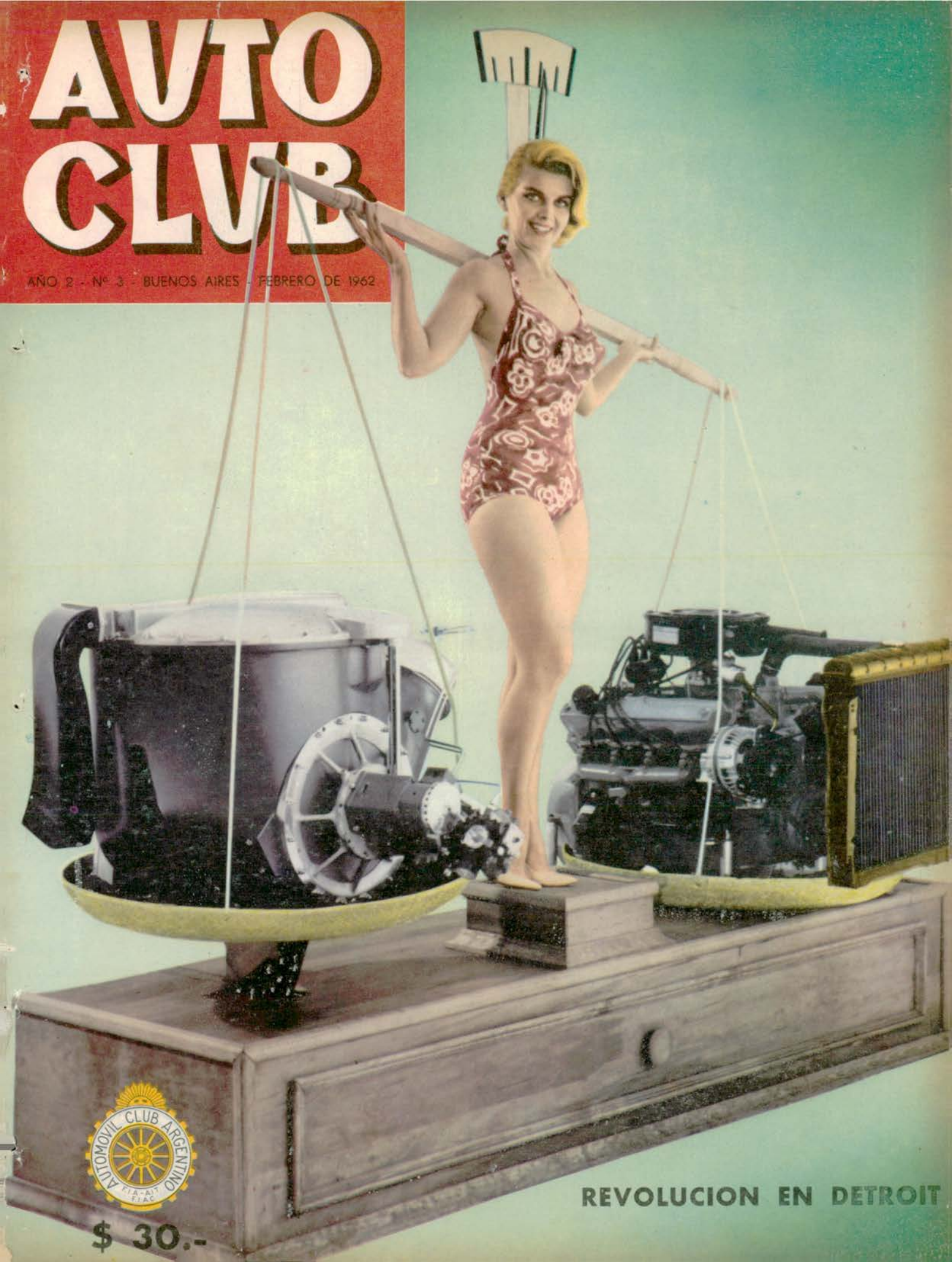
AUTO CLUB

AÑO 2 - Nº 3 - BUENOS AIRES - FEBRERO DE 1962



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
FIA-AIT
FIAC

REVOLUCION EN DETROIT

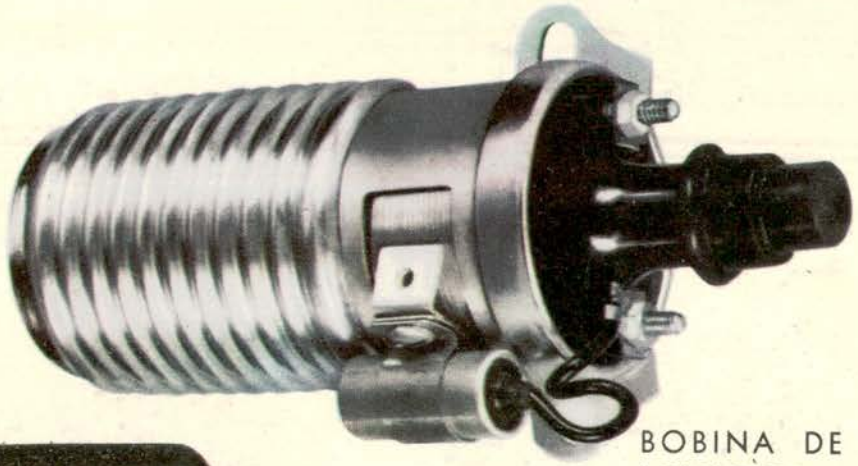
$ 30.-

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

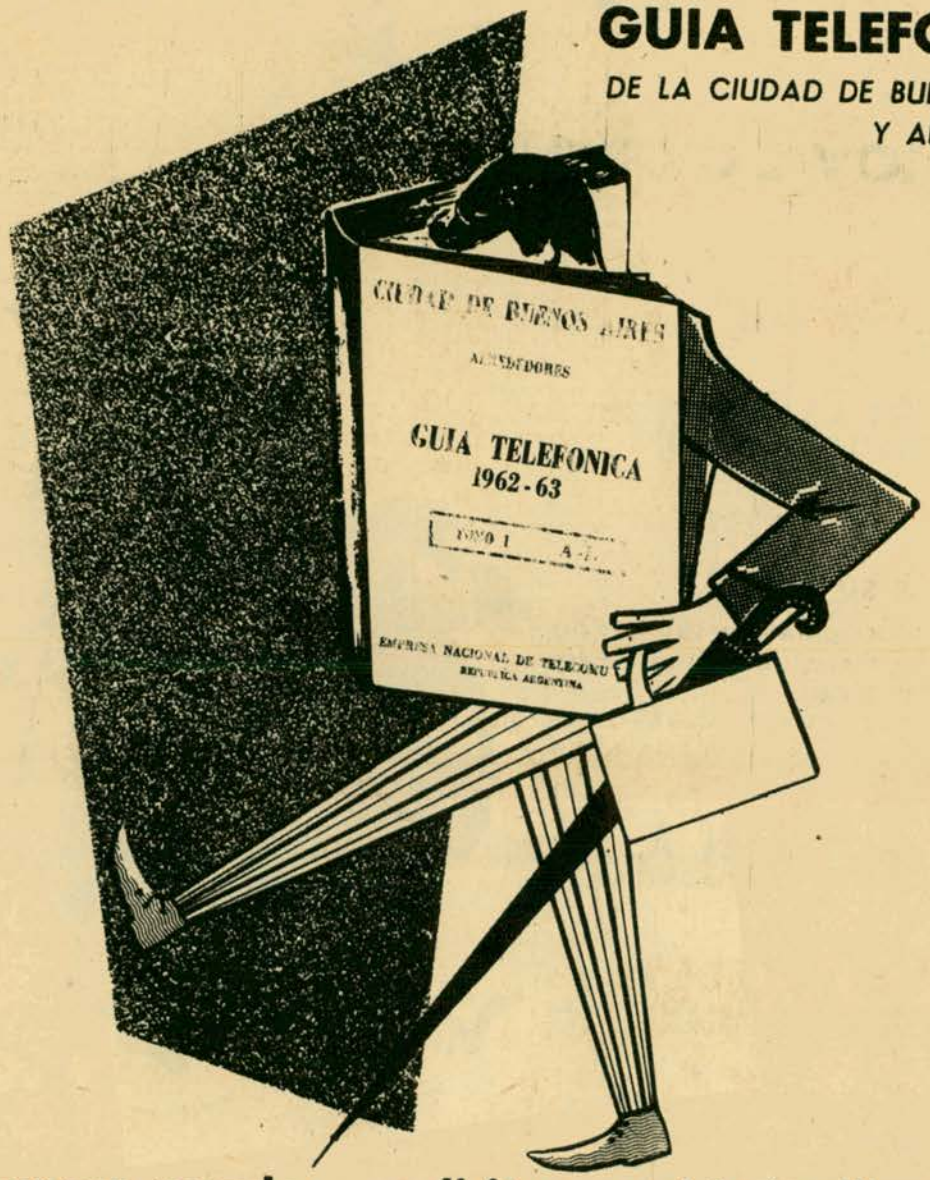
S. A. IND. COM. Y FIN.

