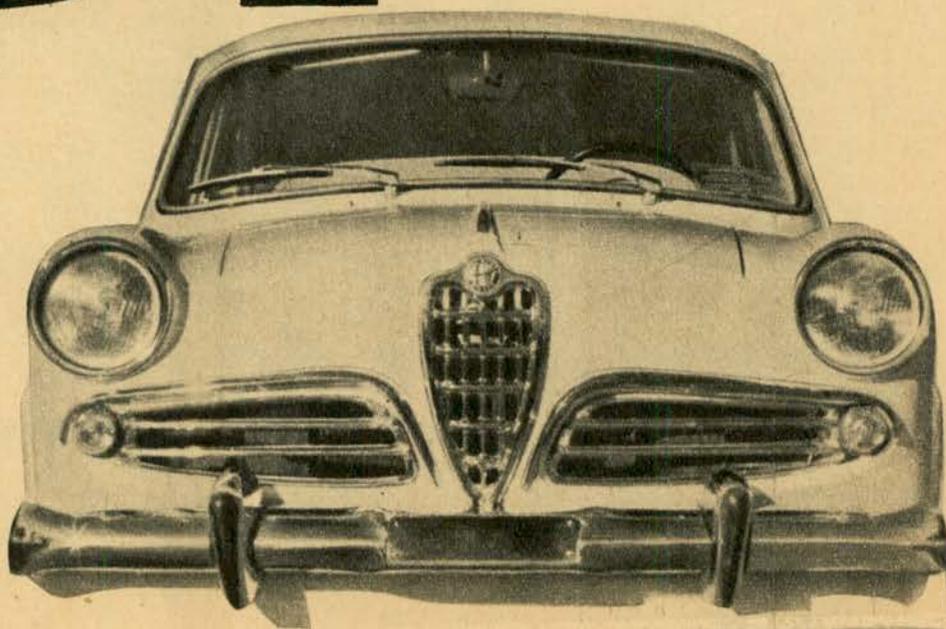
alfa romeo

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

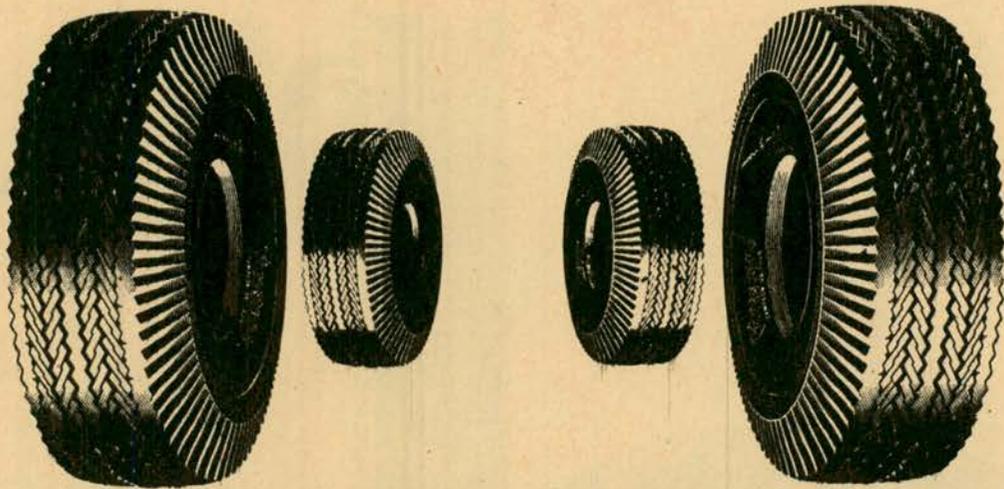
EL PRIVILEGIO DE POSEER UN ALFA ROMEO



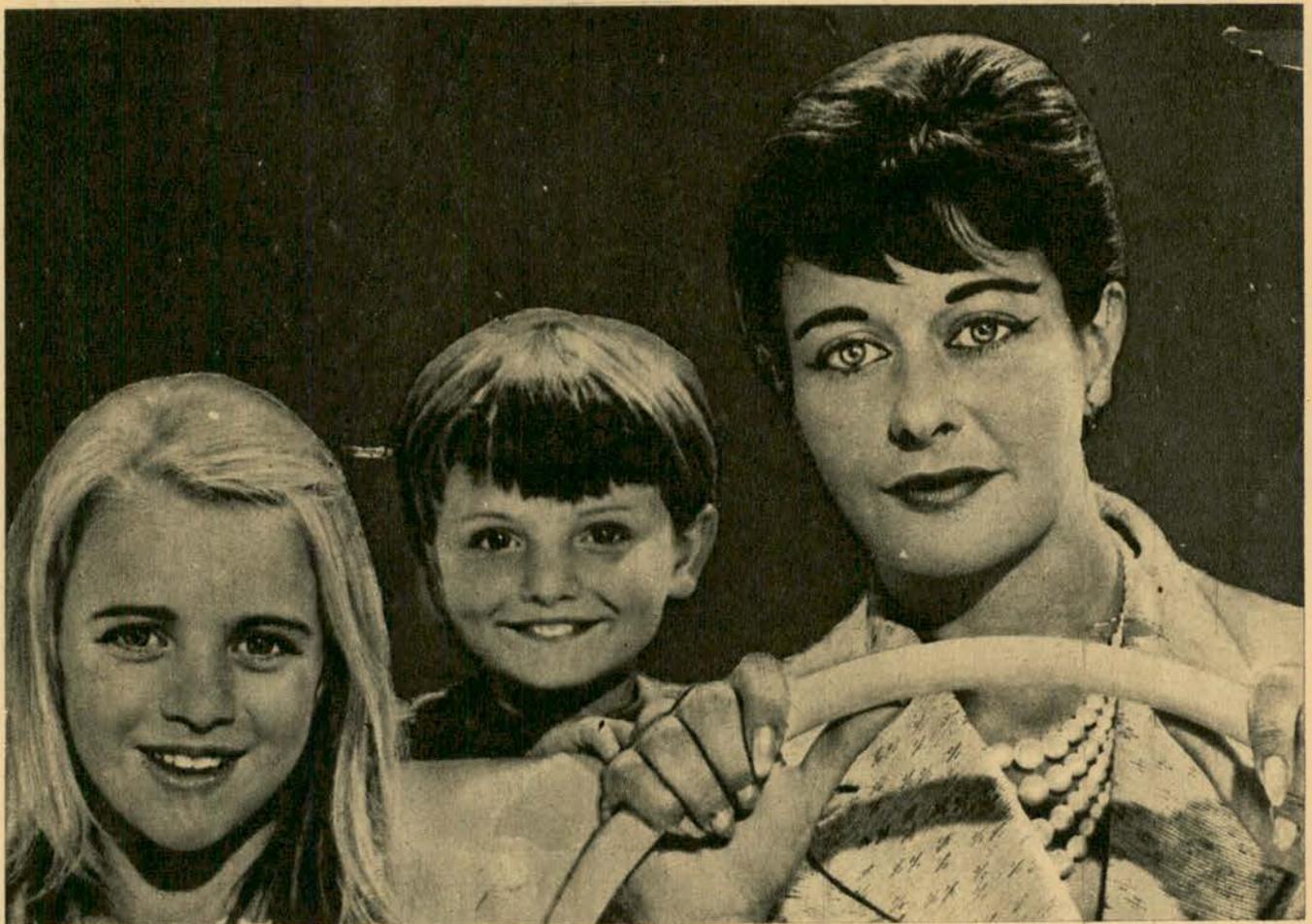
representante exclusivo - importador

VIANINI ARGENTINA S. A.





TRANQUILIDAD DE CONCIENCIA



Una "ventaja extra" que Ud. gana con Firestone!

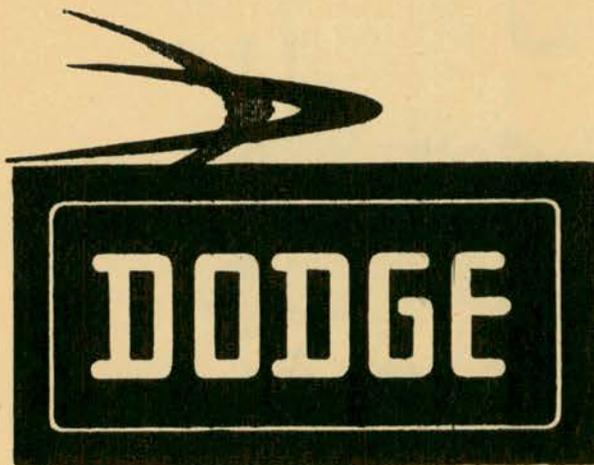
Maneje con la conciencia tranquila! Equipe su coche con neumáticos que le brinden seguridad para frenar, comodidad para viajar y rendimiento comprobado! Evítense Ud. y los suyos cualquier inconveniente por causa de las cubiertas! Prefiera siempre FIRESTONE, el neumático que más se vende en la Argentina! Pídale a su revendedor habitual.

Firestone

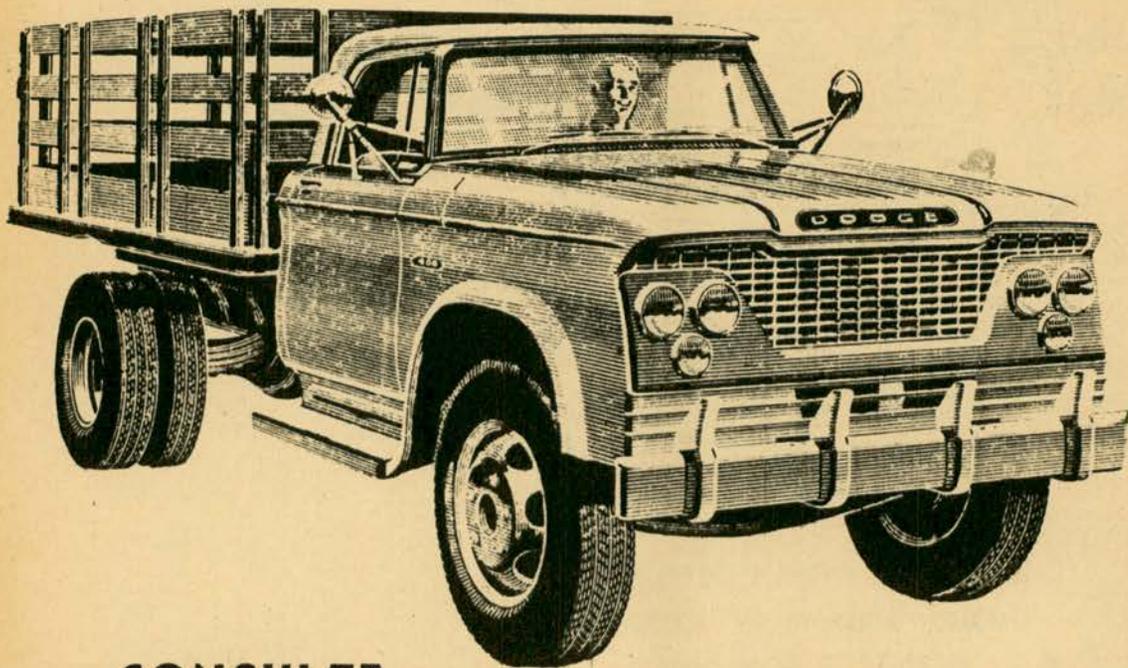
DE LA ARGENTINA S.A.I.C.

H O Y Y S I E M P R E L O M E J O R

CAMIONES



DISTRIBUIDORES
EXCLUSIVOS
EN LA
REPUBLICA
ARGENTINA



CONSULTE
AL CONCESIONARIO
MAS CERCANO

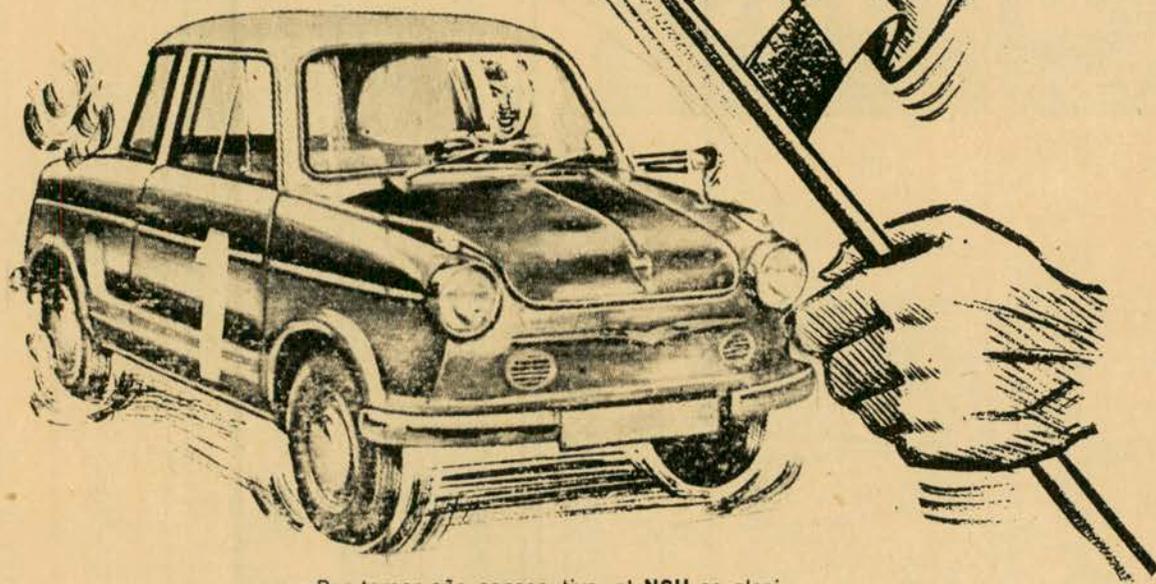
RAFAEL PEREZ ROLDAN

SOCIEDAD ANONIMA

BARTOLOME MITRE 2384

POR 3ra. VEZ CONSECUTIVA

L L E G O 1º
NSU



Por tercer año consecutivo, el **NSU** se clasifica ganador en el GRAN PREMIO STANDARD "SUPERMOVIL YPF" (en la categoría "A" para automóviles de hasta 700 c.c.).

Demostrando su neta superioridad, a través de 4.552 km. de recorrido por todo tipo de caminos, se impuso a coches de mayor cilindrada, confirmando su extraordinaria resistencia, pique, velocidad y seguridad.

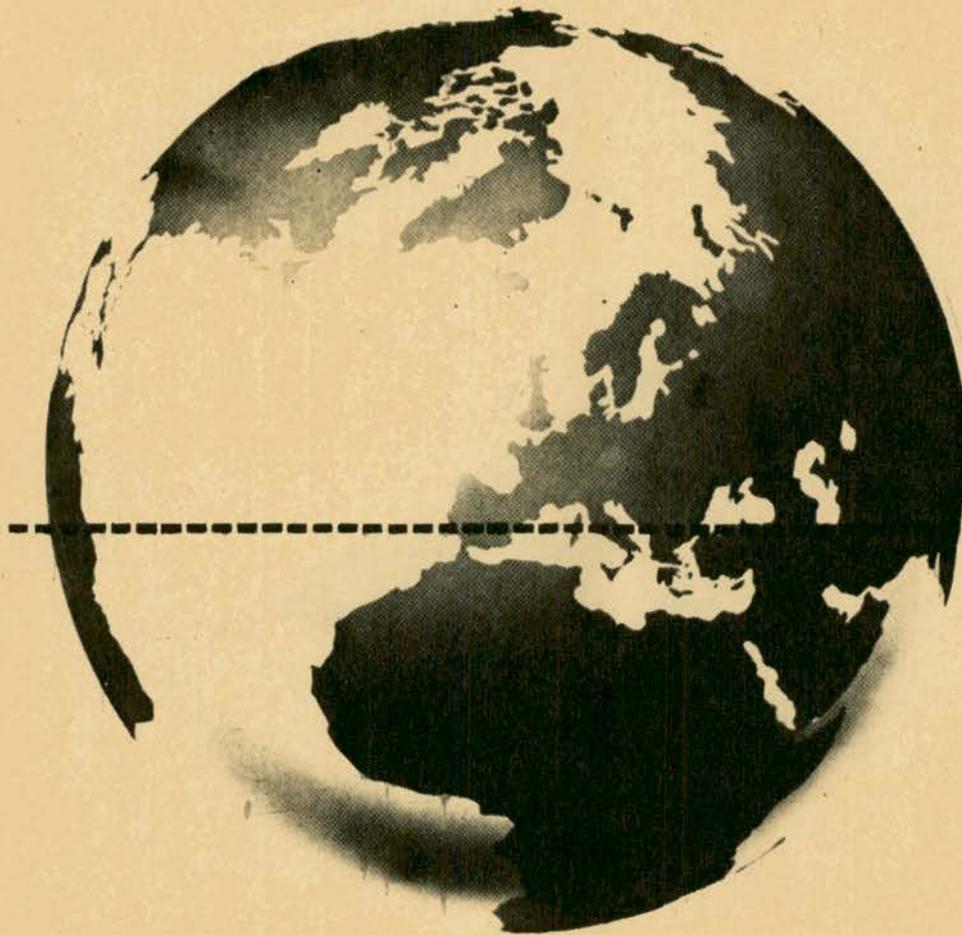
**RESULTADO FINAL Vº GRAN PREMIO INTERNACIONAL
STANDARD "SUPERMOVIL YPF" (CATEGORIA A):**

- 1º** HERIBERTO BOHNNEN
47 hs. 22' 35". Promedio: 93,670 kms.
- 2º** OSVALDO TADDIA
48 hs. 9' 31"
- 4º** "PECORA"
50 hs. 9' 38"

EL NSU PRINZ SIEMPRE GANA
como gana Ud. teniendo un NSU PRINZ

Autoar

AUTOAR Automotores Argentinos S.A.I.C.
Viamonte 1693 esq. Rodriguez Peña



DIEZ FABRICAS OLIVETTI:

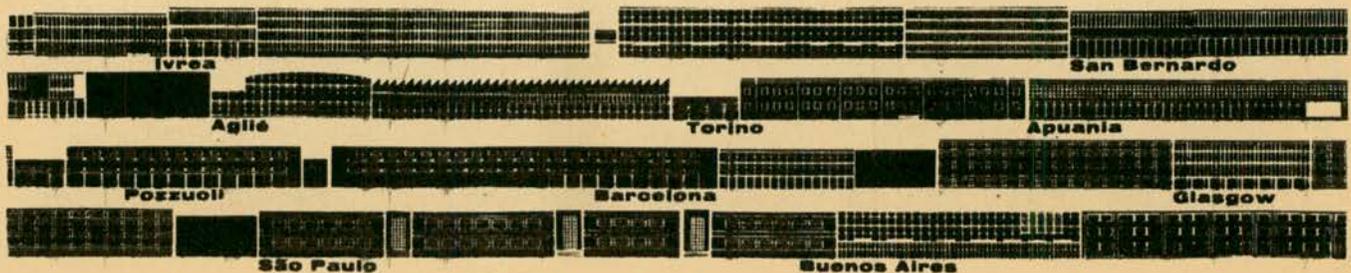
IDENTICOS METODOS, IDENTICAS MAQUINAS

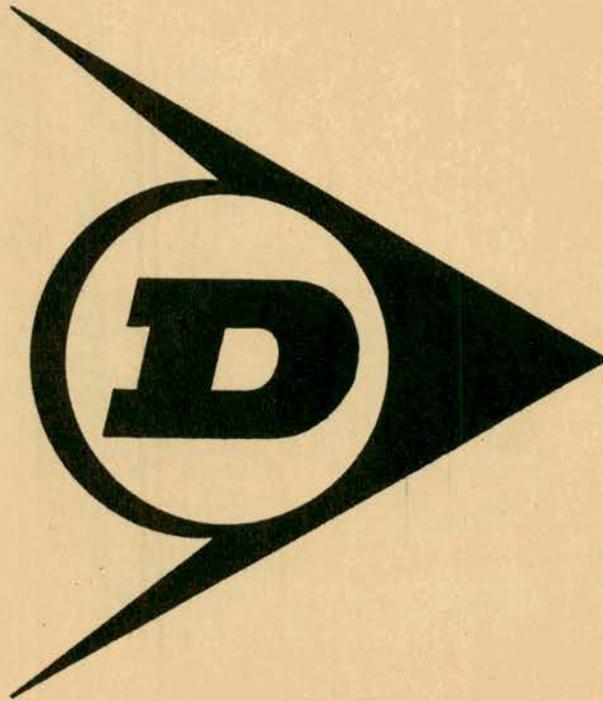
Olivetti Argentina S.A.
Buenos Aires - San Martín 550

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



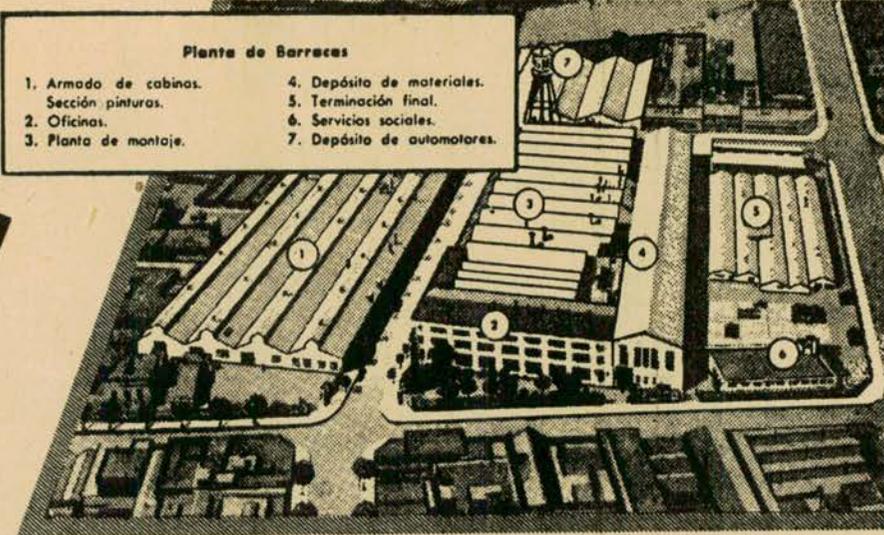


DUNLOP

el neumático de confianza

Llegó el momento!

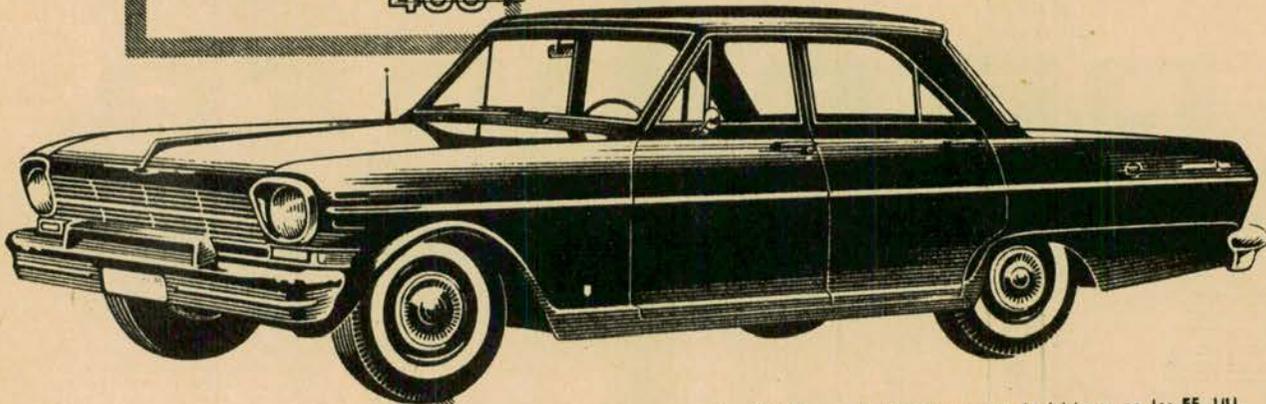
Las ampliaciones y construcciones de nuevas plantas para producir los motores BEDFORD y CHEVROLET son pruebas concluyentes de la confianza en el país de GENERAL MOTORS ARGENTINA.



Planta de Barracas

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. Armado de cabinas.
Sección pinturas. | 4. Depósito de materiales. |
| 2. Oficinas. | 5. Terminación final. |
| 3. Planta de montaje. | 6. Servicios sociales. |
| | 7. Depósito de automotores. |

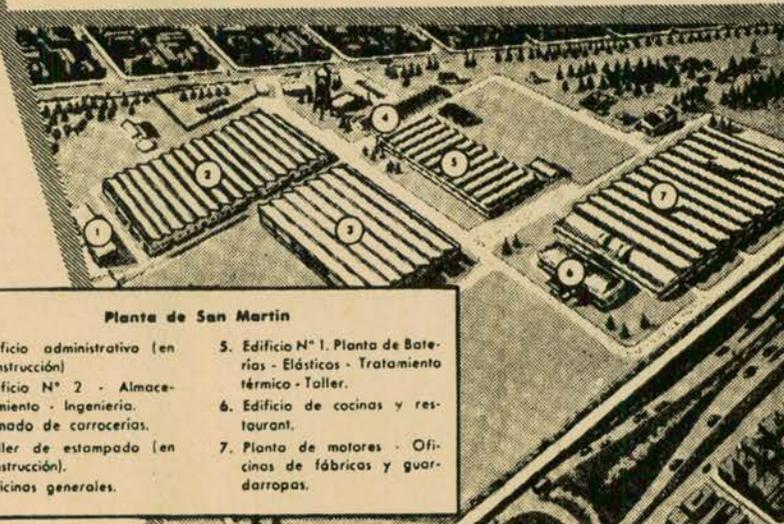
CHEVROLET
400



Este es el nuevo Chevrolet "400", cuya fabricación acaba de iniciarse en los EE. UU., y que será producido también en la Argentina. Este flamante automóvil tiene amplia capacidad para seis personas. Su carrocería es integral monoblock. El Chevrolet "400" es propulsado por un motor L-6 - tradicional Chevrolet - de 6 cilindros y 105 HP.

Desde 1958, GENERAL MOTORS ARGENTINA inició una nueva etapa industrial: preliminares para radicación de capitales y normas de fabricación. Fruto de ella son los miles de Pick-ups Chevrolet, camiones y colectivos Bedford. Cuantiosas inversiones se están haciendo para producir el CHEVROLET "400", el más moderno automóvil de G.M. en EE.UU. y la Argentina.

Esto es un testimonio vivo de la determinación de GENERAL MOTORS ARGENTINA por superarse, que es derecho y mérito del pueblo argentino.



Planta de San Martín

- | | |
|--|--|
| 1. Edificio administrativo (en construcción) | 5. Edificio N° 1. Planta de Baterías - Elásticos - Tratamiento térmico - Taller. |
| 2. Edificio N° 2 - Almacenamiento - Ingeniería. Armado de carrocerías. | 6. Edificio de cocinas y restaurant. |
| 3. Taller de estampado (en construcción). | 7. Planta de motores - Oficinas de fábricas y guarderropas. |
| 4. Oficinas generales. | |

GENERAL MOTORS ARGENTINA, S.A.

La gran empresa argentina, depositaria de la mayor experiencia automotriz mundial, con 36 años de actuación en la Argentina





DE RIDDER

AUTOMOTORES S.A.

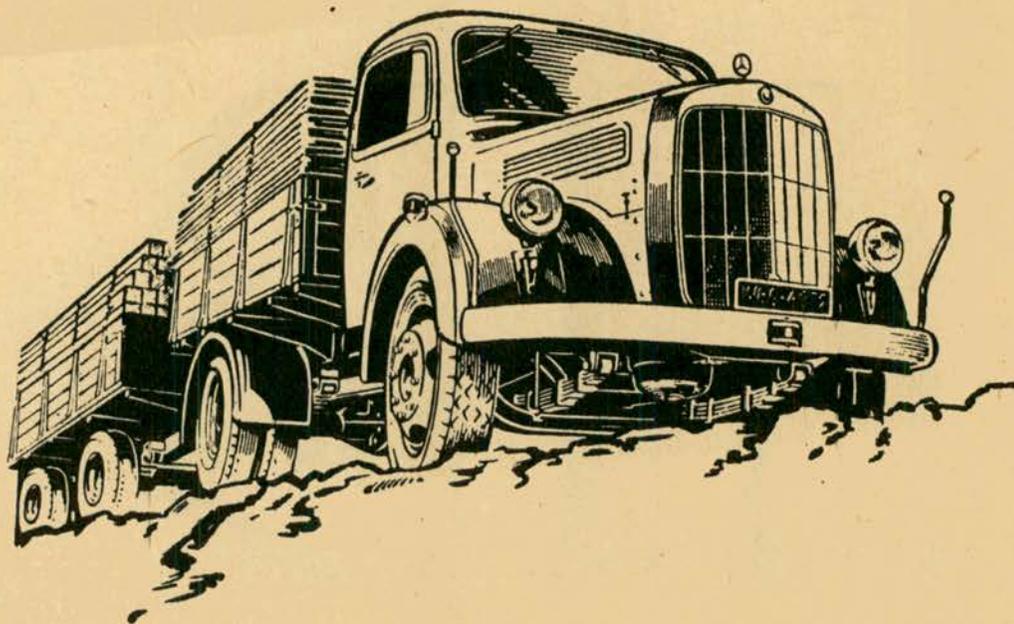
CONCESIONARIO OFICIAL DE GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.



AV. CHICLANA 3335-Tel. 91-6081

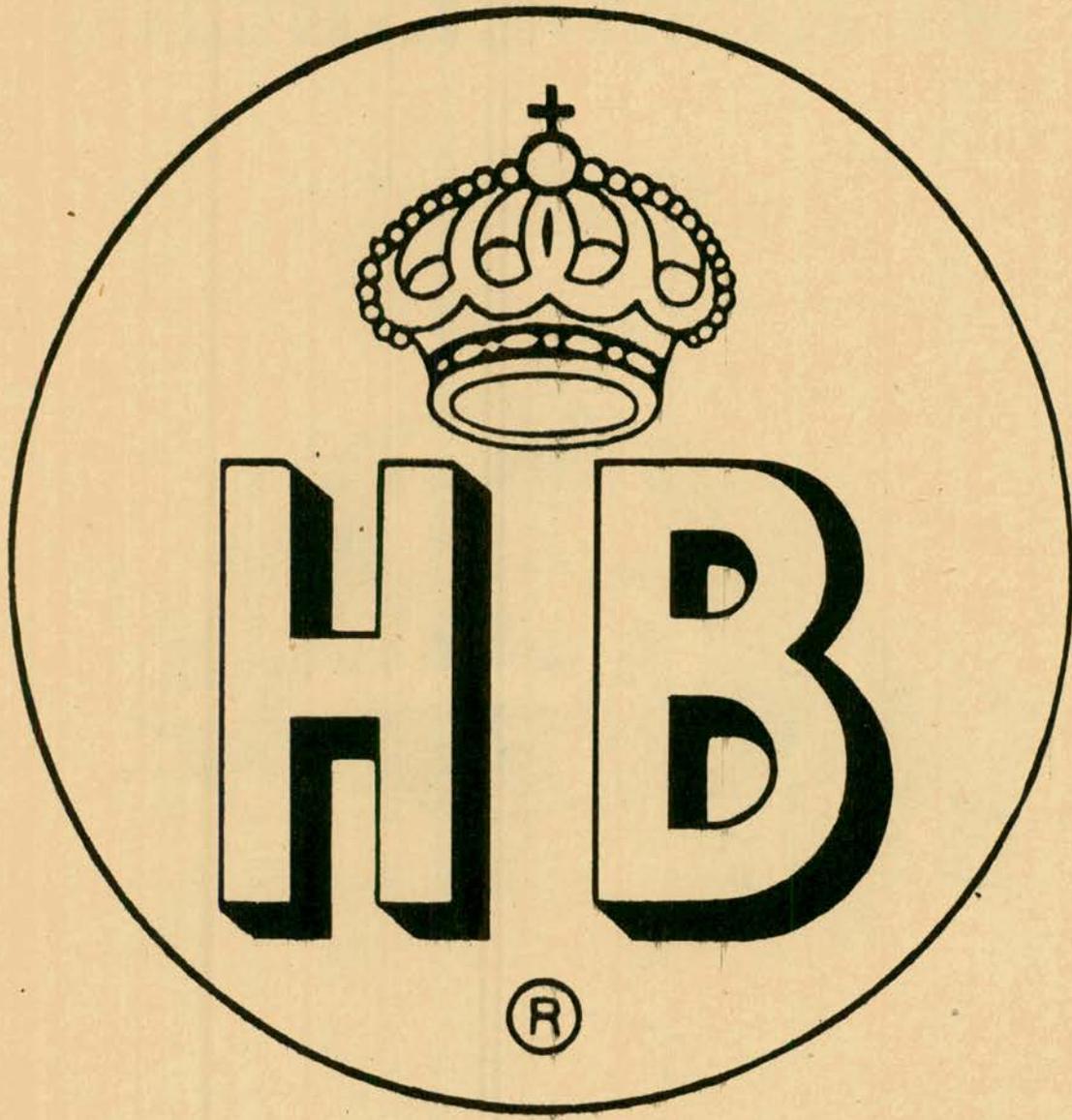
MERCEDES-BENZ

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



- POTENCIA
- RENDIMIENTO
- SEGURIDAD

MERCEDES-BENZ ARGENTINA S.A.



CALIDAD EN CERVEZA

AUTO Club

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

EN ESTA EDICION:

DIRECTOR:
Dr. César 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

DIAGRAMACION:
Julio E. Riera

AÑO I
Nº 2

DICIEMBRE 1961
BUENOS AIRES

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

	Pág.
LOS PROPOSITOS Y LA OBRA (Editorial) <i>La Dirección</i>	20
CIUDADES Y ALDEAS DORMIDAS EN EL ZEEDERZEE DE HOLLANDA, por <i>Maria de Villarino</i>	22
EL AUTOMOVIL EN LOS ESTADOS UNIDOS Y LOS AUTOMOVILISTAS EN NUEVA YORK, por <i>Horacio Estol</i>	27
A LA TIERRA DEL FUEGO HAY QUE ENCENDERLA, por <i>Sixto Ponzal Ríos</i>	32
VARIACIONES SOBRE EL TRANSPORTE, por <i>Rodolfo M. Taboada</i>	36
DESDE DALLAS, TEXAS, A BUENOS AIRES: 16.000 KILOMETROS EN AUTO, por <i>Juan de Wyskota Zakrzewki</i>	38
S. E. EL SEÑOR CANCELLER DEL BRASIL, DOCTOR FRANCISCO SAN TIAGO DANTAS, HABLA PARA "AUTOCLUB", por <i>Manuel Goldstraj</i>	44
DIARIO DE UN TESTIGO, por <i>Mariano Perla</i>	46
RADIOGRAFIA DEL HOMBRE QUE ESTUVO EN EUROPA, por <i>Emilio Villalba Welsh</i>	48
¡OH, EL TRANSITO!, por <i>Piolin de Macramé</i>	50
¡HOLA, PATAGONIA! ¡DESDE BUENOS AIRES LE HABLAMI!, por <i>James Mangold</i>	52
UN VIAJE A LAS CATARATAS DEL IGUAZU, por <i>Chamico, ilustraciones del autor</i>	56
BREVE HISTORIA GRAFICA DE LA INEXPERIENCIA, fotos de <i>Sara Facio</i> y comentarios de <i>M. G.</i>	58
REALIDAD Y ANECDOTA. NOTAS DE UN VIAJERO PORTEÑO, por <i>Córdova Iturburu</i>	64
LA SEÑORA SARA S. DE PRADERE, por <i>Evaristo Hereñu</i>	67
LAS DORADAS ARENAS DEL URUGUAY, por <i>Gagg</i>	68
LA FANTASIA RONDA ENTRE LAS ISLAS, por <i>Edward Shaw, ilustraciones de Bruno Pasquier-Desvignes</i>	72
EL SALON DE LA ESPERANZA, por <i>Carlo Benedetto</i>	75
OTEANDO EL HORIZONTE EN TORNO AL SALON DE PARIS, por <i>Marcel Reichel</i>	80
VISTO Y OIDO, por <i>H. E.</i>	87
ITALIA: BULLICIO DE GRANDES CIUDADES Y FERVOR DE VIDA EN TODAS PARTES, por <i>Antonio Cataldo</i>	88
MATEAR ES CASI UN RITO, por <i>Ciríaco Díaz</i>	96
LUCES VERDES Y ROJAS EN LAS CALLES PORTEÑAS, por <i>Jaime G. Font</i>	98
IMPRESIONES SOBRE EL 43er. SALON DEL AUTOMOVIL DE TURIN, por <i>A. C.</i>	102
EXTRACTOS DE JURISPRUDENCIA PARA AUTOMOVILISTAS	104
PASEOS DE FIN DE SEMANA, por <i>Julio D. García</i>	106
BIBLIOGRAFIA DE LA AVENTURA, por <i>L. A. C.</i>	110
AUTOCLUB INGRESA EN LA FAMILIA DEL PERIODISMO ARGENTINO	112
RESULTADO DE UNA POLITICA DE EXPANSION, por <i>Domingo M. Armendáriz</i>	116
NOSOTROS LOS PEATONES, por <i>James Murphy</i>	118
¡USTED... NO TIENE UNA CITA CON LA MUERTE!, por <i>Luis A. Cousillas</i>	120
LA TV ARGENTINA SE PONE PANTALONES LARGOS, por <i>Julio Marzo</i>	122
AVENTURA Y AVIACION, por <i>Rolando Arroyo</i>	126
LA 40ª EXPOSICION DEL AUTOMOVIL DE FRANCFORT, por <i>Roberto Huerta</i>	128
MAR DEL PLATA, LA CIUDAD DE LA LUZ Y EL COLOR, por <i>Juan Néstor Guerra</i>	134
NO EXISTE EL AFICIONADO "PURO", por <i>Segundo Varela</i>	141
UN TRASCENDENTE APORTE PARA EL TURISMO ARGENTINO, por el brigadier (R) <i>Miguel Moragues</i>	143
REFLEXIONES EN TORNO AL Vº GRAN PREMIO STANDARD, 1961, por <i>Luis A. Roura</i>	146
INFORMACIONES DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO	151

EL Nº 3 DE "AUTOCLUB" APARECERA EN LA 1ª QUINCENA DE FEBRERO DE 1962

NUESTRA PORTADA



El óleo reproducido, "Valle Encantado", a orillas del Río Limay, Neuquén, es debido al vigoroso pincel de Reinaldo Antúnez, un pintor de singular talento, que desde hace años reside, trabaja y crea en San Carlos de Bariloche, interpretando la belleza sin par de nuestros Parques del Sur. Es nativo de Jeppener, Provincia de Buenos Aires, y expone en salones desde 1933. Entre los muchos premios y distinciones que ha conquistado, figura el "Premio Adquisición" de la Comisión Nacional de Cultura, 1948. Su paleta tiene un colorido profundo y rico en matices, y en sus cuadros la visión personal capta la esencia íntima del paisaje que le atrae. La composición es ejemplar en su técnica.

LOS PROP

EL Automóvil Club Argentino ha celebrado con un acto festivo la aparición del primer número de su nueva Revista "AUTOCLUB". Esto no se hizo para satisfacer la vanidad de exhibir una obra más, o un comienzo de obra, por lo menos, ante los tantos buenos amigos y simpatizantes con que cuenta la Institución editora, sino para llamar la atención sobre la continuidad de su esfuerzo para integrar sus funciones sociales y serviciales. En este caso, la función está representada por una publicación periódica y regular destinada a reflejar, a través del pensamiento y las observaciones de escritores, periodistas y estudiosos autorizados, las preocupaciones que suscitan los problemas que, en todo sentido, promueve el constante desarrollo del automovilismo, como industria, como deporte y como medio de comunicación, y el auge creciente del turismo.

Queremos, ante todo, aclarar un concepto editorial que deseáramos exponer sin equívocos. Es verdad que "AUTOCLUB", por lo menos en su edición destinada a la venta y el canje —ya que la edición distribuida entre los socios tiene una misión puramente informativa de carácter estrictamente societario—, es una Revista del Automóvil Club Argentino y de alguna manera interpreta la actitud institucional del mismo frente a los problemas antes aludidos —aunque, como es comprensible, las opiniones vertidas en las notas y artículos firmados no expresan necesariamente el pensamiento oficial de la Institución—; pero conviene decir, empleando un modismo verbal cuyo sentido entienden muy bien los periodistas de oficio, que trataremos de que nuestra publicación no sea simplemente "una revista de club", sino, en versión periodística, una fuente de servicios e informaciones para la comunidad general.

Ahora bien, creemos que ese concepto integral nos obliga y, al mismo tiempo, nos da el derecho de hablar de tanto en tanto a los lectores, socios o no, acerca de lo que estamos haciendo o planeamos hacer dentro o desde nuestra organización. Toda la extensa y colorida gama de nuestra actividad servicial puede explicarse así: intenso fomento del turismo y estímulo positivo y permanente al automovilismo, en todos sus aspectos, como hemos señalado.

El Automóvil Club Argentino está hoy en condiciones de cumplir debidamente esa múltiple función, que tiene un sentido positivamente social. En los últimos tres años ha conseguido equilibrar su presupuesto, sanear sus finanzas y acumular suficiente poderío económico para iniciar una constructiva política de expansión, y lo está haciendo en distintas direcciones. Duplicó o más, en ese breve lapso, su nómina de asociados, lo que le da una sólida infraestructura para apoyar su acción. Creó Filiales de jerarquía en gran número de importantes centros urbanos de las

SITOS Y LA OBRA

provincias, promoviendo así una intensa y casi diaria apasionada participación de dirigentes y socios del Interior en el quehacer de la Institución, obteniéndose una atención más directa de los intereses locales. Renovó y multiplicó sus equipos de auxilio mecánico y servicios conexos, que hoy cubren las principales rutas y los centros más frecuentados del país. Estableció una dilatada red de radio-comunicaciones, que, a través del uso que de ella pueden hacer los 160.000 socios del A.C.A., importa algo de excepcional significado para toda la población. Implantó, con la cooperación de la Caja Nacional de Ahorro Postal, un amplio y perfeccionado servicio de seguros para los asociados, para sus vehículos y sus vidas, con una generosa cobertura de riesgos de terceros, y todo ello a un costo sumamente económico para los interesados. Amplió y perfeccionó en todo el país los servicios mecánicos auxiliares, mediante el establecimiento de concesionarios en sus estaciones, bajo riguroso contralor. Creó, o mejor dicho, reestructuró y ensanchó sobre bases funcionales totalmente nuevas una organización completa para la promoción del turismo, con prolija atención a todas las necesidades de los viajeros, instalada actualmente en la sede central y que en breve estará prestando los mismos servicios en todas las Filiales del A.C.A. o en su mayoría. Con el franco concurso de las autoridades de Y.P.F., obtuvo la adhesión al plan propio, de numerosas estaciones de concesionarios de aquella gran empresa nacional, que muy pronto llegarán al centenar. Celebró convenios con nueve provincias para construir veintitantas nuevas estaciones, en algunos casos dotadas de hosterías anexas, sobre rutas vitales para el tránsito turístico y comercial, especialmente a lo largo de la espina cordillerana, debiendo destacarse que también para esto se obtuvo el apoyo entusiasta y consistente de Y.P.F., consciente de la importancia de su misión nacional. En fin, se fundó la Revista "AUTOCLUB", con las características y propósitos expuestos aquí y antes, en el editorial del primer número, como expresión y vehículo de un nuevo servicio a la masa societaria y a la colectividad argentina, en general.

Precisamente este concepto servicial nos induce a decir que esta Revista, cuyos defectos iniciales

hemos advertido, pero cuyas posibilidades tampoco se nos ocultan, será objeto de constante preocupación, a fin de alcanzar la calidad periodística y técnica que merecen los objetivos que persigue y la ambición funcional del Automóvil Club Argentino. Trataremos que siempre sea una expresión cabal de la sensibilidad de los asociados, que tan bien representan a los diversos sectores activos de la población del país. Por esto mismo, confiamos en que sigan con interés el desarrollo de esta publicación y nos hagan llegar sus juicios, sus observaciones críticas y también su palabra de estímulo, cuando encuentren motivos para una cosa u otra.

En esta empresa singular, es menos importante el éxito material, el balance de las cifras de costos e ingresos, que la certidumbre de realizar una obra útil en el sentido a que más arriba hemos aludido. Pero no podemos menos que agradecer el amplio apoyo que hemos encontrado para el primer número de "AUTOCLUB", en los medios industriales y comerciales directa o indirectamente vinculados al automovilismo y el turismo, y aún en los que son extraños a estas actividades. Esto también nos compromete a perseverar en la representación social, que hemos asumido y que corresponde a las finalidades institucionales del Automóvil Club Argentino. Naturalmente, abrigamos la esperanza de que ese apoyo continúe brindándonos la posibilidad de responder a los legítimos intereses de las fuerzas productivas que nos lo han ofrecido tan generosamente. En definitiva, los lectores juzgarán sobre la limpieza de nuestros propósitos y la validez de cuanto estamos haciendo para cumplirlos.

LA DIRECCION



CIUDADES Y ALDEAS DORMIENTES

El tigre del Zeederzee

Los Países Bajos —conocidos con este nombre debido a su escasa altura sobre el nivel del mar—, con sus costas desgarradas por los constantes ataques del Mar del Norte, que en sus apariciones impetuosas ha ido devorando como un tigre cientos de villas y millares

Grandes extensiones de suelo se suman actualmente a la geografía de Holanda, con los consiguientes beneficios laborales, sociales y culturales que trae aparejados la perfecta y moderna planificación y racionalización de las tierras rescatadas.

No pretendo entrar en detalles de esta asombrosa obra de ingeniería especializada. Como simple viajera

detrás de las tierras conquistadas, van perdiendo su natural horizonte y reduciendo a estrechos canales sus anchos miradores marinos, mientras un milagro de nuevas colonias y granjas multiplicadas en los *polders* se extiende delante de ellas, como una mágica resurrección sobre las tumbas del mar.



Maravillosa interpretación fotográfica de quietud y paz en el puerto de Hoorn, siempre en la región de los "polders". Hasta el perro y las dos siluetas humanas a lo lejos, en segundo plano, parecen irreales.

de habitantes, han tenido que resolver con tenacidad y sacrificios unos de los problemas más difíciles de su historia: cerrar con una barrera infranqueable la puerta bravia del mar enjaulando al tigre en el Zeederzee, ese vasto golfo que penetra hasta el mismo corazón de Holanda —hoy Lago Yssel— para ir transformándolo, por sistemas de contención, endicamiento y relleno, en *polders* o tierras habitables.

curiosa, amén de ese motivo, otro, ajeno al mismo Zeederzee, me llevó a él.

Durante mi viaje por Holanda expresé a una periodista mi interés de conocer aldeas y ciudades de su país en los que el avance de la era moderna no hubiese modificado lo típico de sus costumbres y modos de vida. Como respuesta me sugirió visitar los antiguos pueblos de las costas del Zeederzee que, al quedar al interior,

Spakenburg, labriega y marinera

Comencemos nuestro viaje desde el fondo del Zeederzee. A través de llanos y limpios paisajes vayamos a Spakenburg, una aldea labriega y marinera recostada en sus praderas verdes, con sus hórreos colmaos en los patios e las granjas y con sus barcos e vela amarrados en el pequeño puerto. Haciendo crujir las ruedas pasa un carretón cargado de tarros de leche; más atrás, otro de

A S EN EL ZEEDERZEE DE HOLANDA

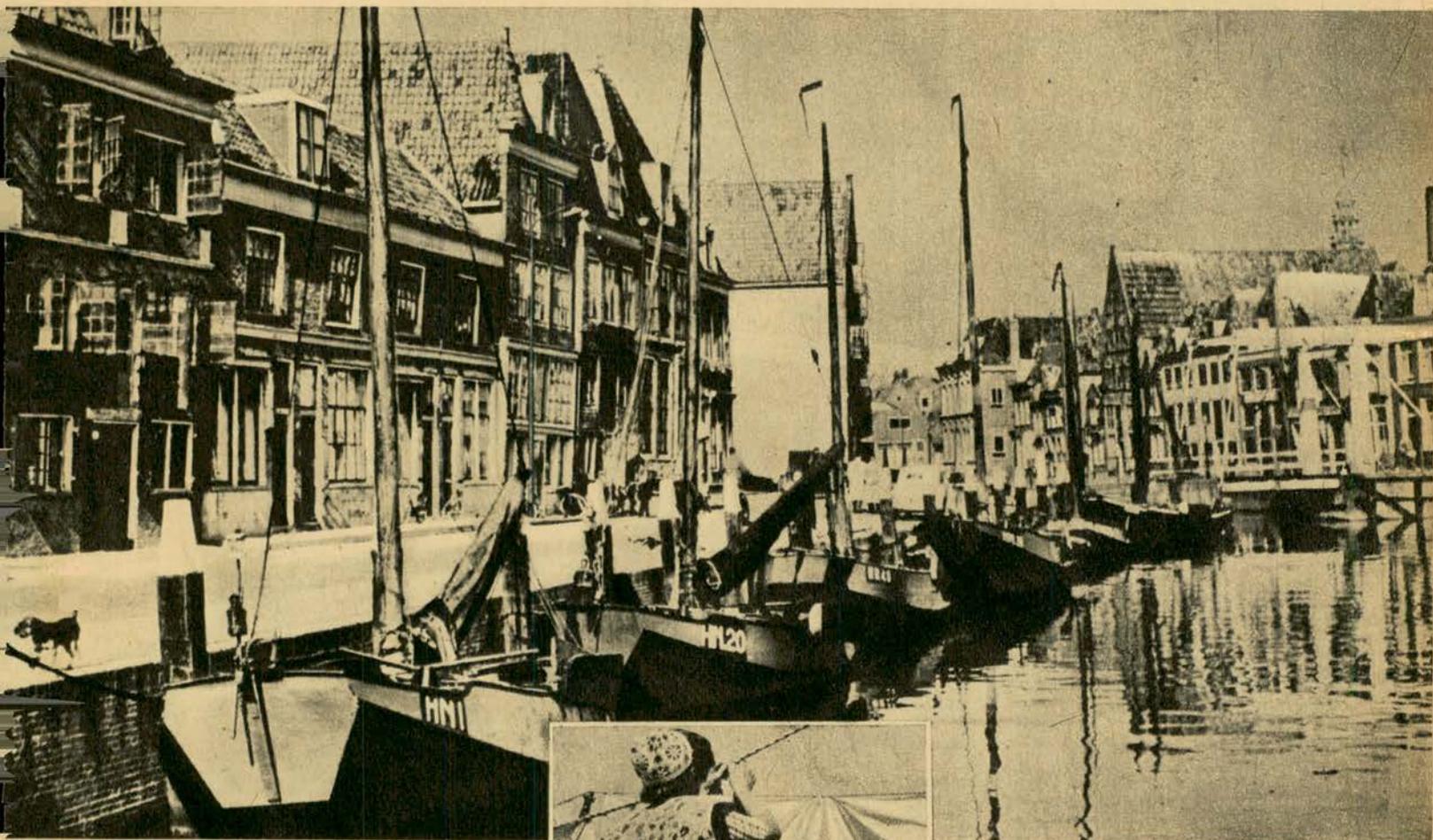
heno. Y quebrando estos signos de vida en la tarde azul, vemos venir a pie por el camino, un cortejo fúnebre precedido por un corpulento enlutado de levita y sombrero de copa. Le siguen los acompañantes en doble fila, la mayoría mujeres, ataviadas con sus mejores trajes aldeanos: cofias con un gran delantal del mismo color de blanco encaje, polleras talares,

sinuosidades del canal, constituye todo el pueblo.

El canal parece establecer aquí una especie de barrera social entre las dos orillas: la de enfrente, con nú-

ESCRIBE

MARIA DE
VILLARINO



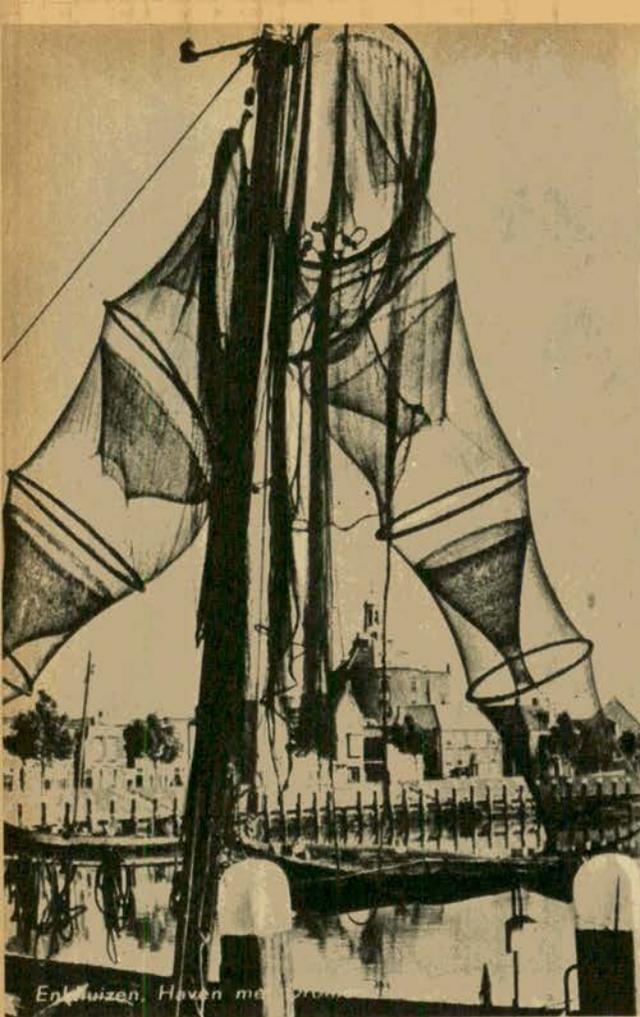
muy amplias, en negro o en violeta, a modo de sobrepollera que llega hasta el ruedo, después de ajustar la cintura con un lazo. Y un cuello rígido de claro estampado que, a manera de armadura, cae sobre el pecho y la espalda.

El cortejo se aleja lentamente por el camino y retomamos la vida otra vez, entrando a la aldea por la plazoleta de piedra de la iglesia. Los techos agudos de las casas alineadas en continuidad ininterrumpida, apuntan apretados unos a otros a lo largo de la calleja que, bordeando las



El dormido y armonioso puerto de Spakenburg, con su fila de lanchas pesqueras. Las casas al borde del canal, con sus techumbres características, parecen como dibujadas para tarjeta postal. Pero son una viva realidad holandesa.

Es lunes, día del lavado, y la aldeana se presenta con su típica vestimenta, no prefabricada para el ojo del turista, sino habitual en ella, como las calles seculares de su aldea.



En Enkhuizen. Haven marítima.

Extrañas redes de pesca y, al fondo, característica edificación mayor, en el puerto interior de Enkhuizen, en la zona de los "polders".

cleos residenciales de aspecto confortable y sin gente, al menos visible; la de este lado con sus casas humildes e impersonales, donde se concentra el trabajo vital de la aldea, jamás la pobreza ni la inactividad.

Es día lunes, día de tareas domésticas para las amas de casa de toda Holanda, día de lavado y de limpieza que, en Spakenburg, ejecutan puertas afuera, en la calle. Se ven las mujeres que tienden ropas a la orilla del canal; otras que acarrear cubos de agua, o sacuden alfombrillas, o lavan las ventanas, o ajetrean en bicicletas, o cosen mientras conversan a la puerta de sus casas.

Donde la calle pierde la vereda de enfrente, el cielo del pequeño puerto se dibuja de velas recogidas color óxido. De los mástiles penden las redes a secar, también de óxido, como velos del viento pescados quién sabe en qué secretos viajes submarinos por esos robustos pescadores de gorra y amplias bombachas negras, que dejan sus enormes zuecos amarillos a la entrada de sus casas.

El pueblo, o la calle, mejor dicho, termina no muy lejos transformada en sendero sobre un terraplén, que deja las últimas casas a bajo nivel, hasta perderse en las praderas del fondo donde pacen las vacas blanquinegras y un horizonte de agua se decora de velas blancas.

Ah, algo que también se realiza al aire libre: una escena filmica de amor de dos adolescentes, que se estrechan con un brazo mientras que con el otro sostienen sus respectivas bicicletas, en el descenso del terraplén bajo el cielo luminoso y excepcional en el otoño holandés.

¿Y los molinos? He allí uno... otro...; pero han perdido sus aspas como pájaros que hubiesen perdido sus alas y pretendieran en vano lanzarse otra vez al desafío del viento. Los molinos desaparecen. Sustituídos por el mecanicismo, se transforman en gigantes de silos, en vientres de graneros.

Cuando en medio del campo sorprendemos algunos molinos de viento sobrevivientes, nuestra voz dice algo muy pensado, muy visto en algún recuerdo: ¡Holanda!

Pintoresquismo y tradición

Después de habernos detenido en el recogimiento de Muiderberg, otra aldea, aldea pintada, con sus casitas de pescadores y sus barcas en color de largo andar marino, hacemos un viaje a Volendam, que nos ofrece, en contraste, un pueblo que al despertar atrapado por el turismo, dada su proximidad con Amsterdam, ha perdido su verdadero rostro. En Volendam nos encontramos con un pintoresquismo frío y calculado. La vestimenta femenina que en Holanda imprime un sello original y local, particularizando su procedencia en cada lugar que no haya adoptado la moda general europea, aquí se nos antoja que responde a una exhibición para atractivo del turista. El vestido de las mujeres, graciosas, bellas y espigadas de Volendam, se caracteriza por las faldas largas, el delantal rayado y una primorosa toca de puntillas. Los collares de coral de tres hilos cerrados con broche de oro y piedras que ador-

Una viva escena del mercado en Spakenburg, la aldea activa que ajustó su ritmo al mundo nuevo que está creando en Holanda la conquista de los "polders".



nan el cuello son herencias de familia que ni el poder de los dólares pueden hacer pasar a manos ajenas. Resto de tradición que se respeta como el vestir de las mujeres de edad, pues las jóvenes lo van abandonando poco a poco e inclinando sus preferencias a las modas actuales como a la música americana, que invade el aire de los muelles donde los viejos marineros holandeses, que fuman sus pipas, parecen otros de los tantos souvenirs que ofrecen los negocios que proliferan para el turismo.

Pero cruzando en barco a Marken, pueblo que quedará unido a Volendam por un dique en construcción, podemos captar otra forma de vida, otro vestir típico y uniforme. Lo característico de esta aldea luterana es precisamente la barrera de su religión y el aislamiento en que ha permanecido desde lejanos tiempos, lo cual, en consecuencia, ha dado una comunidad de parentescos inmediatos. Holanda, país de muchachas bellas, sanas y finas, ¿ha olvidado la gracia en esta isla del Zerderzee? Porque diría que es el lugar donde vi la gente blanca más fea: rudos, de facciones deformadas, tanto los jóvenes de cara avejentada como los viejos. Cerrados por su religión, por sus costumbres, por su consanguineidad, han vivido incomunicados e incommunicables. ¿Los cambiará el *polder*? ¿O los aislará más en la defensa de sus fueros ancestrales? Creo lo segundo.

Después recorro las calles principales, las plazoletas y los negocios, buscando lo que pueda tener vida propia y me siento invadida por una sensación de ciudad cercada, cercándose a sí misma en su vejez arquitectónica, y en un contraste entre la modernidad de las costumbres del centro con los tradicionales zuecos que rondan los arrabales. La ciudad es grande y, orientándome hacia las afueras, creo haber perdido el rumbo al puerto. Pregunto por los suburbios a una muchacha de cabellera abultada, ajustada blusa y pollera amplia y cortísima. En su media lengua inglesa me indica como cosa de interés en centro de la ciudad. Le respondo que de allí vengo, pero que deseo conocer las orillas. Ella repite su indicación con un gesto, ahora de fastidio. Y se marcha. ¿Entendí? Sí, entendí. Lo que pasa es que no ha aceptado mi gusto de ver algo que, sin duda, ella menosprecia. Sólo desea ofrecerme impresiones de lo que constituye el antiguo esplendor de su ciudad nativa. Y me guió sola para encontrar lo que deseo ver. Y lo encuentro con emoción nueva aunque sus imágenes se me presenten repetidas y ya vistas, pues la humildad y el trabajo se parecen en todo lugar donde estén los que no sólo amasan su pan sino, también, el de la masa de los orgullosos.



Ciudades que clavan su pica en el lago Yssel

A la tarde siguiente, bajo una llovizna fina, llego a Enkhuisen, ciudad que clava su pica en el Lago Yssel, mirándose todavía en la anchura del Zeederzee, pero que, como sus hermanas, se irá quedando rezagada a medida que avancen los *polders*.

Aunque las gentes se diferencian exteriormente por sus vestimentas, las labores comunes y propias del país las hace semejantes, como el rostro físico y característico de sus ciudades y aldeas. Así Enkhuisen, con su puerto y sus barcas, sus calles y sus casas, su soledad y sus gentes.

El pueblo holandés es laborioso, limpio y ordenado; austero en el vivir, en el comer, en el hogar; de carácter diría un tanto hosco, como consecuencia, tal vez, de la misma dureza a la que la vida los acostumbra y los sacrificios del suelo les impone identificándolos en el modo de callar, de mirar y, a veces, en ese algo oculto tras sus silencios.

Ahora, embarcados en el puerto de Enkhuisen vayamos a la ribera opuesta del Yssel, subiendo más hacia el norte bajo la borrasca que se ha desatado y que al borrar los perfiles de las costas, ya en perdida lejanía, nos hace sentir aislados como navegantes de un océano desconocido. El embravecido tigre del Zeederzee se encrespa con furia atacante a medida que siente más próximas sus salvajes selvas marinas extendidas en el Mar del Norte, del otro lado de la barrera del dique que le niega su antigua libertad.

Pero con cielo y mar en calma atracamos en Straveren después de algunas horas de viaje en el frágil barco en que navegamos. Staveren, con sus callecitas que se quedan para siempre mirándose

En Volendam: historia vieja y actualidad incorporadas a las mismas figuras. Son aldeanos de hoy; pero los mismos tipos pudieron ser modelos, hace siglos, de la gran escuela holandesa.

Hoorn, ciudad cercada, cercándose...

Avanzando siempre desde el fondo del Zeederzee en dirección a la barrera del Mar del Norte, llegamos por tren a Hoorn, ciudad que sorprende en el ritmo matinal que se agita en los mercados y ferias callejeras, lugares del mundo donde nos es fácil establecer un contacto directo con el pueblo.





Staveren: esto es más amplio, y aunque parece dormir da una impresión de serena e indomable fuerza. Así es Holanda.

a sí mismas, con su rimero de casas enfrentadas a uno y otro lado del canal de superficie amortajada por minúsculas plantas acuáticas, en uno de cuyos recodos los niños juegan seguramente a uno de sus juegos habituales: mover corto trecho una vieja balsa, fuera de uso y cargada de oscura herrumbre, sobre la que se han trepado, cortando en estela fugaz la verde y espesa superficie del agua, que vuelve a cerrar su herida viscosa.

Ningún lujo de paisaje: jugosa tierra sí, pero a fuerza de siembras y de exigidas germinaciones. Pequeñas casas sin un palmito libre de jardín o de huerta. La tierra es dura; es ganada a fuerza de sacrificios y sudores. No se puede malgastar. Al frente de las casas el canal y como evasión a jardines imposibles, esas macetas que adornan las ventanas de cortinillas recogidas. Detrás, al fondo de las casas, las vacas solitarias. Y camino adelante el horizonte pradeño donde, como en otros pueblos, se disuelve naturalmente la calleja.

Veo la gente, oigo sus silencios, escucho sus palabras no dichas. Pienso que Staveren estará compuesto como Marken por una gran familia; pero, a diferencia de ésta, de rostros accesibles. Pienso también en la ausencia de intimidad de los seres que habitan el lugar. Dos veces desemboco a la misma calle y un viejo holandés, cuyos zuecos resuenan en los muelles-calzadas como única sensación auditiva que percibo, me saluda al segundo encuentro. Un día más, tal vez pocas horas y ya seré lo que la gente de las comunidades pequeñas crea en los demás: una imagen superpuesta sobre la verdadera.

Se oyen campanas de la iglesia. Y se ve un blanco y silencioso desbando de gaviotas en la valla del muelle donde el barco que me trajo está a punto de partir. Son las seis de la tarde. Un leve sol pinta de dorado los veleros del puerto. Y un silencio insistente se queda esperando la noche.

Como dormidas en un recuerdo

Así, con un sentimiento de retorno al pasado, fui recorriendo algunas ciudades y pueblos que van quedando detenidos en el cierre del Zeederzee. Mientras los polders fundan nuevos suelos sobre las antiguas tumbas del mar y comunican por tierra lejanas riberas, las ciudades y aldeas que fueron dueñas de un horizonte propio se irán quedando dormidas detrás de él, como en un recuerdo. Quizás la vecindad de las modernas colonias y de las nuevas tierras ganadas o por ganar al mar, les devuelva el rostro perdido, no el horizonte escamoteado por el progreso; u otro rostro en un renacer previsible. O tal vez vuelvan a lo que fueron desde su nacer, crecer y detenerse: aldeas dormidas que reflejan en los canales su rostro perdido en el tiempo.

EL XXXIX GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA 1961

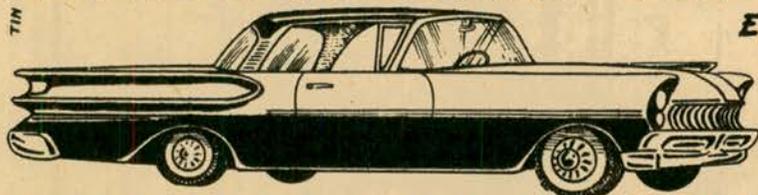
Cerrada, y en prensa, ya esta edición de "AUTOCUB", termina la disputa del XXXIX Gran Premio Argentino de Carretera, que este año se corrió bajo la significativa denominación de "Petróleo Argentino".

El itinerario, que ya hemos anticipado en el primer número de esta revista, cubrió especialmente las provincias de la Patagonia, llegando hasta Comodoro Rivadavia, como punto más meridional del recorrido. La competencia fue sumamente violenta en todo su transcurso, como puede advertirse a través de estos dos hechos: el alto promedio general alcanzado sobre caminos tan difíciles cuanto dilatados (133,049 kms. por hora), y el que, habiéndose iniciado la prueba con 62 corredores, sólo 13 llegaron a la meta final.

Primero en la clasificación general fue Oscar A. Gálvez, confirmando así su pericia y jerarquía técnica; y segundo, su hermano, Juan Gálvez, cuya capacidad no necesitaba de esta prueba para ser reconocida. M. Mantinián, C Villanueva y S. L. Saigós ocuparon los tres puestos siguientes, con mucho honor. Este último fue la verdadera revelación del XXXIX Gran Premio, que animó con su coraje desde el primer momento y del que ganó dos etapas, inclusive la última, en gran estilo.

CRISTALES CURVADOS INASTILLABLES PARA AUTOMOTORES - VENTA Y COLOCACION

ELIMINACION TOTAL DE FILTRACIONES



Mulé y Cia S.R.L.

PRECIOS ESPECIALES: AGENCIAS Y TALLERES

RINCON 1331-41 T.23-7044 y T. 26-7004

Nueva York, noviembre de 1961.

UNA cosa es hablar del automóvil en los Estados Unidos y otra cosa es hablar de los automóviles en Nueva York. Vale la pena explicarlo. Convengamos en que la idea general sobre los EE. UU. está estrechamente vinculada al automóvil. Admirado o discutido, "el auto americano" es una institución ampliamente proyectada en todo el mundo como un mensaje reluciente y envidiable del nivel de vida de un país; la insolencia de los impresos turísticos y las estadísticas utilizadas fuera de contexto, lo han transformado en un índice presuntuoso. Esos autos, fuera de EE. UU., por una combinación de dimensiones, fuerza y línea, establecen un contraste chocante muchas veces, con el medio occidental que los alberga. El auto americano pertenece al paisaje americano y hace juego con los "turnpikes", "freeways", "parkways" y "thruways", que resumen las variedades viales más modernas; hace juego con las estaciones de servicio relucientes, con los motels confortables, con los ómnibus aerodinámicos de dos pisos, con los centros comerciales de ordenación antiséptica, con las playas de estacionamiento gigantescas y con las monstruosas congestiones de tránsito que ex-

significa un confort exclusivo en las viviendas de una ciudad. El auto, en EE. UU., hablando en términos generales, es fundamentalmente un artefacto útil que, en la mayoría de los casos, adquiere un carácter indispensable o, por lo menos, tan indispensable en nuestra época, como la luz eléctrica, para seguir utilizando el punto de referencia que acabamos de citar. En su clasificación global, es un instrumento de trabajo y no un artículo de lujo; por eso, en el mecanismo de la vida del país cumple un papel tan importante como para que haya sido, y sea, uno de los elementos de desarrollo más impresionantes, al

EL AUTOMOVIL EN ESTADOS UNIDOS Y LOS AUTOMOVILES EN NUEVA YORK

POR HORACIO ESTOL

(Corresponsal de "AUTOCLUB")
en los Estados Unidos

plotan los viernes y desbordan hasta el domingo. El auto americano hace juego con las ciudades y con la geografía del país, penetrada por 5.524.000 kilómetros de caminos, dándole a la vida de EE. UU. un aire de civilización sobre ruedas. EE. UU. dio al automóvil una función tan democrática, que hoy el automóvil es un factor de su existencia: ha modificado la fisonomía de las ciudades promoviendo la creación de inmensas zonas suburbanas, ha influido en un nuevo concepto de la vivienda, ha revolucionado el carácter de las zonas fabriles y alterado tradiciones comerciales, actuando en la estructura social del país como un elemento nivelador.

El auto y los autos

Este es un tema tan significativo en la vida americana, que inclusive permite jugar con su sentido planteando afirmaciones desconcertantes. Se puede decir, por ejemplo, que "los autos" no tienen en EE. UU. la importancia que en general demandan en casi todo el resto del mundo, aunque "el auto" sea tan importante como para que se lo reconozca como una de las claves de la economía americana.

Los autos no tienen importancia porque están incorporados al trámite de la vida diaria como un elemento natural. La posesión de un auto no implica un status económico, de la misma manera que la luz eléctrica no

margen de lo que representa como factor industrial. No hay información concreta —justamente porque el punto no tiene importancia—, pero conociendo el medio americano se puede suponer que de los 73.868.000 automóviles que hay en el país, apenas si el 1 por 10.000 puede ser incluido en la categoría de coches "de lujo", encerrando en esta categoría al coche absolutamente superfluo.

Hace unos diez años, cuando una de las fábricas Ford inauguró un taller totalmente automático, donde media docena de operarios bastaba para hacer el trabajo que antes hacía un centenar, Walter Reuther, el presidente del Sindicato de Obreros del Automóvil, fue invitado a visitarlo. Bromeando, uno de los funcionarios de la Ford, le dijo: ¡"Imagine lo que será esto en 1970! No sé cómo podrá hacer su sindicato para vivir con las cuotas de tan pocos obreros". Y Reuther repuso: "Tampoco se yo quiénes van a comprar los automóviles que ustedes fabriquen", refiriéndose a ese creciente sinfín económico —que

cas señalan que —destruyendo la superstición popular que existe al respecto—, el mejor mercado consumidor que tiene EE. UU. es el mercado de EE. UU. Vale la pena de conocer las cifras que lo demuestran. En 1930, la producción de automóviles fue de 2.787.456 coches y las exportaciones llegaron a 345.179 unidades; en 1950, fueron 6.650.863 y 303.084 respectivamente; en 1955, año record de la década, 7.920.186 y 447,039, repitiéndose prácticamente la relación en el último año consignado hasta ahora por la estadística, con 5.591.243 y 311.656 para 1959...

El gran paréntesis

El espectáculo que ofrece el automóvil en EE. UN. tiene sus manchas negras y la principal ha crecido monstruosamente durante los últimos diez años, envolviendo a la ciudad de Nueva York. El Estado del mismo nombre tiene 123.900 kilómetros cuadrados, 16.596.000 habitantes y 5.100.000 automóviles. Pero ocho millones de personas y 1.540.000 automóviles se apelmazan en los 897 kilómetros cuadrados que abarca la ciudad misma, adonde todos los días, para colmo, llegan 500.000 autos más procedentes de Nueva Jersey, Long Island y toda la región que, al norte de la ciudad, se ha suburbanizado vertiginosamente.

Nueva York, que también tiene el carácter de un pavoroso experimento en el que se ensayan todas las peripetias del progreso, ha sido el escenario de una nueva evaluación del automóvil en el contexto de la vida metropolitana. Por eso, justamente, hemos señalado a grandes rasgos todo lo que el automóvil representa en EE. UU. para darle fuerza al contraste con el papel que cumple en Nueva York.

El automóvil en esta ciudad es un problema desesperante y al mismo tiempo ridículo, del que resultan muchos aleccionamientos. La

isla de Manhattan, zona central de la ciudad, supone la expresión máxima de ese problema. Se lo puede resumir simplemente, diciendo que se ha planteado al violarse la relación razonable que debe existir entre el espacio disponible y el número de automóviles que lo ocupe. La verdadera magnitud de este problema se aprecia no en los momentos de mayor congestión de tránsito en determinados lugares, sino de madrugada, cuando el tránsito de vehículos es insignificante. Recorriendo Manhattan a esa hora, se pasa revista a un espectáculo dantesco: sobre las dos aceras, cuadra tras cuadra y avenida tras avenida, se alinean los autos estacionados para pasar la noche, como si Manhattan fuese un inmenso garage al aire libre de 77 kilómetros cuadrados. Luego, cuando esos autos se mueven, comienza el pandemonium.

En Nueva York se ha subvertido la función que el automóvil tiene en EE. UU. y en vez de ser una comodidad, sirviendo como medio de transporte ágil y económico, se ha transformado en un incómodo artefacto costoso, poco menos que inútil. Mientras los precios de los autos están al alcance de todo el mundo, especialmente en el mercado de los autos usados, la posibilidad de utilizarlos se hace cada vez más y más limitada. Las playas de estacionamiento —en los parajes más congestionados—, cobran hasta 1,20 por hora y 0,25 por cada media hora subsiguiente, sin que eso

impida que siempre estén completas. El estacionamiento en las aceras donde hay "parquímetros" está regido por las mismas leyes que regulan la lotería, leyes que persisten cuando se trata de dejar el coche estacionado para pasar la noche, cerca o... lejos de la casa. La idea, por ejemplo, de ir "con el coche" a un cine de Times Square, a una gran tienda o cualquier lugar al sur de la calle 59, es tan absurda como la de ir a pasear a un bebé en su cochecito por San Martín y Sarmiento, un sábado a las 12. En el 90% de los casos, la gente que viene a trabajar a Manhattan en auto, procedentes del norte, nunca pasa de las calles 170 ó 180, donde deja los coches en las playas de estacionamiento, continuando el trayecto en subterráneo.

El auto y la ciudad

La descripción detallada de todo lo negativo que significa el auto en Nueva York —y en cierta medida también en otras ciudades del país—, constituye el documento más contradictorio que pueda imaginarse, en función de la verdadera naturaleza positiva que le corresponde al automóvil en la historia del progreso. Se calcula, por ejemplo, que el consumo innecesario de nafta determinado por el atascamiento del tránsito, representa una pérdida anual de más de cien millones de dólares; y hablamos únicamente de Nueva York...

Las limitaciones para el automovilista cada vez son mayores. Salir de la ciudad en auto para pasar el consabido fin de semana en la playa o en el campo y, lo que es peor, regresar después a la ciudad, equivale a una experiencia tan irritante y desagradable como para que el descanso del fin de semana resulte un placer dudoso. Buscar lugar para estacionar un auto en los parajes residenciales implica, término medio, un peregrinaje de 40 minutos a una hora, que puede terminar a cuatro o cinco cuadras de donde se vive o en un garage, también alejado, donde se cobra, término medio, 1,50 dólares por noche. Si llueve, nieva o hay diez grados bajo cero de frío, la víctima

N. de la R. — Como una ilustración complementaria indirecta, pero muy demostrativa, sobre algunos de los aspectos y causas del problema que trata el señor Estol en esta nota, reproducimos anuncios publicados en diversos diarios neoyorquinos, donde podrá advertirse no sólo el bajo precio a que se venden automóviles con apenas uno, dos o tres años de uso, sino la profusión de las ofertas de venta a plazos, pagaderos en insignificantes cuotas semanales o mensuales. Y se trata de coches de las más importantes marcas...

NO CASH DOWN*
1 HOUR CREDIT OK!
IMMEDIATE DELIVERY!
*Credit Must Qualify
Lic. Plates & Insurance Secured
On All Cars Free!
CREDIT BY PHONE!
LU 9-1212

- '59 BUICK Electra, Beaut. . . 13 wk
- '60 PONTIAC Conv. Beaut. . . 14 wk
- '59 BONNEVILLE CONV. . . 14 wk
- '59 BUICK ST WGN BEAUT. . . 12 wk
- '58 FORD Conv. Beauty . . 9 wk
- '58 CHEVY Impala 12 wk
- '58 DODGE 4-Dr. Beauty . . 10 wk
- '58 BUICK 4-Dr Hi Beauty . . 11 wk
- '58 BUICK Fairlin. 600 12 wk
- '58 BUICK Galaxie HT 12 wk
- '58 BUICK 2&4-Dr HT's . . . 11 wk
- '58 BUICK 2&4-Dr HT's . . . 10 wk
- '58 BUICK Impala Conv White . . 10 wk

MANY OTHERS
SPECIAL TODAY
 '55 ELDRADO Conv. 8 wk
 '59 FORD Sta. Wgn. 9 wk
 '57 BUICK 4-Dr HT. 6 wk

ALLISON
 1641b ST. & PROSPECT AVE., Bx.

PUBLIC NOTICE
ACTION SALE
 Instant Credit—No Cash Dn.* 200 Cars—Repos.
 '58 MERC 2-Dr HT \$389.80
 '57 CHRYSLER Crown Imp Full Per 508.70
 '57 PLYM 2-Dr HT 299.72
 '57 BUICK Full Per 399.60
 '57 DESOTO 4-door Full Per 342.88
 '56 OLDS 58 Conv Full Per 238.77

FIVE STAR'S BARGAIN CENTER
 966 Fulton St., Bklyn. (near Grand Ave.)
 8th Ave. Subway to Washington Ave. Station

de este complot mecanizado piensa con nostalgia en el tibio confort del taxi que lo deja en la puerta de la casa... gastando menos. Las multas por exceso de estacionamiento en los "parquímetros" son de 5 dólares; el mal estacionamiento o el doble estacionamiento cuesta 15 dólares; el costo mínimo del seguro impositivo es de unos 160 dólares anuales... Y todo esto no se suma a los gastos normales determinados por el uso de un coche, sino que se suma —y esto es lo irónico— a los gastos e inconvenientes de tener coche y no poder usarlo...

La habilitación de las calles como garages para tener los coches estacionados en forma permanente, supone una operación bastante complicada. Cada acera tiene un horario, para que el estacionamiento sea alternado en una y otra. Por ejemplo, las aceras del sur deben desalojarse desde las 11 de la mañana hasta las 2 de la tarde, los lunes, miércoles y viernes, para que las barredoras puedan limpiar las calles; las aceras opuestas tienen turnos similares los martes y jueves. En otras calles, la evacuación se hace de 8 a 10 de la mañana, y en todas partes es imposible

dejar un coche estacionado continuamente en un lugar, más de un número determinado de horas, habiendo, claro está, de las zonas residenciales. El auto "en la puerta de calle" es un fenómeno que desapareció de Nueva York hace probablemente más de 20 años...

Canje difícil

Nueva York, como expresión detonante de la vida moderna, determina muchas alteraciones de las ideas tradicionales sobre las ventajas del progreso, porque la actividad que lo promueve crea problemas y demanda actitudes que tienen un sentido de sacrificio en relación con esas ideas tradicionales. Todo lo que es individual y exclusivo tiende a ser arrollado, directa o indirectamente, por el peso de las demandas colectivas. Ninguna ley prohíbe que un señor pasee por Manhattan en un auto de cinco metros de largo; pero se lo impiden las circunstancias creadas por los mismos factores que colocan a ese auto al alcance de todo el mundo.

Hace solamente un par de años cabía suponer que los autos pequeños podían resolver el problema de la ciudad y el auto. Pero es evidente que, en el caso de Nueva York, ésa no sería más que una solución temporaria, ya que el problema reaparecería dentro de cinco o veinte años como resultado del doble crecimiento de la población y de la producción de automóviles. El problema es más serio; está planteado por la confrontación de dos elementos incongruentes: la gran ciudad con acento creciente en la gravitación de enormes masas humanas y el auto particular como lujosa expresión de individualismo.

En algunas ciudades americanas donde el problema de Nueva York se reproduce en escalas menores, ya se han hecho ensayos que tocan fondo en el problema del auto y la vida ciudadana moderna. En ciertos casos se ha eliminado todo el tránsito de automotores en unas cuantas calles de la zona más congestionada de la ciudad; en otros, se ha limitado el acceso de coches particulares hasta ciertos lugares, para reducir la congestión en los parajes más críticos. Pero en todos estos casos sólo se ha tratado de tímidos ensayos nada más. La solución es delicada y difícil. Se busca la clave de un término medio que, sin afectar a la industria del automóvil, evite que el automóvil afecte a la vida de las grandes ciudades, las ciudades que son modernas por la actividad que contienen y antiguas, a la vez, porque no fueron concebidas para aceptar la explosión automovilística que hoy las sofoca.

PARA CAMPO
Y CIUDAD **NUEVO**

ENTREGA INMEDIATA
amplios planes de financiación

HANSA¹¹⁰⁰
COMBI RURAL



ALBERTO AYERZA Y CIA.

PUEYRREDON 1227 - T. E. 82 - 2288

INTEGRE LAS

CARAVANAS

PUBLICIDAD A.C.A.

DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

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

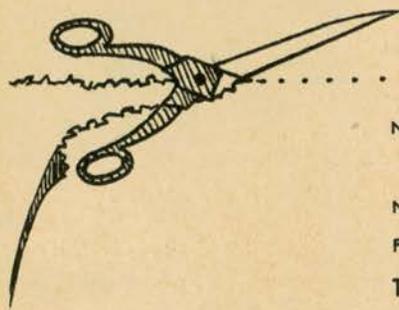
PREPARE SU VIAJE

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

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



A LA TIERRA DEL FUEGO HAY QUE ENCENDERLA.

Por
SIXTO
PONDAL
RIOS
Para
"AUTOCLUB"

Los Padres Salesianos en la Patagonia

EL D.C.4. de Aerolíneas Argentinas llegó al atardecer a Río Gallegos, donde pernoctamos. Al día siguiente seguimos viaje en D.C.3., porque el aeropuerto de Ushuaia, encajonado entre las montañas y la isla Navarino, es peligroso para aviones mayores.

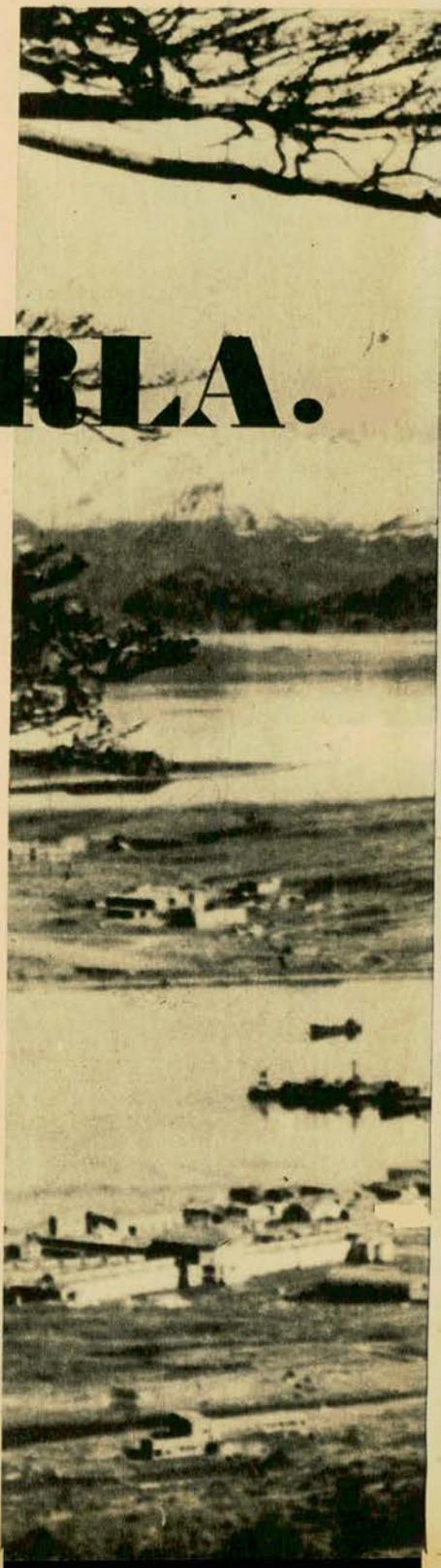
Ya el sol estaba alto cuando cruzamos el Estrecho de Magallanes. Yo había sido invitado a viajar en la cabina de comando y desde allí contemplaba con asombro la ondulada y verdeante superficie de Tierra del Fuego, tan distinta de la ocre aridez patagónica. De pronto, el avión perdió altura rápidamente. Creí que ya llegábamos a Río Grande.

—No, me explicó el piloto. Todavía falta bastante. Bajo para tirarles los diarios y unos caramelos a los Padres y a los chicos del colegio salesiano que hay aquí cerca. Lo hacemos todos los pilotos, en todos los vuelos. Ya verá cómo aparecen en el patio...

Segundos después pasamos sobre la aislada construcción del colegio. Varios niños y un padre nos saludaban con la mano. El piloto les arrojó un paquete y recobró altura de inmediato.

—Yo soy ateo —me explicó—, pero nunca me olvido de traerles algo. ¡Estos padres son "macanudos"!...

Recordé la extraordinaria obra realizada por



DESDE USHUAIA A LA QUIACA..

los salesianos en la Patagonia... Los padres Cagliero, Fagnano, Stefanelli... Las misiones de Chosmalal, Madryn, Trelew, Puerto Deseado, Santa Cruz... El piloto seguían hablando:

—Viven aquí, aislados del mundo, educando a los chicos de la región. ¿Saben cómo hacen?

Entonces me enteré del sistema que siguen, que es muy lógico. Como se trata de regiones escasamente pobladas, la escuela con asistencia diaria y obligatoria, que nosotros conocemos, es prácticamente imposible. Allí, la única solución es concentrar los niños de toda una región en un hogar-

escuela, donde pasan largas temporadas. En las vacaciones vuelven a sus casas, pero regresan al colegio durante tres o cuatro años, hasta que aprenden las nociones elementales y, además, artes y oficios que son útiles en el lugar y que les sirven para luchar por la vida en esas duras regiones.

He leído y escuchado muchos elogios sobre la obra de los padres salesianos en la Patagonia, pero pocos tan breves y elocuentes como el de aquel piloto ateo que nunca pasa sobre el colegio de Río Grande sin tirarles un paquetito, porque "esos padres son macanudos"...

Corte en la ladera de un cerro para la construcción del camino de Ushuaia a Río Frisén, Tierra del Fuego.





Puente colgante sobre el río Grande, cerca del lago Fagnano en la Ruta Nacional N° 3, en Tierra del Fuego.

Tierra del Fuego espera a los argentinos: Gente y folklore.-Idea para el fondo Nacional de las Artes.

Tengo que hacer esfuerzos para no describir la maravillosa vista aérea del Lago Fagnano, el paso de las montañas nevadas y, por último, el inolvidable espectáculo que se contempla cuando el avión describe círculos sobre el Canal de Beagle, descendiendo hacia Ushuaia. Pero estas notas son breves y el propósito que persigo hoy es otro. Sólo diré que he llegado en avión a muchas partes del mundo, y que en muy pocas he experimentado una impresión tan profunda y placentera. Con el agregado de que se trata de una belleza casi inédita, como la de una doncella. A su lado, a la Costa Azul se la recuerda como una "cocotte"...

Agradezco a la amabilidad del Gobernador de Tierra del Fuego, Capitán Campos, y del entonces Ministro de Gobierno, señor Fernández Unsain, el "curso fueguino acelerado" que hice durante mi estada en la isla. Gracias a ellos ví bastante de lo que allí "hay", y me enteré de lo mucho que "falta". Esta oposición yo la concretaría así: Tierra del Fuego es un paraíso —económico y turístico—, pero todavía no es un paraíso totalmente argentino. Figura en nuestros mapas, pero aún no está substancialmente incorporado al país. Es como si a un miembro del cuerpo no le llegara bastante sangre. Y la sangre de los países, como se sabe, es su propia gente.