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

SU GUIA más segura

GUIA TELEFONICA

DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
Y ALREDEDORES



RELACIONES PUBLICAS

Para comprar, vender o solicitar servicios, millones de personas recurren a la GUIA TELEFONICA en procura de orientación·800.000 ejemplares, la convierten en el medio publicitario más económico y eficaz.

AGENTES PUBLICITARIOS OFICIALMENTE AUTORIZADOS LO VISITARAN OPORTUNAMENTE. CONSULTAS: SECCION GUIAS PARANA 720 PISO 4° TELEFONO 49-9988-9987 Y ZONA COMERCIALES DE TODO EL PAIS.

EMPRESA NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES

PUBLICIDAD A.C.A.

INTEGRE LAS CARAVANAS

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 PROGRAMA DE EXCURSION

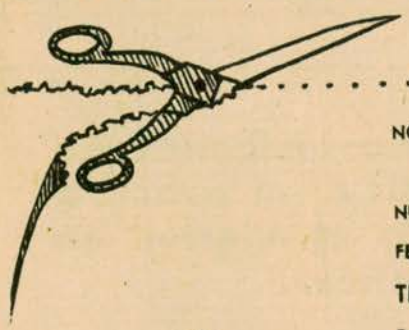
LLENANDO EL CUPON ADJUNTO NOS PERMITIRA ADAPTAR SU PROGRAMA A UNA DE NUESTRAS

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
F.I.A.-A.I.T.
F.I.A.C.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AV. LIB. GENERAL SAN MARTIN 1850

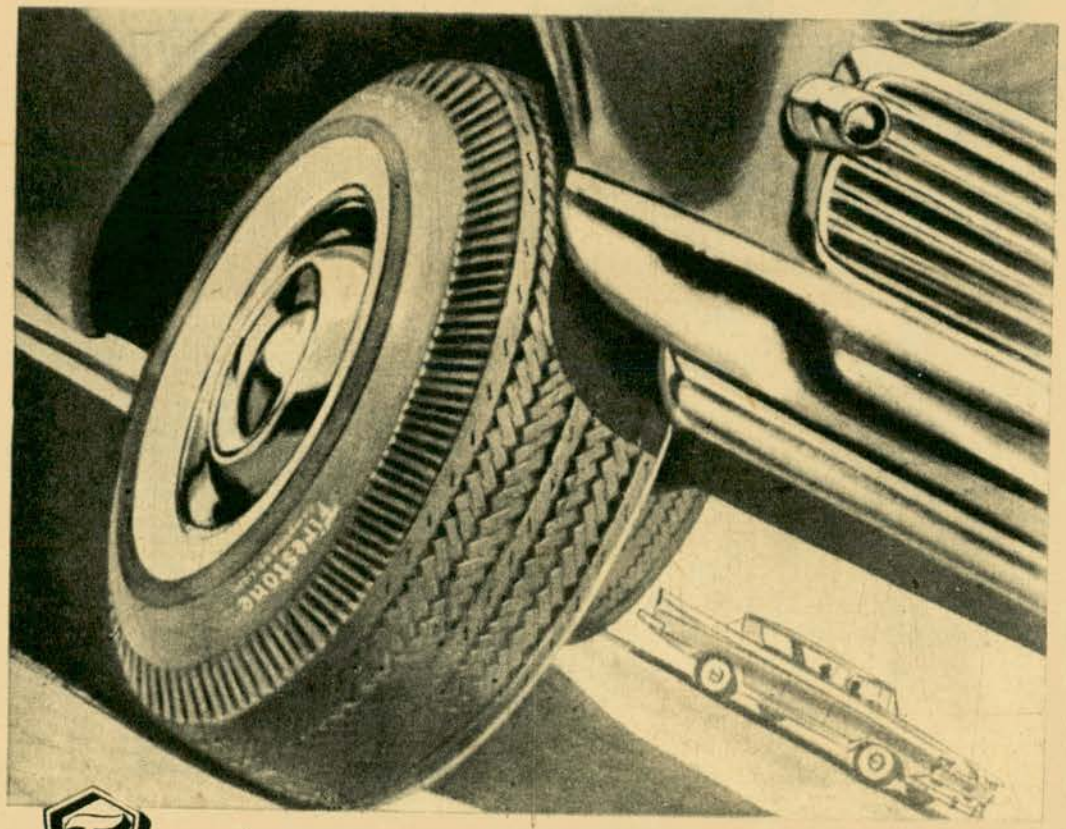
T. E. 83 - 2039 - 6061

Conozca por qué FIRESTONE le ofrece más

seguridad
rendimiento
economia

Antes de llegar a su vehículo, cada tipo de neumático FIRESTONE pasa pruebas tan rigurosas como no pasa cubierta alguna.

Estas pruebas —las más completas y variadas— son las que dan **tranquilidad de conciencia** a millones de conductores —en todo el mundo— cuando van sobre FIRESTONE.



Conózcalas usted:

Probados en laboratorio donde demuestran superioridad para resistir averías de calor, agrietamiento, envejecimiento y abrasión.

Probados en la práctica donde demuestran sus cualidades de larga duración, proporcionando mayor kilometraje y más bajo costo por kilómetro que cualquier otro neumático.

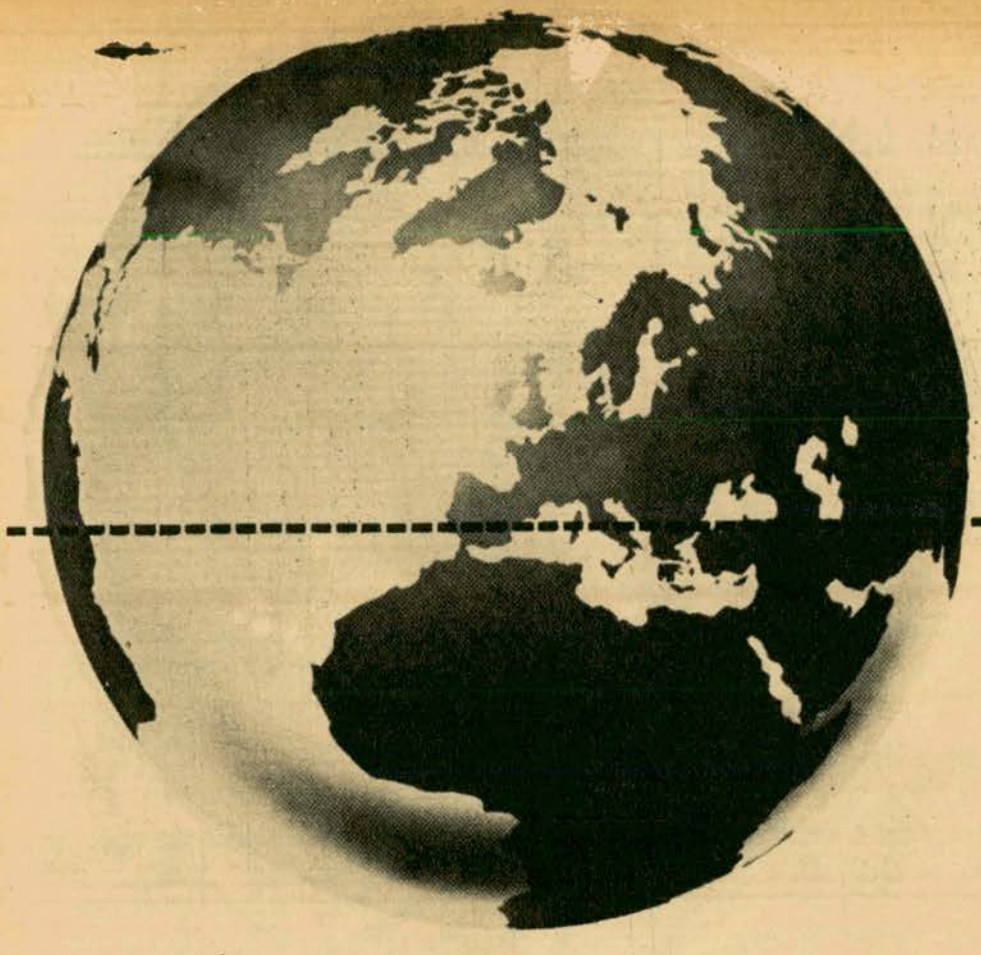
Probados en las pistas donde —como viene ocurriendo desde 1911 en Indianápolis— prueban rotundamente su seguridad, aventajando a todos los demás en duración y rendimiento.

Símbolo de CALIDAD, RENDIMIENTO Y ECONOMIA.

¡PIDALOS A SU GOMERO AMIGO!

Firestone

Vea y escuche "Los trabajos de Marrone", por LS85 Canal 13, todos los jueves a las 21 hs.



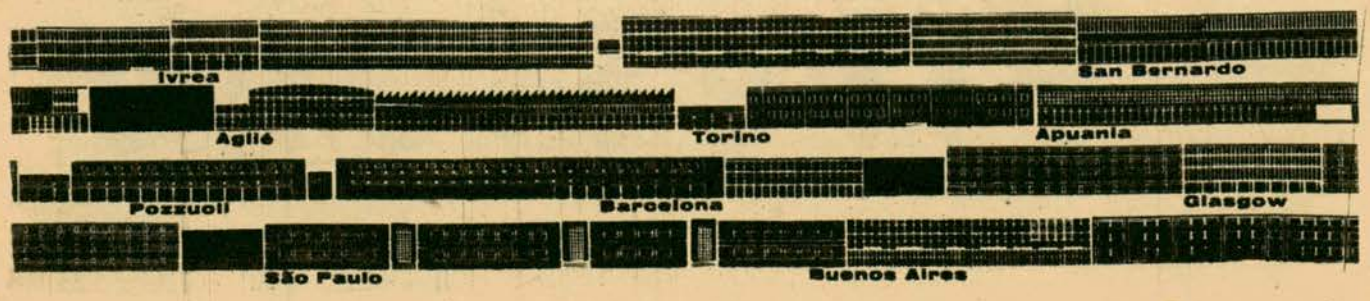
DIEZ FABRICAS OLIVETTI:

IDENTICOS METODOS, IDENTICAS MAQUINAS

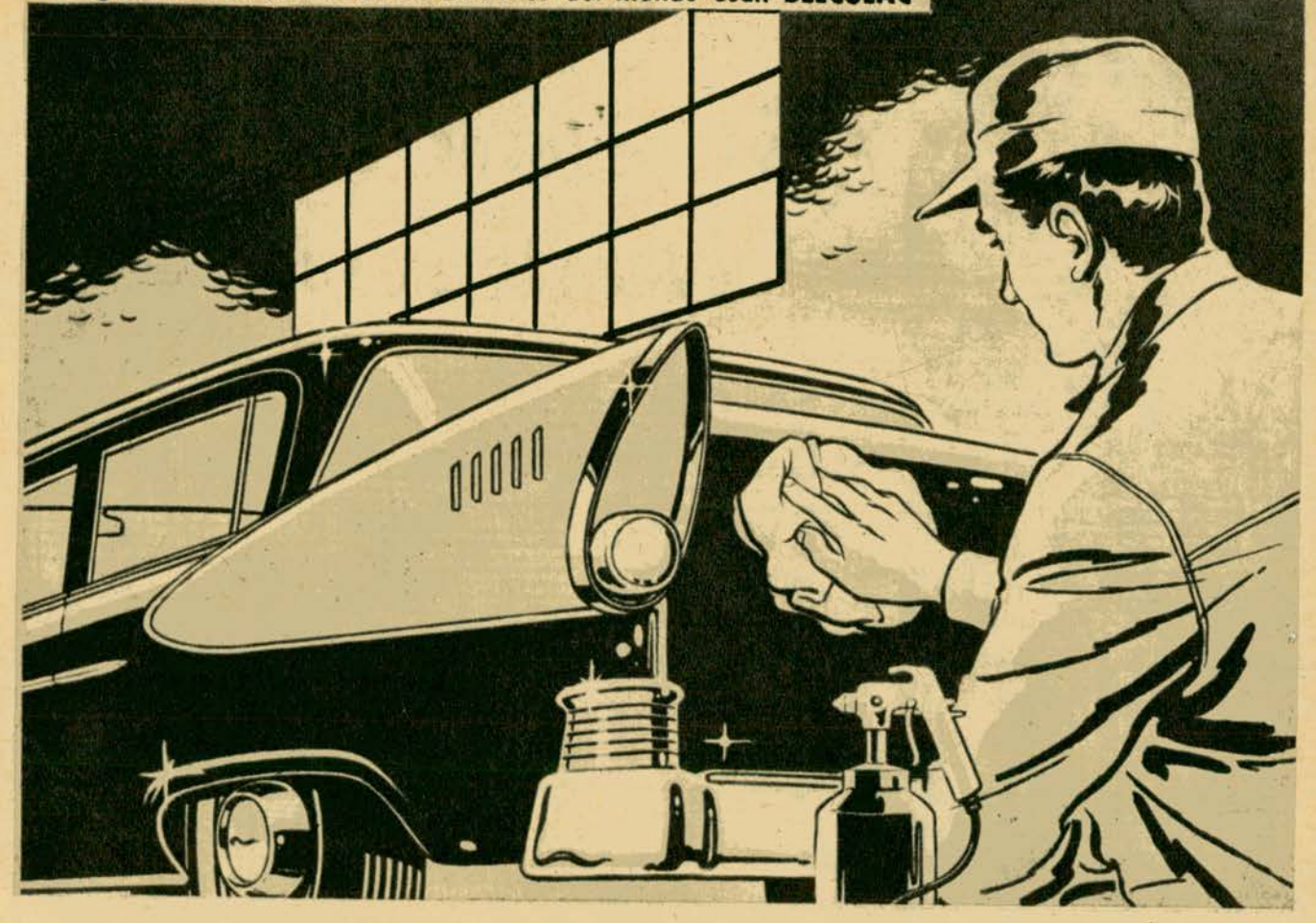
En estos establecimientos se fabrica según un plan común de trabajo unificado. Los métodos productivos están a la vanguardia de la actual mecánica de precisión. Las fábricas Olivetti de ambos continentes promueven e intercambian valiosas experiencias. Los materiales empleados, las pruebas, los controles, los criterios para seleccionar el personal, son idénticos en todas las fabricas. 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 Argentina S. A.
Buenos Aires - San Martín 550

olivetti



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.

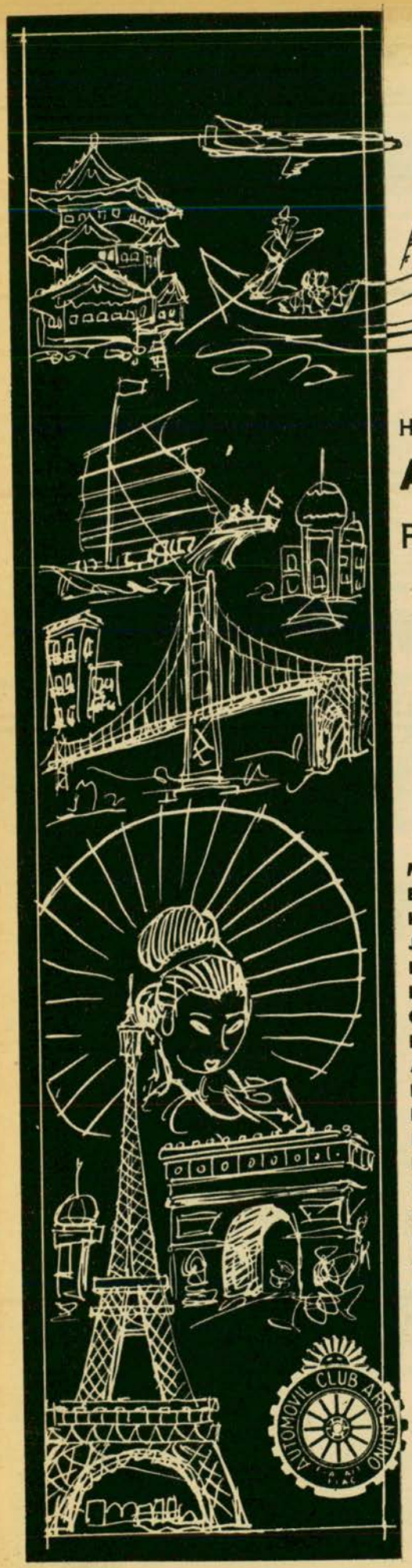
Viene en 70 modernos colores y, para mejores resultados, conviene usarla con masillas, antióxidos y demás accesorios DUPERIAL para carrocerías y automóviles.