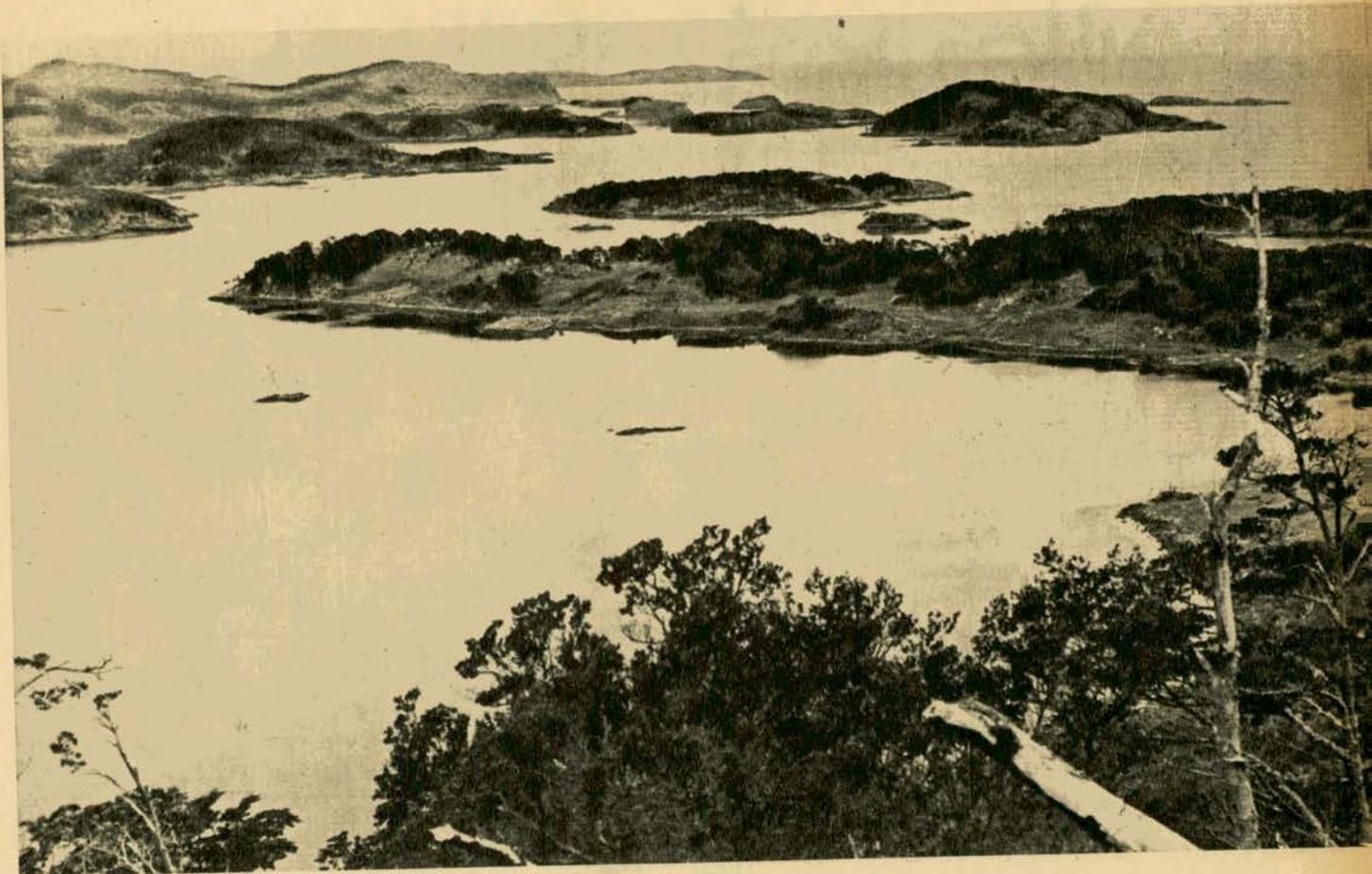
Es muy fácil de entender: la Patagonia y Tierra del Fuego son todavía poco argentinas porque aún hay allí pocos argentinos. Por razones económicas y de proximidad geográfica, la mayor parte de los peones y "ovejeros" son chilenos. Resultado: no son siempre nuestras fechas patrias ni nuestras canciones populares las que allí más se celebran y se cantan.

—Habría que traer a Atahualpa Yupanqui, a Falú, a los Chalchaleros... —dijo alguien—. El folklore es una buena "argamasa" para unir sentimentalmente a la gente. Como que es resultado del carácter de un pueblo, y al mismo tiempo factor de acentuación de ese mismo carácter. Es decir, es efecto y causa al mismo tiempo. Aquí sí que Angelita Vélez y los hermanos Abalos realizarían una labor funcional...

¿No será esta una buena idea para el Fondo Nacional de las Artes? Está bien otorgar becas para que se vaya a estudiar al extranjero; pero tampoco estaría mal gastar unos pesitos en enseñar lo argentino dentro del propio país.

Un proyecto milagroso... y eficaz

El Gobernador de Tierra del Fuego es un enamorado de la isla. Habla con pasión de ella. Sueña con ver explotadas sus enormes riquezas y admirados sus deslumbrantes panoramas. Respecto de lo primero, ya hay varios planes en marcha. En



Un pacífico paisaje de los canales fueguinos. Una gloria para exploradores.

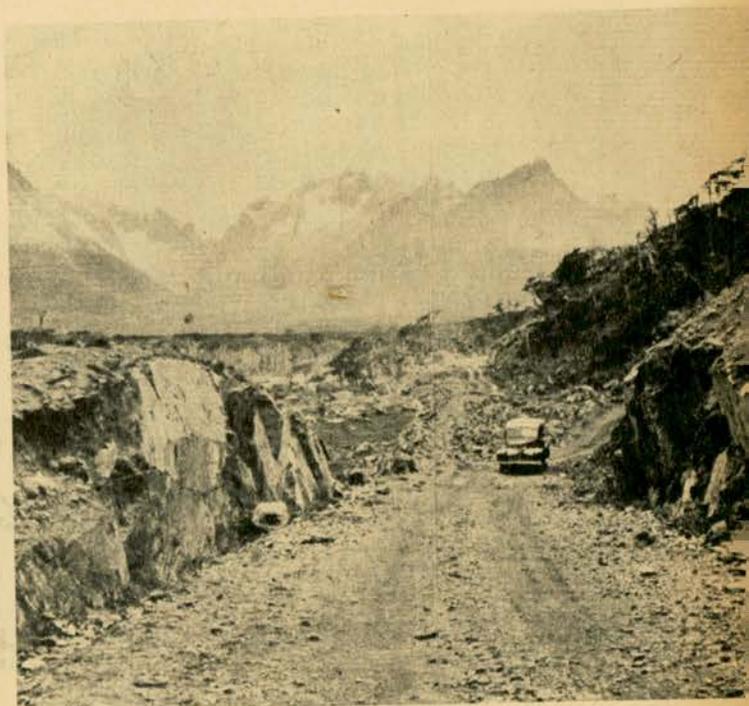
cuanto a lo segundo, el Capitán Campos tiene un proyecto, —creo que en vías de ejecución—, que llenará la isla de miles y miles de turistas deslumbrados por las bellezas fueguinas. De turistas argentinos que argentinizarán Tierra del Fuego al llevarla de vuelta en sus ojos y en sus corazones a sus respectivos terruños, donde enseñarán a quererla, incorporándola así de veras a la realidad viviente del país.

¿Cuál es ese proyecto milagroso? Muy simple: construir en Ushuaia un gran hotel moderno y confortable... con ruleta.

Yo soy decidido enemigo del juego, por todas las razones conocidas y, además, porque me aburre; pero creo que el proyecto del Capitán Campos debe merecer nuestro apoyo. Mientras exista una ruleta, es mejor que funcione donde mas convenga. Y yo estoy absolutamente seguro de que, si se habilitase un casino en Ushuaia, Tierra del Fuego sería, ¡por fin!, descubierta y recorrida por impresionantes multitudes de esforzados compatriotas.

Permite suponerlo así el hecho elocuente de que la ciudad argentina que mas ha crecido en los últimos tiempos —y que es Mar del Plata—, no ha crecido alrededor del petróleo, de la siderurgia ni de ninguna industria pesada...

Ha crecido alrededor de la timba.



También en Tierra del Fuego el progreso significa caminos. En la foto, una ruta sobre tierra pedregosa y entre montañas, pero es una avanzada para el porvenir.

VARIACIONES SOBRE EL

por
RODOLFO M.
TABOADA

TRANSPORTE

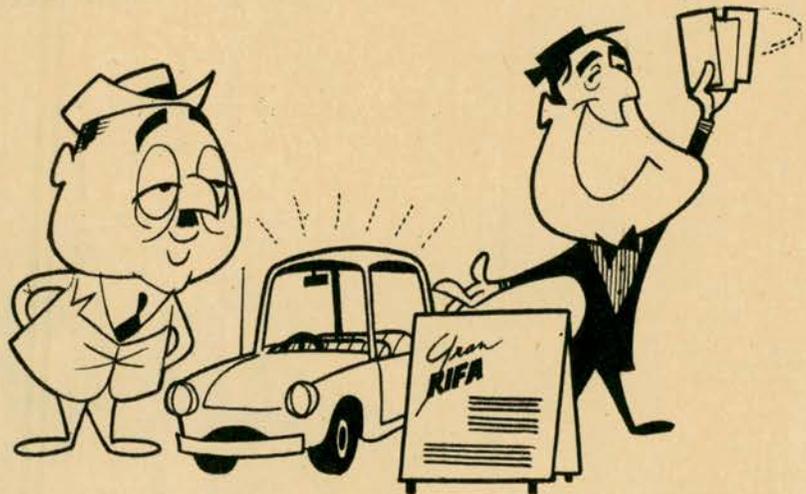
Ilustró
JUAN C. VILLEGAS

La real capacidad de un colectivo no es, en manera alguna, la que pretende el consabido cartelito. La capacidad real de un colectivo es, aproximadamente, la siguiente: todos los pasajeros que han conseguido penetrar en el vehículo, más todos los pasajeros que de ninguna manera podían entrar... pero que entraron, más un amigo del colectivo que viaja en el estribo y va charlando con el conductor, más una fotografía de Carlos Gardel, más un par de esarpines que penden del tablero, a manera de mascota.

◆
Viajar en tranvía es envejecer un poco.

◆
Los horarios que facilita el ferrocarril son indispensables para saber a qué hora deberían salir y llegar los trenes, en el caso inverosímil de que los trenes salieran y llegaran de acuerdo con los horarios.

◆
He aquí una pregunta, cuya respuesta valdría un millón de pesos en cualquier programa de preguntas y respuestas: ¿Qué es



En fin... No hay que desesperar... Después de todo, nada impide que compremos la rifa de un automóvil, que no nos va a tocar.

◆
más difícil: entrar a un vagón de subte o salir de él?

◆
Teniendo en cuenta los indudables beneficios terapéuticos del baño turco y del masaje, debemos aceptar que un viaje en subte por la módica suma de tres pesos es sumamente barato.

◆
Lo desesperante es descubrir un taxi desocupado cuando no se

lo necesita. En tales casos, dan ganas de tomar el taxi, sólo por no perder esa extraordinaria oportunidad.

◆
Lo que consuela un poco es que todos tenemos algún amigo que posee automóvil. Y lo que desconsuela es que, infaliblemente, ese amigo tiene que ir para el lado contrario.



◆
¡Y pensar que hay gente, cuyo problema fundamental en materia de transporte, consiste en hallar un lugar donde poder estacionar su Cadillac!

PROGRAMA DE PRODUCCION DE AUTOMOTORES POR CHRYSLER ARGENTINA

En virtud de la autorización de la Secretaría de Industria y Minería, Chrysler Argentina-Fevre & Basset producirán en los próximos tres años 70.900 unidades, según la siguiente discriminación: camiones Dodge, Fargo y De Soto-9.600 en 1962; 10.000 en 1963 y 10.300 en 1964. Valiant, automóvil compacto de Chrysler, 9.000 en 1962; 14.000 en 1963 y 18.000 en 1964.

El nuevo programa de fabricación tendrá vigencia a partir de enero de 1962 y contempla iniciar la producción del Valiant V-200, sedan, 4 puertas, serie "S", modelo 1962, en las próximas semanas, si bien la producción en serie será colocada en el mercado a principios del año entrante.



¿De qué vale afeitarse antes de salir para la oficina, si cuando uno llega ya está barbudo?

Prueba de que no somos tan descorteses como se pretende, es que cedemos nuestro asiento a las damas... una cuadra antes de llegar a nuestro destino.

En materia de ómnibus y colectivos, el sistema es muy sencillo por cierto. Todo consiste en hacer cola y esperar durante una hora, para tener la oportunidad de tomar contacto con un vehículo al que es imposible subir.

Antes decíamos:
—Tengo que llegar a hora, de modo que voy a tomar algún vehículo.

Ahora decimos:
—No puedo llegar tarde. De modo que voy a ir caminando.

Solíamos decir:
—Hoy tuve suerte: viajé sentado.

Y ahora decimos:
—Hoy tuve suerte: pesqué un pasamanos para viajar colgado.

MAS CAMINOS... ¡CONDUCEN 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.



Pobladores aborígenes de Guatemala, que, con sus tipos y características contemporáneos a la conquista, aún pueden verse en las poblaciones linderas de la Ruta Panamericana.

Una vivienda típica de indios guatemaltecos.



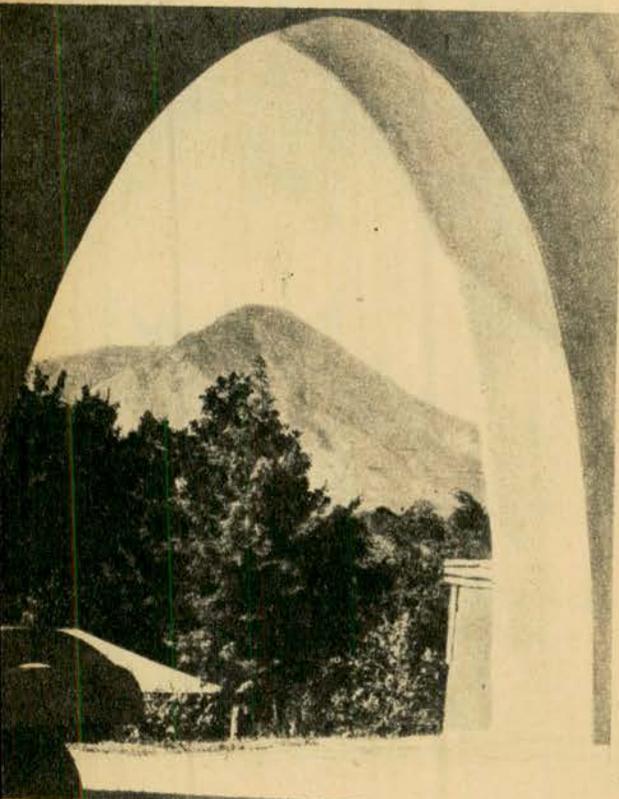
16.000 KILOMETROS EN AUTOMOVIL

*Crónica de una aventura
inolvidable a lo largo de un continente
prodigioso.*

Relato de
JUAN DE WYSKOTA ZAKRZEWSKI

Licenciado en Filosofía y Ciencias
Políticas y Económicas, profesor
universitario, escritor y periodista.

(Especial para "AUTOCLUB")



Curioso enfoque del volcán
San Salvador, en la
República de El Salvador.



El cerro Chinchontepec, en El Salvador. Terma, como puede apreciarse, en forma curiosa, con una cumbre bifurcada, que los indígenas, con fantasía de poetas galantes, asocian a un busto de emperador.

DESDE TEXAS A BUENOS AIRES

¡Hemos

aquí en Buenos Aires! A través de las amplias ventanas del imponente edificio del Automóvil Club Argentino contemplo la Avenida Libertador General San Martín, con su intenso tránsito. A mis pies se extiende parte de la ciudad y, más allá, las aguas amarillentas del Río de la Plata, que esta radiante mañana resplandecen bajo los rayos del sol como si fueran de bronce fundido. Es difícil creer que todo eso sea real. Hace apenas unos pocos días estábamos aún recorriendo los caminos de América. Durante siete meses y medio, nuestro coche fue nuestro único hogar, y la Ruta Panamericana una cinta cinematográfica que iba desarrollándose ante nuestros ojos.

Desde Dallas, en Texas, hasta Buenos Aires. Alrededor de 16.000 kilómetros recorridos sin precipitación, con escalas más o menos largas en lugares de interés. No fue una aventura o un viaje excesivamente arriesgado; pero, eso sí, a veces muy difícil y cansador. No lo recomendaría a automovilistas amantes de comodidades o faltos de cierto espíritu de sacrificio. La Ruta Panamericana, esa faja de asfalto que algún día unirá toda América, todavía sigue en pañales.

Todo comenzó así

Algunos amigos me preguntan, cómo se me ocurrió este viaje existiendo medios de comunicación tan rápidos y cómodos como el avión de propulsión a chorro o aún el barco, verdadero hotel flotante. Pues bien, quizás sea mi alma de vagabundo, quizás esta curiosidad que sentí desde la infancia de averiguar lo que ocultaba la línea enigmática del horizonte. Concretamente la idea nació hace más de seis años. Estaba yo entonces viajando entre Perú y Bolivia. Había llegado de noche a Puno e inmediatamente había embarcado en un pequeño vapor que cruza el lago Titicaca. Como éramos varios pasajeros y habíamos llegado tarde, los camarotes estaban ocupados y tuvimos que esperar largo rato sobre cubierta hasta que nos acomodaran en el comedor. La noche estaba muy oscura, el lago negro y un frío penetrante de altura nos calaba hasta los huesos. Acurrucados junto a la chimenea, esperábamos pacientemente. Sobre nuestras cabezas se extendía un firmamento increíble, tachado de millares y millares de mundos inaccesibles. Una ajestuosa Vía Láctea lo cruzaba de un extremo al otro. Me sentí como suspendido en el espacio...

Entonces pensé que sería hermoso recorrer toda esta América en automóvil.

Desde aquel momento pasaron varios años. La idea concebida en el Titicaca fue concretándose. Convencí a



Cultivos experimentales se realizan con mucho éxito en el Centro Nacional de Agronomía, de El Salvador, como se ve en esta foto.

mi esposa de la necesidad de ese viaje. Arreglamos nuestros asuntos, empacamos los bártulos y un día, a fines de enero, cuando el sol comenzaba a calentar los campos de Texas, dejamos atrás los rascacielos de Dallas y emprendimos el viaje hacia la lejana Buenos Aires.

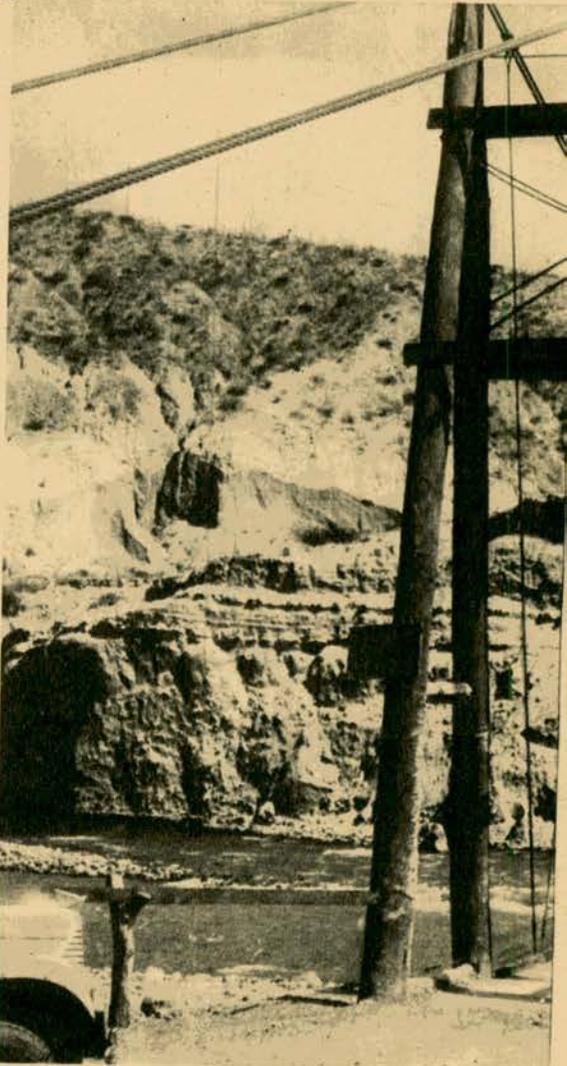
Se Inicia La Aventura

¿Quién podrá relatar en el espacio de pocas cuartillas las impresiones de un viaje a través de once países americanos! Esta hermosa América nuestra, en cierto sentido tan idéntica y al mismo tiempo tan variada. Cada país con sus fronteras custodiadas por los enemigos natos del viajero, que son los aduaneros; con disposiciones legales en cada caso distintas, y con diferentes actitudes ante el turista, sobre todo si se le ha ocurrido viajar en automóvil. Hay momentos en que el automovilista piensa que jamás llegará a su destino, y se siente como en una trampa, sin poder avanzar ni retroceder. Pero ¡qué valen todos estos disgustos ante la satisfacción que proporciona un viaje semejante!

Los caminos de México son excelentes. A medio siglo de los comienzos de su Revolución, una de las más prolongadas, sangrientas y devastadoras de América, el país ha realizado un progreso tremendo. La ciudad de México se ha convertido en una hermosa metrópoli moderna, sin perder nada del encanto de su pasado colonial. Un clima inmejorable y la belleza de sus paisajes atraen al turismo. Hay algo en sus montañas, en su aire transparente, en esta combinación de lo antiguo con lo moderno, y aún en el espíritu y cultura de su población indígena, que cautiva a todos los que lo hayan conocido. Nosotros nos sumergimos en este ambiente mexicano, y durante dos meses inolvidables hemos recorrido sus caminos, visitado sus pueblos y ciudades. Veracruz y Acapulco, que son como las dos puertas a los dos Océanos; Puebla, Guadalajara, Cuernavaca, Taxco, Iguala, con su plaza sombreada por enormes tamarindos; Oaxaca, cuna de Juárez, y Tehuantepec, soñadora, famosa por sus bellas mujeres cargadas de oro, todo eso, como en un sueño, pasó ante nuestros ojos.

Donde Termina El Mundo

Por dos caminos puede el visitante llegar a Guatemala: o bien enviando su automóvil por ferrocarril hasta Tapachula y Malacatán, del lado guatemalteco, desde donde por un camino tan malo como pintoresco se llega a Quetzaltenango, o viajando por excelente carretera hasta El Ocotal. Ahí parece que termina el mundo. Una alta barrera de montañas cierra el paso. Es la primera interrupción que el automovilista encuentra en su viaje hacia el sur. A pocos kilómetros de la frontera, el camino penetra en El Tapón, un angosto paso entre empinados cerros. Como lo indica su nombre, este tramo se cierra frecuentemente a causa de avalanchas de piedras y deslaves. Prácticamente es una brecha abierta hace pocos años, por donde transitan aislados camiones de carga. Un caudaloso río corre a un lado y el camino sube a alturas vertiginosas, descendiendo, se estrecha hasta apenas permitir el paso de un vehículo, y cruza puentes provisionales cuyas tablas crujen amenazadoramente bajo las ruedas.



Un puente colgante a lo largo de la ruta. El camino que atraviesa las Américas aún no está totalmente terminado y los turistas deben prever obstáculos de esta naturaleza.

Tierra de eterna primavera llaman las guías a Guatemala. Es, además, un verdadero museo de recuerdos históricos. Sus montañas y valles hacen pensar en Suiza. Sus lagos, como el Atitlán, en cuyas aguas azules y tranquilas se reflejan conos volcánicos, evocan paisajes imaginarios de leyenda. La ciudad de Guatemala, moderna y activa, es la tercera capital que tiene el país. La primera, fundada por los conquistadores a los pies de los volcanes del Agua y del Fuego, fue destruida, en 1541, por una erupción de aguas que costó la vida a la gobernadora general y viuda del capitán Don Pedro de

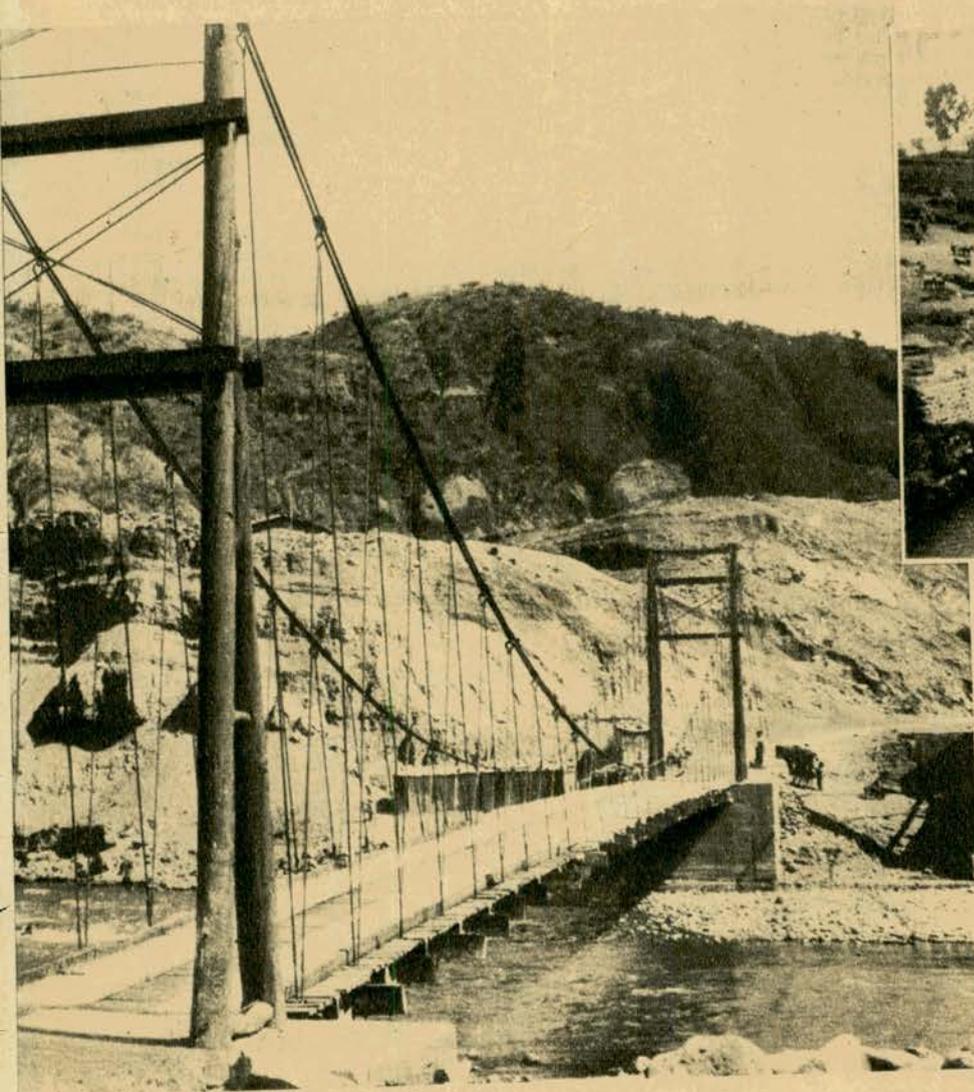
Alvarado. Las ruinas de la segunda capital, destruida a su vez en 1773, constituyen un monumento nacional. La Antigua es una extraña ciudad que vive en el pasado. Ahí se conserva el primer edificio de la Universidad de San Carlos, una de las más antiguas de América. Por sus calles anduvo y allí murió el soldado-cronista Bernal Díaz del Castillo. Esta ciudad, en fin, vio nacer al gran poeta americano Landívar, autor de la "Rusticatio Mexicana".

Café, Aguila Volcanes y Lagos

Así como era difícil de penetrar en Guatemala, así es fácil pasar a su vecino y diminuto El Salvador. Tierra risueña de extensos cafetales, cuya exuberante vegetación tropical asombra al viajero con sus insospechados matices del verde. En contraste, Honduras es

Rubén Darío. Su lago es como un mar interno, que comunica con el Caribe por medio del histórico Río San Juan. En sus aguas viven tiburones de una especie desconocida en otras partes del mundo. Víctor Hugo inmortalizó uno de sus volcanes, el Momotombo, en su poema "La Leyenda de los Siglos". Dicen en Nicaragua que el que tome "tiste", una bebida nacional de maíz y chocolate, volverá siempre. Ha de haber algo de verdad en eso porque yo tomé "tiste" y volví, y sigo soñando en su romántica belleza.

Desde Managua, el automovilista sigue por buena carretera hacia la histórica Rivas. En su vecindad se alza la "Cruz de España", donde, según la tradición, Gil González de Avila sostuvo una filosófica conversación con el cacique Nicarao, bautizándolo después con parte de sus súbditos. En Rivas también fue derrotado por las

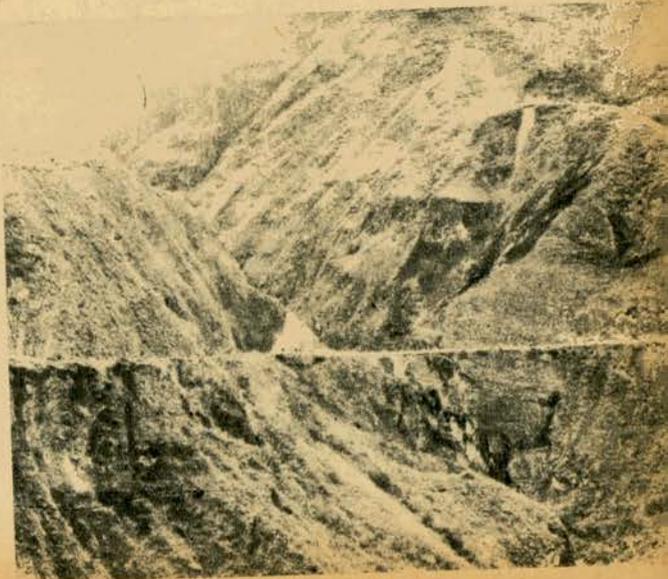


Debe tenerse en cuenta siempre la época en que se viaja por la ruta Panamericana en Centroamérica. Las lluvias suelen hacer desbordar el cauce de los centenares de ríos y arroyos que hay que atravesar.

Naturaleza bravia y aún sin domar. El viaje a lo largo de la gran ruta siempre es interesante e instructivo; pero exige también de parte del turista decisión, voluntad y temple.

montañoso y austero. Tegucigalpa parece un nido de águilas suspendido en lo alto entre siete cerros de plata. Los hondureños están orgullosos de que su patria haya sido descubierta personalmente por Cristóbal Colón durante su cuarto y último viaje, así como de que fue cuna del gran prócer de la unificación centroamericana, Morazán.

Nicaragua es la más grande de las repúblicas del istmo. Tierra de volcanes y lagos, ejerce una extraña fascinación sobre el visitante. Hay algo de poético en su ambiente, y no es de extrañar que aquí haya nacido

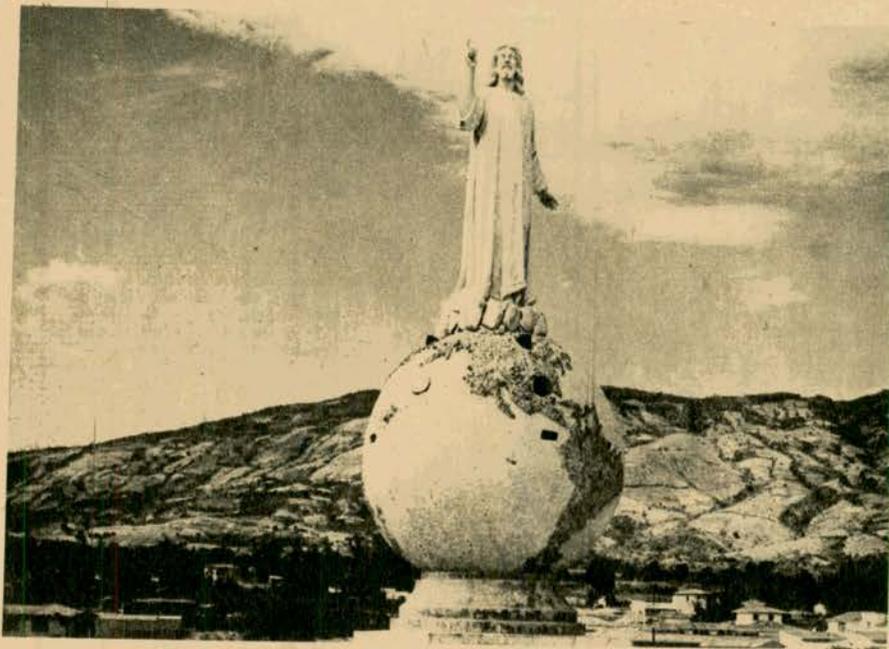


fuerzas unidas de las repúblicas centroamericanas, el filibustero William Walker, que quiso conquistar Nicaragua.

En barco, por mares de piratas

Subiendo continuamente, el viajero llega desde el nivel del mar hasta unos 1.200 metros de altura a que se halla San José de Costa Rica. Esta es la más "europea" de las naciones de Centroamérica. Otra pequeña Suiza de verdes valles bien cultivados, que se enorgullece de haber tenido los gobiernos más estables de esa zona del continente, y de poseer más escuelas y maestros que cuarteles y soldados. La Ruta Panamericana hacia Panamá aún no está terminada; pero en época seca la transitan numerosos vehículos. Como faltan puentes sobre ríos que en tiempo de lluvias crecen y se hacen intransitables, el viajero tiene que calcular bien su tiempo. Existe, además, otra dificultad. Panamá exige pasajes de salida a los turistas que vienen a visitarla, lo cual es algo molesto cuando se viaja en automóvil, y todavía no se ha decidido la forma de trasladarse al continente sudamericano. De Panamá hasta Colombia, el istmo de Darien es impenetrable y no hay manera de cruzarlo por tierra.

Nos embarcamos en Puerto Limón. Después de varios meses de viajar por tierra, de subir y bajar montañas, de tragar polvo de tantos caminos, es un placer hallarse en alta mar. Los pulmones absorben con avidez el aire cargado de yodo y la brisa parece llevarse todas las



Monumento hermoso e impresionante es el que muestra esta fotografía: El Salvador, en el país del mismo nombre.

preocupaciones de tierra firme. Verdes, pesadas olas se estrellan contra las bordas del barco, dejando una estela de blancas espumas. Viajamos por mares de piratas. Por este mismo mar navegaban hace siglos los galeones españoles cargados de tesoros, y barcos de rapiña asolaban las costas. He aquí uno de sus objetivos.

Cartagena, la ciudad amurallada

Ante nuestros ojos se extiende una enorme bahía rodeada de costas bajas, al parecer desérticas. Antiguas fortificaciones defienden la entrada. Están distribuidas estratégicamente, con cañones apuntados en tal forma, que mientras unos arrasaban el puente del barco atacante, los otros lo herían bajo la línea de flotación. Es la Boca Chica, entrada a la bahía de Cartagena. Hoy ya han desaparecido los cañones amenazantes, y sólo simpáticos negritos se acercan en sus canoas pidiendo que se les eche monedas en las aguas transparentes del Caribe.

Cartagena cargada de historia, es la única ciudad amurallada de América. ¡Quién no ha pasado por sus angostas y tortuosas calles! Grandes de España, soldados cargados de gloria, santos, esclavos y piratas. Oro y sangre ha corrido a torrentes. La parte antigua de la ciudad tiene un carácter tan específico, que es imposible olvidarla. Recuerda los puertos mediterráneos por su vida agitada y bulliciosa. Cada piedra parece un recuerdo histórico. Las viejas murallas, el Castillo de San Felipe, que Don Blas de Lezo, manco, tuerto y con una sola piedad, defendió heroicamente; la iglesia y el convento donde vivió y murió San Pedro Claver, el defensor de los esclavos, apenas abren la lista de sus maravillas.

Quince días en Colombia

A poca distancia de aquí desemboca el río Magdalena y se halla Santa Marta, donde, en 1536, Gonzalo Jiménez de Quesada, fundador de Bogotá, inició su expedición de conquista del país de los Chibchas. Pensamos en eso mientras viajamos hacia el Sur por un camino malo, que las lluvias tropicales han convertido en verdadero lodazal. A cada rato las ruedas se hunden en profundos hoyos, invisibles bajo la capa de agua. Colombia nos concedió sólo quince días de tránsito, así que tuvimos que apresurarnos. Sin tocar Bogotá, seguimos vía Medellín, Cali, Popayán hasta la frontera ecuatoriana. Fuimos advertidos de no detenernos fuera de las poblaciones, no viajar de noche y no llevar pasajeros, pues existe peligro de asaltos. Empezamos a escalar la cordillera. El camino es pintoresco, pero malo y difícil. Cruzamos pueblos

construidos sobre las crestas de las montañas, con una empinada calle central que invariablemente lleva a la plaza situada en el lugar más elevado e inaccesible. Estas subidas, agravadas por la altura de la cordillera, constituyen un verdadero esfuerzo para el automóvil. Saliendo de Valdivia, quedamos atrapados por un deslave, y sólo a duras penas, serviciales choferes de camiones nos sacaron arrastrando del lodo. Desde Medellín, parte del camino es excelente, costeándose su mantenimiento con el sistema de peaje. Pasando Pasto, el paisaje y la población empiezan a recordar el vecino Ecuador. Llegando a Tulcán, el viajero está definitivamente en tierra incaica.

El hombre, la música de un ritmo extraño y lento, los Andes enormes, de valles cuyas profundidades producen vértigo, indican que ya estamos en un mundo distinto. Aparecen tipos indígenas desconocidos, hombres con trenzas, y en las laderas de las montañas campos en terrazas, que desde lejos parecen hermosos mosaicos. Empezamos a sentir el efecto de la altura; tanto nosotros como el coche. A pocos

kilómetros de la capital, entramos en una serie de subidas muy pronunciadas acompañadas de bruscas curvas de unos noventa grados. El automóvil se resiste a realizar este último esfuerzo y, aunque trato de subir en primera, el motor se apaga a cada vuelta.

Quito, a la sombra del Pichincha, es un verdadero museo. Sería pretencioso tratar de describirlo, tanto más cuanto que sus joyas coloniales son mundialmente conocidas. Por caminos empedrados, que aquí llaman "carrretones", recorreremos el altiplano ecuatoriano. El Chimborazo se yergue, como una mole inmensa, en medio de la soledad. El aire enrarecido es frío y el corazón se agita con cualquier movimiento brusco. Fue aquí donde sufrimos el primer percance serio de este viaje. Llegando a Gun, un resguardo aduanero en la bifurcación de los caminos a Quito y Guayaquil, se nos rompió una pieza en la caja de cambios. Estábamos a más de tres mil metros de altura. Hacía frío, llovía y oscurecía rápidamente. Una cadena suspendida entre dos pequeñas casitas ce-

rraba el paso. De un lado vivían los empleados aduaneros, del otro una simpática familia con diez hijos. A la luz de linternas y en medio del camino lodoso, sacamos la caja de cambios. Vino un mecánico de un pueblo cercano y esa misma noche bajamos en camión de carga unos cien kilómetros a Guayaquil, en busca de la parte rota. Felizmente todo es bueno cuando termina bien, y dos días más tarde reanudamos nuestro viaje con una caja de cambios en perfectas condiciones.

Machala y Puerto Bolívar se hallan ya en tierras tropicales, en medio de extensas plantaciones de bananos. Es curioso observar como, al pasar del Ecuador al Perú, cambia bruscamente el aspecto del paisaje. Desde Tumbes empieza la faja desértica que se extiende a lo largo de la costa, hasta el valle central de Chile. Es el efecto de la fría corriente de Humboldt.

Perú, como la Galia que describió César, está dividido en tres partes totalmente distintas: la costa, los Andes y sus valles, y la zona amazónica. Nosotros viajamos a lo largo de la costa, a través de campos petroleros, en la región de Talara, desiertos rocosos que hacen pensar en paisajes lunares, e interminable sucesión de médanos. Lima, como un broche de oro, interrumpe la monotonía de este recorrido. Majestuosa ciudad virreinal, orgullosa de su pasado, que como todas las grandes ciudades de América, se halla en un período de rápida modernización. El camino Panamericano a lo largo de la costa peruana es generalmente bueno, con excepción de un tramo en la región de Moqueguá. Donde hay agua el trabajo del hombre ha creado maravillosos oasis, que encantan por su fresco verdor y el contraste con la aridez del desierto. Tacna, es uno de estos pequeños paraísos. Limpia y risueña, invita a quedarse más tiempo y gozar de su delicioso clima.

Pero nosotros ya teníamos prisa. A pocos kilómetros empezaba Chile, la nación hermana, y ya nos sentíamos al final de nuestra larga jornada. Sin dificultad entramos en la zona libre de Arica: pero tardamos doce interminables días arreglando todos los numerosos trámites para poder seguir hacia el sur. Lo único bueno de esta forzada estadía fue que tuvimos la oportunidad de conocer a los chilenos con su franca y generosa hospitalidad y su

alegre carácter. Al salir dejamos buenos amigos en la Junta de Adelanto de Arica, en la Avanzada aduanera de Cuyo, en la radio, en la prensa, y muchos otros dispersos por el camino.

Termina la aventura

Los mil trescientos kilómetros que separan Arica de Antofagasta fueron, en cierta forma, los más difíciles del viaje. Enormes pampas, tan desiertas que sólo verlas produce espanto, y profundas quebradas que parecen entradas al infierno dantesco. Todo eso, a lo largo de una huella de calamina sobre la cual el coche vibra y a cada rato amenaza con deshacerse en pedazos. Nos extrañamos en la olvidada quebrada "de los Camarones"; cortamos todos los neumáticos sobre piedras afiladas como cuchillos. Cruzamos pueblos abandonados en medio del desierto y salitreras envueltas en nubes de polvo. En Antofagasta decidimos cruzar los Andes, pasando directamente a Salta.

El Socompa, a cuyos pies se extiende el árido valle y los dos puestos fronterizos entre Chile y Argentina, estaba parcialmente cubierto de nieve. La noche era clara de luna llena y el frío penetrante. Los charcos de agua congelada brillaban como si fueran de plata. Nuestro coche, amarrado sobre la plataforma del ferrocarril, esperaba pacientemente la madrugada para seguir ya en esta forma hacia Argentina. Nosotros, adentro, no nos congelamos gracias a la amable atención de los carabineros que nos prestaron dos magníficas bolsas-camas. Estábamos en la patria. Lo comprendimos plenamente cuando al día siguiente, en Tolar Grande, tuvimos que adherirnos involuntariamente a la huelga ferrocarrilera, y permanecer dos días en aquel pueblo andino. Mi esposa se enfermó de la puna y los maquinistas del tren de carga en que viajábamos le cedieron una cama en su vagón. Yo pasé el tiempo tomando mate con ellos y contemplando el inolvidable paisaje de los Andes. Sobre nuestras cabezas, un sol espléndido ardía en medio de un cielo azul celeste que las nubes blancas hacían aún más profundo. Parecía como si un inmenso lábaro patrio se extendiera hasta el infinito...

IMPALA BROADWAY

PRIMICIAS DE LA TEMPORADA INFANTIL..

ALFIN BROADWAY

MOTO FURGON ALEGRETTA

MOTO PUMITA

Broadway

PICK-UP "RURAL"

PICK-UP "AUXILIO"

MOTONETA ALEGRETTA

BICICLETAS BROADWAY

TRICICLO "GOMEI"

COMO ASOCIADO DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, GOZARA DE DESCUENTOS ESPECIALES Y FACILIDADES DE PAGO.

Broadway S.A.

FABRICA Y VENTAS: TARIJA 4372, esq. Avda. La Plata 1200.
T. E. 922-2031/2/3.

EQUIPOS ELECTRICOS

BOSCH

BUJIAS
DISTRIBUIDORES
DINAMOS
REGULADORES DE VOLTAJE
ARRANQUES
FAROS
ACCESORIOS ELECTRICOS

MERCEDES BENZ

BORGWARD OPEL
FORD TAUNUS HANSA
VOLKSWAGEN D K W

PRODUCTOS **BOSCH**

NSU PRINZ
DE CARLO ISARD
ISETTA HEINKEL

AUTOMOTRIZ CONGRESO S.R.L.

RIVADAVIA 1699 - T. E. 40-1375 y 3790 - BUENOS AIRES

"AUTOCLUB"

ENTREVISTA A S. E. EL SEÑOR CANCELLER DEL BRASIL

Dr. F. C. de SAN TIAGO DANTAS

Sobre el turismo argentino-brasileño hace declaraciones exclusivas para nuestra revista el ministro del país amigo.

**VERSION DE
MANUEL GOLDSTRAJ**

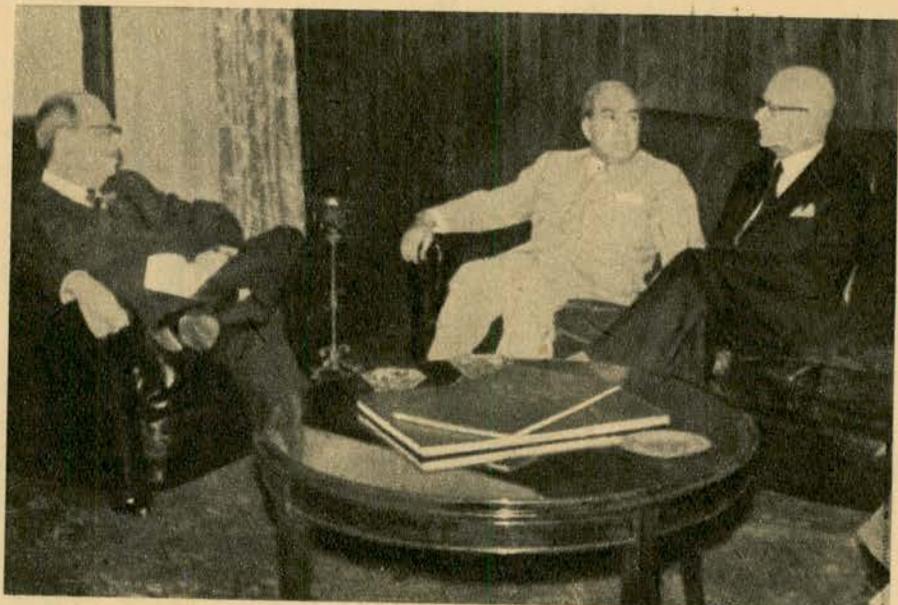
Se supone que cuando un ministro de Estado de una nación hermana se decide a viajar al exterior en misión oficial, es porque importantes problemas preocupan a su país y su gobierno; y se supone también que cuando esto sucede, el itinerario, las visitas, conferencias, entrevistas y actos sociales del viajero están perfecta y minuciosamente previstos y prefijados, de modo que, salvo una concesión a costa de las breves horas de descanso que suelen reconocer los programas oficiales, no puede esperarse hallar espacio para encuentros y conversaciones no establecidas previamente, y nadie tiene derecho a quejarse por ello.

Estos supuestos son regularmente exactos; sólo que el cuadro protocolar tiene escondidas algunas puertas especiales donde entran a jugar las excepciones. Pero, es claro, todo depende del carácter humano del personaje y también, ¿por qué no decirlo?, de las perso-

nas de calidad que lo rodean y, además, del valor de ciertas circunstancias que, de pronto, hacen viable la excepción. Tal fue el caso cuando, alrede-

ticulares ni a los periodistas, sino a su llegada y en las contadas oportunidades establecidas con anticipación. Pero el esquema se abrió generosamente ante la soli-

dor de mediados de noviembre último, el señor ministro de Relaciones Exteriores del Brasil visitó nuestra Capital. Tenía severamente determinado, por acuerdo de ambas partes, el preciso horario de sus actividades durante los tres o cuatro días que permaneció entre nosotros, y no recibió a par-



S. E. el señor canciller del Brasil doctor F. C. de San Tiago Dantas, el señor embajador del país hermano, D. A. Boulitreau Frago, y el doctor César C. Carman, presidente del Automóvil Club Argentino, durante la entrevista concedida por el primero especialmente a nuestra revista "AUTOCLUB", el 15 de noviembre último.

cidad del presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, quien deseaba entrevistar al ilustre hombre de Estado en aquel carácter y en representación de la revista "AUTOCLUB". La audiencia fue inmediatamente concedida. Naturalmente, debe mencionarse que no fueron ajenos a este resultado el señor embajador del Brasil, don A. Boulitreau Fragoso, ejemplo de amabilidad y cortesía, y el señor agregado cultural y primer secretario de la embajada, don Helio Antonio Scaramotolo, ejemplo de cortesía y amabilidad.

El interés fundamental de la entrevista estaba centrado en un problema específico, que si, claro, no afecta en su esencia a las relaciones argentino-brasileñas, preocupa ciertamente a muchísimos argentinos y a muchísimos brasileños, con y sin representación oficial, que desearían ver abiertas de par en par las fronteras que nos unen para poder visitarnos de casa a casa sin traba alguna: es el ya famoso problema —"vexata quaestio"— de las dificultades para el ingreso de automóviles de la Argentina al Brasil, que pesa enojosamente sobre los planes de los turistas desde hace unos tres o cuatro años, cuando el gobierno de Río de Janeiro —hoy de Brasilia— adoptó medidas que prácticamente interrumpieron la corriente del turismo automovilístico hacia aquel país.

El planteo del tema al canciller brasileño se presentaba simplificado, por lo demás, gracias al conocimiento anticipado —y un tanto confidencial, digamos—, de que el señor embajador Boulitreau Fragoso había elevado una medulosa nota a su gobierno, en la que puntualizaba todos los términos de la cuestión con amplio y cordial espíritu, señalando al mismo tiempo los grandes perjuicios materiales que la situación existente creaba al Brasil, precisamente. En definitiva, de esta nota se desprendería que la solución estaba en manos de las autoridades de ese país, justamente porque eran las responsables de las restricciones imperantes. La Argentina no tenía responsabilidad alguna en ello.

El doctor San Tiago Dantas lo sabía también, por supuesto, y no

ocultó su opinión, acorde con la del embajador. Pero cuando el doctor Carman planteó concretamente la cuestión, es decir, cuando expuso al canciller las preocupaciones del Automóvil Club Argentino y sugirió, de paso, las más rápidas y simples medidas que podrían resolver el problema, el entrevistado —tacto, fineza y ponderación de juicio— contestó, con su característica suavidad:

—La Argentina y el Brasil tienen diversos problemas comunes, y también tienen para éstos, comunes soluciones. Nos entendemos perfectamente. Este es también el caso que usted comenta: las justas facilidades para el tránsito de automovilistas argentinos al Brasil. Le estamos dedicando una atención preferente y minuciosa. Pero en este momento hemos abordado con el gobierno de su país, en primer lugar, otros asuntos que demandan una urgente decisión, como ya ha informado la prensa en general. El asunto del turismo en automóvil está siendo tratado, además, directamente por nuestro embajador, que tiene del mismo un perfecto conocimiento.

El doctor Carman presentó la cuestión desde otro ángulo. El tema merecía una definición, porque implica grandes ventajas y posibilidades para ambos países, si es resuelto con criterio amplio y sin demora. El doctor Dantas participaba de este criterio.

—Hemos acordado con el gobierno argentino una medida importante de procedimiento, que será útil y eficaz, así lo espero, para resolver todos los problemas. Hemos convenido en la creación de una especie de comisión mixta permanente, que actuará ininterrumpidamente, aunque en niveles diversos pero concordantes en los objetivos finales. De nuestra parte actuarán en la misma un secretario de embajada, el ministro consejero de la misión y el señor embajador, en ese orden; por parte del gobierno argentino intervendrán, sucesivamente, el jefe del Departamento de la América del Sur de la Cancillería, el subsecretario del Ministerio de Relaciones Exteriores y el ministro, respectivamente. En fin, dos veces por año, en principio, se reunirán los cancilleres de ambos países para adoptar las de-

cisiones definitivas sobre los temas estudiados y preparados en los niveles anteriores. De este modo, las soluciones serían prácticas y oportunas. Esta técnica, un tanto novedosa, debe dar buenos resultados para ambas partes. En cuanto a la cuestión que especialmente le interesa, señor presidente, no ha de tardar en resolverse.

El embajador, señor Boulitreau Fragoso, que cordialmente participaba en la entrevista, asintió con palabra elocuente y optimista a las previsiones de su canciller. El problema del turismo en automóvil al Brasil será satisfactoriamente resuelto antes de mucho, para bien de todos.

Al despedirnos, el ministro y el embajador refuerzan significativamente esa impresión con expresiones inequívocas. Y el primer secretario de la embajada, señor Scaramotolo, agrega, al darnos la mano:

—Esto va bien, muy bien.

Y le agradecemos la síntesis y el tono.

MEJORAS EN LA PRESENTACION DE LAS PROXIMAS EDICIONES DE "AUTOCLUB"

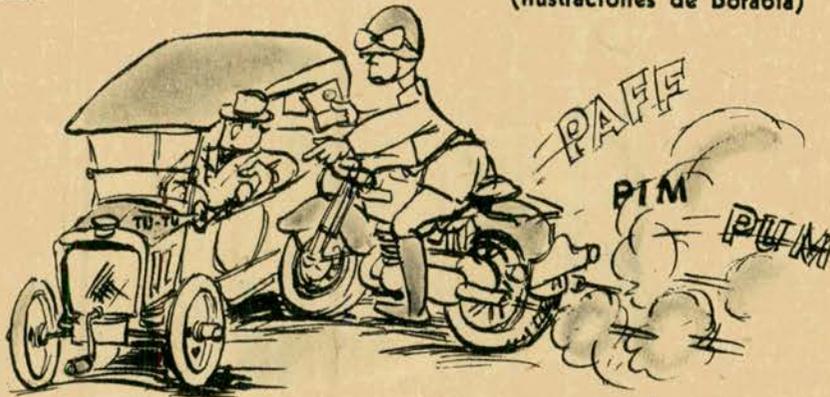
Por razón de tiempo y debido a las dificultades para el abastecimiento de papel especial en la plaza local, no nos ha sido posible publicar las primeras ediciones de "AUTOCLUB" con la presentación material deseada por las autoridades del A. C. A. Pero estos inconvenientes ya han sido superados, habiéndose contratado la importación de papel de alta calidad, que emplearemos a partir del número 3 de la revista.

Diario de un TESTIGO

Historia de Bocinas

El automovilista que advierte averiada la de su coche se dirige a un taller modelo, cuya puerta está cerrada y luce un llamativo cartel: "Toque y entre. Esta puerta se abre al tocar la bocina". La serpiente tecnológica mordiéndose la cola.

Un agente del tránsito detiene a un conductor "para infraccionarle", como se dice en las películas de televisión. El conductor ha hecho sonar, leve, tímidamente, la más débil voz de su coche. Cumplida su misión, el agente se aleja en su "motocicleta, que estremece de ruidos históricos la calle.



ESCRIBE

MARIANO PERLA

para "Autoclub"
(Ilustraciones de Borabia)

mo desprenderse de la propiedad privada. Y hasta hay gentes que creen, con una candidez emocionante, que, en efecto, en 1980 habrá alcanzado la Utopía un régimen que, en cuanto a la ciencia, se niega tozudamente a avanzar desde los postulados válidos hace muchas décadas: reflejos de Pavlov, teoría de la plusvalía, teoría de la evolución, etc. La técnica que crea los cohetes y los sateloides es, pues, hasta cierto punto, y paradójicamente, algo iletrada, acientífica. Llegará a la Luna, pero no descartará a Euclides hasta que no crea conveniente descubrir que fue trotskista. Terca y vieja cuestión: la Ciencia y el Dogma.

La Zanja

El suelo de la avenida ha sufrido un pequeño deterioro. Apenas un agujero en el asfalto: veinte centímetros de diámetro, cuatro o cinco de profundidad. El paso de los vehículos ha ido limando los bordes de la herida mineral de la calle, como dice un poeta pedestre que la contempla desde la acera. Ya es una zanja que se extiende cada día, como la vegetación silvestre en los caminos tropicales. La reacción de los automovilistas, súbita o tardía, serena o furiosa, sirve de experiencia psicológica y alimenta la mayor productividad de los talleres mecánicos. Un par de horas de trabajo de dos o tres hombres hubieran ahorrado algunas decenas de miles. La zanja es la traducción municipal de un "sálvese quien pueda" social.

Desagradable Conclusión

El profesor José R. M. Delgado, de la Universidad de Yale, lleva diez

Equidiste

En París se ha construido una cámara en la cual se obtiene el silencio absoluto. Dentro de ella, un conejo enloquece en pocos segundos. Entre este extremo y las ondas supersónicas, que también matan, están el diálogo socrático y el adagio de la Novena Sinfonía. Entre la nada y la furia, el sentido común y la belleza. El problema consiste en saber equidistar.

El Niño que se creía Máquina

En una clínica vienesa ha sido atendido un niño que padecía la locura de creerse máquina; semejante, pero más triste, a la del licenciado que se creía de puro vidrio. Los médicos estimaron que era un deseo subconsciente de no ser humano, y aconsejaron el amor como única terapia eficaz: consejo religiosamente sabido, contra una enfermedad de nuestro tiempo.

Sin Pausa y sin Prisa

Muere más gente por accidentes que por enfermedad. De los cinco a los catorce años, la mitad de los vivos. De los 45 a los 64, la cifra decrece satisfactoriamente. En general, muere un hombre, una mujer o un niño, víctima de un accidente de tránsito cada minuto y medio. Y un dato sorprendente: a velocidades comprendidas entre los 60 y los 110 kilómetros por hora es menor el número de accidentes que a velocidades

menores o mayores. El "ideal" técnico automovilístico-social debe estar, pues, representado por un hombre de 47 conduciendo su coche a ochenta por hora. Sólo falta saber hacia dónde conviene que vaya.

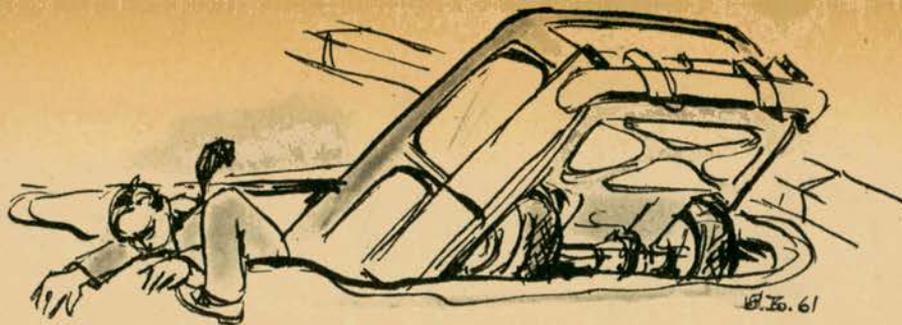
Luces

Los japoneses han inventado un nuevo método para pescar. Una red abierta contiene una serie de luces que atrae a los peces. Cada una de estas lámparas va apagándose tan pronto como se aproxima la víctima, la cual nada entonces hasta la luz inmediata, todavía encendida. Al apagarse la última, se cierra la red. Método kafkiano, simbolismo perfecto. Pero, ¿no habrá que desconfiar de las luces del ingenio nihilista? Recordemos el viejo pescador de Hemingway y digamos: así.

Euclides

Se ha publicado el libro que contiene las reformas a la enseñanza de la Matemática establecida por un congreso de especialistas reunido hace dos años en Francia por iniciativa de la Organización de Cooperación Económica Europea. Consecuencia: Euclides ha muerto. Queda en la historia, respetable y glorioso, como Isaac Newton. Pero serán pocos los profesores que vayan a su entierro. Cuesta menos aceptar los esquimales pseudo-revolucionarios de carácter "social" que una verdadera y decisiva revolución científica. Renegar de la sabiduría propia es tan difícil co-





El So. 61

años trabajando con un método de órdenes electrónicas que influyen en la conducta de los seres vivientes. Con un mecanismo semejante al de la televisión hace llegar esas órdenes al cerebro. Durante diez años experimentó con animales y logró notables resultados. Ahora trabaja con enfermos mentales, a los cuales induce al temor, a la alegría, etc. Trata, naturalmente, de cooperar a su curación. Su informe a la Academia de Ciencias de Nueva York afirma que su trabajo "parece apoyar la desagradable conclusión de que la locomoción, emoción y conducta del individuo podrían ser dirigidas por impulsos eléctricos, y que acaso será posible gobernar al hombre y a los animales por medio de botones, como si fueran "robots". Noticia aterradora, pero algo tardía. Se hacía ya, aunque sin electrónica.

Es el Momento

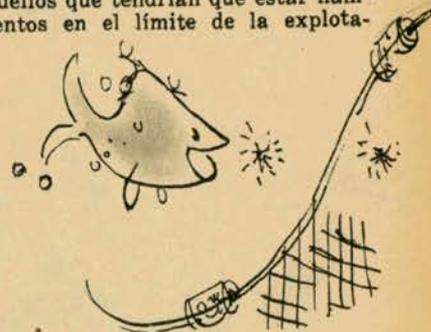
En el mundo de hoy —dice la UNESCO— el caudal científico se duplica cada diez años, y añade que, de todos los científicos que ha habido en el mundo a lo largo de los siglos, el noventa por ciento vive ac-

tualmente. De modo que ha llegado el momento de recuperar el tiempo perdido. No volveremos a tardar dos mil años en "descubrir" el átomo.

Paradoja de las Europas

Hay dos Europas, como casi todo el mundo sabe (el "casi" deja aparte a los adictos a la tercera y a la cuarta posición). Las dos tienen su punto débil. El de la Europa occidental es la facilidad; el de la oriental, la pobreza. A pesar de los gastos bélicos —el mundo gasta catorce millones de dólares por hora en armamentos—, el europeo occidental está rodeado de asequibles comodidades y renovadas delicias. El europeo del este, en cambio, vive mal, come mal, se viste mal. Entre la facilidad y la pobreza se alza una barrera traducida prácticamente en alambre espinoso y en muros. Por primera vez en la historia, existe una muralla de la China destinada, no a impedir que los ajenos entren, sino que los propios salgan. Pero el europeo de aquende la barrera no tiene fe; sólo una minoría confía en un porvenir humano y libre, servido por la técnica, mas no esclavo de ella. El Este

cree. Por lo menos, consume una especie de entusiasmo narcótico. Los éxitos "científicos" consuelan de la miseria: no comeremos, pero volamos. No tenemos nada, pero tendremos la Luna. Los esclavos contemporáneos son informados sobre el destino de las pirámides que ellos construyen; y por lo demás, los escépticos van a Siberia. Todo lo cual revela la quiebra de los últimas profecías. Aquéllos que tendrían que estar hambrientos en el límite de la explota-



ción capitalista, corren un riesgo muy distinto: el de ser atrapados por el hedonismo. Y aquellos otros que fueron salvados de la plusvalía y estaban predestinados a la libertad, se consuelan con el "escapismo" nacionalista o sueñan con sus Gagarin y sus Titov. O bien escapan al oeste del paraíso, cuando pueden burlar la consigna: "Salvémosles de salvarse". Los no materialistas se resignan gracias a las riquezas materiales. Los materialistas, con la magia.

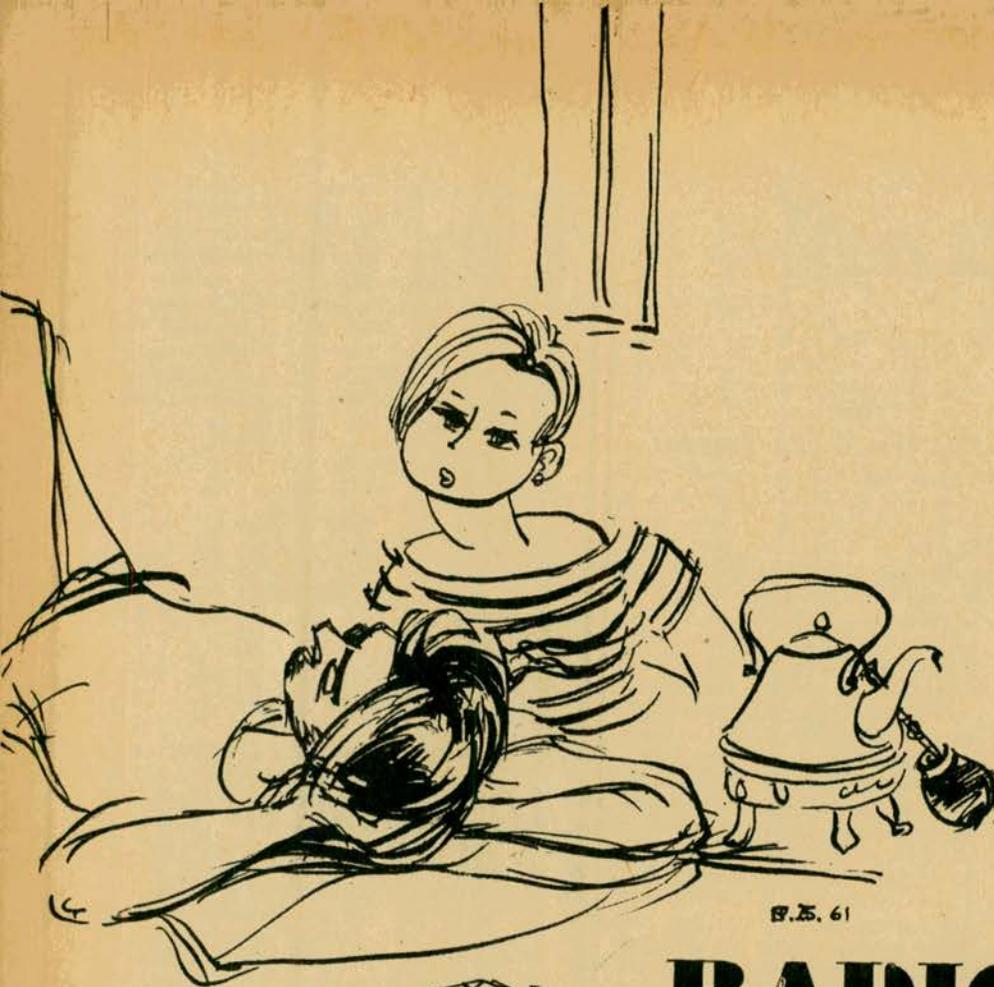
BANCO DE GALICIA y BUENOS AIRES

CON 27 SUCURSALES
FUNDADO EN 1905

CHEQUES de VIAJERO EN MONEDA NACIONAL

CORRESPONSALES
EN TODO EL PAIS
Y EN EL EXTERIOR

CANGALLO 415/29
Tel. 46 - 0271 y 0281
y SUCURSALES



B. E. 61

RADIOGRAFÍA

POR EMILIO VILLALBA WELSH

Ilustraciones de BOROPIO

EL turismo es una actividad noble, que favorece el conocimiento de los países y es importante fuente productora de divisas. Pero se le debe hacer un grave reproche y es que, entre el tipo de turista que ha creado, existe ese espécimen que se llama "el hombre que estuvo en Europa". Es decir, el hombre que estuvo en París, porque para varias generaciones de argentinos, Europa es París. Y entre los que no estuvieron nunca en París, hay una tendencia a admirar a aquellos otros que sí estuvieron, como si hubieran recibido una condecoración o un diploma en viajes.

—Hoy viene a comer Ramírez, que acaba de llegar de Europa... ¡Fijate que ha estado viviendo en París!... —dice la señora. Y el señor que replica:

—Bueno..., viviendo, viviendo... No tanto como viviendo... Apenas tres semanas...

—¡Nosotros no hemos estado ni una!

—¡Cómo vamos a estar, si nunca hemos salido de Buenos Aires!... ¿Y querés que te diga una cosa?: ¡nunca he sentido la necesidad de ir a Europa!... ¡Si aquí hay de todo!... Me decía el gerente de la fábrica, que no hay nada en París que no tengamos aquí...

—Sin embargo —corrige la señora—, en su último viaje se trajo una francesa.

—La trajo de institutriz..., para los chicos...

—¡Pero si es soltero!

—Para los chicos de su cuñada...

Y entonces hace su entrada Ramírez, el hombre que estuvo en Europa. Ramírez supone ingenuamente que el hecho de haber comprado alguna cosa personalmente, en el extranjero, le confiere una especie de aureola. Se jacta de que la corbata la compró en París, la camisa en Roma, el saco "sport" en Londres, los zapatos en Viena, el piloto en Barcelona, y el encendedor en el avión. Y como es natural, saluda con aplomado aire de superioridad.

—¡Qué bien se le ve, Ramírez! ¿Cómo le ha ido?

—"Très bien", digo, muy bien... ¿Y ustedes?

—Aquí andamos... ¿Conoce usted al novio de Susana?

—"Enchanté". Digo, mucho gusto.

—¿Un vermut? —ofrece la señora. Y Ramírez, displicente:

—No gracias. Prefiero un vinito blanco... Usted sabe: en París, no se sirven cócteles... Vino seco o champagne..., es el único aperitivo...

—Cuenta algo, ché, cuenta cómo es

aquello... ¡Las cosas que habrá visto!

Ramírez hace un gesto de asentimiento.

—Imagínese... Aquello es muy distinto... Me resulta difícil habituarme a la vida aquí... "Ce n'est pas facile".

—¿Cómo dice?

—Digo que no es fácil. Los franceses dicen que no es fácil, cuando quieren decir que es difícil. Ellos no dicen que una cosa es difícil, sino que no es fácil.

—¡Qué interesante!...

—¿Qué más vio, Ramírez?

—Nada. Que es un gran país. Supercivilizado. Por ejemplo, el "metro", digo, el subte... Los vagones están pintados de colorado y de verde, no como acá, que son amarillos... Y los uniformes de los guardas..., ¡no se puede comparar! Por algo le dicen la Ciudad Luz.

—¿Son uniformes luminosos?

—No... ¡Pero es otra cosa!... ¡Y la comida!

—¿Es muy distinta?

—Vea, por ejemplo... Nosotros creemos que aquí comemos carne muy buena, ¿no?

—¡Por supuesto!

—"¡Absolument!" Digo, de ningún

modo. La carne de allí, es carne blanca, tierna, de ternera mamona..., ¡parece pollo!

—A mí me gusta que la carne tenga gusto a carne y no a pollo —arriesga el novio de Susana. Ramírez lo mira con lástima:

—Es que usted no es "gourmet"...

—¿Vio la torre Eiffel?

—¡Pero mujer —interrumpe el marido—, ¡cómo no la va a ver!

—Les diré —contesta Ramírez—, esas cosas son para los turistas americanos... Yo prefería las cosas típicas..., la Sorbona..., el Louvre...

—La Universidad..., y el famoso museo —explica el señor a su mujer.

—No —dice Ramírez—, yo digo el café de la Sorbona, en Saint-Germain, y la tienda del Louvre... ¡Una tienda más grande que Gath y Chaves!

—Ahora a mí me dicen que el clima de París...

Ramírez interrumpe:

—¡Pero hágame el favor! En París no se nota el clima. La mayor parte del tiempo se la pasa uno en el subte... ¡Se puede recorrer toda la ciudad, de punta a punta y en todas direcciones, sin salir del subte! En cambio, aquí...

—Pero la vida debe ser cara, ¿no?
—¿Cara? Con plata argentina, sí; pero con plata francesa, no. Y como allí sólo circula la plata francesa... ¿Se imaginan, no?

—¿Cómo se habrá divertido!
—Imagínese. No es como aquí. Acá, si uno no va al cine, no hay nada que hacer. A menos que vaya al Zoológico. O al Botánico... Pero en París... ¡oh, la, la!

—¿Qué quiere decir eso?
—Así dicen los franchutes cuando algo es muy divertido...
—¿Y qué fue usted a hacer a París, señor? —inquire el novio de Susana.

—A hacer una vida distinta. En la Argentina no se puede vivir, che...
—Yo vivo muy bien.

—¡Cállese! Ramírez tiene razón. Debe ser muy diferente, ¿no es cierto?

—¡El día y la noche! ¡Ah, los grandes bulevares! "La rue de la Paix", el "Follies Bergère"... En las calles no hay tranvías ni esos cables eléctricos tan antiestéticos...
—Bueno, si no hay tranvías...

do mazamorra?... ¡Estas franchutas no se van a civilizar nunca!...

—"Mais, mon chéri..."

—Está bien: te perdono... Me doy cuenta que vivís en un país donde no saben apreciar las buenas cosas...

—¿Buenos Aires es mejor que París? —pregunta la francesa.

—¡La pregunta! Allí no es como aquí, que los taxis, por ejemplo, son un cascajo de la primera guerra... Los taxis porteños son coches nuevos, grandotes, norteamericanos... ¡y baratísimos! Aquí son un robo: quinientos francos para ir del Louvre a l'Etoile!... ¡Haceme el favor!

—Podés ir en "métro", por veinte francos...

—¡Haceme el favor! El subte de ustedes es del tiempo de la navegación a vela... Viejo..., sucio..., pintado de colorado y verde... Tenés que ver el subte de Buenos Aires..., limpiecito..., pintado de color crema..., y las estaciones, con cuadros de todos los colores... ¡De un lujo bárbaro! Y el viaje cuesta tres pesos...

—¿Y por qué viniste aquí, entonces?

—Cosas que uno tiene. Para comparar. Y me doy cuenta que están atrasadísimos. Por ejemplo: la comida... ¿Me vas a comparar esa carne blanca, anémica, que parece pollo, con un buen bife de chorizo de los nuestros?... Decime: ¿no hay parrilladas en París?

—¿Parrillada? "Connais pas..."

—¡Qué van a conocer! ¡Y pensar que ya me vine a París, creyendo que era una ciudad divertida!

—Pero, "mon amour": París es divertido...

—Salí. Aparte de ir al cine o a un café..., ¿qué hay de diferente?

—Están los museos... Versailles..., las "boîtes"... los teatros...

—No voy a los museos en mi país..., y voy a perder el tiempo yendo aquí... En cuanto a Versailles, no es mejor que Palermo..., salvo la edificación, claro está. ¡Ah, cuánto daría, Ivonne, por estar en Corrientes y Esmeralda!

—¿Corrientes y Esmeralda? "Qu'est que c'est ça"

—¡El ombligo del mundo, che!

DEL HOMBRE QUE ESTUVO EN EUROPA

claro que sobran los cables eléctricos...

Ramírez no recoge la sutil observación y continúa:

—Recién cuando uno ha estado en Europa, se da cuenta de qué poca cosa somos...

—¿Y la vida cultural?

—¡Pero, mi amigo! ¿Usted cree que en París le preocupa a alguien la vida cultural? Eso se lo dejamos a los franceses..., porque los argentinos no vamos a París a que nos enseñen nada..., ¿no?

—¿Qué hacía verdaderamente Ramírez en el tiempo que estuvo en París?

Pues, naturalmente, tomar mate y escuchar con cara melancólica un disco con un tango, en compañía de una nativa. Con los últimos compases de "La Cumparsita", queda en éxtasis.

—¿Ves, Ivonne? ¡Eso es música!... Andá, cebame otro mate, que así me sentiré en mi Buenos Aires querido... ¡Pero no movás la bombilla, bárbara! ¡Te crees que estás hacien-





, EL TRANSITO'

POR

Piolín de Macramé

(Ilustraciones de J. C. Villegas)

el tránsito es lo que la gente llama tráfico. Porque no se concibe que nadie transite si no es para traficar. Hay dos especies de tránsito, según se ande a pie o en vehículo; se puede pertenecer a una u otra. Con sólo considerar a los de la otra "brutos" o "animales", o dedicarles cualquier otro noble calificativo —de los que constituyen la noble dialéctica del tránsito.—. Ambos bandos pueden unirse fraternalmente para calificar al agente del tránsito. El agente de tránsito es el super-yo de la colectividad transeúnte.

I

Se denomina agente de tránsito a un joven que consigue pasarse el tiempo de la conscripción subido a una garita esquinera. Los semáforos son el agente de tránsito en forma de robot. Sirven para que los transeúntes crean que son automáticos y los cacen los zorros grises que están escondidos al acecho. Se llama zorros grises al subconsciente del tránsito.

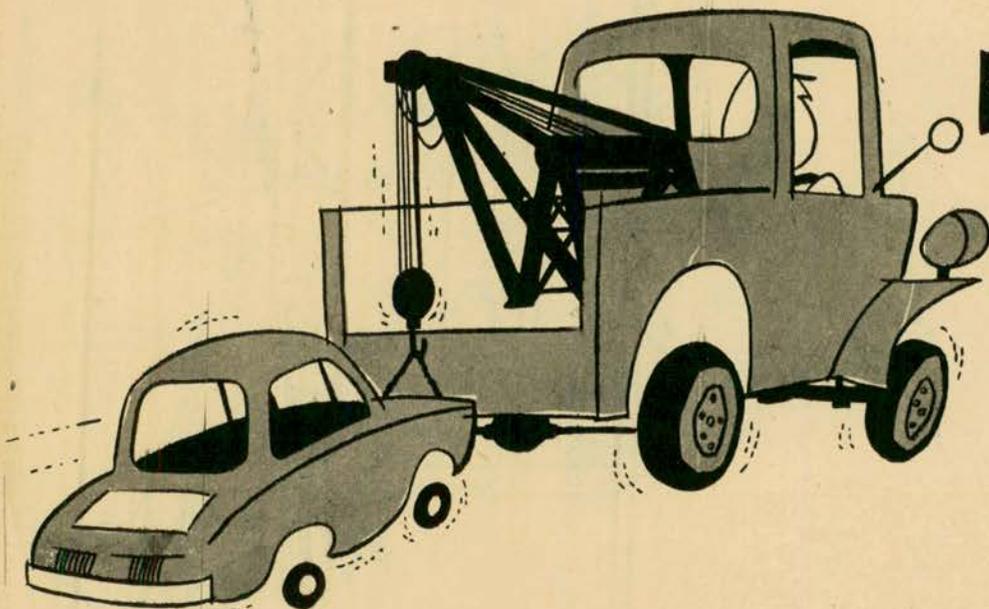
II

La función del zorro gris consiste en poner en marcha el sistema básico de las instituciones —la influencia—. En el tránsito, el que comete una infracción es un vivo, el que paga la multa un zonzo, el zorro gris es el puente que los separa. Eso era antes de la grúa. La grúa es el brazo de acero de las instituciones municipales, la palanca de Arquímedes que ha levantado la moral urbana: "Dadme un punto de apoyo y levantaré al mal estacionado". — Giralt. Un "chapa blanca" es un mal estacionado por derecho — que no hay grúa sin excepción.

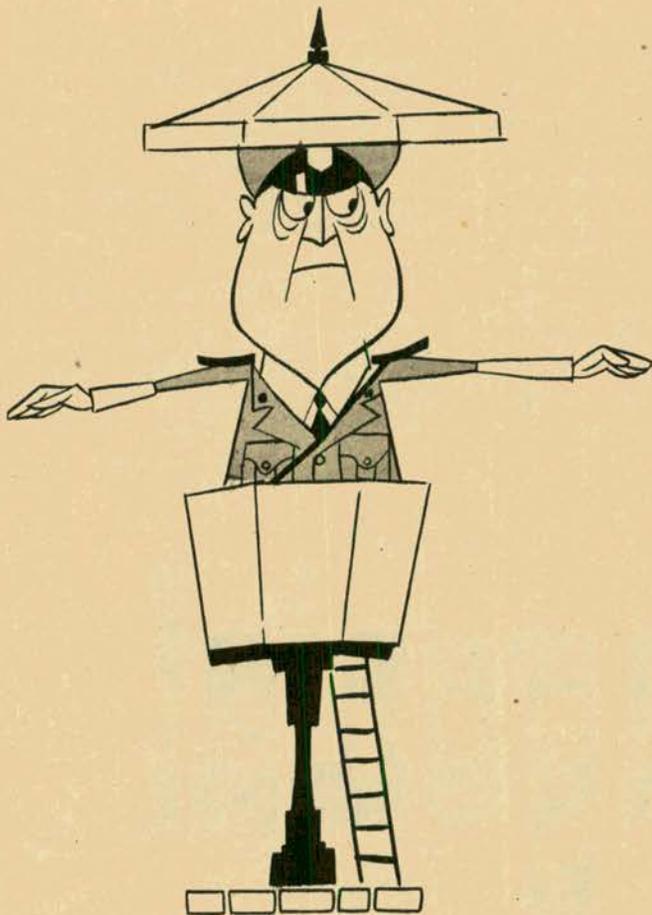


III

El último problema del tránsito son los transistores. Consisten en un sistema maravilloso de molestar al vecino sin necesidad de corriente eléctrica. Lo llevan a cuestras esas niñas que cruzan las piernas como si bailaran el "rock and roll", y consiguen lavarse el cabello dejándolo como si lo tuvieran sucio. Se denomina nueva ola a una ola de ruido, cuyos componentes llevan el pelo como si recién salieran del mar.



50 AUTO *Club*



IV

Los problemas del tránsito son fáciles de arreglar. Lo que pasa es que el Intendente no quiere oír al público. Los conductores opinan que hay que suprimir a los peatones — y tienen razón —. Todo peatón es un sobreviviente, es decir, un fantasma, y el semáforo una luz mala. Los peatones dicen que hay que suprimir los vehículos, y tienen razón. En el campo no hay vehículos, y no suceden accidentes; y hay tipos que quieren motorizar el campo. Creo que bastaría con mandar allí los tranvías. Un tranvía es una polilla fósil.

V

Yo creo que hay que suprimir la Dirección de Tránsito.

SE INAUGURARA EN MAR DEL PLATA UNA PISTA DE KARTING

EL sábado 2 de diciembre, a las 18,30, se inaugurará en Camet el Kartódromo Marinelli, en la pista de Karting Camet, con la concurrencia de autoridades nacionales, provinciales y municipales y personalidades del deporte automotor. La pista a inaugurarse será una de las más importantes de América del Sur, y durante la temporada veraniega se desarrollarán diversas competencias.

FIAT

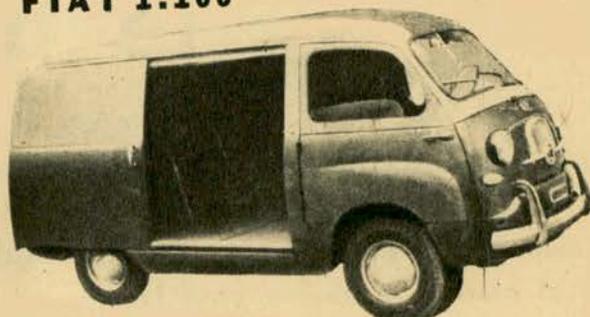
AUTOMOTORA DEL PLATA S.R.L.

CONCESIONARIOS (oficiales)

**AUTOMOVILES
FIAT y
CISITALIA
VEHICULOS
INDUSTRIALES**



FIAT 1.100



**FURGON COMERCIAL
ENTREGAS RAPIDAS**

VENTA DE REPUESTOS
SERVICIO AUTORIZADO

AVENIDA MAIPU 1760 - Vte. LOPEZ

T. E. 791 - 7733 Y 791 - 7311

Introducción al Ciclo Patagónico

DESDE hace ya unos cuantos años, bastante antes de que supiésemos que a través del mapa de la geografía argentina también corría, en alguna parte, un llamado paralelo 42, los publicistas, estadígrafos y estudiosos del país, en general, habían descubierto una zona extensa pero más o menos piadosamente olvidada en la literatura política de mayor resonancia, que se llamaba genérica-

mente "la Patagonia". La Patagonia argentina, por supuesto. Pero muy pocos hombres de Estado hicieron caso de ese descubrimiento sorprendente, pese a algunos elementos de juicio que no se podían pasar por alto, como ese algo muy ponderable que se llama petróleo, y el abundante oro blanco que tapiza los desiertos sureños con los vellones de innumerables majadas de ovejas, y la nomenclatura un tanto fantástica que jalona la fantástica costa del sur argentino: Puerto Madryn, Comodoro (el

"comodoro" por antonomasia: Rivadavia), San Julián, Río Gallegos y, claro, Ushuaia, un poco perdida en la leyenda de su tradición penitenciaria. Eso era todo, y lo fue durante muchos años, durante largas décadas. ¿Patagonia? ¡Ah!, si...

Las Cuatro Estrellas Nuevas

Pero de pronto, casi inadvertidamente, la olvidada y despreocupadamente compadecida Patagonia se vino a Buenos Aires. Sin cuidarse de presentar su tarjeta de

¡Hoy, Patagonia!

desde **BUENOS AIRES**
le hablan

En una entrevista exclusiva para "AUTOCLUB", habla el presidente de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, don Mario R. Aubone, sobre el plan de trabajos para las provincias del Sur Argentino.

Versión de JAMES MANGOLD

El presidente de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, don Mario R. Aubone.





La foto ilustra un pequeño, pero muy significativo suceso acaecido en la localidad de White Oak, en el Estado de Maryland, Estados Unidos. Un "pecho colorado" decidió construir su nido sobre el aparato telefónico, dentro de una cabina de uso público. Para no alterar la paz del pajarito, la administración local de la Empresa Bell de Teléfonos, rápidamente instaló otro teléfono, cerca del anterior. El avecilla no fue turbada, con gran aprobación de los ciudadanos, y el servicio continuó con la habitual eficiencia. Confiamos en que, antes de mucho, nuestra Empresa Nacional de Telecomunicaciones estará en situación de resolver del mismo modo agradable pequeñas emergencias como la relatada.

visita, se coló un día por una puerta descuidada de los gabinetes oficiales, del Parlamento, de las redacciones de los periódicos, de los despachos de los empresarios, y dijo simplemente: He venido porque soy, y porque soy algo importante para el país, para el porvenir de la Nación. He venido a recordarles que existo, que soy la Patagonia Argentina.

Las gentes, grandes y chicas, asediadas por esa repentina e inesperada aparición, se sorprendieron primero, quizás no muy agradablemente. Pero la vida tiene sus

azares y sus misterios. Cuando, con el desaprensivo gesto de rutina, se disponían a despedir al visitante con sonrisa bien dibujada pero glacial, como suelen hacer los hombres importantes ante quienes se acercan con la pretensión absurda de sugerirles o enseñarles algo, se dieron cuenta de que "esa Patagonia" tenía algo, un no sé qué... y traía también algo en la faltriquera. Y abrieron tamaños ojos. Y se decidieron a escuchar; y así nacieron en la Patagonia Argentina cuatro magníficas provincias. Pujantes, tesoneras, esfuerza-

das. Cuatro estrellas que están brillando cada vez con más intenso fulgor en el cielo de la patria. Cuatro viveros de hombres sufridos, indomables y creadores, sobre el dilatado escenario sureño, que ya no es un desierto, sino fábrica y taller: un emporio de riqueza que se agiganta al paso de cada jornada. Empezó a borrarse en el mapa el perfil policíaco del famoso y ominoso paralelo, para que la Patagonia pudiera integrarse al concierto de la Nación. Porque, aunque haya quien aún no lo sepa cabalmente, la Patagonia también es argentina.

Las comunicaciones y el porvenir

¿Y qué nos pide?, ¿qué pide al país esa asombrosa Patagonia? No mucho; muy poca cosa, en realidad: que le ayuden a construir escuelas y caminos, y que le den comunicaciones. Todo lo demás lo hará sola, por sí misma y lo dará al país como un obsequio. Riqueza, industria, minerales y belleza. Belleza incomparable. Pero, es claro, hay que poner todo esto que está allí, al alcance de la Nación. Caminos y comunicaciones. Así se hará más generosa y amplia y universal y argentina la industria; y así se abrirá esa belleza que atesora para todo el mundo. Así crecerá el turismo, llave maestra del desarrollo. Así la Patagonia se acercará a Buenos Aires y a Tucumán y a Nueva York y a Europa. Caminos y comunicaciones. Los hombres que viven en el cinturón metropolitano tardaron en recoger el hilo de la huella histórica. Pero lo hicieron, al fin. Se están construyendo ahora o se construirán en los meses próximos, centenares, millares de kilómetros de caminos pavimentados, que cruzarán el Sur de extremo a extremo, de la cordillera al Atlántico, desde el Río Colorado hasta el estrecho. La gente viajará sobre rutas firmes y seguras. ¿Seguras? ¿Y las comunicaciones?

Aparece la E. N. de Tel. en el escenario

Hoy, a esta altura del siglo, cuando se dice "comunicaciones" se habla del teléfono especialmente, o de radiocomunicaciones al alcance del hombre común, de to-

do el mundo. El telégrafo ocupa otro plano; quizás esté más vinculado a la ferrovía que a la voz humana, por supuesto. Y la voz humana es lo que realmente cuenta e importa, porque, dentro del tema que nos ocupa, tiene ventajas insuperables, entre ellas, porque llega instantáneamente y porque sirve para decir: "estoy muy bien, gracias", que es lo mejor que un hombre puede contestar a la pregunta de otro.

Pues bien, ¿cómo andan los planes para dotar de comunicaciones a la Patagonia? Nadie podría responder mejor a este interrogante que el hombre que tiene la responsabilidad directa de ejecutar tales planes, si existen: el señor Mario R. Aubone, presidente de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones.

La respuesta del Sr. Aubone

¿Y tiene realmente esa empresa nacional planes concretos para resolver el problema? Valía la pena de averiguarlo, y nosotros, en representación de los lectores de "AUTOCLUB" —automovilistas reales y regulares y turistas potenciales todos—, fuimos a abordar al señor Aubone para recabarle una respuesta. Debía haber una respuesta para la curiosidad inquieta del país. Y, efectivamente, el señor Aubone la tenía y nos la ofreció amplia y generosamente.

Planes en ejecución

Sí, la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, empujada por su dinámico presidente, tiene un vasto plan de obras de telecomunicaciones. Más que esto: el plan está ya en ejecución. Cosas concretas. Hechos y realizaciones.

—Para "dar servicio" a la zona patagónica (para la Empresa Nacional de Telecomunicaciones la Patagonia es una "zona" del país, y quizás este concepto sea afortunado para el porvenir de la República, en esta materia) —nos dice—, respondiendo al poderoso desarrollo que se está manifestando en la misma, se ha encarado concretamente la ejecución de trabajos de gran envergadura y largo alcance. No podría ser de otro modo —agrega—, si se tienen en

cuenta las grandes distancias a cubrir y las inversiones que exige un plan orgánico como el que hemos estudiado y estamos poniendo en marcha, destinado a interconectar los centros de la Patagonia con la red nacional.

Todo esto nos fue dicho pausadamente, pero sin solemnidad, como quien leyese un balance contable carente de mayor trascendencia; pero había firmeza en el tono y una profunda resonancia de optimismo y decisión en la voz. Sin embargo, desconfiado como debe serlo, poco o mucho, todo periodista de oficio que se estima, sugerimos una duda como la cosa más natural del mundo (¿no dijo alguien que este nuestro hermoso país es el inventor del "mañana o pasado"?):

—El plan es importante y hermoso; pero, ¿para cuándo...?

El continente amable del señor Aubone no permite sospechar ni la energía ni la velocidad de la respuesta:

—Ahora mismo, amigo. Hoy. Estamos ya en plena realización, y a medida que transcurran los meses venideros, el esquema se irá integrando.

Ignoramos de qué manera el asesor del presidente de Telecomunicaciones, don Ricardo O. Cetera, adivinó que su presencia podría ser útil. Lo fue. El señor Aubone reclamó una planilla y nos la entregó, diciendo:

—Estos trabajos están en ejecución en estos momentos, y éstos y otros servirán para completar el plan. Ahora bien, lo importante es que este plan en marcha, extenso y ambicioso, deberá estar completado en 1963. Le ruego que examine estas páginas. No reflejan fantasías ni buenos propósitos para pasado mañana. Es una tarea minuciosamente estudiada y programada y que está en marcha, lo repito. A fines de 1963, todos los centros importantes o de relativa significación, diseminados sobre el amplio escenario patagónico, estarán intercomunicados y conectados, además, con la red nacional general.

—¿Todo lo hará la nación?

—Lo hará la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, en apoyo

al plan de desarrollo que ha iniciado y está ejecutando con visibles resultados el excelentísimo presidente de la Nación.

Esto merece una aclaración: esta empresa no percibe del erario nacional ninguna contribución; todo lo que hace es el resultado de su propio esfuerzo económico y así lo seguirá haciendo para dotar a la Nación de los medios de comunicaciones que reclama su creciente evolución.