PINTURA NITROCELULOSICA

BELCOLAC

calidad garantizada por DUPERIAL

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



Si conocer el Mundo es su Sueño

HAGALO REALIDAD VIAJANDO POR EL:

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

POR VIA MARITIMA O AEREA

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

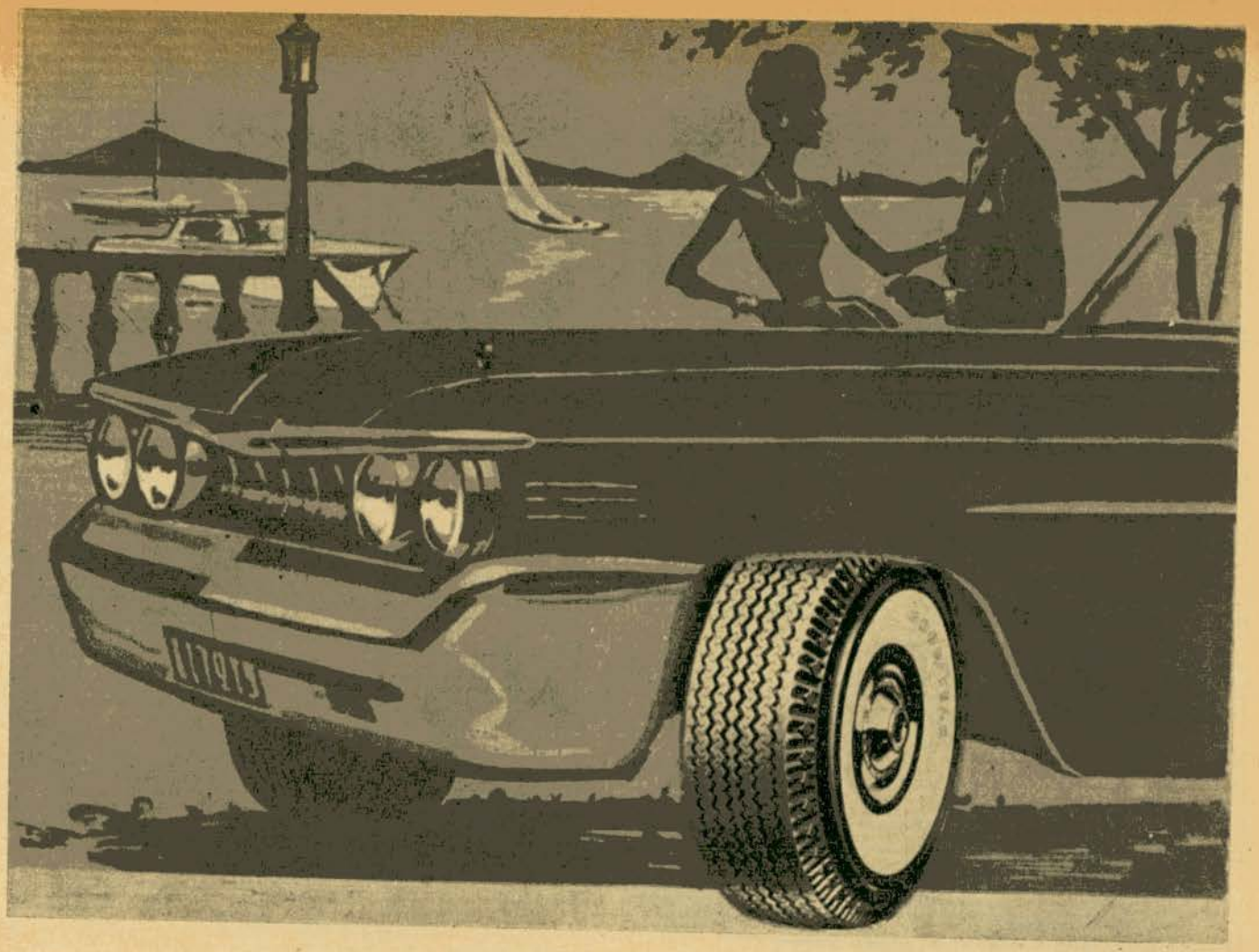
COMODIDADES LIMITADAS
RESERVE CON LA DEBIDA ANTICIPACION

CONSULTENOS SI DESEA VIAJAR INDIVIDUALMENTE O EN GRUPO

SOLICITE INFORMES Y TARIFAS: VIAJES Y TURISMO 1er. P.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AVENIDA LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN 1850 - BUENOS AIRES



Confortable elegancia

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

Cubierta *Super-Cushion*

CON CAMARA Y SIN CAMARA

GOODYEAR

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

USTED..!

...Y TODOS PUEDEN AHORA ASEGURAR SEGURIDAD PARA LOS SUYOS

SEGURO DE VIDA

SIN REVISACION MEDICA

DESDE
$ 50.000
HASTA ..... $ **500.000**
SEGUN EDAD

DOBLE INDEMNIZACION POR ACCIDENTE.

BENEFICIO POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE
(originada por enfermedad o accidente)

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

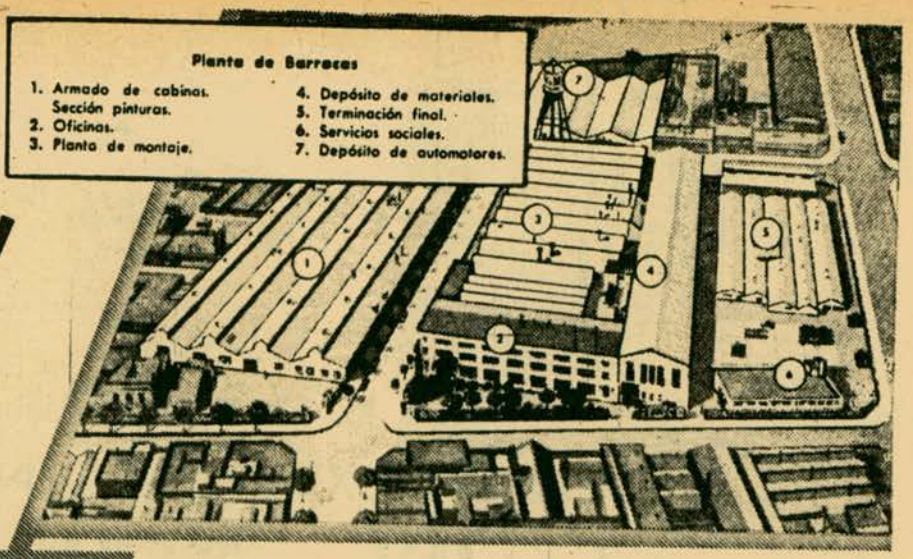
PUBLICA

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

INFORMESE EN LAS REPRESENTACIONES Y DEPENDENCIAS DE TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL 5º PISO - AV. LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN 1850 - BUENOS AIRES

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.
2. Oficinas.
3. Planta de montaje.
4. Depósito de materiales.
5. Terminación final.
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)
2. Edificio N° 2 - Almacenamiento - Ingeniería. Armado de carrocerías.
3. Taller de estampado (en construcción).
4. Oficinas generales.
5. Edificio N° 1. Planta de Baterías - Elásticos - Tratamiento térmico - Taller.
6. Edificio de cocinas y restaurant.
7. Planta de motores - Oficinas de fábricas y guardarropas.

GENERAL MOTORS ARGENTINA, S.A.

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

GM GENERAL MOTORS ARGENTINA

PUBLICIDAD A.C.A.

INTEGRE NUESTRA

CARAVANA EXTRAORDINARIA

A EE. UU. Y MEXICO

AMPLIAS FACILIDADES

SALIDA

14 DE ABRIL

DE 1962

ACOMPAÑADO CON GUIA DE HABLA ESPAÑOLA Y EN LOS LUJOSOS AUTOPULLMAN 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

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
F.I.A. - A.I.T.
F.I.A.C.

VIAJES Y TURISMO

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AV. LIB. GRAL. SAN MARTIN 1850 - T. E. 83-2039 - 6061 Bs. AIRES

La ruta se lleva muy bien con el

RENAULT Dauphine

IKA

La experiencia ha demostrado —y esto lo confirman los buenos volantes— que para conocer **a fondo** un automóvil es necesario probarlo en la ruta. Allí aparecen sus ventajas y defectos. Allí se ponen en juego todos sus recursos mecánicos contra los accidentes del camino y del tiempo. El Renault DAUPHINE-IKA reúne las condiciones que requieren los automovilistas más exigentes para viajar en la ruta:

... **ECONOMIA:** Porque su excelente motor "Ventoux" consume sólo 5,9 litros cada 100 kilómetros.

... **ESTABILIDAD:** En los terrenos accidentados, curvas y cuestas.

... **PRACTICIDAD:** Por sus cuatro puertas que le otorgan confort y características de coche grande.

... **COMODIDAD:** Por sus cómodos asientos, gran baúl y suspensión aerostable que hace que todos los pasajeros viajen sin sentir las distancias.

... **MANIOBRABILIDAD:** Porque es más fácil de manejar en el tránsito y más fácil de estacionar.

Adquiera su vehículo con el PLAN-IKA de PERMANENTE S. A. C. y F.

14 soluciones de financiación.

Más de 260 concesionarios en todo el país, aseguran a su unidad un eficiente service y la línea más completa de repuestos legítimos.

LINO PALACIO & CIA.