Hará todo lo que corresponde y puede hacer; pero estamos estimulando también la formación de cooperativas telefónicas locales, siguiendo el ejemplo de los Estados Unidos, donde existen más de 4.500 organismos de este tipo. Les ofreceremos las mayores facilidades y la más amplia colaboración para que esta política que hemos iniciado tenga mucho éxito y sea muy beneficiosa.

Una primicia informativa absoluta

Ya sabemos algo importante: la Empresa Nacional de Telecomunicaciones ha puesto sus ojos y sus manos, sus propósitos y su acción, en el territorio de la Patagonia argentina. El paralelo 42 dejará de existir, desde el punto de vista de las comunicaciones. Podemos alegrarnos como argentinos y debemos felicitar al activo presidente de la empresa, don Mariano R. Aubone. Y, finalmente, para que los lectores de "AUTOCLUB" puedan hacerse con una noción exacta de lo que se está haciendo y será hecho, pedimos una copia de la ilustrativa planilla, para publicarla.

—Por supuesto —nos dice Aubone—, la he hecho preparar para su revista. Y dejo constancia que los datos e informaciones que aquí le entrego constituyen una primicia absoluta.

—Muchas gracias.

Y al abandonar el despacho del presidente de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, pensamos que sería bueno felicitar a los sufridos y valerosos habitantes de la Patagonia argentina. Su visita de hace unos años está surtiendo el deseable efecto.

DETALLES DE OBRAS EN EJECUCION DE E. N. de Tel. EN LA PATAGONIA Y PLANES INMEDIATOS

1. RUTA RIO COLORADO - PUERTO MADRYN: Prácticamente terminada. Se contempla la construcción de nueva palizada en 441,2 kilómetros y reconstrucción de 70 kilómetros, que permitirá nuevas facilidades entre: Río Colorado - Puerto Madryn (1), Río Colorado - San Antonio Oeste (1), Río Colorado - General Conesa (1), Río Colorado - Puerto Caminero Km. 72 (1), General Conesa - San Antonio Oeste (1), Puerto Caminero Km. 72 - Clna Clna (1) San Antonio Oeste - Puerto Madryn (2), San Antonio Oeste - Sierra Grande (1), Sierra Grande - Arroyo Verde (1), Arroyo Verde - Puerto Madryn (1).

Con una inversión de \$ 64.558.000.— (Adiciones brutas).

Estos trabajos permitirán la incorporación a la red, durante el año 1962, de las cabinas públicas correspondientes a las localidades de General Conesa - Clna Clna - Puerto Caminero Km. 72 y Sierra Grande.

Se prevé igualmente la instalación sobre esta ruta de sistemas de Onda Portadora entre: General Conesa - Bahía Blanca, 1 sistema de canales; San Antonio Oeste - Bahía Blanca, 1 sistema de 3 canales.

Con una inversión de \$ 750.000.—

2. RUTA RIO COLORADO - BAHIA BLANCA: Próxima a finalizar. Consiste en la reconstrucción y tendido de 344,6 Km. de alambre de cobre, con los siguientes circuitos: Río Colorado - Médanos (5), Río Colorado - Bahía Blanca (2), Río Colorado - Algarrobo (1).

Con una inversión de \$ 18.427.000.—

3. RUTA NEUQUEN - SAN CARLOS DE BARILOCHE: Contempla la construcción de 693 Km. de palizada y reconstrucción de 60,6 Km., y tendido de los circuitos: Neuquen - S. C. de Bariloche (1), Neuque - Pilcaniyeu (1), S. C. de Bariloche - Pilcaniyeu (1), Neuquen - Zapala (1), Neuquen - Plaza Hübner (1).

Con una inversión de \$ 142.274.300.—

Se prevé la instalación de sistemas de Onda Portadora entre:

San Carlos de Bariloche - Bahía Blanca, 1 sistema de 3 canales; San Carlos de Bariloche - Bahía Blanca, 1 sistema de 12 canales (1963); San Carlos de Bariloche - Neuquen, 1 sistema de 3 canales (1963); San Carlos de Bariloche - Ingeniero Jacobacci, 1 sistema de 3 canales (1963).

Con una inversión de \$ 18.035.000.—

4. RUTA COMODORO RIVADAVIA - SAN CARLOS DE BARILOCHE: Reconstrucción de palizada telegráfica y telefónica en 865 Km. y tendido de los siguientes circuitos en 219 Km.: Pilcaniyeu - Las Bayas (1), Las Bayas - Norquín (1), Norquín - El Maitén (1).

Con una inversión de \$ 10.302.000.—

Instalación de sistemas de Onda Portadora entre: San C. de Bariloche - Esquel, 1 sistema de 1 vía.

Con una inversión de \$ 263.500.—

5. RUTA B. Blanca - Gral. Roca - Neuquén: Instalación de sistemas de Onda Portadora telefónicos sobre ruta existente entre: Gral. Roca - Bahía Blanca, 1 sistema de 3 canales; Gral. Roca - Neuquen, 1 sistema de

1 canal; Gral. Roca - Bahía Blanca, 1 sistema de 12 canales (1963); Gral. Roca - Villa Regina, 1 sistema de 3 canales (1963); Gral. Roca - Cipolletti, 2 sistemas de 1 canal (1963); Gral. Roca - Neuquen, 1 sistema de 3 canales (1963); y sistemas de Onda Portadora telefónicos entre: Gral. Roca - Buenos Aires, 2 sistemas de 24 canales (1963); Gral. Roca - Bahía Blanca, 1 sistema de 24 canales (1963).

Con una inversión de \$ 12.938.700.—

6. RUTA MAQUINCHAO - S. C. de BARILOCHE: Construcción de nueva palizada en 224 Km. y tendido de 224 Km. de circuitos metálicos, a efectuarse en el año 1963, entre Maquinchao - Ingeniero Jacobacci (1), C. Onelli - Ingeniero Jacobacci (1), C. Onelli - Comallo (1), Pilcaniyeu - Comallo (1).

Con una inversión de \$ 30.200.000.—

7. RUTA RIO COLORADO - NEUQUEN: Se contempla la habilitación, en el año próximo, de cabinas públicas en Julián Romero, Fortín 1, Coronel Belsale, Darwin, Chelforó, Pichinauida, Benjamin Zorrilla.

8. RUTA RAWSON - PTO. MADRYN - DOLAVON: Trabajo próximo a finalizar, que consiste en la construcción de palizada en 113,1 Km. y tendido de 425,6 Km. de circuitos.

9. RUTA RAWSON - COMODORO RIVADAVIA: Trabajos a terminar en el año próximo, de construcción de palizada de 380,2 Km. y tendido de 772 Km. de circuitos.

Paralelamente con la ampliación de la red Interurbana, se han incluido en nuestro plan de 5 años (1961/65) la instalación de equipos automáticos y manuales en las siguientes localidades:

CHOELE-CHOELE: Se instalarán 300 líneas de equipo automático, a cuyo efecto se ha encarado la construcción de un nuevo edificio de 500 m², a iniciarse a mediados del año próximo, con una inversión de pesos 6.724.000.—

CIPOLLETTI: Instalación de una nueva central manual de 600 líneas y ampliación de la red externa, que será habilitada a mediados de 1962, con una inversión de \$ 4.055.800.—

RIO COLORADO: Nueva central automática de 200 líneas y posiciones de Larga Distancia; ampliación de la red externa a habilitarse en el año 1963, a cuyo efecto se construirá un edificio con superficie cubierta de 422 m², y una inversión de pesos 6.604.000.—

VIEDMA: Instalación de una nueva central automática con 600 líneas y ampliación de la red de distribución externa (inversiones \$ 33.962.400.—), para lo cual se iniciará la construcción de un edificio con una superficie cubierta de 1.200 m², y una inversión de \$ 7.683.500.—

TRELEW: Nueva central automática de 1.000 líneas a instalarse en edificio a construir por la Secretaría de Comunicaciones.

COMODORO RIVADAVIA: Se encuentra próximo a finalizar la construcción de un edificio de 2.563 m², que se utilizará para

la instalación de una nueva central automática de 2.200 líneas.

NEUQUEN: Está prevista la instalación de 1.000 líneas de equipo automático y conmutador de Larga Distancia, en el edificio de la Secretaría de Comunicaciones.

RIO GALLEGOS: Se contempla en el corriente año la adquisición de terreno para la construcción de un edificio de 800 m², para la instalación de una nueva central automática con 800 líneas y conmutador de Larga Distancia.

PUERTO DESEADO: Aumento de un conmutador de 165 líneas.

VILLA REGINA: Reemplazo del equipo actual de 100 líneas por 3 posiciones manuales con 230 líneas y ampliación de la red de distribución existente, con una inversión de \$ 6.891.800.—

Se encuentra asimismo dentro de los planes fundamentales de la empresa la automatización de General Roca, para lo cual se construirá un nuevo edificio con una superficie cubierta de 1.700 m², como así también construcciones en Paso Flores (Sup. 200 m².) y Malespina (145 m².) para Estaciones Repetidoras de los sistemas de onda portadora a instalarse sobre la ruta.

Finalmente y con vistas a la mejor atención del servicio de larga distancia, se encuentra en proceso de instalación un nuevo conmutador de 6 posiciones de larga distancia y servicios especiales en la central San Carlos de Bariloche, que se terminará a principios del año próximo.

Con la finalidad de interconectar las distintas localidades ubicadas al sur de Comodoro Rivadavia, se estudia la posibilidad de realizar enlaces con microondas, de acuerdo con el siguiente detalle:

Río Gallegos - C. Rivadavia, 12 canales telefónicos; Santa Cruz - C. Rivadavia, 12 canales telefónicos; Pto. Deseado - C. Rivadavia, 11 canales telefónicos y 24 telegráficos; Caleta Olivia - C. Rivadavia, 3 canales telefónicos; Fitz Roy - C. Rivadavia, 1 canal telefónico; Tehuelches - C. Rivadavia, 1 canal telefónico; San Julián - Pto. Deseado, 1 canal telefónico y 24 telegráficos; A. de Biedma - Pto. Deseado, 1 canal telefónico; Cabo Blanco - Pto. Deseado, 1 canal telefónico; Jaramillo - Pto. Deseado, 4 canales telefónicos; Bahía Laura - Pto. Deseado, 1 canal telefónico; Florida Negra - Pto. Deseado, 1 canal telefónico; San Julián - Santa Cruz, 7 canales telefónicos y 24 telegráficos; Río Gallegos - Santa Cruz, 11 canales telefónicos y 24 telegráficos; Río Chico - Santa Cruz, 1 canal telefónico; Cañadón León - Santa Cruz, 1 canal telefónico; Tres Lagos - Santa Cruz, 1 canal telefónico; Río Gallegos - Río Grande, 11 canales telefónicos y 24 telegráficos; Río Gallegos - Lago Argentino, 12 canales telefónicos; Río Gallegos - Esperanza, 1 canal telefónico; Río Gallegos - Pto. Colg, 1 canal telefónico; Río Gallegos - Guer Aike, 1 canal telefónico; Río Gallegos - Bella Vista, 1 canal telefónico; Río Gallegos - Gaypon, 1 canal telefónico; Río Gallegos - El Turbio, 12 canales telefónicos; Gaypon - El Zurdia, 1 canal telefónico; Pico Truncado - Coluel Kaike, 1 canal telefónico; Pto. Deseado - Bahía O. Marin, 1 canal telefónico; Río Gallegos - Cabo Virgen, 1 canal telefónico.

HACE muchos años hice un viaje a las cataratas del Iguazú. No me detendré a describir los amenos paisajes de las orillas del Paraná, pues prefiero ceder la palabra a varias señoras que llevaban un diario de viaje con la misma escrupulosidad, aunque dicho sea en su honor, con estilo mucho más florido que Cristóbal Colón.

Lo que más impresionó a estas damas fueron los yacarés,

queriana y la semejanza será exacta, disimulando, claro está, la diferencia de instrumentos".

—¡La flauta! —exclamé y casi me caigo en no sé qué decúbito.

—Es que, ¿sabe? —me explicó la damisela—, mi verdadera vocación es la poesía, pero mis padres me hicieron estudiar para perita mercantil y estoy de novia con un comerciante de la plaza de Rosario, y por eso, combatida por corrientes encontradas, mezclo los géneros.

pierda.

—¿Es también buzo su novio?

—No, señor, ¡qué ocurrencia! Pero en previsión de un naufragio o siniestro fluvial, de todos los puertos le mando a él las páginas que exhalo durante el viaje, pues de todo cuanto me inspira la madre natura hago dos copias de un mismo tenor, y él sabrá conservar la suya celosamente en la caja de hierro.

Otra dama, me alargó entonces su diario, abierto, naturalmente, por el capítulo de los yacarés. Léi:

—“¡Lágrimas de cocodrilo! Pero, ¿de qué cocodrilo? Del extranjero o foráneo, pues vengo observando con mis prismáticos durante toda la travesía a nuestros bellos yacarés, y no he visto a ninguno secarse una furtiva lágrima con el dorso de la mano. ¡He aquí una prueba concluyente de la entereza viril de nuestra raza!”

¡De la suya!, estuve a punto de exclamar, pero me contuve, pues siempre me ha gustado llevarme bien con mis compañeros de viaje, y aquellas señoras

CATARATAS DEL IGUAZU

que de Corrientes para arriba dormían la siesta en las asoleadas playas, y sobre ellos se lanzaron pluma en mano.

Entre las muchas inspiradas piezas figuraba este pensamiento: “El yacaré o cocodrilo patrio, poéticamente reclinado en decúbito supino en las áureas arenas, me recuerda, como una gota de rocío a otra gota del mismo rosicler, al arpa del poeta español señor Gustavo Adolfo Bécquer. ¿No dormían en sus cuerdas las notas musicales “esperando la mano de nieve que sabe arrancarlas”. Pues bien, en la epidermis del saurio nativo, ¿no duermen cinturones, carteras y zapatos, esperando la mano del “pioner” que sepa arrancarlos? Téngase en cuenta la gran potencialidad industrial de nuestra patria comparada con la escasa de la España bec-

POR

Chamico

Ilustraciones del autor.

—¿Qué géneros, señorita?

—Y... el literario y el comercial.

Como estábamos apoyados en la borda y yo soy un ferviente admirador de Bécquer desde que sufrí mi primer desengaño amoroso, como por descuido, dejé caer el irreverente diario a las aguas del Alto Paraná.

—¡Ay, Dios mío! —exclamé hipócritamente.

—No se aflija —me tranquilizó ella—, pues felizmente está mi prometido para que mi modesta florecilla lírica no se





y señoritas, yacaré y literatura aparte, eran encantadoras y muy navegables.

Y, cocodrilo va, cocodrilo viene, un buen día llegamos al término de nuestro viaje sin más accidentes que los anotados y un bufido que me pegó el capitán porque, sugestionado por aquellas lecturas, le pregunté si registraba sus impresiones sobre los saurios ribereños en el libro de bitácora o se las comunicaba a la empresa armadora por radiograma.

Del puerto a las cataratas propiamente dichas, nos trasladamos en un ómnibus por selváticos caminos.

Las señoras no dejaban de preguntar al guía sobre cuanto veían y anotarlo en sus libretas.

—¿Esta es la llamada vegetación subtropical?

—Sí, señora.

—¿Eso es un mono o simio?

—Sí, señorita.

Viendo el tren en que estaban, el guía, que era muy atento, se anticipaba a sus preguntas y no dejaba pasar detalle sin aclararlo. Yo estaba admirado de su buena voluntad; pero me parece que exageró un poco cuando, a raíz de un tremebundo barquinazo, nos dimos todos de cabeza con el techo del

vehículo, y explicó:

—Eso fue una zanja, señoras, y lo que les saldrá después, chichones.

Me rasqué el mío y descendí, pues ya estábamos ante el emocionante espectáculo de las auténticas cataratas del Iguazú.

A los, ¡oh! y los ¡ah! de admiración sucedieron los "clac" de las Kodaks, los ayes provocados por las picaduras de los mosquitos, y, ya pasado el primer chubasco emocional y fotográfico, cada cual sacó su pensamiento de su pensamientera, que no tenían nada que envidiar a los inspirados por los saurios.

—¡Qué caudalosa precipitación pluvial! —exhaló la perita becqueriana. Un pastor metodista que nos acompañaba, anotó en el margen de su Biblia: "Dios puso estas cataratas a la vista de los pecadores para que no olviden el diluvio".

Y cuando ya nos dirigíamos rumbo al hotel y al almuerzo, una dama joven puso el broche de oro con estas memorables palabras:

—He visto actuar en sus mejores tiempos a la piedra movidiza del Tandil; pero confieso sin ambages que éste es un espectáculo de la naturaleza mucho más hidráulico.

INFORMACIONES DE INTERES PARA LOS TURISTAS EN ESPAÑA

IMPORTACION TEMPORAL DE AUTOMOVILES

Los turistas residentes en el extranjero, que reúnan las condiciones reglamentarias para el disfrute en España del régimen de importación temporal de automóviles, podrán importar los de su uso —sean o no propietarios— amparados por el citado régimen sin necesidad de prestar garantía alguna por el importe de los derechos de los vehículos. Por tanto, no es preciso presentar ante las autoridades españolas los documentos de carácter aduanero que antes se exigían: tríptico o carnet de "passages" en douanes" o pases B-2 o B-3. Los turistas únicamente deberán ser portadores del documento acreditativo de la matrícula del vehículo en el país respectivo.

El citado régimen es aplicable a los siguientes vehículos:

- Automóviles de turismo, incluso los llamados "transformables", matriculados en el extranjero.
- Autocares que transporten turistas.
- Motocicletas, bicicletas con motor y triciclos con motor.
- Remolques portaequipajes.
- Automóviles de alquiler, con o sin conductor.
- Vehículos de carreras que utilicen residentes en el extranjero en competiciones que se celebren en España.
- Coches-viviendas y remolques viviendas.

La persona que entre en España por primera vez (o después de una ausencia de más de un año) puede permanecer ininterrumpidamente con el coche, siempre que esté en calidad de turista, durante dos años y medio, si su anterior residencia es país americano.

DIVISAS

Por lo que respecta a billetes del Banco de España, cada viajero está autorizado a introducir hasta 50.000 pesetas y podrá salir del territorio español con 3.000 pesetas en dicha clase de billetes. Para las demás divisas no hay limitación de entrada; la salida puede efectuarla el viajero con la misma suma con que entró o menor cantidad.

Aun cuando, como es lógico, las cotizaciones de las divisas pueden sufrir alguna variación, se citan seguidamente las vigentes en el momento actual en el Mercado Español de Divisas:

1 dólar U.S.A.	59,80
1 dólar canadiense	57,90
1 franco francés nuevo	12,05
1 franco argelino nuevo	11,70
1 libra esterlina	167,25
1 franco suizo	13,82
100 francos belgas	118,40
1 marco alemán	14,95
100 liras italianas	9,35
1 florin holandés	16,49
1 corona sueca	11,45
1 corona danesa	8,55
1 corona noruega	8,28
100 marcos finlandeses	18,35
1 schilling austriaco	2,25
100 escudos portugueses	198,—
100 libras egipcias	110,95
1 dirham o 100 francos marroquíes	10,—
100 cruzeiros	21,75
1 peso mejicano	4,65
1 peso colombiano	6,25
1 peso uruguayo	5,15
1 sol peruano	1,95
1 bolivar	12,60



La bella niña,
orgullosa de su nuevo
juguete —un "ratón"—
se dispone a
conquistar el mundo.
Además, quizás
la menuda máquina
sirva de ganzúa para
el amor.
¿Quién sabe?...

BREVE HISTORIA GRAFICA DE LA INEXPERIENCIA

Optimismo, confianza
y alegría de vivir.
Y un globo de
juguete contribuye
a completar el
cuadro de la euforia y
basta para iluminar
el rostro con una
sonrisa veinteañera.

Es una vieja historia
y, sin embargo,
es siempre nueva
(Heinrich Heine)

Fotos de SARA FACIO
Comentarios de M. G.





Pero, es claro, las espigas siempre asoman en el rosal. La fabulosa máquina dice que no, a medio camino, en una avenida solitaria del parque. ¿Qué hacer? No lo sabemos, y la tristeza desesperanzada nubla el bello rostro.

No hay otro recurso, al parecer. El motor se ha descompuesto. No anda. Menos mal que todo el "aparato" sólo pesa pocos kilogramos y se puede empujar sin mucho esfuerzo.

La salvación, ¡por fin! El mecánico. "¡Pero, señorita, si solamente le faltaba un poco de combustible!" A ella no se le había ocurrido y ni siquiera había echado una mirada al medidor, al partir. Pero lo hará la próxima vez. Ha aprendido. Esto se llama experiencia. Desgraciadamente, casi siempre llega tarde, aunque siempre a tiempo para despojarnos del placer... de la inexperiencia.



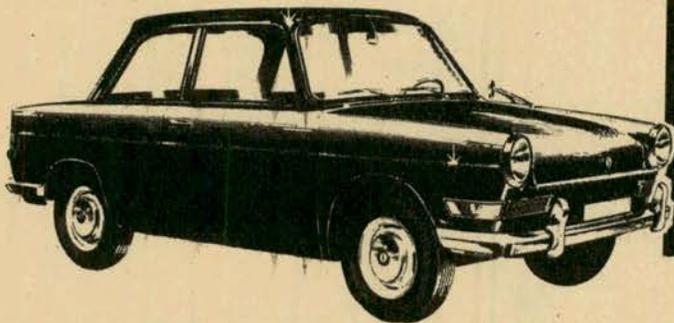
METALMECANICA

Crece!

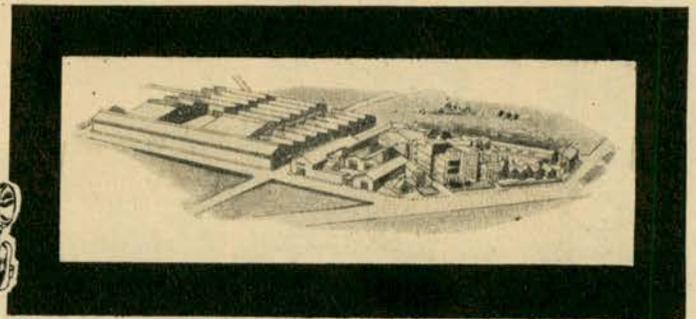
- Prosiguiendo sin pausa el desarrollo de sus planes para una mayor EXPANSION
- Siempre en procura de lograr una mejor ATENCION del público amigo
- Y a fin de asegurar a los señores usuarios de los vehículos que produce el más eficiente SERVICE

METALMECANICA

inaugurará muy pronto su nueva SEDE CENTRAL propia con SERVICENTRO MODELO en JEAN JAURES 932, CAP.



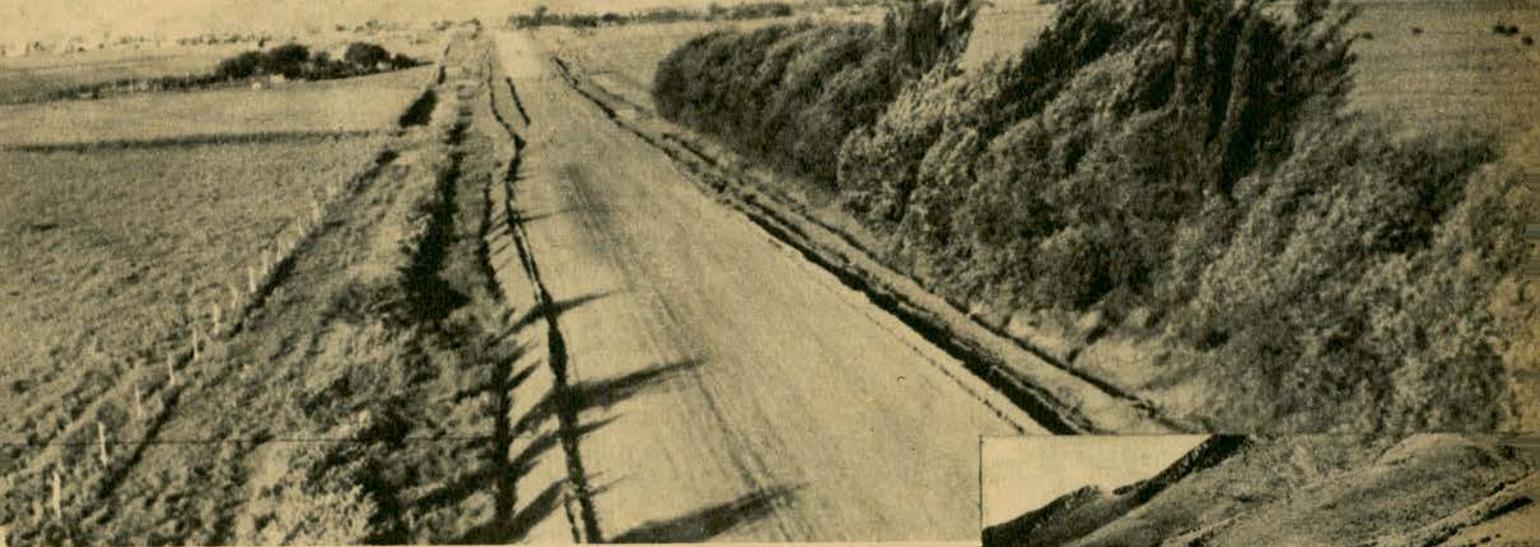
AUTOMOVILES DE CARLO



Planta Industrial propia en JOSE C. PAZ a la que acaban de incorporarse otras importantes y modernas instalaciones para la producción de automotores.

OFICINAS CORDOBA 1874 - CAP.

UNA RED CAMINERA RACIONAL Y ORGANICA ESTA CONSTRUYENDO LA DIRECCION DE VIALIDAD DE LA



La ciudad de Tornquist al pie de las serranías lejanas. El camino de acceso a Sierra de la Ventana avanza con ritmo acelerado.

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

NUEVOS PAVIMENTOS SE ABREN AL TURISMO DEL LITORAL BONAERENSE

LA Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, se halla empeñada en la tarea de pavimentar los caminos de acceso a los balnearios del litoral marítimo de ese Estado, sin descuidar el acrecentamiento vial en todo el territorio provincial, especialmente de aquellos caminos que tienden a resolver el problema del transporte de los productos agropecuarios a los puertos de embarque.

El litoral marítimo y los balnearios interiores están todos intercomunicados por una extensa red de carreteras, varias de las cuales han sido completadas por la Dirección Provincial y la Nacional. Las principales abarcan el acceso a la Bahía de Samborombón, al sur de Pipinas; el acceso a Monte Hermoso; el ensanche del camino de Mar del Plata a Necochea; el ensanche del tramo Las Armas-General Madariaga; la ejecución de la ruta de General Madariaga a Pinamar y de Dolores al almacén Crotto, en el empalme con la Ruta 11, entre otras obras.



Grandes movimientos de tierra han sido necesarios en Sierra de la Ventana para la ruta que construye la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.

Los caminos de entrada están mejorando sensiblemente, gracias al desarrollo vial en que está empeñado el país, como prioridad Nº 2. En varios lugares la cinta de asfalto ya alcanzó la costa del mar, en otros está en ejecución, en contratación o en estudio; pero la Dirección de Vialidad de la Provincia realiza persistentes esfuerzos para mantener el tránsito

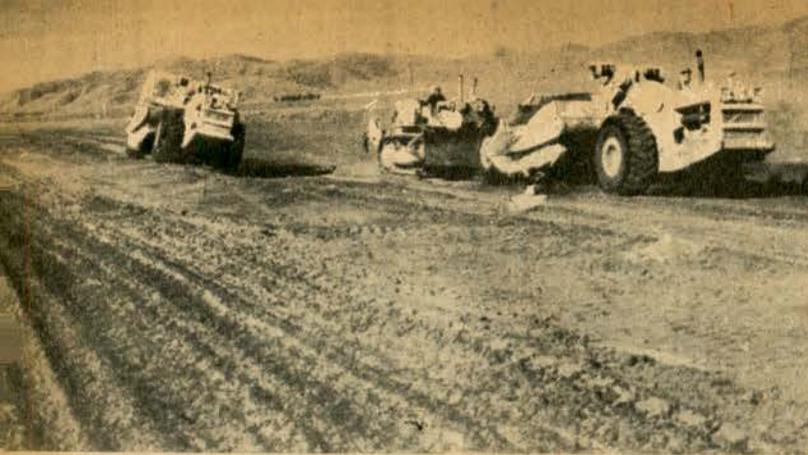
LAS NUEVAS RUTAS PROVINCIALES BONAERENSES ESTAN TRANSFORMANDO LA FISONOMIA DE LA PROVINCIA

La construcción de caminos de acceso a las regiones costeras y los lugares de turismo de la provincia de Buenos Aires, constituía uno de los más caros anhelos de pobladores y veraneantes. En estos dos últimos años, la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires tradujo esas aspiraciones en realizaciones concretas. Se está ejecutando un vasto plan de caminos pavimentados que abarcará toda la provincia.

El esfuerzo provincial incluye más de 3.000 kilómetros de nuevos pavimentos. Calculado a un costo de 4

millones el kilómetro se tendrá la visión exacta de la extraordinaria obra que está en pleno desarrollo.

El ensanche del camino Mar del Plata - Necochea; la terminación y habilitación de la ruta Calvo-Monte Hermoso; la llegada de la cinta de asfalto a las puertas de Samborombón, al sur de Pipinas; las avanzadas obras de la calzada de Dolores a la ruta provincial N 11; la carretera de Las Armas a Madariaga y Pinamar, son, como muchas otras que están en ejecución, las propuloras del turismo.



Tareas previas a la pavimentación están realizando en Sierra de La Ventana, las modernas unidades adquiridas por el gobierno de la Provincia de Buenos Aires.



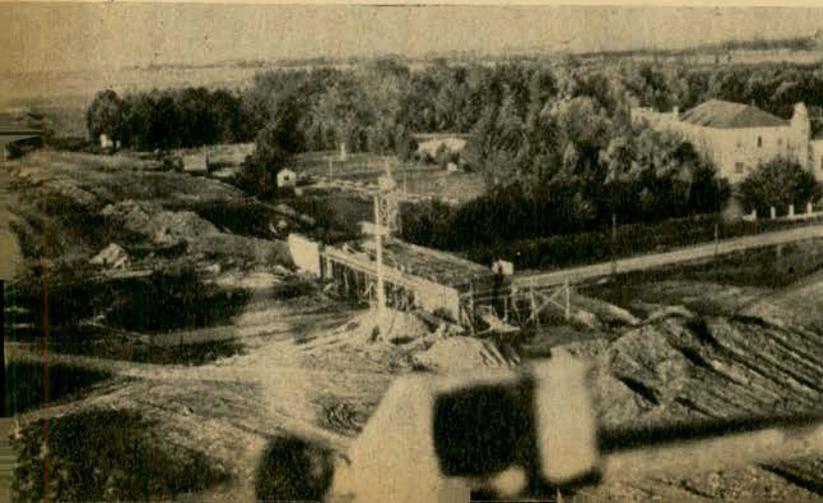
Grupo de maquinarias que la Dirección de Vialidad del gobierno bonaerense emplea en la construcción del primer tramo del camino de Olavarría a Tornquist.

cómodo de las rutas, sobre todo durante la temporada veraniega.

LOS CAMINOS DE ACCESO

La Ruta Nacional N° 2, sirve de acceso a casi todas las playas. En Dolores (km. 207), empalma con el camino que va a San Clemente del Tuyú y a todos los restantes balnearios hasta Mar de Ajó. Desde Dolores hasta el empalme con la Ruta Provincial N° 11, frente al almacén Crotto, con una longitud de km. 24, 246, está pavimentada ya en una mitad y el resto enripiado. En esas condiciones sigue a General Conesa y General Lavalle, desde donde se bi-

Puente en construcción, sobre la Ruta N° 33, cerca de Pigüé. Pasa por zonas de frondosas arboledas como la que se aprecia en el grabado.



furca hacia San Clemente del Tuyú a la izquierda y Mar de Ajó a la derecha

En Las Armas (km. 300 de la R. N. N° 2), está el acceso a la Ruta Provincial con Pinamar, Villa Gesell, Montecarlo, Ostende y Mar Azul. Mientras tanto, Vialidad Provincial acelera la construcción de la Ruta Provincial N° 78, de Madariaga a Pinamar, en una extensión de km. 28.700.

Con los fondos del Plan de Fomento Agrícola, se han iniciado las obras de una parte del camino de Madariaga a Mar de Ajó, por la Tablada. Esta etapa comprende los primeros 30 kilómetros.

Por la R. N. N° 2, se toma en Mar del Plata el camino de la costa (Ruta Provincial N° 11), que conduce a Santa Elena, Santa Clara del Mar, Mar Chiquita. La misma Ruta 2 desde Mar del Plata, conecta con la de la costa a Miramar, con las playas de Chapadmalal.

Desde Mar del Plata se viaja a Necochea por la Ruta Nacional N° 88, recientemente habilitada por Vialidad Provincial, con un ensanche en el tramo final de 114 kilómetros. Desde Necochea se empalma con la R. N. N° 228, para dirigirse a Energía y desde allí a Orense y su balneario.

La R. N. N° 3, totalmente pavimentada, conduce a Tres Arroyos (km. 494), para empalmar el camino de tierra a Claromecú. La R. N. N° 3, empalma también en Irene (km. 539), con el camino a Oriente y al Océano o Reta.

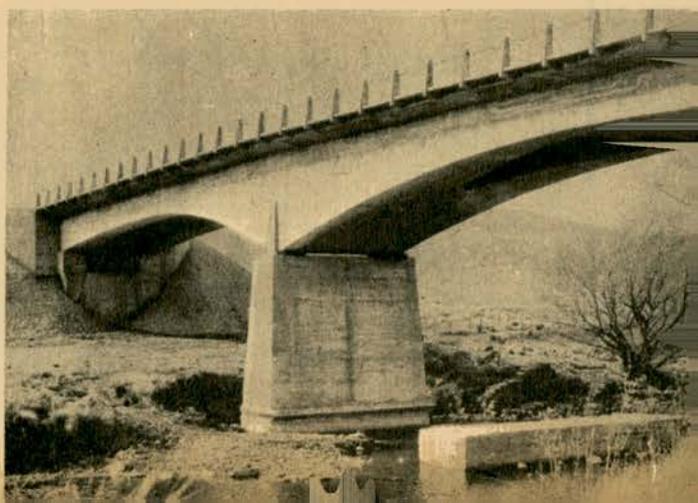
Para Monte Hermoso, el empalme debe efectuarse en la misma R. N. N° 3, en el acceso de la localidad de Calvo (km. 606), y allí tiene comienzo el camino pavimentado recientemente inaugurado por Vialidad Provincial. El camino construido por la Provincia es de km. 19.450. El viejo y único camino que existía tiene 33. km.

El camino de la costa, una de las grandes aspiraciones, servirá para descongestionar el intenso tránsito de la R. N. N° 2. Su construcción avanza rápidamente y ya alcanza a la Bahía de Samborombón, al sur de Pipinas. Se han completado, además, los grandes puentes en las inmediaciones de las desembocaduras de los ríos Samborombón y Salado. De esta manera, se viajará a La Plata por las Rutas 1 ó 2 (58 km.), y desde la capital provincial se podrá optar por llegar a Vieytes por la Ruta Nacional N° 36 (67km.), o la Ruta Provincial N° 11 (62 km.), y desde Vieytes por Verónica alcanzar Pipinas, camino en construcción con casi el 80 por ciento habilitado, y luego seguir 9 kilómetros desde Pipinas hasta alcanzar el camino de la costa, que desde allí es de tierra enripiado o aconchillado por trechos.

TURISMO EN EL INTERIOR DE LA PROVINCIA TANDIL - CARHUE - SIERRA DE LA VENTANA - PIGÜE - GUAMINI

Nuestro país, tan dotado de zonas de turismo, hace difícil la elección de un lugar de veraneo. Aquí nos ocupa-

Importantes obras de arte fueran necesarias en el trazado de la ruta provincial N° 76. Este puente corresponde a uno de los tramos en Sierra de La Ventana.



remos de varios de los tradicionales balnearios y lugares de veraneo que se encuentran en el centro y sudoeste de la provincia de Buenos Aires: Tandil, Carhué, Sierra de la Ventana, Guaminí y Pigüé.

Tandil, Sierra de la Ventana y Pigüé, reciben todo el año una corriente turística continuada, especialmente la primera, de clima invernal benigno y hotelería de primera calidad.

En todas esas zonas se dispone de buenos medios de comunicación por el F.C.N. General Roca y también el Sarmiento para Carhué, y de regulares servicios de ómnibus. En general, las comodidades que se ofrecen al turista son buenas. En los centros urbanos la vida cultural y social es activa. **ADOLFO ALSINA** (la estación ferroviaria se llama Carhué): Desde hace muchos años la laguna Epecuén, por sus características curativas, sobresale en importancia turística. Varios hoteles han sido construidos cerca de la costa.

GUAMINI: Tiene una serie de lagunas (Alsina, Cochicó, del Monte y Venado). Agradable paisaje.

PIGÜE: Atrayente centro entre los extremos de las sierras de Puán y Curumalal. Innumerables arroyos poblados de truchas y bagres.

PARQUE PROVINCIAL SIERRA DE LA VENTANA: Zona serrana para la práctica del "camping" y el escalamiento. Uno de sus cerros, el Tres Picos, tiene una altura de metros 1.243 y es el punto más alto de la provincia de Buenos Aires. El arroyo Sauce Grande está bordeado de muchas villas. Allí funciona la estación de Piscicultura del Ministerio de Agricultura, criadero de truchas arco iris.

TANDIL: Es una de las más pujantes e importantes ciudades de la provincia. Hermosa planta urbana, con su parque Independencia y su ya tradicional Calvario. Pintorescos alrededores. Sus sierras, según Ameghino, son las más antiguas del mundo, juntamente con las de la Ventana y la Isla de Martín García.

Por la R. N. N° 5 se podrá llegar desde Buenos Aires, empalmando en Trenque Lauquen, a los balnearios y lugares de veraneo de Carhué, Guaminí, Pigüé y Sierra de la Ventana. Por la R. N. N° 8 se puede viajar a Pigüé y Sierra de la Ventana, empalmando en Azul el camino de Olavarría y Tornquist, pavimentado hasta 50 Km. más allá de Olavarría y en otros tramos.

La ruta N° 33, entre Pigüé y Guaminí, está pavimentada ya en la mitad de su recorrido. Asimismo, se ha pavimentado el 30 % del acceso de Carhué a la R. N. N° 33. También se ha iniciado el afirmado de la misma ruta entre Guaminí y Trenque Lauquen, en una extensión de

146 km., y está prácticamente terminado el ensanche de la carretera Juárez a Tandil. Prosigue la pavimentación de la R. P. N° 74, de Tandil a Ayacucho, en un tramo de 54 Km., que conecta en Las Armas con la R. N. N° 2.

EL LITORAL BONAERENSE

El litoral marítimo de la provincia de Buenos Aires supera los mil kilómetros. En esa extensión se escalonan todas las gradaciones climáticas, desde el más cálido al más templado. Desde la populosa Mar del Plata hasta los más recientes o más solitarios balnearios, el veraneante encontrará el ambiente que satisfaga sus aspiraciones. Hacia ellos se orienta una corriente turística cada vez más caudalosa.

Varios importantes sectores de playas se extienden desde el faro San Antonio, en el extremo meridional de la bahía de Samborombón, hasta Pehuen Co. a la entrada de la bahía Blanca. Se puede optar por los aires tónicos de la costa sur, entre Punta Mogotes y Monte Hermoso, o por las inmensas playas de la Atlántida Argentina. Los amantes de la vida agitada se inclinarán por los grandes centros de Mar del Plata, Miramar y Necochea, donde los casinos, certámenes deportivos, cines, "boltes" y otros entretenimientos complementan el encanto de las playas, bosques y acantilados de las costas.

Las tierras de la península de Tuyú han encontrado en el turismo una fuente de próspero desarrollo urbano. En pocos años se crearon balnearios y se formaron centros de compacta edificación y vigoroso comercio, grandes hoteles, residencias, usinas, etc. No existen problemas de abastecimiento. Para llegar hasta allí, el ferrocarril y numerosas líneas de ómnibus vienen desde Buenos Aires, Dolores, Juancho, Madariaga y Mar del Plata.

La provisión de combustible no representa problemas. En cuanto a algunas playas del sur, de rebuscada soledad, es oportuno tomar las precauciones comunes sobre aprovisionamientos.

LOS SECTORES BALNEARIOS

SAN CLEMENTE DEL TUYU: Es uno de los primeros y más desarrollados de la Atlántida. Cuenta con un campamento del A.C.A. y es ya un importante centro urbano.

EL TALA: Inmediato al anterior. Se singulariza por las frondosas plantaciones de su estación duncícola, así como por sus ríos y arroyos.

LAS TONINAS, SANTA TERESITA RESIDENCIAL, SANTA TERESITA Y MAR DEL TUYU: Todos en plena progresión. Las plantas urbanas ofrecen los adelantos de modernos balnearios. Santa Teresita tiene un muelle de pesca de 120 metros y se ha iniciado la construcción de una hermosa cancha de golf. Mar del Tuyú cuenta con muelle de pesca de 145 metros.

LA LUCILA, COSTA AZUL, PLAYA GRANDE Y SAN BERNARDO: Simpáticas villas cercanas entre sí.

MAR DE AJO: Importante población veraniega de antiguas data. Gran muelle para pesca. Cuenta con un campamento del A.C.A.

PINAMAR: Posee hermosas playas y un muelle para pesca. La estación ferroviaria está a mil metros del mar.

OSTENDE: Mantiene su proceso de urbanización y de forestación.

VILLA GESELL: Pintoresca localidad con frondosos parques y una edificación cuidada. Reúne condiciones ideales para las personas que buscan un verdadero descanso. Constituye ya un importante centro urbano con todas las comodidades.

MAR AZUL: Balneario en formación, con promisorio porvenir.

MAR CHIQUITA: Posee 7 Km. de playa marina y 15 en la laguna salobre de ese nombre.

MAR DE COBO, SANTA ELENA Y SANTA CLARA DEL MAR: Balnearios con venturoso porvenir.

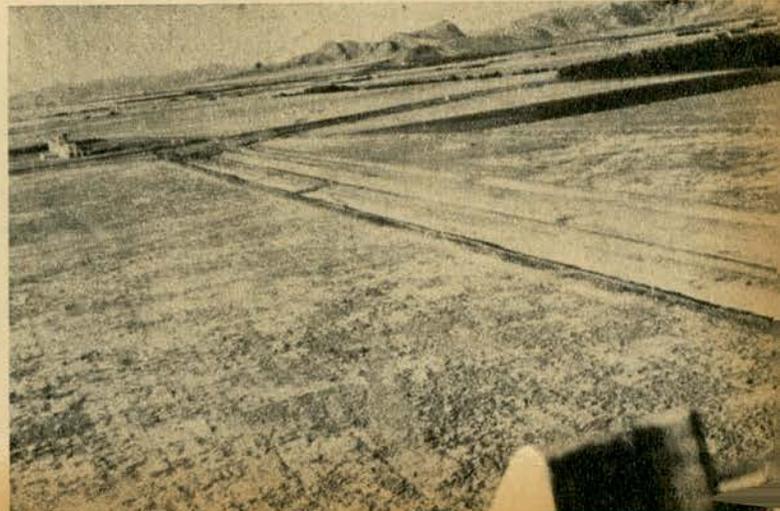
CHAPADMALAL: Amplias playas.

MAR DEL SUR: Amplia playa, en un hermoso lugar ondulado.

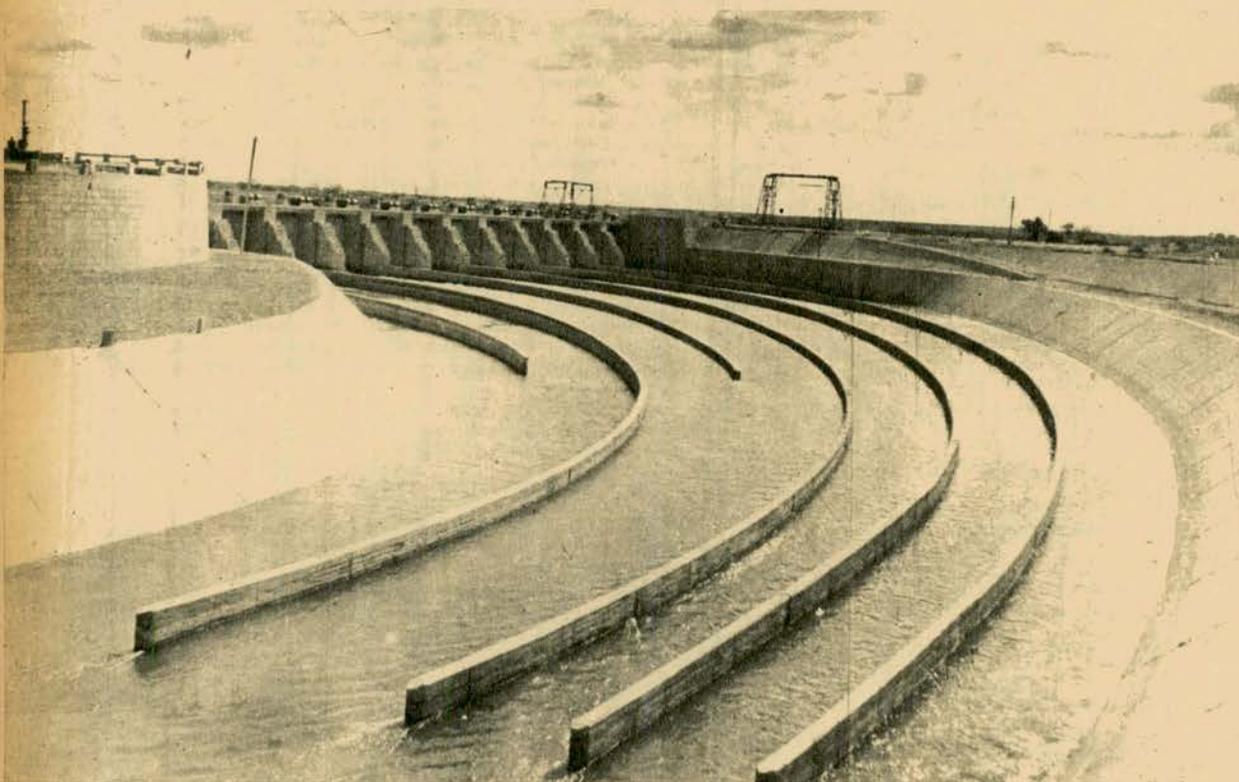
ORENSE: Centro urbano con un balneario a 15 km.

En el camino de Oriente a Copetonas, en el Partido de Tres Arroyos, está avanzando la construcción de un nuevo puente, que ejecuta la Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires.

Vista general del estado de la preparación del camino de acceso a la localidad de Puán, desde la ruta 33. Construye la provincia de Buenos Aires en ese sector 48 kilómetros de ruta pavimentada.



NOTAS DE UN VIAJERO PORTEÑO



Santiago del Estero moderno:
el dique de "Los Quiroga".

REALIDAD

TIERRAS PARDAS...

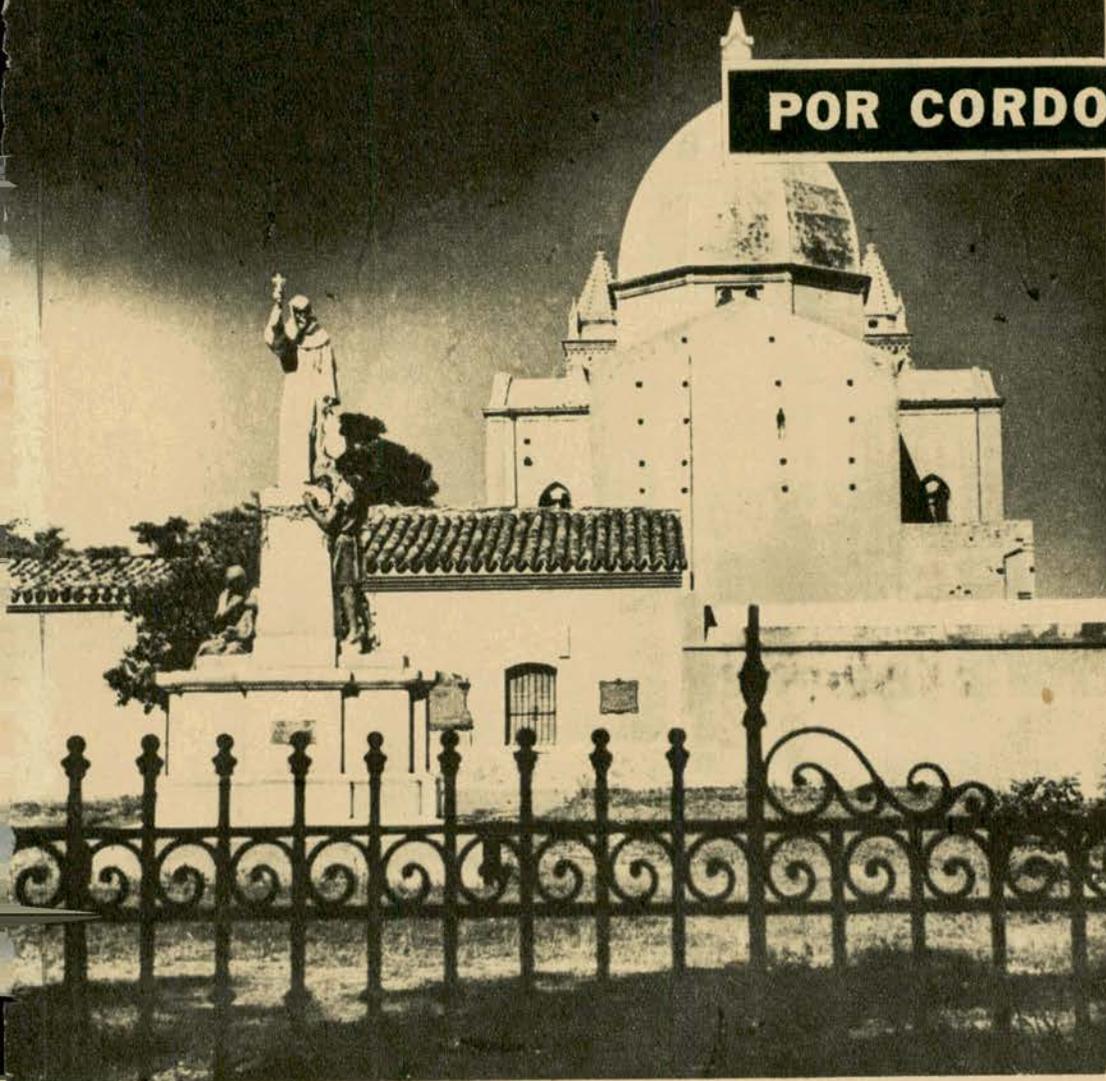
ANDANDO por el norte tropecé en los valles calchaquíes, en una pequeña población de coyas y de gauchos, con un pintor extranjero. Un encuentro de tal índole no es extraño en aquellas tierras famosas, donde lo típico y lo pintoresco parecen haber hallado sus últimos refugios dentro del marco de una naturaleza en cuya magnificencia alternan los vallecitos deliciosos y los nevados eternos. La diversidad panorámica registra allí todas las posibilidades geográficas. La arquitectura, que más que alzarse parece querer disimularse en el paisaje, asume un sugestivo acento secular y el tipo humano regional ofrece al artista un interés psicológico y plástico, del que apenas si da una idea la cuantiosa literatura pictórica que ha tratado y trata de representarlo. Diré más. Diré que esa literatura pictórica —no hay en rigor de exactitud otro modo de denominarla— falsea el sentido y el

espíritu de aquellas tierras y de aquellos hombres.

Mi pintor —el pintor con quien tropecé— estaba manchando un cuadro. No me detengo en los aspectos técnicos o estéticos de su obra. Me interesa ahora hablar de su espíritu, de su sentido, que no eran otros que el espíritu y el sentido con que los ojos extranjeros o extranjerizantes no muy agudos, de tantos artistas, han visto nuestro norte, calumniando, desfigurando y disminuyendo su hermosura profunda y humilde, unas veces, abrumadoramente grandiosa otras. Mi pintor estaba haciendo una figura, la figura de un muchacho coya, como es inevitable, con su poncho rojo y, como también es inevitable, con un puco en la mano. Nota roja en el poncho, colores brillantes en el puco y un fondo cromático en el que se aprestaba a acentuar la hipérbole colorística.

—Un comparsa más —pensé—, del carnaval folklórico que se acostumbra a servirnos...

Perdóneme el lector la rudeza expresiva. Pero



Santiago del Estero:
capilla de San Francisco
Solano, monumento histórico.

Y ANECDOTA

hace ya mucho tiempo que se hizo necesario poner fin al reiterado falseamiento. Los ponchos rojos y los colores brillantes no expresan nuestro norte. Nuestro norte es pardo como un sayal de franciscano. De un pardo ligeramente sonrosado son los cerros, los caminos, las piedras y las casas. De un pardo delicadísimo, humilde, manso, sin estridencias. El coya del norte, como el criollo de Santiago del Estero, usa ponchos de colores precisamente por eso, porque su tierra es parda y sus ojos necesitan descansar en los colores, como el hombre de la pampa, hijo de las tierras verdes, usa trajes opacos y mantas pardas para descansar de los jugosos colores comarcanos. La gama humilde del pardo expresa el espíritu de nuestro norte. El que no lo comprenda no logrará revelarnos el mensaje estético de esas maravillosas tierras.

LA "MINA CANCIONERA"

Cuando decidí visitar Santiago del Estero —hace años de esto—, le escribí a Bernardo Canal Feijoo, su poeta, su exégeta, rogándole que me orga-

nizara una audición auténtica de música regional. Canal Feijoo me contestó textualmente: "Trataremos de hacerle oír, aquí, las músicas de Santiago que no haya podido oír en otras partes. La importancia del folklore santiagueño está en que es una cosa viva, de fluencia constante, que no acaba de conocerse nunca".

Nada más exacto que esas palabras. Todo el mundo sabe que Santiago del Estero es el venero tal vez más rico —uno de los más ricos, por lo menos— de música popular argentina. El pueblo santiagueño es un pueblo de una espiritualidad profunda y delicada, de una fantasía melancólica a veces y, otras, desbordante de un humorismo intencionado o purísimo, cuya necesidad creadora se manifiesta en una constante e inagotable invención de músicas y de canciones. Pero pocos saben —incidimos aquí en aquello de que el hombre es consecuencia de su medio—, que el filón cancionero puede casi localizarse en una determinada zona de la provincia. Esa zona es el departamento



Una sala del Museo Arqueológico de Santiago del Estero, en su mayor parte, fruto de la labor de los hermanos Wagner.

de Salavina, la tierra, tal vez, más cancionera del mundo. No tuve la suerte, por razones de tiempo, de conocerla. Pero hace mucho que vengo prometiéndome realizar una peregrinación a ella.

En casa del maestro Gómez Carrillo —el gran músico desaparecido, por cuya obra circula, rica de zumos de su tierra, la sangre santiagueña—, escuché la audición de música criolla que más me ha emocionado en mi vida. Oí en esa oportunidad —ejecutada primeramente en tiple, guitarra y violín, luego en violín—, una vidala que no titubeo en calificar de magistral, alentado entonces por la aprobación de Canal Feijoo y del mismo Gómez Carrillo. Era magistral por la hondura traspasante de su emoción terrible, por el color y la suntuosidad de su melodía, por el equilibrio clásico de su arquitectura. Indagué, como es natural, acerca de su autor. Y supe lo que sería sorprendente en cualquier parte del mundo, lo que no sorprende, sin embargo, en Santiago del Estero. “Andando” —tal era el título de la maravillosa vidala— es obra de un músico popular, de un artista intuitivo de los que abundan en Santiago, de un arpista ciego desconocido y humilde que ignora los rudimentos más elementales de la música. Su nombre —que quiero señalar a la atención de las gentes— es don Conrado Pérez y su pago es, no po-

día dejar de ser, Salavina. No he tenido más noticias suyas. No se, por tanto, si todavía vive e inventa maravillosas melodías. O si está en el cielo enseñando músicas criollas a los ángeles.

Salavina es lugar famoso en Santiago del Estero. Hay quienes lo llaman “la mina”. Los hermanos Díaz, dos virtuosos de la música popular y autores, a su vez, de vidalas conmovedoras y deliciosas chacareras, realizan todos los años su viaje a Salavina, el filón musical, “la mina” cancionera donde cargan de oro imponderable las sonoras maletas de sus guitarras criollas.

Porteños

Ese cuenco florido como un jardín que es el vallecito de Ascochinga, remansaba a nuestro alrededor su paz y su silencio. Ante nosotros el perfil de los Mogotes recortaba su levantado cono sobre el cobalto del cielo de las sierras.

—No vaya usted al norte —me dijo mi elegante interlocutora—, Salta y Jujuy lo desilusionarán.

¿Será posible tal cosa?, pensé yo, sin palabras. E insinué, no sin alguna timidez:

—Pero la naturaleza...

—Ah, sí —comentó—, la naturaleza es hermosa. No hay duda. Pero aquello es muy aburrido, muy chato. No hay gente... Es más aburrido que esto, todavía. ¿No se aburre usted por aquí?

Tuve que confesar, avergonzado, que no, que no me aburría. Hizo un gesto vago, un gesto de no comprensión, displicente y fino. Y su mano, una flor, se tendió, perezosa, sobre su falda.

Mi amiga es de Buenos Aires. De mi Buenos Aires. Las desventajas del cambio y tal vez el impuesto al ausentismo le han cerrado el camino de Europa y la han sitiado en la resignación de viajar por el interior de la República. Ha estado en Iguazú, en Rosario de la Frontera, en Puente del Inca, en Nahuel Huapí, en Chilecito, en Bariloche, en los hoteles elegantes de las sierras de Córdoba. Cuando el calor la molesta en Buenos Aires, se va a tomar fresco a los canales del sur, y, cuando se resfría, en invierno, se va a curar el resfrío a Altagracia. Pero en todas partes se ha aburrido, se aburre mortalmente. ¿Por qué? Porque su propósito, al echarse a rodar por el país, consistía, y consiste, en huir de Buenos Aires, en cambiar de atmósfera geográfica y, sobre todo, humana. Y no lo ha conseguido porque no consigue desprenderse, precisamente, de esa atmósfera. Envuelta en el halo casi visible de su vida porteña, ha recorrido miles de kilómetros. Aquí en Ascochinga, por ejemplo, no ha traspuesto el círculo cerrado de sus amigos de Buenos Aires y apenas si se ha asomado al paisaje. Es una prisionera de la ciudad, de su cerrado círculo social, de sus costumbres, que no se decide a sacudir sus cadenas. El aburrimiento es el castigo de su desinterés, de su incurable falta de curiosidad y de audacia.

Entre las sierras, cuyo sinuoso perfil recorta el cielo, detrás de esos cerros, en las vallecitos escondidos, silenciosos y misteriosos, adonde se llega por los senderos agrestes que el turismo sin atrevimiento no se aventura a recorrer, hay una vida, sin embargo, animada por una temperatura, un ritmo y un color distinto. Vale la pena tomar contacto con ella, entregarse sin reservas estériles a las sorpresas de sus caminos y sus gentes.

HABLA LA SEÑORA

SARA S. de PRADERE

CINCO MINUTOS CON LA SOCIA PLENARIA
QUE POSEE EL CARNET MAS ANTIGUO
DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Con emoción y ternura evoca los tiempos primigenios del
automovilismo nacional la señora Pradère, hoy bisabuela

por EVARISTO HERENÚ (Especial para "AUTOCLUB")



EN los primeros tiempos —le hablo a usted del amanecer del siglo, cuando yo era muchacha— el automovilismo fue deportivo y lejos estábamos de imaginar, quienes contemplábamos con ojos asombrados los primeros coches que llegaron al país, la trascendencia y significación actual de ese insubstituible medio de transporte.

Con esa sencilla y espontánea observación, dicha con cierto tono de nostalgia, como si de pronto se poblara su memoria de recuerdos, comienza nuestro reportaje a la socia plenaria de carnet más antiguo del Automóvil Club Argentino, señora Sara S. de Pradère, quien nos recibió cordialmente en su residencia de la calle Juncal, donde la jerarquía del mobiliario, las obras de arte y los libros, trasuntan el señorío espiritual de la dueña de casa.

Luego nos muestra su carnet. Lleva el número 11.

—Es —nos dice con justificado orgullo— una especie de santo y seña para los encargados de las estaciones de servicio, que me tratan con cariño y respeto...

—No podía ser de otra manera. ¿Y los agentes de tránsito?

—Son siempre amables y correctos. Es un timbre de honor para el país, la cultura y la distinción de estos modestos servidores. Si hubiera mayor conciencia vial, y todo el mundo respetara las ordenanzas, no tendríamos que lamentar tantos accidentes.

Después de esta atinada observación, la plática se deriva hacia los primeros escarceos del automovilismo nacional, hacia 1904, cuando comenzó silenciosamente su vida el Automóvil Club.

—Yo era muy chica entonces, pero sé por mi difunto esposo, con quien contraí matrimonio en 1912, Francisco Astolfo Pradère, que fue una verdadera proeza reunir los primeros socios. Se explica —añade nuestra interlocutora— porque eran pocos los propietarios y conductores de automóviles; había mucha gente remisa a la novedad y, por otra parte, no to-

dos fueron visionarios del futuro...

—¿Qué actitud adoptaba la juventud de su tiempo?

—Como siempre, fue temeraria y optimista. Y luego acota: pero no siempre los muchachos disponían de recursos para comprar un automóvil y en el mejor de los casos, debían vencer la resistencia de los padres, apegados a la tradición y temerosos del peligro que entonces significaban los coches de uno o dos cilindros y que, a pesar de su estrépito, no andaban más ligero que los clásicos tranvías a caballo.

Entre sus recuerdos más lejanos vinculados con las competencias automovilísticas, la señora de Pradère evoca el primer circuito en carretera, que se cumplió hacia 1906 entre la Recoleta y Tigre, ida y vuelta, acontecimiento que produjo una verdadera conmoción y atrajo una gran muchedumbre de curiosos.

La conservación deriva más tarde hacia su desaparecido esposo.

—El fue —nos dice— un apasionado del automotor. En ese medio de movilidad, creo que fue un coche Lloyd, que él conducía, visité por primera vez nuestro establecimiento de campo Nueva Alianza, ubicado en la estación Tamangueyú, en el partido de Lobería.

—Una verdadera aventura, insinuamos.

—Una hazaña, diga usted más bien, si se tiene en cuenta que no había en el trayecto talleres mecánicos y debíamos marchar sobre caminos de tierra con profundas huellas marcadas por las carretas, vadeando baches, cuando no envueltos en densas nubes de polvo.

—¿Qué otro recuerdo tiene usted, señora, de ese tiempo?

—El primer circuito de Mar y Sierra. Creo que fue el año 12 o el 13. Entonces vivíamos en la estancia, donde acostubrábamos pasar largas temporadas, y desde allí, recostados sobre los cerros de alambres que dan sobre el camino, observábamos con emoción el impresionante espectáculo del paso de los corredores.

Más adelante, nos dijo la socia

plenaria número 11, que todos los años su esposo, que fue uno de los primeros inscriptos en el Automóvil Club, cambiaba marca de coche, no por snobismo, sino por conocer los últimos adelantos técnicos. De esa manera la familia frecuentó, además del Lloyd, el Renault, el Ford, el Rolls Royce, el Studebaker, el Cadillac y otras patentes europeas y norteamericanas.

La afición automovilística de su esposo, que ella compartió participando de largas y a veces azarosas excursiones por todos los caminos de la República, fue heredada por sus descendientes.

—Tanto es así —agrega— que mi hija Sara, hoy señora de Gayán, socialmente vinculada al Automóvil Club Argentino, manejaba desde los siete años, y a los catorce se entretenía en desarmar el coche...

Lo mismo ocurrió con otros vástagos de esa prolífica y distinguida familia porteña. La señora S. de Pradère es ahora bisabuela, y tiene siete nietos y dos biznietos.

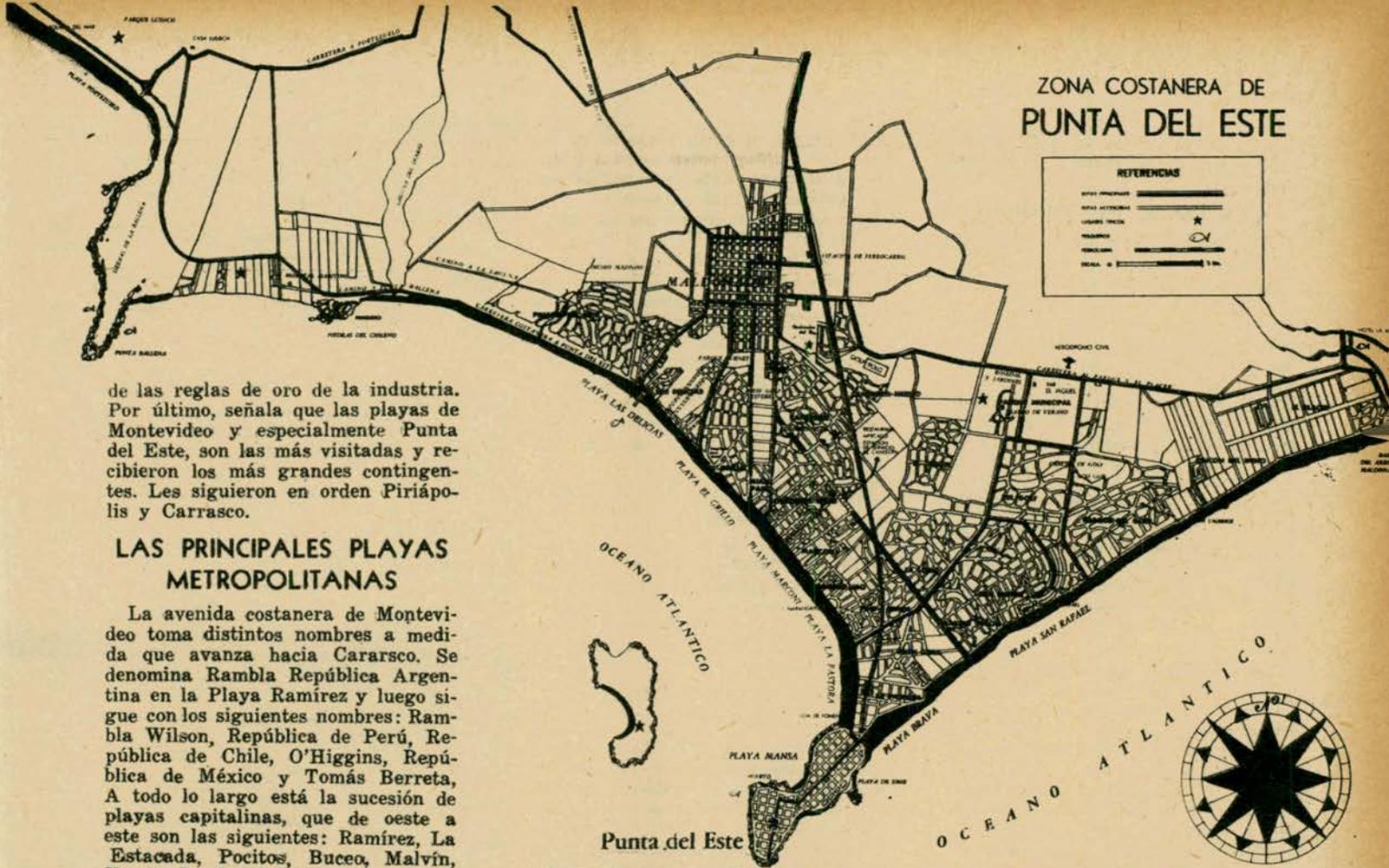
Después de elogiar nuestra revista, que halla muy ágil y amena, y está llamada —nos dice— a difundir el conocimiento del paisaje, la historia y la tradición de las rutas argentinas, nos formula una interesante sugestión.

—En tantos años de andar en automóvil, he observado la necesidad de instalar al borde de las carreteras micro-hoteles, anexos a las estaciones de servicios, dotadas de cierto "confort", donde los pasajeros puedan pernoctar, sin necesidad de desviar el trayecto. En los Estados Unidos, en tal sentido no existe ningún problema, pues abundan las hosterías que disponen de cinco o seis dormitorios. Lamentablemente eso no ocurre en nuestro país, donde las distancias son largas, y hay tantos bellos paisajes para regalar los ojos y el espíritu.

Y a manera de corolario de nuestro reportaje, al que tan gentilmente se prestara, la socia plenaria más antigua del Automóvil Club Argentino, nos dice por último:

—Es la voz de la experiencia de una señora bisabuela con vocación turística, que ha trajinado por todos los senderos de la patria...

ZONA COSTANERA DE PUNTA DEL ESTE



de las reglas de oro de la industria. Por último, señala que las playas de Montevideo y especialmente Punta del Este, son las más visitadas y recibieron los más grandes contingentes. Les siguieron en orden Piriápolis y Carrasco.

LAS PRINCIPALES PLAYAS METROPOLITANAS

La avenida costanera de Montevideo toma distintos nombres a medida que avanza hacia Carrasco. Se denomina Rambla República Argentina en la Playa Ramírez y luego sigue con los siguientes nombres: Rambla Wilson, República de Perú, República de Chile, O'Higgins, República de México y Tomás Berreta. A todo lo largo está la sucesión de playas capitalinas, que de oeste a este son las siguientes: Ramírez, La Estacada, Pocitos, Buceo, Malvín, Honda, De Los Ingleses, Punta Gorda, Verde, La Mulata, Carrasco y Miramar. Después de la desembocadura del arroyo Carrasco se inicia una sucesión de playas unidas entre sí por buenos caminos y con accesos a la Ruta Interbalnearia y sus conexiones. Las principales son Salinas, Atlántida, Las Toscas, Parque del Plata, La Floresta, Solís, Las Flores, Piriápolis, Portezuelo y las de Punta del Este, cuyos balnearios son: Las Delicias, El Grillo, Marco-

ni, La Pastora, Mansa, De Emir, Brava y San Rafael.

PUNTA DEL ESTE

Punta del Este es el objetivo turístico más importante. Además de todos los atractivos de la naturaleza, esa zona es el centro artístico o mundano de mayor resonancia internacional. Sus playas constituyen una faja casi continuada de unos 20 kilómetros y detrás está la laguna del

Sauce y el bosque artificial Lussich, lamentablemente cerrado a la admisión pública. Frente a la costa occidental, que se extiende en forma de media luna, está la isla Gorriti. Entre espesos pinares, miles de residencias, muchas de las cuales poseen parque y piletas de natación, dan especial relieve a los distintos barrios residenciales, con su sucesión de hermosos balnearios, cuyo centro es la propia península rocosa —Punta del Este—, de curiosa forma ser-



RUTA INTERBALNEARIA

pentante y que marca el límite entre el Río de la Plata y el Océano Atlántico.

LOS VIAJES AL URUGUAY

El Uruguay está ampliamente conectado con nuestro país con los más variados y modernos sistemas de transporte. A los aeropuertos de Carrasco y Punta del Este e hidropuertos de Montevideo y Colonia llegan los aviones de Aerolíneas Argentinas (T. E. 30 - 2061), de C. A. U. S. A. (T. E. 32 - 8831), de L. A. N. (T. E. 31 - 6860), de P. L. U. N. A. (T. E. 46 - 5857), de Transcontinental (T. E. 42 - 3411) y de Austral (T. E. 35 - 6130).

La Flota Argentina de Navegación Fluvial (Corrientes 375) mantiene un servicio permanente con los puertos de Colonia y Montevideo, que se refuerza en el verano. A través del Río Uruguay existen servicios de lanchas de Monte Caseros a Bella Unión, de Concordia a Salto, de Colón a Paysandú, de Gualeguaychú a Fray Bentos y de Tigre a Carmelo.

Además se pondrán en servicio a fin de año los aliscafos para el transporte de 120 pasajeros, a Colonia y Montevideo.

Para el transporte de automotores sólo se dispone de la balsa entre Colón y Paysandú y en el servicio a Colonia. Por carretera se puede entrar por Paso de los Libres a Uruguayana y de allí a Bella Unión.

LA ENTRADA DE AUTOMOVILES

La entrada de automóviles al Uruguay está liberada del permiso adua-

nero previo, si quien viaja es portador del Tríptico Internacional y Libreta de Paso. Esta es expedida por el Automóvil Club Argentino.

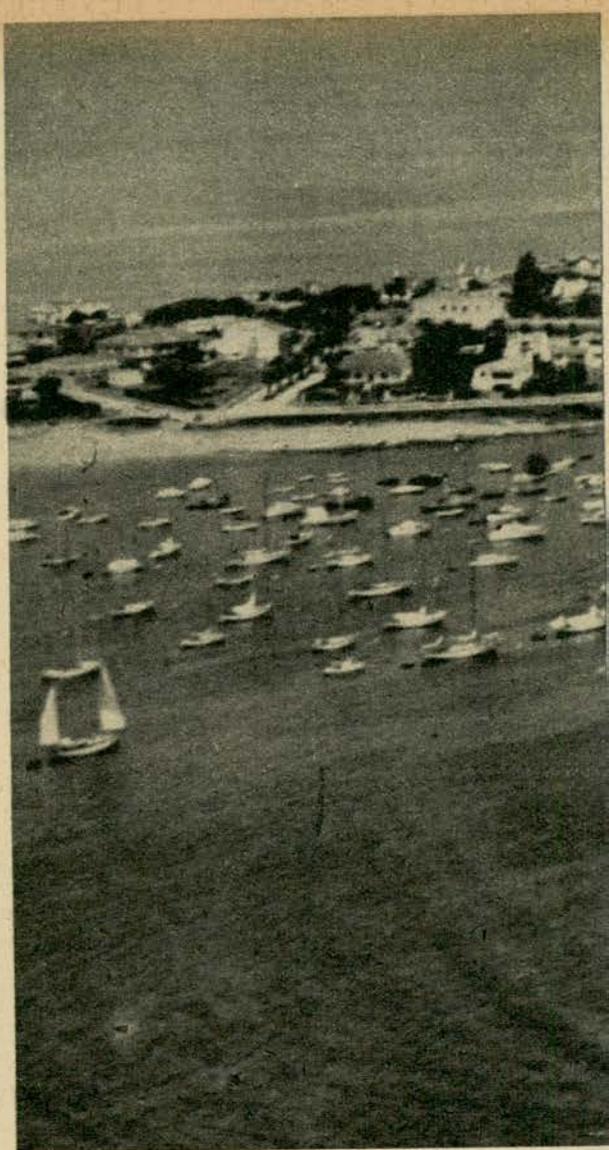
La aduana argentina documenta la salida del automóvil y en el Uruguay se le da entrada con constancia en el Tríptico Internacional. La permanencia del coche en admisión temporaria puede ser de seis meses como máximo, y es renovable ante la aduana. Bicicletas y motos están comprendidas dentro de este régimen. Informes en Corrientes 375, planta baja, sede de la oficina respectiva de la Flota Argentina de Navegación Fluvial.

EL TRANSPORTE DENTRO DEL URUGUAY

El sistema de transportes colectivos está dotado de los más modernos y rápidos elementos, contándose en la zona balnearia con numerosos caminos. El ferrocarril sirve a toda la República, y cuenta con modernos trenes.

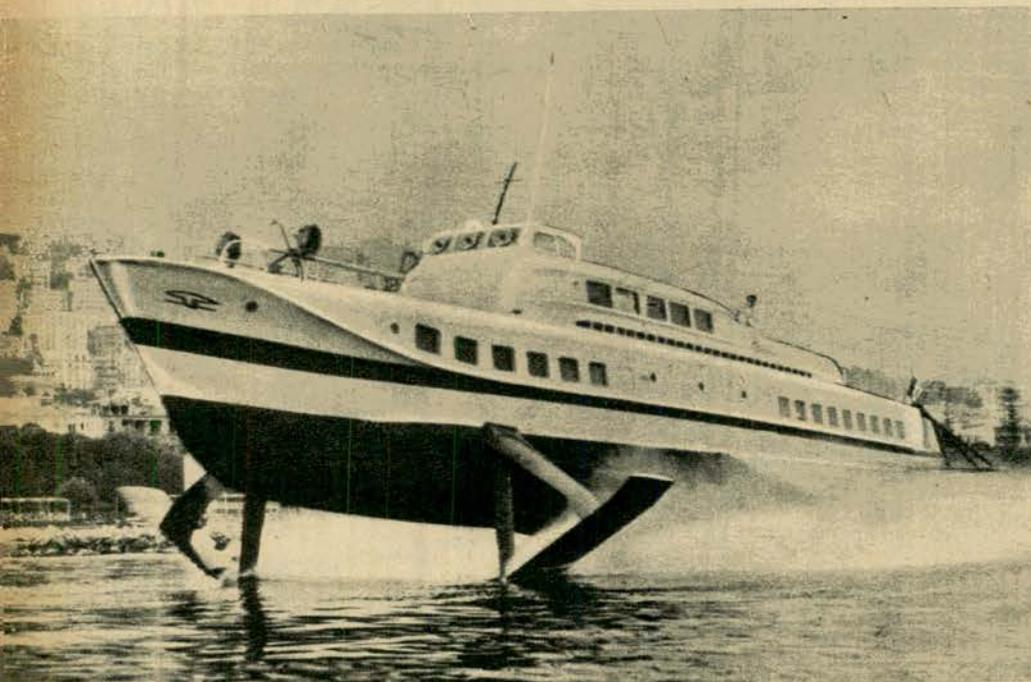
LA RUTA AUTOMOVILISTICA A PUNTA DEL ESTE

Esta carretera está totalmente asfaltada. De Colonia a Montevideo (180 kilómetros) se marcha sin inconvenientes de ninguna especie, siguiendo la Ruta 1. Desde Montevideo a Punta del Este existen tres variantes. La de mayores atractivos y más despejada, es la que se inicia tomando desde la Plaza Independencia hacia la derecha, la avenida de la costa, hasta Carrasco, mojón km. 15. Poco después de abandonar la costa,



antes del puente que cruza el arroyo Carrasco, se une definitivamente a la variante segunda. Esta comienza en la Plaza Independencia y se cumple íntegramente por la avenida 18 de Julio y su prolongación por la derecha, avenida Italia, hasta su empalme con la carretera 101. En el km. 20,9 recibe el nombre de Ruta Interbalnearia, hasta el km. 54, donde da espaldas al río y se aleja de la costa unos 7,5 km., hasta Soca, para empalmar con la ruta 8, en el km. 57. En el km. 67,8 se toma a la derecha la Ruta 9, hasta el km. 98, donde se dobla hacia la derecha para tomar de nuevo la Interbalnearia en el km 104. Se sigue por la costa hasta Piriápolis. Pasada esta localidad, el camino vuelve a alejarse de la costa, hasta empalmar con la Ruta 10, y se seguirá hasta la playa Portezuelo; a partir de este punto el camino ya no se apartará de la vista del río hasta Punta del Este. Si se quiere eludir la entrada a Piriápolis por razones de velocidad, en el km. 96 se seguirá por la Ruta 9 en dirección a Pan de Azúcar, donde en su acceso se empalma con la Ruta 93 y se sigue luego el anterior itinerario.

La tercera variante se inicia en Plaza Independencia y se sigue por



El modernísimo "aliscafo", medio de transporte que está revolucionando el cabotaje al servicio de los pasajeros. Quizás dentro de muy poco se aventurará a desafiar el encrespado recodo del ancho mar. Seguridad y velocidad son sus características.

Vista panorámica de Punta del Este, tomada desde cierta altura. La belleza de la península, con su agradable y moderna edificación y sus amplias avenidas, está expresivamente interpretada en la foto.



avenida 18 de Julio y su prolongación por la izquierda, avenida 8 de Octubre, para seguir por la Ruta 8 hacia Pando, y luego, en Soca, empalmar con el itinerario anterior.

Después de Punta del Este el camino costero está cortado en largos trechos. La Ruta 9, que se aleja de la costa, lleva hasta la localidad fronteriza con Brasil, Chuy. La carretera presenta entradas escalonadas a la sucesión de balnearios oceánicos, como La Paloma, Santa Teresa, La Carolina y Chuy. En todos los caminos existe una buena atención para el automotor.

DOCUMENTOS NECESARIOS

Argentinos, argentinos naturalizados, extranjeros residentes: Cédula de Identidad argentina, Libreta Cívica o Libreta de Enrolamiento y certificado de vacuna antivariólica.

Menores de 22 años que viajen con la madre: Cédula de Identidad argentina, certificado de vacuna antivariólica y autorización paterna ante escribano público (en duplicado).

Menores de 22 años que viajen solos: Cédula de Identidad, certificado de vacuna antivariólica y autorización paterna en duplicado ante escribano y autorización consular.

Una nota novedosa en el transporte de pasajeros al Uruguay será,

sin duda, la inauguración del servicio de aliscafos, modernas embarcaciones de alta velocidad, capaces de transportar 140 pasajeros sin equipajes o 120 con él. Tienen una eslora de 27,90 mts. y un calado, detenida, de 3,50 mts. A velocidad de crucero el calado es de 1,50 mts. Estas embarcaciones del tipo PT 50, cuentan con dos hélices propulsadas por dos motores Diesel Mercedes Benz, de doce cilindros en V, con una potencia unitaria de 1.350 H. P. Están en condiciones de desarrollar una velocidad horaria de 40 nudos (74.200 km.).

Dos de estos aliscafos serán puestos en servicio a fin de año. Uno para el servicio de Montevideo y otro para Colonia. Un tercero será recibido en el próximo mes de abril. Se realizarán en esta temporada dos viajes redondos diarios a Montevideo y cuatro a Colonia. Hasta la capital uruguaya la duración del viaje será de 3 horas y a Colonia de 40 minutos.

Todos los aliscafos saldrán del hidropuerto de Dársena E, en Puerto Nuevo, de Buenos Aires y atracarán en el Puerto Nuevo de Colonia y en el Hidropuerto de C. A. U. S. A., en Montevideo.

Los pasajes y otros informes podrán requerirse en su oportunidad en Alimar S. A., Charcas 1199.

LA PESCA EN EL URUGUAY

La pesca en el Uruguay, ya sea fluvial u oceánica, apasiona a los aficionados y puede colmar de satisfacción al más exigente especialista. Por otra parte, no existen en el Uruguay épocas de veda ni restricciones de ninguna especie. La C. N. de T. informa que no está reglamentada para los aficionados la extracción de piezas, ya sea en número, calidad o tamaño. No se precisan tampoco permisos especiales para practicarla. En una palabra: la pesca es libre.

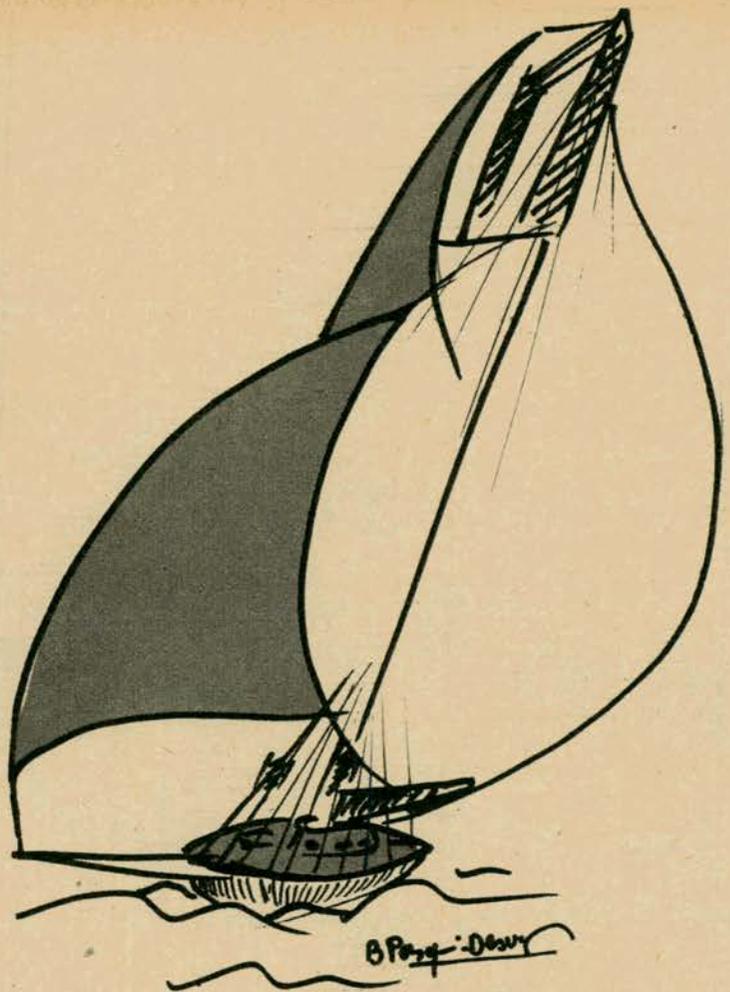
En la zona baja, desde el Río Uruguay hasta Piriápolis, se encuentran en menor calidad y cantidad dorados, surubíes, bogas, salmón, pejerreyes, pacúes, anchoítas, corvina etc.

La zona media, entre Piriápolis y Punta del Este, y la alta, entre ésta y la costa del Brasil, son consideradas por el Bureau Internacional de Pêche, de Paris, como el quinto lugar pesquero del mundo. En esa zona están Punta Ballena y Punta del Este, donde se pueden alquilar embarcaciones para pescar en los alrededores de la isla Gorriti. Los ejemplares más comunes son: rayas, sargos, anchoas, pámpanos, lenguados, bonitos, palometas, congrios, pescadillas, corvinas negras, pejerreyes, meros, camarones y langostinos.

HACE

un año, en Octubre precisamente, llegaron dos botes de vela a Santo Tomás, en las Islas Vírgenes, después de un viaje largo y tempestuoso desde Nueva York. Cada uno de esos botes venían tripulados por un hombre joven que no había navegado en tal bote nunca antes, y curiosamente ambos traían la idea de recorrer el continente de América del Sur. Ninguno de los dos tenían un plan fijo a un itinerario; ambos estaban llenos de sueños y esperanzas.

Los botes habían andado por el mar casi un mes antes de llegar a Santo Tomás. Al entrar al puerto de Charlotte Amalie, los tripulantes desembarcaron, agradecidos de haber pasado las tormentas del otoño de la Corriente del Golfo. Llegaron como dos hermanos que el azar hubiese reunido; pero solo al encontrarse, los dos flamantes marinos se reconocieron uno al otro y se



LA FANTASIA RONDA ENTRE LAS ISLAS

PARA AUTOCLUB

ESCRIBE

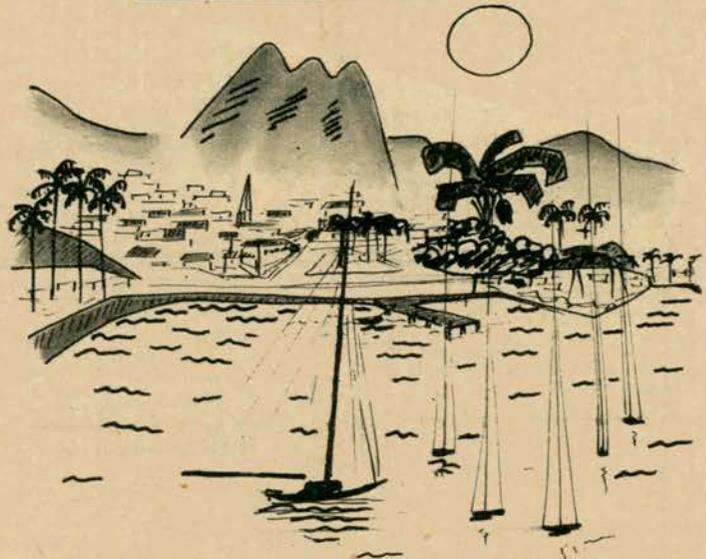
EDWARD L. SHAW

ILUSTRA

BRUNO PASQUIER-DESVIGNES

(Primera nota, a modo de presentación)

Dos jóvenes -espíritu y audacia-; un periodista americano graduado de Princeton, y un pintor francés de antigua cepa borgoñona, enganchan la aventura bajo el cielo del Caribe.

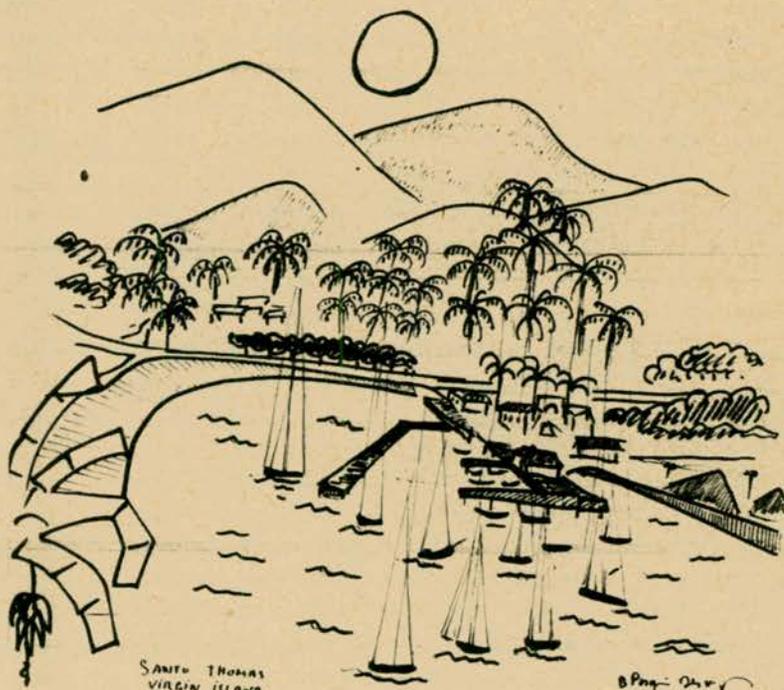


FORT DE FRANCE
MARTINIQUE

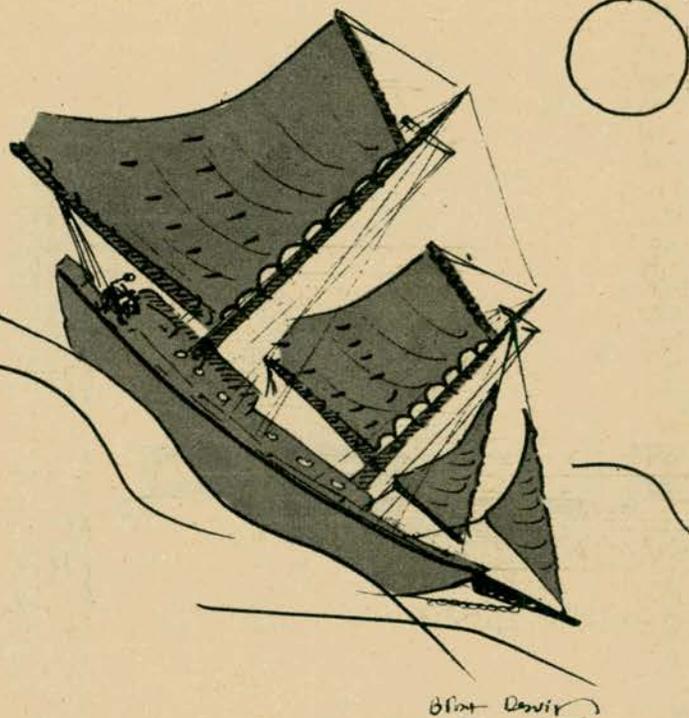
ningi-007

hicieron amigos, contentos de tener a alguien con ganas de charlar sobre algo que no fuera el mar y la navegación.

De este casual encuentro surgieron los planes de un viaje que llevó a los amigos a lo largo de 25.000 kilómetros, a través de las Américas, ya en bote de vela, ya en camioneta. Uno de ellos era pintor, el otro escritor; *entre los dos* podían hablar francés, inglés, español y portugués. Cada uno había vivido por lo menos dos años en lugares diferentes de la América Latina, y reconocieron ambos los beneficios posibles y los problemas del viaje que habían planeado. Decidieron que las oportunidades que ofrecía el viaje eran demasiado atractivas para perderlas: conocer gente, observar nuevas costumbres, en-



SANTO THOMAS
VIRGIN ISLANDS.



frentar y disfrutar del magnífico paisaje andino, ahondar en los serios problemas que envuelven a los hombres y mujeres de la América del Sur.

El pintor, Bruno Pasquier-Desvignes, nació en el sur de Francia hace 30 años. Pintaba desde su niñez, y después de estudiar en Heidelberg y en Oxford dedicó su vida a viajar y a recordar en sus telas lo que vio y sintió. Cruzando el Oriente, viajando por Norteamérica, pasando dos años en México, visitando las islas del Caribe, fue a parar al fin a la América del Sur. Había expuesto en las

capitales de Europa y en las grandes ciudades de los Estados Unidos. Había viajado durante cinco años, manteniéndose con los ingresos que le proporcionaba la venta de sus cuadros. La mitad del año viajando y exponiendo la otra mitad dedicándose a pintar y a escribir.

El escritor, Edward L. Shaw, de 25 años, oriundo de Nueva York y graduado de la Universidad de Princeton en historia de América Latina, había viajado por la América del Sur desde que tenía 14 años. Había hecho ya dos viajes alrededor de esa parte del Continente, en ómnibus y en tren. En 1959 viajó al Brasil para ayudar al Profesor William Schurz en la búsqueda de información para un libro sobre ese país. Mientras viaja, Shaw escribe cuentos cortos y ensayos sobre la gente, las costumbres y los problemas de los países que visita.

Desvignes y Shaw quedaron en Santo Tomás una semana. Se separaron y planearon encontrarse de nuevo en Martinica. Los dos botes de vela tenían que navegar hasta Barbados para participar en una travesía entre las islas, que terminaría en la Martinica en Diciembre. Por fin, después de casi tres meses de navegar por el Caribe, parando en ciudades y en playas desiertas conociendo al isleño aristócrata y al nativo humilde, los botes llegaron al destino previsto. Los dos navegantes, hasta entonces solitarios, se quedaron en la isla para trabajar allí por un tiempo. En Martinica fueron los huéspedes del pintor francés Boris Volkoff. Pasquier-Desvignes vendió varios cuadros y con las entradas compraron un Citroën 2-CV por 16.000 pesos. Con este viejo auto hicieron excursiones por toda la isla, tan saturada de color, libro de dibujos y papel en mano, reuniendo material y temas para futuros trabajos. De noche funcionaban los pinceles y la máquina de escribir.

Pasquier-Desvignes pasó cinco meses pintando cerca de Fort de France; Shaw siguió en bote de vela hasta la Guayana Inglesa y cruzó por Venezuela a Colombia. Los dos habían decidido encontrarse en Nueva York en mayo para conseguir una camioneta adecuada, con la que harían el viaje, y mandarla a Colombia.

Pasquier-Desvignes continuó pintando, preparando la colección que expondría en el viaje por la América del Sur. Habían planeado exponer en las ciudades importantes y pagar los gastos del viaje con las ventas de los cuadros. Shaw ya había visitado las ciudades adonde irían y podría organizar las exposiciones. También tendrían tiempo para dibujar y escribir, ver lo que querían ver y apreciar lo que ofrecía el Continente. Viajando en camioneta no tendrían prisa, podrían parar cuando quisieran y quedarse donde desearan. La camioneta sería equipada como para dormir en ella, para evitar en esta forma los gastos del hotel. Además, viajar en camioneta les daría más libertad que haciéndolo en los botes de vela.

Pasquier-Desvignes salió de Nueva York en una goleta de 19 metros, con el plan de llegar a Santo Tomás 12 días después; pero el yate llegó sólo después de 25 días. Shaw salió de Nueva York en un bote de vela de 8 metros, en compañía de un mu-

chacho francés de 19 años; tardaron 15 días en llegar a las Bermudas. En las Bermudas cambió a un queche de 19 metros; con éste cruzó la distancia más larga en una semana.

De Santo Tomás los yates saltaron de isla en isla, anclando cada noche, cenando en playas solitarias al anochecer, nadando en el agua fresca y clara al amanecer, conversando con isleños, con otros marinos, descubriendo los misterios del mar y las atracciones de las islas. De éstas, Martinica ofreció la mayor diversidad: en paisaje— el verde tropical, picos volcánicos, playas doradas; en gente— los franceses, los criollos, los negros, escenario ideal para pintar y escribir. Pero las islas eran pequeñas y limitadas, y los dos deseaban afrontar el reto de cruzar América del Sur en camioneta.

NOTA

Las opiniones expresadas en los artículos firmados que publica AUTOCLUB son verdidas bajo la responsabilidad de sus autores y no representan necesariamente el pensamiento del **Automóvil Club Argentino**.



CAPITAL S.A.

ASESORES BURSATILES

25 DE MAYO 195 - 3^{er} PISO - BUENOS AIRES - ARGENTINA

Sintonice "MUNDO BURSATIL"
Boletín informativo
con los precios **al momento**
de las principales acciones
que cotizan en la Bolsa
de Comercio de Bs. Aires y
un comentario sobre el estado
general de la plaza
DIARIAMENTE A LAS 14.05
por LR1 RADIO EL MUNDO



OPERACIONES DE BOLSA
ADMINISTRACION DE CARTERAS
CUSTODIA
ASESORAMIENTO DE EMPRESAS
COTIZACION EN BOLSA
COBRO DE DIVIDENDOS
SUSCRIPCIONES

T. E. 33-5961 - 6329 - 6219 - 8680 - 5910

CON 10 LINEAS INTERNAS

HACE menos de un lustro desde que la Argentina ingresó en el círculo numéricamente por cierto reducido de los países productores de automóviles. Más, aún siendo uno de sus miembros más jóvenes, es innegable que nuestro país ha superado en muchos aspectos (como en cuanto a la diversidad de marcas y modelos, por ejemplo) a otras naciones de sólido y reconocido prestigio en el rubro automotor.

Ello queda perfectamente reflejado y documentado en el Salón del Automóvil que el Automóvil Club Argentino realizó en las instalaciones de la Sociedad Rural Argentina, en Palermo, como adhesión a la Feria Fantástica de la Solidaridad. A pesar de no con-

EL SALÓN DE LA ESPERANZA 9000 PESOS POR CADA H. P.

Esto es lo que el comprador de un automóvil argentino tiene que desembolsar, por ahora, para movilizarse: los coches más baratos cuestan 250.000 pesos; pero los hay también de más de 700.000. Impresiones del Salón del Automóvil y consideraciones en torno de la situación actual del mercado.

POR CARLO BENEDETTO



En presencia de su Eminencia Reverentísima, Cardenal Arzobispo de Buenos Aires, doctor Antonio Caggiano, del secretario de estado de Industria y Minería, señor José A. Blanco, y el presidente de la Comisión Ejecutiva Organizadora de la Feria Fantástica de la Solidaridad, hace uso de la palabra el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman.

tar con la concurrencia de la totalidad de la producción nacional, la exposición brindó al público, por vez primera, un panorama de lo realizado, de lo que es capaz de hacer y de lo que está dispuesta a llevar adelante nuestra industria.

La exposición se llevó a cabo en momentos en que la industria automotriz argentina se apresta a dar el salto de la diversidad de marcas y modelos, que actualmente caracteriza la fabricación local, a la concentración de conceptos y la producción en mayor escala.

Es probable que en trance de tal evolución se han de quedar en la vera algunas marcas y solidificarán su posición otras. Tal sucesión de las cosas es inevitable, y natural por otra parte, puesto que si ello lleva al triunfo al más fuerte, tal fuerza no es sino producto de la calidad, de la capacidad y de la posibilidad de competir en el mercado con legítimas razones.

Una breve recorrida por las instalaciones que albergan al Salón del Automóvil, nos permitió concebir mentalmente un panorama general de la situación actual en el mercado argentino, no obstante la ausencia de algunas fábricas cuya presencia es imprescindible para completar el cuadro.

En representación del Poder Ejecutivo de la Nación, hace uso de la palabra el secretario de estado de Industria y Minería, don José A. Blanco, en el acto de inauguración del primer salón del Automóvil Argentino.



Uno de los "stands" más importantes corresponde a Industrias Kaiser Argentina. Lejos de brindar toda su amplia gama de modelos, IKA se concentra en la presentación de aquellos de sus productos a los cuales supuestamente adjudica mayores posibilidades para el futuro.

La atención del público es lógicamente atraída por los modelos Rambler, que dentro de breves semanas comenzarán a salir de las líneas de montaje de la IKA, en Córdoba. Con este proceso se inicia la lucha de los "cuatro grandes" (General Motors, Ford, Chrysler e IKA —dejando aparte a FIAT, que también lo es—) por la conquista de un sector muy importante del mercado argentino hasta ahora con acentuada demanda y poca oferta: el de los autos compactos, que nosotros necesariamente debemos considerar grandes. IKA ha adelantado sus planes de producción, al punto de aventajar a la competencia por apreciable margen de tiempo. Se exponen el Rambler Ambassador 400 como producto cumbre de la línea Rambler a fabricarse en la Argentina, y el Rambler Classic Cross Country, un "station wagon" de indiscutible jerarquía.

Completan el "stand" de IKA el Baqueano, como vehículo utilitario de servicio múltiple y el probado Renault Dauphine, que ha conquistado un lugar fijo en el mercado por sus reconocidas virtudes y su precio relativamente bajo para un coche de este tamaño.

No menos amplio que el IKA es el "stand" de Chrysler & Fèvre y Basset, aunque el peso de la casa reposa más en el sector de los vehículos netamente utilitarios. Se expone el De Soto 400, el Fargo 400 y el Dodge 100.

La atracción máxima es ejercida, sin embargo, por el flamante Valiant, contribución de la Chrysler Corp. al tema de los "compactos". Aunque técnicamente el Valiant no es novedad para el público argentino, puesto que se lo pudo admirar en todas sus variantes en el Salón Internacional del Automóvil, efectuado a fines del año pasado, se justifica el apelativo de flamante por tratarse del modelo 1962. No acusa variantes fundamentales respecto de su predecesor, ni mucho menos; pero sí incorpora una serie de modificaciones leves como justificativo para ser considerado un genuino modelo 62.

Siam Di Tella Automotores expone cuatro vehículos, de los cuales tres corresponden a la línea del Di Tella 1500: una versión muy bien lograda en dos colores (que sólo se entrega a pedido), un modelo monocolor, y otra variante bicolor para taxímetro, con tapizado de cuero, esto último *conditio sine qua non* para que un vehículo sea admitido para el transporte de pasajeros.

Completa la línea Di Tella en el ramo automóviles la furgoneta Argenta, de 47 HP, con motor idéntico al del Di Tella 1500, pero con menor compresión. Su precio de venta al público es de 328.000 pesos, sin accesorios, o sea 90.000 pesos debajo del precio de lista del Di Tella 1500.

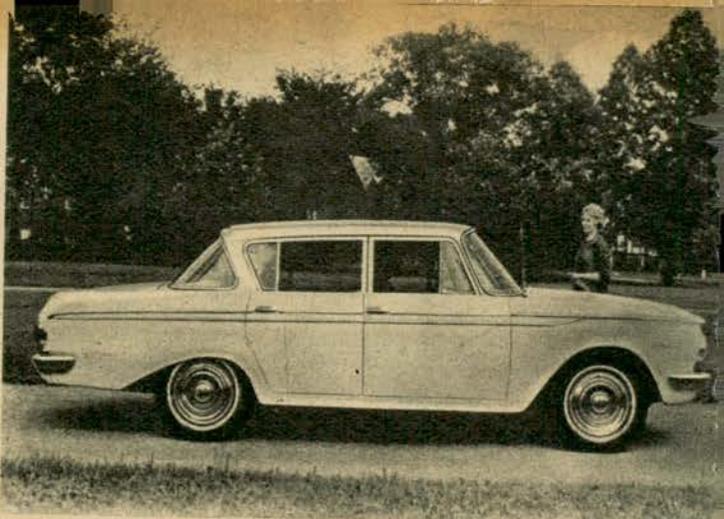
Muy atentamente observado por el público posan en un extremo del "hall" dos variantes del Chevrolet 400. Tras extensas y minuciosas consideraciones de índole técnica y de observación del mercado, General Motors Argentina decidió no intervenir en la lucha en nuestro país con su verdadero compacto, que es el Convair, sino emprender la fabricación de un coche también compacto, pero mecánicamente más sencillo: el ya citado modelo 400. No por ello el aporte de GM deja de ser una contribución valiosa par la industria automotriz nacional.

Industrias Automotriz Santa Fe S. A. (I. A. S. F. S. A.), presenta su probado modelo Auto Union 1000 S, el único modelo en plaza que ofrece las innegables ventajas del motor de dos tiempos. Aún tratándose de un coche con motor de 1000 centímetros cúbicos, su condición de dos tiempos lo pone en equivalencia de rendimiento con coches de 1500 cc., aunque la sencillez de su unidad motriz permite venderlo al público a un precio muy interesante: 378.000 pesos. También se exhibe en el "stand" de IASFSA el Auto Unión que, al mando de Fernando Piersanti, cumpliera tan brillante actuación en el Gran Premio Internacional Standard, realizado por el ACA y donde Auto Unión ubicó el mayor número de vehículos de una misma marca en la línea de llegada: once unidades.

Fiat expone sus dos probados modelos de la categoría chica: el 600 (que pese a su denominación "600" tiene ahora motor de 767 cc), y el 1100. Por las características técnicas y la fama de sus productos, Fiat Argentina conquistó con estos dos modelos un amplio sector de compradores.

Autoar S. A. concurre al Salón del Automóvil con dos modelos del N. S. U. Prinz III, que deslumbra por la combinación

SIAM DI TELLA



RAMBLER



CHEVROLET



FIAT 1100





AUTO UNION



PEUGEOT



RENAULT DAUPHINE



del progreso técnico que encierra y la sencillez mecánica que en muchos aspectos lo caracteriza.

I. A. F. A. presenta su probado modelo Peugeot 403, con motor de 1500 cc., y expone a la vez con orgullo su novedoso y revolucionario modelo 404. Este modelo retiene la mayoría de las características del 403; pero reúne una serie de adelantos técnicos como motor rediseñado e inclinado, y suspensión delantera perfeccionada. El diseño de la carrocería estuvo a cargo de Pinin Farina, cuya influencia se nota hasta en muchos modelos británicos y estadounidenses.

Mercedes Benz Argentina completa el panorama con un chasis del tipo L 312, con motor Diesel, modelo básico del reequipamiento actual de la flota argentina de camiones y colectivos en general.

Resumiendo, se trata de un Salón del Automóvil de la Esperanza. Todos los expositores tienen amplia confianza en el futuro, a pesar de la batalla por la supervivencia que se inicia. Lo cierto es que por ahora el mercado argentino tiene un poder de absorción suficiente como para mantener una demanda superior a la oferta.

De ahí también el hecho de que los "cuatro grandes" no hayan dado indicios de intenciones de "dumping".

Una personalidad renombrada de la industria automotriz declaró para AUTOCLUB: "Por el momento no habrá una batalla de precios. La producción es tan reducida en comparación con la demanda existente que no hay dificultad de vender prácticamente a cualquier precio".

Este punto de vista es compartido por muchos. Otra persona vinculada al ramo expresó: "Lo único que bajará por ahora serán los precios de los coches usados. Los automóviles de producción reciente no sufrirán una reducción de precios durante por lo menos los dos próximos años".

Pero no hay duda, por otra parte, de que las posibilidades de adquirir un automóvil han de sufrir notable mejora, según se desprende de esta otra declaración de un agente: "Seguiremos vendiendo todo lo que produzcan las fábricas, pero no al contado sino con amplios planes de financiación, que incluso podría llegar en un determinado momento a préstamos bancarios o créditos privados con condiciones bancarias".

Concretamente, no hay perspectivas por ahora de una baja de precios. El comprador potencial que haya acudido al Salón del Automóvil en la esperanza de enterarse de reducciones de precios salió defraudado. Tanto como hasta el presente, tendrá que abonar también en el futuro precios que oscilan entre nueve y diez mil pesos por cada caballo de fuerza (HP) que compra: 250.000 pesos por los coches de 600 a 700 cc (25 a 30 HP), 350.000 a 420.000 pesos para los de 45 a 55 HP (Fiat 1100, Di Tella 1500, Auto Union), y más de 500.000 para los de 60 a 65 HP (Borgward, Peugeot 403). Por tal motivo, también los compactos de Ford, GM, Chrysler e IKA se mantendrán en esta misma línea: su potencia varía entre los 80 y tantos y más de 100 HP, por lo que su precio, multiplicado por la cifra citada en primer término, estaría en los 700.000 pesos, excepto el Rambler, que estará bastante por debajo del precio referido.

No es posible cerrar esta nota sin una mención de la escuela de Conductores que el Automóvil Club Argentino presenta en su "stand" como contribución a la era de la motorización que se inicia para nuestro país. Con elementos de didáctica práctica traídos de los Estados Unidos, el A. C. A. emprenderá la tarea de enseñar y educar la nueva generación de automovilistas.

NSU SPORT - PRINZ

UNA ORGANIZACION COMERCIAL QUE ADEMAS PRESTA ASESORAMIENTO TECNICO

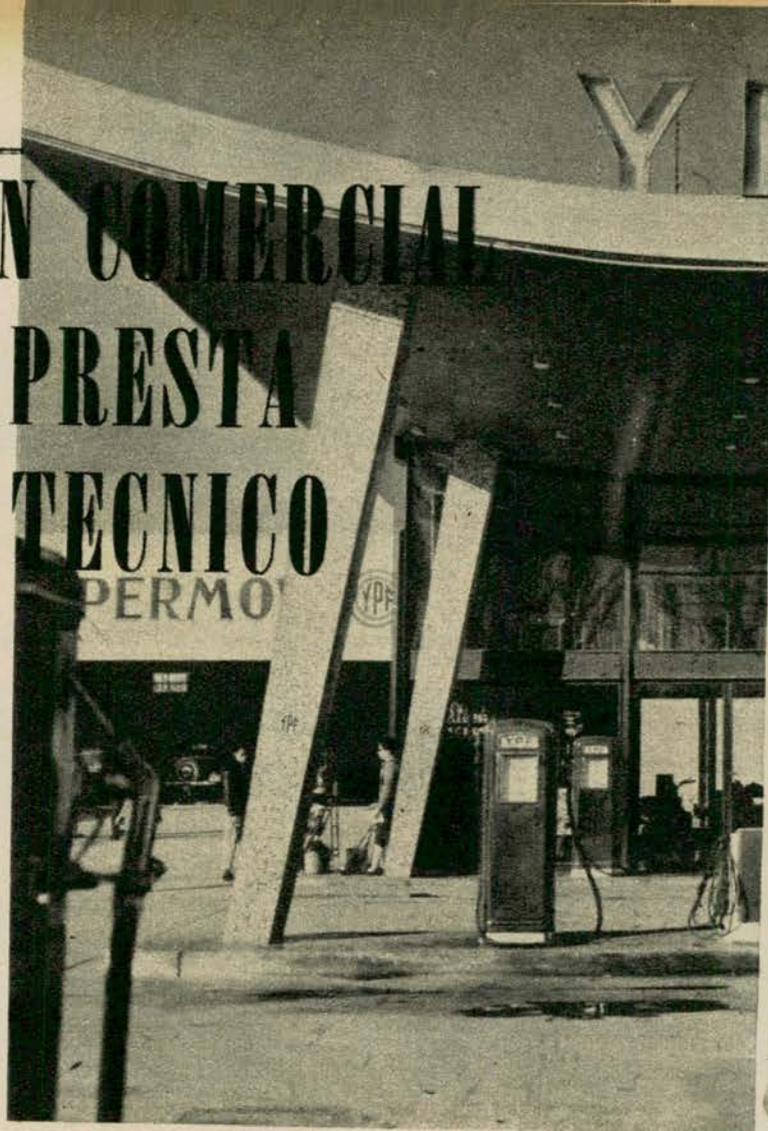
TODOS

sabemos que Y. P. F. es una empresa estatal, pero es necesario destacar que su desenvolvimiento comercial es similar al de cualquiera de las demás empresas privadas que compiten con ella para abastecer el mercado interno en materia de combustibles y lubricantes. No obstante aquella circunstancia, no goza de privilegio alguno y, por el contrario, su progresista evolución depende exclusivamente del esfuerzo de su organización, que, según lo determinan la variadas alternativas de la plaza, moviliza y adapta sus estructuras a las exigencias comerciales que se presentan.

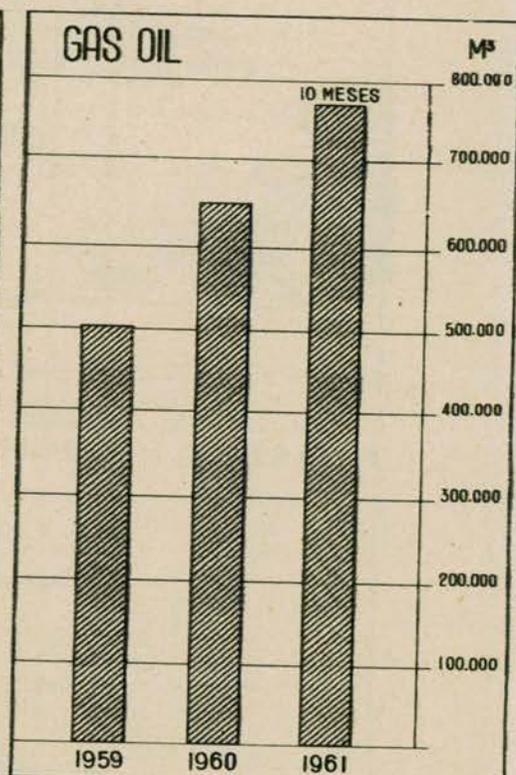
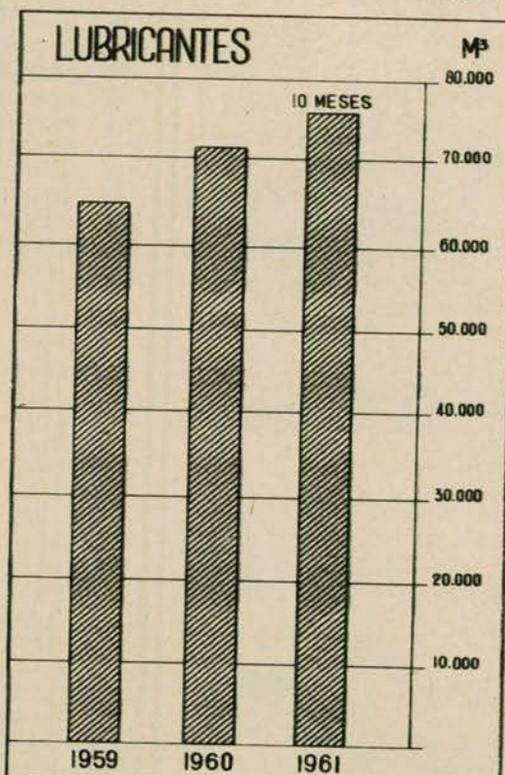
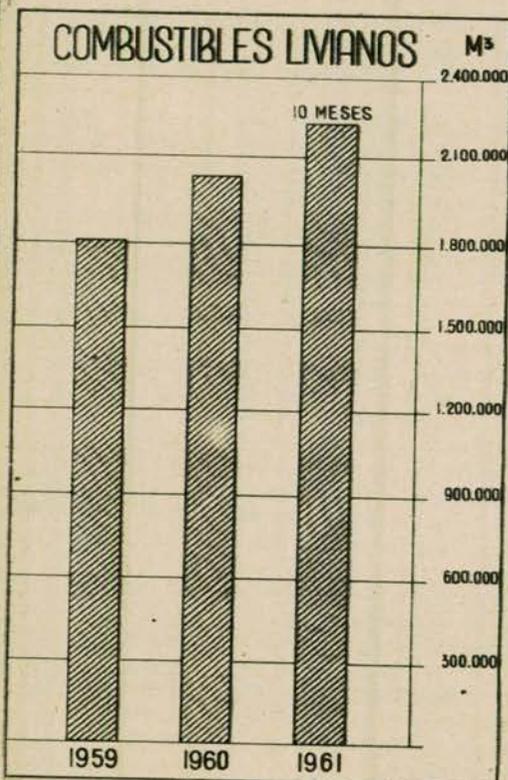
La complejidad de tareas industriales y comerciales que desarrolla en grado progresivo, está complementada por un eficaz y vasto equipo de asesoramiento técnico, que se extiende a todos los campos de su amplia producción.

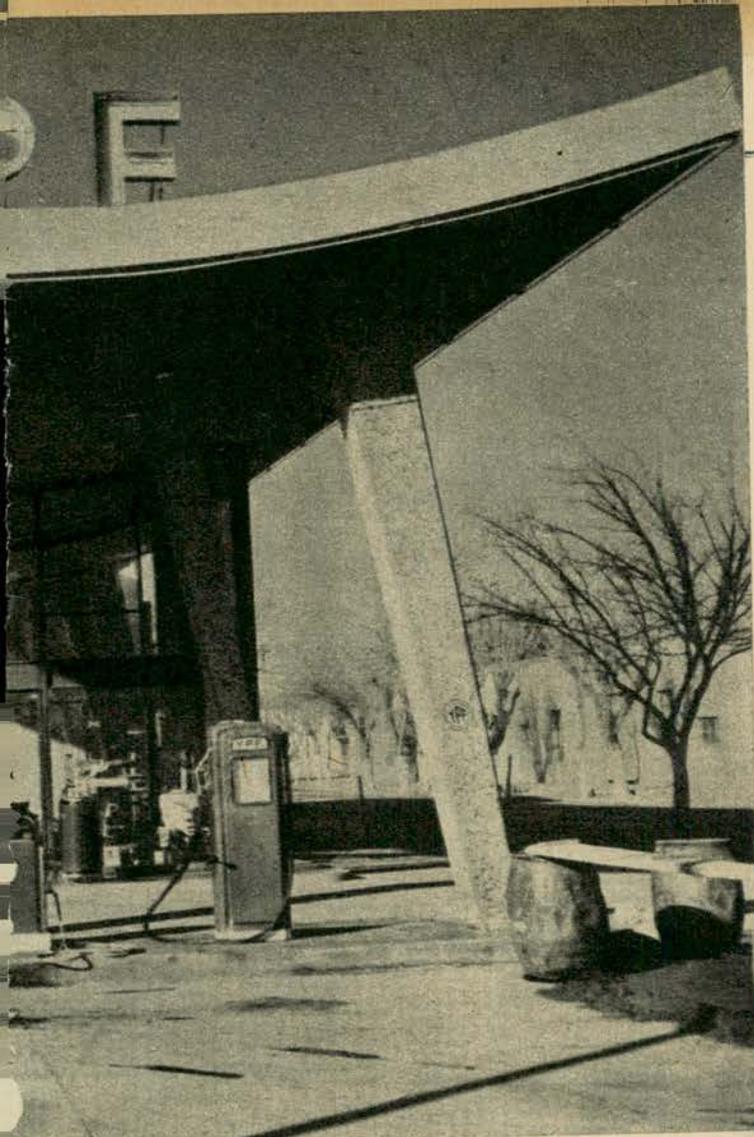
Atiende a importantes sectores de la vida nacional

Importantes sectores de la vida nacional: la industria, el comercio, la marina, los ferrocarriles, la aviación, las usinas, los transportes, los rodados y también los hogares, deben ser atendidos por la organización de ventas de YPF. Estos sectores son servidos, no dentro de un radio de acción circunscripto a las grandes



Otra gran Estación de Servicios de Y. P. F. Moderna arquitectura funcional, de líneas armoniosas.





urbes, sino que alcanza a todo lo largo y ancho del país. Puede asegurarse que, prácticamente no existe lugar en la República, por pequeño que éste sea, donde no figure la sigla YPF, anunciando la presencia de un local de ventas.

Una vasta red de ventas

Extraordinaria magnitud ofrece la organización comercial de YPF, que se refleja en la presencia de sus 1.092 agencias, cuyos titulares son en todos los casos, firmas prestigiosas de cada localidad. Exponentes altamente significativos son, además, las 923 estaciones de servicio que funcionan en toda la República, y los 10.700 surtidores instalados en la vía pública, en garages, en establecimientos industriales, ganaderos y agrícolas, en ingenios, en dependencias de las fuerzas armadas y en los más diversos y recónditos lugares.

Toda esa potencia vendedora está enmarcada por la acción de las ocho divisionales de YPF ubicadas en las ciudades de Buenos Aires, 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.

Cabe destacar que en el último año la organización de ventas de YPF ha llegado a totalizar los mayores volúmenes de combustibles y lubricantes ex-

pendidos en todo el país.

El notable incremento registrado en las ventas corre paralelo a la acción que no puede sintetizarse en cifras y que consiste en su asesoramiento técnico. Este servicio atiende todos los requerimientos de los interesados, recomendando el uso adecuado de los aceites y grasas lubricantes y confecciona, además, millares de guías de lubricación y prospectos aplicables a finalidades similares.

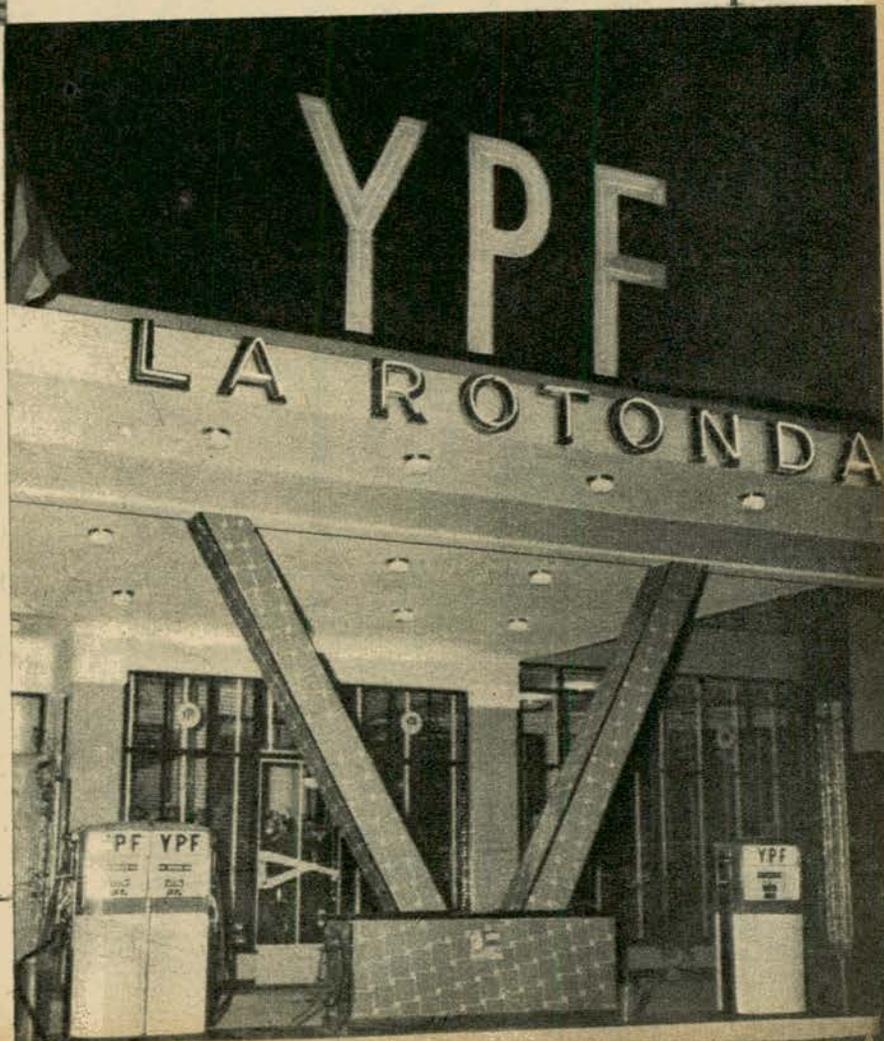
Asesoramiento a ganaderos y agricultores

Especial significación tiene y rinde notables frutos, la atención dispensada al campo mediante el asesoramiento a agricultores y ganaderos. En esa materia, reciben la más completas instrucciones para el empleo de garrapaticidas, herbicidas y demás productos de utilización en la faenas rurales.

Otros sectores atienden a las necesidades de la aeronáutica civil y militar o concentran su esfuerzo en la atención de los hogares, mediante la venta domiciliar de kerosene, o vigilan constantemente el funcionamiento de motores de toda índole instalados en los más diversos campos de la actividad nacional.

La amplitud y complejidad de todas estas tareas, que el organismo comercial de YPF atiende con absoluta solvencia, le ha brindado el reconocimiento de los sectores involucrados del país, como así también, la más alta consideración por parte de las empresas y organismos petroleros de todo el continente.

Una Estación de Servicios de Y. P. F., a cargo de concesionario, que cumple una útil misión en beneficio de los automovilistas.





ABRIENDO EL HORIZONTE EN TORNO AL SALÓN DE



El Citroën DS-19, con notable mejoras técnicas y excelente presentación, tuvo buen éxito en la exposición.

PARIS 1961

ESCRIBE
MARCEL REICHEL

Vicepresidente de la Asociación Francesa de la Prensa del Automóvil y corresponsal de "AUTOCLUB" en París.

LA industria del automóvil nació en París cuando, en 1892, Panhard y Levassor publicaron el primer catálogo comercial de coches automóviles. También en París, en 1895, fue donde el barón de Zuylen, el conde de Dion y Paul Meyan fundaron el primer club, cuyo objetivo fue el desarrollo de ese nuevo vehículo: el Automóvil Club de Francia. En 1898, esta Institución

tomó la iniciativa de crear el Primer Salón Internacional del Automóvil.

Estos tres hechos, a los que debe agregarse la atracción universal que ejerce la ciudad misma, hacen del Salón del Automóvil de París, el acontecimiento capital del año para la industria mundial del automotor.

Pero el Salón de 1961, el 48º de la serie parisiense, tuvo un interés particular en razón de la competencia, más aguda que nunca, entre los fabricantes europeos afectados por las dificultades crecientes en el mercado de los Estados Unidos de América, para la producción de este continente y, por otra parte, estimulada también por el desarrollo del Mercado Común Europeo, al que han decidido últimamente adherirse la Gran Bretaña y Dinamarca. Quizás por esta razón, el Salón de París 1961 ha gozado de la primicia de presentar varios modelos nuevos y un gran número de motores considerablemente modificados y perfeccionados. Empezaremos por la producción francesa.

RENAULT, que ha dejado de fabricar el pequeño coche 4 CV con motor trasero, ha creado un nuevo modelo de tracción delantera, en dos versiones: el 3 CV y el 4 CV, bajo las denominaciones de R3, R4 y R4L; los dos últimos sólo se distinguen entre sí por la presentación interior más lujosa del R4L.

El hecho de que en estos modelos, la tracción delantera ha venido a reemplazar a la trasera, no debe ser considerado como una desautorización de la técnica anterior, ya que la fábrica conserva el motor trasero en sus coches Dauphine, Ondine y Caravelle (denominación americana del "Floride" francés), cuya construcción continúa a ritmo

bastante intenso. Al adoptar la tracción delantera para su nuevo modelo, Renault se ha preocupado esencialmente de obtener mayor espacio interior, y lo ha conseguido: 4 asientos muy confortables, y ámbito bastante satisfactorio para el equipaje. Agreguemos que la suspensión y el rendimiento en ruta son excelentes, como hemos podido comprobarlo usando el vehículo a buena marcha en terreno variado y difícil, fuera de las rutas pavimentadas. La carrocería corresponde a una berlina (4 puertas laterales), con cierta semejanza al aspecto de un break (station-wagon), debido a una quinta puerta situada atrás, que permite un fácil acceso al baúl de equipajes.

SIMCA, en cambio, se decidió por el motor atrás para su Simca 1000, que fue una de las grandes atracciones de la Exposición de París. ¿Por qué el motor atrás? Simplemente para tener más peso, bajo cualquier circunstancia, sobre el eje motor y sacar de este modo mejor partido de la adherencia de las ruedas motrices, y por lo tanto, de la potencia desarrollada por la máquina. De ahí que, para una cilindrada de 944 cm³. (45 CV SAE y 5000 r.p.m.), se obtiene una velocidad de más de 120 km. por hora, con cifras de aceleración muy brillantes: el km., arrancando con coche detenido, en 42" 2/10, consiguiéndose 100 km. por hora reales en 26". Tiene un excelente rendimiento en ruta. Es una berlina de cuatro puertas con cuatro asientos muy cómodos, lo que permite decir que se trata de un coche "que sólo es pequeño en su apariencia externa".

CITROEN, como se sabe, había traído al mercado desde la primavera (europea) de este año, un nuevo coche bautizado AMI-6. Es de tracción delantera y reproduce cierto número de características del 2 CV, cuya fabricación continúa, porque el AMI-6 no está destinado a reemplazar a este último. El AMI-6 tiene un motor de 2 cilindros a enfriamiento por aire. La cilindrada es de 602 cm³, lo que le da una potencia real de 22 CV a 5000 r.p.m., con una velocidad de 105 km. por hora. El 2 CV no ha sufrido modificaciones, salvo en lo que concierne a las cerraduras de las puertas, que han sido reforzadas.

Los otros modelos de la firma del "Doble Cabrito", es decir, el ID-19, han sufrido algunas modificaciones interesantes. En el primero, el dispositivo hidráulico de comando de los frenos, ha sido reemplazado por otro con alta presión, manejado por un pedal clásico. Este sistema, sensiblemente diferente al que lleva el DS-19, asegura una independencia completa entre los frenos delanteros y traseros, y permite utilizar al máximo la potencia de los frenos a disco con que viene equipado el eje delantero, lo que hace conservar una total seguridad de funcionamiento bajo cualquier circunstancia.

En cuanto al modelo DS-19, que presenta todas las novedades mecánicas de vanguardia, tiene un nuevo tablero, un sistema de climatización perfeccionado, que permite obtener ventilación y calefacción, que funcionan aún cuando el motor está detenido y, por otra parte, el pedal del freno ha sido mejorado, especialmente mediante su agrandamiento.

PEUGEOT, al lado de sus modelos bien conocidos, el 403 a nafta, el 403 a diesel, el 403-siete (es decir, a motor tipo 203), y el 404, todos en berlina, presentó un "cabriolet", que en breve será equipado con el nuevo motor 404 a nafta.

No podemos olvidar la marca decana de la industria francesa, el PANHARD, que, satisfecha de los numerosos éxitos que ha conquistado en muchas competencias, especialmente en la célebre carrera de las 24 horas de Le Mans, continúa la producción de su modelo Dyna PL-17, con motor de dos cilindros "flat twin", a enfriamiento por aire.

En fin, FACEL, especialista en la construcción de coches de lujo, ha presentado, al lado de su poderoso Facel-Vega, un Facelia II, dotado de un nuevo motor, cuyas performances satisfacen a una importante clientela.

Los productores de automóviles asociados de Francia en el Mercado Común Europeo son, aún actualmente, Italia, Alemania y el oeste de los Países Bajos.

En Italia, más del 80 % de la producción sale de las plantas FIAT, lo que naturalmente lleva a esta firma a cubrir todas las necesidades del mercado, mediante una gama muy extendida de modelos. Son bien



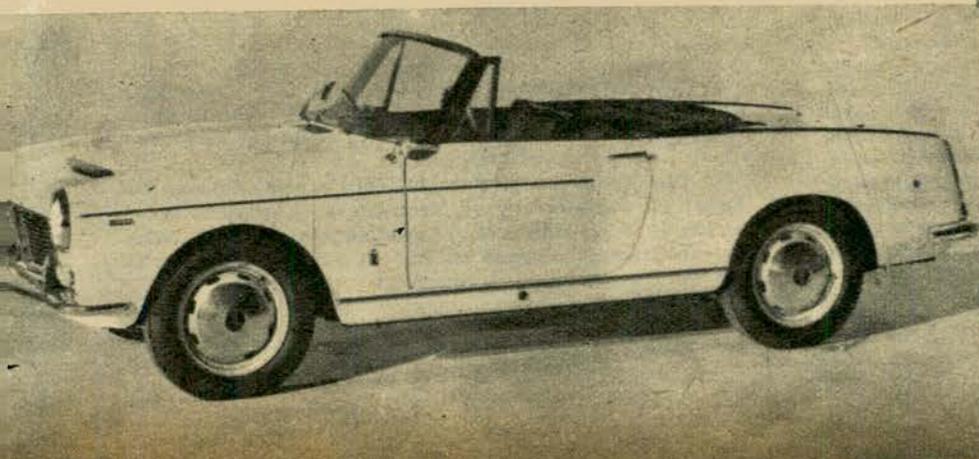
El nuevo Singer-Vogue, coche del que espera gran resultado el grupo Rootes, sus poderosos fabricantes.



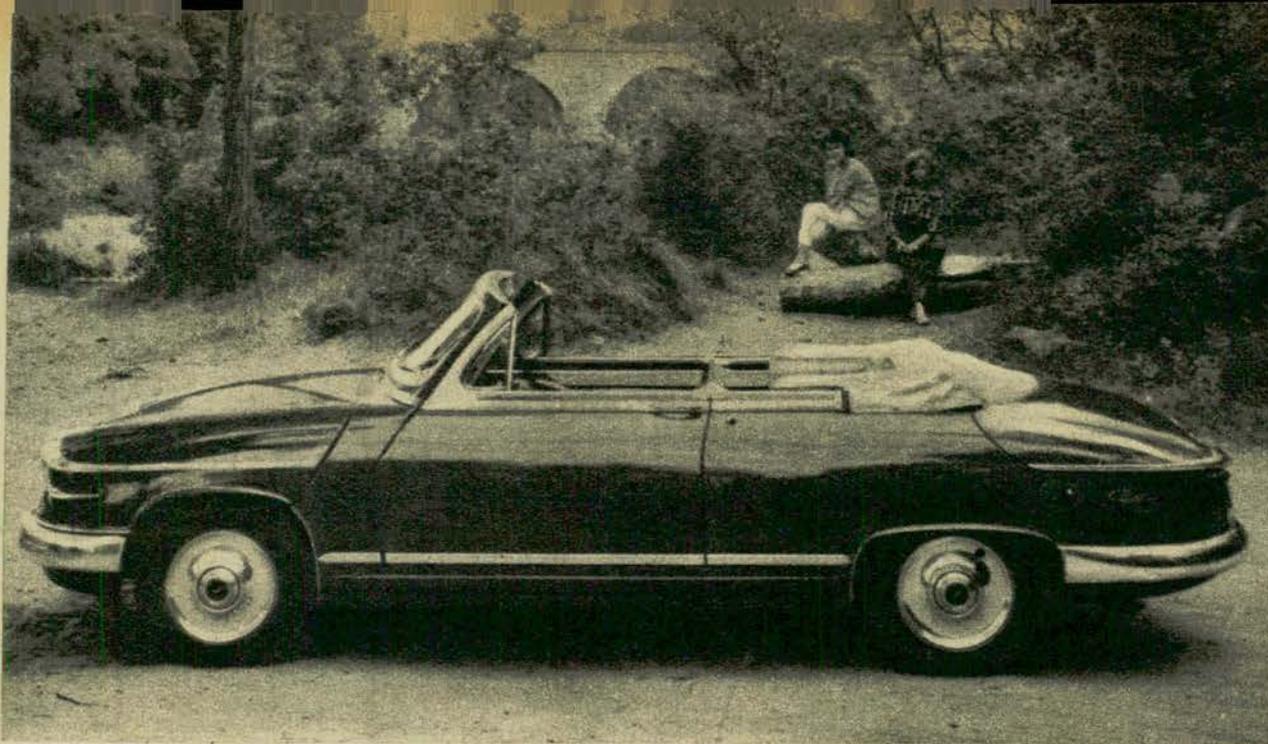
Simca 1000, que presenta el Salón de París 1961 tiene algunos interesantes perfeccionamientos.



El nuevo modelo Renault R4L, con tracción delantera. Toma cierto aire de los "station-wagon" americanos.



El hermoso cabriolet 1500-S, que presentó la Fiat en el Salón de París 1961 confirmó la perfección técnica de la planta que lo produce y su preocupación por la línea y eficiencia de los vehículos que fabrica. El modelo tuvo mucho éxito.



Las líneas elegantes del cabriolet "Panhard P. L.-17", atrajeron la atención de los visitantes del Salón de París de este año.

conocidos los pequeños, pero nerviosos coches 500, 600 y 600 D, como también los 1100, que produce la gran fábrica italiana; pero esta agregó tres modelos enteramente nuevos: el 1300 y el 1500, dos coches gemelos que sólo se diferencian en algunos detalles de terminación y por la potencia del motor, y el 2300, que viene a reemplazar al 2100. También presentó el 1800 V, que es el anterior 1800 modificado.

Hemos reunido estos cuatro últimos modelos en una sola enumeración, porque su línea es sensiblemente la misma y también poseen una característica común, que es la adopción de frenos a disco, colocados sobre el eje delantero para los modelos 1300, 1500 y 1800 V, y sobre las cuatro ruedas para los 2300.

Los Fiat 1800 V y 2300, tienen motores de 6 cilindros, el primero con una cilindrada de 1795 cm³. y el segundo de 2279 cm³. Estos motores, que sólo tienen pequeñas diferencias, funcionan bajo la misma relación volumétrica de compresión (8,8 a 1), y producen, respectivamente, 97 CV a 5500 r.p.m., y 117 CV a 2300 r.p.m. Los dos modelos están dotados de una caja de cuatro velocidades, todas sincronizadas; a pedido del comprador, el 2300 puede ser entregado con un "over-drive" Laycock de Normansville, que sólo actúa en la cuarta velocidad.

Entre los constructores alemanes, dos marcas tienen particular renombre: la Mercedes (Daimler Benz) y la Volkswagen, y las dos estuvieron presentes en el Salón. La gama de los Mercedes comprende los modelos 180, 190, 220 y 300, incluyendo los dos primeros a versión Diesel. En su versión corriente a nafta, los motores de los modelos 180 y 190, son de cuatro cilindros, de 85 mm. para el primero y 87 para el segundo. Estos dos motores han sido perfeccionados mediante la adopción de un nuevo régimen de las válvulas, con el que se consigue una mayor constancia del régimen de rotación.

La novedad principal del Mercedes está en su modelo 300 SE, equipado con un motor de 6 cilindros de aleación liviana, alimentado por inyección. Este modelo trae una dirección asistida, suspensión neumática a aire, frenos a disco sobre las cuatro ruedas y transmisión automática. Esta comprende un embrague hidráulico y una caja de velocidades planetaria, con cuatro marchas hacia adelante. El paso de una marcha a la superior se opera automáticamente cuando el coche alcanza cierta velocidad, para una posición dada del acelerador; la vuelta a la marcha de inferior velocidad se obtiene por una maniobra llamada "kick-down". Mediante una palanca selectora de cuatro posiciones, es posible al conductor actuar personalmente sobre el sistema automático. De este modo, el modelo Mercedes 300 SE aparece como un gran coche de ruta, dotado de las más modernas soluciones.

El Volkswagen, marca de gran difusión, continúa con su conocido modelo, al que ha agregado uno 1500, cuyo aspecto exterior se acerca a la línea clásica actualmente en boga.

La marca alemana NSU presentó su nuevo "Prinz 4", que todavía no viene dotado del motor a pistón rotativo Wankel, cuya fabricación en serie aún no está a punto y que se verá probablemente en el Salón de 1962, por lo menos en los modelos de competencia.

Para referirnos siempre a los fabricantes de los países del Mercado Común Europeo, mencionaremos la firma holandesa D. A. F., cuyos vehículos poseen una característica muy particular, bajo forma de una transmisión a cambio automático continuo, obtenida mediante un ingenioso sistema de correas.

La industria británica ha chocado con grandes dificultades, desde hace unos meses, que resultaron en una fuerte disminución de las horas de trabajo útil para muchas de sus empresas. Esta circunstancia explica que no hayamos visto en el Salón de París, modelos británicos verdaderamente nuevos. Sin embargo, debe mencionarse el "Consul 315", lanzado en la primavera de 1961 por la FORD inglesa (Ford Dagenham), que trae frenos a disco en las ruedas delanteras. Por su parte, el Grupo ROOTES presentó modelos mejorados de su serie 1600: el Singer Vogue, el Hillman Minx 1600 y el Sunbeam Rapier 1600.

Se había difundido el rumor de que los fabricantes de los Estados Unidos, por lo menos CHEVROLET (General Motors), y FORD aprovecharían el Salón de París para lanzar los modelos de coches pequeños, al estilo europeo, que, según se sabe, están en preparación. No sucedió así, y la única novedad que llegó fue el CHRYSLER "Turbo-flite", a turbina, todavía en la etapa experimental.

En el conjunto, el Salón de París hizo evidente una tendencia general a la adopción de frenos a disco, que se encuentran en varios modelos de coches que gozan de importante difusión (Citroen ID y DS; Fiat 1300, 1500, 1800 y 2300; Consul 315; Mercedes 300 SE), y también, aunque menos acentuado, un movimiento hacia la suspensión neumática, enteramente por aire, o mixta (hidro-neumática). Este último sistema figura hace varios años en el Citroen ID y DS, con gran satisfacción de los usuarios, y ya hemos visto que la Mercedes adopta la suspensión a aire para su modelo 300 SE.

En fin, junto con el Peugeot, en Francia, después del Jaguar en Inglaterra y el Mercedes en Alemania, la inyección de la bencina está reemplazando al clásico sistema por carburador, habiendo pasado del dominio experimental a la fabricación en serie comercial.

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



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



MAS AÑOS DE VIDA Y MAS VIDA A LOS
 AÑOS DE SU MOTOR

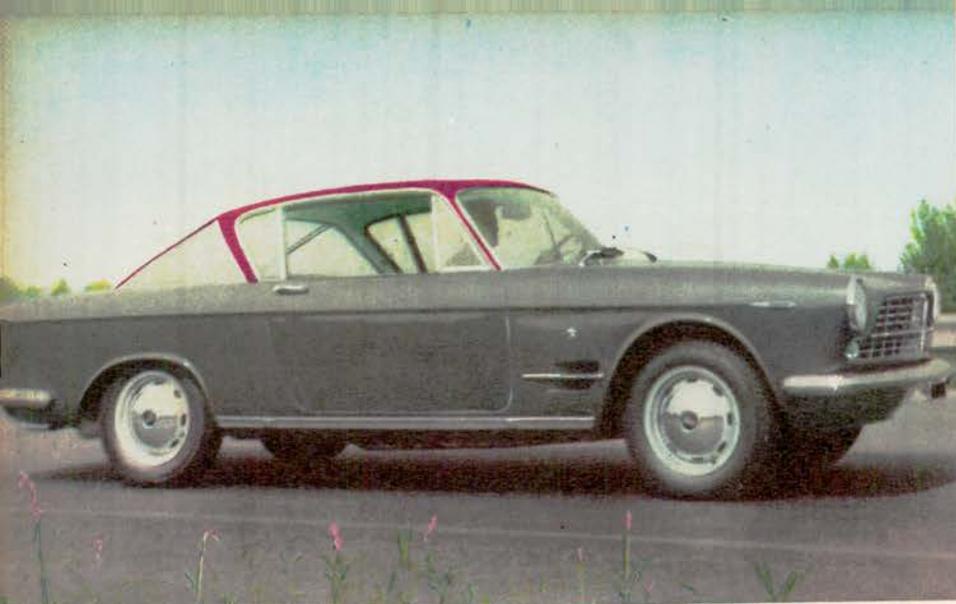
La suma de estas ventajas hace que
 BARDAHL sea el más barato de los
 aditivos

TOTALMENTE IMPORTADO

BARDAHL

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

ALGUNOS MODELOS DE LA PRODUCCION MUNDIAL 1962



Fiat 1962. La magnífica coupé 2300 y 2300-S, que reproduce la foto, es uno de los maravillosos coches de serie 1962. La producción de automóviles de las plantas Fiat está acercándose a 3.000 unidades diarias.



El último modelo lanzado por G.M. en la línea Chevrolet: el 400, cuya fabricación se inició simultáneamente en los Estados Unidos y la Argentina. Se exhibe en el Primer Salón del Automóvil Argentino, en Palermo.



Bentley: Belleza, poderío y confort, llevados a la máxima expresión. Este coche representa una cumbre en la producción inglesa, sobre todo en los modelos de lujo.



Peugeot 404: El 404 es un ágil sedán de airoas líneas, cuyo exterior asemeja mucho al de un avión. El estilo de su construcción responde al trabajo del famoso diseñador Piniñ Farina. Posee 4 puertas, capacidad para 5 ó 6 pasajeros cómodamente instalados, y, en general, puede decirse que es un coche compacto con los mayores atractivos de un automóvil de su tipo, lo que lo convierte en un vehículo de lujo.



Este es un modelo que apenas si es conocido aquí. Es el NSU-Sport-Prinz. Cómodo y manejable como todos sus compañeros de fabricación, es este tipo una verdadera joya mecánica.



Mercedes-Benz. Este modelo Cabriolet 220-SE es realmente atractivo, dentro de la línea europea. Además de su acabado técnico, perfecto, se destaca por su lujosa terminación interior.



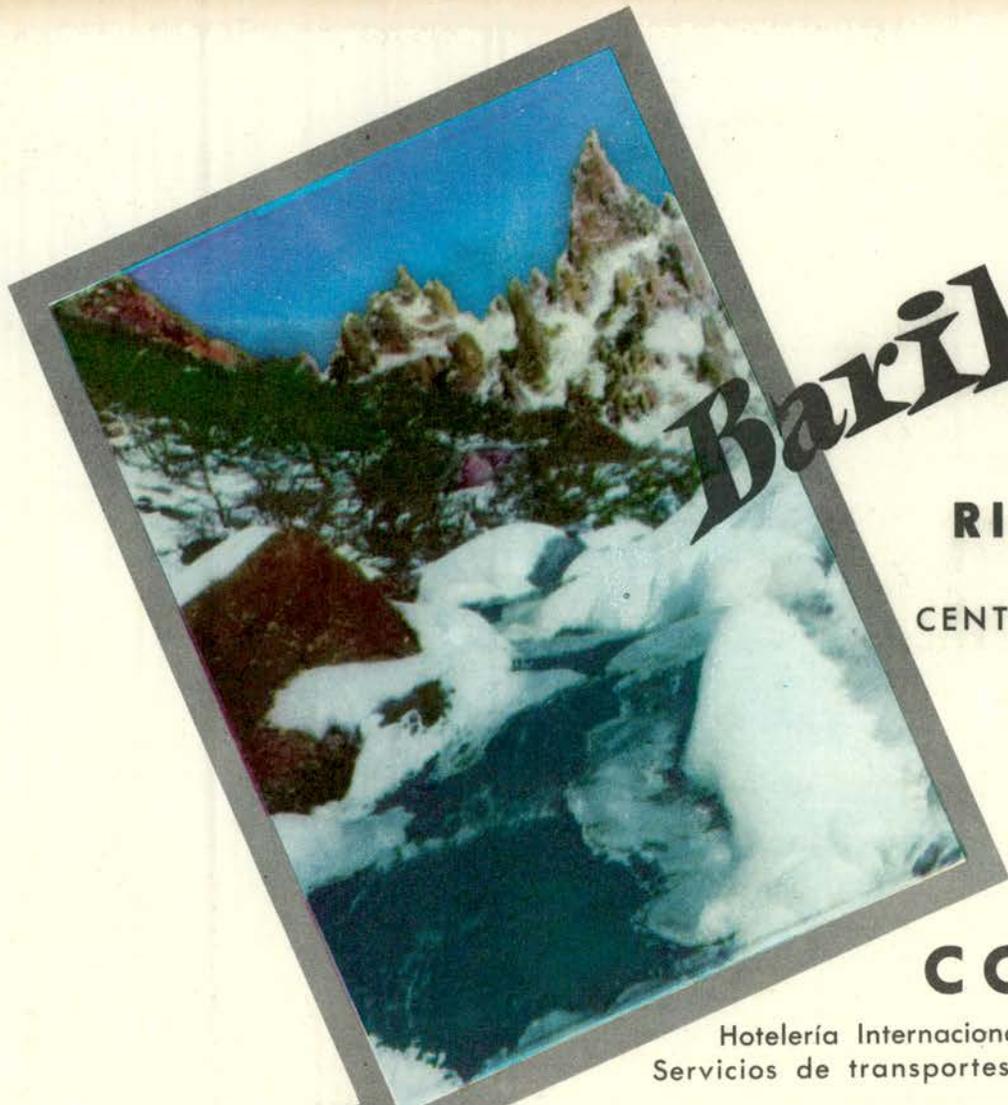
Chrysler Imperial: Potencia, capacidad y línea estética. Este modelo 1962 es lo que sus productores llaman "el coche para Presidentes"



El sedán Rolls Royce de 4 puertas, modelo 1962. Rolls Royce: Tradición y aristocracia. No teme comparación con ninguno de los coches de lujo mundialmente conocidos.

Jaguar. Este modelo no necesita presentación. Líneas y terminación impecables. Motor de gran potencia. Interior confortable.





Bariloche

PROVINCIA DE
RIO NEGRO

CENTRO PRIVILEGIADO
DE TURISMO
INTERNACIONAL

MAGNIFICA
REGION DE LOS
LAGOS LE OFRECE:

CONFORT

Hotelería Internacional de primera categoría
Servicios de transportes lacustres y terrestres

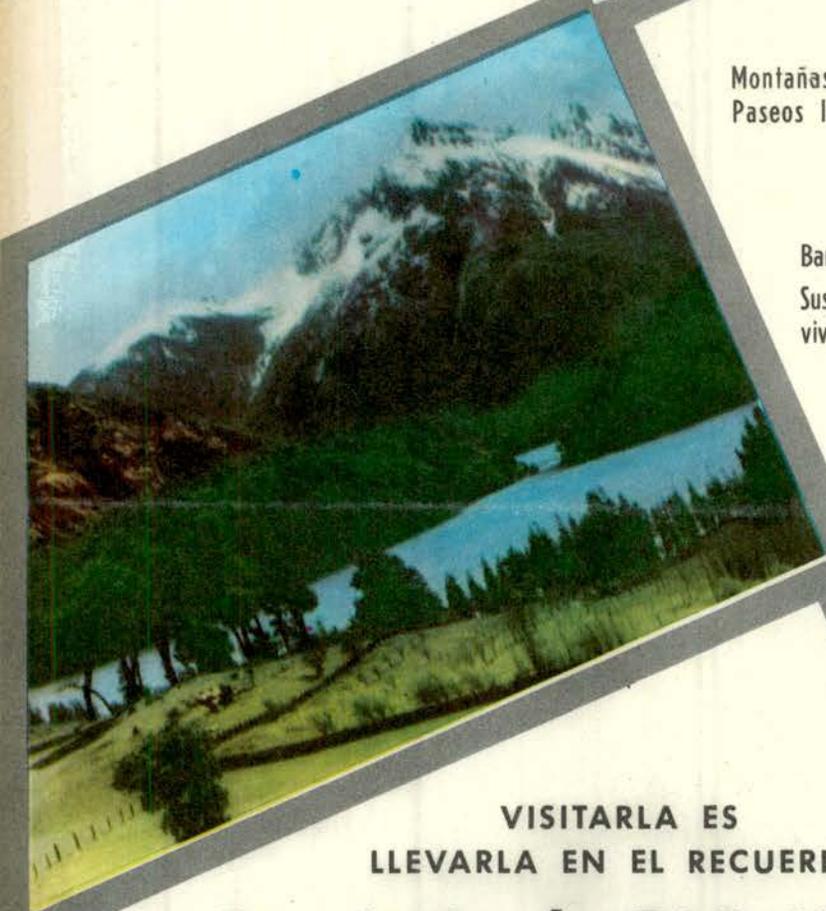
AEROPUERTO INTERNACIONAL

Montañas nevadas - Deportes de Invierno - Náutica - Andinismo -
Paseos Inolvidables - Pesca - Cacería Mayor - Cabalgatas - Casino

ATRACCIONES

Bariloche lo tiene todo... y a su alcance

Sus mejores vacaciones las
vivirá en **BARILOCHE**



VISITARLA ES
LLEVARLA EN EL RECUERDO

Provincia de RIO NEGRO

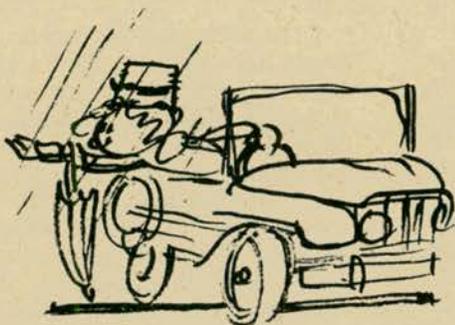
DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO



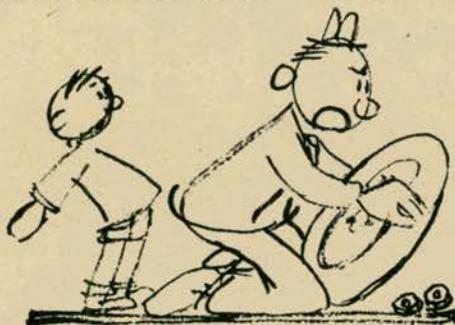
VISTO Y OÍDO

POR H. E.

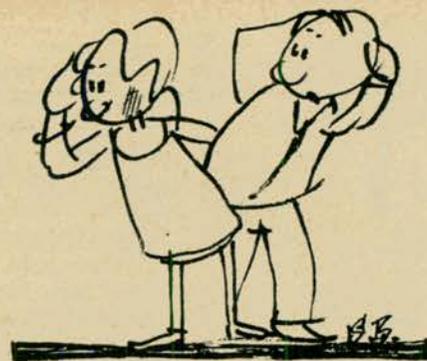
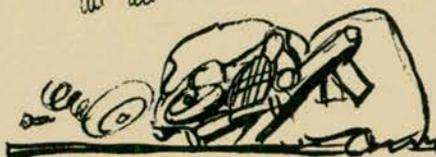
- “ El problema del estacionamiento es realmente grave cuando no se encuentran espacios libres ni aun en los lugares donde está prohibido estacionar.
- “ Se cree que en los EE. UU. los pobres se diferencian de los ricos en que los primeros tienen que lavar ellos mismos su Cadillac.



- “ Había comprado un auto chico con el fin de que no hubiera lugar para discutir con su esposa.
- “ Debe manejarse procurando que el registro expire antes que uno.
- “ Cuando maneja una señora y saca la mano por la ventanilla, lo que indica es que quiere saber si llueve.
- “ Tenía un auto tan antiguo que el seguro lo protegía contra los ataques de los indios.

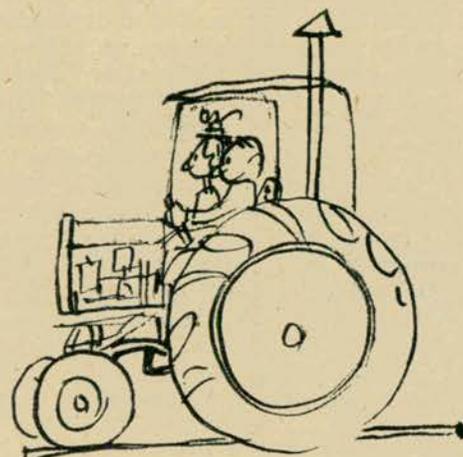


- “ Maneje con cuidado: la persona que usted atropella podía ser la que iba a sacar su coche del lugar de estacionamiento que usted necesita.
- “ Como tenía un auto extranjero lo naturalizó, haciéndole poner el volante a la izquierda.



MONOS DE BOROBIO

- “ El nene quería que la madre lo dejara escuchar al padre cuando cambiaba la goma pinchada.
- “ Los modelos 61 son tan largos que algunos tardan cinco minutos en pasar por un lavador automático de un minuto.
- “ Si usted es suficientemente imprudente para manejar, un solo auto le puede durar toda su vida.



- “ No se debe decir que el dinero lo puede todo, porque, al fin y al cabo, Henry Ford, con todos sus millones, nunca tuvo un Cadillac.
- “ Era una loción para después de afeitarse que enloquecía a las mujeres, porque olía a auto.



- “ Iván Alexandrovich se acercó al padre y le dijo: “Papá, ¿me puedes dejar salir con el tractor esta noche?”
- “ El ruido más espantoso del mundo es el primer chirrido de un auto nuevo.
- “ La rural es un automóvil que la gente de la ciudad compra cuando va al campo para que la gente de campo sepa que ellos vienen de la ciudad.

VOLVER a ver Italia, luego de muchos años de ausencia, colma al visitante de inesperada maravilla. Resurgida en breve tiempo de las ruinas de la guerra, la indómita voluntad de un pueblo laborioso y genial ha podido producir el llamado "milagro italiano", que ha sorprendido al mundo entero. La economía nacional está en continuo desarrollo, el equilibrio político se ha establecido sobre sabias providencias sociales y el bienestar del pueblo está asegurado ya sobre firmes bases.

Uno de los fenómenos más interesantes de la Italia de postguerra está dado por el sorprendente ascenso de las cifras de la producción y, por consiguiente, del aumento espectacular de la circulación. En 1945, de los semidestruídos conjuntos industriales salían 10.290 automóviles, en 1950 el total era ya de 127.847, en 1958 de 403.548 y de 644.817 en 1960. El máximo en la preguerra fue en 1937, de 77.708 unidades.

En diez años, el parque automovilístico italiano ha aumentado cuatro veces, alcanzando al 31 de diciembre de 1960 la cifra de 2.459.505 automóviles circulantes, de los cuales 1.994.724 son automóviles. El número de habitantes por automóvil, que en el año 1950 era apenas de 96,5, al fin del año 60 había llegado a 20,8, registrándose las mayores densidades en Turín, Milán y Roma. El rédito por habitante era en 1959 de 256.568 liras; hoy es muy superior. El Instituto Central de Estadística calcula, además, que en 1960 los italianos han invertido 196 billones para adquirir nuevos medios de transporte (automóviles, motocicletas, motonetas, etc.), y que entre 1938 y 1960, el transporte de los viajeros italianos en los vehículos motorizados ha aumentado unas 11 veces.

Las cifras por sí mismas son bastante significativas acerca del gran esfuerzo de reconstrucción cumplido en Italia y del continuo progreso de la industria automovilística, en constante desarrollo de su producción para hacer frente a la segura absorción del mercado interno y del extranjero, con renovados conjuntos productivos que deben permitir a la industria automovilística enfrentar con éxito la competencia del exterior.

Un elevado porcentaje de la producción italiana está repre-

sentado por la FIAT, con una extensa variedad de tipos en cada campo de los transportes, en el cielo, en tierra y en el mar, hay que agregar aproximadamente 4 millones de motocicletas y motonetas, que dan brillo y alegría a la circulación italiana, sumándose a los millares de automóviles provenientes del exterior, repletos de turistas.

El turismo, la gran industria

Otra actividad industrial, que desde hace varios años ha alcanzado un verdadero primado en el mundo y está en continuo proceso de superación, es la relativa al turismo, sin duda la primera de las industrias italianas.

Claro es, que esta industria se sirve de otros instrumentos esenciales, además de los factores naturales constituidos por las encantadoras bellezas de la península, como son los tesoros de arte de todas las épocas y una excelente organización receptiva.

Lo que más impresiona en Italia es la perfecta solución del problema de los transportes. Se hicieron milagros para arreglar y modernizar los ferrocarriles

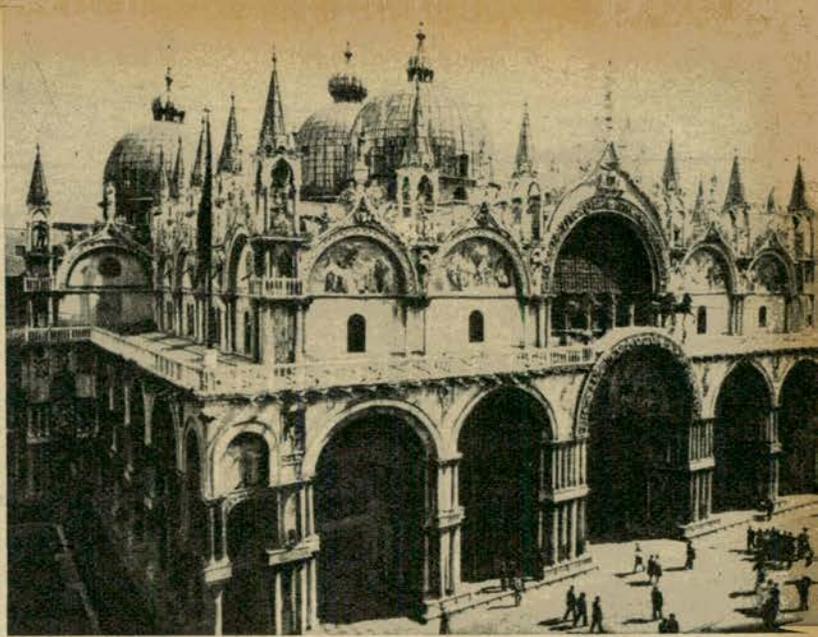
ITALIA : **BULLICIO DE**

Escribe
para AUTOCLUB
ANTONIO CATALDO

Director de la Revista "Velocidad" y delegado del
Automóvil Club de Italia en la Argentina.



Venecia: la plaza de San Marcos. Hermosura y turistas. Las más bellas mujeres del mundo se dan cita en estos aledaños de la aventura. (Foto Enit.)



No podía faltar en esta muestra de "aspectos" italianos esta vista de la basilica de San Marcos, en Venecia. No necesita comentarios.

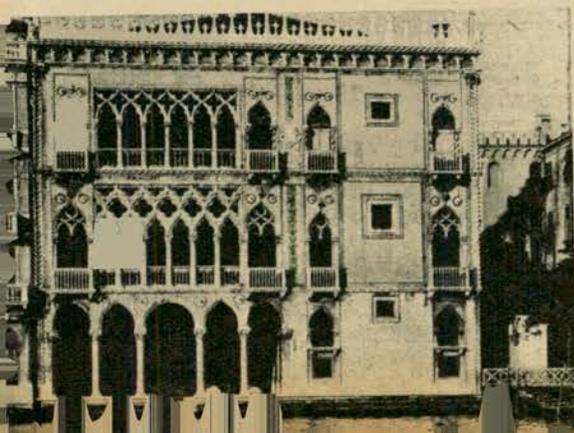


Otra vez Roma, con su lujosa Via Veneto. Pero el espectáculo es común en las calles de las grandes y pequeñas ciudades de Europa: turismo pedestre.



Turín: la hermosa escultura de la Fuente Angélica, en la plaza Solferino. (Foto Enit.)

GRANDES CIUDADES Y FERVOR DE VIDA EN TODAS PARTES



¿Qué es esto? Un encaje, una filigrana en expresión arquitectónica. Es la "Ca d'Oro" en Venecia. No podía ser en otra parte.

¿Quién no reconoce esta vista, contemplada por muchos, soñada por todos? Es el Gran Canal, en Venecia, a la altura de la iglesia de Santa Maria de la Salud. (Foto Enit.)

y los caminos, para adaptarlos a las crecientes necesidades, que, además de representar un factor indispensable de comodidad, influye en la psicología del turista, que tiene siempre prisa y desea trasladarse con rapidez en una u otra dirección.

Transportes modernos

En la reconstrucción de los ferrocarriles, se despojó a las estaciones de ese aspecto triste y humoso que tenían antes y que todavía conservan en muchos países. Además, en Italia hoy, casi todos los ferrocarriles están electrificados y son veloces.

Otros elementos esenciales para los transportes están representados por la Marina Mercante, que mantiene y acrecienta las gloriosas tradiciones que desde tiempo inmemorial la hicieron famosa en el mundo; por las líneas aéreas, que están en la vanguardia por la modernidad de sus aparatos y la regularidad y seguridad de sus vuelos; por la red caminera, que cada día se enriquece con nuevos caminos y modernas autopistas, adecuándolas a las necesidades impuestas por el incesante aumento de la motorización, de la población italiana y de los turistas europeos, que prefirieron el coche personal o las cómodas y veloces líneas de pullmans que recorren Europa e Italia, a los ferrocarriles o vías aéreas.

El Automóvil Club de Italia

Particulares atenciones se brindan a los turistas que llegan a Italia por tierra, mar y aire, por medio de una espesa red de puestos de asistencia que funcionan día y noche en los numerosos cruces de fronteras terrestres, en los principales puertos italianos y en todos los aeropuertos de importancia internacional. Dichos puestos están a cargo del Automóvil Club de Italia, con la colaboración del Ente Nacional Industrias Turísticas. A los turistas que llegan a estos puestos de asistencia en la frontera en un coche con chapa extranjera, el A. C. I.



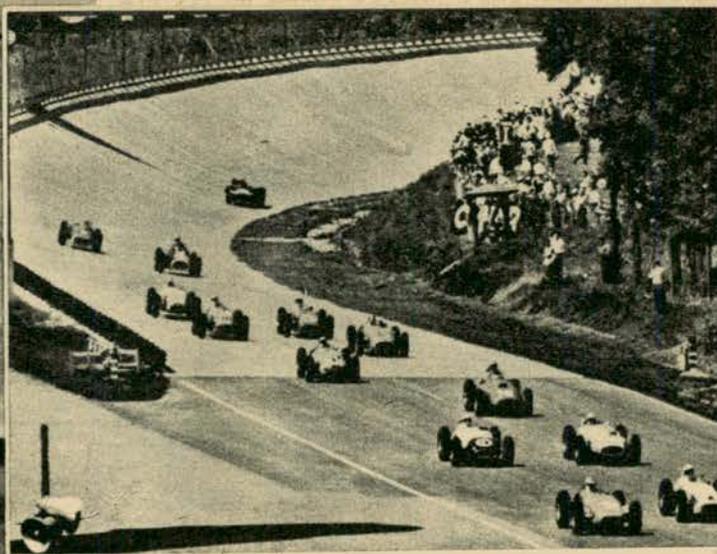
les facilita especiales "Bonos de nafta" con un descuento del 30 % sobre el precio oficial. Hasta ahora se vendieron "Bonos" por un total de 11.000 millones de liras.

El programa de obras viales en construcción prevé para 1965, una red de 5.500 kilómetros de autopistas, que serán, desde el punto de vista técnico

y por sus accesorios modernos, las más perfectas construidas hasta ahora: cómodas, seguras y elegantes. Arquitectónicamente en armonía con las bellezas naturales del paisaje, representan para el turista emoción y placer. Ejemplo de este magnífico progreso de moderna vialidad es la "Autopista del Sol", que corta la península de norte a sur,



Entrada de la Galería Víctor Manuel II, en Milán, emporio y bolsa del teatro lírico mundial. (Foto Enit.)



El afamado autódromo de Monza. En la foto, una excelente vista de una "edición" de las "500 millas", a la salida de un grupo de corredores de la curva elevada de la pista.



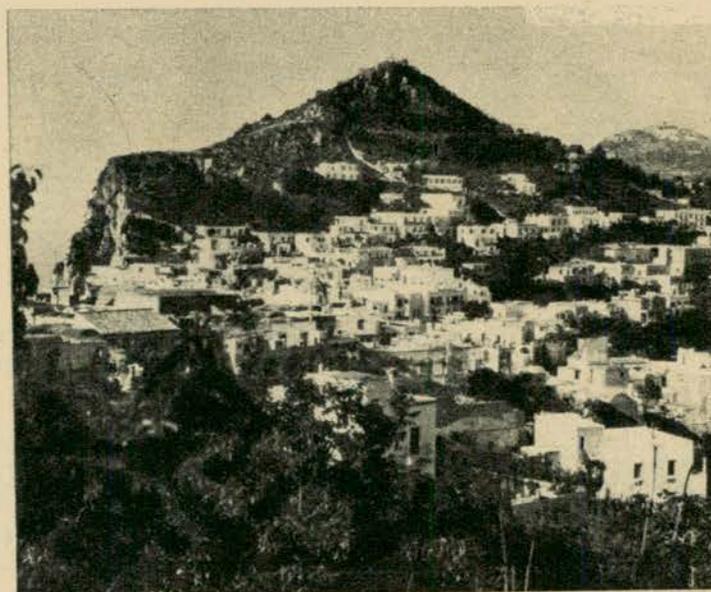
La plaza de San Carlos, en Turín. La concentración de automóviles denuncia la actividad que anida en los edificios que la circundan; pero la gente también gusta de quieto solaz, y una prueba de ello es la confitería al aire libre, que se ve en la foto. (Foto Enit.)

uniendo Milán con Salerno, y que en el futuro llegará hasta Palermo, en Sicilia.

Hoy existen en Italia, a disposición de los turistas, alrededor de ochocientas mil camas. Roma, que antes de las Olimpiadas tenía treinta mil camas, agregó en los Hoteles, durante el período de los Juegos, veinte mil más, sin tener en cuenta los alojamientos en los Institutos, Colegios, Escuelas, campings y Hoteles para la Juventud.

Turismo en masa

Según los datos oficiales comunicados por el E. N. I. T., el



Una vista ya casi clásica de Capri. El nombre mismo es clásico en la historia del turismo mundial y en la literatura.



El stand de "FIAT Aviación", en el gran Salón Internacional de la Técnica, que funcionó en Turín desde el 23 de septiembre hasta el 5 de octubre de este año.

número de los extranjeros que llegaron a Italia en 1960 fue de 18.010.111, con un porcentual en aumento respecto a 1959 del 7,3 %. Pero el movimiento de turistas desde el exterior a Italia, se presentó este año con características aún más intensas que el precedente, según se dio a conocer en Roma. Desde principios de enero hasta la fecha, el incremento alcanzó un nivel superior en un 8,2 % en la llegada y de un 16,8 % en las estadadas, respecto al lapso igual de 1960.

A fines del corriente año, el aumento en relación al anterior, será de alrededor de un millón y medio de personas, cifra re-

cord, máxime si se tiene en cuenta algunas "sombras" sobre el mercado: la cuestión Alto-Adigie que limitó, en cierta medida, la afluencia de los turistas austriacos, y la política "turística" del presidente Kennedy, que para favorecer el turismo interior de los Estados Unidos, ha reducido notablemente la cuota de dólares disponible por los turistas estadounidenses que van al exterior, cuota que estaba exenta de impuestos sobre los regalos y objetos que los viajeros podían traer con su importe a su regreso. En cambio, ha aumentado el turismo francés y el de los países del Norte de Europa, gracias, para estos últimos, a los recientes acuerdos que suprimen las "visas" y otras dificultades burocráticas que obstaculizaban la afluencia de viajeros hacia Italia. También la

Argentina ha aumentado su movimiento turístico hacia aquel país, con un total de más de sesenta mil personas, en cuya cifra no están comprendidos los emigrantes que viajan con pasaporte italiano.

En lo que se refiere al ingreso de divisas procedente de turismo, el año pasado alcanzó en Italia a más de 450 mil millones de liras, cifra record.

Es interesante señalar un hecho notable relativo a la "revolución" de los medios de transportes utilizados por los viajeros que llegan a Italia: en el curso de los últimos años, para los oriundos de países lejanos el avión sustituyó al barco, y para los países vecinos, el medio mecánico individual (automóvil, scooter, motocicleta y micro-pullman) ha superado al ferrocarril. El 52 por ciento de los turistas que vienen desde lejos, lo hacen por vía aérea. En mayor proporción ha cambiado la relación entre el turismo motorizado y el que llega por "ferrocarril".

La nueva dimensión del mundo

El turismo representa una de las dimensiones dinámicas del mundo de hoy. Tiene el aspecto de una grande industria: se "vende" el sol, el azul del cielo y del mar... y se logra así las apreciadas divisas.

A los atractivos que ofrece Italia en el período de las vacaciones: balnearios, centros termales y montañoses y la exploración artística, hay que agre-

Aquí, Venecia. Un aspecto del Palacio de los Dux. Belleza, tradición, historia..., y el misterio que nunca se desvanece. (Foto Enit.)

Este es un establecimiento balneario en la Isla de Capri. Al fondo, los famosos "Farallones".

Nápoles: una foto muy extraña y singular. Una capillita entregada a la devoción popular, sobre la acera misma. Al lado, un local de diversión. (Foto Font.)



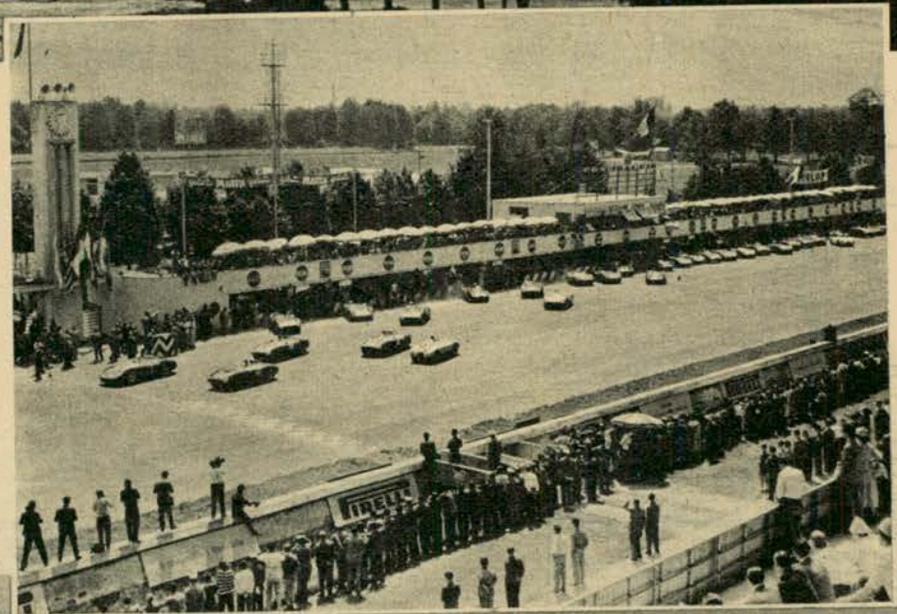
Roma: el Foro Itálico y Estadio de los Mármoles. Es un espectáculo absoluto y exclusivamente romano.



gar los de orden industrial, científico, arqueológico, religioso, etc., que promueve corrientes de gente y el enriquecimiento del espíritu humano, del saber universal.

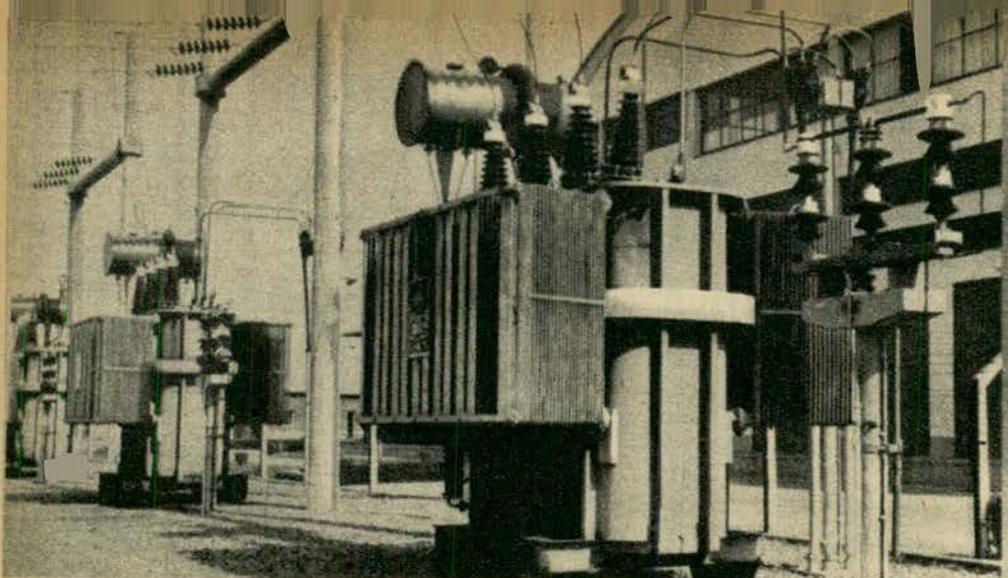
El turismo tiene, por lo tanto, una proyección insospechada y, más que la política, crea las premisas de un mundo unido, sin fronteras.

Momento de la largada del gran Premio Supercortemaggiore, en Le Mans.



Maravilloso aspecto parcial de la Exposición Internacional del Trabajo, realizada en Turín este año para celebrar el centenario de la Unidad Italiana





Transformadores de 13,2/66 Kv., de 10.000 K. V. A., en la Subestación elevadora de Chivilcoy.

LA ELECTRIFICACION TOTAL DEL TERRITORIO PERSEGUIDA POR LA DIRECCION DE

EL PLAN SE ESTA EJECUTANDO A RITMO ACELERADO, PERO SOBRE BASES FIRMES Y CON CRITERIO ORGANICO

La producción energética alcanzará niveles satisfactorios en 1962, mediante el cumplimiento del plan en marcha.

La teoría y la práctica de la vida en los pueblos civilizados de nuestro tiempo, demuestran que su progreso depende

esencialmente de la provisión regular, permanente y creciente de energía eléctrica. En el proceso evolutivo, ésta es una base indispensable, un factor decisivo.

Entendiéndolo así, la Dirección de la Energía de la Prov. de Buenos Aires, no sólo ha formulado un plan amplio, sistemático y coherente de construcción de fuentes energéticas, sino que lo ha puesto en acelerada ejecución, de modo que pueda estar completado en 1962, en su

aspecto más importante.

Para poner en evidencia las realizaciones cumplidas y las proyecciones de la obra sobre el futuro, es útil citar algunos conceptos del mensaje a la Legislatura, leído por el gobernador, doctor Oscar I. Alende, el 1º de mayo de este año. Dijo el mandatario, que el plan de Electrificación de la Provincia fue concebido no sólo para cubrir el apremiante déficit de energía eléctrica, sino para impulsar un pujante desarrollo económico. Este plan ya está en marcha y hoy ofrece resultados concretos, y funcionará como la trama básica de una estructura geopolítica característica de la Provincia.

El gobernador recordó su mensaje anterior, en el que anunció el plan de integración de tres grandes sistemas interconectados y agregó:

El primero está constituido por el sistema del Norte, que abarca 36 partidos, con una población aproximada de 1.000.000 de habitantes. En este sistema están en marcha todas las obras y concluidas muchas de las más importantes.

El segundo es el llamado Centro-Sur-Este, que se apoyará en la Central Termoelectrónica Provincial de 66.000 Kw. de Necochea y en la de Mar del Plata, a cargo de Agua y Energía de la Nación. Está destinado a servir 16 partidos, con

PLAN DE ELECTRIFICACION - ESTADO DE

1 - Obras terminadas: MONTO ACTUALIZADO en millones.

a) De prosecución: (Indicando porcentajes realizados a mayo de 1958).

Subestación Chivilcoy (20%)	21
Subestación Alberti (5%)	4
Red de distribución en Chivilcoy (10%)	66,5
Red de distribución en Balcarce (25%)	47
Línea de A.T. Mar del Plata-Balcarce (20%)	26

b) Nuevas: (Iniciadas después de mayo de 1958)

Subestación Chacabuco	15
« Balcarce	12
« Bragado	14
« 25 de Mayo	14
« Junín	46
« Mercedes	37,6
« Saladillo	68,5
« Pergamino	50,4
« Lobos	28,8
« Lincoln	7,5
« General Viamonte	7
« Salto	6,7

Línea de A. T. Mercedes-Luján	15
« « « Rojas-Rafael Obligado	6,2
« « « 25 de Mayo-Saladillo	24
« « « San Nicolás-Pergamino-Junín	216
« « « Bahía Blanca-Tornquist-Pigüé	158
« « « Dolores Malpú	32,4
« « « Luján-Las Heras-Lobos	56,4
« « « Junín-Lincoln	41,5
« « « Junín-General Viamonte	19
« « « Pergamino-Arrecifes	45,6
« « « Arrecifes-Salto	11
« « « Mercedes-San Andrés de Giles	7,2
« « « Cap. Sarmiento-Carmen de Areco	7

Línea de A.T. Pigüé-Coronel Suárez	19,4
« « « Junín Vedia	12,7
« « « Arrecifes-Luján	97,5
Red de Distribución en Bragado	39,9
« « « Chacabuco	77,3
« « « Castelli	11,6
« « « Lezama	8,9

2 - Obras en ejecución:

Subestación Luján	54,4	60%
« Arrecifes	20	85%
« Tornquist	14	65%
« Rojas	6,6	60%
« San Antonio de Areco	11	55%
« Vedia	7	60%
« Capitán Sarmiento	11	55%
« Pigüé	25,5	20%
« Coronel Suárez	8	30%
« Puán	7,5	15%
« Mar del Plata	8	20%
« 9 de Julio	14,5	5%

Línea de A.T. Luján-Morón	71	85%
« « « Pergamino-Rojas	9	70%
« « « Pigüé Puán	12,5	100%
« « « Necochea-Lobería	13,5	20%
« « « Bragado 9 de Julio	30	20%
« « « Necochea-Tandil	89	10%
« « « Tandil Olavarría	73	5%
« « « Necochea-Gonzalez Chaves	80	5%
« « « Lobos-Roque Perez	7,5	3%
Red de Distribución en Junín	55,0	1%

Redes de Bahía Blanca
Provisión de materiales por D.E.B.A.
Adquisición de cable armado subterráneo, interruptores, transformado-

res, relevadores, etc. m\$ 354.000.000.