CON EL SABOR DE LA
VIEJA CERVEZA ALEMANA

AUTO CLUB

AÑO 2 - Nº 3 - BUENOS AIRES - FEBRERO DE 1962

REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES

EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

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 2

Nº 3

FEBRERO 1962

BUENOS AIRES

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

EN ESTA EDICION:

	Página
LAS OBRAS DE AMPLIACION DEL A.C.A. EN MAR DEL PLATA *(Editorial)*	16
BERNA, LA CIUDAD BELLA Y TRISTE, *por Eduardo Zamacois*	18
OTRO NOMBRE PARA EL MESON, *por Horacio Estol*	24
DOS PERSONAJES PARA LA LEYENDA DEL SUR ARGENTINO, *por Sixto Pondal Ríos*	30
¡REVOLUCION EN DETROIT!, *por James Murphy*	34
LA NOCHE Y LAS CIUDADES, *por Ulises Petit de Murat*	38
LOS INGLESES A LA CONQUISTA DE LE MANS, *por Marcel Reichel*	42
NOTAS DE UN PORTEÑO EN PROVINCIAS, *por Córdova Iturburu*	46
LOS MOTIVOS DEL PEATON, *por Mariano Perla*	48
VIAJE POR LOS ESTADOS UNIDOS, *por María de Villarino*	50
DOS DAMAS EN BUSCA... DE UN AUTOMOVIL, *reportajes a Paquita Muñoz e Hilda Rey*	56
DE COMO SE AMENIZA UN VIAJE, *por Chamico*	60
PROBLEMAS DE UNA MEDICINA DEL TRANSITO	62
EL HECHIZO DE UNA LEYENDA QUE CONQUISTO A LAS HUESTES DE LA CONQUISTA, *por B. Gorraiz Beloqui*	64
UNA NOTA INEDITA PARA LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO EN LA ARGENTINA	69
LAS CARRERAS DE AUTOMOVILES, *por el Ing. Luis A. Roura*	70
DIVAGACIONES EN TORNO AL TURISMO, *por Manuel Goldstraj*	74
¡OH, EL PAISAJE!, *por Piolín de Macramé*	76
SAN JUAN DE LAS 7 CORRIENTES, *por María Hilda Gehan de Lombardo*	78
VIAS LIBRES PARA TRANSITO LIBRE, *por Jaime G. Font*	79
UN VIAJERO ARGENTINO HABLA DEL ORIENTE	87
LA AVENTURA COMIENZA EN CARTAGENA, *por Edward L. Shaw*	88
COMO SE PERSIGUE A LOS SATELITES	90
EXTRACTOS DE JURISPRUDENCIA PARA AUTOMOVILISTAS	95
"JOUR DE FÊTE" en BUENOS AIRES, *fotos de Sara Facio, texto de J. G. F.*	96
TURISMO INTERPLANETARIO, *por Emilio Villalba Welsh*	98
REFLEXIONES EN UNA NOCHE DE VERANO, *por Federico B. Kirbus*	102
SINFONIA PATAGONICA, *por Juan Hilarión Lenzi*	104
ORQUIDEAS A LA LUZ DE LA LUNA, *por Luis A. Cousillas*	114
EL AMIGO DEL DEPORTISTA, *por Mauro Galli*	118
LA CONQUISTA DE LA SELVA Y EL DESIERTO, *por el Ing. Armando P. Bruera*	121
DESCUBRIO LOS YACIMIENTOS DE ZAPLA Y HOY COBRA $ 800 MENSUALES, *por José García Iñigo*	124
SE PUEDE VIAJAR DE BUENOS AIRES A NUEVA YORK EN AUTOMOVIL, *por Ignacio Palacios Videla*	128
HACE 150 AÑOS SE ENARBOLO POR PRIMERA VEZ NUESTRA BANDERA	134
Y AHORA, ¿QUIEN PAGA?, *José D. Rucci*	138
PUERTO MADRYN Y SU ZONA DE TURISMO, *por el Ing. Emilio E. J. Ferro*	140
PROMOCION DE LA CONTRIBUCION PRIVADA AL DESARROLLO VIAL, *por los Ings. Ludovico Ivanissevich Machado y R. E. Castro*	143
ECOS DEL PRIMER SALON DEL AUTOMOVIL ARGENTINO	144
EL "REY DE LA PATAGONIA", *por Venus Videla*	148
RADIOTELEFONO EN EL AUTOMOVIL, *por Augusto E. Osorio*	150
NOS ESCRIBEN LOS LECTORES	152
LAS NUEVAS OBRAS DEL A.C.A. EN MAR DEL PLATA	154
HACIA LA REGION DE LOS LAGOS, *por G. Warrior*	156

Dirección, Redacción y Administración: Avenida Libertador General San Martín 1850, 8.º piso. T. E. 84 - 9556, - 83 - 6061 Int. 61 y 29 - 80 - 1359 - Bs. As. - Registro de la Propiedad Intelectual Nº. 702.641.

AUTO CLUB

REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFOR

nuestra portada

Por norma —que, por supuesto, tiene sus excepciones—, utilizamos la portada de nuestra Revista para ilustrar paisajes, hombres y cosas de nuestra tierra; pero consideramos interesante también servirnos de ella para exhibir gráficamente temas diversos vinculados al automovilismo y al turismo en general.

La de este número tiene un valor y significado trascendentes. Sobre los platillos de la balanza (cuyo fiel ilustra Verna Layne, modelo neoyorquina, 52 kilogramos) están, para ser comparados por su peso, el motor a explosión convencional de un coche standard de Chrysler y el nuevo motor a turbina para automóviles, que esa empresa ha producido y empezará a a fabricar en serie —aunque en limitado número— en 1963. El primero pesa 317 kgs.; el segundo, sólo 200.

Es ésta una de las ventajas, aunque no la más importante, como revela la nota —"Revolución en Detroit"— de Horacio Estol, que publicamos en este número bajo uno de sus seudónimos periodísticos: James Murphy.

Las obras de ampliaci

EN otra parte de esta edición de "AUTO-CLUB" publicamos la información y notas gráficas sobre los actos cumplidos como inauguración oficial de las importantes obras que se están realizando para ampliar la Estación de Servicios del Automóvil Club Argentino en Mar del Plata.

Ya en el Suplemento del número anterior de esta Revista habíamos hecho conocer, en términos generales, la iniciativa que ahora está en ejecución acelerada, y si aquí volvemos sobre el tema, esto no obedece a un alarde de actividad de parte de la editora de esta publicación, sino porque consideramos que la solución del problema involucrado en esas obras es de interés general, es decir, que atañe a los automovilistas de todo el país y no solamente al desarrollo de ciertos servicios en y para Mar del Plata.

Dentro de la dinámica que acusan las corrientes de nuestro turismo nacional, ya firmemente establecida como un régimen permanente, digamos así, se destaca el hecho absolutamente característico de que Mar del Plata constituye el más poderoso polo de atracción para todos los estratos de la población. Esta comprobación es igualmente válida respecto de los extranjeros, vecinos próximos o de procedencia más distante, que nos visitan en tren de turismo. La relación aritmética con otros centros del país, para el caso, arroja cifras muy significativas. En tanto que el valor numérico de los turistas, veraniegos o de cualquier otra época del año, sólo se cuenta por centenares o por millares, en el mejor de los casos, cuando se trata de lugares distintos a la mentada ciudad atlántica, para esta última la estadística anual anota el volumen en centenares de miles. La presencia del gran Casino no explica por sí solo esa preferencia, naturalmente, ni tampoco basta para ello invocar el atractivo de la playa local. Desde este punto de vista, Necochea y Miramar poco tienen que envidiar a Mar del Plata. La causa debe estar en otra parte y puede ser un excelente acicate para el estudio de los especialistas; a nosotros sólo nos interesa aquí dejar establecido que ése es el hecho objetivo.

Ahora bien, ese "hecho" ha determinado, en los

ón del Automóvil Club Argentino en MAR del PLATA

últimos años, una vertiginosa multiplicación de los automovilistas que llegan a Mar del Plata en su vehículo, para permanecer en la ciudad desde sólo algunas horas hasta varias semanas. Por supuesto, un porcentaje relativamente considerable de esos turistas motorizados son socios del Automóvil Club Argentino y, apenas llegados a la gran ciudad balnearia, empiezan a requerir los servicios de la Institución —a los que tienen perfecto derecho, naturalmente—, desde la atención mecánica, el lavado o engrase del coche, etc., hasta un lugar adecuado para el transitorio pero indispensable alojamiento del automóvil. Hace mucho tiempo que los garajes locales han colmado su capacidad y basta echar una mirada a las calles y plazas de Mar del Plata, en verano, para percibir la magnitud que ha adquirido este aspecto del problema para los automovilistas. Estos llegan desde todos los rincones del país y no sólo de la Capital Federal; inclusive, en algún momento, las chapas de patentes provinciales equilibran, por su cantidad, a las de la metrópoli. Ese problema ha dejado, pues, de ser local, para convertirse en una preocupación de interés general.

La capacidad de las instalaciones del Automóvil Club Argentino, tanto en cocheras —siquiera para uso transitorio y limitado—, como para la atención de los demás servicios requeridos por sus socios de toda la República, había llegado a ser notablemente insuficiente. Era imposible y antieconómico, por otra parte, intentar soluciones parciales o paliativas, porque, desde muchos puntos de vista, tales tentativas no podían resultar satisfactorias y, además, no condecían con una política orgánica de expansión servicial, que el Club no puede abandonar, como norma. La única medida que podría servir para resolver a fondo el problema debía orientarse hacia la **ampliación total** de la Estación de Servicios del Automóvil Club Argentino. Es lo que se está haciendo.