Contratado:

1.º) tendido de cable armado subterráneo de 33 kV, 13/2 kV, telefónico y piloto m\$ 104.000.000.

2.º) construcción de cámaras y puestos de transformación « 58.000.000.

3.º) montaje de tres subestaciones 33/13,2 kV, una subestación 33/66 kV y línea aérea « 59.000.000.

Ampliación C.E.P. Bahía Blanca 122,0 90%

« « Dolores 21 50%

Central Eléctrica Pehuajó 125 30%

Central Eléctrica Necochea 1.188 30%

Edificio y obras complementarias C.E.P. Necochea 103 30%

3 - Obras próximas a iniciar, adjudicadas para contratar o autorizadas a realizar por administración:

PRESUPUESTO OFICIAL (millones)

Subestaciones Grumbeln - km. 24 - km. 41 30,4

Subestaciones Cabildo-Paso Piedras 80

Montaje Sub-Necochea-Tandil-Olavarría 41,3

Línea de A.T. Pehuajó-Trenque Lauquen 27,0

« « « Ing. White-Paso Piedras 5,6

« « « Lobos-Navarro 190,3

Ampliación C.E.P. Chivilcoy 10,2

4 - Obras a licitar: Autorizadas para licitar o llamadas a licitación.

PRESUPUESTO OFICIAL (millones)

Subestación Pehuajó 10,2

« Adolfo Alsina 8,6

una población aproximada de 650.000 habitantes. Se han iniciado ya las obras civiles en la Central de Necochea; se recibirán, en breve, los equipos importados y se ha licitado el tendido de las líneas de alta tensión en 132.000 voltios entre Necochea-Tandil, Necochea-González Chaves y Tandil-Olavarría.

El tercer sistema, llamado del Sur, asegurará energía abundante en 9 distritos, con una población aproximada de 300.000 habitantes. Será generada en la Central de Bahía Blanca, donde se ejecutan obras de ampliación para llevar su potencia instalada de 13.500 Kw. a 63.500 Kw., con el 70 % ya realizado.

Se ha terminado la principal línea del sistema Bahía Blanca-Tornquist-Pigüé, y están en construcción las líneas Pigüé-Puán y Pigüé-Coronel Suárez.



Vista de la Subestación de Chilivilcoy, de 13,2/66 Kv., en plena construcción. Al fondo, el edificio de la Central Eléctrica Regional de Chilivilcoy.

TORIO DE LA PROVINCIA, ES LA META LA ENERGIA DEL PRIMER ESTADO ARGENTINO

Fuera de esos sistemas, se están construyendo obras para instalar otros tres, los llamados de Pehuajó, Chascomús y Dolores, que servirán otros 11 partidos.

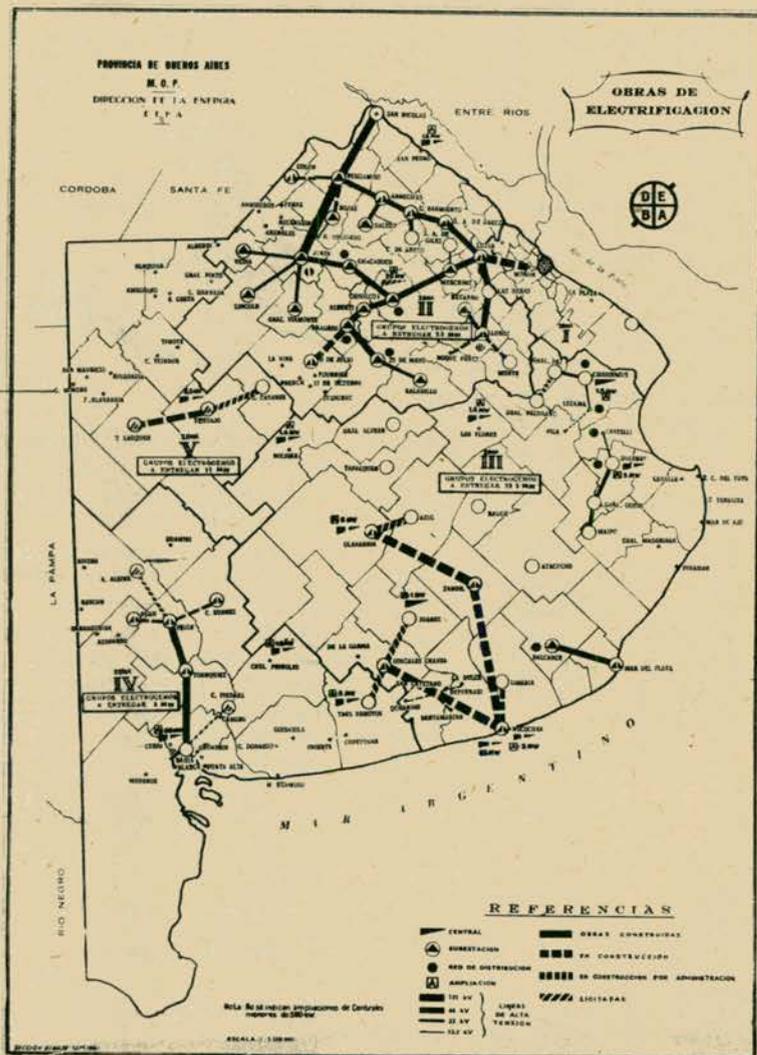
En 79 centrales provinciales, comunales o de Cooperativas, se está montando, con la asistencia técnica y financiera de la D.E.B.A., 122 grupos electrógenos, con una potencia conjunta de 37.048 Kw. En 63 poblaciones se están ejecutando trabajos de reestructuración de redes y otras obras. Otros materiales y equipos, no incluidos en las obras enumeradas, fueron adquiridos por la Dirección de Energía mediante una inversión de \$ 1.350 millones, y se invirtieron 500 millones en obras complementarias.

Los compromisos — en mayo de 1961 — para la ejecución del Plan Eléctrico 1959-1962 alcanzan a 6.454 millones de pesos, cubriendo el 90 % del monto total del Plan.

OBRAS POR CONTRATO

« Trenque Lauquen	13,5
« Monte	7,9
« Colón	
Línea de A.T. Pigüé-Adolfo Alsina	19,9
« « Lobos-Monte	13,0
« « González Chaves-T. Arroyos	21,7
« « Olavarría-Azul	23,0
« « Alfonso-Colón	9,6
« « Pehuajó-Carlos Casares	26,1
x Se incluyen materiales provistos por D.E.B.A. valor 8 millones de pesos.	
xx Incluye Subestación Colón	

5 - Obras en proyecto o previstas:	MONTO ESTIMADO (millones)
Línea de A.T. González Chaves-Juarez	10,0
« « Mar del Plata-Tandil	120,0
« « y Sub. Junín-Arenales	25,0
« « Tandil-Rauch	20,0
« « Tandil-Ayacucho	25,0
« « González Chaves-De La Garma	11xx
« « Puán-Darragueira	10,0
xx Incluye Subestación y plataforma de transformación.	
Subestación Tres Arroyos	13,5
« Juarez	7,0
« Lobería	10,0
« Azul	17,0
« Tapalqué	7,0
« General Alvear	4,0
« Darragueira	7,0
« Rauch	7,0
« Navarro	6,6
« Ayacucho	7,0
« Carlos Casares	15,0
« Subestación Bahía Blanca	59,0



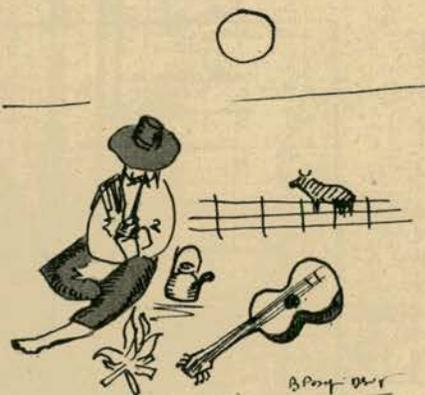
Matear es casi un Rito

**POR
CIRIACO
DIAZ**

Ilustraciones de Villegas y
Bruno Pasquier - alesvignes

BALDOMERO Fernández Moreno decía con razón: "El mate exige horizonte", y agregaba, nostálgico de campo ante la limitación de su vivienda urbana: "yo abro la puerta de calle y miro hasta donde puedo". Horizonte es una de las exigencias del mate, porque para el argentino matear es casi un rito. Rito impuesto en alabanza del espíritu del llano. Rito humilde, silencioso, nada aparatoso, pero complejo —detrás de su apariencia sencilla— para los recién iniciados: además de la pericia para cebar, requiere saber tomarlo. Así, hubo buenos cebadores en la campaña, que se negaban a ofrecer un mate a personas que no sabían matear: "lo echan a perder", decían, como confirmando la validez de un rito casi esotérico.

En torno al fuego gaucha, el



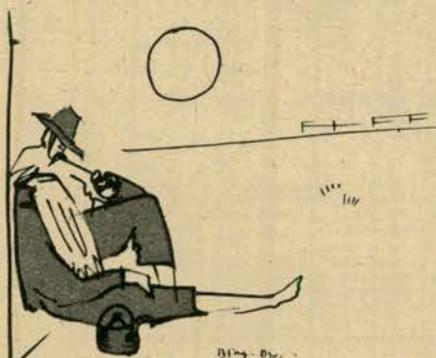
brazo extendido ofreciendo un mate fue siempre invitación cordial al diálogo, principio de amistades. Y hasta tuvo para el amor lenguaje propio, porque en el vértice del afecto está el silencio, y al argentino le bastó muchas veces ese ritual callado para expresar su sentimiento: un mate bien caliente significaba "amor ardiente"; espumoso, "te quiero"; con coco, "vuelve pronto"; con canela, "pienso en ti"; con naranja, "te espero"; con azúcar quemada, "simpatía"; avado, "a tomar mate a otra casa"; frío, "desprecio", y con café, "te perdono la ofensa".

Haciendo historia

"...y pensad que mientras uno de ellos comentaba discretamente las últimas noticias de



la corte de Luis Felipe, el mate de plata peruana pasaba de manos de La Madrid, que se había batido en ciento cuarenta combates, a las manos de Necochea, que tenía catorce cicatrices de Junín...", así evoca en uno de sus céebres discursos, Belisario Roldán. Evocación de una de las ruedas de mate, del ayer argentino. Los jefes de nuestros ejércitos y los caudillos de nuestras montoneras mateaban antes de los combates, cuando trazaban sus planes y organizaban su accionar futuro, y mateaban también luego de la batalla, cuando surgían los comentarios y se escribían los partes de la victoria, o de la derrota. Ambos eran momentos que requerían serenidad, meditación: rueda de mate. Porque si el cuchillo representó el ímpetu y aún lo irreflexivo—antes que la mente supiera del lance, la mano que acompañaba a la hoja tocaba el labio





de la herida adversaria—, el mate fue la reflexión y el pensamiento calmo. El cuchillo podía imponer, terminar; el mate —en la rueda del fogón gaucho—, era propicio para la solución y para el acuerdo. Por eso, al margen de la acción cruenta, también se fue haciendo historia entre mate y mate.

Tangos y mate

Un día la pampa fue sepultada bajo piedra y pavimento. Pampa brava que aún late rebelde y reverdece en los baldíos más céntricos y entre las junturas de las baldosas flojas.

Pero el mate vino también a la ciudad y fue irremplazable en la rueda ciudadana como lo había sido en la estancia y en el fogón criollo. Se lo tomó frente

a los grandes ventanales, en los jardines señoriales de las viviendas aristocráticas, o se salió a matear en la vereda, en las calles tranquilas del suburbio. Costumbre arraigada y auténtica, formó parte del vivir ciudadano con la fuerza de lo imprescindible; por eso el tango, para remarcar esa necesidad casi vital, lo comparó con insolencia: "cuando no tengas ni fe, ni yerba de ayer, secándose al sol...".

Fe, y esperanza también; matear solo, es en alguna forma esperar, y la soledad más argentina quizá sea la soledad mateando, que es la del que sueña con un regreso o un amor pretérito. Porque en la ciudad del tango, el diálogo amoroso puede ser el horizonte espiritual que exige el mate: "siempre llevo bizcochitos / pa tomar con matecitos / como cuando estabas vos...".



LOS COCHES BRITANICOS AVANZAN EN EL MERCADO INTERNACIONAL

Un vivo interés demostraron por los nuevos automóviles británicos los visitantes extranjeros que asistieron a la Exposición Automovilística de Londres, inaugurada a fines de octubre último. Tan sólo cuarenta y ocho horas después de inaugurada la muestra, habiéndose recibido considerables pedidos de ultramar para la mayor parte de los distintos tipos de automóvil. Los distribuidores norteamericanos del Jaguar colocaron órdenes por valor de 63 millones de dólares; las entregas correspondientes comenzarán en 1962, lo cual duplicará, en relación con 1961, las ventas del Jaguar en los Estados Unidos y Canadá. La mayor parte de los pedidos fueron del modelo X, nuevo sedan de cinco asientos, que desarrolla 195 k. p. h., y del tipo E, coche de turismo que alcanza los 240 k. p. h.

Un cliente canadiense presentó un pedido por valor de 4.500.000 dólares del Austin 850, que se vende con pasmosa facilidad en Montreal. Por otra parte, los pedidos formulados por clientes de Europa continental de los últimos modelos Vauxhall superan ya en un sesenta por ciento los formulados durante el mismo período del año pasado. Asimismo, la Ford de Dagenham, Inglaterra, anunció que ha recibido pedidos de ultramar por valor de aproximadamente 16.500.000 libras esterlinas, principalmente de sus modelos Anglia y Classic.



LUCES VERDES Y ROJAS en las calles PORTEÑAS

GANAN CON MUCHO ATRASO LA BATALLA DEL SENTIDO COMUN POR

JAIME G. FONT

FOTOGRAFÍAS DEL AUTOR

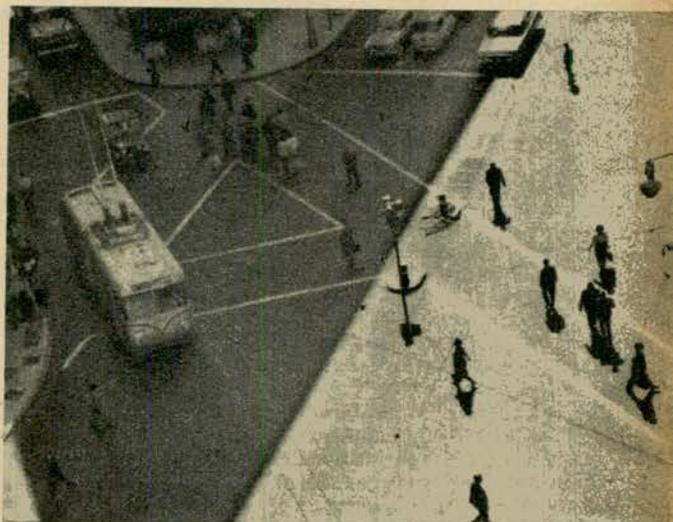
Y estas columnas y columnatas y columnitas, tampoco contribuyen a mejorar la estética edilicia. Debe haber algún procedimiento mejor que el empleado.

SI Ripley, el fabuloso creador del "Créase o no", viviese en estos días, podría sorprender a sus lectores con la afirmación de un hecho cierto que linda, sin embargo, entre lo insólito y lo increíble. Buenos Aires es, en efecto, la única de las grandes capitales del mundo que no ha adoptado aún en forma generalizada el sistema de señalización del tránsito a base de pantallas luminosas, impropriamente llamadas semáforos, palabra que en verdad designa únicamente al telégrafo óptico existente en las costas para comunicarse con los buques por medio de señales.

El sistema de luces para dirigir la corriente del tránsito, es una conquista común e indispensable del progreso, que ha sido incorporada definitivamente al modo de vivir de nuestra generación en todos aquellos centros de población en que vehículos y peatones pueden constituir un problema. El problema del tránsito en las calles porteñas tuvo su primer intento de solución en los blancos bastones de la policía metropolitana, en los felices y ya lejanos días posteriores a la primera guerra mundial. Los "varitas" —cuyo símbolo podría ser el inolvidable agente de enhiestos mostachos mosquetileros que tenía su parada habitual en la esquina de Carlos Pellegrini y la aún estrecha calle Corrientes—, se esforzaban en descongestionar el tránsito con la ayuda de un bastón blanco y un hiriente silbato, elementos ambos que el dibujante Málaga Grenet exaltara en un "affiche" de histórica recordación.

Sin duda alguna, con el tiempo la instalación de los semáforos regularizará las corrientes del tránsito en el centro de la metrópoli. Pero convendría buscar alguna manera de disimular el antiestético cableado aéreo, que no agrega una nota simpática en el paisaje porteño.

Notable vista tomada desde lo alto de un edificio, en la esquina de la Diagonal R. Sáenz Peña, Sarmiento y Suipacha, que documenta la forma en que el público, no obstante la existencia de demarcaciones en las calzadas para ordenar el tránsito de los peatones, hace caso omiso de señalamientos y semáforos.



Buenos Aires había dejado de ser la "Gran Aldea" y no podía escapar a los problemas que son comunes y monótonamente iguales en todos los grandes conglomerados humanos. Lamentablemente, los encargados de resolverlos, influenciados, quizás, por un agresivo sentimiento nacionalista, entonces de moda, trataron de solucionar las cosas a su modo, dando la espalda a la realidad que nos llegaba de afuera en la actualidad gráfica de diarios y revistas y en las pantallas de los noticieros cinematográficos. La circulación de vehículos y peatones mantuvo, lógicamente, un ritmo de crecimiento paralelo al desarrollo de la ciudad y, aún más, del país, ya que la habilitación de nuevas rutas camineras acercó el campo a la metrópoli, vinculando mucho más directamente a Buenos Aires con los centros provincianos de población.

El primer ensayo de señalización luminosa del tránsito

El primer intento de señalización luminosa del tránsito tuvo su origen en una iniciativa particular. La Compañía Anglo-Argentina de Tranvías ofreció a las autoridades municipales hacerse cargo de la instalación, a título experimental, de algunas pantallas luminosas señalizadoras del tránsito en la intersección de ciertas calles consideradas entonces como verdaderamente críticas para la buena y rápida marcha de los vehículos. Recordamos las que se instalaron, por ejemplo, en Esmeralda, de Rivadavia a Corrientes,



calle que fue siempre la que contó con mayor afluencia de líneas tranviarias. Eran unos dispositivos aéreos instalados en las bocacalles de Esmeralda, aprovechando los sostenes de los cables tranviarios y las columnas de alumbrado. Tenían luces verdes y rojas que se encendían y apagaban alternadamente en tiempo y ritmo sincronizados para facilitar la marcha de las corrientes de tránsito. Pero...

El peatón, ese indisciplinado de siempre

La novedad fue vista con malos ojos por todos. De nada sirvió que la empresa tranviaria hiciese circular un folleto impreso a su costo con el análisis de las ventajas del sistema de luces para el tránsito. Choferes, cocheros y peatones se unieron en la irreflexiva tarea de no respetarlas, ante la indiferencia de las autoridades municipales.

Pronto las señales dejaron de mostrar sus parpadeos rojos y verdes. Y, al tiempo, un funcionario, cuyo nombre no ha recogido por cierto la historia, ordenó el levantamiento de los artefactos, arrumbados como metal inservible en cualquier corralón municipal.

La ciudad siguió creciendo y con ella la irracionalidad en la circulación callejera, que tuvo y sigue teniendo su más deprimente expresión en el desorden de conducta de S. M. El Peatón, sin cuya comprensión y colaboración no hay sistema de ordenamiento posible.

La sociedad humana, y eso nos lo siguen enseñando tanto en la escuela primaria como en el aula universitaria, sólo puede desarrollarse progresiva y racionalmente, en la vida de relación, sustentada sobre la doctrina del respeto mutuo, la tolerancia y la colaboración. Pero S. M. El Peatón considera, con total equivocación,

que las ordenanzas de tránsito y las medidas que pueda adoptar la autoridad para encauzar la circulación callejera han sido hechas exclusivamente para ser acatadas por los conductores de vehículos y que a él no le corresponde respetarlas ni tolerarlas y, mucho menos todavía, colaborar para que se cumplan.

Ese factor de anarquía que se agrega a los otros que todos conocemos, pero que omitimos por razones obvias, seguirá siendo una causa de insuperable perturbación para todo plan orgánico que se quiera poner en marcha para el ordenamiento del tránsito. Sólo de la mutua comprensión y, aún más, de la efectiva colaboración entre conductores y peatones, podrá nacer el principio de solución para el problema del tránsito porteño.

Pesar por tener que decir una verdad

Fue hace muchos años, cuando la gente había borrado de su memoria el recuerdo de los "semáforos" de la calle Esmeralda y el tránsito de vehículos se desarrollaba en las arterias porteñas con su desorden habitual. Estábamos en Madrid, en un agobiador día del verano de 1948. Eran poco más de las 14 horas y acabábamos de salir de nuestro alojamiento en un hotel de la Gran Vía, la que debíamos atravesar para ir al restaurante en que habitualmente comíamos. Ningún vehículo atravesaba la Gran Vía y un barrendero solitario, con una corta manguera, estaba dedicado a la tarea de lavar la calle, quizá en un subconsciente esfuerzo por atenuar los efectos de la temperatura ambiente.

Iniciábamos el cruce por el medio de la cuadra, cuando el sonido metálico y penetrante del silbato de un guardia de tránsito llegó a nuestros oídos. Era evidente que el represen-

tante de la autoridad quería hacernos notar la infracción a las leyes de tránsito en que estábamos incurriendo al cruzar la avenida a mitad de cuadra, sin tener en cuenta las luces de la bocacalle.

—“Oiga. Parece que no se ha enterado usted de que las luces son para todos”, fueron sus palabras iniciales al llegar sin prisa a nuestro encuentro. Y sacando lentamente un talonario agregó: “Esta multa de dos pesetas le ayudará a respetarlas”.

Nos apresuramos a intentar una disculpa. Sabíamos que si nos negábamos a pagar las dos pesetas de multa, el guardia podía llevarnos arrestados. Al comenzar a hablar, comprendimos que al hombre le sorprendía nuestro argentino acento y tratamos de sacar ventajas de ello: “Vea, agente, fue una distracción. No conozco bien estas reglas. Soy argentino, y...”

—“Está bien que usted sea argentino, pero usted, en la Argentina, no respeta, acaso, el sistema de luces?”

—“Es que —nos avergonzamos al decirlo— en Buenos Aires no hay luces de tránsito...”

—“¿Que en Buenos Aires no hay luces de tránsito?”, repitió, incrédulo, el guardia.

Y observándonos con actitud inquisitorial pero con simpática pachorra madrileña, mientras nos ponía amistosamente una mano en el hombro, prosiguió: “¿Qué, me quiere usted hacer creer que en Buenos Aires son más “atrasaos” que aquí?”

Seguimos conversando, y demás está decir que el guardia nos perdonó la multa, “por esta vez”. Pero ese minúsculo incidente callejero quedó para siempre en nuestros recuerdos como la expresión penosa de sentirnos culpables de haber quebrado en un instante la imagen ideal que de nuestro Buenos Aires tenía aquel guardia madrileño. Y lo más triste



Una toma más cercana con el mismo motivo fotográfico de la ilustración N° 1. Los peatones crean a menudo serias dificultades y contribuyen a la subsistencia de cierta anarquía en el complejo tránsito urbano de Buenos Aires.

es que le habíamos dicho la verdad...

Luces verdes y rojas en las calles porteñas

Las luces para dirigir el tránsito ya eran veteranas en Madrid en los días de nuestra anécdota. También lo eran en Río de Janeiro y hasta en la pequeña Trinidad. Los uruguayos hace también largos años que se han beneficiado con la buena costumbre de respetar rigurosamente las leyes del tránsito y su símbolo, las luces rojas y verdes. Sólo entre nosotros y hasta hace poco eran la expresión de un intento fracasado. Las columnas caídas y rotas de los "semáforos" de la avenida Pavón, en Avellaneda, hablaban de nuestra inadaptable a esa forma de progreso práctico. Hasta que, en forma tímida, un poco balbuceante, en Diagonal Norte y Suipacha, se declaró un día la guerra entre las columnas de luces verdes y rojas y los irreductibles peatones.

Muchos conductores, al sentirse detenidos en ese cruce por la inexorable luz roja, no disimulaban su desacuerdo y escepticismo. Pero el caos comenzó a ordenarse y hoy puede afirmarse que las luces rojas y verdes están ganando poco a poco su batalla.

Varios cruces estratégicos de Buenos Aires orientan sus corrientes de tránsito con los impulsos automáticos de las luces. Y esta increíble innovación nuestra, que asombraría a Ripley, va poniendo en evidencia sus universales ventajas, que el peatón comienza a intuir, pese a que no quiere confesarlo.

Y ya que hablamos de los beneficios de este sistema de señalización luminosa del tránsito de vehículos y peatones, permítasenos agregar unas pocas reflexiones finales, que podrían dar motivo por sí solas a otra nota.

Artefactos aéreos y luces en las calles de una sola mano

Creemos que el sistema de luces para el tránsito sólo comenzará a dar sus primeros frutos entre nosotros el día en que S. M. El Peatón, ablandado por una continua campaña de divulgación popular, se adapte, como el guapo de la Calle de las Trifulcas, de Chaplin, a disfrutar de los beneficios de la buena educación.

Lamentamos que los "semáforos" que se han instalado y los que se proyecta colocar sean de los de tipo de columna y que se haya creado una especie de defensas de cemento para el cruce de los peatones. Respecto a esto último queremos suponer que, una vez generalizado el sistema y creado en los conductores el respeto natural al peatón, se prescindirá de ellos. Actualmente constituyen un peligro potencial para los conductores y contravienen la tendencia universal de dejar las calles libres de

obstáculos que puedan dar origen a accidentes.

Somos partidarios de los equipos de luces de tendido aéreo y creemos que, EN TODOS LOS CASOS, las columnas de las aceras deben indicar, además del respectivo color de las luces, la leyenda, también visible, de "PARE" o "CRUCE".

Entendemos que el sistema comenzará a dar resultados altamente beneficiosos el día en que sea instalado en calles estrechas de una sola mano, como Sarmiento, Cangallo, Tucumán, Viamonte, Maipú, Esmeralda, Alsina, Moreno, etc. Si el conductor que transita por una calle de una sola mano ve al llegar a la bocacalle que la luz verde le da paso, podrá mantener un ritmo de marcha rápido y seguro; pero, para ello, deberá contar, naturalmente, con la colaboración decidida de todos los peatones, hombres y mujeres, y de los de-

más conductores que avancen por las calles de cruce.

El sistema de luces es más necesario, y consiguientemente más eficaz, en las calles estrechas que en las grandes avenidas, según lo demuestra la experiencia de Europa y América.

Entre nosotros, por último, debe regularse el lapso de encendido de las luces, usando una palabra de moda, con sentido "funcional". En algunos de los cruces ya existentes, la pausa entre cada cambio es demasiado prolongada y el conductor tiene la impresión de que el señalizador, lejos de facilitar el paso, es una barrera de detención. Sólo cuando las luces parecen convertirse en un aliado del conductor es cuando el sistema comienza a rendir sus mejores frutos. Y a ello deben tender, lógicamente, los esfuerzos de todos.

ESPIGAS

1. Meditación.

El árbol es un alma que se ha puesto a pensar en la actitud absorta de un hombre frente al mar.

Córdova Iturburu — La Danza de la Luna")

2. Sabiduría antigua.

Piénsalo bien y después toma mujer. Desciende un peldaño y toma allí mujer; sube un peldaño y escoge allí el amigo.

(Del Talmud)

3. Ilusión.

La realidad del mundo exterior no vale sino por la imaginación que la crea.

(Enseñanzas del Gautama)

4. Desafío a los "abstractos".

Con Miguel Angel termina la historia de la plástica occidental. Lo que le sigue no son más que errores o reminiscencias.

(Oswald Spengler, La Decadencia de Occidente, Vol. II)

5. La gloria.

Las luces de la aurora son menos dulces que las primeras miradas de la gloria.

(Paul de Saint Victor, "Les deux masques")

6. Soledad.

Esta es la nostalgia: habitar
[en las nubes
Y no tener nunca patria en el
[tiempo.

Y estos son los deseos: diálogo
[go en voz baja
De la hora cotidiana con la
[Eternidad.

Y esto es nuestra vida: una
[hora solitaria
Entre todas las horas...

Rainer María Rilke,
"Cantos del Alba")

7. El gran amor.

El enamoramiento es un estado de miseria mental en que la vida de nuestra consciencia se estrecha, empobrece y paraliza.

(Ortega y Gasset,
"Estudios sobre el amor")

8. No matarás.

¿Por qué fue creado un solo hombre para ser padre de todas las generaciones de la tierra?

Para enseñar que quien mata un hombre es como si destruyese un mundo; quien salva a un hombre es como si salvase a un mundo.

(Talmud Sanhedrin)

Una vista parcial del Salón Internacional de Turín, de este año. Los organizadores se han preocupado de exhibir, al lado de cada coche, modelos vivos, que no desentonan con el elegante conjunto.



IMPRESIONES DEL 43^{er.} SALÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL DE TURIN

(OCTUBRE 1961)

EN el Salón Internacional de Turín se destacaron los coches de cilindrada pequeña y media. El 43^{er.} Salón de Turín fue, en data, el último de los grandes salones internacionales de 1961, y después de los de Francfort, París y Londres, sirvió para resumir en una maravillosa exposición de conjunto, el intenso trabajo de creación de los fabricantes durante este año, particularmente fecundo en la producción de automóviles, debido probablemente al estímulo promovido por el Mercado Común Europeo. Incidentalmente, cabe observar, que si este Mercado Común de la zona occidental del continente acrecentó y seguramente dará nuevo impulso al consumo, probablemente también será causa futura de una inflación inevitable que hará más áspera la competencia en el mercado, lo que no dejará de hacerse sentir de alguna manera en la producción automovilística.

El Salón de Turín ha servido, quizás como ninguno de los anteriores citados más arriba, para poner en evidencia auténticas novedades en los modelos presentados, tendientes a satisfacer las renovadas exigencias de los automovilistas de esta hora. Entre esas novedades, es particularmente importante destacar la evolución del coche utilitario. Este nació, respondiendo a circunstancias del momento, como un pequeño vehículo de bajo costo de adquisición y mantenimiento, pero suficiente para satisfacer las exigencias del trabajo diario y las necesidades en una familia de cuatro personas de promedio. Tales fueron, entre los más destacados, los modelos Citroen 2CV, Renault 4CV y la popu-

larísima máquina "Topolino", producida por la Fiat.

Pero pareciera que estamos dando vuelta a un recodo de la historia económico-industrial. La elevación del

mente está avanzando en la preferencia del público consumidor, sea dotado con una cilindrada con capacidad suficiente para rendir en potencia y velocidad prestaciones similares a las



El hermoso modelo de la coupé Fiat 2300 y 2300-S, expuesto en el 43^{er.} Salón Internacional de Turín.

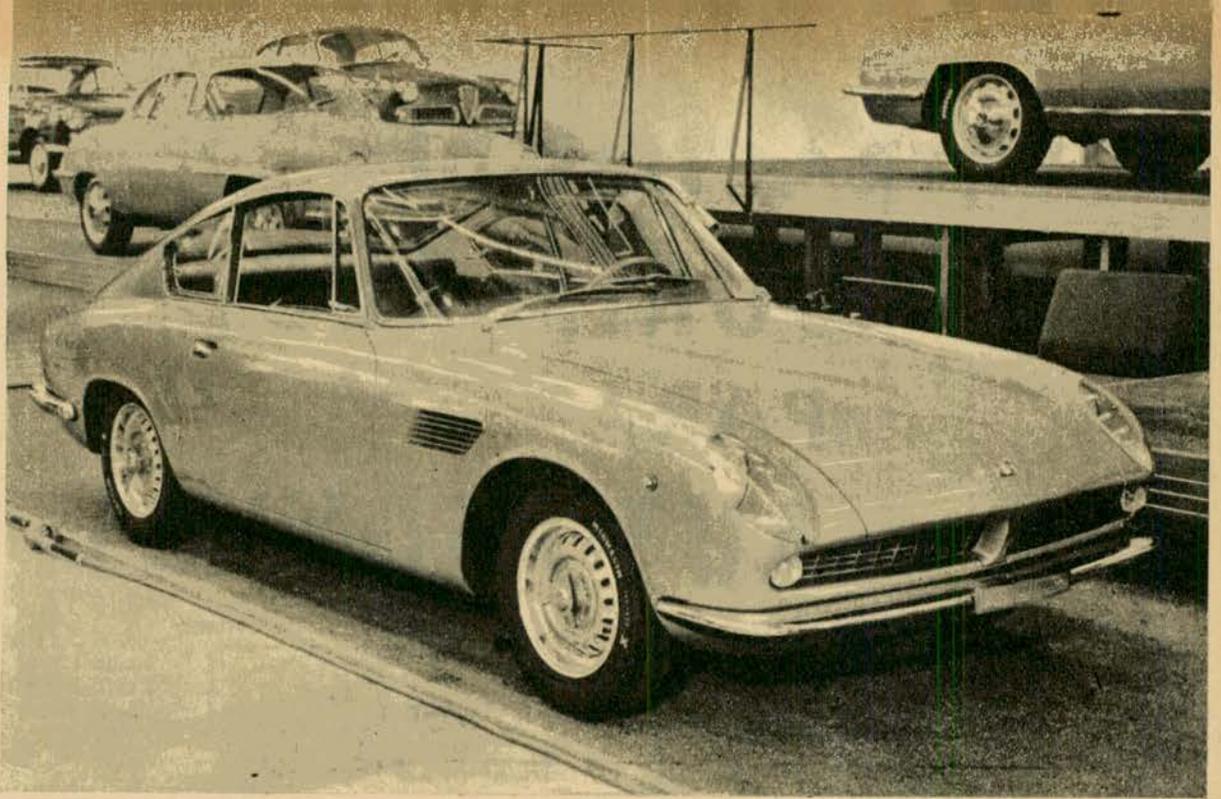
nivel económico y social de los europeos y el consiguiente crecimiento de las exigencias de los usuarios, está obligando a los fabricantes de automóviles a producir coches más amplios, más cómodos y más veloces que los pequeños utilitarios referidos. Tal es, por lo menos, la impresión que se recoge de los últimos salones europeos, y especialmente del de Turín.

La otra novedad auténtica que pudo observarse en este Salón, es la tendencia de las productoras a conseguir, mediante innovaciones técnicas y perfeccionamiento de los motores, que el coche mediano, que manifiesta-

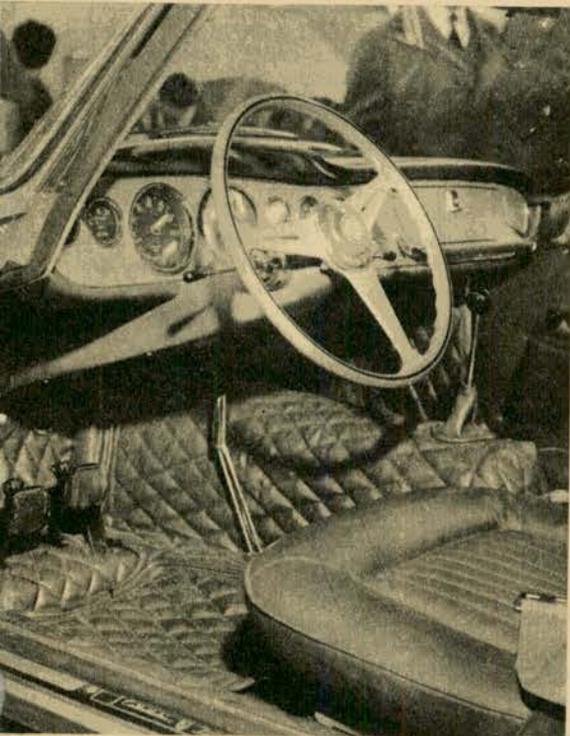
de los coches de alta cilindrada.

Para atraer la atención de los lectores de "AUTOCLUB" sobre los tan difundidos vehículos de baja y media cilindrada, es suficiente examinar la gama completa de los coches expuestos por Fiat, por ejemplo, que después de haber renovado en muchos detalles esenciales sus conocidos modelos 600 y 1.100, ha enriquecido la serie este año con modelos 1.300, 1.500 y 2.300.

Ostensiblemente la orientación de Fiat está dirigiéndose cada vez más desde los modelos 500 y 600 al coche de cilindrada media 1.100, que, según



Las dos fotografías ilustran la última creación Ferrari, el misterioso "Mille", coche sport realmente llamativo; la posición del volante, en relación al tablero, puede ser calificada, con justicia, de original.



empresa, basta citar algunas cifras, que son muy ilustrativas: el número de personal empleado en la Fiat ha pasado de 100.000; su producción automovilística diaria ya pasa de 2.500 unidades, y se está acercando a las 3.000; la exportación de los productos se está encaminando intensamente hacia 150 mercados en todos los continentes. Naturalmente, la empresa se preocupa permanentemente de la organización de su servicio de asistencia técnica en todos los países donde está haciendo pie su marca.

Finalmente, cabe agregar que el Salón Internacional de Turín constituyó un rotundo éxito también desde el punto de vista del número de expositores europeos y americanos. Entre todos los modelos que más han llamado la atención, corresponde que destaquemos particularmente un coche que los entendidos han coincidido en denominar el misterioso "Mille", que ilustramos con algunas fotos en esta página. La máquina de este coche ha sido concebida por los técnicos de la casa Ferrari, probablemente la más célebre constructora de vehículos sport. Un importante grupo financiero de Milán está interesado en lanzar al público esta máquina de 1.000 cc., cuya potencia parece ser de 80 CV, con una capacidad de velocidad de 190 Km. por hora. Los dirigentes de la Ferrari confían en que, mediante una abundante producción en serie, podrían por fin colocar un coche de su marca al nivel de los automóviles sport más difundidos en el mundo. Es muy posible que en el año próximo sepamos algo concretamente acerca de esto.

El elegante y cómodo interior de la Fiat coupé 2300 y 2300-S, con un tapizado realmente lujoso. La niña sentada al volante hace perfecto juego con el conjunto.

demuestra la experiencia, siempre contará con particular preferencia de los usuarios respecto de los coches de gran tamaño, por su comodidad, facilidad de manejo y bajo costo. Pero, por otra parte, el progreso técnico y económico que ha conseguido esa gran empresa europea, explica el exitoso esfuerzo que está poniendo actualmente en la construcción de los coches 1.300, 1.500 y 2.300, que son de tamaño mediano, pero sumamente amplios. Además de los coches para el público en general, la Fiat ha presentado también hermosos modelos de versiones deportivas, de muy variadas líneas, estilos y potencia. Para poner de relieve el pujante desarrollo de la



EXTRACTOS DE JURISPRUDENCIA PARA AUTOMOVILISTAS

I INDEMNIZACION DEL DAÑO MORAL EN UN ACCIDENTE DE TRANSPORTE

EN la indemnización por daños y perjuicios derivados de un accidente durante el transporte de pasajeros, corresponde incluir el daño moral provocado por la lesión de valores humano-estéticos, afectivos, etc., no económicos en sentido estricto, pero susceptibles de una compensación pecuniaria.

Tal es la síntesis de un fallo inédito de la Sala "F" de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil de la Capital Federal, que fue fundado por la Dra. Margarita Argúas y al cual adhirieron los dos restantes camaristas.

El juicio tuvo su iniciación por demanda de un pasajero contra una empresa de transportes que lo conducía en un viaje entre Mar del Plata y Buenos Aires, en cuyo transcurso, a raíz de un violento choque del vehículo en que viajaba, resultó víctima de pérdidas en sus bienes y graves lesiones en su persona.

En primera instancia, la juez civil Dra. María Luisa Anastasi de Walger hizo lugar a la demanda y condenó a la empresa de transportes a pagar un monto indemnizatorio por daños y perjuicios; pero no incluyó en el mismo la indemnización por daño moral pedida por el actor, rechazando en ese sentido su pretensión.

En segunda instancia, la Sala "F" de la Cámara de Apelaciones en lo Civil de la Capital Federal estableció la procedencia de la indemnización del daño moral y condenando a la empresa de transportes a pagar una suma por ese concepto, aceptando el voto de la Dra. Argúas.

Para llegar a esa conclusión, la camarista ubica el problema —como ya lo había hecho su colega de primera instancia—, en la interpretación del artículo 184 del Código de Comercio, que regula la responsabilidad por accidentes derivada del contrato de transporte. De este modo se evita la jurisprudencia obligatoria del plenario de las Cámaras Civiles de la Capital, del 15 de marzo de 1943 —discutible en doctrina, pero a cuya aplicación se halla compelido el juez por normas precisas—, según la cual la indemnización del daño moral derivado de obligaciones extracontractuales sólo procede cuando el hecho que lo provoca es un delito del derecho criminal.

Situada así la cuestión en el ámbito de la responsabilidad contractual, el juez de primera instancia resolvió no hacer lugar a la indemnización del daño moral, aplicando al caso la doctrina —principalmente de Orgaz y Colmo— según la cual el causante

del mismo actúa fuera de los límites del contrato al cometer un hecho ilícito, con lo cual el problema vuelve a caer dentro de la norma establecida por el plenario de las Cámaras Civiles de la Capital, ya mencionado, que lo hace improcedente si el hecho que lo causa no es un delito del derecho criminal.

En segunda instancia, la camarista Dra. Argúas hace un prolijo y detallado estudio de la doctrina extranjera y nacional sobre la materia, especialmente en lo que respecta a la interpretación del artículo 184 del Código de Comercio, pronunciándose en definitiva por la reparación integral del daño, inclusive el moral. En el caso, "las heridas emergentes del accidente —dice la Dra. Argúas—, han disminuido la capacidad de trabajo del actor y le han causado grandes sufrimientos, cicatrices y lesiones que afectan no sólo su integridad física, sino también su estética, es decir, valores humanos que el evento dañoso ha destruido, resarcibles económicamente, pero que, de no aceptarse la reparación del daño moral, quedarían sin compensación."

II LA PRIORIDAD DE PASO EN EL TRANSITO URBANO

En virtud de lo dispuesto en el artículo 49, inc. b, de la ley 13.893, el

conductor de un vehículo que, en zonas urbanas, transita por una avenida, no tiene prioridad de paso frente a los que se presenten por su derecha, aunque transiten por simples calles. (Cámara Civil de la Capital, Sala E; Jurisprudencia Argentina.)

El caso judicial se originó en una colisión ocurrida en una localidad entre un automóvil particular que circulaba por una calle y un colectivo que transitaba por una avenida, del que fue víctima una mujer que demandó al conductor de aquél y a la empresa propietaria de éste por indemnización de daños y perjuicios.

El fallo de primera instancia condenó a ambos a resarcir el daño ocasionado. Apelada la sentencia, el camarista doctor Villar, apoyado por otros dos miembros de la Sala E, fundó su opinión en favor de la no culpabilidad del conductor del automóvil particular, sosteniendo que ninguna responsabilidad le cabe en el hecho ilícito.

Para llegar a esa conclusión, el doctor Villar argumenta basándose en el artículo 49, inciso b, de la ley 13.893, que la prioridad en el paso correspondía al conductor del automóvil particular, contra lo argüido por la empresa propietaria del colectivo, que sostuvo que la prioridad correspondía a éste. La norma mencionada establece expresamente que el conductor que llegue a una bocacalle debe en todos los casos reducir sensiblemente la velocidad y tiene la obligación de ceder espontáneamente el paso a todo vehículo que se presente por una vía pública situada a su derecha. En las zonas urbanas esta regla se aplica tanto en las calles como en las avenidas y su violación constituye una contravención grave contra la seguridad del tránsito y crea para su autor, en caso de accidente, la responsabilidad inherente a los daños que su conducta ocasione.

Basándose en estos fundamentos legales, la Sala E revocó el fallo de primera instancia en cuanto condenaba al conductor del vehículo particular a resarcir los daños y perjuicios, que fueron cargados íntegramente a la responsabilidad de la empresa propietaria del colectivo.

III

RESPONSABILIDAD DEL DUEÑO DE UN TALLER POR EL DAÑO OCASIONADO POR UN DEPENDIENTE QUE USO UN VEHICULO CONFIADO A SU GUARDIA

EL propietario de un automóvil que transfiere su guarda al dueño de una estación de servicio o de un taller, sólo resultará responsable por los daños que cause el vehículo en caso de que haya autorizado el uso del mismo, pues en tal circunstancia puede decirse que ha convertido al autorizado, en cierto modo, en dependiente suyo. (Cámara Civil de la Capital, Sala E., Jurisprudencia Argentina, 21/9/61).

Los hechos en que se fundó la demanda fueron los siguientes: el propietario de un automóvil particular había comisionado a una empresa especializada (Sociedad en comandita por acciones) la venta del mismo, previa reparación a cargo de un tercero. La sociedad entregó el vehículo para su reparación a un taller, uno de cuyos empleados lo retiró subrepticamente y lo usó, circunstancias en las que ocasionó un accidente de tránsito del que fue víctima una mujer. Esta inició demanda por daños y perjuicios contra el conductor del automóvil, el propietario del taller, la sociedad encargada de su venta y cada uno de los tres socios integrantes de esta última, y el propietario del automóvil.

En primera instancia, el juez condenó a todos los demandados al pago de la indemnización pedida. Apelada la sentencia, la Sala E de la Cámara Civil de la Capital la revocó parcialmente, rechazando la demanda en cuanto concierne al propietario del automóvil, la sociedad que debía venderlo y los socios que la integraban. La confirma, en cambio, contra el propietario del taller y el empleado que conducía el vehículo, a quienes condena solidariamente al pago de la indemnización.

Al fundar su voto el doctor González, al que se adhieren los doctores Calatayud y Villar, deja sentados los siguientes principios con respecto a la determinación de la culpa de los intervinientes en el hecho:

1) La responsabilidad del propietario de una cosa (en este caso el automóvil), que por su naturaleza puede dañar, se relaciona con la guarda de la misma y cesa cuando un tercero ha reemplazado al propietario en dicha guarda. Ello es consecuencia de que en nuestro ordenamiento legal, en materia de responsabilidad civil, no tiene cabida la teoría del riesgo, sino de la culpa, que se vincula directamente con la idea de guarda. Los riesgos no pueden pasar a cargo del propietario o de quien no tiene la guarda de la cosa, si no existe en su persona y en su propia conducta una causa justa y razonable de obligación; y cuando esta causa existe, se llama culpa. Solamente cuando el propietario de un vehículo que transfiere su guarda a un taller o estación de servicio,

autoriza expresamente a su dueño o empleados para su uso, resultaría responsable por el hecho dañoso ocasionado con aquél, pues en ese caso, el autorizado se convierte en cierto modo en dependiente del propietario, que no pierde su guarda, y cae dentro de los alcances de la responsabilidad indirecta.

2) Tampoco corresponde responsabilizar a la sociedad a la cual se encargó la venta del vehículo, por las mismas razones expuestas respecto del propietario, ya que ella tampoco tenía la guarda de vehículo, no configurándose, en consecuencia, la culpa de su parte. En cuanto a los socios integrantes de dicha sociedad, la responsabilidad que eventualmente podría caberles, no puede hacerse efectiva sin ejecutarse previamente los bienes de la sociedad, por ser la responsabilidad de aquéllos subsidiaria.

3) El conductor del vehículo que lo sustrajo para su uso sin autorización, es culpable del hecho ilícito por aplicación de la teoría de la responsabilidad directa, y el propietario del taller donde el automóvil se encontraba, que era quien tenía a su cargo la guarda, lo es de acuerdo con los principios de la responsabilidad indirecta, pues el hecho fue cometido por un dependiente suyo. Ambos, por lo tanto, son responsables solidariamente por las consecuencias del hecho ilícito y deben pagar la correspondiente indemnización por daños y perjuicios.

IV

COLISION DE AUTOMOVILES

En la colisión de dos automóviles se presume mayor culpabilidad de parte del conductor del vehículo dañado en la parte delantera (Cámara Civil de la Capital, Sala F: 14/7/60).

V

CULPABILIDAD DEL PASAJERO DEL FERROCARRIL

El pasajero de un ferrocarril que sin razón atendible saca la cabeza o los brazos por la ventanilla o viaja en el estribo, incurre en culpa que exime a la empresa ferroviaria de la

obligación de resarcir los daños derivados provocados por tales circunstancias, siempre que no se demuestre que existió culpa concurrente del transportador (Cámara Civil de la Capital, Sala F. 8/9/60).

VI

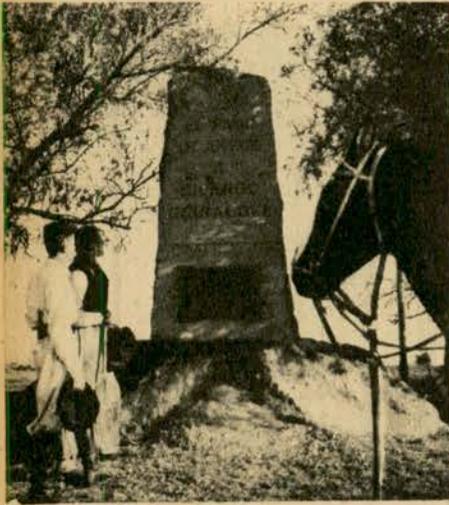
RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR

Por presumirse la responsabilidad del conductor en todo accidente que se produzca en una bocacalle, a él corresponde demostrar la imprudencia del peatón perjudicado o que en el lugar del hecho estaba autorizado el tránsito ligero. (Cámara Civil de la Capital. Sala E. 20/9/60).

EL BMC 850: UN COCHE PARA ELEGANTES

Es cada vez mayor la aceptación que tienen los coches Morris y Austin 850, productos ambos de la British Motor Corporation, en los círculos aristocráticos y mundanos de Europa. En Londres se ve con creciente frecuencia a personalidades del gran mundo pasearse por Mayfair junto al chófer, a bordo de sus BMC 850. La princesa Alejandra, Lord Snowdon —hasta hace poco Mr. Antony Armstrong— y el duque de Kent son propietarios de otros tantos 850. También lo es el famoso autor y abogado Lord Russell, de Liverpool.

Durante la reciente Exposición Automovilística de París, el presidente Charles de Gaulle demostró un agudo interés en los pequeños BMC, y, al comentar su precio en Francia, manifestó: "No es caro, y se trata de un vehículo muy adecuado para el denso tránsito de nuestros caminos".



El sencillo y conmovedor monumento erigido a la memoria del autor de "Don Segundo Sombra", por el vecindario de San Antonio de Areco.

QUIENES

viven en los quizás cómodos pero estrechos departamentos modernos, atosigados por el humo y las estridencias de la ciudad, son sin duda los que han hecho tan popular el "week end" de nuestro tiempo, porque para ellos es ciertamente una necesidad vital el contacto estimulante del campo, del río y de todo lo que la Naturaleza brinda en formas de vida y belleza. Pero el fin de semana es, además, para muchos, oportunidad para viajar con fines de conocimiento, para observar aspectos pintorescos o tradicionales argentinos.

A pocos kilómetros de Buenos Aires existen lugares que pueden conformar a unos y a otros. Un paseo a la ciudad de Luján, por ejemplo, tiene la sugestión que supone visitar su basílica, el natural interés de sus museos y las posibilidades de solaz que ofrece la presencia del río de su nombre. La Ruta Nacional N° 7, pavimentada, que puede tomarse siguiendo directamente la

PASEOS



Fachada principal, de delicadas líneas arquitectónicas, de la Basílica de Luján.



Estación hidrobiológica de Chascomús.

avenida Rivadavia a la altura de Liniers, permite llegar hasta esa ciudad fácilmente en una hora y media de viaje en automóvil, tiempo suficiente para transponer los 67 kilómetros que la separa del mojón 0 de Plaza Congreso.

Grandes centros urbanos como Morón, Merlo, Moreno o General Rodríguez, se suceden entre encantadoras villas y magníficas zonas residenciales. El paseo tiene en ello una nota simple, pero cambiante y atractiva. Invitan a un alto en tranquilas hosterías emplazadas a la vera del camino y hermosísimas casas quintas, rodeadas por añosas arboledas y cuidados jardines, de esas que hacen pensar con entusiasmo en el refugio de fin de semana tantas veces proyectado.

Junto al kilómetro 66, una señal del Automóvil Club Argentino indica que se está a las puertas de Luján y ya desde la ancha avenida que desemboca frente al atrio de la basílica, se puede contemplar a ésta en toda su severa grandiosidad. Este monumental edificio, bello exponente de arte gótico, se levanta en el mismo lugar donde hace más de tres siglos estuvo el pequeño oratorio de la Virgen de Nuestra Señora de Luján y es en nuestros días uno de los centros de atracción espiritual más importantes, al que acuden peregrinaciones desde lejanos lugares del país.

El frente de la basílica, al estilo de las famosas iglesias medievales, está revestido por piedras labradas con singular habilidad y contienen múltiples

La Estación de Servicios del Automóvil Club Argentino de Luján, enclavada en el hermoso parque de recreo de la institución, donde los socios encuentran tranquilidad y solaz. Al lado de la estación de servicios hay un excelente restaurante.



DE FIN DE SEMANA:

LUJAN, SAN ANTONIO DE ARECO, CHASCOMUS

por JULIO DANIEL GARCIA

inscripciones de los devotos. Le flanquean dos torres de 107 metros de altura, con garitas y nichos donde se destacan las estatuas de 16 apóstoles y evangelistas. El interior del templo, visto a la luz que mana a raudales a través de ventanas de vitrales policromos, es un conjunto de grandeza y sencillez, con sus tres espaciosas naves, el crucero y las bellas capillas laterales. Desde el fondo de la nave central se impone el altar mayor, de mármol blanco y bronce, en el centro de la gran cruz latina que afecta la planta de la basílica; le hacen soberbio marco los arcos torácicos de la alta bóveda y armoniza con los dos púlpitos del presbiterio.

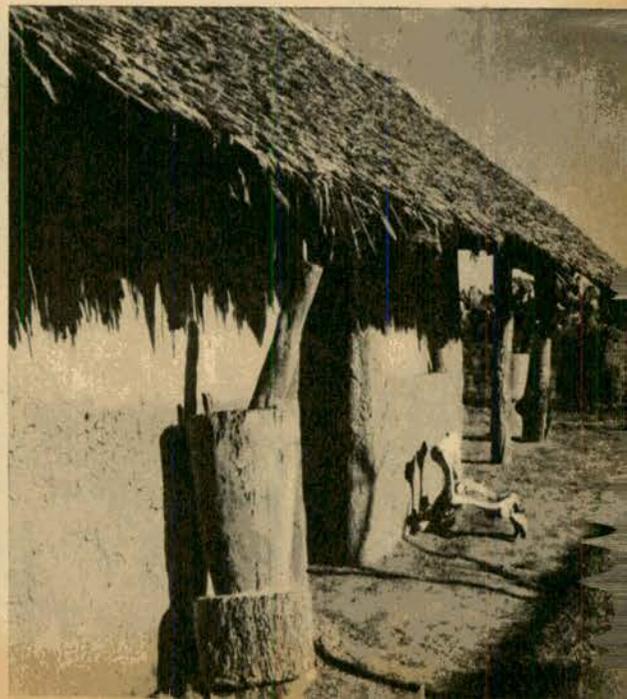
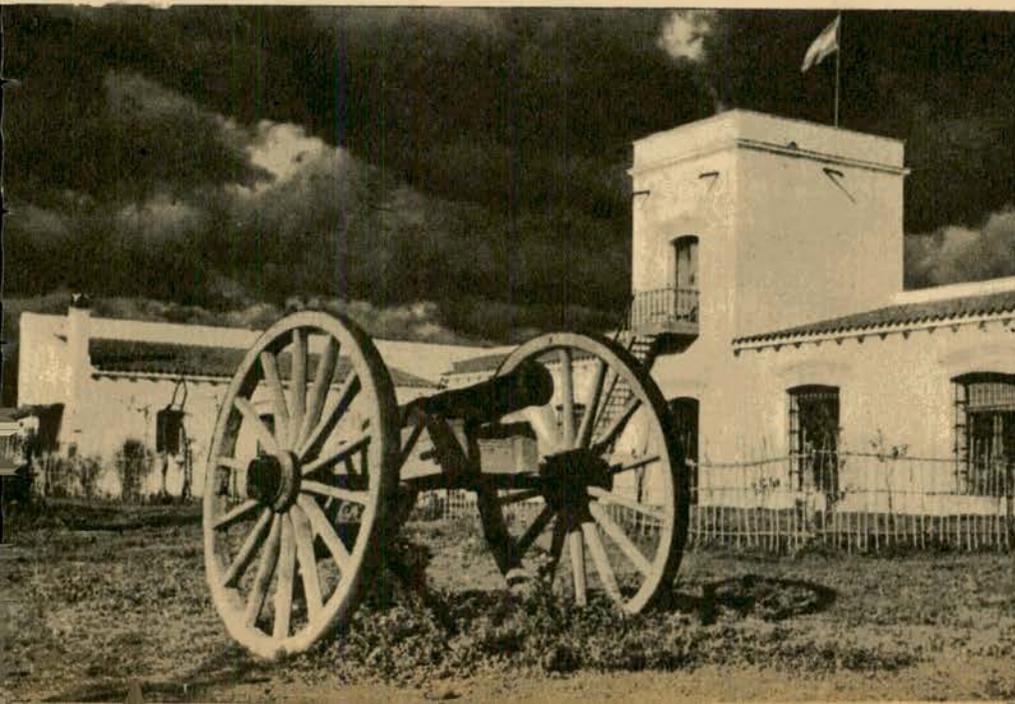
El camarín de la Virgen, magnífica expresión arquitectónica, lugar predilecto de los fieles, tiene su parte superior común con el altar mayor, de manera que Ella se vuelve hacia uno y otro lado a intervalos regulares. El

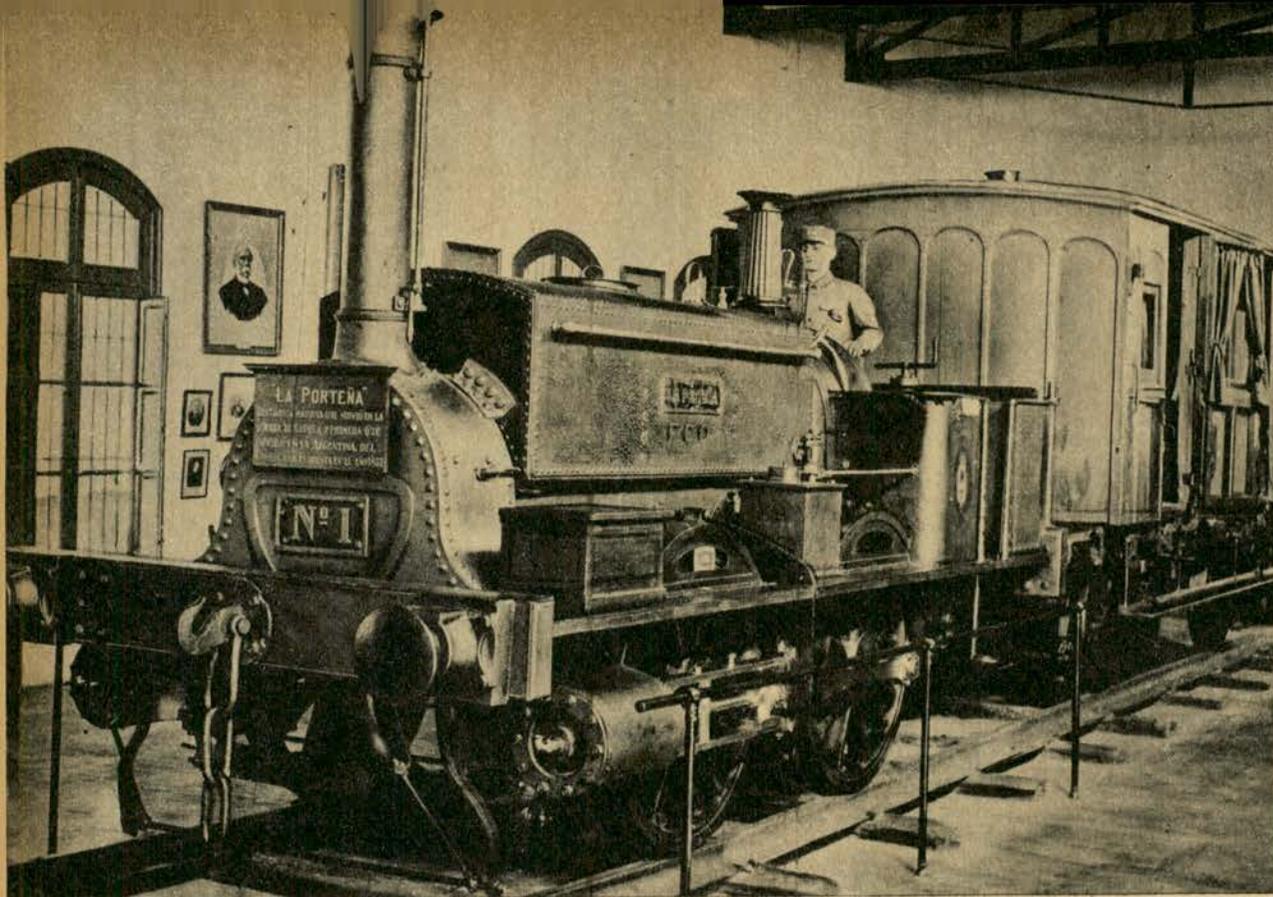
En el Museo de San Antonio de Areco, que merece ser visitado por los turistas, se conserva este antiquísimo cañón que muestra la fotografía, montado sobre ruedas de carro. Así fue usado en nuestras guerras civiles del pasado siglo.

contorno interior del camarín está revestido por un artesonado de roble de estilo gótico, que termina en una artística galería saliente, de cuya barandilla penden infinidad de banderas y estandartes. Se dice que quien alcanza a contemplar la imagen de la Virgen desde este lugar, tan de cerca, siente como si su espíritu se llenara de luz.

Es indudable que su condición de santuario de Nuestra Señora de Luján ha conferido a esta ciudad el mérito de los grandes centros espirituales de la República. Pero además, atesora muchos valores históricos, de los cuales una acabada muestra puede verse en el Museo Colonial e Histórico, a través de 63 salas que reúnen más de 30.000 piezas síntesis completísima de las costumbres, épocas y evolución del país. Numerosas reconstrucciones históricas, figuras de cera, retratos, muebles y armas antiguas, así como objetos que pertenecieron a insignes próceres, todo ordenadamente expuesto, contribuyen al interés de este Museo, que posee, además, un anexo de transportes donde

Frente de un rancho criollo, de los pocos que aún quedan en esta zona del país. El que muestra la fotografía puede ser visto por el turista en San Antonio de Areco.





En el Museo Histórico Provincial de Luján se conserva cuidadosamente la primera locomotora, "La Porteña", que corrió sobre el primer tramo del primer ferrocarril argentino, entonces y hasta hace poco tiempo llamado Ferrocarril Oeste, hoy General Sarmiento.

se exhibe gran número de carrozas y coches antiguos.

Complementos de las visitas a la basílica, a los museos o a su balneario, es el paseo por las calles de la ciudad. A poco andar por ellas, se descubre esa fina prestancia de las viejas poblaciones que han sabido conservar en el tiempo su raigambre tradicional. Porque Luján sobrelleva sin prisa el paso de los años, acunada con gracia por el mismo vaivén del río que todavía, como antaño, parece señalar al viajero las puertas de la "villa" señorial.

No pocos optan por acercarse al recreo del Automóvil Club Argentino, ubicado a la altura del Km. 62,5, o sea a 4,5 kilómetros de la ciudad, para gustar de su espléndido y gran campo arbolado y de un esmerado servicio de restaurante. Junto al mis-

mo, esa entidad tiene instalada una estación de servicio para automovilistas.

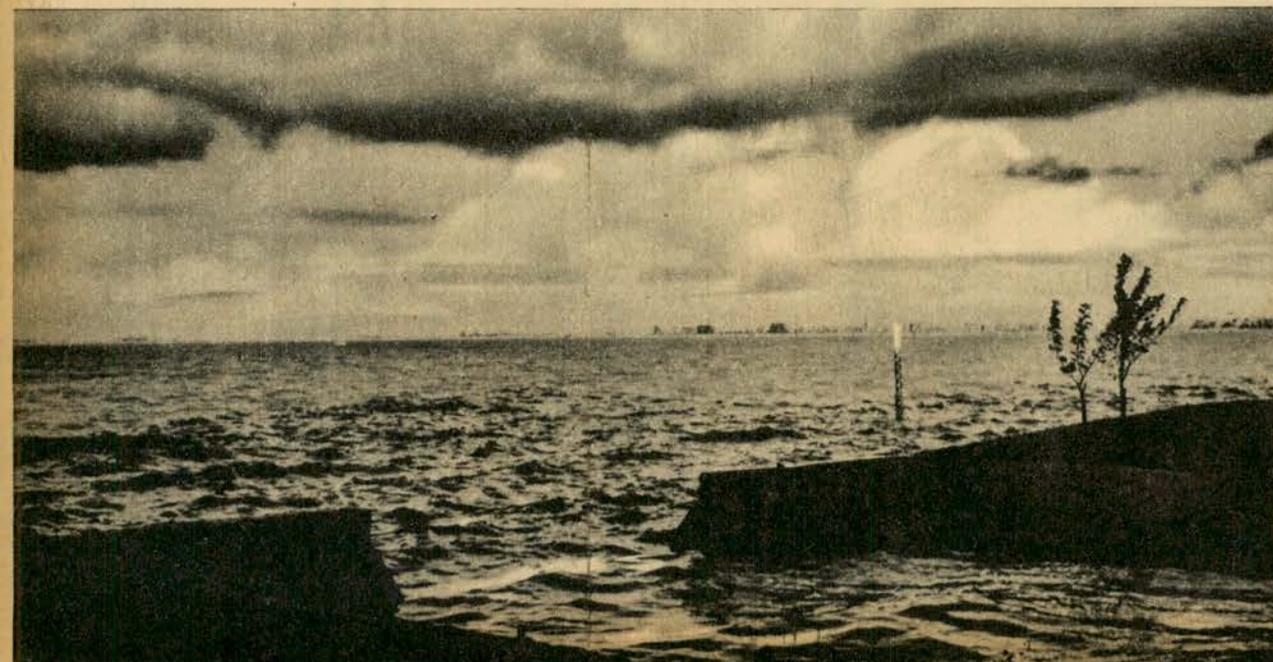


San Antonio de Areco es otro de los lugares cercanos a Buenos Aires que complace al viajero con inquietud por ahondar aspectos históricos y tradicionales, especialmente por su Museo y Parque Criollo "Ricardo Güiraldes", una de las más bellas pinceladas evocativas de la vida de un pueblo de la provincia de Buenos Aires durante el siglo pasado. El pueblo se halla a 113 kilómetros de la Capital Federal —mojón 0 de la Plaza del Congreso—, por Ruta Nacional N° 8, pavimentada, que puede tomarse luego de transponer la Ruta 201, con salida por Lope de Vega y Avenida General Paz; también se accede a dicha ruta desde la Avenida

San Martín en su intersección con la Avenida General Paz.

El Parque y Museo, situados a orillas del Río Areco, a la vera de la Ruta 8, Km. 113, presenta el aspecto de un casco de estancia antigua. El "Pago de Areco", descrito por Ricardo Güiraldes en su libro "Don Segundo Sombra", ha sido reproducido con notable realismo mediante edificios de ladrillos y tejas, ranchos de barro, pajas y las características cañas de tacuara, ligadas con guasquillos de cuero crudo, todas construcciones típicas de la época colonial. Desde la entrada misma puede divisarse la casa del Museo, que se halla en el centro de una quinta, circundada por un foso y una trinchera guardada por cañones antiguos.

Para pasar al cuerpo principal es menester transponer un puente leva-



Vista panorámica de la Laguna de Chascomús. Es un pequeño mar interior a pocos kilómetros de Buenos Aires, donde abunda la pesca y en cuyas márgenes se puede hallar magníficos recreos y lugares de sandesparcimiento.

dizo, implemento éste que fue tan común en la campaña bonaerense y que hoy promueve la curiosidad del visitante. Cerca de la entrada al Museo, una cuidadosa reproducción de la pulpería es una nota pintoresca y evocativa del ayer que predispone ya a observar con simpatía cuanto expone el establecimiento. El antiguo molino o tahona, la habitación del estanciero, el rancho de los peones, aquellas hogareñas cocinas de campo, el rústico pozo y el romántico aljibe, que aún parece invitar a gustar del agua fresca que rumorea bajo la verde gracia de las arboledas.

Un parque de 90 hectáreas, que circunda al edificio del Museo, ricamente poblado con especies de la flora indígena, contribuye para hacer más amable la visita. El número de árboles de este parque pasa de 4.000; cerca del río es dable observar, talas, "árboles del cielo", cinas-cinas y ñapindáes. En el extremo Oeste del campo, puede contemplarse un mangrullo o atalaya de los del tipo que fueron célebres en la época de los malones indios. Su reproducción es muy veraz; el mirador, que es de palmas, tiene una pequeña escalera que lleva hasta la

chos puede significar un simple motivo de descanso de fin de semana sin alejarse mucho de Buenos Aires y para otros la perspectiva de una emocionante jornada de pesca. Pero, sin duda para todos tiene, además, Chascomús, la tentadora posibilidad de gustar un buen plato de exquisito pejerrey recién pescado.

Se puede llegar por la Ruta 2, que también lleva a Mar del Plata. Frente al Km. 123, corta en ángulo recto el camino la amplia Avenida Lastra, que desemboca frente a la laguna. Se pasa antes por la histórica ciudad y nadie puede sustraerse de recorrer sus calles, donde a cada paso asoma para el observador algún recuerdo de las viejas casonas de principios de siglo o la evocación de hechos trascendentes de su pasado, de las cuales una perdurable expresión histórica, que invita a la reverencia, es el mausoleo ubicado en la plaza principal, que guarda los restos de los patriotas caídos en la batalla librada en 1839, durante la conocida insurrección contra Rosas. Quien desee profundizar detalles tradicionales de Chascomús, puede visitar el Museo Pampeano, ubicado en el Parque Los Libres del Sur, en

jerrey de sus aguas y un pique que pocas veces defrauda, le ha conferido justo renombre entre los aficionados a la pesca deportiva. El placer de la pesca encuentra digno complemento en los deportes náuticos, cuya práctica está facilitada por numerosas instituciones que tienen instalaciones junto a la costa, entre las cuales cabe citar a la Asociación de Pesca y Náutica, con su muelle que se interna 100 metros en las aguas, y al Club de Regatas, que posee una espléndida playa. Especial mención merece la estación hidrobiológica, que incuba anualmente más de 40 millones de huevos de pejerrey y puede ser visitada.

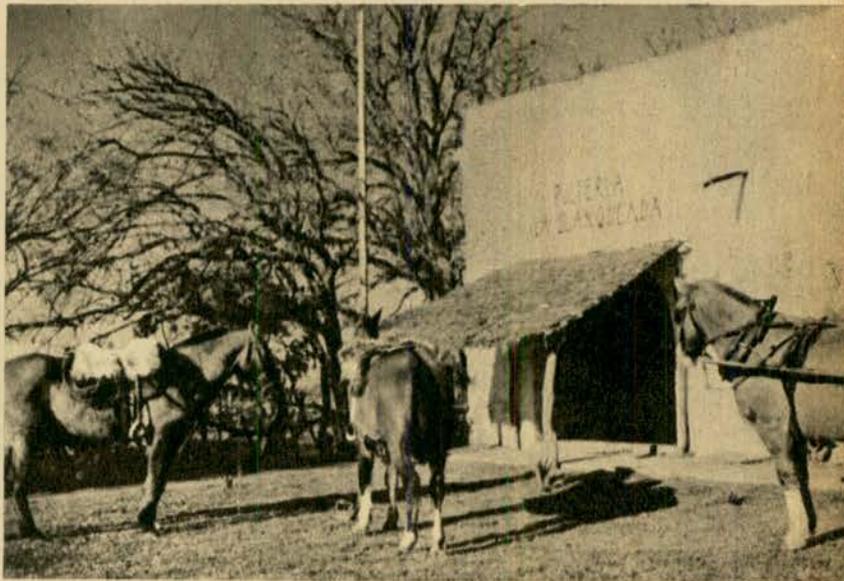
A lo largo de la avenida costanera que bordea parcialmente a la laguna, se hallan otras entidades deportivas de arraigo e innumerables hoteles. El Automóvil Club Argentino tiene para sus socios un campo de recreo en Barrio Parque Girado, sobre la laguna, con dotación de botes de pesca en alquiler, previa reserva en su sede central.

Al terminar esta nota cabe advertir que el regreso a Buenos Aires debe hacerse a hora temprana de la tarde, pues las rutas de acceso men-

Reproducción de la Sala del Cabildo de Buenos Aires, en el Museo Histórico Provincial de Luján.



La Pulpería "La Blanqueada", en San Antonio de Areco. Conserva los clásicos perfiles y el aspecto exterior de las "pulperías" de la época de la colonia. Adviértase en la foto los pingos gauchos con apero criollo.



plataforma, a 4 metros del suelo, no faltando el caramanchel o cueva que servía de eventual refugio en caso de peligro.

Este establecimiento puede visitarse diariamente, excepto lunes. No existen problemas para el almuerzo, ya que en el pueblo de San Antonio de Areco hay buenos restaurantes.



En esta rápida revista a algunos lugares cercanos a la Capital Federal, no puede faltar la mención de Chascomús, la hermosa laguna de Las Encadenadas, que para mu-

la seguridad de hallar una muestra de mérito histórico y valor evocativo de la región, con exposición de piezas criollas, imaginaria, muebles antiguos y otros.

Como es natural, el principal interés turístico de Chascomús reside en la gran laguna, especialmente por su extraordinaria riqueza ictica; la abundancia y calidad del pe-

ccionadas se saturan después con toda suerte de vehículos, obligando a un retorno a paso de tortuga, lo que, naturalmente, no es muy agradable después de una reconfortante jornada campestre, aunque no alcanza para empañar las satisfacciones que puede brindar al turista urbano cualquiera de las excursiones que hemos señalado.

Los socios del A. C. A. pueden disfrutar de buena atención y un descuento sustancial en el Hotel "MITRE", Alsina y Bmé. Mitre, 7.64, San Antonio de Areco, y en la Parrilla de Goosclaude Hnos., Ruta 8, Kilómetro 112,500.

BIBLIOGRAFIA

de la

AVENTURA

por L. C.

"LA PROVENCE"

Ficha bibliográfica: Textos de Jean Giono. Comentarios de Georges Monmarche. Fotografías de Gerald Maurois. Un álbum de 16 x 20 en 128 páginas. Colección "Les albums des Guides Bleus". Editorial Hachette. Paris. Francia.

CONCEBIDO como el complemento iconográfico de las "Guías Azules", de tan amplia difusión y lograda aceptación por todos aquéllos que no sólo gustan de los temas que se relacionan con el turismo, sino que se precian de su jerarquía intelectual, este volumen comprende un gran número de reproducciones fotográficas, precedidas por un texto de Giono y unos muy acertados comentarios de Monmarche estableciendo una delicada dimensión literaria a los paisajes que ilustran la obra y precisando la evolución artística y el momento histórico de los monumentos reproducidos.

Pero indudablemente, más allá de la calidad técnica que atrae el interés del lector, el "leit-motiv" de la obra es Giono. En efecto, nadie podría estar mejor dotado que este celebrado escritor francés. El autor de "La mujer del panadero", obra a la que el cine hizo trascender en toda su plenitud humana, el artífice del clima poético de "Juan Azul", su más lograda creación, es el intérprete por excelencia de ese pedazo de Francia que, como se dijo alguna vez, no tiene otra unidad que su luminoso cielo.

Maravilloso evocador, dúctil narrador, Giono sabe mostrar la diversidad profunda de la geografía, los hombres y las riquezas de la Provenza; ese arco iris que amalgama desde la fecundidad agrícola del Comtat, hasta la desolada realidad de Canjuers; desde el acento de los muelles de Marsella hasta el duro dialecto del Sisterón; desde la magnífica vegetación de Aix hasta la indigente flora de "les Hauts"; desde el mutismo del campesino de la región de Valensole hasta la exuberante conversación del tarasconés, que por algo es compatriota de Tartarín...

En resumen, si el lector quiere apreciar a un escritor que es ya un clásico en su país y "ver" —con ojos y espíritu— una región cuya particularidad reside en la heterogeneidad de sus características, esta obra le servirá para viajar por largo tiempo, sin moverse de su sillón favorito.

TRES ENFOQUES

HACIA AMERICA DEL SUR

Fichas bibliográficas: "Tout au Bout du Monde" por Annette Laming.

Editó Amiot Dumont. Paris.

"Argentine. Un monde, une ville", por R. M. Albérès. Editó Hachette. Paris.

"Brésil, Terre des Contrastes", por Roger Bastide. Editó Hachette. Paris.

ES nuevo el interés de los científicos, los técnicos y los escritores por América del Sur. Nuestra realidad geográfica, injustamente postergada por las comodidades de la civilización en lo que se relaciona con el viejo continente o por el señuelo del exotismo en el amplio horizonte de Asia y Africa, ha terminado por lograr su reivindicación.

De Francia nos llegan estos tres títulos, de los que si contenido y calidad merecen destacarse, también exige párrafo aparte su seriedad. En efecto, es común que un turista, tras un viaje de un par de semanas, se anime a formular con criterio de entendido un juicio definitivo sobre un país o sobre un pueblo. Con respecto a lo que no conoce el lector el atrevimiento puede pasar. Pero muy distinto es cuando el tema se refiere a la propia realidad en que se vive todos los días. En el caso de nuestro comentario, debe repetírselo otra vez, a la calidad y a la erudición, corresponde agregar la seriedad.

Annette Laming es etnóloga y arqueóloga. Animada por su vocación y su ciencia realizó dos viajes hasta este "fin del mundo", como denomina a las tierras australes de nuestro continente, más allá de la Patagonia, rumbo al Cabo de Hornos, en ese espejo de islas a la que Tierra del Fuego pone casi la dimensión de un mundo aparte.

Sin embargo, Annette Laming ha conseguido en el relato de sus viajes, algo más que un muy valioso aporte sobre el estado de protohistoria en que viven los restos de las razas fueguinas, los misterios de la mentalidad primitiva y la documentación aportada al patrimonio científico.

Sus andanzas por canales y mares bravíos, revelan una observadora sagaz y una pluma llena de encantadores recursos. Y merced a ello, su libro se transforma en un "racconto" de impresiones que van desde la descripción de las magnificencias naturales hasta la pintura de la vida y el trabajo en inmensas estancias, de los primeros aportes de la civilización industrial, el laborioso nacimiento de concentraciones urbanas, es decir, de todo lo que constituye el despertar del lejano sur argentino-chileno.

"Tout au Bout du Monde" —que no ha sido traducido al castellano— es un título que merecerá la atención de todos aquéllos que, sin especializarse, pretenden tener documentos vivos de una etapa de su propio pasado, que el presente está por descartar de la realidad.

El autor de "Argentine. Un monde, une ville" fue Secretario del Instituto Francés de Buenos Aires, entre 1946 y 1954, y además, en su condición de veterano conferencista, recorrió el país en todos sus rumbos. Es pues, como se dice, un conocedor de las cosas nuestras.

Merced a ello, nos ha podido ofrecer un cuadro completo, reciente y cordial, del pueblo y del país en que realizó una activa faena cultural. Ese cuadro tiene el gusto de lo original. El autor no se ajustó a los compromisos de ninguna academia. Ha visto y relata lo que vio. Un horizonte histórico pone al lector en camino de esta Argentina: Buenos Aires "antes que nada hecha planeta, fenómeno particular, una isla flotante amarrada a un estuario, nutrida por el país y administradora del país, pero poseyendo su vida propia, su humanidad aparte". Después la particularización del resto.

A la nación, a su formación, a su vida política, a su pueblo y a sus clases sociales, a su riqueza y a su civilización, Albérès consagra capítulos densos en observaciones documentadas. Su conclusión es la de un amigo que conoce bien el hogar que visita: "Argentina ha conservado y desarrollado, a su manera, un estilo de vida que en su origen era europeo y que hoy no reniega de su paternidad. Este espíritu se ha comprometido en una nueva aventura, una aventura nacional en un continente diferente; este espíritu que es necesario reconocer como fraterno, hace suponer que en contacto con nuestra fraternidad, si las circunstancias y nuestra lucidez lo quieren, transformará la faena común en una familiaridad habitual".

Por haber vivido largo tiempo en Brasil, Roger Bastide conoce a fondo esa tierra que ha denominado "de contrastes"; ésta la razón de su libro, de cuya lectura surgen dos realidades paralelas. Por una parte, un país de contornos coloniales; por la otra una joven nación que crece sin pausa. Razas, costumbres, idiomas se combinan como los paisajes o los tipos de arquitectura. Bastide nos lleva a través de un universo donde la sorpresa se yergue a cada paso: del Amazonas a los llanos; de la selva tropical en el más lujurioso estilo, en la que sobreviven los últimos indios primitivos, hasta las inmensas plantaciones donde los descendientes de esclavos negros aún se prosternan ante sus dioses africanos, salmodiando la nostalgia de la patria perdida; de la carreta tirada por bueyes, como esfumada en un olvido de la historia, al aeródromo más moderno; desde la miserable choza que la pre-historia legó a la era del átomo hasta el rascacielos espectacular y colorido; desde el barroco hasta Le Corbusier; ese es Brasil. Con su movimiento constante, musical y multiforme. Y así lo relata Bastide.

Y al término del viaje, analiza con detalle todos los problemas. Y hasta propone soluciones que le ha dictado su experiencia brasileña.

Este es un libro original; como su tema, sorprendentemente original.

UN POBLADOR DE LAS PAMPAS

Ficha bibliográfica. Autor: RICHARD ARTHUR SEYMOUR. Traducción de Justo P. Sáenz (h.), a quien pertenecen las 620 notas aclaratorias y explicativas. Ilustraciones de Eleodoro Marengo. Edición de la "Editora y Distribuidora del Plata". Buenos Aires.

LA televisión ha traído a colación, a través de sus "westerns", la esforzada gestión de los pioneros en el oeste de los Estados Unidos, temática que dio profusión de títulos a la literatura popular norteamericana y con posterioridad, en sucesivas traducciones, a todo el público lector del continente.

Nuestro país tiene también sus pioneros. Y la aventura, sin caer en exageraciones de tipo chau-

vinista, no va en desmedro de aquélla. Lucio V. Mansilla con su "Expedición a los Indios Ranqueles" escribió un clásico de nuestro acervo cultural; pero no es la única referencia que tenga prosapia criolla.

La obra de nuestro comentario, que lleva por subtítulo "Vida de un estanciero de la frontera sud-este de Córdoba entre los años 1865 y 1868", es una verdadera joya en su aspecto informativo con relación al pasado de nuestras campañas.

Richard Arthur Seymour relata su experiencia en la explotación de un campo de diez mil hectáreas, a setenta kilómetros al SE. de la actual Bell-Ville.

Su relato es un verdadero inventario de azaras circunstancias a las que nunca es ajeno el ranquel, siempre ávido de transponer su frontera, y que hacían del estanciero de entonces, un hombre que debía manejar con igual destreza el arado y el fusil, cuya presencia era imposible de concebir sin la ayuda de un pingo bien adiestrado que salvara distancias en cualquier momento ante el ataque imprevisto.

Documento indispensable para el conocimiento de los primeros tiempos del trabajo rural argentino y de la organización de nuestras riquezas agropecuarias, "Un poblador de las pampas" merecía esta edición, que lo salva de un injusto olvido.



AMORTIGUADORES STIN-REL

PERFECTA SUSPENSION
PARA AUTOMOVILES, MOTOS,
MOTONETAS, MICRO - COUPES



FABRICA, ADMINISTRACION Y VENTAS
AMORTIGUADORES

STIN-REL

BAHIA BLANCA 1024 T. E. 67-9907 BS. AS.

A los señores asociados al
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
concedemos el 20 %
de descuento

FLASH

"AUTOCLUB" ingresa en la familia del periodismo argentino

EL 9 de octubre ppdo., el Automóvil Club Argentino ofreció en su sede un cóctel para celebrar la aparición del primer número de esta revista. Fueron especialmente invitados al acto, que se desarrolló en un ambiente de cálida cordialidad, los colaboradores, periodistas, anunciantes, representantes de agencias publicitarias, organizaciones turísticas y automovilísticas, altos funcionarios de Y.P.F., de la Dirección Nacional y provinciales de turismo y otras personalidades de jerarquía. Por supuesto, estuvieron presentes las autoridades del A.C.A. y socios de la institución interesados en la ampliación de sus actividades y servicios.

Al ofrecer el brindis, el presidente del Automóvil Club Argentino y director de la revista, doctor César C. Carman, entre otras cosas dijo:

"Este acto, que tanto nos halaga por la causa que lo motiva como por la alta calidad de quienes nos han honrado con su asistencia, no responde al deseo de alimentar nuestra vanidad, sino a la satisfacción de poder presentar un nuevo instrumento creado por esta institución para comunicarse con las personas o entidades que se interesan en el turismo y el automovilismo, actividades casi absolutamente características de nuestro tiempo."

"Creemos que nuestra revista "AUTOCLUB" vendrá a satisfacer una necesidad que se ha dejado sentir con acento persistente. Pensamos que será útil para las representaciones argentinas en el exterior, legaciones y consulados, que, con este medio de di-

En el cóctel con que se celebró la aparición de "AUTOCLUB", el embajador José W. Agosti hace amables comentarios con el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman.



El Dr. César C. Carman hace uso de la palabra para definir la acción futura de "AUTOCLUB".

fusión de los atractivos, características, tesoros de paisaje y de arte, que nuestro país posee, podrán exhibir algunos valores esenciales que tipifican a nuestro ambiente humano, a nuestra geografía, al ritmo de la civilización que estamos ayudando a crear en esta parte del continente. Confiamos en que, para ese alto objetivo, nuestra revista pueda servir, no sólo como una explicación anticipada de lo que somos y de lo que tenemos, sino también para crear la tentación de venir a conocer este mundo argentino en plena formación."

"Como ya lo decimos en el editorial de este primer número de "AUTOCLUB", no entramos al campo periodístico para competir en el orden material. El Automóvil Club no es una institución que persiga lucro alguno o beneficio propio, a través de ninguna de sus actividades. Es sólo y únicamente una fuente de servicios sociales para la comunidad. Nuestra revista sólo importa, pues, un esfuerzo adicional dentro de la amplia política servicial que constituye la razón de ser de esta instrucción. Esperamos, en consecuencia, que la prensa nos acoja en su seno como a un nuevo y desinteresado colaborador en la defensa de los comunes intereses nacionales, y aspiramos a que su juicio pueda servirnos de patrón de medida para valorar la eficacia y el acierto de nuestro esfuerzo en este campo. Y ello nos importa tanto más, cuanto que hemos adoptado, para

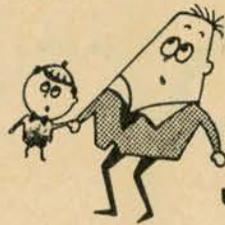
nuestra revista, el criterio de interpretar la realidad, las perspectivas y los problemas automovilísticos y turísticos del país, no mediante una exposición técnica estricta o con informaciones que pueden ser habidas en todas las publicaciones más o menos especializadas, sino, sin perjuicio de tales informaciones, a través de notas y artículos periodísticos de cuidada calidad y debidos a plumas de alta jerarquía en nuestro medio y del exterior."

"Deliberadamente he querido llegar hasta este punto para decir mi agradecimiento a quienes, de uno u otro modo, han colaborado en esta empresa y han hecho posible la publicación de esta revista. Me refiero tanto a quienes comparten conmigo la responsabilidad de dirigir y orientar esta institución, como a quienes han puesto su mejor conocimiento y buena voluntad para que "AUTOCLUB" pueda ingresar en la familia del periodismo argentino. Y principalmente, casi no necesitaría decirlo, va mi reconocimiento a los ilustres escritores y periodistas, que nos han entregado, para admirarla, una magnífica demostración de su arte y de su talento, honrando las páginas de nuestra revista."

"Creo que estas palabras bastan para que pueda percibirse la limpia emoción con que iniciamos hoy esta nueva tarea del Automóvil Club Argentino."



USTED..!



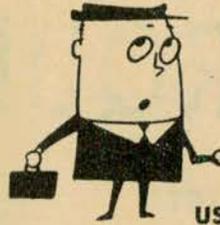
USTED..



USTED..



USTED..



USTED..



USTED..

..Y **TODOS** PUEDEN AHORA

ASEGURAR SEGURIDAD PARA LOS SUYOS

INCORPORÁNDOSE 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.