Ciertamente, no se podía, por lo menos por ahora, encarar una obra que permitiese ofrecer espacio para el estacionamiento de los coches de todos los socios turistas que lo requiriesen, dado su enorme número; pero sí se podía duplicar la superficie actualmente disponible para ese objeto, y esto ya es de gran valor para ahora y para el futuro. Además, la remodelación y las obras complementarias en las playas de la Estación, facilitarán ampliamente el expendio de nafta y otros elementos y la prestación de los servicios auxiliares, hasta el punto de que estos aspectos del problema pueden considerarse como resueltos para mucho tiempo.

En cuanto a las comodidades para el estacionamiento, las obras de ampliación que están en marcha consisten en la construcción de dos nuevos pisos (3º y 4º), con dimensiones iguales a los existentes, es decir, con una superficie de 8.152 m2. en total, con lo que la capacidad de los locales aumentará hasta 286 coches más que los que actualmente tienen cabida. El acceso a los nuevos pisos se hará por rampas.

En definitiva, prácticamente toda la capacidad servicial de la Estación Mar del Plata será por lo menos duplicada. El presupuesto básico aprobado para la ejecución de las obras alcanza a $ 12.000.000 moneda nacional. Si ésta no es una suma extraordinaria para estos tiempos, es, sin duda, cuantiosa. Los socios del Automóvil Club Argentino en todo el país —deberíamos decir, en realidad, los automovilistas de toda la República—, tienen motivos fundados para sentirse satisfechos con la realización de esta empresa, que verdaderamente, dados los antecedentes que hemos señalado, presenta el carácter de un servicio público nacional.

Para terminar, nos parece justo destacar el espíritu de iniciativa y la activa colaboración que las autoridades centrales del A. C. A. encontraron en las de la Filial Mar del Plata para el planeamiento y ejecución de las obras, lo que no puede menos que merecer el reconocimiento de todos los socios y en particular de los de aquella gran ciudad. Por lo demás, debe señalarse que la cooperación de las autoridades de todas las filiales del Automóvil Club Argentino es permanente y de gran utilidad para el desarrollo de una República, que es el objetivo último —y único— que se persigue.

LA DIRECCION

BERNA, LA CIUDAD BELLA

El ilustre autor de "Las Raíces", cuyo nombre, que honra a estas páginas, se incorpora con esta nota —pequeña y fina joya—, a la nómina de colaboradores de "AUTOCLUB", no necesita ser presentado. Alta cifra de la famosa "generación del 98", constituye uno de los valores sobresalientes de las letras españolas de este siglo.

Escribe

EDUARDO ZAMACOIS

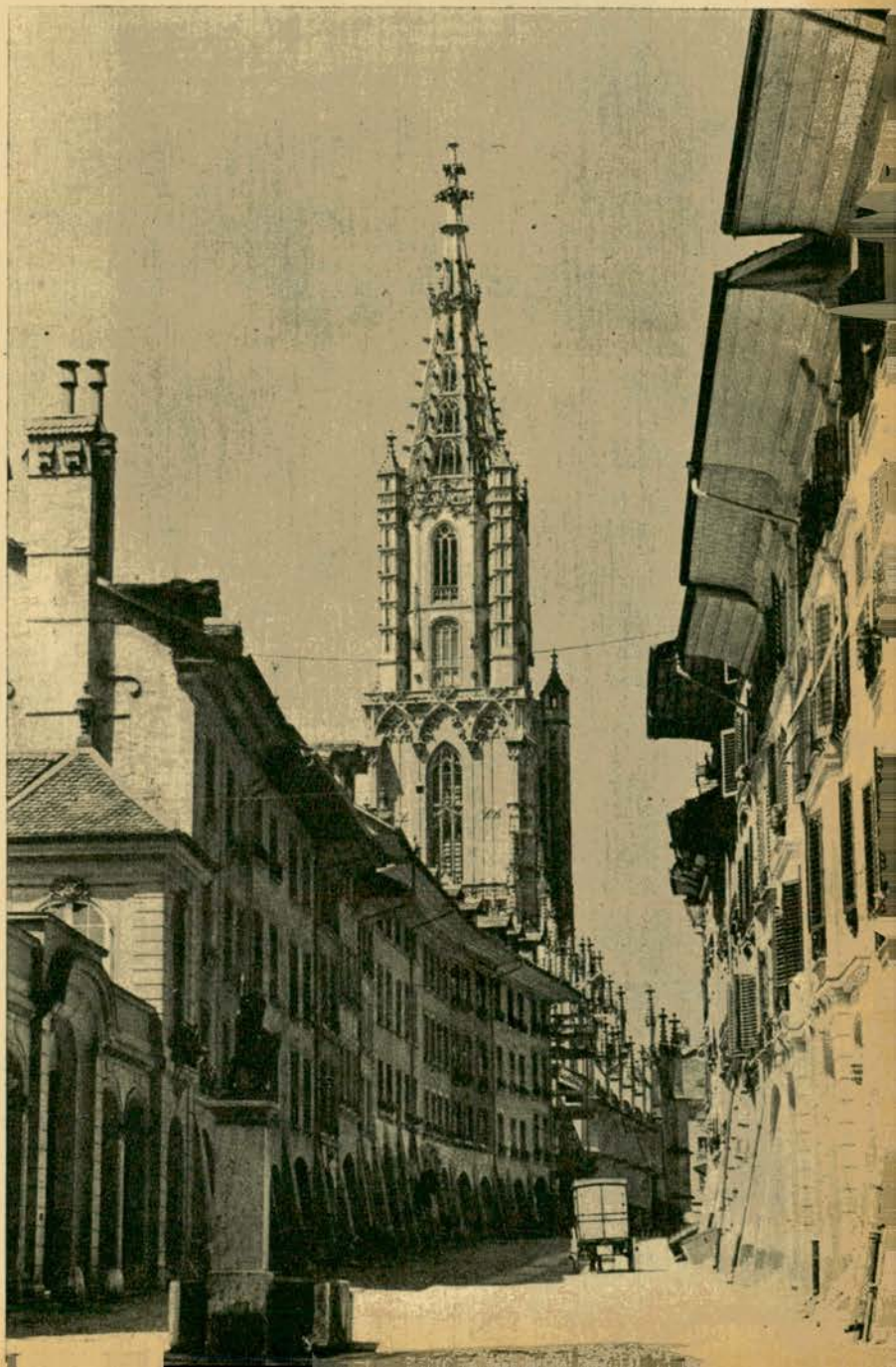
para "AUTOCLUB"

CAUTIVA la diversidad de matices que, dentro de su rústica sencillez, ofrece el alma suiza. Cada ciudad muestra una expresión, un temperamento, un espíritu. Ginebra, contagiada del buen humor francés, oreada por las brisas del Léman y llena de luz meridional, tiene la alegría de los amores incipientes. Ginebra es abril. Lucerna, su hermana menor, silenciosa, inactiva, otoñal, sumida en el ensueño azul de sus montes, es melancólica y dulce como una lágrima que no acabase de caer. La pasión que en Ginebra fue aurora, será en Lucerna desen-

Delante del Palacio Federal, en Berna, de severas pero graciosas líneas arquitectónicas, algo de mayor calidez humana: un mercado

Hermosa vista de Lucerna, desde la otra orilla del lago. La ciudad otoñal, dice Zamacois.
←

Un barrio viejo en Berna, y la catedral.
→



Y TRISTE

lace y crepúsculo. Las manos que en Ginebra se buscaron, en Lucerna, lánguidamente se dirán adiós. Lucerna es octubre.

Berna, con sus casas de aleros amplísimos y sus innumerables soportales, tiene otro carácter; callada, recogida, ecuánime, cual envuelta en una soñolienta tranquilidad de domingo, Berna no ríe ni llora; ni promete ni falta a lo prometido; Berna es bella y triste, como esas vidas apacibles en las que nunca mordió el pecado.

Los osos

La historia de Berna no es larga.

El "foso de los osos", clásico lugar de cita para los visitantes de Berna y para su propia población.

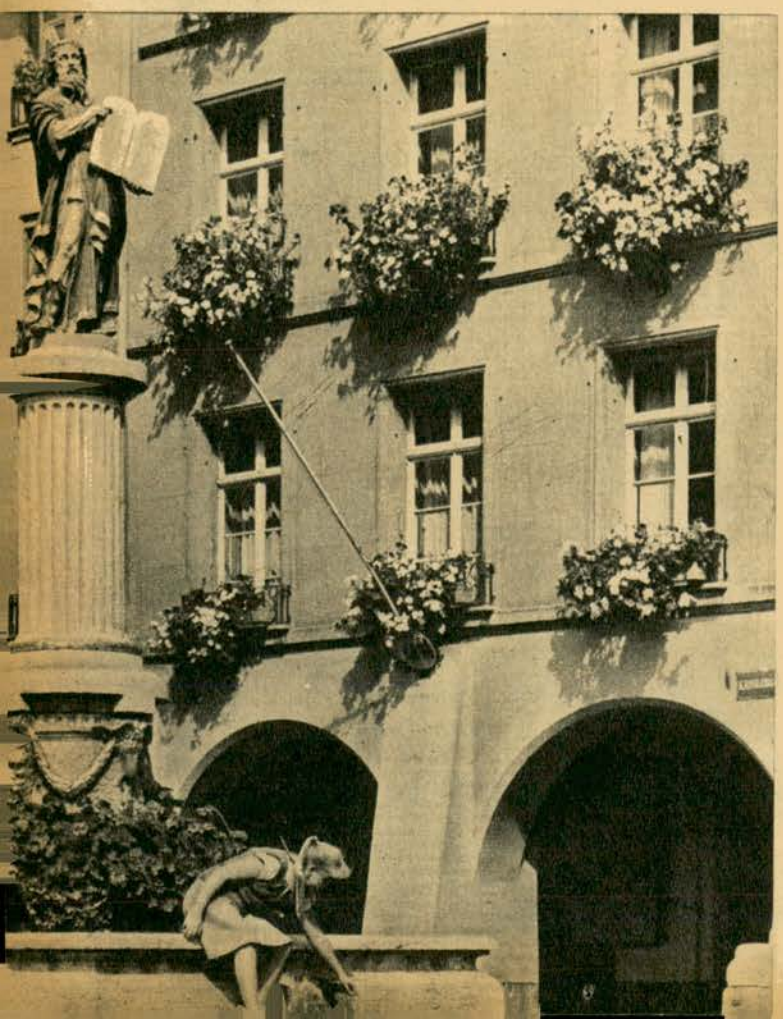
puesto que comienza en las postrimerías del siglo XI. Su fundador, el duque Bertoldo V de Zoehringen, fue sorprendido a orillas del Aare, por un oso, al que mató, luchando con él brazo a brazo, y de ahí el nombre pintoresco de la ciudad: Berna; corrupción de "bar" o de "baren", que en alemán significa oso.

Esta leyenda podrá ser falsa, pero es lo cierto que la imagen del oso alpino, color castaño obscuro, hállase inexorablemente ligada a la vida de la capital. Es una obsesión, una tortura, una manía. En los bajorrelieves de muchos viejos sarcófagos, en los cristales polícromos y en las pinturas murales del Palacio de la Confederación, en los museos y bibliotecas, en las fuentes, y en cuantos edificios dependen del Estado, habrá un oso. Esta preocupación gubernativa ha arraigado profundamente en la conciencia pública y constituye un linaje de herencia. El bernés parece verlo todo, comprenderlo todo y expresarlo todo, a través de la silueta de su animal favorito. Las muestras en las tiendas, las contraseñas manufactureras, los anuncios, las postales, perpetúan el corpachón blando y hercúleo de la fiera familiar. Reproduciéndolo los artistas, inconscientemente, dieron al hocico y a los ojuelos del plantígrado las expresiones más diversas del rostro humano: hay osos terribles, que dirigen hacia el transeúnte sus garras abiertas; hay osos filósofos, que leen en un libro; y ositos alegres, disfrazados de hombres, que juegan al ajedrez, beben cerveza y abrazan a una moza. Las plegaderas, los pisapapeles, los tinteros, los tapones, los bastones, los dijes con que las cadenas de reloj y las pulseras se adornan, los innumerables caprichos, en fin, de la bisutería, de la orfebrería y de la cerámica, reproducen incansablemente la misma figura grotesca. ¡Y véase por qué singular tergiversión de ideas, el duque Bertoldo de Zehringen dio al oso, que quiso devorarle, la inmortalidad!

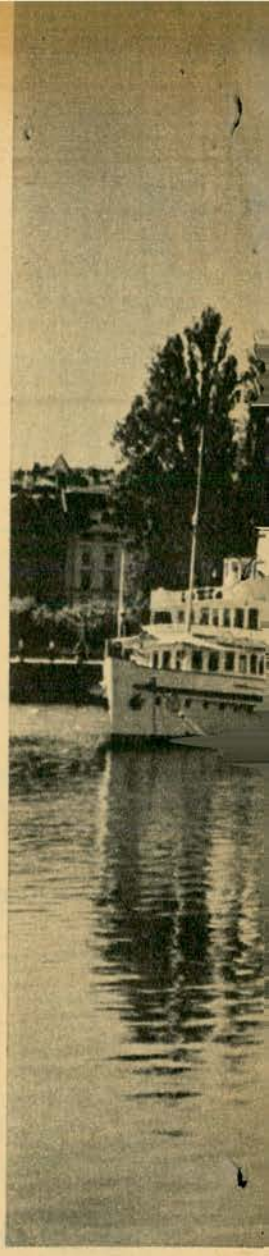
No satisfechos con esto, los berneses tienen, cerca del histórico puente de Nydeck, el "foso de los osos" —baren graben—, donde guardan seis o siete ejemplares excelentes. Viven los animales al aire libre, y el público se asoma a verlos, acodándose en el repecho que guarnece la honda excavación circular, revestida de piedra.

"Baren Graben" constituye la sonrisa mejor de la ciudad, su distracción más dulce. ¿Por qué esta devoción?

Quizás porque el suizo reconoce



Algo que traduce la honda vocación por la belleza, que anida en el alma suiza: ventanas profusamente adornadas con flores. Es una costumbre característica de los habitantes de Berna.



Ginebra, sonriente como la primavera, a orillas del Lemán.

concomitancias singulares entre su temperamento y el carácter del oso. El suizo, bonachón, fuerte, astuto y pacífico, se parece al oso, y como él adora la soledad, la nieve y las montañas. Ante su conciencia, el oso tiene la majestad y la gracia de un símbolo.

La torre del reloj

Siete centurias han pasado sobre este monumento que primitivamente sirvió de mirador y defensa a una de las puertas más antiguas de la ciudad, y luego fue convertido en cárcel de mujeres. La fábrica, toda de maciza piedra, se mantiene intacta y a plomo, y emociona considerar que bajo su arco granítico los pasos graves del fundador, Bertoldo V, resonaron como los nuestros.

El reloj que dio a la torre renombre mundial, data de principios del siglo, XVI, y es obra de un cerrajero de Nuremberg llamado Gaspar Brunner. Su mecanismo, de proporciones colosales, ocupa casi todo el edificio; es su alma. Su esfera gigantesca gesticula en el frontis como un semblante y sus cadenas vibran, semejantes a nervios, en el espesor de los muros. Gracias a ella el viejo torreón late, nos interesa, nos acompaña, vive, en suma; porque alternativamente la máquina de Brunner es voz y alerta en la cúpula del monumento, y corazón en la estructura palpitante de sus engranajes, y rostro de mística y agorera elocuencia en la esfera que, similar a un profeta, parece hablarnos de cuánto fue y ha de ser, de lo que no vimos, de lo que no veremos...

De media en media hora, todas las partes de tan maravilloso aparato se ponen en actividad. Esta comienza en las figuras que habitan una especie de hornacina o capillita, situada en la parte media de la torre, junto a un círculo que explica las estaciones y las fases de la luna.

Esta expresiva escultura, "El Gaitero", adorna una de las tantas hermosas fuentes que hay en Berna.

Una vista panorámica de una ruta en los Alpes, en el Cantón de Valais. Es de una belleza estremecedora.

Y la nota humana, típica y cordial: muchachas suizas del Cantón de Valais.

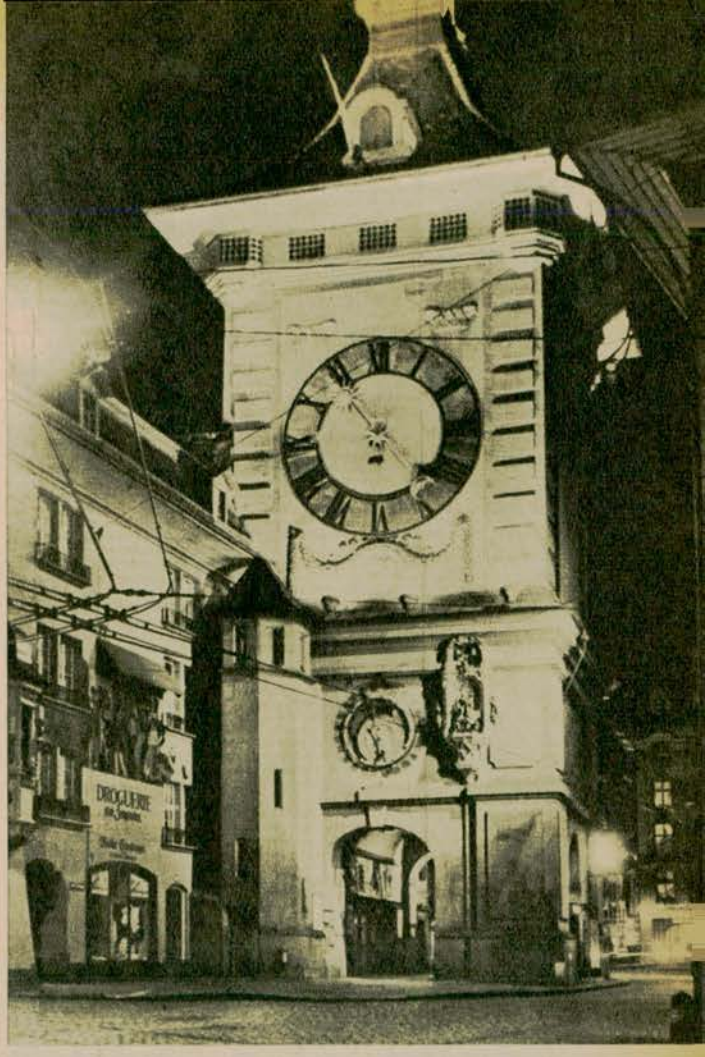
Primero un gallo sacude las alas y canta; un oso después abre los brazos. Estas son las señales que preceden a la especie de aquelarre que comenzarán a bailar los demás personajes. Una manada de osos, enmascarados y joviales, giran danzando la marcha solemne de las horas, y es como una risa mezclada al dolor de irse; un polichinela hace gestos bufos y el padre Cronos agita en su diestra fatal un reloj de arena. Algo ha muerto, algo que era ya no es; y seguidamente en el fastigio de la torre, bajo la cúpula puntiaguda y angosta como un ciprés, un gigante de bronce, golpeando con su maza sobre una campana, le dice "adiós" al tiempo.