LOS DIQUES TRANSFORMAN

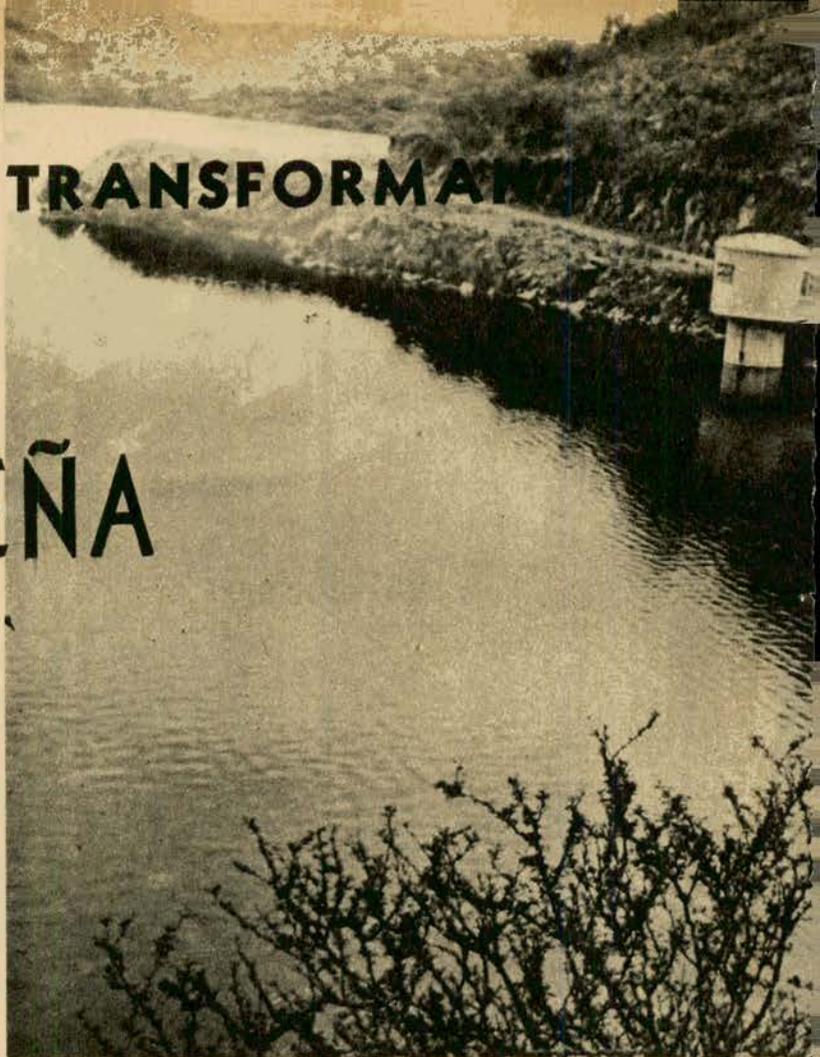
LA ECONOMIA

CATAMARQUEÑA

**PARAISO DEL TURISTA
POR SU CLIMA
Y SUS BELLEZAS**

PARA resolver el problema de todos los tiempos, la falta de agua, la Provincia de Catamarca ha programado la construcción de una serie de diques —ya en ejecución—, lo que al par que beneficiará la actividad agropecuaria, favoreciendo la radicación de la familia catamarqueña de la población rural, será motivo de una activa corriente turística.

Los diques se encuentran enclavados entre pintores-



DIQUE LA CAÑADA: En las proximidades de la localidad de Alijilán, departamento de Santa Rosa, a 15 kms. de la Ruta nacional 67, a poco más de 100 kms. de la ciudad de Catamarca, a 30 kms. de la Ruta nacional 38, que une Catamarca y Tucumán, y a 50 kms. de la localidad de Lavalle, sobre la Ruta 157.

DIQUE DE COYAGASTA: Este embalse se construye en las vecindades de la villa veraniega de El Alto, departamento del mismo nombre, de la que se encuentra separado por sólo 8 kms., contando esta población con hostería provincial.

La Ruta nacional 64 corre por sus vecindades, estando separada por 40 kms. de la población de Lavalle, sobre Ruta 157, y a 90 de la Capital de la Provincia, pasando por la hermosa cuesta El Portezuelo.

DIQUE DE MOTEGASTA: Ubicado a 14 kms. de la población de Icaño, sobre la Ruta nacional 67, y a 36 kms. de San Antonio de la Paz, que cuenta con ruta nacional y ferrocarril.

DIQUE DE SUMAMPA: Iniciado en el curso del presente año, en la localidad del mismo nombre, departamento de Paclín, sobre la Ruta nacional 67, a sólo 6 kms. de la Ruta nacional 38, entre Catamarca y Tucumán.

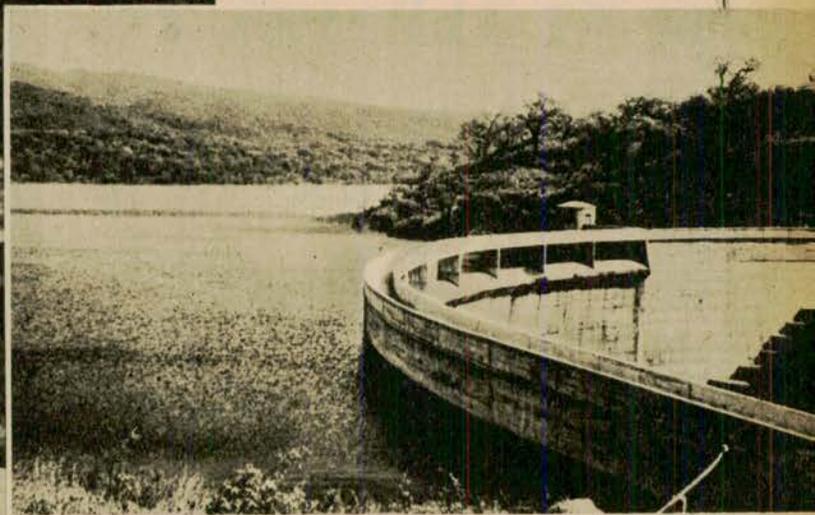
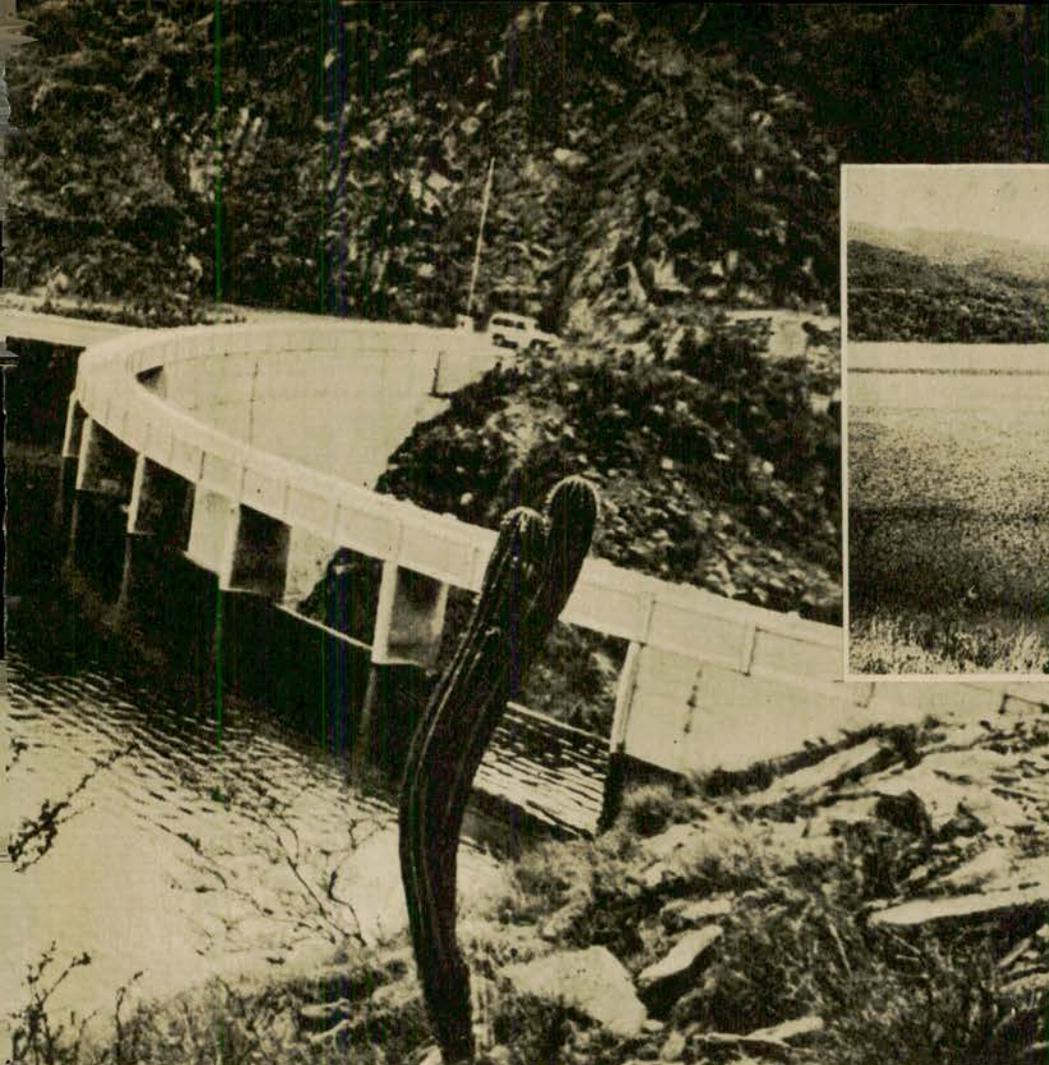
DIQUE DE ALBIGASTA: Se encuentra emplazado en el departamento de El Alto, en las proximidades de la ciudad de Frias, provincia de Santiago del Estero. Se ejecutará en forma conjunta por ambos estados provinciales, ya que sus beneficios se distribuyen entre la ciudad nombrada, departamento Choya, y zonas de la provincia de Catamarca. El proyecto ha sido terminado, previéndose el llamado a licitación para los primeros meses del año entrante.

DIQUE EL TALA: En el departamento Capital. Ha sido licitado su estudio y proyecto, tarea en la que se trabaja en forma acelerada. Su construcción resolverá el problema de la provisión de agua potable a la ciudad capitalina, cuya escasez en la época estival produce

En el Departamento de Pomán, Catamarca, la Villa del Rincón, refugio tranquilo y soleado, en pleno desarrollo. El acceso no es difícil por los caminos serranos.

cas serranías de belleza inigualable y de clima ideal. El hecho de encontrarse sobre rutas nacionales de intenso tránsito interprovincial o en sus vecindades, augura para la zona un brillante porvenir.

DIQUE DE IPIZCA: Este dique fue el primero en concluirse. Se encuentra ubicado en la localidad del mismo nombre, a 87 kms. de la Capital de la Provincia, a 7 kms. de la Ruta nacional 63 y a 14 de la villa de Ancasti, que cuenta con hostería nacional. Por otra parte, se encuentra separado de la población de San Antonio de la Paz, sobre la Ruta nacional 157, que une a Córdoba con Santiago del Estero, por sólo 58 kms.



El hermoso dique de la Cañada, en el Departamento de Santa Rosa, fuente de riqueza y bienestar para el futuro inmediato de la zona.

El dique de Ipizca, el primero en ser terminado, dentro del vasto plan de obras en marcha. Está a 14 km. de la tradicional localidad de Ancasti, tan llena de sugerencias para el turista y que posee una excelente hostería nacional.

muchos inconvenientes a la población, en especial durante las festividades de la Virgen del Valle, en el mes de diciembre, cuando la concentración de peregrinos es notable y el consumo se eleva en forma considerable. Al mismo tiempo importará un aporte significativo a la atracción de la Capital de la Provincia, y un lugar de esparcimiento para la población, ya que su emplazamiento se encuentra a menos de 5 kms. de Catamarca, en la ruta a la localidad veraniega de El Rodeo.

DIQUE DE LAS JUNTAS: Este embalse proporcionará energía eléctrica al valle de Catamarca y posibilitará la radicación de industrias, y la reactivación económica de la zona.

DIQUE PIRQUITAS: Este dique, construido por el Gobierno de la Nación, será habilitado en el curso del presente mes. Ubicado en el departamento Fray Mamerto Esquiú, a poco más de 5 kms. de la Capital de la Provincia. Resolverá el problema del riego en el Valle de Catamarca.

HOTELES Y HOSTERIAS: Al tiempo que se constru-

Catamarca, hay que destacarlo, no es un mero nombre en nuestra historia ni una simple marca en la geografía cordillerana. Es, sí, una de las más hermosas — y promisorias — regiones de la República, en todo sentido. Para dar una idea, siquiera parcial, de sus posibilidades y atractivos turísticos, reproducimos esta magnífica fotografía de la Cuesta La Chilca, en el Departamento de Andalgala, a 2000 metros sobre el nivel del mar.

yen estos diques, que constituirán una atracción turística, el Gobierno de la provincia ha proyectado una serie de hosterías y hoteles, cuya construcción ha iniciado en zonas de interés turístico. Se inició la construcción de los hoteles de turismo de las ciudades de Belén y Tinogasta, y la hostería de El Bolsón.

Las Estancias, El Rodeo, Concepción, La Merced, Andalgala, Ancasti, El Alto, Pomán, cuentan con hosterías de turismo para la comodidad de los viajeros.

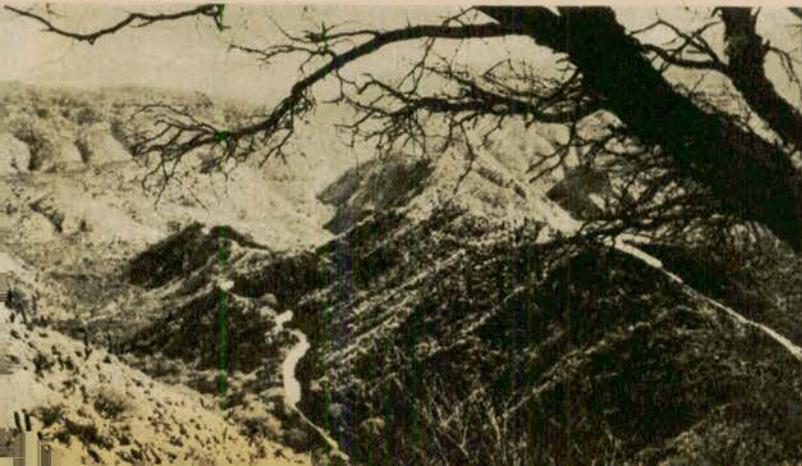
Se proyecta la construcción de hosterías y hoteles en las zonas adyacentes a los diques, en cuyos lagos se practicará la pesca deportiva y actividad náutica.

En distintos arroyos de la provincia se han sembrado truchas, que atraen a numerosos deportistas a lugares de singular belleza.

Singuil, Las Juntas, El Rodeo, Las Estancias, Colpes, son lugares de atracción por su clima, sus bellezas y la variedad de truchas y pejerreyes que se han sembrado en sus aguas.

Catamarca está llamada a ser centro de importancia en el turismo nacional, por la bondad de su clima y por sus bellezas naturales, que cautivan para siempre a quien las visita por vez primera.

Algo que merece ser recorrido, visto y recordado: la Quebrada de Belén, hermoso y severo paisaje del panorama catamarqueño.



RESULTADO de una POLITICA de EXPANSION

ESCRIBE

DOMINGO M. ARMENDARIZ

(Gerente General del Automóvil Club Argentino)

LA posición actual del Automóvil Club Argentino es un ejemplo del resultado de una política de expansión realizada sobre bases racionales.

Durante muchos años la Institución desarrolló su acción en forma restringida, constreñida por una economía deficitaria y una falta de elasticidad y de medios en su organización servicial, lo que limitaba la adhesión de automovilistas y completaba un círculo estático que, por vía de un endeudamiento progresivo, amenazaba seriamente la continuidad de su gestión.

La Comisión Directiva, ante la gravedad del problema, tuvo que adoptar medidas trascendentes, en cierto aspecto revolucionarias para el sistema habitual de la Entidad, para poder salir del círculo restrictivo comentado e iniciar una acción que permitiera poner en marcha una política de expansión, como único medio para salvaguardar la estabilidad institucional.

Con un gran patrimonio, pero sin disponibilidades financieras que posibilitaran las inversiones mínimas, se llevó a cabo, cuidadosa y racionalmente, pero con férrea decisión, la gran transformación. Gradual aumento de medios serviciales, en equilibrio con su gravitación en el caudal societario; economías máximas en todo lo que pudiera prescindirse o postergarse, y vuelco en los servicios esenciales; reestructuración total del régimen laboral en las estaciones de servicio, promoviendo un interés mayor de los agentes de prestación, y con ello una mejor atención a los asociados y una elevación del nivel de productividad; extensión del auxilio mecánico; incorporación de los servicios de previsión, con su gran atracción, y creación de otros nuevos, señalan los aspectos más relevantes de la misión cumplida.

Su desarrollo fue realizado en forma gradual, continuada, pausada solamente por las dificultades que debieron ser superadas e impulsada por un gran aliciente, el mayor que puede lograrse en este tipo de instituciones: el apoyo de la gran masa de asociados, que manteniendo su afiliación y posibilitando la incorporación de otros automovilistas, ha excedido la cantidad de 156.000 afiliados, cifra record que revela un incremento

del 80 % sobre la existente en 1957.

Paralelamente, todos los servicios sociales y la actividad general del Club crecieron en elevadas proporciones. El aprovisionamiento de nafta, incrementado en ese lapso en un 65 %, con un promedio mensual que supera 9.300.000 litros, acepta la condición de mayor expendedor de productos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Otros servicios para automóviles revelan igual o mayor proporción. El Auxilio Mecánico, que ha alcanzado un aumento del 100 %, da idea de su eficiencia para atender a los 700 llamados diarios que efectúan los asociados.

El éxito de los seguros de vida y automotores, al resolver ese problema a 35.000 asociados; el servicio de viajes y turismo nacional e internacional, con sus importantes proyecciones; la constante edición de material cartográfico y el relevamiento y señalamiento de caminos, fueron complementados con la organización de pruebas automovilísticas, y la actividad de los Recreos, la colaboración de Fiat Argentina S. A., la activación de los servicios de documentación internacional, aduanas, información, tránsito; las casas adheridas, los restaurantes, buffets, playas en balnearios y, en fin, las actividades culturales, todo eso refleja el resultado de la dinámica gestión cumplida en los últimos cuatro años.

Queda así demostrado que con la aplicación de un criterio práctico de expansión racional, y a pesar de la carencia de disponibilidades, pudo lograrse la creación de un punto de apoyo para iniciar una extensión de servicios que posibilitó a su vez, el aumento de asociados, con la reducción de costos que trajo, en definitiva, el equilibrio económico buscado durante tantos años.

La intensidad de la actividad de hoy en el Automóvil Club Argentino se advierte en todas sus secciones y dependencias. La concurrencia de los señores asociados es continua, y las consultas y trámites por correspondencia son considerables. El promedio de cartas que se reciben y despachan por día, que alcanza a 1900, da una idea de ese movimiento.

La labor incesante de la Comisión Directiva de la Institución, que preside el doctor César C. Carman; de sus Comisiones Asesoras, Comisiones de Filia-

les y Delegaciones del Interior, que se complementa con la tarea de los funcionarios ejecutivos, personal y concesionarios, cuya cifra, en todas las actividades y en todo el país, es superior a 2.000 y tienen a su cargo el quehacer servicial, no decrece por la evidencia del éxito logrado, sino todo lo contrario.

En efecto, en estos momentos el Automóvil Club Argentino se encuentra abocado a la realización concreta y ya en marcha de otra etapa de crecimiento y expansión.

En plena ejecución muchas y en avanzado trámite otras, está llevando a cabo la construcción de 28 nuevas estaciones de servicio, algunas con comodidades para el alojamiento, que han de promover una amplia corriente turística y comercial en rutas de singular importancia y cuya ubicación estratégica favorecerá el tránsito por las provincias de Jujuy, Catamarca, La Rioja San Juan, Mendoza, San Luis, La Pampa y Neuquén. La construcción es realizada con la contribución de los respectivos gobiernos provinciales.

Se encuentra ya adelantada la ampliación de la estación Mar del Plata, que, al extender su playa de nafta y servicios y su capacidad de estacionamiento, brindará apreciadas ventajas a socios de todo el país que concurren a esa ciudad balnearia, a quienes se ofrecerá también estacionamiento en Playa Grande y en baldíos afectados por la Municipalidad. Igualmente se amplía la Estación Dolores, en la Ruta N° 2, para mejorar su capacidad de servicios.

La ampliación de la red de estaciones comentada, se va extendiendo por medio de la adhesión de estaciones de servicio YPF, cuya incorporación, ya concretada con treinta de ellas, suma el inestimable aporte del capital privado al sistema de servicios del Club, dentro de un plan que paulatinamente se irá extendiendo de acuerdo con las necesidades societarias.

El auxilio mecánico se refuerza en estos momentos con otras 10 nuevas unidades, que se suman a las 42 incorporadas últimamente para ampliar el servicio. Al mismo tiempo se ha adquirido una nueva red de radiocomunicaciones en sistema V.H.F., que, complementándose con la red ya existente de estaciones mó-

viles, asegurará la eficiencia del servicio de auxilio.

Se encuentra ya en funcionamiento la red de radiocomunicaciones de larga distancia, que vincula las lejanas estaciones ruterías con las cabeceras, y por sus catorce emisoras instaladas y las que se agreguen, los asociados encontrarán el medio de comunicarse con los suyos en el transcurso de sus viajes.

Se han reestructurado los servicios de turismo y viajes, montando una organización completa al servicio de los socios, que se extenderá paulatinamente por todo el país.

A lo expuesto, que da la pauta de la renovada inquietud e incansable esfuerzo por realizar la obra de mejoramiento y expansión servicial, debe agregarse la aparición de la revista "AUTOCLUB", que, con su suplemento de informaciones sociales, viene a cumplir una importante actividad del Automóvil Club Argentino, como su medio de información y promoción del turismo y automovilismo, en el nivel que la importancia de la Institución requiere.

Dadas las vastas proyecciones de la obra que realiza el Automóvil Club Argentino, aquélla no podría ser llevada a cabo sin la permanente colaboración por parte de asociados, autoridades y entidades estatales y privadas. En ese sentido al hablar de la obra del Automóvil Club Argentino, no puede dejar de mencionarse a Yacimientos Petrolíferos Fiscales, presente en cada una de las acciones que realiza la Institución, como señalar, asimismo, la colaboración de la Caja Nacional de Ahorro Postal, de las Direcciones de Vialidad y otras reparticiones y entidades movidas por el mismo afán de servir al país.

En la forma expuesta precedentemente, el Automóvil Club Argentino ha cumplido una etapa que lo exhibe ante la consideración pública con una relevante característica de progreso constante, y con una proyección en su acción inmediata de verdadera trascendencia para el país. Todo ello ha tenido como base fundamental una política de expansión, encarada con un criterio práctico y realista, que ha ido adecuando la organización a las posibilidades económicas sin perder de vista las necesidades de los asociados.

CINTURONES DE SEGURIDAD

Según el Comité de Investigación sobre accidentes automovilísticos, que funciona en la Universidad de Cornell, la generalización del uso de cinturones de seguridad en los automóviles evitaría por lo menos 5.000 muertes al año —en los Estados Unidos—, y reduciría en alrededor del 33 % las lesiones de los conductores.

UN NUEVO COCHE BRITANICO QUE LLAMA LA ATENCION

ACABA de ser presentado en el Reino Unido el Consul Classic 315, elegante sedán de 4 ó 5 asientos y clase internacional, que puede ser adquirido, optativamente, en sus versiones de lujo y corriente, con dos o cuatro puertas. Tiene un motor supercuadrado de 4 cilindros y válvulas en la culata, de 1.300 c. c., que desarrolla 54 HP al freno.

lleva una parrilla de poca altura a cada lado de la cual hay algo totalmente nuevo en coches de tamaño mediano: cuatro faros dotados de lámparas de haz encerrado. Estas unidades proporcionan una distribución de la luz mucho más pareja que las lámparas convencionales, son de más larga duración y constituyen uno de los muchos novedosos rasgos que acen-



El nuevo coche británico, que se presenta al mercado bajo auspiciosos signos: el "Consul Classic". Es un sedán de 4 cilindros, de 1.300 cc. y 54 HP al freno. Ofrece interesantes novedades técnicas.

Frenos de disco en las ruedas frontales forman parte de su equipo básico, lo cual introduce un nivel de calidad y seguridad nuevo en los modelos de familia. Particularmente notable en este coche es el tratamiento de su parte frontal. El sombrero, inclinado hacia abajo,

túan las características de seguridad de este modelo. El nuevo Consul Classic ha sido diseñado para automovilistas del mundo entero que desean un coche de aspecto refinado, notable rendimiento y buena economía general.

EL CHEVROLET 400 EN LA ARGENTINA

Con exclusividad para los representantes de los diarios, revistas, radio y televisión fue presentado el nuevo Chevrolet 400, modelo 1962, el 13 de noviembre último en el Golf Club Municipal de Palermo.

Subsiguientemente, empezó a exhibirse en el Automóvil Club Argentino, y después en la "Gran Feria Fantástica de la Solidaridad", en la Exposición Rural de Palermo.

Como se sabe, se trata del automóvil más flamante de los modelos creados por General Motors, que a fines de septiembre se presentó por primera vez en los EE. UU. de Norteamérica. La producción del Chevrolet 400 modelo 1962, se realizará por primera vez casi simultáneamente en EE. UU. de Norteamérica y en Argentina. En aquel país la producción ya ha sido iniciada y en marzo próximo comenzará en el nuestro.

Las características han sido diseñadas específicamente para este nuevo modelo. Posee un motor Chevrolet L-6 tubi Thriftmaster de 6 cilindros, 3179 cm³ y 105 HP, con una cómoda capacidad para seis personas y con un amplio baúl para equipajes. Es de refinada elegancia y sencillez caracterizándose por su línea funcional que tiene un largo de 4,65 m. y una distancia entre ejes de 2,79 m.; su ancho total es de 1,76 m., mientras que su altura sólo alcanza a 1,40 metros.

MONOLOGOS Y SOLILOQUIOS

LO irónico de nuestro caso es que nosotros, los peatones, no podemos decir con arranque dramático: "Peatones del mundo, uníos: nada tenemos que perder sino las cadenas". Y no lo podemos decir, primero que nada, porque los peatones no tenemos cadenas —cadenas que se reservan para los automóviles en el barro— y segundo, porque los peatones no somos una clase, sino una situación.

Además, casi todo el mundo maneja un auto o viaja en un auto de vez en cuando. Y cuando un peatón maneja un auto se produce en él una violenta transformación psicológica, porque su primera reacción es... odiar al peatón que camina muy despacio, se cruza en el camino y, lo que es peor, determina una fastidiosa cantidad de conflictos y gastos cuando comete la estupidez de hacerse matar por un auto.

Sin embargo, no solamente los conductores ocasionales, sino también los que, como tales, tienen "status" definitivo, se transforman a veces en

NOSOTROS, LOS PEATONES

(El señor Murphy es un distinguido peatón que ha caminado mucho y tiene en su haber tres hospitalizaciones graves, y un número impreciso de magulladuras determinadas por sus encuentros con diversas manifestaciones veloces de la industria del automóvil.)

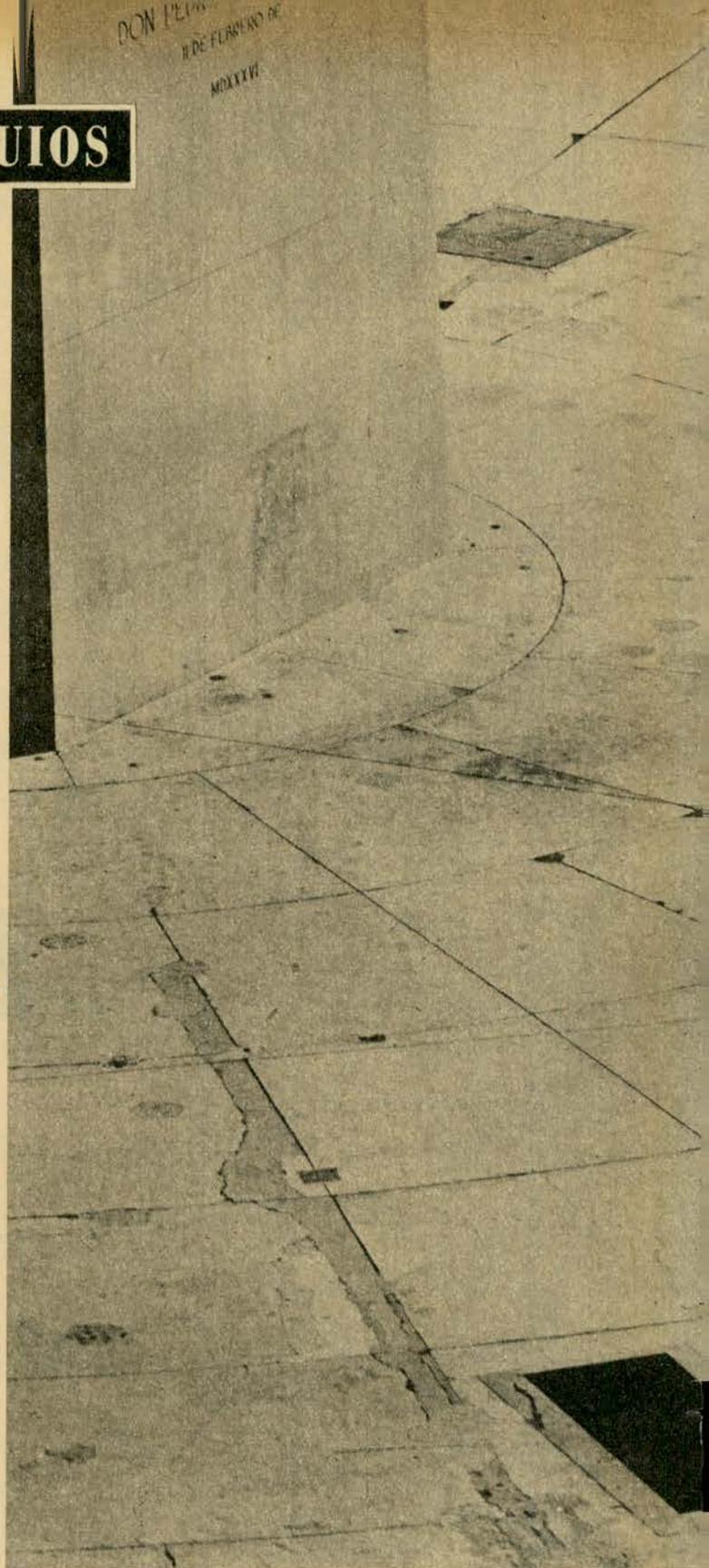
POR
**JAMES
MURPHY**

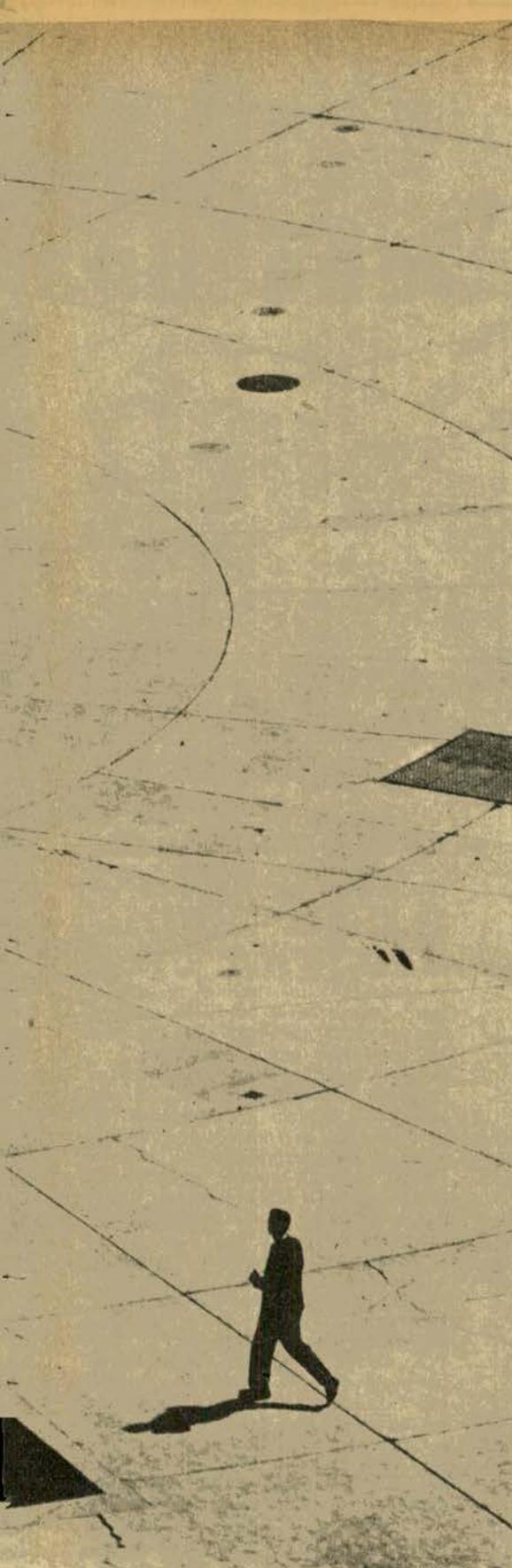
peatones. Por ejemplo, aun los más empecinados conductores tienen que caminar desde su poltrona en el "living room" hasta el lugar donde tengan el auto, para instalarse detrás del volante, apretar el arranque, arrugar el ceño y lanzarse a la carrera de peatones. También, durante el día, el conductor, por más conductor que sea, se supone que no deja

de caminar la media cuadra que separa a su oficina del abrevadero donde hace sus gárgaras alcohólicas favoritas y las restantes quince cuadras que lo separan del lugar donde estacionó el auto.

LA MAYORIA VA A PIE

Todo lo que intento señalar en es-





a lo anterior, es que, en una democracia, es la mayoría la que tiene la autoridad y que, en cualquier ciudad, pueblo o calle, siempre la mayoría anda a pie y no integrada con dos toneladas de metal y cierta cantidad de nafta. Esto podría denominarse la ley de Juan S. Gambeta, aunque, que yo sepa, nunca existió esa persona, y si existió, nunca pudo inventar ese teorema por la simple razón de que acabo de inventarlo yo mismo, en este preciso momento.

ESTA ES MI SOLUCION

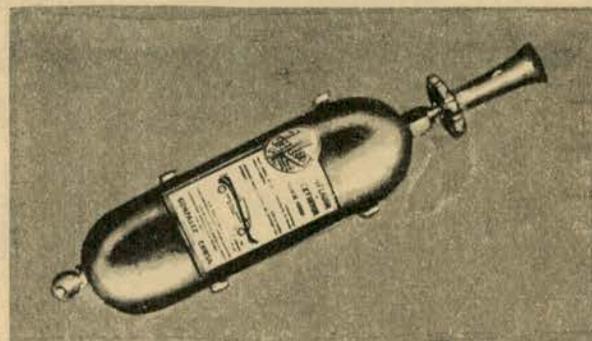
¿Cuál es mi solución para el problema del tránsito? Primero, he jugado con la idea de una solución definitiva y simple, que se reduciría a abolir el tránsito. También he pensado en la posibilidad de fijar la luz verde en todos los semáforos de las avenidas que conducen al río, de manera que, en menos de dos horas, el número de automóviles podría reducirse considerablemente, por lo menos, mientras sacaran los que habían caído al agua... Otro procedimiento, menos drástico, sería detener a todos los automóviles a 10 kilómetros de la ciudad, para que los conductores continuaran su camino a pie y aprendieran a respetar a los peatones. Una medida todavía menos violenta, sería disponer que todo automóvil que entrara al centro de una

ciudad, llevase por lo menos cinco pasajeros, sin contar, por supuesto, a la señora próxima a dar a luz que viaja en un taxi manejado por un chófer que, como lo establece la tradición, tiene cierta intuición obstétrica.

En beneficio de la industria del automóvil, tanto como en beneficio de la humanidad que camina por las calles de las ciudades, es necesario reclamar que se reconozcan y respeten los derechos de los peatones. El derecho elemental de todo peatón es, que al iniciar el cruce de una calle, pueda terminar la operación sobre sus pies, sin interrupciones que lo lleven a un hospital y/o a una funeraria.

En California, por ejemplo, el peatón siempre tiene *derecho, prioridad* de paso, sobre los vehículos. Quiere esto decir, que en California no es legal matar a un peatón, pura y simplemente porque los californianos son peatones también. La sencilla aplicación de este inteligente principio bastaría, si no para resolver el problema, por lo menos para colocarlo en sus términos realistas, eliminando el prejuicio que ha llevado a los automovilistas a considerar que los peatones no son más que una especie desarrollada de la familia de los pollos que se cruzan en el camino cuando el velocímetro del automóvil pasa de los 80...

CON INFLEX EN EL VEHICULO 2 PROBLEMAS EXTINGUIDOS!



EXTINGUIDOR INFLADOR "INFLEX"

Nueva solución para evitar problemas mientras maneja:

Extingue todo incendio!
Infla en cualquier momento... hasta 10 neumáticos!

...y en 10 modelos distintos: pintados y cromados!

MANEJE CONFIADO CON "INFLEX" EN SU VEHICULO

Es otro producto de

GONZALEZ Y CHIESA S.R.L.

fabricantes de elementos en general contra incendios

CUENCA 2259/61 - T. E. 50-2893 - Bs. As.

Zonas disponibles para Revendedores y Distribuidores

yoría en relación con los ciudadanos que manejan o andan en auto movidos por el convencimiento de que existe una norma constitucional por la cual, a toda persona que ande a pie, le está mortalmente prohibido interferir en los movimientos de todas las personas que andan en automóvil.

Y lo que deseo afirmar, en adición

USTED... ¿tiene una

Un choque espantoso, cerca de Bernal, entre un micro y un camión, también ocurrido el 26 de noviembre de 1960. Nada puede ilustrar mejor la tragedia que se cierne sobre las manos de los conductores cuando no las controla la prudencia y el sentido de la responsabilidad.



USTED, amigo lector, está prontos. Las suyas y las de su familia. Para concretar ese lapso de descanso que usted tanto ansía, un poco agobiado por este año que ha sido difícil, como todos los años; ese reparo a la fatiga de todos los días, que su esposa ha ido acumulando en su hogar, en el que se suman esos pequeños problemas de todos los hogares; en fin, para premiar los afanes de sus hijos, que, además, están excedidos de energías y necesitan de un más amplio horizonte para quemar su piel... y ese exceso de impulsos vitales.

Usted, amigo lector, ha trabajado todo el año y reconozcamos que, desde su regreso del verano anterior, usted ha estado pensando en sus pró-

ximas vacaciones. Las ha ido preparando, sacrificando muchos pequeños gustos, ahorrando sobre un "vicio", haciendo un esfuerzo más, para que ese presupuesto destinado a esto que se aproxima, tenga la suficiente holgura como para darse, y darle a los suyos, una comodidad más.

Y bien... Nosotros, que queremos compartir su satisfacción, le deseamos que se cumplan todos sus deseos. Y porque así lo sentimos, le invitamos a que se siente un par de minutos y atienda este monólogo, que no quiere ni pretende ser un consejo. Simplemente, refrescarle la memoria para el día en que usted apriete el acelerador y se largue con los suyos por la Ruta 2, por ejemplo, rumbo a Mar del Plata, o tal vez por la N° 9, en busca de las sierras de Cór-

doba, u otra similar finalidad.

Lo que anhelamos recordarle es, precisamente, que usted tiene una cita con las playas atlánticas o los paisajes serranos. Allí está su meta. En cualquier parte, menos en la dimensión de un titular que anuncie esa mancha que parece ineludiblemente ensancharse todos los veranos. Ese capítulo doloroso que insumen los accidentes camineros.

¡No! No se fastidie por nuestro recuerdo. Los muchos que dejaron su último modelo transformado en un montón de hierros retorcidos, aquellos que terminaron su vida o las del ser más querido en una banquina, también en alguna oportunidad hicieron el mismo gesto que usted acaba de hacer.

Como usted, amigo, se alzaron de hombros y dijeron:

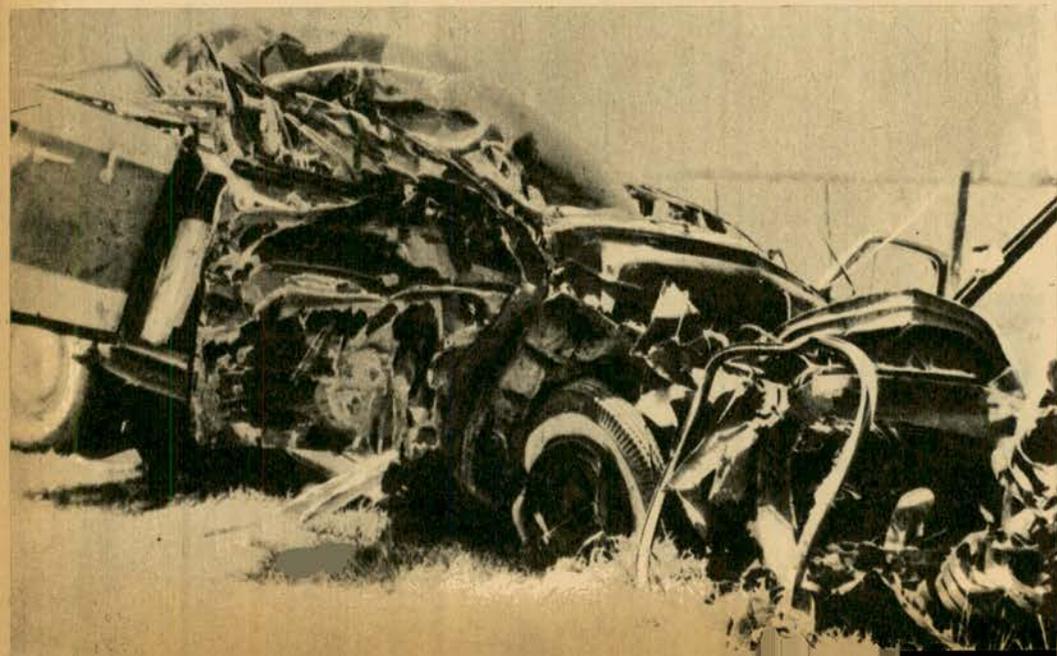
—Total... Cuando se trata de la fatalidad...

—Si me tiene que tocar...

Es cierto. Pero, ¿por qué no hacer un poquito de su parte, para eludir esa fatalidad que tiene un antídoto prodigioso que se llama prudencia?

Como decíamos antes, no queremos darle consejos. Muy lejos de ello, sabemos que usted es un conductor avezado y que fundamentalmente tiene conciencia. Porque eso que le sobra a usted, les falta a los otros:

Un desastre ocurrido sobre la ruta 9, entre Cañada de Gómez y Correa, el 5 de febrero de este año. ¿Fatalidad? Es posible. Pero también la imprudencia del conductor, sin duda alguna.



lucha con la MUERTE

PRUDENCIA.

Y como usted tiene ese mérito, deje que los otros se vanaglorien de haber llegado a Mar del Plata en cuatro horas, sin haber dormido en toda la noche, tras una despedida al gerente de ventas que se marcha a Europa y en la que se destaparon cinco botellas de "whisky", del bueno, y que se dejaron vacías entre los diez ejecutivos de la empresa. Esos son héroes. Usted es un hombre prudente, un padre de familia que va en busca de unos días de descanso.

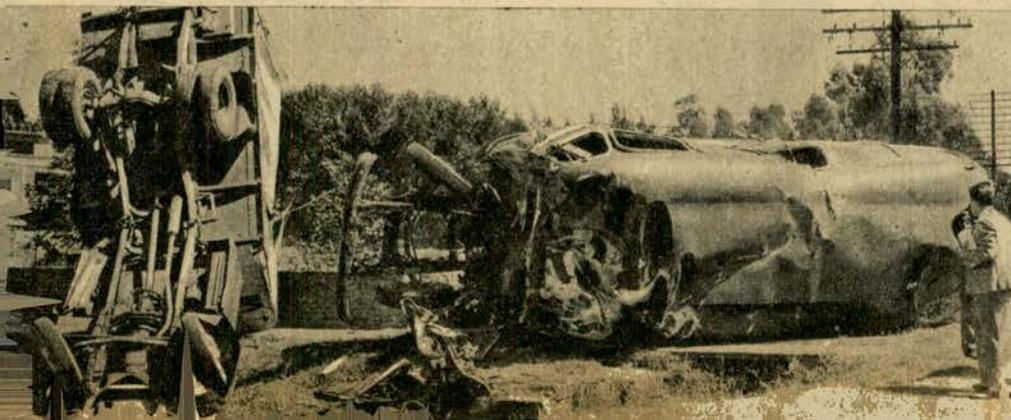
Por eso le vamos a hacer una su-

PRUDENCIA NO ES LENTITUD

Si usted no cree que sabe demasiado como conductor, conviene que aprenda estas sencillas reglas:

1. Velocidad prudencial no significa lentitud. Velocidad prudencial es aquella compatible con los riesgos del momento, con el dominio que se tiene del vehículo y con las condiciones mecánicas de éste.
2. Recuerde que las posibilidades de detener el vehículo en corta distancia disminuyen a medida que la velocidad aumenta.
3. No olvide que a 40 kilómetros por hora, se necesitan 19 metros para detener totalmente el vehículo; a 70 kilómetros por hora, 48 metros, y a 100 kilómetros por hora, 106 metros, sin contar el "tiempo de reacción".
4. Recuerde que no tiene por qué exceder en ruta abierta las velocidades reglamentarias; que en las curvas, puentes y cuando en sentido contrario se acercan vehículos debe reducir su velocidad.
5. Y fundamentalmente, tenga siempre presente que velocidad prudente es la que no genera riesgos innecesarios.

Este choque se produjo entre un ómnibus y un camión, el 26 de noviembre de 1960. Aquí la responsabilidad de los conductores, del primero principalmente, es más grave aún, pues tomó a su custodia muchas vidas ajenas.



gerencia. Cuando retorne y comente en un amable paréntesis de la reunión de directivos, o simplemente de amigos, de compañeros de oficina, los pormenores de su viaje, deje que los otros se jacten de haber batido récords. Usted límitese a comentar que anduvo despacio. Que su automóvil no es un bólido, y que usó la carretera como tal y no como pista.

Verá como nadie se burla. Y usted habrá conseguido algo muy importante. VENCER EL TONTO AMOR PROPIO DEL AUTOMOVILISTA.

Con su prudencia y sin un falso amor propio, usted... a propósito, ¿cuánto hace, amigo, que no se somete a un examen médico? No es por nada. Creemos que alguna vez nos dijo que estos últimos tiempos usted experimenta sueño, cierto cansancio cuando conduce un largo trecho. No estaría de más una visita al oculista. Usted se siente perfectamente bien. Pero... la confianza en este caso, mata al conductor. Además, nos ha reconocido que se da cuenta que ya no es el de antes. La actitud de reacción ante el peligro y el dominio inmediato de su vehículo, pueden declinar lentamente con los años, sin que el interesado pueda notarlos por sí mismo.

¡No! No vaya al médico. No es que sea imprescindible, no es una advertencia. Lo recordábamos al pasar mientras pensábamos, que a la fatiga del conductor se suma el cansancio de los motores y de todo el vehículo. Como es usted un conductor prudente, descontamos que antes de realizar su viaje de vacaciones, hará objeto a su auto de una revisión general.

Y ahora, ya está usted en plena ruta. Sólo es cuestión de recordarle que los reglamentos, las señales y las indicaciones no fueron puestas por las autoridades para mortificarle a usted o a los demás viajeros. Tienen una razón de ser. Están ahí por algo. Violar las reglamentaciones, ser indiferente a las indicaciones, puede demostrar muchas cosas, pero no suprime la razón que las originó. Ese motivo cuesta mucho. Alga más que una multa. Puede costar nada menos que su vida o la de sus semejantes.

Mientras usted nos ha seguido, habrá reparado en las fotografías que ilustran estas páginas. Antes de desearle el más feliz de los viajes, y las más descansadas vacaciones, queremos advertirle que estos vehículos deshechos que la cámara registró, estaban conducidos por auto-

A ESTO LE LLAMAN

FATALIDAD

1. Doblar repentinamente pasando por delante de otro vehículo.
2. Intento simultáneo de dos vehículos en un cruce.
3. No conceder prioridad de paso al vehículo que se le acerca por la derecha, al punto de cruce.
4. Salir repentinamente del lugar de estacionamiento.
5. Tomar los cruces a excesiva velocidad.
6. Pretender aventajar a otro vehículo no advirtiendo si por delante de éste, el camino está despejado.
7. Adelantar a otro vehículo en una curva o en un puente.
8. Adelantar a otro vehículo en la cúspide de un camino ondulado.
9. La aparición imprevista de un cuarto vehículo que aparece por un camino transversal.
10. Calzada húmeda o resbaladiza.
11. Peatones que cruzan aparentemente distraídos.
12. Desprecio al peligro de las curvas.
13. Indiferencia a las señales del camino.
14. Niños jugando en las cercanías de la ruta.
15. Animales sueltos en las proximidades del camino.
16. Encandilamiento de faros, por obstinación en no apagarlos.
17. Comidas y/o bebidas copiosas antes del viaje.
18. Cansancio.
19. Frenos que no se someten a revisión periódica.
20. Distracción, imprudencia, velocidad, VELOCIDAD...

movilistas como usted. Como usted, tenían cita en cualquier parte. Con el pretexto de la fatalidad, e impulsados por su imprudencia, sólo encontraron el desastre y la muerte. Quiera Dios —y usted—, que esto no le suceda a usted ni a nadie.

NO NOS HAGA CASO

Pero cuando esté solo, respóndase a estas preguntas:

1. ¿Hace señales antes de variar la trayectoria de su coche, o cuando va a frenar o cuando va a detenerse?
2. ¿Se detiene totalmente cuando llega a una señal "PARE"?
3. ¿Obedece a las señales de tránsito en las carreteras?
4. ¿Se abstiene de ingerir bebidas alcohólicas cuando el manejo del coche depende de usted?
5. ¿Conoce y cumple el reglamento de tránsito en todo lugar?
6. ¿Conduce su automóvil con prudencia y es cortés con los demás?
7. En cada cruce ferroviario, ¿conoce el peligro que le acecha y se cuida?
8. ¿Conduce con mayor precaución con mal tiempo o de noche?
9. ¿Le tienta la velocidad?
10. ¿Somete a revisión periódica los frenos de su coche?
11. ¿No descuida el estado de sus neumáticos?
12. ¿Sabe qué distancia necesita para detener su auto, a distintas velocidades?
13. ¿Está seguro sobre el estado del mecanismo de la dirección de su coche, y ha pensado en lo que pasaría si fallase?

A nosotros no nos interesan sus respuestas. Le interesan exclusivamente a usted. Porque usted es el que viaja y quien pagará las consecuencias de su propia imprudencia. Usted y los suyos, al viajan con usted.



SI ya no lo hubiesen dicho con música en la zarzuela clásica, nosotros habríamos podido comenzar esta nota afirmando que hoy "las ciencias adelantan que es una barbaridad".

Palabras llenas de sugestión y de misterio, que no figuran todavía en las páginas de los diccionarios, tales como "megatón", "cosmonauta", "termonuclear", y "televisión", condensan en la novedad de sus breves sílabas el resultado del esfuerzo de la inteligencia humana para avanzar, a la velocidad del sonido —o de la luz—, en la búsqueda afanosa de los grandes secretos de la Naturaleza. Como ya todo es posible, nada nos asombra y tampoco nada nos conmueve.

Ricos y pobres, jóvenes y ancianos, hombres y mujeres, todos marchamos hacia la obtención del confort hogareño por el camino de las máquinas y de los equipos que alguien en estos momentos está inventando. Nuevas comprobaciones científicas, que destruyen en segundos viejas y generalizadas creencias, y

LA TV ARGENTINA

**CANAL 7, PRIMERA
TELEVISORA ARGENTINA, HA
CUMPLIDO 10 AÑOS DE EDAD**

por
JULIO MARZO

la aparición constante de inventos que transforman o, por lo menos, modifican la humana manera de vivir, son la clara evidencia de la revolución que a todos nos alcanza. Y de una de esas revoluciones, que de lleno nos llega, es de la que quetemos hablar hoy.

Una escena de perfección clásica: un paso de maravillosa precisión realizado por los primeros bailarines del American Festival Ballet. El Canal 7 cuida colosamente del valor artístico que representan los programas que contrata.



Una prueba elocuente de la preocupación de los directivos de Canal 7 para asegurar la alta jerarquía de sus programas: el mundialmente famoso conjunto "Los Niños Cantores de Viena". Fueron acompañados en sus audiciones por la Orquesta de Cámara Juvenil dirigida por Helmuth Froschauer.



Canal 7 selecciona cuidadosamente los programas artísticos. Siempre se trata de primeras figuras de alta cotización. En la foto, Heinz Wallberg, dirigiendo la Orquesta Sinfónica Nacional.

La TV Argentina se pone pantalones largos

Acaban de cumplirse diez años desde el día en que en la pálida pantalla de un televisor experimental se proyectó por primera vez en nuestro país el sonido y la imagen monocroma en movimiento. Hace diez años, en efecto, que TV Canal 7, "Primera Televisora Argentina", salió al aire para poner al alcance de las familias un novedoso entretenimiento que, con el correr del tiempo, se ha convertido en fuente de saber y de cultura.

A diez años de distancia de aquel balbuceo inicial, el Director General de TV Canal 7, allanándose al requerimiento de "AUTOCLUB", nos informa que hoy la "primera televisora argentina" ocupa unas 650 personas, con un presupuesto de 300 millones de pesos anuales. Actualmente el costo de un programa de televisión por hora, cuando es filmico, oscila entre los 70 y 80.000 pesos y

po de exteriores que transmite desde Rosario por cable coaxil.

Televisión no es proyección de películas

Partiendo del concepto de que una estación transmisora no debe constituirse en una simple proyectora de películas viejas o nuevas, ya que para esa especialidad han sido debidamente adecuados los cinematógrafos, la dirección de Canal 7 trata de ofrecer al gran público programas en los cuales se combinan entretenimientos instructivos de diversa índole, obras del teatro universal y nacional y otras realizadas especialmente para la TV, transmisiones de exteriores de deportes y actos diversos y un completo noticiero de la actividad local y del exterior.

Para que el lector tenga una idea de la importancia que en Canal 7 se asigna al noticiero, diremos que trabajan en él setenta personas, entre redactores, camarógrá-

SE PONE PANTALONES LARGOS

cuando es vivo no baja de los 200.000, ya que al costo del espacio hay que agregar los gastos de director, asistente, apuntador, libretista, elenco, producción y escenografía. Estos costos se refieren a los horarios menos codiciados.

El aumento de los canales de televisión ha elevado, lógicamente, el costo de los "cachets" y de las películas y ha exigido a Canal 7 la inversión de cuantiosas sumas de dinero en la adquisición de nuevas cámaras y de un equi-

fos, ayudantes, cronistas y servicio de agencias, todo lo cual significa una inversión mensual de 2.500.000 pesos.

La aparición de nuevas estaciones de televisión ha convertido a la "Primera Televisora Argentina", de canal monopolista en canal optativo, lo que ha significado, como hemos dicho, la inversión de muchos millones de pesos en nuevas máquinas y programas. El ensanchamiento de la plaza y la nivelación de la publicidad han llevado a una situación de equilibrio.

Uno de los secretos del éxito: el cuidadoso contralor de la teledifusión. Los actores están en la pantalla; pero el equipo que se ve en la foto es la llave que asegura la exactitud de la transmisión televisada.



Las sopranos Myrtha Garbarini y Noemi Souza, participantes en la audición de "Los Niños Cantores de Viena".





Una cumbre internacional en los programas de LS82, Canal 7: Juliette Greco.

EVOLUCIONA EL GUSTO DEL PUBLICO

La orientación de los nuevos canales ha permitido que el público se oriente de acuerdo con sus predilecciones, produciéndose una evolución en los gustos de los telespectadores, según lo ha comprobado el Instituto Verificador de Audiencias, creado precisamente para cumplir tan importante cometido a través de encuestas personales y telefónicas y otros medios de comprobación.

De acuerdo con el concepto de que una emisora de televisión no puede ser una simple proyectora de películas, Canal 7 trata de que en sus programas predominen los números musicales, los números cómicos y los números serios, manteniéndose el promedio de un 82 por ciento de transmisión "en vivo" y sólo un 18 por ciento de material filmico.

El gran público no conoce en sus detalles el costo verdadero de los programas que ve en su receptor hogareño. Un programa en vivo transmitido, por ejemplo, de 20 a 21 horas,

El Canal 7 renueva y actualiza constantemente sus equipos. En la foto, la reveladora automática "Houston Fearless", para película reversible de 16 mm., única en el país, en uso desde agosto de este año, para el Noticiero TV. Costo: \$ 850.000.—

cuesta alrededor de los 350.000 pesos. Si es filmado, el costo se reduce a unos 160.000 pesos.

UN GRAN PROGRAMA DE CULTURA POPULAR

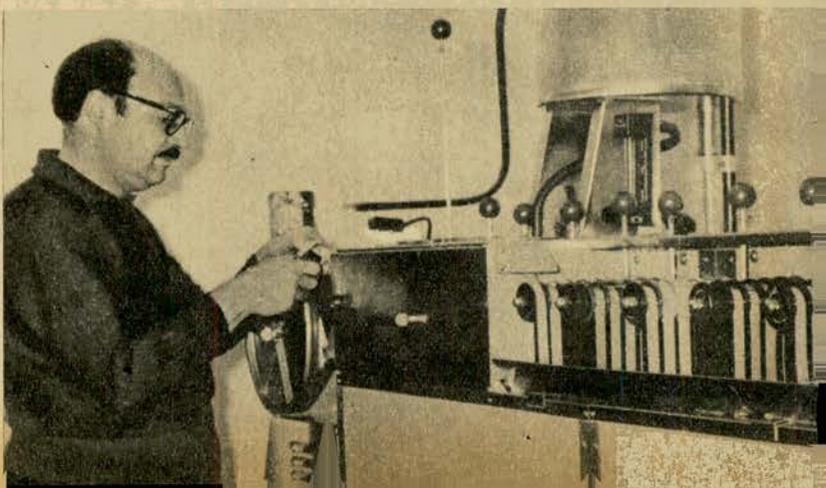
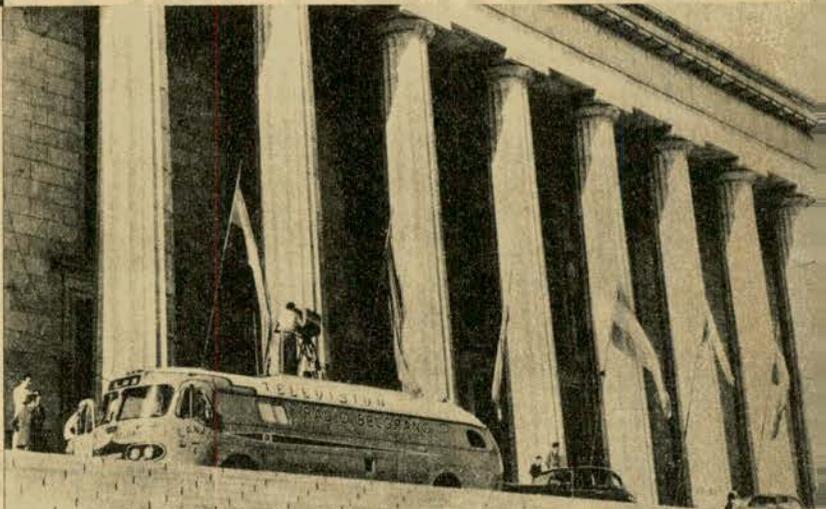
En su trayectoria de diez años de existencia, Canal 7 ha puesto especial interés en lograr una promoción artística de elevado nivel cultural y siempre estuvieron presentes en su programación espectáculos de gran jerarquía.

En el aspecto deportivo, ha logrado promover transmisiones en las más variadas ramas del deporte en general, como ser, encuentros de polo, rugby, pato, golf, basquet-ball, ciclismo, automovilismo, motociclismo, base-ball, tenis, baby-fútbol, box, esgrima, patinaje, natación, regatas, espectáculos ecuestres turf, etc., sin estar ausentes en esta enorme variedad, algunas transmisiones que se efectuaron directamente desde la carpa de circos, mostrando en forma veraz y auténtica el colorido que posee el espectáculo circense.

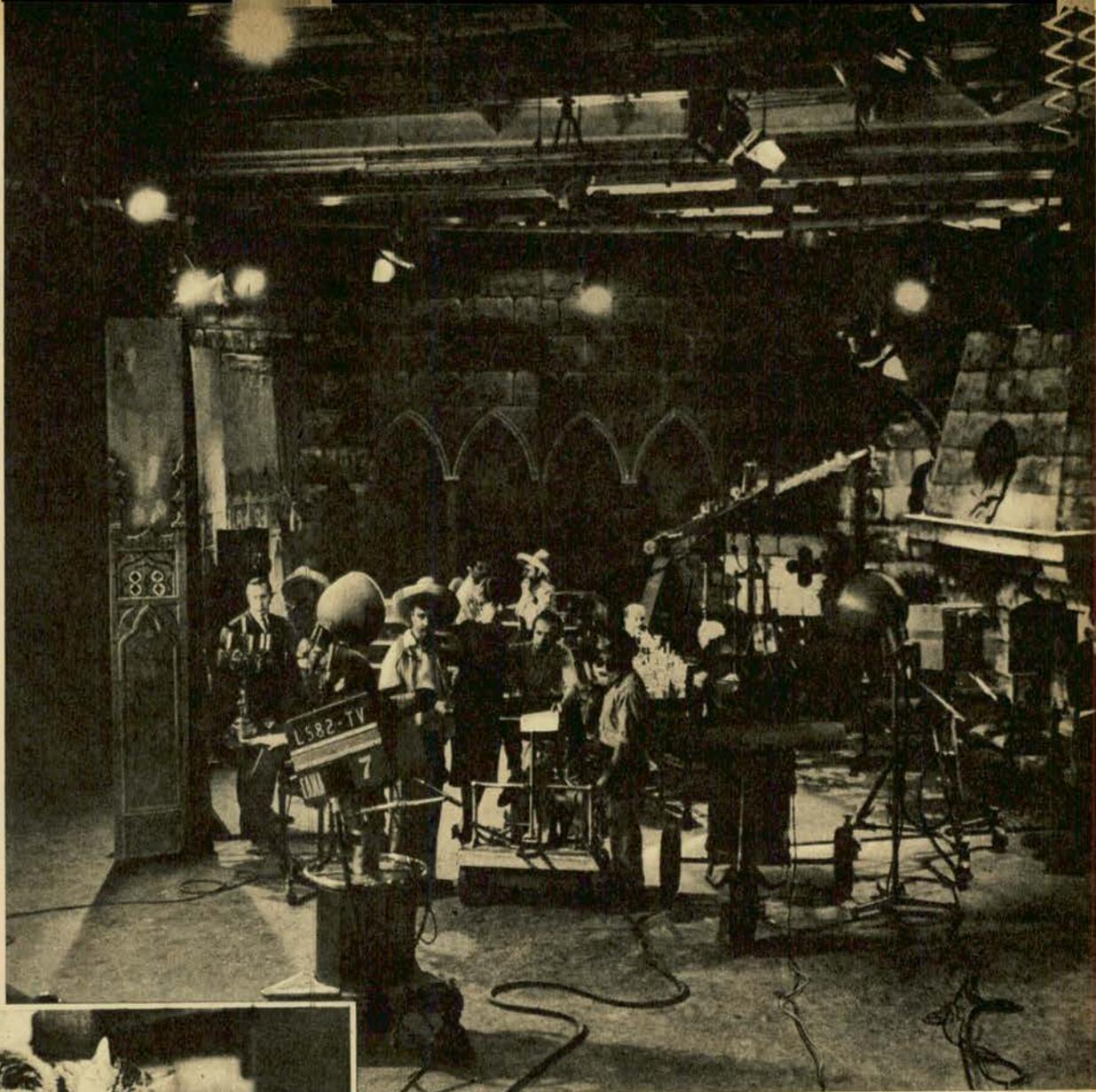
En materia de programación artística, Canal 7 contó, y cuenta, como aliado de incalculable valor, con un equipo de exteriores totalmente dotado y con personal de gran experiencia, exclusivamente afectado al mismo.

Una nota de características poco comunes se logró con motivo de la toma de posesión del mando por el doctor Frondizi, oportunidad en que fueron instaladas once cámaras en el trayecto del Palacio del Congreso a la Casa de Gobierno. Se ha logrado, igualmente, poner de manifiesto en forma diversa, programas de gran relieve jerárquico. Así, se logró televisar directamente desde museos, entidades culturales, centros de expansión, etc., programas como son los grandes conciertos en que desfilaron los valores más prominentes de la lírica mundial. Ultimamente se pudo realizar la transmisión en que actuó el mundialmente famoso Co-

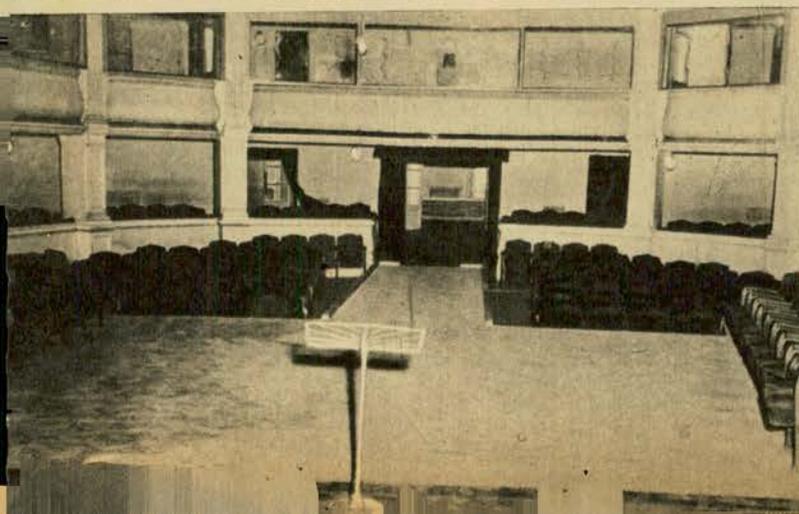
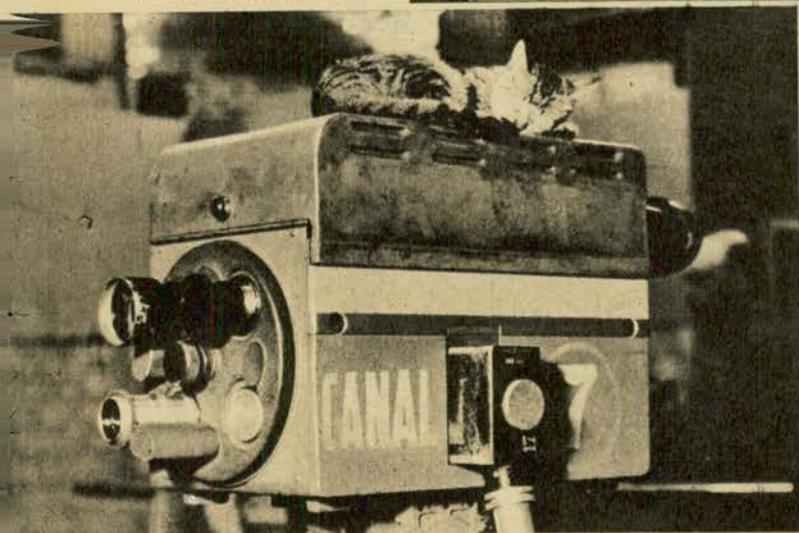
Uno de los camiones de equipos de exteriores de LS82, Canal 7, Primera Televisora Argentina, preparando su tarea para transmitir un acontecimiento que se está desarrollando en el salón de actos de la Facultad de Derecho de Buenos Aires.



Interior de uno de los numerosos estudios del Canal 7. La foto representa una de las etapas fundamentales que exige la difusión televisada: una escena que va a ser filmada. El decorado, magnífico y cuidado, realza y tipifica el "ambiente" de la producción.



Una de las grandes cámaras de TV, custodiada por el "gato mascota", que duerme plácidamente.



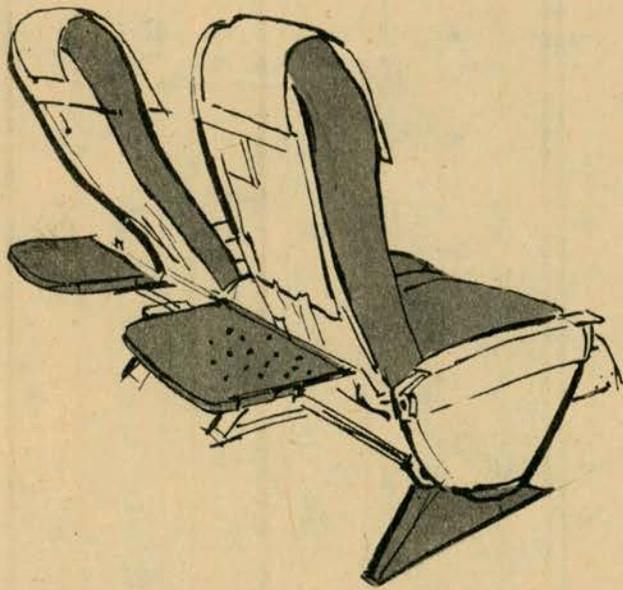
ro de los niños Cantores de Viena, en forma directa desde la Catedral metropolitana.

GRANDES PROGRAMAS PARA TODO EL PUBLICO

Sería extenso enumerar —nos dice el Director General— la gran cantidad de figuras de otros países que nos visitaron y estuvieron frente a las cámaras de Canal 7. Pero, aunque no en forma cabal, este aspecto sirve para ilustrar la actividad desplegada en forma continuada para mantener y elevar el nivel de la emisora. Con la aparición de los nuevos canales, que entablaron una sostenida competencia, lejos de permanecer rezagados, hemos multiplicado el esfuerzo y la inquietud para ir en una línea ascendente en materia de programación, superando a luces vistas la calidad y popularidad de los espectáculos que se televisa.

Así, en la actualidad contamos en nuestros programas siempre con la nota de alto relieve artístico, como también los destinados a captar una enorme masa de televidentes. Los ejemplos que se pueden citar, de rigurosa actualidad, son el ciclo de grandes conciertos, conciertos del Mozarteum, programas culturales de índole variada y otros de gran repercusión popular que han concitado la atención general por la enorme gravitación que ejercen. Así, por ejemplo —termina diciéndonos—, la Campana de Cristal, entretenimiento que en la actualidad representa el mayor porcentaje de audiencias en televisión.

El estudio A, en la vieja sede de TV del Canal, en Posadas y Ayacucho.



EL arte de la dialéctica permite, tanto al escritor como al periodista, vincular entre sí los vocablos más dispares, con miras a extraer de esa insólita asociación conclusiones coincidentes. Fácil es, en consecuencia, unir en estrecho vínculo estas dos palabras: "AVENTURA" y "AVIACION", ya que ellas comenzaron a verse juntas cuando Dédalo y su hijo Icaro, presos en el laberinto de Creta y queriendo huir de la cólera de Minos, dieron origen a la primera aventura aérea.

No podríamos decir en qué punto la conocida leyenda de Icaro se une al hecho real y conocido de aquel Juan Bautista Dante, de Perusa, profundo matemático y sagaz observador que supo ver y acopló a su cuerpo dos grandes superficies a manera de alas, perfectamente proporcionadas a su peso. Con ellas, poniéndose de cara al viento, por sólo la acción de éste, tal como lo había previsto, se remontó por los aires, volando sobre el lago Trasimeno, con gran admiración de la muchedumbre que lo contemplaba y realizando lo que hoy llamamos el vuelo a vela, propio de las grandes aves.

Pasando del primer globo inflado por los hermanos José y Esteban Montgolfier, en Annonay, Francia, el 5 de junio de 1783, que señala el comienzo de la aerostación, al vuelo de 220 metros, a poca altura del suelo, efectuado el 12 de noviembre de 1906, por el intrépido aeronauta Santos Dumont, poca es la semejanza que podríamos hallar entre esos primitivos vehículos aéreos y los poderosos "jet" de la aviación contemporánea que achican hoy la corteza de la Tierra a las proporciones de una nuez.

LA AVENTURA AEREA DE 1939

Cada día se refleja más nítida en nuestros recuerdos la aventura que viviéramos en 1939, en ocasión de

nuestro primer viaje por vía aérea desde Buenos Aires a Estados Unidos. Una única compañía de aviación, la Pan American Airways System, atendía esos servicios con aviones bimotores provistos de un adecuado confort para los contados viajeros que en esta parte de América preferían ese medio de traslación. Quizás valga la pena, como elemento de útil comparación, evocar las incidencias de ese vuelo, realizado en su totalidad hasta llegar a los Estados Unidos, volando únicamente durante las brillantes horas del día.

La primera etapa culminó en Río de Janeiro, donde un diligente chofer nos trasladó, como huéspedes de la empresa, a uno de los mejores hoteles del centro de la ciudad, para que en él pernoctásemos después de una abundante cena. A los 8 de la mañana salimos en la misma máquina hacia Natal en el extremo

Aventura y Aviación

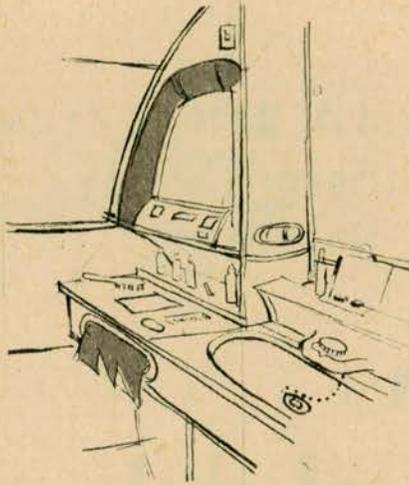
**De los 120 kilómetros
por hora de 1939
a la supersónica
era del Jet**

ESCRIBE **ROLANDO ARROYO**



norte de Brasil, a donde llegamos en las últimas horas de la tarde, después de un inquietante viaje de largas horas sobre las misteriosas e inescrutables selvas.

Otro hotel, igualmente confortable y moderno, nos aguardaba para la cena. A la mañana siguiente, en las primeras horas del día, iniciamos la tercera etapa. Fue ésta la más emocionante e inolvidable. El avión aterrizó en cada una de las capitales de las Tres Guayanas para dejar y recoger a pobladores de esas posesiones que encontraban en esos incipientes vuelos comerciales el único medio de evitar largos y peli-



ral de su traslado. Y si lo hace es para evocar las velocidades supersónicas de los cohetes espaciales que en fecha que cada vez presentimos más cercana se aplicarán a la aviación de nuestro tiempo.

Es quizá por eso que nos produce una extraña pero inexplicable fruición mirar en lugar de honor en nuestro recinto habitual de trabajo, el diploma que la Pan American Airways System nos hiciera llegar, a poco de terminado nuestro recordado viaje, para dejar constancia que a los diez y seis días del mes de noviembre del "trigésimo séptimo año de la era de la aviación" atravesamos la línea ecuatorial a una altura de seis mil pies y "a una velocidad de ciento veinte kilóme-

tros por hora"...

Ciento veinte kilómetros por hora que en ese momento eran tan extraordinarios para nosotros, como no lo son, probablemente, hoy para los seguros y confiados pasajeros del rauda "jet", a los que, por explicables razones de tiempo, no hay ya forma de entregarles un diploma como el nuestro, del paso por el Ecuador.

Los dibujos que ilustran esta nota, tomados del natural, permiten apreciar el confort de los modernos aviones de pasajeros frente a la magra comodidad de los DC-3 de hace un cuarto de siglo.

grosos días de navegación en pequeñas y destartadas embarcaciones.

Hombres y mujeres de extrañas vestimentas tropicales subían y bajaban del avión en cada una de sus breves etapas, silenciosos y hoscos, sin reparar casi en los cuatro o cinco pasajeros que habían iniciado su aventura aérea en un primitivo campo de aviación argentino. Animales domésticos transportados por los ciudadanos de las Guayanas compartieron en varias oportunidades junto a nosotros las comodidades de la cabina del avión, sacudida frecuentemente por los vientos del trópico e iluminada por un sol abrasador. Casi al final del día, Port Spain, en Trinidad, nos acogió en nuestra tercera noche de viaje. Otro gran hotel nos esperaba allí con todos los refinamientos de la civilización.

En la mañana del cuarto día la máquina inició la última etapa de su vuelo que concluía en Miami. Los jadeantes motores descansaban durante un rato en San Juan de Puerto Rico y a las 16 estábamos en Miami Beach, poniendo fin así a nuestra primera aventura aérea transcontinental, ya que ahí debíamos embarcarnos en otra máquina de las que desde ese punto iban en viaje ordinario de rutina a Chicago, punto definitivo de destino.

EN LA SUPERSONICA ERA DEL "JET"

Ahora, cuando los modernos "jets" nos llevaban un poco más de medio día a los principales centros de población de Europa y América, la evocación de nuestro primer vuelo transcontinental de cinco jornadas ayuda a darnos una adecuada dimensión del progreso alcanzado por la aeronáutica comercial y turística. El mundo es cada vez más chico y la aventura del vuelo pierde por instantes los ribetes de intrepidez de hace dos décadas. Todo es tan simple y natural, todo transcurre con tan iguales tonos de rutina y todo sucede en un ritmo de cada vez más superada vertiginosidad, que al viajero no le queda tiempo, casi para pensar en lo mágico y sobrenatu-



La

40

la

PANORAMA SINTETICO

Por el Ing. ROBERTO HUERTA

Especial para "AUTOCLUB"

Exposición Internacional del Automóvil en FRANCFURT

EL L hecho de concurrir a una exposición de la importancia y trascendencia de esta de Frankfurt, hace que el estado anímico previo del visitante responda más que nunca a sus inquietudes profesionales.

Nos dominaba el deseo de conocer algunas novedades técnicas de las que teníamos alguna referencia, de ratificar informaciones oficiosas y esperar sorpresas, que siempre encuentran buena acogida en la mentalidad técnica. Podemos manifestar ahora que no hemos sido defraudados, ya que han satisfecho con creces nuestras inquietudes.

Con gran satisfacción y sumo gusto volcamos la síntesis de nuestras impresiones en estas líneas con destino a la agradable sorpresa que encontramos a nuestro regreso de Alemania; nos referimos a la Revista AUTOCLUB.

Estas, nuestras impresiones, son

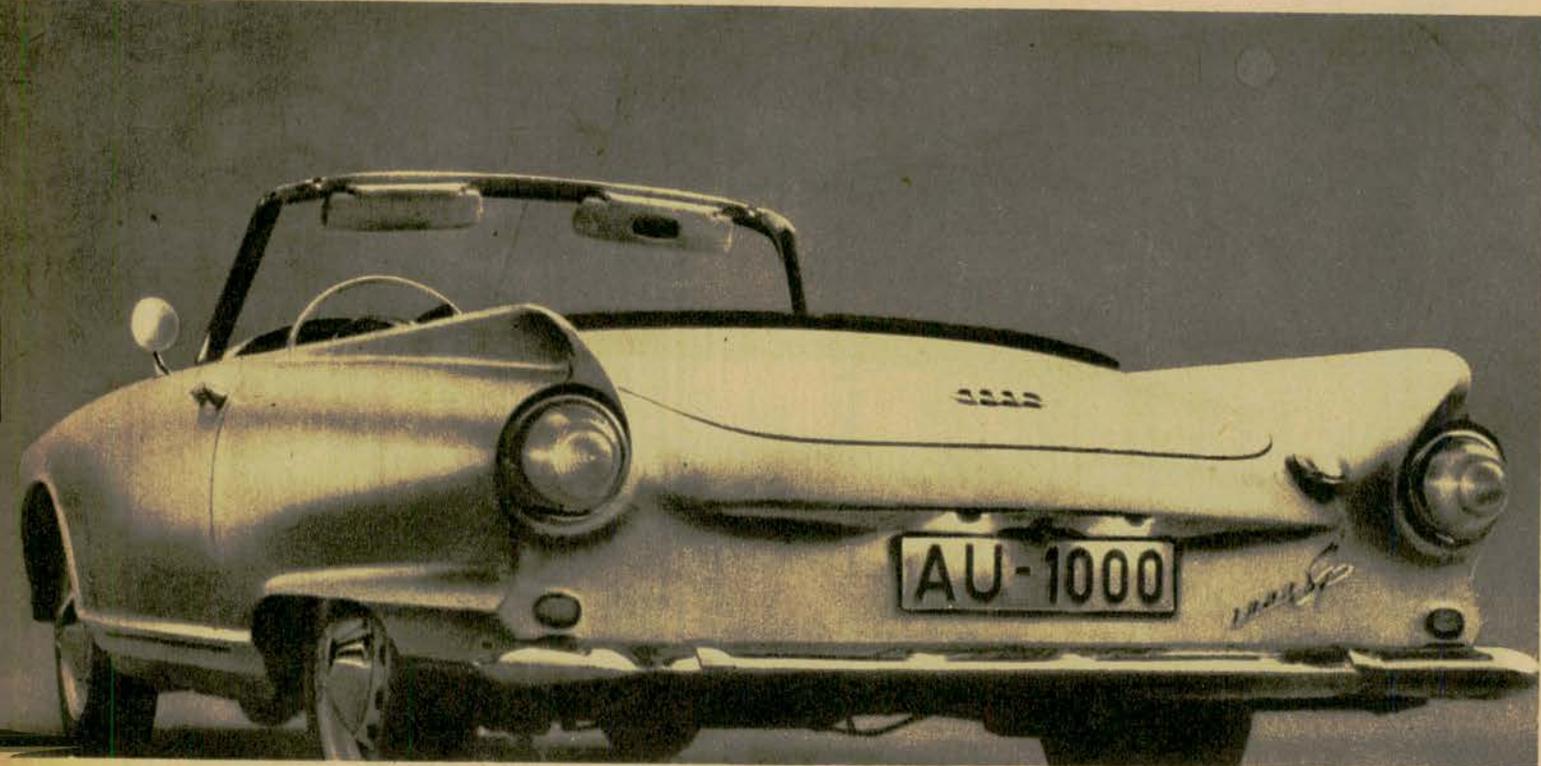
compartidas por un grupo de técnicos con los cuales hicimos la visita el día de la inauguración oficial de la exposición (21 de septiembre), con la asistencia de personalidades extranjeras y alemanas, hombres de empresa de la industria automotriz y su industria subsidiaria.

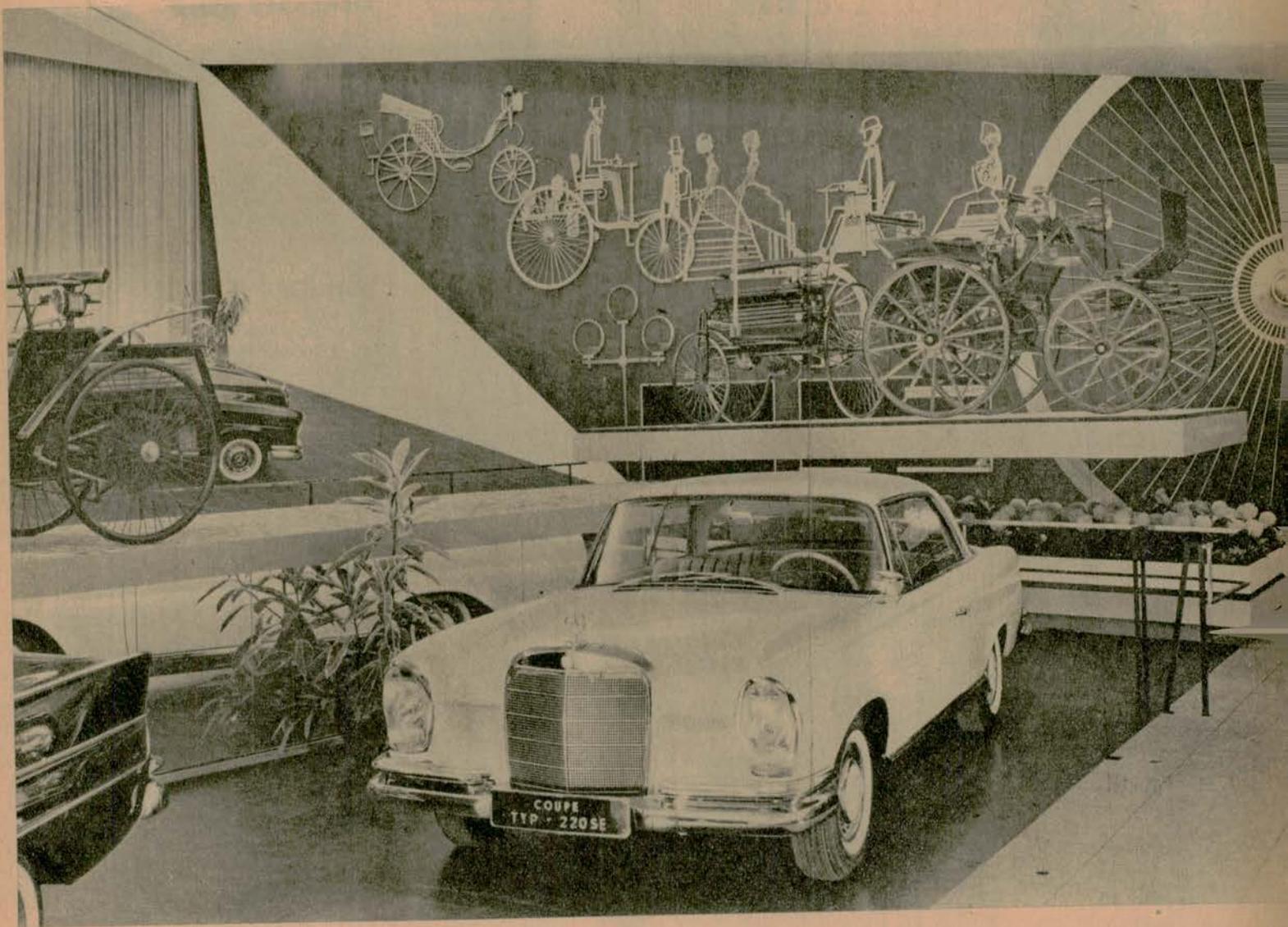
Esta muestra internacional contó con la participación de la industria italiana, francesa, inglesa, norteamer-

ricana, además de la local alemana.

La característica predominante de la muestra, fue la marcada tendencia de fabricantes y público hacia el automóvil mediano—pequeño—. Fue una acertada medida de los expositores, ya que estadísticas y encuestas

El modelo 1961 del convertible AUTO UNION, que atrajo la atención de los conocedores en el Salón de Frankfurt.





posteriores, demostraron el predominante interés del público por ese tipo de vehículos.

Hace algunos años la misma exposición denotaba una marcada tendencia hacia los "microcoupés"; pero este año muchas marcas conocidas por su afición a la producción de vehículos pequeños, se han decidido por el aumento de tamaño y mejoramiento del rendimiento general del conjunto.

BMW.

Presentó un nuevo vehículo. Lo que constituye una sorpresa agradable. Se trata de un 1500 cc., que puede abrir nuevos horizontes a los deportistas. Este sector quizá pueda criticar un tanto su línea algo americanizada; pero esta tendencia es discutible desde el momento que en la actualidad, en este tamaño de automóviles, no se sabe a ciencia cierta si los americanos se están europeizando con sus compactos, o los europeos americanizándose con sus medianos. No obstante, la técnica europea se mantiene en su tradición, aunque evolucionando constantemente.

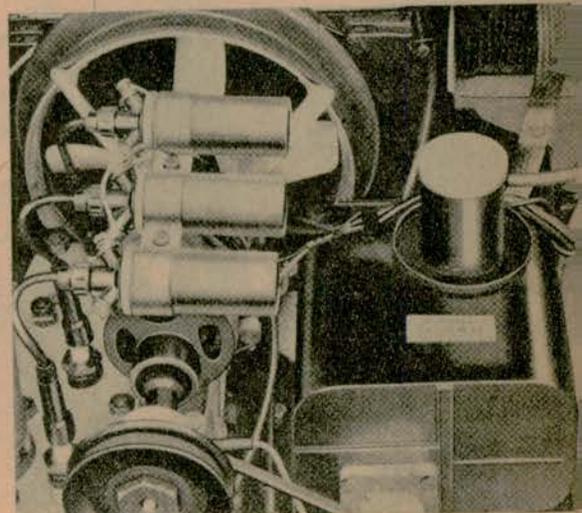
Volviendo al BMW; tiene un motor 1499 cc., 75PS (DIN), caja totalmente sincronizada en las cuatro marchas; refrigeración por agua; cuatro cilindros en línea, su suspensión mejorada en el sentido de la eliminación del peso suspendido en las ruedas traseras, con utilización profusa de goma en todo el sistema de suspensión. En cuanto a frenos, tratándose de un nuevo automóvil, se han adoptado los discos, sistema ya prácticamente impuesto en la industria.

Auto Unión

Há presentado el dispositivo Lubromat. Se trata de un sistema revolucionario en el campo de la lubricación del motor de dos tiempos; el lubricante se encuentra separado del combustible en un pequeño tanque, debajo del capot e ingresa a cumplir su acción conjuntamente con el combustible en el carburador; sus ventajas son: adaptación de la entrada de lubricante al régimen del motor, es decir, a mayor número de revoluciones, mayor entrada de aceite; sim-

Una vista parcial del "stand" de Mercedes Benz en el Salón de Frankfurt. El modelo de la foto (coupé 200), es hermoso en la sobriedad de sus líneas.

Novedoso dispositivo de lubricación del motor de dos tiempos, el "Lubromat", que presentó el modelo del AUTO UNION expuesto en el Salón Frankfurt.





Vista general de la Exposición de Frankfurt 1961.

plificación de la carga de combustible para usuarios exigentes; evita la formación de residuos en el sistema de escape, cámara de combustión, cabeza de pistones y culata.

Lo extraordinario consiste en que la dosificación de aceite al carburador que varía desde la relación 1:50 en relanti hasta 1:300 en el máximo de revoluciones, determina una proporción media, 1 litro de aceite para 100 de nafta. (Foto 2)

También ha presentado el DKW (Junior) de Lujo, con su nuevo mo-

tor de 800 cc., sumamente ágil, y un nuevo tipo de 1000 Sp. convertible. (Foto 3)

VW 1500.-

La expectativa despertada por la publicidad para el Volkswagen 1500, no estuvo de acuerdo con la realidad en cuanto a estética. En cambio, el aspecto técnico ya conocido, está a la altura de los antecedentes de la marca, manteniendo la característica de duración del motor en base a baja velocidad de pistón.

MERCEDES BENZ

Mercedes Benz, que presenta una amplia línea para una variada gama de gustos y tendencias, aporta como novedades:

Frenos a disco en las cuatro ruedas y amortiguadores neumáticos para el 300 SE.

Inyección de combustible.

Caja automática de cuatro velocidades sincronizadas y automática 100 x 100. (Foto 4)

WANKEL

La incógnita del tan mentado motor Wankel, realmente revolucionario, estimamos que aún no ha sido develada. Presentado por su fabricante NSU, estaba expuesto en la muestra, pero parcialmente. Faltan aún pequeños detalles para largarlo definitivamente, lo que se espera hacer para 1963. No obstante a más del contrato conocido para el Wankel por parte de una firma de los EE. UU., se rumorea en Franckfurt que la Daimler Benz estaría por hacer una operación semejante para Alemania.

GLAS COUPE S1004

Este nuevo modelo es otro ejemplo del paso hacia el mayor tamaño que están dando los fabricantes de autos de tamaño reducido. Es fabricado por la firma Isard de Dingolfing, fabricante de los modelos Isard 600 y 700.

Este vehículo ya había sido lanzado antes de la exposición, pero no deja de ser un nuevo vehículo.



El nuevo modelo BMW, de 1499 c. c., cifra alta en la 40ª Exposición Internacional de Frankfurt, celebrada a fines de septiembre de este año. Concurrieron al Salón productores italianas, francesas, inglesas y norteamericanas, aparte de las alemanas, por supuesto.



El DKW Junior de Lujo, con su nuevo motor de 800 c.c. y una vista general del "stand" AUTO UNION, en la Exposición alemana.

Motor de cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos, un litro de cilindrada 42 Ps.

Las características técnicas y generales hacen esperar un buen rendimiento. El uso dará el fallo final.

NSU

Presenta el "Prinz 4", con mejor performance general que el Prinz conocido por nosotros, pero con un aspecto nuevo, ya que el estilo de su carrocería ha sido un tanto modificado haciéndolo agradable, aunque siempre funcional.

Ha aumentado su aceleración y velocidad máxima.

OPEL

Esta firma hace una incursión en el aspecto deportivo con el lanzamiento de una "coupé", basada en el modelo Rekord, con su motor de 1700 cc. y 60 Ps., con una velocidad de 140 km. Se estima, por tanto, que se halla un poco por debajo del rendimiento comparativo con vehículos de la misma cilindrada y aún de menor capacidad.

A estas novedades de fabricantes de automóviles, se debe agregar las

presentadas por la industria subsidiaria, entre las cuales llaman la atención los sistemas de frenos a disco, presentados por ATE de Alemania.

Damos a continuación datos útiles sobre la exposición en sí, de cuyo estudio se puede colegir la importancia de la misma.

Comenzó: 20 de septiembre de 1961.

Terminó: 28 de septiembre de 1961.

Superficie total del terreno de la exposición, 73.500 m²., de los cuales 52.000 m² eran pabellones grandes, 21.000 m² aire y 840 "stands" individuales.

Cantidad de expositores: 792 firmas. Del extranjero eran 128, que se dividieron de la siguiente manera: Francia 56, Inglaterra 21, Italia 16 y Holanda 7.

Expositores de la industria subsidiaria: 596 firmas.

Expositores de Automóviles y "Kombis": 41 firmas de nueve países.

Expositores de camiones, ómnibus y vehículos utilitarios: 28 firmas de siete países.

Se cree que la gran participación de expositores en este año, se debió a la importancia que el mercado europeo tiene en relación a la merma

en la exportación a ultramar, principalmente a EE. UU.

De esta merma no sufrieron las firmas Volkswagen y Daimler Benz, prácticamente como únicas en este ramo. La gran cantidad de vehículos en Europa, como la liberación del mercado automotor a través de la EWG (Mercado Común Europeo), hacen aparecer al mercado automotor en general, como sumamente interesante para el futuro.

SINTESIS FINAL:

—Interés en el automóvil pequeño mediano.

—Novedades.

Nuevos modelos: — BMW 1500, Glas 1004 S., VW. 1500.

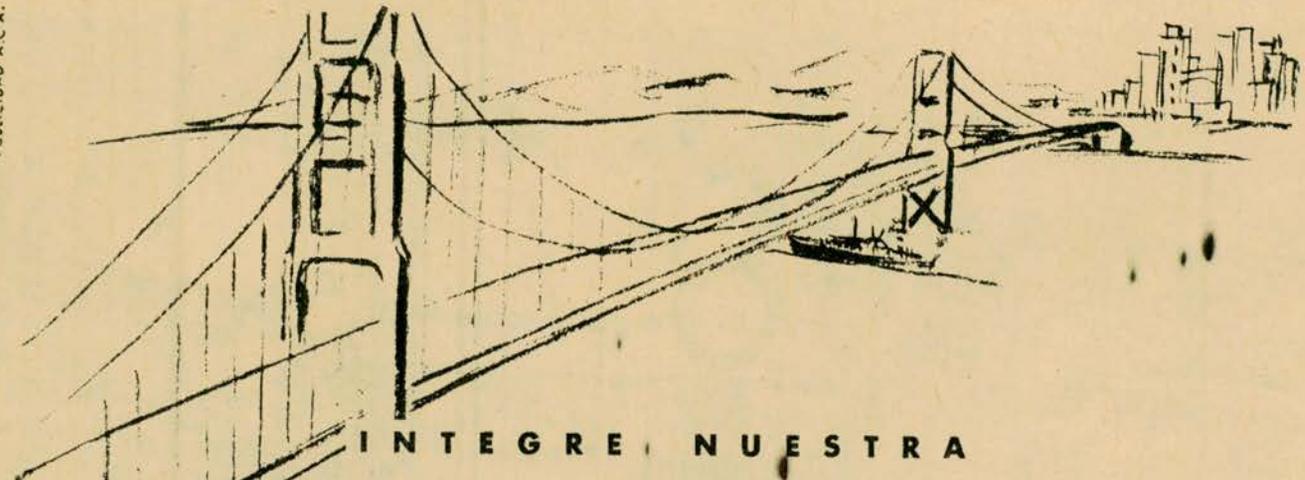
Mejoras técnicas: — Sistema Lubromat AUTO UNION.

—Frenos a disco cuatro ruedas en Mercedes Benz 300 SE.

—Motor Wankel casi a punto de utilización intensiva.

Tendencia: — Aumento de capacidad de los automóviles muy pequeños.

—Aumento de rendimiento y performance.



INTEGRE NUESTRA
CARAVANA EXTRAORDINARIA
A **EE. UU. Y MEXICO**

AMPLIAS FACILIDADES

SALIDA

14 DE ABRIL
DE 1962

ACOMPANADO CON GUIA
DE HABLA ESPAÑOLA Y EN
LOS LUJOSOS AUTOPULL-
MAN DE LA "GREYHOUND"

CONSULTENOS
SI DESEA VIAJAR
INDIVIDUALMENTE
Y EN OTRA FECHA

VISITANDO

- RIO DE JANEIRO
- MEXICO CON ACAPULCO
- LOS ANGELES
- LAS VEGAS
- GRAN CAÑON
- YOSEMITE PARK
- SAN FRANCISCO
- CHICAGO
- DETROIT
- CATARATAS DEL NIAGARA
- MONTREAL
- BOSTON
- NEW YORK
- WASHINGTON
- SILVER SPRINGS
- CYPRESS GARDEN
- MIAMI BEACH

POR "JET" CLIPPER DE LA PAN AMERICAN Y PANAGRA

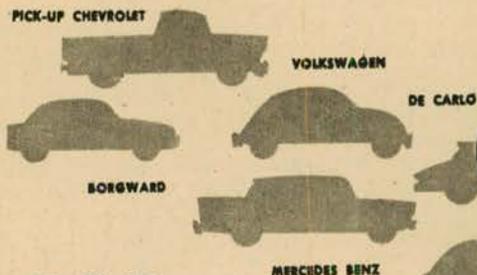


VIAJES Y TURISMO

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AV. LIB. GRAL. SAN MARTIN 1850 - T. E. 83-2039 - 6061 Bs. AIRES

PICK-UP CHEVROLET



VOLKSWAGEN

DE CARLO

BORGWARD

MERCEDES BENZ

CHEVROLET

SIMCA

CADILLAC

FIAT

PICK-UP FORD

MORRIS

PEUGEOT

FORD

DI TELLA

KAISER

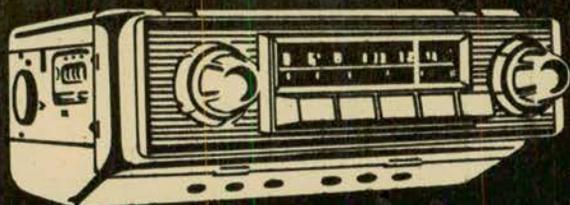
OPEL

**POR QUE
UNIVERSALMENTE
LOS
AUTOMOVILISTAS
PREFIEREN**

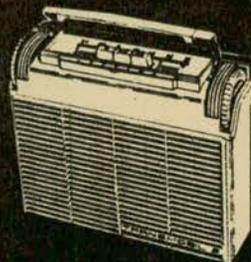
AUTORADIOS
AUTOVOX
TRANSISTORIZADAS

... 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 patería 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.



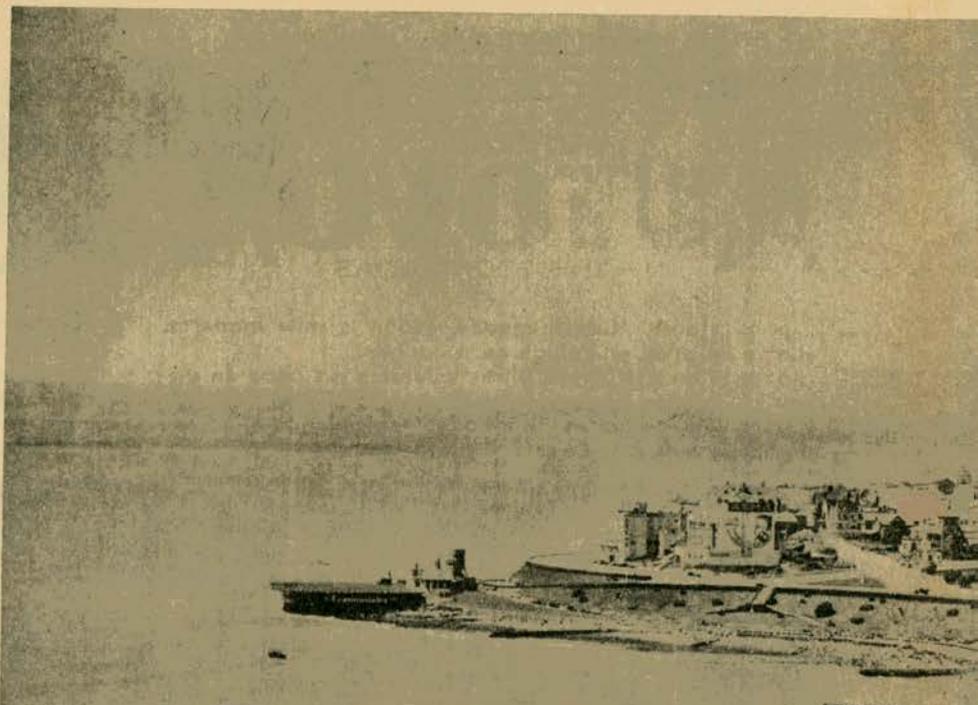
MAR DEL PLATA, LA CIUDAD DE LA LUZ Y EL COLOR

SIMBOLO DEL ESFUERZO
ARGENTINO Y ASOMBRO
DE TODO EL MUNDO

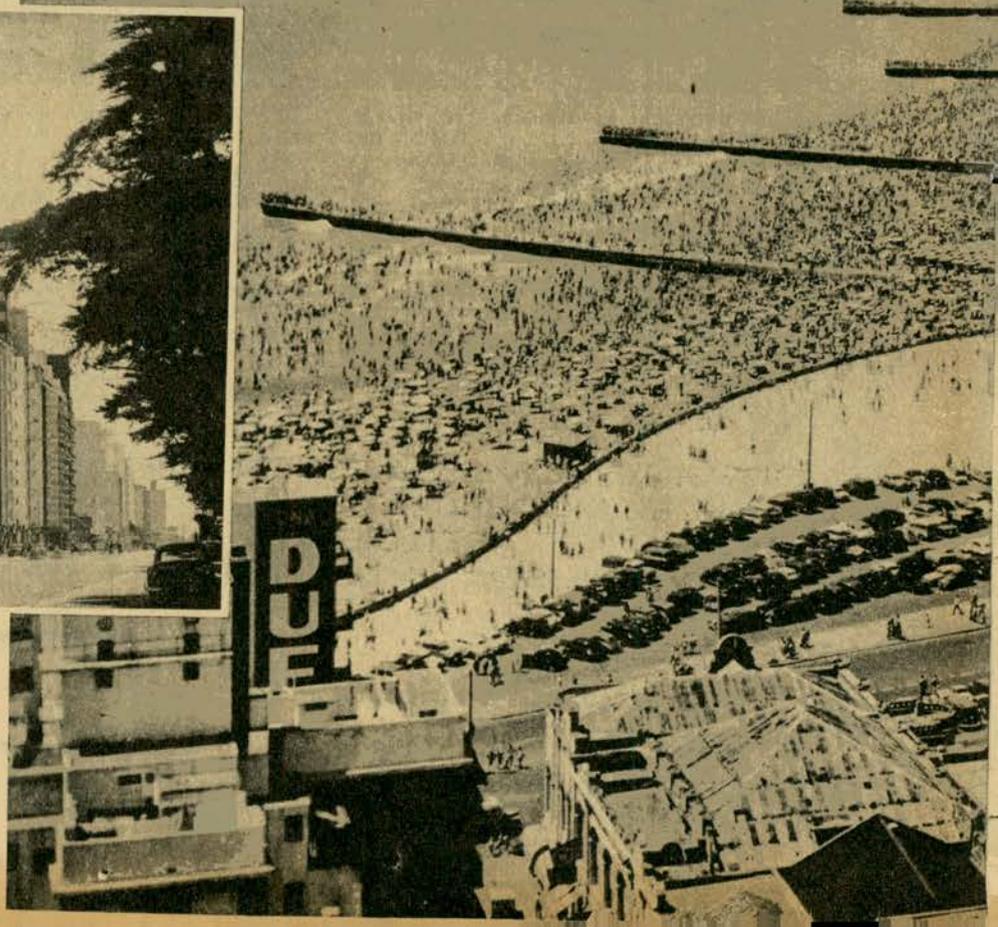
SOBRE la dilatada costa del Atlántico, acunada por el rumor incesante de sus olas que se quiebran sobre la playa, se levanta Mar del Plata, el gran balneario argentino y americano, que se proyecta hacia el mundo como una estupenda realidad en constante proceso de superación.

Ciudad joven, pujante y dinámica, es como el fuerte bronceo o la arcilla que manos hábiles de artista moldearon, para crear una obra que asombra por su evolución.

Como la de todos los conglomerados humanos que se transforman a impulso del genio creador del hombre, la historia de Mar del Plata, la ciudad de la luz y del color, es un proceso fecundo de acción intensa, continuada, de esfuerzos y sacrificios nunca detenidos en el transcurso de los años.



Un detalle de la moderna edificación vertical de Mar del Plata, en una avenida próxima al mar.



Tiene esta ciudad un pasado, un presente y futuro que el tiempo enhebra como las perlas de un collar, para determinar aún más en los años que vendrán la fisonomía y personalidad de esta obra, que será acabada síntesis del esfuerzo argentino en lo que tenga de más substancial como expresión de un pueblo que se siente responsable de su destino histórico.

La zona de Mar del Plata se caracterizó por la extraordinaria riqueza paleoarqueológica, siendo dignos de mencionarse los importantes estudios de Florentino Ameghino en toda la costa de Chapadmalal. El sabio visitó en reiteradas oportunidades la ciudad, atraído por la variedad de fósiles que atesoraban las barrancas, realizando excavaciones y pacientes trabajos de investigación. Esta tesonera labor justifica el homenaje que las autoridades y el pueblo le rindieran emplazando su busto tallado en piedra de la región, en la barranca, frente a Punta Iglesia, como permanente testimonio de honda veneración.

Las investigaciones realizadas han demostrado que en la época precolombina la zona estuvo habitada por indios mansos, pescadores, cazadores y agricultores, que más tarde se convirtieron en los terribles malones "aucas", creando un serio problema que

Mar del Plata: Panorama impresionante y esencia humana. En la foto se ve la magnífica concentración urbana detrás de la playa Bristol, el monumental casino al centro, en primer plano, continuando el lujoso hotel Provincial, todo rubricado por la masa de veraneantes, y al fondo, el horizonte sin límites del mar inconmensurable.

UNA NOTA DE **JUAN NESTOR GUERRA** PARA AUTOCLUB



fue común a muchas regiones del continente americano.

Aquí se levantó, como un remanso de paz y de amor, de nobles y cristianos sentimientos, la obra de las reducciones jesuíticas, que dio lugar a la fundación de la Misión de la Virgen del Pilar, en el año 1747, junto a la Laguna de los Padres, próxima a Mar del Plata, convertida hoy en atrayente lugar de turismo. El gobierno de la provincia de Buenos Aires ha cedido parte de esas tierras a diversas instituciones de bien público, que han instalado allí sus campamentos de descanso y veraneo. Además, la creación del museo "José Hernández" pone en el conjunto una nota de singular tono nativista con la presencia de la tradición, rica en matices de intenso colorido.

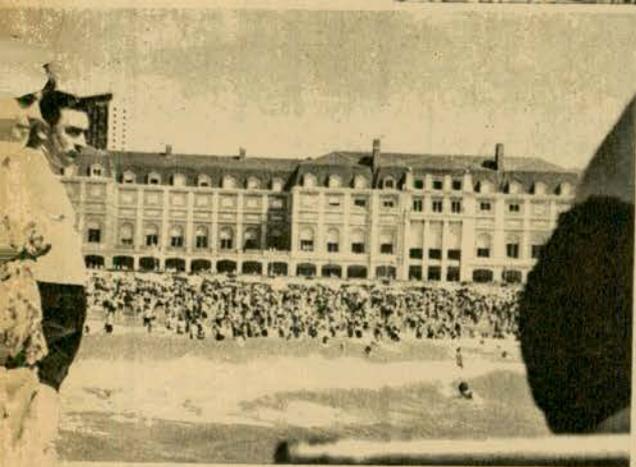
Transcurren los años hasta que se produce lo que podríamos denominar como la primera etapa de formación del pueblo, la que se inicia con la instalación de un "saladero" y un "puerto" para faenar y comercializar las abundantes haciendas alzadas existentes en la zona.

Por desgracia, el destino tenía reservado un triste fin a esta empresa, encabezada en 1857 por un hombre emprendedor y de animoso espíritu: don José Coelho de Meyrelles, que arribó a estas playas al frente de una expedición organizada por la llamada Sociedad Rural, que presidía el Barón de Mahuá. La empresa fracasó y Meyrelles perdió en ella toda su fortuna. Fue éste un auténtico pionero y un esforzado luchador y abrió la senda que otros, con más suerte, habrían de seguir en los años futuros.

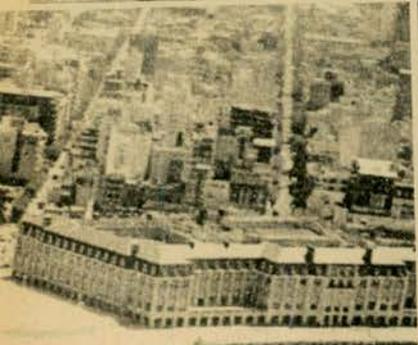
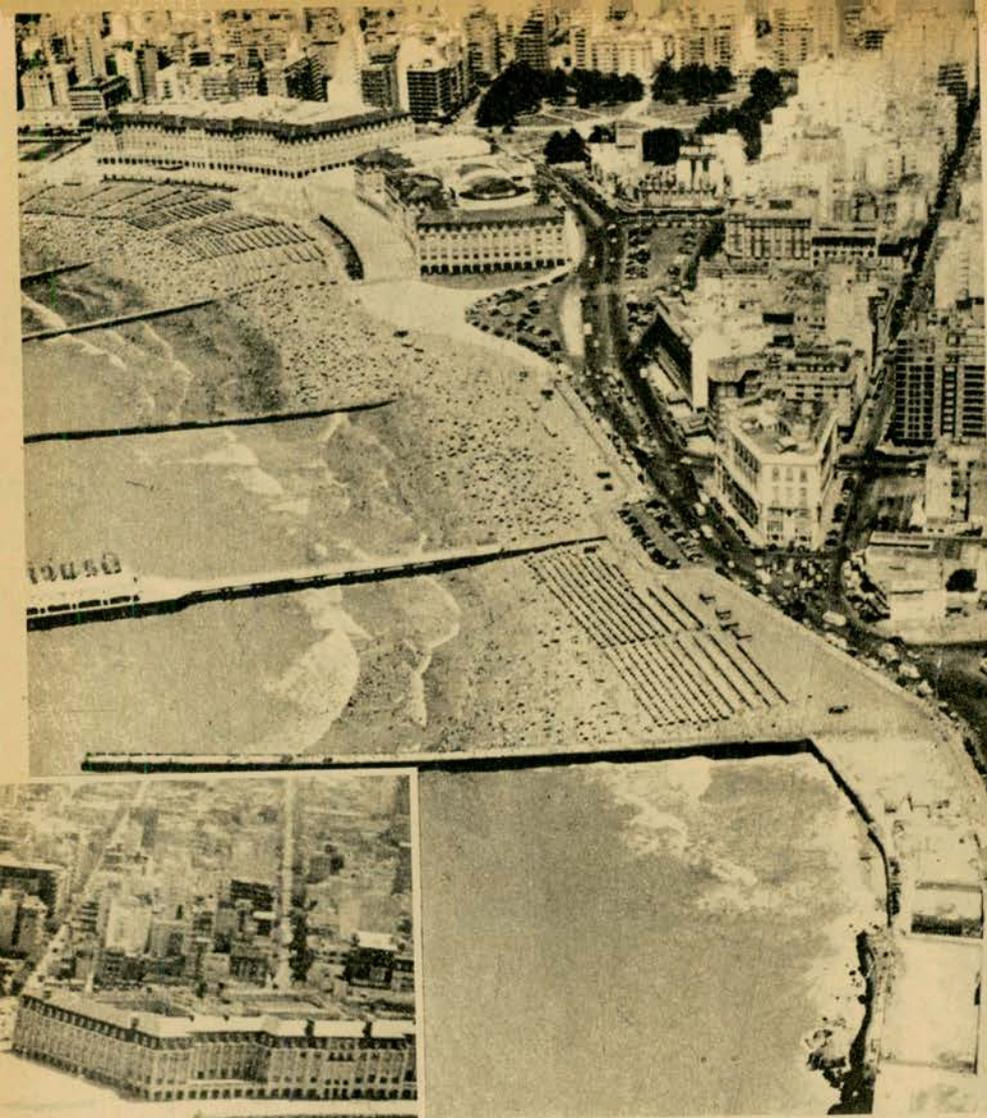
Viene luego la oficialización del trazado de la ciudad actual por don Patricio Peralta Ramos y cuatro años después la obra progresista de don Pedro Luro quien, en 1878, rehabilitó el viejo saladero e inició cultivos con trigo en mayor escala.

Desde 1856 a 1886, se desarrolla lo que podríamos denominar "Mar del Plata saladero y puerto", para iniciarse luego, con la habilitación del ferrocarril en 1886, la etapa que bien puede llamarse del "balneario aristocrático". La de 1887, fue la primer temporada veraniega, con el arribo de 1.415 turistas pertenecientes a caracterizadas familias de la sociedad argentina. La primer ruleta se instala en 1889, en la primitiva rambla de madera.

Sección de la playa Bristol, frente al casino. Un mundo de bañistas, procedentes de todo el país y el extranjero. En primer plano, una dama que no necesita comentario; pero el acompañante debe cuidar mejor su régimen alimenticio.



Otra vista de la Bristol, en las proximidades del cabo Corrientes. Un mundo maravilloso.



La playa Bristol, otrora muy privativa y hoy popular, felizmente, en las proximidades de la denominada "La Perla", hacia el norte.

A partir de ese instante, el ritmo del progreso se hace sentir con fuerza cada vez más pronunciada y van surgiendo las grandes realizaciones que en su hora y mucho tiempo después, constituyeron motivo de notable atracción. Recordemos, a simple título de referencia, la Capilla Santa Cecilia, el Bristol Hotel, la Rambla, los primeros chalets y suntuosas residencias de La Loma, en cuya construcción intervinieron técnicos y obreros especializados. Algunas de ellas, como el Palacio Ortiz Basualdo, son todavía testigos de una época de oro de la vida marplatense, saturada de nostálgicos recuerdos...

Población fluctuante y población veraniega

Las estadísticas son siempre reveladoras, aunque sus conclusiones, como en la conocida fábula de Telusa, puedan ser puestas en tela de juicio. Ellas nos dicen, a pesar de todo, que a medida que el tiempo transcurre el balneario se democratiza y la afluencia turística supera a la población permanente. En 1914, antes de la primera conflagración europea, Mar del Plata contaba con 28.240 habitantes y una población fluctuante de 23.563. Pero diez años después, en 1924, ya domina ésta, alcanzando a 53.662 contra 39.690 habitantes. En 1941 la diferencia es aún más acentuada, pues la población estable es de 68.931 y la turística de 402.650. Y así siguen las cifras en marcha ascendente, para señalar la temporada 1960/61 con el arribo de 1.500.000 personas,

contra 250.000, aproximadamente, afincadas en esta magnífica ciudad. Y cada temporada que transcurre la desproporción irá en aumento, creando así una serie de problemas relativos al alojamiento, higiene, tránsito y estacionamiento, cada vez más complejos y difíciles de resolver.

La atracción de Mar del Plata

Todo ello tiene su explicación. Mar del Plata constituye, sin lugar a dudas, un motivo de permanente atracción, representada por la belleza eterna del mar, el encanto de sus dilatadas playas, de su clima incomparable y de su aire yodado, tan saludable como tonificante.

Aún cuando su verdadero destino debió encauzarse hacia el tipo de "ciudad-jardín", la verdad es que el notable incremento de la edificación, que en el corriente año superará los mil millones de pesos, contribuye a darle rápida expansión, aumentando las comodidades que exige al turismo.

Mar del Plata es el balneario popular y democrático. En sus mil doscientos hoteles y pensiones, sin contar los que escapan al contralor oficial, se aloja, durante los cuatro meses de diciembre a marzo que comprende la temporada estival, una multitud impresionante, que alcanza su mayor volumen en la Semana del Carnaval. Quien llegue a la ciudad en esos días sin haber tenido la precaución de reservar alojamiento, se expone a dormir en su automóvil, en la playa o en algún garaje... si tiene la felicidad de encontrar alguno desocupado...

La razón es sencilla. El habitante de las populosas urbes sufre durante los meses de verano las consecuencias de los fuertes calores, y cuando puede disfrutar unos días de descanso, nada mejor que trasladarse hasta Mar del Plata para gozar de sus playas acogedoras y de su clima benigno. Para los argentinos es la meca del turismo. Veranear aquí proporciona un placer difícil de explicar. La ciudad es, y seguirá siendo, el mayor centro de atracción turística hacia el cual convergerán, en interminable procesión, cuantos anhelan vivir, aunque sólo sea fugazmente, en contacto con la naturaleza, en su magnífica comunión de mar, sierra y llanura. El espectáculo siempre renovado del mar, es un regalo para los ojos y una sugestión irresistible para el espíritu.

Maravillosos circuitos turísticos

Conviene decirlo y repetirlo para que se haga carne en el espíritu de todos. Mar del Plata y su zona de influencia poseen el privilegio de ofrecer interesantes alternativas al viajero, en lo que se ha dado en llamar "Circuitos de Mar y Sierras".

En efecto, a pocos kilómetros de la ciudad se hallan las últimas es-

tribaciones de las sierras del grupo orográfico de Tandilla, con una altura que va desde los 150 hasta los 500 metros, provistas de abundante vegetación, y aún cuando en ellas no se han efectuado trabajos de mejoramiento —salvo la honrosa excepción de Sierra de los Padres—, el turista encuentra motivos de verdadera atracción en contacto con la naturaleza pródiga y exuberante.

Es de incalculables proyecciones la obra a realizar en estos circuitos. En primer término es indispensable adquirir conciencia que no pueden seguir malográndose por más tiempo —ya sea por incomprensión o desidia— lugares tan propicios para la práctica del turismo. Una acción solidaria y mancomunada de autoridades y vecinos podría transformar estos parajes para beneficio de todos, urbanizando las sierras, construyendo caminos, hosterías, confiterías, refugios, paraderos y cuantas obras sean necesarias para ensanchar los horizontes actuales, presentando esta zona bajo aspectos desconocidos hasta el presente.

Destino cultural de la ciudad

La ciudad es, en cierto sentido, el mágico balcón desde el cual el argentino se asoma al océano, hecho significativo en la vida de una Nación como la nuestra, ya que poseemos una psicología mediterránea, de tierra adentro.

Sólo conocemos el mar a través de los puertos que constituyen las grandes vías de la economía y el cosmopolitismo. La historia nos enseña que el mar ha desempeñado un papel preponderante en el desarrollo de las culturas clásicas y su presencia ha sido constante en ellas. Los argentinos rara vez nos asomamos a él, y Mar del Plata, por su privilegiada situación geográfica podría ser la sede de la Universidad del Mar, que, en su condición de cátedra de alta cultura, abriría al estudioso los horizontes de un mundo desconocido y subyugante.

El casino más grande del mundo

Cuando hace dos décadas se inauguró el Casino Provincial, muchos aficionados de experiencia afirmaron que las salas del mismo —por sus dimensiones, que ellos consideraban exageradas—, constituirían un verdadero fracaso. La verdad es que esos juicios fueron totalmente infundados, y pocos años más tarde los salones han resultado insuficientes para contener los millares de jugadores que se dan cita en ellos. Se hizo necesario habilitar otras nuevas, recurriéndose al Hotel Provincial, construcción gemela del Casino, y al ex Club Mar del Plata, destruido por un incendio en el mes de febrero último, con lo que se perdió para siempre una verdadera joya arquitectónica.

En pleno auge de la temporada se calcula que entre ruleta y juego car-

teado funcionan hasta cien mesas, lo que da una idea de la extraordinaria atracción que ejerce el juego. Es éste el casino más grande del mundo y las apuestas representan cifras fabulosas.

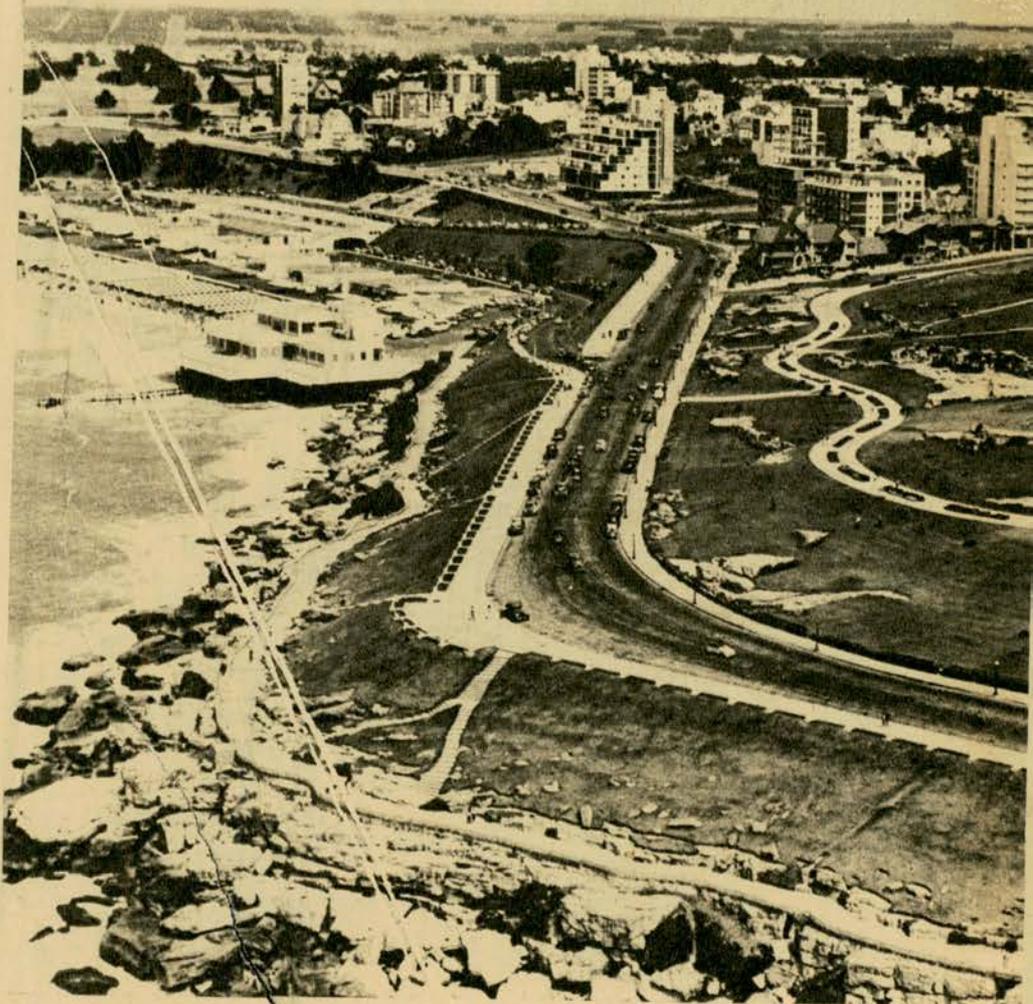
Una multitud ávida de emociones se renueva constantemente en sus salas, impulsada por la ilusión de una ganancia, en un ambiente donde el humo y los perfumes pone una nota de sugestión que envuelve los sentidos... En tanto, la endiablada bolita de marfil gira sin cesar sobre el cilindro; centenares de ojos han depositado en ella su atención..., y la angustia embarga el corazón de los apostadores. ¡Negro!... ¡Colorado!..., y la ilusión se desvanece como fugaz quimera...

Mar del Plata, meca de los deportes

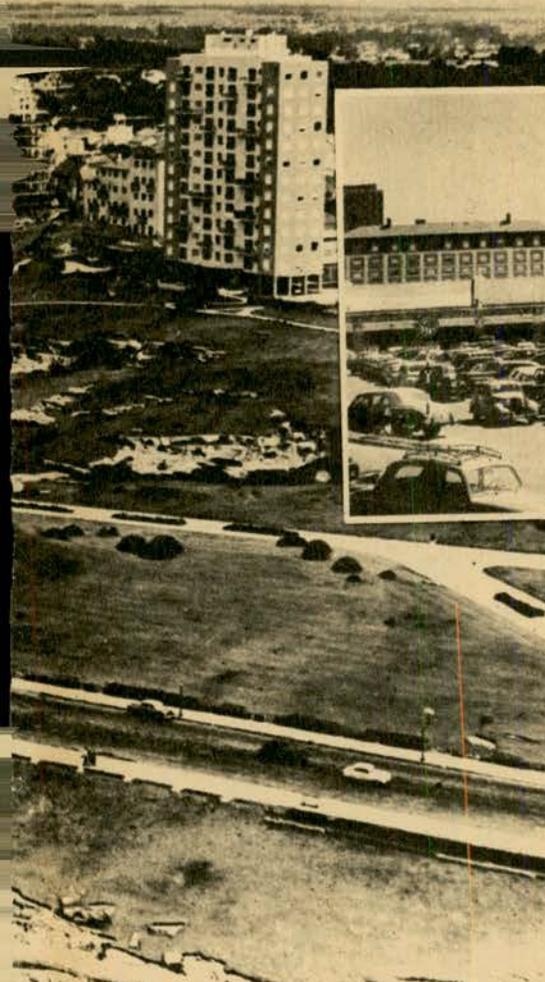
Siempre fue Mar del Plata sitio ideal para la práctica de los más variados deportes, y las importantes competiciones realizadas tiempo

atrás, así lo confirman. Recordemos la ya famosa carrera automovilística de Mar y Sierras, creada hace más de veinte años por la misteriosa y ya extinguida Asociación de Propaganda y Fomento, prueba que a lo largo del tiempo se ha consagrado victoriosamente.

La abundante riqueza ictícola coloca la pesca deportiva en lugar destacado y los certámenes que se llevan a cabo durante todo el año así lo confirman. El tenis tiene también amplio campo de acción; el polo, el rugby, el pato, cuentan en el Parque Municipal de Camet con amplias canchas e instalaciones mejoradas. La natación, los deportes náuticos, el golf, la pelota, el motociclismo, el ciclismo y el atletismo, han adquirido extraordinaria difusión, y si a todo ello se agrega la obra que realiza el Piso de Deportes, tendremos un cuadro aproximado de lo que Mar del Plata representa en el campo de las actividades deportivas.



Playa de estacionamiento para automóviles, cerca del casino. Es una de las muchas que tienen las playas de Mar del Plata, y asimismo ya son insuficientes. Mar del Plata en una estación terminal del turismo mundial, y del argentino, por supuesto.



Una curva de la costa, que va acercándose a las instalaciones del Club Golf, frente a playa Grande, rumbo al sur, hacia el faro. La edificación moderna avanza, como se ve al fondo; pero los jardines y parques mantienen o multiplican su encanto.

rá una valiosa fuente de divisas, que ejercerán saludable influencia en el proceso de nuestra recuperación económica, acrecentando el patrimonio de la Nación.

Contribuyen, sin duda alguna, a aumentar el interés por Mar del Plata en el exterior, las magnas realizaciones como el Festival del Cine, la Maratón de Natación y otros certámenes que irán incorporándose en un futuro próximo a las actividades locales.

No hay extranjero ilustre que al visitar la ciudad no tenga palabras laudatorias al comprobar que, en menos de un siglo de desarrollo se halla colocada en sitio prominente, marchando con ininterrumpida pujanza hacia un destino luminoso, porque simboliza el genio creador argentino.

Colofón

Ya en 1581, don Juan de Garay, el recio vizcaíno, vislumbró el porvenir de esta región, y en correspondencia enviada al rey de España la denominó "Muy galana costa". Oteando el horizonte, sobre los campos vírgenes o sobre el inconmensurable océano, el audaz conquistador quedó maravillado con lo que sus ojos contemplaban.

Los misioneros jesuitas vinieron después, portadores de la cruz redentora, para civilizar a los indios. José Coelho de Meyrelles instaló el primer saladero y Patricio Peralta Ramos fundó la ciudad el 10 de febrero de 1874.

Aquel incipiente núcleo es hoy la ciudad mimada de la República. Ha

Puerta abierta al turismo internacional

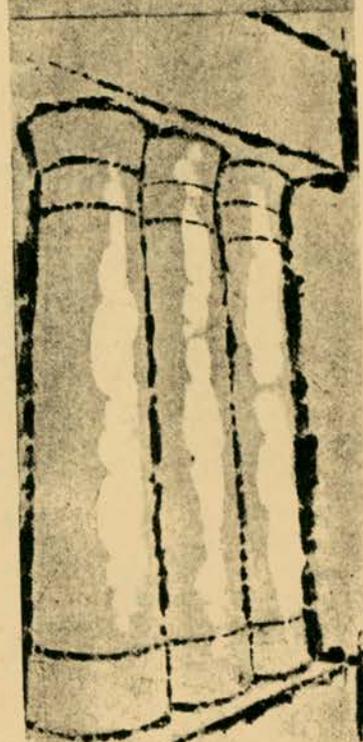
La ciudad se afirma cada vez más en su condición de gran centro de turismo internacional. No es ésta una vana pretensión, pues el balneario tiene adquiridos títulos y merecimientos para ser considerado en primer lugar entre las ciudades balnearias del continente. Es joven, moderna y hermosa.

Existe el anhelo y la decisión de que se convierta en un extraordinario centro de turismo internacional, y para ello se trabaja con el fin de formar una conciencia turística en la población. Los argentinos recién estamos valorando lo que representa el turismo como elemento de civilización, de cultura y de vinculación entre los pueblos. El acercamiento y la comprensión internacional constituyen un imperativo de la hora que nos toca vivir.

Este turismo, orientado no sólo hacia Mar del Plata sino también a otros centros de atracción, constitui-

SQUIBB

a la
vanguardia
del progreso
terapéutico



- Antibióticos
- Vitaminas
- Corticoesteroides
- Antihipertensores
- Tranquilizantes
- Diuréticos
- Quimioterápicos



E. R. SQUIBB & SONS
ARGENTINA S. A.

Avda. Sir Alexander Fleming 1653
Martínez - F. C. G. B. M.

AUTO Club 139

crecido a impulsos de una desbordante vitalidad donde el ingenio creador del hombre ha alcanzado proyecciones de incomparable magnitud, aún cuando muchas veces han faltado la conveniente canalización del crecimiento edilicio y su adecuada orientación.

La esencia de las cifras que ascienden verticalmente en el orden turístico, como la ciudad en el físico, nos está revelando una potencialidad que asombra en todos los ordenes de la actividad humana.

Condiciones básicas realmente excepcionales favorecen su evolución y desarrollo. Su brillante trayectoria está marcada por el dedo del destino.

Se expande incontenible con la habilitación de nuevos barrios; se eleva hacia las nubes en portentosas construcciones de propiedad horizontal, y siguiendo las ondulaciones de la costa marina busca unirse a las vecinas playas de Chapadmalal y Miramar.

Ciudad fabulosa hecha de anhelos, de pujante optimismo, el futuro entonará la canción más bella en honor a Mar del Plata cuando, en la cúspide de su grandeza, sea el faro orientador de una comunidad laboriosa forjada por el esfuerzo de las generaciones que se suceden en las nobles jornadas del trabajo fecundo que dignifica a la vida...

Sin sobre-SALTOS!



Ampliamente garantizado, asegurándose un rendimiento tan eficiente como el de los MONROE norteamericanos.



Con pistón y válvulas patentadas MONROE-MATIC legítimas!



Super reforzados!!
Diseñados para satisfacer los exigencias de un servicio severo, brindar más protección y un andar confortable.



Que regulan automáticamente cada amortiguador para BUENOS, MALOS y hasta los MAS BRAVOS CAMINOS.

MONROE

EL UNICO AMORTIGUADOR FABRICADO EN LA ARGENTINA QUE SE AJUSTA ESTRICTAMENTE A LAS NORMAS NORTEAMERICANAS

GARANTIZADO POR LA EXPERIENCIA Y RESPONSABILIDAD DE "MONROE AUTO EQUIPMENT Co." DE LOS EE.UU.

WILL L. SMITH S. A.

LUIS SAENZ PEÑA 443

BUENOS AIRES

COMPLETAMENTE GRATIS

Puede salirle su cuota de socio, si usted aprovecha los descuentos que acuerdan las casas comerciales a los socios del A. C. A.

Repuestos para automóviles, artículos de sport, perfumerías, tiendas, sastrerías, hoteles, farmacias, casas de música, zapaterías y muchos artículos más.

Que usted y su familia pueden adquirir comprando en las casas comerciales adheridas al A. C. A. Con la sola presentación de su carnet, gozará de descuentos sumamente apreciables.

Si usted no tiene la última lista completa con los descuentos que acuerdan las casas comerciales adheridas al A. C. A. puede solicitarla o consultar por teléfono al N°. 83, Ecuador 6061 (Inter-no 56).

COMISIÓN DE BENEFICIOS PARA SOCIOS DEL A. C. A.

LA ESCUELA DE CAPACITACION TECNICA DE SIAM DI TELLA AUTOMOTORES

En la escuela de capacitación técnica de Siam Di Tella Automotores, Oro 1744, procedióse a la entrega de diplomas a alumnos egresados.

La escuela inició sus actividades el 19 de mayo de 1960. Hasta el presente han concurrido 288 alumnos, de los cuales 197 han aprobado el curso, recibiendo cada uno el diploma profesional correspondiente.

Comprende todos los aspectos teórico-prácticos que conducen a un conocimiento exhaustivo del automóvil Di Tella 1500 y de la "pick-up" Argenta, producidos por Siam Di Tella Automotores. En las clases de capacitación técnica, como así en los exámenes finales, se otorga especial importancia a las operaciones de afinado, ajuste, regulaciones y diagnóstico de fallas, mediante el empleo de los más modernos instrumentos de medida y comprobación.

Para difundir las características de construcción y funcionamiento de los vehículos producidos por Siam Di Tella Automotores, así como los procedimientos de reparación y mantenimiento de los mismos, en la escuela de capacitación técnica se ha implantado un régimen de becas que comprende al personal de talleres flotilleros de unidades "Di Tella 1500" y "Argenta", alumnos de escuelas industriales y escuelas técnicas de las fuerzas armadas de la Nación.

La enseñanza técnica impartida en la escuela de capacitación técnica Siam Di Tella Automotores constituye una sólida base para la capacitación profesional de los mecánicos.

DESDE hace muchos años, tantos que la cuenta comienza a fines del siglo pasado, se ha levantado en torno de la actividad deportiva una prolongada y aún no finalizada controversia, sobre si debe ser profesional o de aficionados. Dentro de este planteamiento se han expuesto opiniones muy encontradas, llegándose a considerar al deporte profesional como algo espúreo y que, por el contrario, sólo la pureza del aficionado puede prestigiar cualquier actividad en este campo.

Si señalamos en primer término, que es necesario separar bien lo que es actividad deportiva o deporte, de lo que se denomina actualmente "cultura física", llegamos a la conclusión de que aquélla no puede ser ni

con claros fines de llegar a la perfección del físico, se pasó a la competencia y ello trajo como consecuencia la primera profesionalización. No fueron otra cosa sino profesionales los gladiadores que competían en el circo, ante monarcas y pueblo. Es cierto que no cobraban sueldo ni otro estipendio por sus exhibiciones; pero su condición de atletas para espectáculos públicos les permitía, por protección a veces de los mismos monarcas o de personas de grandes recursos, vivir sin otra obligación que su adiestramiento para las competencias y, a veces, hasta con ciertas canongías, que superaban los derechos de muchos funcionarios. También es exacto que en muchas de esas competencias del tiempo antiguo, la muerte era el castigo para el derrotado. Pe-

Desde entonces no dejó de haber profesionalismo en el deporte, aunque con el correr del tiempo muchos lo practicaron con exclusivo deseo de un mejoramiento físico, sin perseguir fines de lucro. Pero, sin querer incursionar en el campo económico-social, como eso sólo podían hacerlo las personas de muchos recursos financieros, ya que los trabajadores cumplían jornadas de 12, 14 o más horas de labor, había una poderosa razón que justificaba ese desinterés económico. Es más: algunos ricos habían encontrado en el deporte un medio para distraer sus ocios, ya que en algunas épocas también se consideró el trabajo como algo desdoloroso para las personas de cierta alcurnia.

A medida que el deporte se fue popularizando, aumentó el profesionalismo, bien en forma abierta o bien disimulada, como sigue ocurriendo hoy en día.

NO EXISTE EL AFICIONADO "PURO", NO PUEDE EXISTIR HOY

EL PROFESIONALISMO: CAUSA Y RAZON DE PROGRESO DEPORTIVO

Escribe **SEGUNDO VARELA**

es, desde hace mucho tiempo, "aficionada", en el más estricto sentido del precepto. Es más: afirmamos que el progreso alcanzado en todos los órdenes deportivos es consecuencia directa del profesionalismo.

Origen profesional

Cumplidos los primeros pasos de la cultura física, rudimentaria, pero

ro ello sucedía al margen de la calidad de profesionales, que ambos contendientes tenían. Por un lado, había más barbarie y se solía luchar hasta la muerte; por otro, el vencido solía pensar que su derrota le privaba de derechos de "buen vivir", de los que posiblemente no podía prescindir, al extremo de preferir la muerte.

El récord, razón del profesionalismo

Cuando el barón Pierre de Coubertin, con su agudo espíritu humanista y desinterés, luchó y logró restablecer los Juegos Olímpicos, lo hizo bajo la premisa que debía ser una puja entre aficionados puros, sin otra ambición que competir por el honor del triunfo. Este deseo, tan notable como idealista, ha fracasado. El récord y la necesidad de ganar han matado al aficionado "puro". Quienes actualmente compiten en los Juegos Olímpicos, cualquiera sea el país que representen, no son absolutamente "aficionados".

La imprescindible y científica preparación actual y la búsqueda del récord, exige al atleta un esfuerzo y una dedicación que de ninguna manera puede realizar quien tenga que trabajar para ganar el sustento diario. El tiempo necesario para concurrir a las competencias significaba también pérdida de días de labor que deben ser recompensados. Estas son las principales razones que quiebran las puras leyes del aficionado.

Algunos de nuestros lectores preguntarán: ¿Pero los Juegos Olímpicos y otras manifestaciones internacionales, como tennis, rugby, basquetbol, etc., no siguen siendo competencias entre aficionados? Respondemos: teóricamente, sí; realmente, no. Los sistemas para mantener esa apariencia de aficionado son muchos y variados, según los países. Estados Unidos, que tiene quizás la mayor y más diversa actividad en el campo del profesionalismo abierto, cubre las apariencias de sus atletas aficionados con el sistema de becas en las universidades, es decir, un sueldo mensual para adiestrarse y competir. Sí, además, estudian, mejor; pero esto no es obligatorio. Los llamados países del bloque soviético han encontrado un medio más directo: los atletas son incorporados al ejército para recibir un salario y otras ventajas; por una actividad que no practican. Este sis-

tema no puede ser rebatido por ningún comité olímpico, ni por federación alguna, por la sencilla razón de que los militares de todos los países del mundo pueden intervenir en competencias deportivas, aun en las de aquellas especialidades que están estrechamente vinculadas a la preparación y vida castrense, como la equitación, esgrima y tiro.

Otro sistema muy en práctica, sobre todo en tenis, son los viáticos. Es fácil ver en la nómina de participantes en los principales torneos de este deporte y de la Copa Davis, único certamen mundial, a figuras que permanecen compitiendo hasta 8 meses fuera de sus respectivos países. Los clubes organizadores de torneos, para asegurarse la intervención de los más destacados competidores, los invitan especialmente, haciéndose cargo de los gastos de alojamiento y traslado, y abonando, además, un viático diario que, por su importancia, se convierte en un verdadero sueldo, real estímulo para mantenerse en primera línea, y por otra parte necesario, ya que no habría otra manera para mantener una actividad tan prolongada sin trabajar.

Factor de progreso

Al margen de cualquier consideración sobre si son o no correctos tales disimulos, volvemos a afirmar que sin el profesionalismo el deporte no

habría progresado en la medida en que lo ha hecho. También en este campo la ciencia contribuyó en forma valiosa. Sistemas modernos de preparación física, adiestramientos racionalizados, dietas alimenticias especializadas y adecuadas a cada físico y actividad y hasta cuidadosos y exhaustivos exámenes médicos sobre reflejos o perturbaciones psíquicas, conforman todo lo necesario para poder llegar a campeón o récordman.

Tales progresos se pueden advertir en todos los deportes, tanto en los individuales y que se pueden medir, como en los de conjunto, donde la apreciación es el único cartabón. En este sentido solemos encontrar aún a quienes, por aquello de que es difícil sacar de nuestro corazón lo que hemos vivido de jóvenes, sostienen, hablando de uno de los deportes más populares, el fútbol, que el de antes era mejor. Afirmamos rotundamente que no. Si fuera posible volver a presentar a Alumni, en la plenitud de sus medios, cuando estaba en el vértice de su gloria, sería ampliamente vencido por un equipo de hoy de tercera división.

El orgullo de los viejos futbolistas, cuando relatan como hazaña que trabajaban hasta el sábado por la tarde y que por la noche tomaban el vapor y el domingo jugaban en Montevideo por las copas Lipton o Newton, hoy no serviría. Si antes dio resultado y ganaban, fue por la sencilla

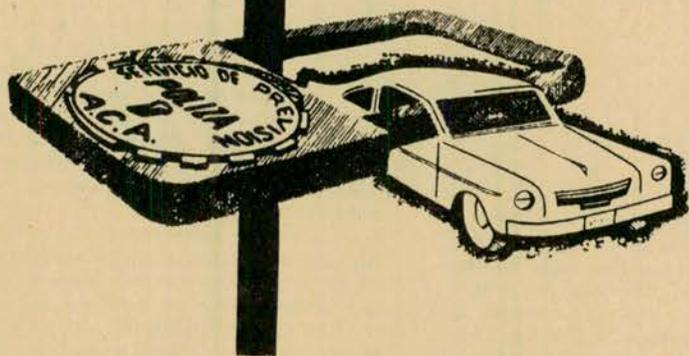
razón de que también los uruguayos hacían lo mismo. La preparación física a que se somete actualmente a un futbolista le permite superar con facilidad la fatiga que requiere el fútbol moderno, mucho más exigente que el antiguo, que se caracterizaba por ser extremadamente lento. Sin embargo, quienes hemos presenciado partidos hace ya más de 40 años, recordamos haber visto a muchos jugadores, entonces famosos, casi totalmente agotados a los 20 minutos de juego.

Igual cosa podemos decir de todos los deportes que exigen esfuerzo personal. Y tampoco el automovilismo está exento de esta necesidad. Aunque su progreso está íntimamente ligado al mejoramiento técnico-mecánico, para poder soportar varias horas de carrera a los promedios habituales hoy en las principales pruebas del mundo y de nuestro país, es también necesaria una preparación física adecuada, de la que carecían los viejos volantes, cuyo indudable mérito fue su capacidad para vencer las dificultades de los caminos y no al de correr a lo que hoy serían unos "modestos 100 kilómetros por hora".

Con tales antecedentes reafirmamos la conclusión de que el profesionalismo ha contribuido al progreso y mejoramiento del deporte en general, y que el aficionado puro no existe, por lo menos como figura de primera línea.

seguro!

QUE LE CONVIENE



A S E G U R E L O
EN
EL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
A TARIFAS MUY REDUCIDAS



UN TRASCENDENTE APORTE PARA EL TURISMO ARGENTINO

Bariloche, un verdadero paraíso para los deportes de invierno y el turismo en general, está vinculado con Buenos Aires mediante varios servicios semanales, que incluyen vuelos con modernos aviones Comet IV a reacción, los mismos utilizados en las rutas internacionales de larga distancia.

Nuevos aviones reducirán a la mitad los tiempos de vuelo en nuestro país.

Escribe el Brigadier (R. E.)
MIGUEL MORAGUES
Presidente de Aerolíneas Argentinas
(Especialmente para "AUTOCLUB")

EL transporte aéreo, hasta no hace muchos años patrimonio de una minoría, ha venido popularizándose poco a poco, hasta convertirse en un medio común y al alcance de los sectores cada vez más amplios y numerosos de la comunidad. Con su concurso se movilizan diariamente crecidos contingentes de hombres de negocios, funcionarios, científicos, profesionales y turistas. Es decir, que juntamente con aquellas personas urgidas por la necesidad de trasladarse rápidamente de un lugar a otro, también se sirven del transporte aéreo aquellos que con

premura de tiempo desean conocer otras latitudes, arribar a lugares tradicionales de descanso y conocer las metas de los negocios, la cultura o el turismo.

Nuestro país tiene larga trayectoria aeronáutica. Aerolíneas Argentinas es heredera de una experiencia de más de tres décadas en el transporte aéreo comercial. Sus servicios cubren no solamente los grandes centros urbanos, sino también los lugares de turismo, algunos de los cuales concitan el interés del turismo mundial, cuya influencia crece día a día.

Por conocidas, no nos referimos a las bellezas de Bariloche o Mar del Plata, a las imponentes cataratas del Iguazú o a las serranías jujeñas, a la tierra del sol y del buen vino, vecina del Andes majestuoso; a las todavía poco difundidas bellezas de la Tierra del Fuego, o a tantos otros lugares que atraen al turista por sus

Todos los aeropuertos del interior del país son servidos por los aviones de Aerolíneas Argentinas, que facilitan así el desplazamiento rápido y cómodo de considerables grupos de pasajeros.

tradiciones, o por la belleza natural de sus paisajes, o por su clima.

Los servicios nacionales e internacionales sirven de vehículo a fuertes corrientes turísticas del exterior y del interior. Durante el corriente año han utilizado los aviones de Aerolíneas Argentinas un total de 700.000 pasajeros, de los cuales 370.000 viajaron en las rutas de cabotaje y el resto en las internacionales.

Los centros turísticos del país fueron la meta de una parte substancial de ese tráfico, cuya distribución por lugares, según el número de pasajeros entrados y salidos, ha sido la siguiente:

Bariloche	28.000
Mar del Plata	30.000
Córdoba	80.000
Mendoza	63.500
Jujuy	7.000
Ushuaia	5.500

El creciente aumento del tráfico de pasajeros en las rutas de cabotaje y la necesidad de prestar un servicio cada día más confortable, rápido y regular, han sido las bases sobre las cuales se fundó el plan de renovación de la flota de cabotaje de Aerolíneas Argentinas, con la mira

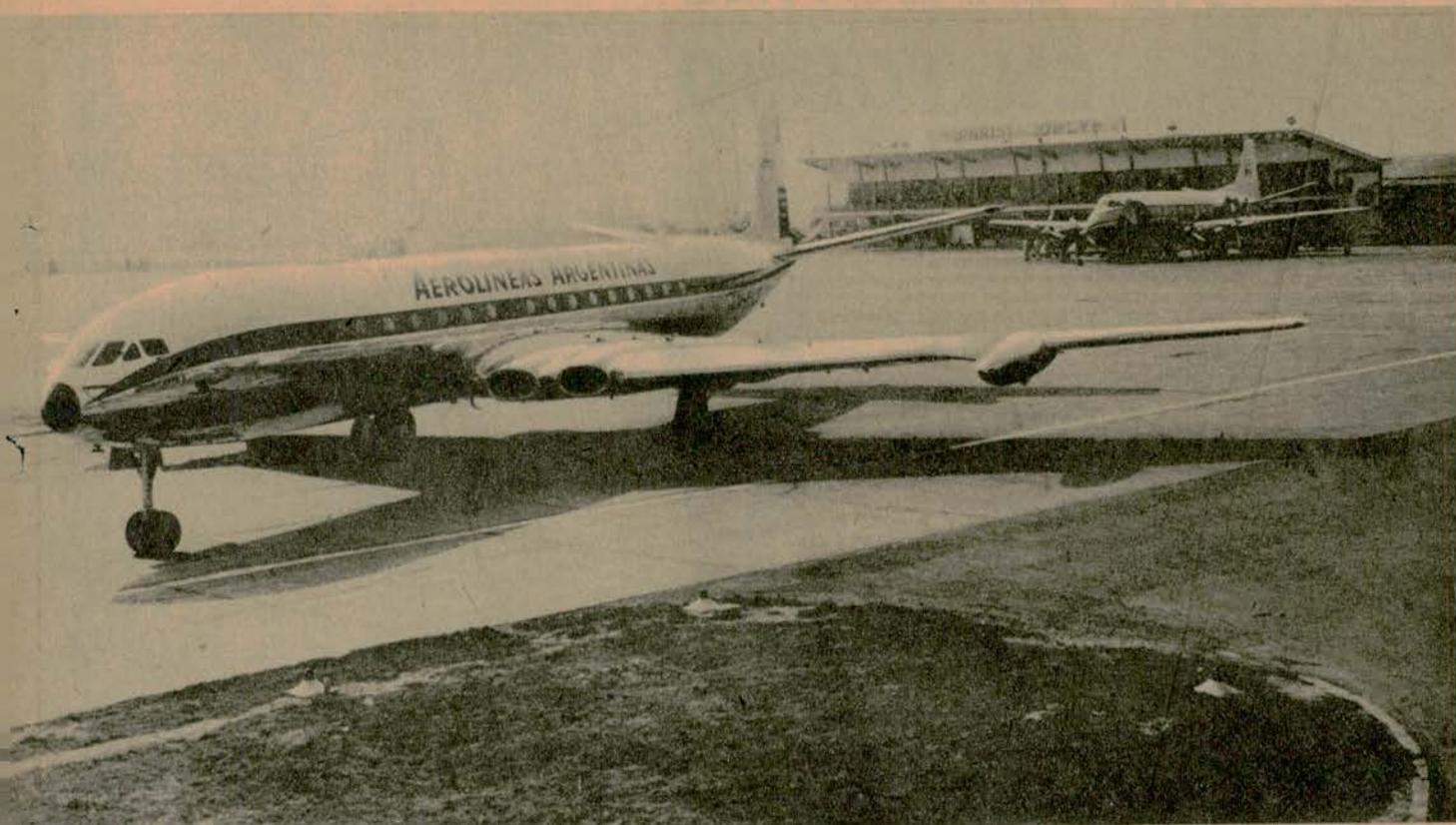
de servir no sólo a los requerimientos siempre crecientes del turismo, sino también de contribuir en forma positiva al plan nacional de desarrollo.

Desde comienzos del año próximo, se incorporarán a la flota de la empresa tres aeronaves a reacción Caravelle VI, y nueve Avros 748 a turbohélice. Las primeras tendrán una capacidad de 80 pasajeros y una velocidad de 830 kilómetros por hora, destinándose a las rutas principales de cabotaje y al tráfico regional con las naciones vecinas. Los Avro 748 tendrán una capacidad de 42 pasajeros y una velocidad crucero de 430 kilómetros por hora. Se lo utilizará en las rutas de cabotaje menor, ya que por sus características pueden operar en los aeropuertos actualmente cubiertos por DC 3.

La capacidad de esta flota, según nuestras previsiones, imprimirá un notable impulso al tráfico, reducirá prácticamente a la mitad los actuales tiempos de vuelo y acercará cualquier punto del país a unas pocas horas de Buenos Aires.

Si agregamos que los servicios del Comet IV vinculan a Buenos Aires con los principales centros de Europa y Estados Unidos, facilitando el mo-





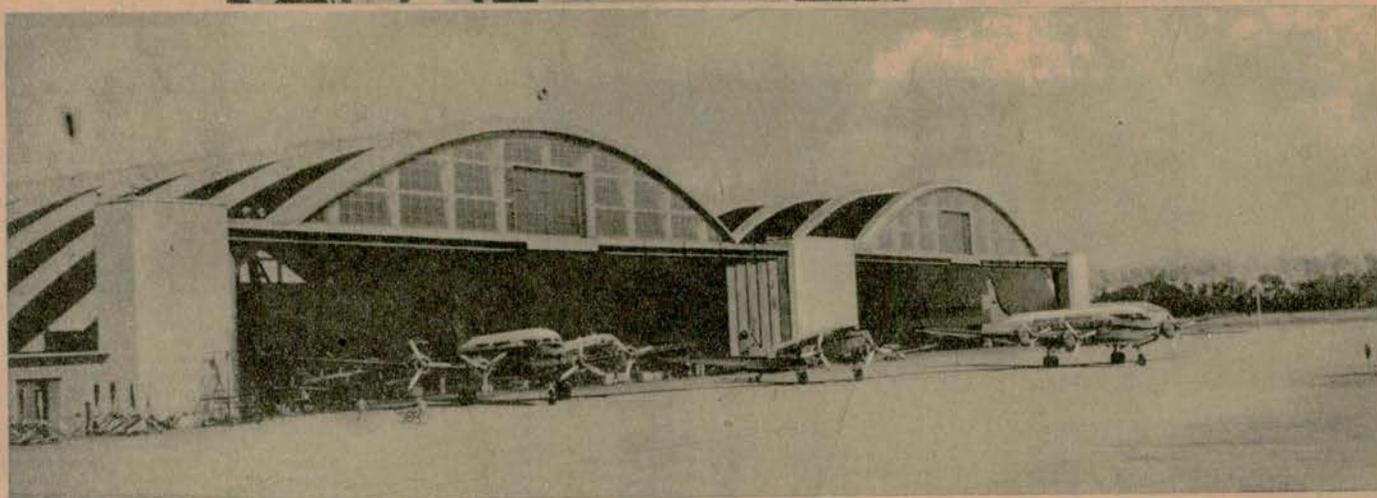
Acaba de detenerse el avión en plataforma; los pasajeros descienden después del placentero y raudo viaje, y una amable recepcionista de Aerolíneas se aproxima para dar junto con bienvenida, la sensación de que se continúa en el cordial ambiente brindado en todo el viaje.



Con la presencia en el aeropuerto de Orly, en París, un Comét IV de Aerolíneas Argentinas es testimonio de la capacidad operativa de esa empresa nacional y de las posibilidades que brinda al turismo para viajar con celeridad a nuestro país y conocerlo mejor.

El movimiento de las grandes corrientes turísticas, que tienen por origen o meta dichos lugares, queda configurada en este breve artículo la contribución de Aerolíneas Argentinas al turismo argentino.

En estos grandes hangares se realiza la tarea de mantenimiento de los aviones de Aerolíneas. Los importantes talleres aerotécnicos respaldan la prestación de servicios con un alto índice de seguridad y eficiencia.



REFLEXIONES EN TORNO AL V GRAN

PREMIO STANDARD

POR EL
ING. LUIS ADOLFO ROURA

ATENIÉndonos a un criterio puramente ordinal, podría decirse, como es de estilo, que se ha cumplido una edición más —esta vez la 5ª— del ya famoso "Gran Premio" para automóviles "standard" que anualmente organiza el Automóvil Club Argentino; mas lo cierto es que se ha logrado superar esta vez ampliamente las realizaciones anteriores.

En realidad, ha ocurrido una superación en todo sentido, no sólo por el elevado número de participantes,

que habla bien a las claras del interés creciente por este tipo de pruebas, sino por su proyecciones, que escapan ya del ámbito puramente deportivo y se adueñan del interés general.

Hay un cúmulo de razones que nos autorizan a decir esto, y todas ellas son de orden práctico, y es lógico que así sea, pues tratándose de pruebas para automóviles utilitarios con poquísimas modificaciones respecto a los que por miles circulan por nuestras ciudades, es natural que hayan interesado, no sólo a los aficionados al automovilismo deportivo, sino también a los usuarios en general, así como a los fabricantes de vehículos y piezas y a quienes los venden.

Resulta obvia la atracción que este tipo de competencias ejerce sobre el aficionado, conocedor en detalle de cada uno de los coches participantes y sus pilotos; pero el usuario tiene un interés muy distinto, pues con criterio comparativo comprueba hasta dónde podría llegar a exigir a su propio automóvil, o en el caso de que aún no lo posea, cuál es el más adecuado para sus necesidades o a su gusto personal.

Sin duda, nuestro "Gran Premio" es la más fabulosa y real prueba de capacidad y rendimiento de un automóvil, debido a la serie de difi-

Largada simbólica del V Gran Premio Standard. Frente a las instalaciones de la sede Central del Automóvil Club Argentino, esperan el momento de dar la señal, el gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Dr. Oscar I. Alende, acompañado de su esposa; el presidente del Automóvil Club Argentino, Dr. César C. Carman; el secretario de la Comisión Directiva, Dr. Walter A. Saborido; el miembro de la Comisión de Carreras, s. Jorge B. Macías, y otras autoridades del mismo.



cultades naturales de todo orden que deben sortearse, por lo que se ha constituido en la referencia fundamental de todos los interesados en motorizarse.

En esta nota no vamos a esbozar una crónica deportiva de la prueba, pues se han dado al público abundantes detalles al respecto por parte de la prensa y la radiotelefonía; trataremos de enfocar el tema con otro criterio, planteando un análisis técnico del comportamiento de cada marca en condiciones ambientales comparables para todos.

Ceñiremos nuestro análisis a cinco aspectos que permiten valorar cuantitativamente la performance. Ellos son:

a) Adaptación del automóvil al escenario de la prueba, ponderándola por un coeficiente surgido de la relación entre la velocidad promedio para el recorrido cumplido por cada coche y la máxima alcanzada en los tramos velozes.



Minutos antes de la largada simbólica frente al Automóvil Club Argentino, rodean al señor Jorge Alvarez Trongé, "Alvatro", piloto de la máquina N° 418 — Borgward—, (y vocal de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas); el vicepresidente 2° de la Institución, ing. Mario L. Negri; la señora Matilde Olivera de Iglesias, miembro de la Comisión Ejecutiva de la Feria Fantástica de la Solidaridad; el doctor Plácido Seara, prosecretario de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, y el escribano Roberto V. Vitale, miembro de la misma.

El resultado, así obtenido, se dividirá por el tiempo empleado, para tener en cuenta el ritmo de marcha, y a la cifra que arroje se le adjudicará un puntaje en la forma que luego se explicará.

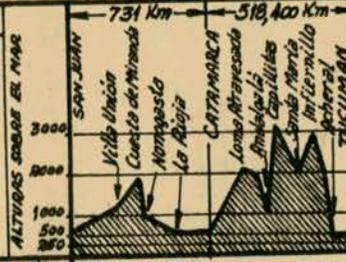
b) Eficiencia mecánica demostrada por cada marca, obtenida por la relación entre el número de coches arribados a la meta final y el número de inscriptos; también aquí se adjudican puntos a cada uno para su calificación.

c) La performance cumplida por los coches está íntimamente ligada con sus cualidades mecánicas, estruc-

REFERENCIAS DE LAS COLUMNAS

A: Coef. de Adaptación al escenario.
 Vp: Velocidad promedio (General).
 Vm: Velocidad máxima.
 T: Tiempo total en horas.
 E: Eficiencia mecánica.
 Ni: N° de coches inscriptos.
 Np: N° de coches llegados.

K: Coef. de Performance
 N: Potencia máx. (standard) HP (din)
 P: Peso seco del coche Kg.
 C: Cilindrada en Litros



CAMINOS DE MONTAÑA
 Suelo empinado, arenoso, con baches, acequias, fuertes trepadas y descensos, curvas cerradas, rectas cortas, tramos de carnicia, temperaturas de hasta 45°C bajo presión atmosférica.

CAMINOS DE LLANURA
 En la 1ª, 6ª y 7ª etapas, considerados en nuestras computas, totalmente pavimentados.

MARCAS PARTICIPANT	Trayecto recorrido para la marca Km.	Promedio General Km/h	Tiempo total empleado Horas	Coeficiente de Adaptación		Eficiencia mecánica		Coeficiente de Performance		Comportamiento en montaña			Comportamiento en llanura		APTITUD DEMOSTRADA EN LA PRUEBA			
				A = $\frac{Vp}{Vm} \times 100$	Puntos	E = $\frac{Np}{Ni} \times 100$	Puntos	K = $\frac{1000 \cdot N}{P \cdot C} \times A + E$	Puntos	Promedio de 3 Etapas Km/h	Puntos	Promedio de 4 Etapas Km/h	Puntos	Promedio Km/h	Etapas	Puntos	Puntaje Total Acumulado	Posición final Lograda por cada marca
AUTO UNION	4366,6	100,024	44,277	1,820	20	55	23	156	21	100,165	16	64,812	22	127,202	6 ^a	19	121	2 ^a
ALFA ROMEO	4366,6	111,650	39,105	2,020	23	14,3	17	90,7	14	114,001	21	67,655	24	141,216	6 ^a	21	120	3 ^a
BORGWARD	4366,6	105,320	41,432	1,895	21	30	20	105	16	114,268	22	64,629	21	134,230	6 ^a	20	120	3 ^a
CITROEN RCV	4366,6	75,00	58,243	1,520	10	100	24	187,5	23	77,250	4	54,00	8	84,760	6 ^a	2	71	14 ^a
CHEVROLET 31	4366,6	95,00	46,054	1,770	18	100	24	129,4	19	90,650	10	57,350	13	118,950	6 ^a	15	99	9 ^a
DE CARLO	4366,6	84,780	51,520	1,530	11	9,1	14	120,8	18	87,760	8	56,250	10	107,664	1 ^a	8	69	15 ^a
FIAT 1100	4366,6	97,00	45,017	1,730	16	25	19	115	17	102,408	18	61,245	19	123,830	6 ^a	16	105	7 ^a
FIAT 767	2970,9	73,175	40,66	—	—	—	—	—	—	77,990	5	45,00	5	102,505	1 ^a	5	15	20 ^a
FIAT 850	2455,5	87,895	27,928	—	—	—	—	—	—	76,380	3	—	—	106,720	1 ^a	6	9	23 ^a
FORD	1724,5	117,00	14,740	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117,00	1 ^a	12	12	22 ^a
GRACIELA	2970,9	75,00	39,629	—	—	—	—	—	—	89,770	9	48,00	6	110,125	1 ^a	10	25	18 ^a
HANSR 1100	3776,9	79,160	47,624	—	—	—	—	—	—	84,410	6	52,785	7	89,780	1 ^a	3	16	21 ^a
ISARD T-700	4366,6	90,650	48,228	1,730	15	12,5	15	98,7	15	92,250	11	59,783	16	108,450	6 ^a	9	81	12 ^a
ISARD T-400	863,5	75,500	11,448	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,500	1 ^a	1	1	24 ^a
MERCEDES BENZ 220D	4366,6	121,234	36,605	2,130	24	50	22	135,3	20	125,745	24	65,195	23	155,278	6 ^a	24	137	1 ^a
MERCURY	4366,6	108,620	40,139	1,755	17	50	22	90	13	114,720	23	56,750	11	154,375	6 ^a	23	109	6 ^a
NSU	4366,6	93,670	47,376	1,670	13	14,7	18	187,7	24	95,165	12	59,198	15	118,513	6 ^a	14	96	11 ^a
OPEL 1500	4366,6	93,500	46,764	1,685	14	100	24	164,5	22	95,770	14	57,500	14	118,420	6 ^a	13	101	8 ^a
PANHARD	2970,9	91,500	32,468	—	—	—	—	—	—	99,180	15	60,120	17	115,550	1 ^a	11	43	16 ^a
RENAULT DAUPHINE	2970,9	78,500	37,832	—	—	—	—	—	—	86,300	7	54,135	9	96,260	1 ^a	4	20	19 ^a
PEUGEOT 403	4366,6	101,830	42,887	1,915	22	38,4	21	115	17	104,500	20	64,200	20	124,00	6 ^a	17	117	5 ^a
VOLKSWAGEN	4366,6	85,00	51,398	1,547	12	14,28	16	76,28	12	95,475	13	60,250	18	107,00	6 ^a	7	78	13 ^a
STUDEBAKER LARK	4366,6	99,250	44,023	1,790	19	14,28	16	67,88	11	102,330	17	57,265	12	141,785	6 ^a	22	97	10 ^a
JAGUAR M1R	2970,9	90,450	32,870	—	—	—	—	—	—	103,890	19	43,795	4	125,650	1 ^a	18	41	17 ^a



Una notable fotografía del equipo de la Mercedes Benz en plena tarea de auxilio a sus corredores. Se ve a Juan Manuel Fangio y Kling observando atentamente el estado y los detalles de la máquina del futuro ganador de la carrera, Walter Schock, en el intervalo asignado para su reparación. Llaman la atención, muy favorablemente por suerte, la gran cantidad de elementos y repuestos de que disponía el equipo.

turales y de potencial motriz, y es indudable que resulta directamente proporcional a la potencia del motor e inversamente proporcional al peso y a la cilindrada, actuando como coeficiente de proporcionalidad el antes mencionado coeficiente de adaptación al escenario. Se completa el concepto sumándole la eficiencia mecánica.

Para ampliar un poco más este concepto, digamos que la performance depende mucho del rendimiento del coche; es decir, cuanto menor es la cilindrada —dentro de ciertos límites, desde luego— y mayor la potencia, tanto mayor es la potencia específica. Asimismo, el menor peso del coche fija directamente su tamaño; por ello es que a igualdad de potencia motriz, es tanto más brillante la performance de un coche cuanto menor es su peso y el tamaño de su motor, en unidades volumétricas.

Todos los factores mencionados los hemos agrupado en la fórmula incluida en cuadro adjunto.

También en este caso se adjudican puntos, como en



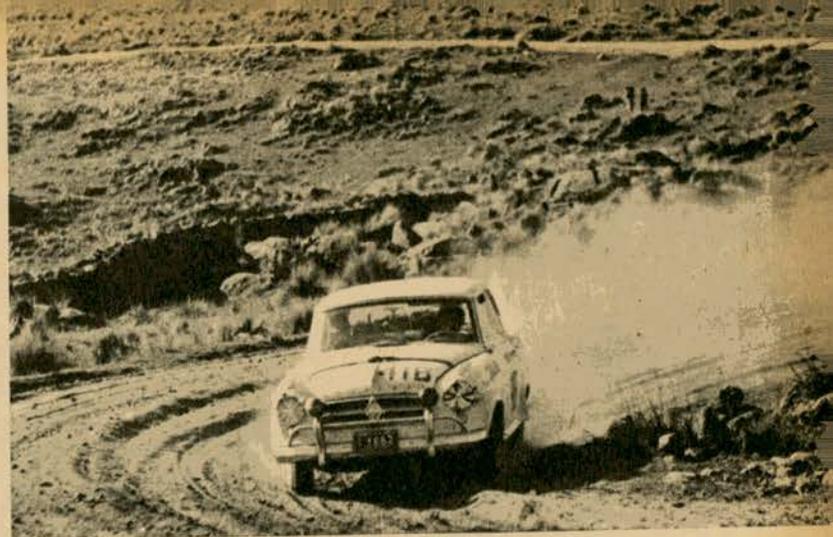
Walter Schock, piloto de la gran máquina Mercedes Benz, quien habría de ganar el Gran Premio, al salir de un puente en Ascochinga, 5ª etapa de la carrera.



Remigio Caldara, en plena carrera, en una curva de la 4ª etapa, en Amaicha del Valle, Tucumán. Coche de baja cilindrada.



Uno de los animadores de la carrera, Oscar Cabalén, en las cercanías de la localidad de Nonogasta, Provincia de la Rioja, en la 3ª etapa de la prueba. Los Alfa Romeo respondieron a su calidad.



"Alvatro" tomando una curva a toda velocidad en la Pampa de Achala, Córdoba, a 2.300 metros de altura sobre el nivel del mar.

los casos anteriores; pero destacamos que no han merecido análisis por los tres conceptos anteriores aquellos coches que no completaron el recorrido establecido.

d) *El comportamiento en montaña*, da una idea acabada de la maniobrabilidad del coche en los caminos tortuosos y en caracol, de su capacidad de trepado en fuertes pendientes, del potencial de sus frenos en los sinuosos senderos y en los descansos, de su estabilidad en los tramos de cornisa, de la rigidez estructural al soportar un alto ritmo de marcha sobre piso envigado, con badenes, acequias y rítmicas cuchillas; de la capacidad de sus motores ante la merma de potencia que implica la baja presión atmosférica, así como su influencia sobre la temperatura de funcionamiento del motor.

Nuestra única referencia al respecto es la velocidad promedio desarrollada por cada marca para cubrir los tramos de la 3ª y 4ª etapas, las más difíciles de la carrera.

Entendemos que la velocidad es un factor importante de ponderación, pues, además de demostrar las cualidades ya apuntadas, da idea de la capacidad de aceleración del coche y de la acertada selección de las relaciones del cambio.

e) *El comportamiento en llanura* permite comprobar la velocidad máxima que es capaz de alcanzar cada coche y su capacidad de resistir durante muchas horas una sostenida marcha a alto régimen.

En estos últimos conceptos también se asignan puntos para calificación.

Es importante aclarar que en la valoración de los conceptos anteriores tiene buena influencia el factor hombre, toda vez que la mayor o menor capacidad de un conductor puede o no poner de manifiesto el real valer de una máquina.

En una próxima entrega prometemos hacer un análisis sobre los mejores hombres de cada equipo.

Veamos ahora como hemos asignado de calificación. El más alto puntaje por cada concepto se adjudica a la marca que obtiene el mayor guarismo de la aplicación de las fórmulas establecidas en el cuadro adjunto o por corresponderle el más alto promedio de velocidad en las etapas de montaña y llanura. El puntaje más alto es numéricamente igual a la cantidad de marcas participantes, que en este caso es igual a 24. Una vez adjudicado el puntaje más alto se procede en orden decreciente hasta asignar 1 punto al último clasificado.

En el caso de que una posición resulte empatada entre dos o más contendores, se adjudica por igual el puntaje correspondiente, considerando dicha posición como exclusiva.

El comportamiento general de cada marca en la prueba resulta de sumar los puntajes obtenidos en cada uno de los conceptos.

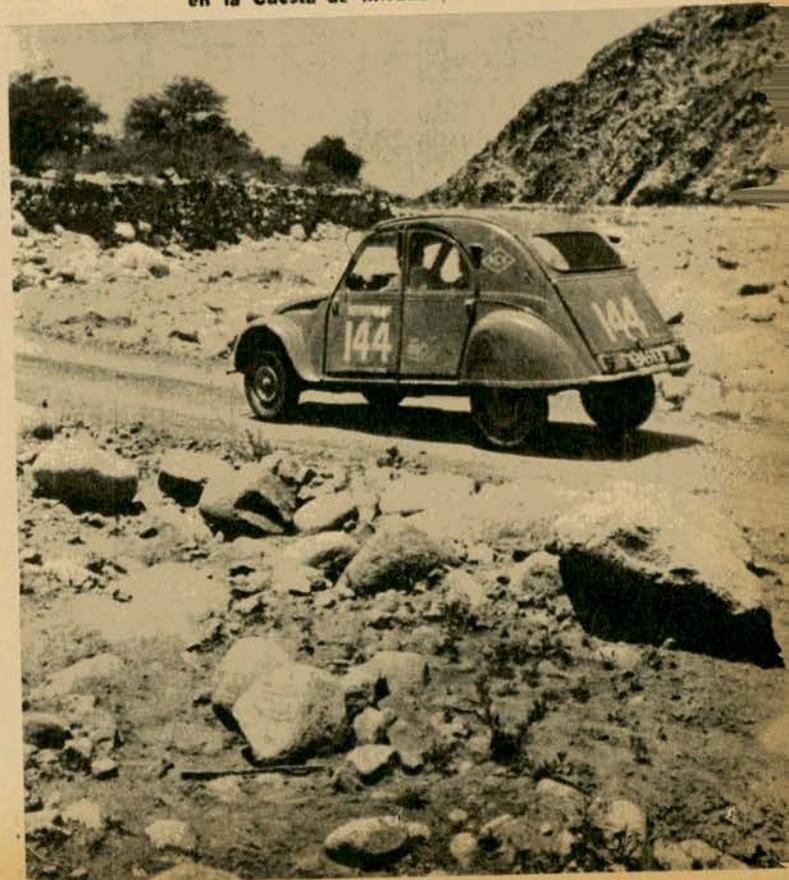
Conclusiones

En base a los puntajes obtenidos, resulta que el mejor comportamiento en la prueba ha correspondido al poderoso equipo MERCEDES BENZ, por haberse des-



La llegada a Pilar de la máquina Mercedes Benz pilotada por Walter Schock, ganador absoluto de la carrera. El gobernador Alende, en momentos de bajar la señal.

Uno de los pequeños grandes — Citroen —, conducido por Eduardo Céspedes, en la 3ª etapa, detenido por un momento en la Cuesta de Miranda, Provincia de la Rioja.



tacado ampliamente en todos los conceptos analizados; sin embargo, llamará la atención que en el concepto "performance" haya sido superado por NSU, Citroën, Opel y Auto Unión.

Ello se explica por tratarse de máquinas pequeñas, livianas, y de muy inferior potencia que, a pesar de todo, se han destacado por su óptima eficiencia mecánica, como Citroën y Opel. Sin duda, ha sido magnífica la actuación de las cuatro marcas señaladas.

El equipo Mercedes ha sido el que mejor se ha adaptado al escenario de la prueba, arrojando el mayor guarismo por este concepto, seguido de Alfa Romeo, Peugeot, Borgward, Studebaker, Mercury, Fiat y otros, en este orden. Su eficiencia mecánica ha sido del 50 %, pues de las cuatro máquinas participantes arribaron dos a la meta final.

Merece alta ponderación Auto Unión, al conquistar, en nuestro "ránking", la segunda colocación por su óptimo comportamiento en la prueba, superando por un punto a Alfa Romeo y Borgward, que empatan el tercer lugar, seguidos de Peugeot, con su modelo 403, por el Mercury 1956, de Pedro Sancha, y por Fiat, con su modelo 1100.

Es destacable el hecho de que los puestos inmediatos a Mercedes Benz correspondan a máquinas de mediana y baja cilindrada, y lo curioso es que el segundo puesto corresponde a la categoría B, y el 3º sea compartido por la C y la D.

Es indudable, pues, que, por su amplio dominio del llano y la montaña, el Mercedes Benz 220 SEB se indica como la máquina más adaptable a nuestros caminos, a pesar de ser menos potente que los americanos Mercury y Studebaker, que lo duplican en cilindrada. Esta ponderación es igualmente extensible a Auto Unión,

Alfa Romeo, Borgward, Peugeot y Fiat, que han demostrado ser aptos para la práctica del turismo veloz en todos los caminos del país.

No debe dejar de mencionarse, en estas condiciones, la superioridad demostrada en la categoría menor por NSU, pese a que, en esta ocasión, ha debido enfrentar fuertes rivales como Isard y De Carlo, de cilindrada mayor, entre los que se destacó Isard, coche excelente que conquistó la décima segunda colocación de nuestro "ránking", detrás de NSU, y contando debajo de ellos, nada menos que 12 marcas más.

En esta mención merece un párrafo especial el equipo Citroën que, con su modelo 2cv, demostró poseer una alta calidad estructural, ya que, si bien su promedio de marcha resultó bajo, debe tenerse en cuenta que su velocidad tope no es mucho mayor, lo que implica una permanente marcha a fondo de su pequeño motor de 425 cm³ (menos de medio litro de cilindrada).

En resumen, no ahondaremos en reflexiones a pesar de las muchas que de la actuación de cada marca pueden extraerse; sólo deseáramos haber sido objetivos y contribuido, de este modo, a formar conceptos para el lector, a quien, por lo demás, delegamos la tarea de extraer sus propias conclusiones del cuadro de performances adjunto, así como de las especificaciones técnicas de las diversas marcas.

Antes de terminar, aclararemos que, en nuestros cálculos, se han empleado las potencias de los motores según normas DIN, es decir, con las deducciones propias de los consumos de potencia debidos a los accesorios acoplados al motor.

Destacamos, al respecto, que la potencia, según normas SAE (sin accesorios acoplados en el motor), es de 15 a un 20 % mayor que la expresada según normas DIN

CATEGORÍA	Marca	MOTOR							Estructura	Peso seco	Relac. sup. freno peso	Relación Hz/HP	Potencia Especifica	Consumo de comb. (standar)	Velocidad máxima
		Tipo	Numero de cilindros	Refriger. por.	Posición	Potencia HP	Torque Kg. m	Cilindr. cm ³							
A	CITROEN 2cv	4 Tiempos	2 cil. horiz. op.	Aire	Adelante	13 (SAE)	2,6 a 2900	425	Plataforma carrocería	490	0,788	39,2	29,4	5-6	78
	NSU Prinz III	4 Tiempos	2 cil. inclinad.	Aire	Atrás	36 (SAE) a 4500	5 a 2850	583	Carrocería portante	496	0,815	13,8	51,4	5,5-7	120
	ISARD T-700	4 Tiempos	2 cil. horiz. op.	Aire	Adelante	30 (DIN) a 4900	5 a 3500	688	Carrocería portante	600	0,815	20	43,6	5,6-6,6	115
	DE CARLO 700	4 Tiempos	2 cil. horiz. op.	Aire	Atrás	35 (SAE) a 5200	5,1 a 3400	697	Carrocería portante	610	0,965	17,42	50,2	6,6	120
	ISARD T-400	2 Tiempos	2 cil. en línea	Aire	Atrás	20 (DIN) a 5000	3,3 a 3900	392	Carrocería portante	400	1,012	26,7	51	4,6-5	85
B	AUTO UNION	2 Tiempos	3 cil. vert. en línea	Agua	Adelante	50 (DIN) a 4500	8,5 a 2250	981	Bastidor a largueros	925	0,773	18,5	51	8-10	135
	FIAT 108R	4 Tiempos	4 cil. vert. en línea	Agua	Adelante	55 (SAE) a 5200	8,05 a 4000	1089	Carrocería portante	885	1,120	16,1	50,4	7,5-10	130
	FIAT 750	4 Tiempos	4 cil. vert. en línea	Agua	Atrás	32 (SAE) a 4800	5,5 a 2800	767	Carrocería portante	580	0,745	18,1	41,7	5-7	115
	FIAT 850 CISTALIA	4 Tiempos	4 cil. vert. en línea	Agua	Atrás	50 (SAE) a 5800	7 a 2800	847	Carrocería portante	610	0,71	12,2	59	6,6	140
	PANHARD PL-17	4 Tiempos	2 cil. hor. opuestos	Aire	Adelante	42 (DIN) a 5300	7 a 2500	848	Plataforma triaxial	805	0,827	19,2	49,4	6-7	130
	HANSA 1100	4 Tiempos	4 cil. horiz. opuestos	Agua	Adelante	40 (DIN) a 4250	7,8 a 2750	1093	Plataforma lub. central	940	0,784	15,6	36,5	8,8	135
	RENAULT DAUPHINE	4 Tiempos	4 cil. horiz. en línea	Agua	Atrás	30 (SAE) a 4500	6,7 a 2500	845	Carrocería portante	620	0,93	20,7	35,5 ^{SAE}	6-8,5	116
	GRACIELA	2 Tiempos	3 cil. vert. en línea	Agua	Adelante	37 (SAE) a 4000	8,3 a 2200	900	Bastidor a largueros	900	0,37	24,3	41,2 ^{SAE}	8	115
C	ALFA ROMEO GIULIETA	4 Tiempos	4 cil. vert. en línea	Agua	Adelante	53 (DIN) a 5500	9 a 2900	1290	Carrocería portante	915	0,98	17,3	47,3	8,3	140
	VOLKSWAGEN	4 Tiempos	4 cil. horiz. opuestos	Aire	Atrás	40 (SAE) a 4000	8,4 (DIN) a 2000	1192	Carrocería portante	740	0,84	21,8	28,5 ^{DIN}	7,5	115
D	BORGWARD TS	4 Tiempos	4 cil. vert. en línea	Agua	Adelante	75 (DIN) a 5400	11,6 (DIN) a 3200	1493	Carrocería portante	1275	0,655	12,75	44,6	10,9	160
	PEUGEOT 203	4 Tiempos	4 cil. vert. en línea	Agua	Adelante	65 (SAE) a 4750	11,7 (SAE) a 2500	1468	Carrocería portante	1015	0,836	15,6	44,3	9,8	135
	OPEL RECORD	4 Tiempos	4 cil. vert. en línea	Agua	Adelante	50 (DIN) a 4300	10,8 a 2000	1488	Carrocería portante	872	0,81	18	33,6	8-9	128
E	MERCEDES BENZ 200SEB	4 Tiempos	6 cil. vert. en línea	Agua	Adelante	120 (DIN) a 4800	14,3 a 3900	2195	Carrocería portante	1390	0,68	10,4	54,7	10-13	172
	MERCURY	4 Tiempos	8 cil. en V	Agua	Adelante	213 (SAE) a 4600	43 a 2600	5112	Bastidor a largueros	1710	0,72	7,5-8	41,6	14-18	180
	STUDEBAKER LARK	4 Tiempos	8 cil. en V	Agua	Adelante	182 (SAE) a 4500	36 a 2800	4248	Bastidor a largueros	1325	0,714	7,28	42,8	14-18	165
	CHEVROLET	4 Tiempos	6 cil. vert. en línea	Agua	Adelante	105 (SAE) a 4200	18,8 a 2300	3859	Bastidor a largueros	1490	0,685	14,2	36,8	14-16	150
	JAGUAR 3800	4 Tiempos	6 cil. vert. en línea	Agua	Adelante	223 (SAE) a 5500	33,2 a 3000	3781	Bastidor a largueros	1770	A Disco	7,9	59 ^{SAE}	15-23	185
	FORD	4 Tiempos	8 cil. en V	Agua	Adelante	205 (SAE) a 4600	40 a 2600	4457	Bastidor a largueros	1750	0,67	8	42,9	14-18	170

INFORMACIONES DEL A.C.A.