Ese gallo, símbolo de la vigilancia, cuyo canto, en las horas del amanecer, saluda el advenimiento del sol, y de noche parece conjurar los malos espíritus; ese cortejo de osos bailarines, ese polichinela clownesco y ese dios Cronos, de barbas nevadas, compendian toda la emoción de la vida, que llora y ríe a la vez. De la torre desciende sobre el turista curioso un frío brujo, una sombra de aquella terrible Edad Media que, para consolarse, inventó el sabat. El reloj habla:

—"Remember"... —parece decir.

Las tardes en Schänzli

Para sentir bien el alma dulce y triste de Berna, es indispensable haber visto apagarse el sol, una tarde de agosto, desde la terraza del Kursaal Schänzli. Es una atalaya magnífica. Detrás de nosotros una orquesta ejecuta melodías de Millocker y



La Torre del Reloj, en Berna. Vista nocturna.

páginas hieráticas de Beethoven; a nuestro alrededor, el suelo enarenado tiene, bajo los pies ágiles de las camareras, rumores de playa.

En primer término, delante de la terraza y ya en la pendiente que conduce al río, grandes masas de árboles —álamos, acacias, castaños—; después, recortándose blanco y elegante sobre el cauce obscuro del Aare, el puente Kornhausbrucke; y más allá, el apretadísimo enjambre de techumbres de la ciudad, sobre el que descuellan, a intervalos largos, la cúpula esférica del Palacio de la Confederación; la torre del reloj, aguda y negra como una vieja lanza; la torre de la catedral... y más lejos, ya en el límite de la población, el torreón de Nydeck. Finalmente, cerrando el cuadro, ondulan los montes, soberbiamente arbolados, de Kirchenfeld y Schosshalden, y a la izquierda, ya en el horizonte, el monte Jüngfrau —la Joven Virgen—, en cuya cúspide, todas las noches, una mano misteriosa enciende una luz.

El gozo espiritual con que asistimos al estertor azul de la tarde, nos arranca un suspiro. La dulzura del crepúsculo y las melancolías de Beethoven y de Chopin, riman extraña y deliciosamente. Poco a poco, una recóndita ansiedad nos invade; una ansiedad sin nombre, una sed que no es amor de amor, ni deseo de gloria, ni ambición de riquezas o de mando, sino la angustia de vivir la inefable belleza que está muriendo ante nuestros ojos. Todo es azulino: el cielo, las montañas, la neblina que sube del río y expande silencio. Lentamente las estrellas van encendiéndose; las notas de los violoncelos languidecen como lirios; lejos, el silbido de un tren lanza al espacio un grito de "adiós"... y dentro de nosotros una voz solloza: Tú te irás también y millares de años pasarán sobre tus ojos cerrados...

Calla la orquesta y la realidad plácida vuelve. La noche ha cerrado espléndidamente; la brisa es cálida; todo expresa olvido, recogimiento; la luna empapa el espacio límpido en un sudor de plata. Sobre Berna, la ciudad bella y triste, que se acuesta temprano y habrá de dejar en nosotros un aroma de convento, la torre esbelta y blanca de la catedral se yergue y parece desvanecerse en el aire como un humo de incienso.

La catedral de Berna, magnífico monumento del arte religioso medieval.

Nueva York, enero de 1962

MR. Arthur S. Heineman no inventó nada a pesar de que en el año 1925 se le concedió en California el registro de la palabra "mo-tel". Heineman era arquitecto, y ese año organizó una sociedad para construir una cadena de hoteles a la vera de los principales caminos del Estado. La idea era servir exclusivamente a los automovilistas y, por eso, no es extraño que Heineman acertara con la palabra "motel", contracción de motor, motorista y hotel, aunque al principio se escribió separando las dos sílabas con un guión para subrayar su sentido.

Decimos que Mr. Heineman no inventó nada teniendo en cuenta la sustancia de su iniciativa. Lo que hizo fue adaptar el mesón tradicional a las necesidades del siglo XX, reemplazando el establo con el garage, y poniendo así en marcha un principio práctico que estaba destinado a tener una enorme influencia en la función que cumple el automóvil en EE.UU. —Vino a ser, por supuesto, la consecuencia de un desarrollo lógico y progresivo: automóviles, caminos, moteles...

El proyecto de Mr. Heinemen no prosperó, pero su idea sí. La Milestone Mo-Tel Corporotion que él fundó, nunca fue más allá de la construcción del primer motel que existió en EE.UU., a mitad de camino entre San Francisco y San Luis Obispo. Se inauguró en 1926 y funcionó durante tres años, hasta que se liquidó la corporación. Pero la semilla estaba sembrada. Para 1930, varios empleados de Heineman habían instalado moteles en diferentes lugares de California, y lo que ocurrió en las tres décadas siguientes constituye la historia del desarrollo de una de las actividades comerciales más extraordinarias. Mucho más, por supuesto, de lo extraordinaria que fue la empresa de Jack Morrow, a quien se puede considerar un pionero dentro de esa misma actividad. En 1863, Morrow construyó un "albergue de peregrinos" en Council Grove, en la Ruta de San Fe, camino obligado de las caravanas que iban al Far West. En dos años, obtuvo 8.500 dólares por el alquiler de habitaciones y|o camas, 200.000 por la venta de mercaderías, 12.000 por el whisky que sirvió al menudeo y..., 12.50 por las Biblias que le compraron unos cuantos clientes que se excedieron en el whisky. El negocio que hizo Morrow estaba esperando el advenimiento del automóvil y los caminos para desarrollarse astronómicamente en la proporción de

En Fort Lauderdale, Florida, entre las clásicas palmeras de esa región está ubicado el "motel" "Pier 66", rincón paradisíaco para los turistas que llegan a esa playa en sus coches.

Esta vista de un "motel" de Daytona Beach permite apreciar la forma en que se distribuyen las habitaciones para que frente a cada una de ellas puedan sus ocupantes estacionar sus coches. En primer plano, la pileta.

Todo el suntuoso confort de un gran hotel se ha reunido en este ambiente que tiene, a la vez, la intimidad acogedora de la propia casa. El ventanal interior da a un jardín común con adecuados lugares de descanso.

Hace 35 años se inauguraba en EE.UU. el primer Motel y hoy hay 62.081...

Por HORACIO ESTOL

1 a 62.000. En efecto; en 1926 había un solo motel en EE.UU. —Hoy hay 62.081.

Del Mesón al Motel

Entre lo que hoy se entiende como motel en EE.UU. y la concepción de Mr. Heineman, hay mucho más que treinta y cinco años de distancia. El propósito inicial fue ofrecerle al automovilista un albergue para pasar la noche y hacer una etapa, evitándole la necesidad de abandonar el camino principal y llegar hasta un pueblo para encontrar un hotel. Hoy en día, además, el motel es un hotel planeado para alojar a personas que utilizan su automóvil diariamente y que tanto sirve para hacer una etapa en el camino, como para residir una temporada. La prueba de este desdoblamiento del motel la suministra el hecho de que actualmente haya dos en pleno Manhattan, uno que se levanta en la Décima avenida y otro que se está por habitar a una cuadra de Broadway, en la Octava avenida y la 54... Estos moteles urbanos, digamos, le ofrecen al automovilista que llega a la ciudad, la lujosa comodidad de disponer de un lugar para estacionar su coche en cualquier momento; un lujo que en el Waldorf Astoria o cualquiera de los grandes hoteles de Nueva York, no lo puede disfrutar quien no disponga de un chofer...

OTRO NOMBRE PARA EL MESON...

En la cubierta del folleto anunciador de las comidas que ofrece este "motel" de