El Automóvil Club Argentino

AUNQUE el Automóvil Club Argentino y su difundida sigla A.C.A. tienen muy bien ganado prestigio, tanto en nuestro país como en el exterior, muy pocos de los millares de automovilistas que diariamente transitan por la Avenida Libertador General San Martín al pasar frente al monumental y moderno edificio de la entidad, situado entre Tagle y Peyreya Lucena, conocen la vida interior de ese casa, aparentemente estática.

Día a día, sin descansos de ninguna índole en algunos de los muchos servicios que presta, se trabaja en el Automóvil Club Argentino con intensidad creciente, en beneficio no sólo de sus asociados, sino de todos los automovilistas, labor que se refleja y extiende a través de nuestras fronteras, con tal eficacia y responsabilidad, que éstas han sido las razones que sirven de base al enorme prestigio de que goza la Institución entre sus similares de todo el mundo.

Hay en el edificio central una acción dinámica que se origina y comienza allí, pero que se extiende por diversos conductos a todo el país y al mundo. En este silencioso y febril quehacer diario participan dirigentes, funcionarios, empleados y obreros, mancomunados todos en un plausible deseo de servir a los automovilistas, cualquiera sea el lugar en que se hallen.

Ese espíritu fue el que guió a don Dalmiro Varela Castex en junio de 1904, para fundar, juntamente con otros 11 poseedores de automóviles, el Automóvil Club Argen-

Argentino por dentro

tino, con el propósito de que "velara y propendiera al desarrollo del automovilismo". Desde entonces, lo realizado y lo que realiza la entidad supera en su valor moral todo cuanto se ha invertido para su materialización. Es así porque mucho más importante que lo gastado en los primeros equipos viales, que permitieron dar forma de rutas a los que eran senderos y caminos de carreteras; lo invertido en competencias automovilísticas, que señalaron indudables posibilidades de turismo hasta fuera de nuestras fronteras, y en los señalamientos y servicios en los lugares más apartados y solitarios de nuestro extenso territorio, es el incalculable valor social de esa labor, que alcanza y beneficia a todos los automovilistas y al país mismo.

Cartografía y Estaciones

Entre todas las divisiones que atienden a los asociados, dos de las

**VISION DINAMICA DE UNA
GRAN INSTITUCION
AL SERVICIO DEL PAIS**

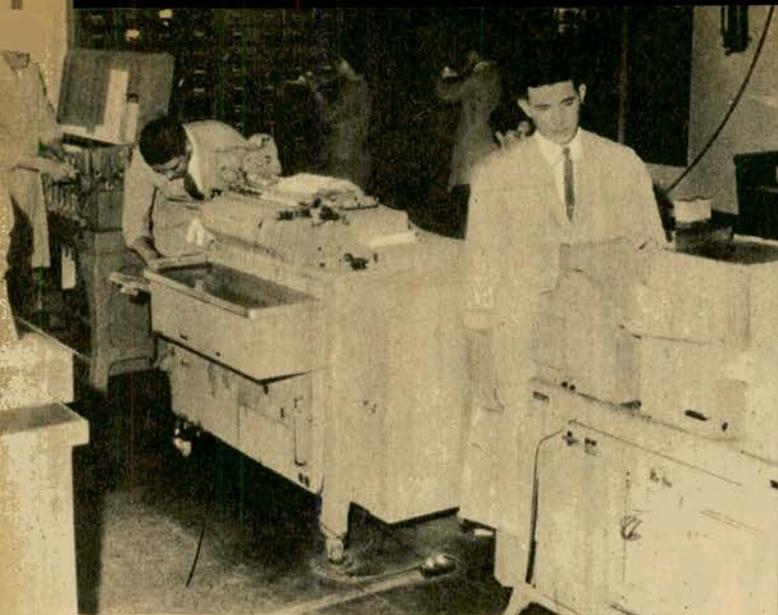
más importantes son Cartografía y Estaciones. Cuando el socio proyecta realizar un viaje, ya sea por placer, durante sus vacaciones, o por negocios, suele recurrir al club en procura de planos, información sobre hoteles, lugares pintorescos para visitar, actividades deportivas, etc. Cuando en la sección Informaciones del primer piso recibe las hojas de ruta, guías de hoteles o de la Argentina Pintoresca y los folletos sobre todo cuanto puede interesar a un turista, éste puede preparar su viaje con pleno conocimiento de todos los detalles, minuciosamente registrados por personal experto.

Pero generalmente ignora el trabajo y la forma en que se han compilado tales datos. La sección Cartografía es la continuación de lo que fue en un principio la "Comisión de Carreteras", creada el 12 de abril de 1926 por mediación de don Augusto de Muro, a quien se le debe mucho de lo que se ha hecho en favor del plan caminero. Esa comisión tuvo a su cargo la apertura, conservación y señalamiento de los primeros caminos; pero cuando se sancionó la Ley de Vialidad y se creó la Dirección Nacional de Vialidad, el Club donó a este organismo todos los equipos camineros, que eran muchos y habían trabajado intensamente en favor del desarrollo vial, del que, por supuesto, aprovechaban todos.

De esta forma y con el crecer de la entidad, se creó la división Cartografía, que tiene a su cargo el relevamiento y señalamiento de los caminos y la confección de planos, guías y planillas de ruta. Para relevar un camino se comienza por recorrerlo totalmente, lo cual se hace con un vehículo provisto de un cuenta kilómetros especial, registrándose todos los accidentes del



El prolijo y frondoso "chapero" de la División Socios, que contiene las direcciones de unos ciento sesenta mil domicilios, número actual de los socios del A. C. A.



Personal de la División Cartográfica del A. C. A., preparando sus equipos para el trabajo. La tarea que cumple esta División, absolutamente técnica, es de tal perfección que la coloca al nivel de la que realiza el Instituto Geográfico Militar, que es excelente.



Los equipos humano y técnico de telecomunicaciones—inclusive radiales— que atiende los llamados para auxilio mecánico. Este servicio significa una extraordinaria economía de tiempo, porque se transmiten los pedidos por radio a los camiones de auxilio que están en servicio en la calle. El promedio diario de esos llamados se está acercando

camino y las distancias. Los encargados de la tarea, en una libreta especial, dibujan en pequeña escala el trazado de la ruta, las calles a recorrer dentro de las ciudades de paso y anotan todos los detalles referentes a los lugares y la zona. Luego se preparan los primeros planos en escala, sin que falte ningún detalle, aun de las más pequeñas alcantarillas, en tanto expertas redactoras componen los textos sobre referencias a lugares turísticos o históricos, complementándose esa labor con otros informes ya compilados en el club. Luego se preparan los dibujos de planos y hojas de ruta, tal como se van a imprimir, y en algunos casos, sobre todo en los más complicados, en la misma división se hacen los distintos clichés de colores. Finalmente se imprimen las cartas y hojas de ruta y ocasionalmente se unen planos parciales de distintas zonas para formar los de una provincia, o el del país.

Por su parte, la sección señalamiento, luego de conocer los detalles de cada una de las rutas, envía el material para la señalización. Actualmente se han hecho convenios con las provincias de Buenos Aires y Santa Fe, para el señalamiento de sus caminos provinciales, proveyendo aquéllas postes y otros implementos, en tanto que el Club envía las chapas y el personal para colocarlas, calculándose que cada una de éstas cuesta a la Entidad 1.300 pesos, incluida la mano de obra.

Para el ejercicio que se inició el 1º de noviembre y que dura hasta el 31 de octubre de 1962, se ha proyectado la colocación de 14.000 señales, divididas así: 10.000 de conservación, es decir, para renovación total o parcial, y 4.000 nuevas, 2.000 de éstas en la provincia de Buenos Aires y otras 2.000 en la de Santa Fe.

Además, la división cuenta con un completo archivo de planillas sobre caminos relevados; una pla-

notea con 7.000 planos de la Argentina, países americanos y de Europa. Esta oficina tuvo a su cargo la confección del primer plano carretero del Perú, por pedido especial del Automóvil y Touring Club de ese país, y posteriormente personal de la misma, dirigido por su jefe, señor Centaro, permaneció varios meses en Lima, organizando en aquella entidad una división similar e instruyendo al personal.

Por la labor realizada y su eficacia, la división obtuvo el premio Carlos Marín Viedma, medalla de oro, otorgado por la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos; y diremos, finalmente, que el club no publica ningún plano sin la aprobación del Instituto Geográfico Militar, organismo que muchas veces recurre a los servicios del club para la preparación de cartas propias.

Estaciones y Filiales

Provisto del material que guiará el viaje, el socio podrá contar también con una amplia red de estaciones. En sus comienzos el Club sólo contaba con dos garages, uno en Mar del Plata y otro en La Plata, y un surtidor ubicado en la Avenida Alvear, hoy Libertador General San Martín, cerca de Tagle, es decir, a pocos metros de donde está ahora el edificio central. En 1936 se firmó el acuerdo con Yacimientos Petrolíferos Fiscales y se inició, con el apoyo financiero de esta repartición, la construcción de numerosas estaciones de servicio de propiedad del A.C.A., que llegan ahora a 96, las primeras de las cuales comenzaron a funcionar en 1938. En la actualidad se han hecho además acuerdos con 43 estaciones privadas adheridas al plan de servicios de la Institución, esperándose aumentar este número en breve a 100. Se trata de estaciones particulares, concesionarias de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y venden sólo los productos de esa marca. El Club aprueba las tarifas y confecciona

carteles con los precios de los distintos servicios, como lavado, engrase, etc., gozando los socios de un descuento del 10 % sobre dichos precios. Además, cumplen en general, y algunas con muy plausible voluntad, otras tareas que también desarrollan las estaciones oficiales, como el cobro de cuotas —el socio puede abonar su cuota en cualquier punto del país, aunque no resida allí—, entrega de planos, información caminera, seguros, auxilios, etc.

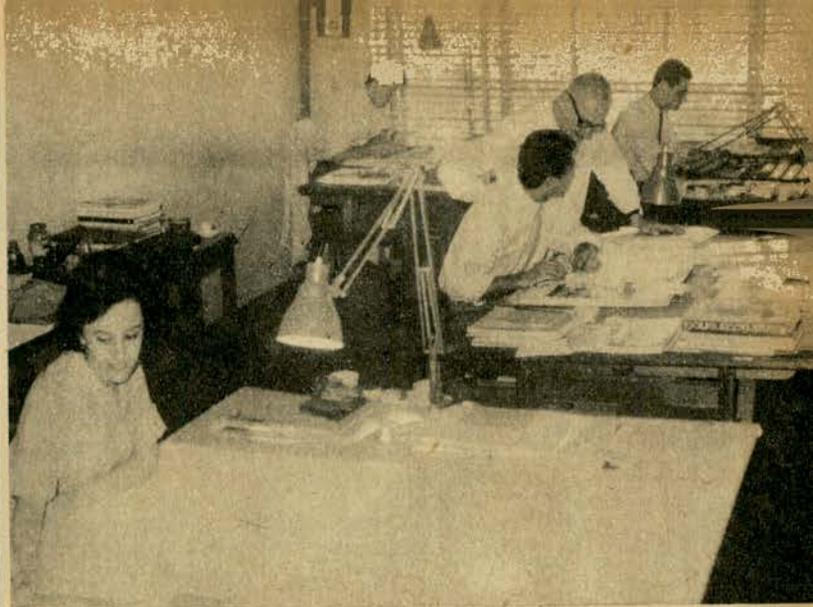
Fue sana política del club establecer estaciones en los puntos más distantes del país, sobre rutas de poco tránsito, donde no hay interés comercial para los particulares. De esta forma se asegura al turista —y este beneficio alcanza a todos, socios o no—, garantizándole la provisión de combustible y a veces descanso y alojamiento, como en la estación de Sierra Lihuel Calel, en caminos totalmente alejados de importantes centros urbanos, o en San Jacinto de Fortabat, cerca de Olavarría. Las estaciones oficiales más distantes son las de Parada Garayalde, sobre la Cordillera; Esquel, en la ruta 40, ambas, en la Patagonia; Humahuaca, en la quebrada del mismo nombre, en Jujuy, y El Dorado, en Misiones, el punto más distante al noreste de nuestro vasto territorio.

Hay terrenos comprados en otros lugares patagónicos y de otras provincias y de esta forma se llegará a establecer una cadena de estaciones entre el punto más austral, Río Gallegos, y el más septentrional, sobre la frontera con Bolivia.

Aparte de las estaciones, que, repetimos, prestan servicio de reabastecimiento de combustible y aceite, mecánica ligera, gomería, lavado, engrase e informaciones generales, los asociados de la Capital Federal y una extensa zona del Gran Bue-



Un rincón de la siempre muy atareada Oficina de Información General, desde la que se atiende diariamente muchos centenares de consultas telefónicas de socios y aun de terceros. Las consultas personales son igualmente numerosas.



Un aspecto parcial de la Oficina de Publicidad del A. C. A. Dibujantes y proyectistas en plena tarea. Se trata de artistas y técnicos especializados de primera categoría.

nos Aires están eficazmente protegidos por un rápido servicio de auxilio, durante las 24 horas y todos los días de la semana, prestado con una moderna flota de 130 vehículos, muchos dotados de radio y guiados, mediante este sistema, desde la sede central, para evitar recorridos extensos de un lugar a otro. Actualmente el promedio diario es de 600 auxilios y la demora raramente pasa de 1 h. 30 m., debiéndose señalar que se deja generalmente para último momento los remolques.

Estos servicios son importantes para el club, y su expansión y mejoramiento son estudiados constantemente con verdadera preocupación por parte de los dirigentes, calculándose, para el ejercicio recién iniciado, una inversión de 30.000.000 de pesos. Conviene destacar que en las principales rutas, especialmente en las épocas de veraneo hay un servicio permanente de patrullaje para auxilios, que atiende no sólo a los socios, sino también a muchos que no lo son, y quedan detenidos en la ruta por ligeros inconvenientes.

El Salón de Turismo

En el primer piso se encuentra ubicado el Salón de Turismo, que es, en verdad, el más concurrido por los asociados, ya que lo relacionado con auxilios generalmente se concreta por teléfono.

Desde hace muchos años, por intermedio de la sección Turismo Internacional, la Entidad está habilitada para emitir los "carnets de libre paso por aduanas", vale decir, que se responsabiliza por los automóviles que salen temporariamente del país, y de los que entran en igual forma, evitándole, así, al socio, engorrosos trámites y el pago de derechos o depósitos de garantía. Este servicio tiene vital importancia para quien viaja al exterior; pero, además, si no desea llevar su

coche, el Club se ocupa de comprarlo o alquilarlo, de la marca que se desee, poniéndolo a disposición del viajero el día y en el lugar que éste indique. Complementariamente toma a su cargo la reservación de hoteles, trámites consulares, organización de excursiones, en conjuntos o individuales; en fin, quien desee realizar un viaje al exterior, puede confiar al Club sus deseos e itinerario, y partir con la seguridad que todo lo encontrará debidamente arreglado. El valor de este servicio es incalculable y, como puede apreciarse por lo relatado, se necesita tener, desde el edificio central, numerosos contactos para cumplir debidamente la tarea, lo que se ha logrado mediante una organización dirigida por funcionarios experimentados, y con amplios conocimientos geográficos.

En el mismo salón se proporcionan datos sobre el estado de los caminos, lluvias en distintas zonas, mapas, cartas de viaje, guías, etc., todo el material que produce la División Cartografía. Además, emite el "carnet internacional de conductor", que habilita para conducir en la mayoría de los países afiliados a la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.).

La sección Campamentos y Pesca se ocupa del mantenimiento de tres campamentos: en San Clemente del Tuyú, Mar de Ajó y Villa Carlos Paz, donde hay comodidades para dormir y pasar varios días. Además, dispone de cinco recreos para pasar el día, y se ocupa de la organización de excursiones de pesca, las que cuentan con un buen número de aficionados.

Los Deportes

El Club se fundó con más espíritu deportivo que social. Después se ampliaron sus actividades en la forma que hemos descrito en parte; pero, en momento alguno, se abandonó la actividad deportiva. Como afiliado a la Federación Interna-

cional, el Automóvil Club Argentino tiene el poder deportivo de aquel organismo, que para la mejor organización y fiscalización, ha delegado en la Comisión Deportiva Automovilista, que funciona en el mismo edificio.

Tiene este organismo a su cargo, la fiscalización de toda competencia automovilística que se realice en el país, la emisión de licencias, tanto nacionales como internacionales, y la conservación del orden dentro de esas actividades. Por su parte, el Club ha sido y continúa siendo el organizador de las competencias automovilísticas de mayor prestigio, como el Gran Premio Nacional; los Grandes Premios de la República Argentina, incluidos en los campeonatos mundiales de automovilismo; los 1.000 Kilómetros de Buenos Aires, que forman parte del certamen mundial de marcas, y recientemente los "Grandes Premios Standard", que también fueron incluidos en el calendario internacional, y cuentan con la participación oficial de equipos de fábricas extranjeras. Propició el primer viaje de Juan M. Fangio a Europa, y financió la actuación del equipo "Águiles Varzi", que integraron ese volante y Benedicto Campos, primer paso para la notable consagración de Fangio, cinco veces campeón mundial.

Seguros y Otros Servicios

No hace mucho, la Institución implantó un sistema especial de seguros sobre el automóvil, con alcance a terceros, y de vida por accidente para el conductor. Por su bajo costo, ha sido uno de los servicios que más pronto encontró eco favorable entre los asociados. Además, tiene el seguro general de vida.

Una biblioteca con 5.000 volúmenes y toda clase de revistas técnicas, como así también manuales de las más importantes fábricas de automóviles de todo el mundo y

planos de todos los países, prestan a los asociados una ayuda invaluable.

Dentro del edificio funcionan también servicios auxiliares, como comedor, peluquería y confitería. El Club presta sus salones a entidades de bien común para exhibiciones, actos culturales y artísticos, kermesses benéficas, convirtiéndose así en el centro de una intensa actividad social. Además, anualmente organiza su propio ciclo cultural con conferencias, exposiciones de pintura y fotografía, actos dominicales para niños, etc.

No queremos cerrar esta nota sin señalar que el socio cuenta con un

eficaz asesoramiento jurídico en cuestiones relacionadas con el automóvil; y, además, el Club se ocupa del pago de patentes y ha colaborado y colabora con la Municipalidad en la renovación de chapas y otros trámites municipales, como la obtención del carnet de conductor, etc.

La Escuela de Conductores

Son muchos e importantes los servicios que se prestan, como se ha visto, pero las autoridades trabajan permanentemente para ampliarlos y mejorarlos. No hace mucho, el

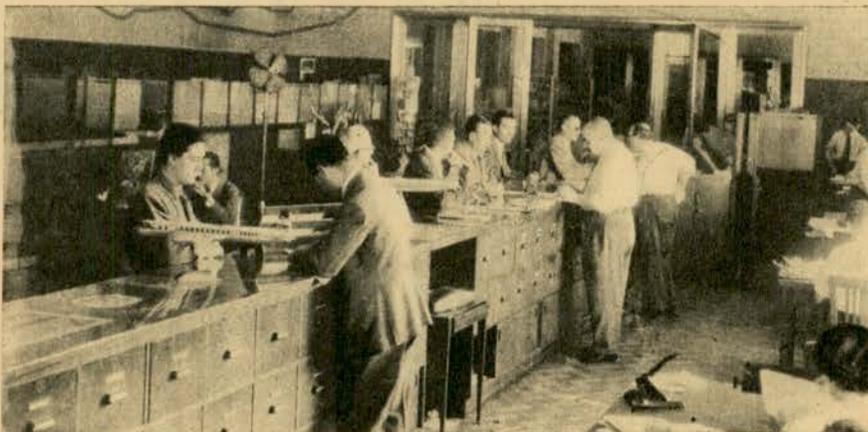
presidente, doctor César C. Carman, firmó convenios con varias provincias para la construcción de nuevas estaciones de servicio, cuya construcción ya ha comenzado en muchas partes.

Pero la verdadera primicia es la proyectada creación y funcionamiento de la Escuela de Conductores, dotada con elementos especiales, que ya han llegado al país, y que permitirá una enseñanza teórico-práctica muy superior a la recibida y que posee la mayoría de quienes hoy manejan automóviles en nuestras calles y caminos, muchos de los cuales, por su deficiente preparación constituyen un verdadero peligro.

En esta escuela se impartirán lecciones de conducción en calles y caminos, con máquinas y dispositivos especiales que simulan, con notable realismo, los efectos de una calle o ruta transitada, con todas sus alternativas; nociones de mecánica elemental, conocimiento de los reglamentos municipales y de tránsito en carreteras. En síntesis, todo lo necesario para que, quien tome un volante, sepa bien qué es lo que debe hacer, cómo lo debe hacer, y cuándo debe hacerlo. Todo esto, guiado y registrado por aparatos, que, dentro de un pequeño salón, señalan con forma precisa los errores en que se incurre, debiendo destacarse que en pruebas experimentales, algunos que se consideraban muy buenos conductores, han cometido faltas de importancia.

Estos aparatos se exhibieron en el Salón del Automóvil Argentino de la Feria Fantástica de la Solidaridad. A propósito de este acto, también es necesario destacar que el Club tuvo a su cargo, en algunas oportunidades, la organización de Salones de Automóvil. Los últimos fueron los realizados en la Sociedad Rural Argentina y en la Feria del Sesquicentenario, colaborando en ambos con la Comisión Nacional de este acto conmemoratorio. Ahora ha organizado el 1er. Salón del Automóvil Argentino, con motivo de la Feria de la Solidaridad.

Este resumen, que sólo pretende dar una somera idea de cuánto hace la Institución, basta para señalar la dinámica que emana de la misma, que muy pocos pueden apreciar en conjunto, aun cuando recuerden cada uno de los trámites que, a su satisfacción, han hecho y resuelto en la amplia casa. Y esa acción, repetimos, se extiende por todo el país, donde ya resulta muy común ver el "muñeco" y emblema del Automóvil Club Argentino, y se dilata al exterior, donde la entidad goza de muy bien ganado prestigio. Basta, para destacar este aspecto, el hecho de haber servido de sede para una asamblea anual de la Federación Internacional, la primera y única, hasta ahora, que se realizó fuera de París, honor que llena de legítimo orgullo al Automóvil Club Argentino, institución de verdadero sentido social y de bien común.



Un sector de la Oficina de Pasajes, dentro del Departamento de Turismo, dependencia que las autoridades del A. C. A. acaban de dotar de todos los elementos materiales y de personal y una dirección especializada ejemplares. La promoción del turismo es, en la actualidad, una de las permanentes preocupaciones de la Institución, y este Departamento se está desarrollando vertiginosamente, gracias a su eficacia. Los socios saben apreciarlo.



En los últimos tres años, las autoridades directivas del A. C. A. se han preocupado de intensificar la acción cultural de la Institución, que beneficia al público sin hacer cuestión de su carácter societario o no. Su tribuna ha sido ocupada por diplomáticos y otros prestigiosos conferenciantes, hombres de letras, artistas, pensadores y publicistas. También se celebra anualmente un "Salón de Pintura", de alta jerarquía. A la izquierda, los pintores premiados en el último Salón, Kazuya Sakai y Anibal R. Carreño; al lado, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, pronunciando el discurso de clausura del ciclo cultural de 1961.



PESCA DEPORTIVA ORGANIZADA POR EL A.C.A.

A los fines de facilitar a nuestros socios aficionados el traslado hacia los mejores ambientes ícticos y el uso —según el caso— de embarcaciones, la Oficina de Pesca Deportiva, con el asesoramiento de una Comisión "ad-hoc", organiza, periódicamente, excursiones colectivas dirigidas, de acuerdo con la mayor atracción que ejerzan cada temporada, hacia los ambientes cercanos a la Capital que permitan el regreso en el mismo día para las excursiones dominicales, y de "fin de semana" o de mayor duración cuando se tratare de lugares más alejados. Como es natural, tanto por la excelencia y abundancia de su fauna válida, su fácil acceso y por el hecho de contar con embarcaciones propias adecuadas, se da preferencia a las excursiones dominicales con destino a la laguna de Chascomús.

La organización prevé el traslado en confortables "pullmans", desde determinados lugares de la Capital hasta las instalaciones de nuestro Recreo en Girado (Chascomús) que, precisamente, se halla frente a la zona de la laguna más propicia para la pesca, uso de los botes y remolque.

Al objeto de actualizar el Registro de Pescadores Deportivos de la Entidad, que habilitará a los inscriptos para recibir las noticias relacionadas con las preferencias que consignen, encarecemos el envío, con los datos que correspondan, de la encuesta que se inserta en la presente edición de "AUTOCUB".

Sr. Presidente del A. C. A.

Al solicitar mi inscripción en el Registro de Pescares Deportivos del A. C. A., destaco mi particular interés por las excursiones de pesca **DOMINICALES - FIN DE SEMANA - DE LARGA DISTANCIA**. Participaría en excursiones **CON VEHICULOS COLECTIVOS y/o CON 11 COCHE** (Tachar lo que no interese). Tomaría parte en torneos de pesca **LACUSTRE, DE RIO, DE MAR, Y SALMONIDOS** (Indicar preferencias o tachar si no interesa esta actividad).

Nº de socio

Apellido y Nombres

Dirección T. E.

(firma)

ALGUNAS EXPRESIONES DE ARTE Y CULTURA NIPONA: LA CEREMONIA DEL TE

ORGANIZADO por la Comisión Asesora de Cultura del Automóvil Club Argentino y con la colaboración del Instituto Superior de Cultura Japonesa, de la Sociedad Ikebana No Kai, tuvo lugar el 25 de septiembre pasado un grato espectáculo, pródigo en delicados matices orientales, en el escenario sobriamente decorado con motivos nipones, entre los cuales no podía faltar el biombo de múltiples hojas y el "caquemono" de finos temas pictóricos.



El señor Shinji Murase y la señora Yagiú, ataviados con trajes japoneses característicos y adecuados a la ocasión, durante la "ceremonia del té", cumplida dentro de las rigurosas —y amables— normas del rito tradicional. La escena pertenece al espectáculo brindado por el Instituto Superior de Cultura Japonesa, de la Sociedad Ikebana No Kai, bajo el patrocinio de la Comisión Asesora de Cultura del Automóvil Club Argentino.

El acto se inició con oportunas palabras del presidente de la Comisión Organizadora, quien puso de relieve el significado de la reunión, por medio de la cual en nuestras costumbres e inquietudes porteñas hacia plácida irrup-

EL AVANCE DE LOS COMPACTOS

Según las últimas estadísticas, en el mercado de los Estados Unidos, la venta de coches "compactos" ocupa el 32,2% del total de coches nuevos vendidos en los primeros seis meses de 1961. Esa proporción incluye la cantidad de 192.320 coches de fabricación no americana, lo que significa una declinación del 29% en la venta de estos últimos vehículos, con relación al mismo período de 1960.

ción, gracias a la imaginaria de la escena, el milenario Japón, donde, aún en sus más modernas expresiones, siguen teniendo acentuada vigencia la sensibilidad y fineza tradicionales.

A modo de intermedio y como complemento de la ceremonia, la bailarina Myrta Barvié, acompañada por la orquesta autóctona, interpretó algunas danzas, que contaron con la aceptación de un público que desbordó el amplio salón de actos del A. C. A., especialmente cuando, con traje de gheisa antiguo y sombrilla, ejecutó los gráciles pasos de la "Danza de la enamorada a luz de la luna".

La directora del Instituto Cultural, señora Argel Morales Guevara, explicó diversas formas de Ikebana y corrió por su cuenta el conceptuoso comentario que ilustró a los presentes sobre el rito vinculado al acto central de la cita: la ceremonia del té.

(Continúa en la pág. 157)

BATERIAS

GARANTIA ESCRITA 1 AÑO
por GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.

SERVICIO INMEDIATO

615 A. R.	6 V.	120 AMP.	\$ 895.-
617 B. L.	6 V.	120 AMP.	940.-
154 A. R.	6 V.	210 AMP.	1.495.-
125 L.	6 V.	120 AMP.	1.350.-
55 G. M.	12 V.	65 AMP.	1.470.-
62 L.	12 V.	100 AMP.	1.580.-

**ESTOS PRECIOS SON ENTREGANDO
SU BATERIA USADA**

DISPONEMOS REPUESTOS

CHEVROLET AÑO 1925 AL 1961

REPUESTOS BEDFORD

HUMBERTO TOGNETTA

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO
GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.

NAZCA 667, T. E. 611 - 5108
CAPITAL FEDERAL

BS. AIRES 430, T. E. 653 - 5892
CIUDADELA SUD



Si conocer el Mundo es su Sueño

HAGALO REALIDAD VIAJANDO POR EL:

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

POR VIA MARITIMA O AEREA

SALIDA POR VAPOR: VIA EUROPA el 24 DE ENERO 1962

" " AVION: VIA EUPOPA el 15 DE FEBRERO 1962

" " AVION: VIA EE. UU. el 10 DE MARZO 1962

MARAVILLOSO ITINERARIO **ALREDEDOR DEL
MUNDO**

MEXICO
EE. UU.
HONOLULU
JAPON
HONG - KONG
BANGKOK
CALCUTA
BENARES
AGRA
DELHI
BOMBAY
KARACHI
EGIPTO
ISRAEL
BEIRUT
ISTAMBUL
ATENAS
EUROPA

ALTERNATIVA
JAPON - BUENOS AIRES
VIA SUD AFRICA

COMODIDADES
LIMITADAS
RESERVE CON SU
DEBIDA ANTICI-
PACION

CONSULTENOS SI DESEA VIAJAR
INDIVIDUALMENTE Y EN OTRA FECHA

SOLICITE INFORMES

Y TARIFAS: VIAJES Y TURISMO 1er. P.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AVENIDA LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN 1850 - BUENOS AIRES

CHOPIN en el A. C. A.

LA reunión del día de la primavera, en el ciclo organizado por la Comisión Asesora de Cultura del Automóvil Club Argentino, tuvo por objeto rendir homenaje a la personalidad del inmortal músico polaco Federico Chopin. Acerca de su insigne compatriota y de su vinculación con el movimiento romántico habló, en primer lugar, el ministro de Polonia, señor Eduardo Bartol, cuya disertación, titulada "Chopin y el romanticismo polaco", pronunciada en castellano, abarcó las diversas facetas de este tema tan rico en posibilidades, demostrando un conocimiento profundo del mismo.

La segunda parte del programa estuvo a cargo del pianista Rodolfo Caracciolo, quien ejecutó la "Polonesa", en do sostenido menor, op. 26 N° 1; dos mazurkas (en fa sostenido menor, op. N° 1, y en do sostenido menor, op. 50, N° 3); "Nocturno", en do sostenido menor, op. 27, N° 1; "Barcarola", op. 60, y "Sonata N° 2", en si menor, op. 35.

El crítico musical del matutino "La Nación", refiriéndose a la actuación del eximio artista, dijo: "En ellas puso el relevante intérprete de manifiesto las brillantes condiciones artísticas, que en múltiples ocasiones le han sido celebradas con la intensidad a que son acreedoras y que, esta vez, volvieron a ser verdaderas de manera muy expresiva".

Por su parte, el diario "La Prensa" destacó que "en todas estas obras, Caracciolo se manifestó como eximio intérprete de Chopin. Unió la fuerza y la gran sonoridad, en los momentos más requeridos, con la pulsación más delicada y poética cuando fue menester hacerlo y, al mismo tiempo, superó con absoluto dominio las muchas dificultades que la música de Chopin encierra".

ALGUNAS EXPRESIONES DE ARTE...

(Viene de la pág. 155)

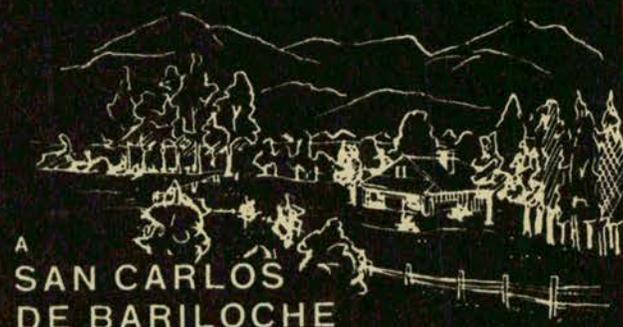
Entre el decorado, que estuvo conformado al lugar donde habitualmente se realiza la ceremonia, o sea, la habitación o "suquilla" que preside el "ikema" que la adorna y los implementos con que se prepara la infusión, hicieron su aparición el señor Shiuji Murase ataviado con kimono de entrecasa y la señora Yagiu, con traje oriental de visitante, para representar la ceremonia, cuya duración fue de un cuarto de hora y ofreció toda la gama del rito antiquísimo que se remonta a las ideas budistas de la secta Zen.

El "chayin", en este caso el anfitrión, con sobrios gestos, vertió en el recipiente dos cucharadas de polvo de té verde, usando una cuchara de bambú de una sola pieza y teniendo el índice extendido, según lo exige el ritual.

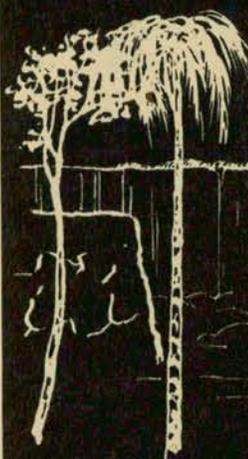
Inmediatamente, manteniéndose erguido, lo mismo que su invitada batió la infusión con un pincel o "chacen", semejante a una brocha de afeitar, con el que logró que el líquido tuviera espuma. Toda la ceremonia se efectúa siempre en silencio, por el goce de la compañía sin palabras y como práctica sedante de la vida diaria.

ORGANICE YA SUS

VACACIONES



A
SAN CARLOS
DE BARILOCHE



A LAS
CATARATAS
DEL IGUAZU



CORDOBA
o MENDOZA

SOLICITE INFORMES EN EL

**AUTOMOVIL CLUB
ARGENTINO**

OFICINA: VIAJES Y TURISMO 1° P.
AV. LIB. GRL. SAN MARTIN 1850
T. E. 83-2039 — 83-6061



SE aprobó el plan de obras para la ampliación del restaurante que funciona en la Estación Mar del Plata. Deberá realizárselas el concesionario de acuerdo con planos aprobados por la Comisión Local de la Filial, y su fiscalización estará a cargo del Ing. Nino César Ramella. Las obras pasarán al patrimonio de la Institución, sin cargo alguno, una vez vencido el contrato de concesión del restaurante.

Quedó aprobada la modificación de los arts. 9, 16 y 17 del Reglamento del servicio del auxilio mecánico, quedando el siguiente texto: "Art. 9: Cuando el asociado no tuviera en su poder la credencial que lo acredite como miembro de la Institución, deberá abonar la cantidad de \$ 500.— en carácter de garantía de su condición de tal, exhibiendo su documento de identidad (C. I., L. E. o Registro de conductor), de cuyo número se dejará constancia en la boleta correspondiente. A la posterior presentación del carnet y recibo correspondiente a la suma abonada, ésta le será reintegrada una vez verificada la coincidencia de esa documentación. Transcurridos 90 días desde la fecha del pago de \$ 500.— como garantía sin que el interesado haya solicitado su devolución, el mismo perderá su derecho a ella. Art. 16: El servicio de auxilio requerido para automotores registrados, desde distancias que excedan los radios determinados en el art. 6, es condicional y estará sujeto a las siguientes tarifas: a) por caminos llanos, por cada kilómetro de recorrido, \$ 8.—; b) por caminos serranos o de montaña, por cada kilómetro de recorrido, \$ 10.—; c) por todo auxilio que requiera un tiempo mayor de 30 minutos, en el lugar donde se encuentre el vehículo, ya sea para reparación, acondicionamiento o trámites, el socio abonará por el excedente la tarifa vigente en concepto de mano de obra, que será aplicada por fracciones de 15 minutos, aún cuando sea menor el tiempo empleado. El kilometraje se computará calculando la diferencia recorrida por el viaje del equipo de auxilio de ida y de retorno fuera de los límites determinados por el art. 6. Art. 17: Los socios tendrán derecho a la prestación del servicio de auxilio para los automotores con chapa particular no registrados, pero éste estará sujeto a la tarifa siguiente: a) por llamado de auxilio, \$ 100.—; por llamado de auxilio que requiera remolque, \$ 150.—; b) por mano de obra se cobrará la tarifa vigente para coches no registrados, por fracciones de 15 minutos, aún siendo menor el tiempo empleado. Además, cuando el servicio de auxilio fuera requerido desde distancias que excedan el radio determinado en el art. 6, el servicio será condicional y estará sujeto a la siguiente tarifa: c) por caminos llanos, por cada kilómetro de recorrido, \$ 12.—; d) por caminos serranos o de montaña, por cada kilómetro recorrido, \$ 15.—".

Se aprobó la inversión de \$ 7.240.542.— para realizar las obras de ampliación de la Estación Mar del Plata.

Se autorizó la instalación de un equipo de aire acondicionado en el Salón de Turismo del primer piso, Sede Central.

Se instituyó un premio bienal, que se denominará "Premio Automóvil Club Argentino", destinado al mejor trabajo que produzca un alumno del último curso de las Facultades de Ingeniería de las diversas Universidades de la República donde aquellas existiesen, sobre el tema: "Progresos alcanzados en el diseño, construcción y uso de las carreteras y supercarreteras en los Estados Unidos y en Europa, y su grado de conveniencia y aplicabilidad en la Argentina". Podrán presentarse los interesados que hubiesen cursado el último año durante todo el período entre una y otra fecha de clausura de cada concurso bienal. El jurado estará constituido por un representante designado por la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires, uno de la Dirección Nacional de Vialidad y uno por el Automóvil Club Argentino. El primer premio consistirá en: a) una suma en efectivo, cuyo monto establecerá la C. D. del A. C. A. con un año de anticipación a la clausura del concurso; b) una plaqueta o

medalla; c) la opción a participar en las tareas técnicas que desarrollan los organismos pertinentes del A. C. A., con una retribución que se fijará en cada caso. Los premios segundo y tercero consistirán en menciones honoríficas y diplomas.

Se autorizó a la concesionaria del servicio de restaurante de la filial La Plata a ampliar la cocina y construir un depósito. El costo de las obras será a cargo exclusivo de la sociedad concesionaria y las mismas deberán estar terminadas el 30 de noviembre. Se firmará un nuevo convenio, adecuando el actual a la reglamentación para el funcionamiento de restaurante, bares y confiterías en locales del A.C.A., aprobado por la C.D. el 17 de mayo de 1961. El convenio regirá desde el 1º de enero de 1962 y establecerá que el club, en compensación de la concesión otorgada, percibirá el 10 % de los ingresos de la so-

bajos necesarios para dejar habilitados los espacios públicos para playas de estacionamiento, serán efectuados por la Municipalidad. Esta concesión significa una nueva prueba de confianza en el A.C.A. y servirá para brindar un nuevo servicio a los socios, similar al que actualmente se les ofrece en Playa Grande. La explotación de las nuevas playas se hará al 50 % del beneficio que arrojen una vez deducidos los gastos.

Se aprobó el régimen de funcionamiento de la Oficina de Asesoramiento sobre faltas municipales de tránsito, que será: 1º) Esta oficina del A.C.A., para la atención exclusiva de sus socios, tendrá por única finalidad asesorarlos para su mejor defensa y, sobre todo, evitarles pérdidas de tiempo, PERO NO HACER QUE LOS MISMOS EVADAN EL PAGO DE LAS MULTAS A QUE SE HUBIESEN HECHO PASIBLES. 2º) La oficina

LA DINAMICA DEL A. C. A., a través de algunas de las resoluciones de su C. D.

ciudad concesionaria por todo concepto, deducido el monto de los "laudos" del personal. Los socios gozarán de un descuento del 10 % sobre las facturas de sus gastos y de la mesa familiar, el que será deducido, en definitiva, de la compensación que correspondiere al A.C.A., pero ésta no podrá ser inferior, en ningún caso, a \$ 5.000 mensuales.

Se aprobó la explotación de las playas de estacionamiento en Mar del Plata, de acuerdo con la Ordenanza Municipal N° 1793 de dicha ciudad, que declaró afectados al uso público y destinados a tales playas los terrenos baldíos ubicados dentro del ejido urbano, incluida la parte central de la avenida Juan B. Alberdi, desde la avenida Peralta Ramos hasta la calle Santiago del Estero. Los trabajos necesarios para la habilitación de esos terrenos, correrán por cuenta del Club, como también los gastos que requiriese su devolución a los propietarios en el estado actual, siempre que aquéllos decidiesen darles un destino útil. Quedó establecido que los terrenos ya habilitados y en funcionamiento, cuya devolución se solicitase después del 15 de octubre, sólo serán restituidos el 3 de marzo siguiente, lo que asegura sin mayores riesgos los gastos de explotación. En el caso particular de la parte central de la avenida Alberdi, los tra-

funcionará, en principio, los días hábiles de 10 a 17.30 horas y los sábados de 8 a 12 horas; este horario podrá ser modificado si las circunstancias lo aconsejaren. 3º) Considerando la proximidad de la oficina con las del Tribunal Municipal de Faltas y puesto que en todos los casos es indispensable la concurrencia del imputado ante el Juez de Faltas correspondiente (art. 39 del Decreto-Ley 6559, Código de Procedimiento de Faltas), no se aceptará sumas por adelantado para pagos de posibles multas, como tampoco se hará cargo la Entidad por su cuenta ni de bitar al socio para abonar las mismas. 4º) A raíz del contacto diario que tendrá la dependencia con las oficinas del Tribunal Municipal de Faltas, podrá estar informada diariamente de las causas pendientes que pesan sobre los "infractores socios del A.C.A.", quienes deben concurrir ante el juez a sus efectos, y acompañarlos ante el Juzgado que correspondiera, lo que permitirá agilizarles el trámite. Caso contrario, cuando la causa no se encuentre radicada, se tomarán los datos al socio para luego comunicarle telefónicamente el día y la hora de su concurrencia, para evitar pérdida de tiempo y viajes inútiles al socio y del personal, a la dependencia municipal. 5º) La oficina del Club tendrá a su cargo las gestiones para la obtención de los certificados de "libre deuda", en los que entiende el Tribunal Municipal y que son

requeridos para tramitaciones de los automotores, pago de renovaciones de patentes y extravíos de registro de conductor, por las distintas dependencias municipales. 6º) Realizará también y dentro de las normas que rigen al efecto, cobros de renovaciones de patentes de Capital Federal, trámites de seguros y adhesiones de nuevos socios del A.C.A., y tan pronto se esté en condiciones de hacerlo, podrán llevarse a cabo gestiones sobre las infracciones al tránsito de las distintas municipalidades y Policías Camineras de los alrededores de la Capital Federal. 7º) Por el momento y mientras no se logre la autorización del Tribunal Municipal de Faltas, el A.C.A. no aceptará la presentación de los socios ante el tribunal aludido. 8º) La oficina del A.C.A. ajustará en todo momento sus funciones a las disposiciones estatutarias y en especial a las que rigen el funcionamiento del Tribunal de Faltas. 9º) La oficina del A.C.A. no efectuará trámites para coches que pertenezcan a organizaciones comerciales de compra y/o venta de autos, aún cuando el dueño, gerente, habilitado, etc. demuestre su calidad de socio del A.C.A. En estos casos, para que estas personas puedan tener derecho a este servicio, deberán acreditar que el vehículo motivo de la multa está perfectamente patentado a nombre del referido socio. 10º) En la oficina del A.C.A. no se tramitará ninguna otra gestión que no sea específicamente vinculada con el tránsito, sea en lo concerniente al uso del vehículo como sobre la documentación relativa al mismo. 11º) El personal de la oficina no aceptará bajo ningún concepto la prestación de los servicios si el asociado no concurre personalmente y presenta su carnet social con sus cuotas al día. Si el socio no dispone de su credencial pero presenta documento de identidad, recibo de patente y/o recibo registro de conductor, que coincida con la citación, se le podrá prestar el servicio previo depósito de caución por un valor de \$ 500.

◆◆◆

Se ha inaugurado el sistema de radiocomunicaciones en la estación La Francia, y se espera poner en funcionamiento en el mes de noviembre cuatro equipos en la ruta a Mar del Plata, una vez que el correo provea los elementos necesarios.

◆◆◆

Se autorizó la inversión de hasta \$ 130.000 en el arreglo e instalación de un equipo "Kohler", adquisición de materiales de electricidad, mano de obra y construcción de un local para la instalación de luz en el recreo "Laguna de Chascomús".

◆◆◆

Se determina autorizar la inversión de \$ 1.683.300, para construir un local para ampliar y remodelar los baños de la Estación Dolores, instalando 5 baños para caballeros y 5 para damas, de acuerdo con el presupuesto del constructor Arnaldo L. Miconi. Se efectuó la licitación correspondiente, interviniendo tres firmas de Mar del Plata. Los antecedentes fueron girados al señor presidente de la Comisión Asesora de Conservación de Edificios, señor Angel Mussi, que analizó y revisó el expediente, y luego de algunas pe-

queñas modificaciones y conversaciones mantenidas con la empresa, obtuvo un rebaja de \$ 78.700. Se resuelve encomendar a la administración que efectúe los estudios pertinentes, que permitan establecer las necesidades más urgentes en las instalaciones sanitarias en las distintas estaciones del Club, para proceder a la reposición de los elementos faltantes, recomendando se extremen las medidas de higiene en dichas dependencias.

◆◆◆

Se proyectó las ampliaciones del edificio en Estación Mar del Plata, debido a que durante la temporada veraniega, a causa del elevado número de socios que acuden a la misma en procura de servicios, las instalaciones actuales resultan insuficientes para atender la demanda, en particular en lo que concierne a la capacidad del estacionamiento de coches y el expendio de nafta, creando un serio problema, que se ha venido agudizando en los últimos años y que, sin duda, será aún más sensible en los venideros, como consecuencia del ingreso de nuevos socios. Ello ha obligado a considerar, con la urgencia que el caso requiere, obras de ampliación necesarias, que permitan afrontar las mayores exigencias del servicio que, como va en creciente aumento, no pueden ser satisfechas con las instalaciones disponibles. Si bien es imposible encarar obras de ampliación capaces de dar estacionamiento a todos los socios que lo requieren, pues el volumen de automóviles que llega a dicha ciudad excede a esas posibilidades, se puede, sin embargo, realizar obras que duplicarán la actual superficie destinada a tal fin, con lo cual se logrará conjurar en buena parte los inconvenientes de los últimos años. La remodelación y obras complementarias para aumentar la atención de la playa de nafta, harán factible cubrir ampliamente las exigencias e, inclusive, prever necesidades futuras, por lo que en este aspecto se dará una solución integral. Dichas obras proyectadas, en lo que concierne a garaje, consisten en la construcción de un 3º y 4º piso, con dimensiones iguales a los otros dos existentes, con una superficie de 8.152 m² en total, permitiendo aumentar la capacidad de 286 coches más, 139 para ubicar en el futuro 3er. piso y 147 cocheras en el 4º piso. El acceso se hará por rampas, para lo cual se gestionó el correspondiente crédito a Y.P.F., cuyas oficinas técnicas han informado favorablemente, faltando solamente la resolución del directorio, que se espera se expedirá a breve plazo. El crédito será amortizado en 10 años con el mayor producido que obtendrá el Club con las nuevas cocheras, siendo el caso destacar que en el respectivo contrato de concesión se ha previsto una cláusula que contempla, precisamente, estos casos de ampliación. Luego de un cambio de ideas se resuelve aprobar las obras de ampliación en la Estación Mar del Plata, consistentes en la construcción de dos pisos para cocheras y remodelación de la planta baja, designándose director de las obras al ingeniero civil Nino César Ramella, propuesto por la comisión directiva local. Asimismo se autoriza a llamar a licitación privada con intervención de la comisión directiva local, cuya adjudicación estará condicionada a la resolución de Y.P.F., en lo que se refiere a su financiación. En el pliego de condiciones constará que el A.C.A. po-

drá aceptar la oferta que considere más conveniente o rechazarlas todas si así conviene a sus intereses. (Nota: estas obras ya están en ejecución.)

◆◆◆

REORGANIZACION DE LA COMISION DIRECTIVA: Texto del despacho elevado por la presidencia a la comisión directiva: "Me es grato poner en conocimiento de ese cuerpo que, de acuerdo con los puntos de vista aceptados por el mismo en su sesión constitutiva de fecha 8 de mayo próximo pasado, y atendiendo a las renunciaciones presentadas por los señores vocales designados oportunamente para los cargos de la mesa directiva y a los cambios de ideas producidos y consultas realizadas, esta presidencia, cumpliendo con el cometido que le fue encomendado, propone la reorganización de dicha mesa en la forma que indica más abajo.

"La presidencia desea, por otra parte, dejar constancia expresa de su reconocimiento a los señores miembros renunciantes por la labor y el desinterés que han puesto a su labor en estos años, realzándola con eficacia y solidaridad, y en consonancia con la misión que se ha propuesto cumplir el A.C.A. en esta etapa de su existencia.

"De acuerdo con lo expresado más arriba, la presidencia propone a la C.D. que sean elegidos para integrar la nueva mesa, los siguientes miembros del cuerpo, con los cargos que se detalla: vicepresidente 1º: doctor Horacio C. Rivarola, vicepresidente 2º: ingeniero Mario L. Negri, secretario, doctor Walter A. Saborido, prosecretario; doctor Plácido Seara, tesorero; señor Alberto Lozes, profesor; capitán de navío Luis M. A. Gianelli.

"Saludo a la comisión directiva con mi alta consideración."

El despacho fue aprobado.

◆◆◆

Se autoriza la inversión de \$ 250.000 para la construcción de un local para taller en la estación Villa Mercedes, conforme al presupuesto de la empresa Krohn y Pascual. Se reconocerá a la empresa el aumento de jornales que pudiera producirse, así como el gasto que signifique la construcción de la vereda, en caso de exigirla la municipalidad local.

◆◆◆

Se autoriza la inversión de hasta \$ 25.000 para la construcción, por administración, de un taller y depósito en la Estación Irene.

◆◆◆

Se autorizó la inversión de hasta \$ 600.000 para adquirir, por intermedio de la Comisión Asesora de Licitaciones, Adquisiciones y Ventas, 10 motores de 90 HP, con sus respectivas cajas de velocidades, de la marca Ford, para instalarlos en los equipos Hanomag. Asimismo se autoriza la inversión de la suma de hasta \$ 5.000.000 para adquirir, también por intermedio de la Comisión Asesora de Licitaciones, Adquisiciones y Ventas, 10 chasis de la marca Dodge 400 o Ford 350, destinados a reforzar el servicio de auxilio mecánico, autorizándose la venta de los 10 motores Hanomag que se retiren de los equipos.

1^{er} PREMIO SEMANA DEL VINO SAN JUAN - 1960

JEREZ

DON PLACIDO

Se aprueba el despacho oportunamente elevado por el señor vocal titular doctor Plácido Sears, relacionado con la campaña en favor de la Seguridad en el Tránsito, cuyo texto es el siguiente:

"Con el objeto de lograr una mayor seguridad en el tránsito, campaña en la cual el Automóvil Club Argentino está vivamente interesado, se sugiere a la Honorable Comisión Directiva adoptar una resolución mediante la cual se efectuarían gestiones ante los poderes públicos con relación a algunos aspectos de la circulación, como asimismo la confección de afiches alusivos, para ser colocados en las estaciones camineras y de servicio del Automóvil Club Argentino, estaciones adheridas y otros lugares de interés. La proposición que se formula estaría concretada, básicamente, en los siguientes puntos:

"1º) *Proyecto de campaña de lucha contra el sueño:* Como es sabido, muchas son las causas que hacen que el automovilista se duerma mientras maneja su automóvil, afectando su visión, su oído, etc. El confort del automóvil moderno, la comida excesiva, el alcohol, etc., son, entre otras, las causas determinantes de un repentino sopor que, generalmente, conduce a serios accidentes. Por ello, se propone: autorizar la impresión de afiches con leyendas alusivas, para ser colocados en las estaciones del Automóvil Club Argentino, las adheridas y en todo lugar apropiado. Las leyendas pueden variarse, de acuerdo con el detalle que figura en planilla que más adelante se agrega.

"2º) *Proyecto sobre altura de paragolpes:* En vista de las diversidades de los paragolpes en muchos vehículos, la falta en otros y las características que ofrecen las defensas de los camiones, vehículos de transporte, colectivo, etc., se sugiere: a) dirigirse a todas las municipalidades del país solicitando se apliquen sanciones a todos los vehículos que no posean su paragolpes en la forma, medidas y alturas que reglamentariamente establece la Ley 13.988/49. b) Realizar una campaña tendiente a inculcar a los conductores la obligación y conveniencia de cumplir la disposición aludida. 8º) *Proyecto sobre la iluminación de las barreras ferroviarias:* En razón de los peligros que entrañan las barreras de pasos a nivel ferroviarios, deficientemente iluminadas, se sugiere: a) solicitar a las empresas ferroviarias que aumenten el poder luminoso de los faros con luz roja que se colocan en las barreras de los pasos a nivel; b) solicitar que las barreras se mantengan perfectamente pintadas en todo tiempo con los colores y diseños establecidos en acuerdos técnicos y, de ser posible, con pintura reflejante o luminosa; c) sugerir que, además de la pintura, se colquen los reflectores de vidrios conocidos bajo el nombre de "ojo de gato".

"*LEYENDAS QUE SE SUGIEREN:* Señor automovilista, para su propia seguridad y la de los demás: no maneje si está cansado o con sueño. Descanse y luego continúe. No se alcoholice. Es el más grave riesgo para todo conductor. Use protectores para evitar que el sol y la blancura del pavimento fatiguen su visión. No viaje con las ventanillas totalmente cerradas. La falta de aire renovado o la penetración de gases tóxicos a través del piso del coche pondrán en peligro su vida. No descuide su visión por el espejo retrovisor. Verifique en todo momento si algún vehículo se le aproxima demasiado. No encandile con sus faros. Manténgalos regulados. Recuerde que un conductor encandilado es como un hombre ciego que maneja. *Piénselo.* No confíe en su pericia. Observe con frecuencia su velocímetro y medite sobre la distancia que necesitará para frenar en caso de peligro.

"Se encomienda a la administración la puesta en marcha de la campaña de difusión de los consejos aprobados."

El ingeniero Negri informa que en una reciente mesa redonda sobre el tránsito, a la cual asistió en representación del Club, comprometió la colaboración de la entidad en la campaña recientemente iniciada por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

TODO ARGENTINO Y DE LO MEJOR

CON el decidido apoyo del Automóvil Club Argentino y bajo la denominación de "Fiesta de la moda", el 20 de septiembre la Escuela de Capacitación Docente Femenina, dependiente del Consejo de Educación Técnica, realizó la presentación de su colección de modelos exclusivos.

Una crecida cantidad de público, que colmaba las instalaciones, siguió con todo interés el desfile. Entre otras personalidades, se hicieron presentes la señora esposa del Presidente de la República, doña Elena Faggionato de Frondizi, el Presidente del Consejo Nacional de Educación Técnica, profesor Ernesto F. Babino, la vocal del Consejo Nacional de Educación, señora Elvira Fernández de López Serrot, el presidente del A. C. A., Dr. César C. Carman, representantes del cuerpo diplomático, el comercio y la industria.

A lo largo de una pasarela de diez metros, alfombrada e iluminada y adornada con flores, 15 alumnas del establecimiento lucieron para el público y posaron para camarógrafos y fotógrafos, los modelos de la colección.

Un adecuado fondo musical daba una nota de colorido y un discreto locutor señalaba las características de cada presentación.

También se explicaron los motivos que animaron a los organizadores en su primera presentación al público, y se destacó que la exhibición tenía especial interés, porque no solamente mostraba las posibilidades de creación y de realización, sino también el comienzo de una relación con la industria nacional y el comercio, sin fines de lucro.

La colección presentada com-



Una joven "modelo", alumna de la Escuela de Capacitación Docente Femenina.

prendió modelos para las cuatro estaciones: sacones y trajes de variadas líneas, confeccionados en lana, para otoño e invierno; en rayón fibrana, hilo o algodón, para primavera y verano, y en seda, para trajes de fiesta. Los modelos fueron realizados con pieles, alhaja con su talento, buen gusto y do y peinados, apropiados para cada caso.

Además de la circunstancia apuntada, de tratarse de la labor y presentación de jóvenes alumnas, cuya habilidad corrió pareja con su talento, buen gusto y donaire, el objetivo que persiguen motivó la más cálida aceptación del público asistente y la mejor opinión por parte de los entendidos.

CUPON DE SUSCRIPCION

Señor
Secretario General de la Revista AUTOCLUB,
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO,
Av. Libertador General José de San Martín 1850,
CAPITAL FEDERAL.

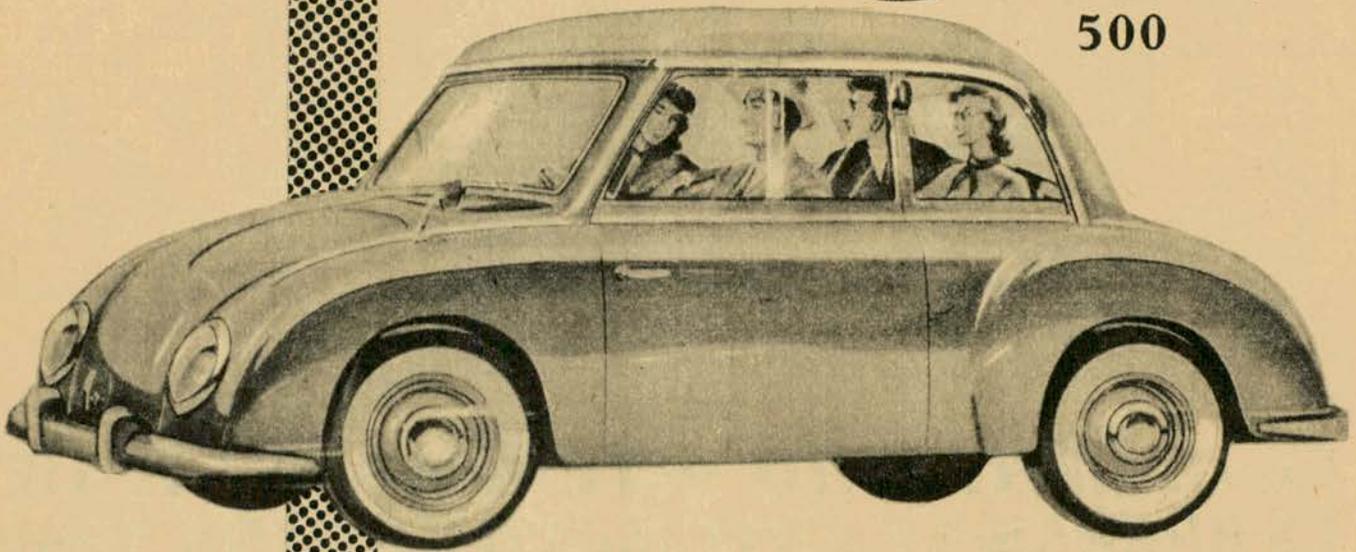
Ruego a usted se sirva hacerme anotar como suscriptor de la revista AUTOCLUB, por giro (1) por la suma de \$ m/n. (2) cheque (3) lleva el número (4).
pesos moneda nacional). Mi carnet de socio
Nombre y apellido
Dirección: Calle N° Ciudad
Provincia País Firma

- (1) Tachar lo que no corresponda.
- (2) Extenderlo a lo orden del Automóvil Club Argentino, Revista AUTOCLUB.
- (3) Indicar si es socio vitalicio, plenario, activo o adherente.
- (4) Si el suscriptor no es socio del A. C. A., no llenar este claro.



ALCRE

Susana
500



MOTOR

HEINKEL

EL AUTOMOVIL
HECHO A
CONCIENCIA PARA
VIAJAR SEGURO,
RAPIDO, COMODO
Y ECONOMICAMENTE
EN TODAS LAS
RUTAS
ARGENTINAS

**"EL MAS GRANDE ENTRE LOS CHICOS,
UN GIGANTE EN LOS MALOS CAMINOS"**

Una excelente concepción automovilística con todos los adelantos técnicos de nuestra época.

Especialmente adaptado a las exigencias y características de tránsito de la ciudad y del turismo en general, el coche ALCRE Susana 500, por su motor "Heinkel" de 500 cc., económico y de gran potencia, su chasis tubular con suspensión independiente, su interior de diseño moderno que permite viajar cómodamente sentadas a cuatro personas, su fácil maniobra y estacionamiento, y sus innumerables ventajas enumeradas en el cuadro de especificaciones técnicas harán que el automóvil ALCRE Susana 500 responda ampliamente a las exigencias del uso diario, convirtiéndolo en su compañero inseparable de viajes.

REPUESTOS PERMANENTES EN TODO EL PAIS

EL AUTOMOVIL QUE ES EXPONENTE DE LA TECNICA AUTOMOVILISTICA ALEMANA, MAS AVANZADA, MODERNA Y FUNCIONAL

"ALCRE AUTOMOTORES"

S. A. C. F. e. I.

ESPAÑA 87 - PARANA - Pcia. ENTRE RIOS

COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES

Disertaciones del Asesor Técnico de Y. P. F., señor Pedro A. de Antón
sobre el tema: "Mantenimiento del automóvil".

CON los auspicios del Automóvil Club Argentino, en las filiales de Rosario, Santa Fe y Paraná, los días 2, 4 y 6 de octubre, el asesor técnico de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, señor Pedro A. de Antón, pronunció una serie de disertaciones dedicadas a los socios y público en general, sobre "Mantenimiento del automóvil".

En las distintas oportunidades fue acompañado por directivos y personal del A. C. A. y del jefe de Relaciones Comerciales de Y. P. F., señor Adolfo Mathe, quien tuvo a su cargo la dirección de las reuniones y la presentación del disertante.

El orador se refirió en forma clara y precisa a los principales cuidados que requiere el automotor en lo que respecta a sus combustibles y la importancia que tiene una acertada lubricación en la vida útil de una unidad automotriz.

Refiriéndose a la nafta, dijo que era el principal producto del petróleo y que primitivamente se obtenía por destilación directa, pero que además puede obtenerse nafta por polimerización del gas natural, o sea del

gas procedente de los Yacimientos, o del gas que se produce durante las operaciones de refinación y que, por último, está la nafta de craqueo, obtenida en plantas especiales y a veces en presencia de catalizadores. Siendo las naftas comerciales una mezcla de dos o más de las naftas enumeradas, a las que a veces se les agrega tetraetilo de plomo en cantidades muy pequeñas u otros combustibles como benzol, alcohol metílico o alcohol etílico.

Posteriormente se refirió a las condiciones generales que debe reunir una nafta destinada a motores de explosión, haciendo un detalle de las mismas, y determinó su importancia, hablando por separado de la volatilidad, del poder anti-detonante, de los depósitos gomosos y de las sustancias corrosivas o abrasivas que podrían dañar el motor.

Refiriéndose al gas oil, dijo que los inconvenientes que se notaban en los motores de automóviles Diesel, referentes al combustible, eran debidos al abandono en que se dejaban los filtros, agregando que éstos eran verdaderos héroes olvidados en la vida

de un automóvil, y que lo mismo se podía decir de los filtros de aire como de los de aceite.

En la segunda parte de su disertación se refirió a la lubricación de los motores, haciendo un comentario de cuál era la viscosidad correcta y qué defectos podía tener un aceite demasiado viscoso o demasiado fluido. Explicó por qué debe usarse un aceite determinado y describió los distintos aceites que se comercializan en plaza, agregando que antiguamente la lubricación pudo ser una cuestión de azar, pero que al presente era toda una ciencia, por lo que se avanzaba con pasos seguros, y que los errores podrían ser por desconocimiento del usuario, pero que ellos no existían si se seguían los consejos de los fabricantes de máquinas o de los profesionales.

Refiriéndose a las grasas, dijo que en ellas tenía mucha importancia la limpieza de las partes a lubricar, como así también los elementos de lubricación, y que nada se conseguía con hacer una grasa de alta calidad si la aplicábamos conjuntamente con

(Continúa en la página 163)

EL CALENDARIO INTERNACIONAL DE CARRERAS DE AUTOMOVILES PARA 1962

La Federación Internacional Automovilística —F. I. A.— dio a conocer el calendario para la temporada 1962. El detalle es el siguiente:

Enero 2. Africa del Sur: Gran Premio Ciudad de El Cabo (Fórmula Libre).

Enero 8. Nueva Zelanda: Gran Premio de Nueva Zelanda (Fórmula Libre).

Enero 13. Africa del Sur: Gran Premio del Rand (Sport).

Nueva Zelanda: Premio Levin (Sport).

Enero 20. Trofeo Lady Wigram (Fórmula Libre).

Enero 21 al 27. Rallye de Montecarlo.

Enero 27. Premio Invercagill (Sport).

Sin fecha: Gran Premio de la Argentina (Fórmula 1, campeonato).

Febrero sin fecha: Mil kilómetros de la Ciudad de Buenos Aires (Gran Turismo, campeonato).

Sin fecha: Gran Premio de la Ciudad de Buenos Aires (Fórmula Libre).

Febrero 4. Australia: Premio Warwick Farm (Fórmula Libre).

Febrero 4 al 18. Estados Unidos: Semana de la velocidad (Serie).

Febrero 11. XII Horas de Sebring (Gran Turismo, campeonato).

Marzo 23 y 24. Estados Unidos: Pruebas en Daytona Beach (Serie).

Mayo 6. Italia: Targa-Florio (Gran Turismo, campeonato).

Mayo 20 —10 de junio—. Alemania: Subida de montaña en Rossfeld (campeonato).

Mayo 27. Mil kilómetros de Nurburgring (Gran Turismo, campeonato).

Mayo 30. Estados Unidos: 500 millas de Indianápolis.

Junio 3. Mónaco: Gran Premio de Mónaco (Fórmula 1, campeonato).

Francia: Subida de montaña en Faucille (campeonato).

Junio 11. Holanda: Gran Premio de Holanda (Fórmula 1, campeonato).

Junio 16 y 17. Francia: XXIV horas de Le Mans (Gran Turismo, campeonato).

Junio 24. Bélgica: Gran Premio de Bélgica (Fórmula 1, campeonato).

Francia: Subida de montaña en Mont-Ventoux (campeonato).

Junio 29. Italia: Gran Premio de la Lotería de Monza (Gran Turismo).

Sin fecha: Subida de montaña en Parma-Poggio, de Borceto (campeonato).

Julio 1º. Francia: Subida de montaña en Auvergne (campeonato).

Julio 8. Gran Premio de Francia (Fórmula 1, campeonato).

Italia: Subida de montaña en Trento-Bordone (campeonato).

Julio 13 al 15. Rallye de los Dolomitas.

Julio 22. Alemania: Subida de montaña en Friburg (campeonato).

Agosto 5. Gran Premio de Alemania (Fórmula 1, campeonato).

Agosto 18. Escocia: Tourist Trophy (Gran Turismo, campeonato).

Agosto 26. Suiza: Subida de montaña en Ollon-Villars (campeonato).

Agosto 29 al 3. Rallye Roma-Lieja-Roma.

Setiembre 2. Alemania: Prueba Sport en Nurburgring.

Setiembre 6 y 8. Estados Unidos: Road América 500 (Serie).

Setiembre 16. Italia: Gran Premio de Italia (Fórmula 1, campeonato).

Alemania: XII Horas de Hockenheim (Sport y Gran Turismo).

Setiembre 30 —provisional—. España: Gran Premio de España (Fórmula 1).

Octubre —fecha por fijar—. Francia: Mil kilómetros de París (Sport y Gran Turismo).

Octubre 21. Estados Unidos: Gran Premio de los Estados Unidos (Fórmula 1, campeonato).

Diciembre 29. Africa del Sur: Gran Premio de la Unión Sudafricana (Fórmula 1).

UNA NUEVA ESTACION DE SERVICIO EN LA PROVINCIA DE TUCUMAN

CONSECUENTE con su política orgánica de expansión servicial en beneficio del automovilismo y el turismo, el Automóvil Club Argentino acaba de celebrar un convenio con

COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES

(Continuación de la página 162)

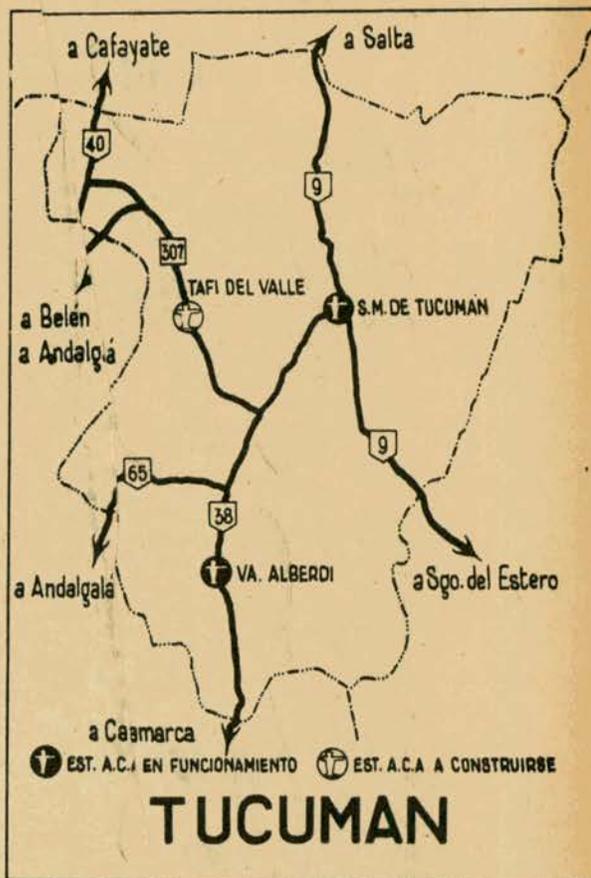
agua o impurezas adquiridas por dejarla destapada a la intemperie, en un ambiente en que con facilidad se contaminaba. Agregando que para cada elemento de máquina existía una grasa determinada y que no era posible engrasar toda una unidad con una sola grasa.

Terminadas sus disertaciones, invitó a los asistentes a hacer preguntas, invitación que fue aceptada, ya que se hicieron distintas consultas, en especial sobre lubricantes de actualidad.

Para finalizar se proyectaron distintas películas sobre el potencial de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en el país. Luego se repartieron folletos referentes a los temas tratados y se distribuyeron obsequios de la empresa estatal.

el gobierno de la Provincia de Tucumán, dentro de las líneas técnicas, económicas y funcionales de los similares concluidos anteriormente con ocho de nuestras provincias.

Según el nuevo acuerdo, el gobierno tucumano, con la colaboración del Automóvil Club Argentino, levantará en Tafi del Valle, sobre la Ruta Nacional N° 307, los edificios de la Estación de Servicio, que será equipada, dirigida y atendida por nuestra Institución, pasando a ser oportunamente de su propiedad. La Ruta 307, con Tafi del Valle como centro mayor de gravitación, enlaza la Ruta 40 — de Cafayate a Belén y Andalgalá, en la Provincia de Catamarca —, con la Ruta N° 38, que va de San Miguel de Tucumán a la ciudad capital de la mencionada provincia, pasando por Villa Alberdi, donde existe una Estación del A.C.A. Con estas referencias, es fácil advertir la importancia que la nueva Estación de Servicio de Tafi del Valle tendrá para el tránsito comercial y turístico de esta hermosa y no bastante visitada región de nuestro país.



Fijador Sólido con CMC en frasco o en sus prácticas bolsitas repuesto que ahorran un 30%



Producto de
LABORATORIOS ANNECY S.A.

distribuye MAYON S.A.

hotel LLAO LLAO

reabre sus puertas
EL 20 DE DICIEMBRE

Sus nuevos concesionarios, LLAO LLAO S.A. (e. f.) le invitan a reservar comodidades en su habitual agente de viajes, o en sus oficinas de

AV. JULIO A. ROCA 538
T.E. 30-4761/5236



PARQUE NACIONAL NAHUEL HUAPI

BARILOCHE

PROVINCIA DE RIO NEGRO

PARAGOLPES ANTIRREGLAMENTARIOS EN DISTINTOS VEHICULOS

EN el mes de septiembre del año en curso, nuestra entidad dirigió sendas notas a los señores gobernadores de las distintas provincias a los señores intendentes municipales de las capitales de las mismas así como también al de nuestro distrito federal, haciendo referencia a la falta de cumplimiento de lo dispuesto en el inciso f) del Artículo 12 de la Ley Nacional N° 13.893, que reglamenta la circulación en los caminos y calles del país.

En las referidas comunicaciones hacíamos notar el número apacible de automotores matriculados en los distintos municipios, en abierta contravención con lo dispuesto en la referida Ley y que esa irregularidad se torna tanto más grave en los vehículos de transporte colectivo de pasajeros, camiones, etc., al comprobarse la deficiente colocación de sus paragolpes, muchos de los cuales se hallan constituidos por vigas de hierro que al carecer de la elasticidad necesaria, ofrecen serio peligro para los demás usuarios del camino.

Por otra parte, hacíamos resaltar que es frecuente observar que la altura de los paragolpes es muy superior a la establecida por la Ley, la cual dispone que el borde inferior de aquéllos se encuentre a 38 centímetros de la calzada, con una tolerancia en más o menos de 3 centímetros.

Es por ello, que recordamos a los señores propietarios de los citados vehículos, la obligación y conveniencia de cumplir lo preceptuado al respecto, ya que las autoridades competentes intensificarán su acción fiscalizadora, intimidando a los infractores el estricto acatamiento de la Ley y llegando a no permitir la matriculación de vehículos en condiciones anti-reglamentarias.

El Automóvil Club Argentino, a

través de las contestaciones recibidas por parte de las autoridades, ha podido comprobar el interés demostrado ante tan justa preocupación, lo que obliga a nuestro reconocimiento.

DEFICIENCIAS EN LAS BARRERAS Y PASOS A NIVEL

EL Automóvil Club Argentino se ha dirigido recientemente al señor interventor en la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino y a los señores administradores de las distintas líneas, haciéndoles llegar su preocupación por los frecuentes accidentes en los cruces ferroviarios, especialmente donde la falta de sistemas mecánicos adecuados impide advertir a tiempo la proximidad de los trenes, dando lugar a gravísimos sucesos que han conmovido hondamente a la población y a los que tuvieron su origen en la falta de visibilidad en algunos casos, la ausencia de barreras en otros y también los posibles descuidos de los encargados de la vigilancia de los pasos a nivel.

Es por ello, que sugerimos se adoptaran medidas tendientes a disminuir o suprimir totalmente los inconvenientes citados y al efecto, hacíamos presente que la falta de luces y en gran medida, a poca intensidad de éstas, impedían la advertencia a tiempo de los cruces ferroviarios, con los consiguientes riesgos, mayormente en carretes cuyo trazado permite cierta velocidad o en pasos aislados que sorprenden al conductor, y se adoptara un tipo de señalamiento más adecuado de alertara la pro-

ximidad de las vías férreas, teniendo en cuenta el tránsito que actualmente soportan nuestros caminos.

Considerábamos como primera medida, el aumento del poder luminoso de los faroles con luz roja para señalar las barreras, las que debían mantenerse perfectamente pintadas con los colores y diseños ya establecidos y, si fuera posible, con pintura reflejante o luminosa, anexándole reflejadores de vidrio conocidos como "ojo de gato" o franjas reflejadoras del tipo "scotch-light", sistemas que podrían suplir con bastante eficacia las momentáneas fallas de los faroles.

Esperamos que las autoridades a las que nos hemos dirigido, arbitren las providencias que consideren útiles para suprimir las fallas que nuestra inquietud ha puesto de manifiesto.

UN RESTAURANTE GIRATORIO EN EL CIELO DE LONDRES

De 1963 en adelante, las personas que visiten Gran Bretaña podrán ver la ciudad de Londres mientras almuerzan: esta singular combinación de almuerzo y espectáculo será posibilitada por la construcción de un restaurante con paredes de vidrio que rotará a gran altura sobre las calles de la ciudad. El lugar estará cerca de la cúspide de una torre de 152 metros de alto, destinada a una antena de microondas; esta torre tendrá solamente 16,47 metros de diámetro y constituirá por sí misma toda una novedad en arquitectura. El piso del restaurante, que girará a razón de 1,80 metros por minuto, dará una vuelta completa en el lapso de media hora. La torre será construida por cuenta de Correos y Telecomunicaciones del Reino Unido.

Sr. AUTOMOVILISTA:

El automóvil de su preferencia que usted piensa utilizar en su próximo viaje a extranjero, puede adquirirlo por intermedio de la Entidad con la garantía que respalda la sigla A. C. A.

También, si lo desea, servirá de alquiler de auto con o sin chofer.

MAJES Y TURISMO
1: PISO - CASA CENTRAL

Estamos a sus Ordenes



BANCO DE BUENOS AIRES
SOCIEDAD ANONIMA

CAJA DE AHORRO

CAPITAL AUTORIZADO
\$ 200.000.000 M/N.

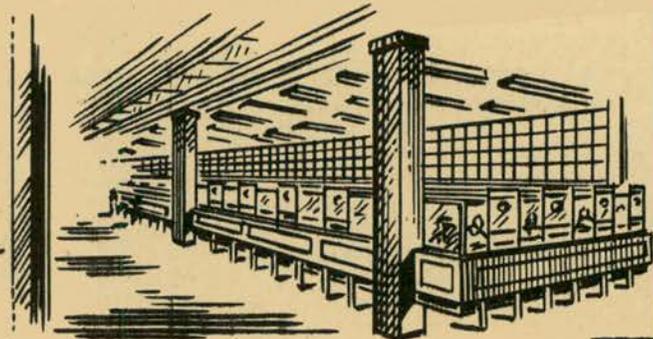
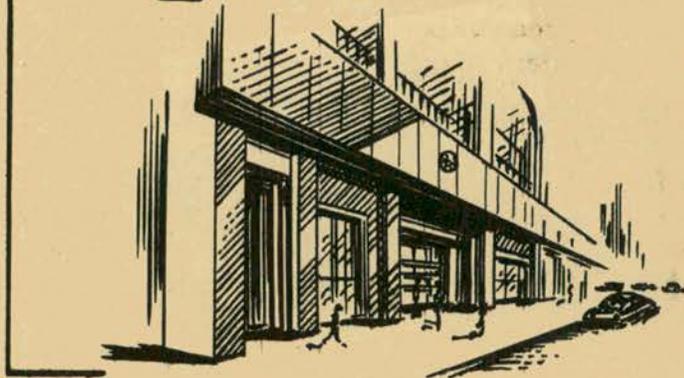
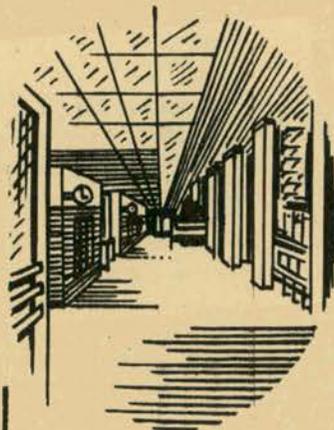
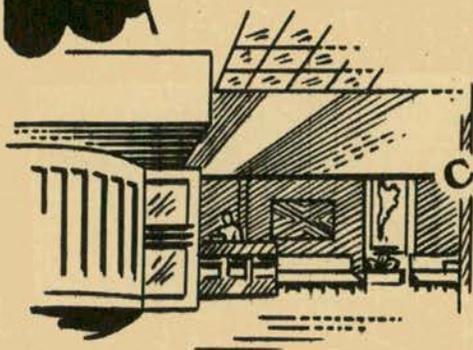
CAPITAL INTEGRADO
\$ 160.000.000 M/N.

CASA CENTRAL
FLORIDA 36

SUCURSAL 1
PUEYREDON 866

SUCURSAL 2
SAN JUAN 2654

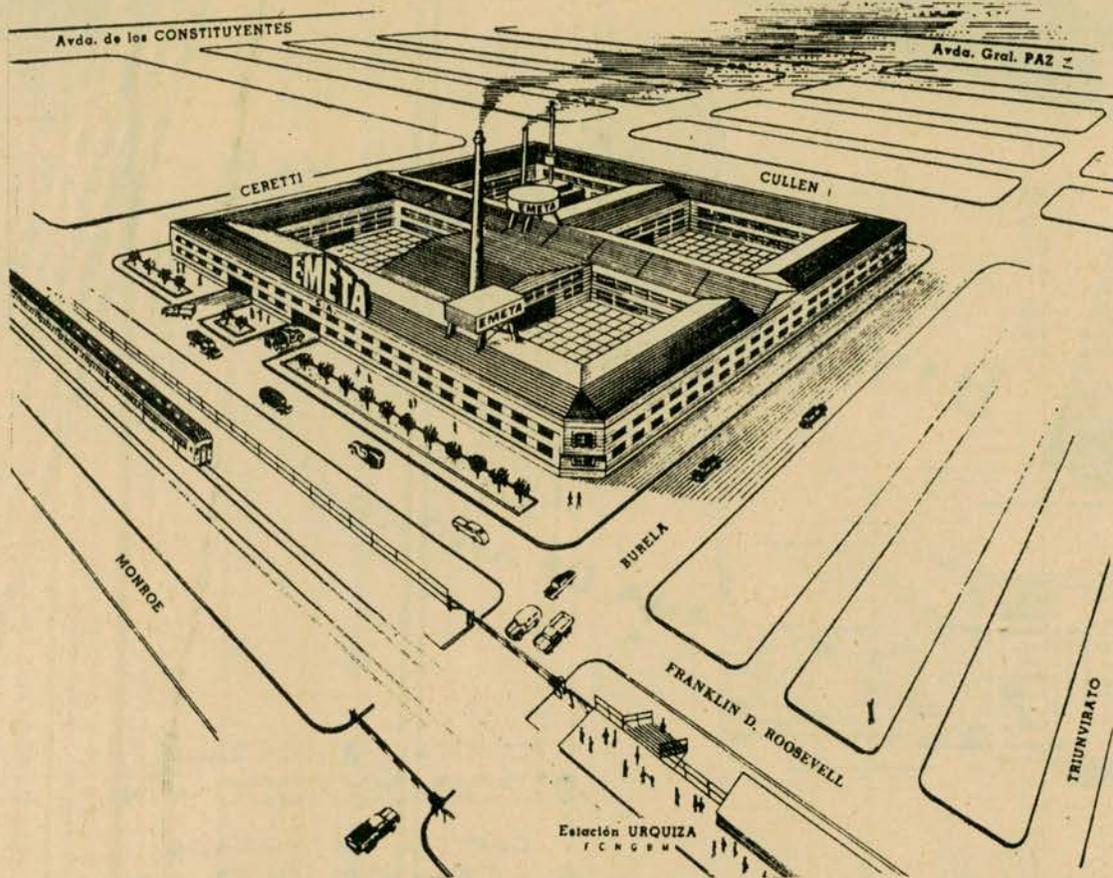
CUENTAS CORRIENTES
CAJA DE AHORRO
PLAZO FIJO
COBRANZAS
TRANSFERENCIAS
MONEDAS EXTRANJERAS
TITULOS
CREDITOS DOCUMENTARIOS



Ampliando horizontes

EMETA

se traslada a su Nuevo Edificio Propio de 20.000 metros cubiertos, sito en la calle Guanacache 5623, Capital; donde se instalarán los Equipos y Maquinarias más Modernos de su ramo de Latinoamérica.



Fabricamos bajo Licencias y Especificaciones Técnicas de:
 Stewart Warner Corporation de Chicago - Illinois - U. S. A. — Ducellier Bendix Air
 Equipement - París - Francia — Etablissements Ed Jaeger - París - Francia

EMETA

SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL Y COMERCIAL

CORRIENTES 6131/39 - CAPITAL FEDERAL - F. D. ROOSEVELT 5623

DISTRIBUIDORES PARA ARTICULOS DEL HOGAR

ARTEXA S. A.
 Villarreal 1442
 CAPITAL FEDERAL

COARMETAL S. A.
 Avda. Córdoba 6069
 CAPITAL FEDERAL

EVEMENT S. A.
 Avda. Forest 313
 CAPITAL FEDERAL

EDUARDO B. MAGNELLI
 Rioja 1570
 ROSARIO

DISTRIBUIDORES EN LA LINEA DE INSTRUMENTAL PARA AUTOMOTORES
FIGORE, PANIZZA & TORRA S.A.L.C.
 Viamonte 1581
 CAPITAL FEDERAL

FEINSTEIN S. A.
 Paraná 555
 CAPITAL FEDERAL

CIRA S. A.
 Viamonte 1516
 CAPITAL FEDERAL

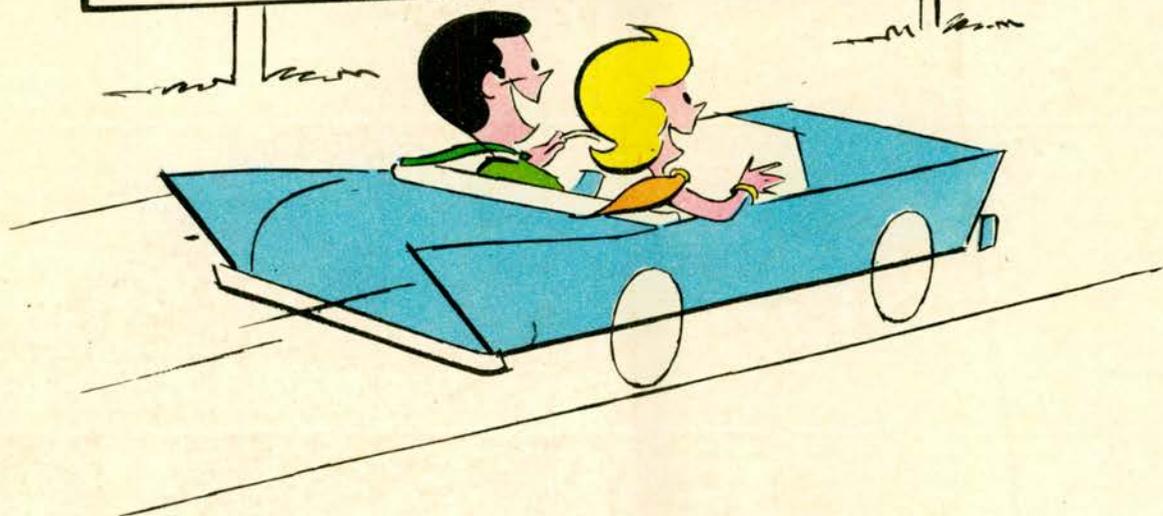
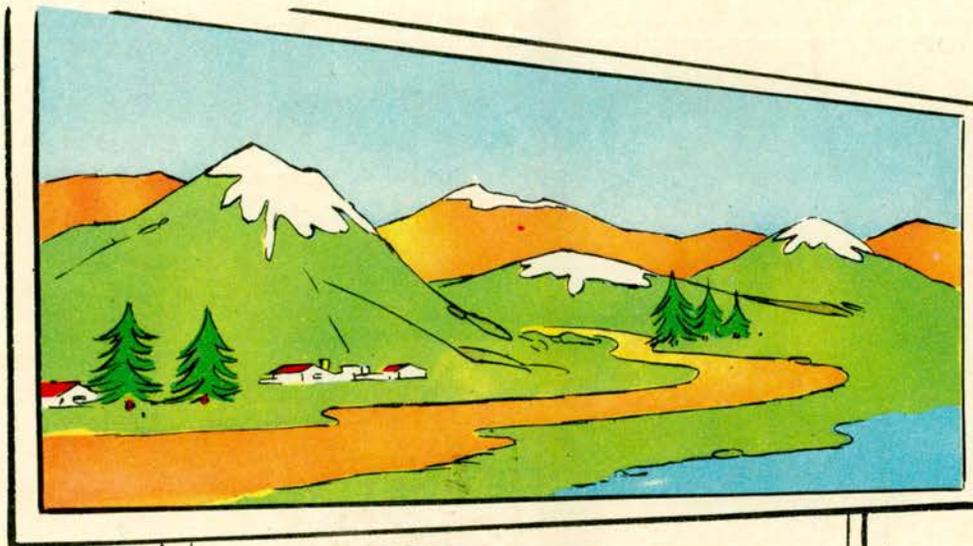
GOFFRE CARBONE & Cía. S. A.
 Viamonte 1549
 CAPITAL FEDERAL

CASA STEWART S. A. C. Imp. I.
 Paraná 781
 CAPITAL FEDERAL

RONCHETTI, RAZZETTI y Cía. S. A.
 Viamonte 1574
 CAPITAL FEDERAL

RONCHETTI, RAZZETTI y Cía. S. A.
 Corrientes 364
 ROSARIO

FRANQUEO PAGADO
 CONCESSION Nº 209
 Correo Argentino
 Central B



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 económicas, 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



"Abarcando el mundo"

AGENCIAS: SANCHEZ DE BUSTAMANTE 508 - BELGRANO 1471 - GENERAL JOSE GERVASIO DE ARTIGAS 5401 - AVENIDA COBO 1222 - AVENIDA PUEYRREDON 1460 - GAONA 2508
SUCURSALES: GRAL. ROCA - CIPOLLETTI - VILLA REGINA - COMODORO RIVADAVIA - BARILOCHE - RIO GALLEGOS - ESQUEL - PUNTA ALTA - LA LOMA - KM. 3 - CALETA OLIVIA - PUERTO DESEADO - CASTELAR

NAVIDAD... AÑO NUEVO...

AGUINALDO



ahorre
una parte
en

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL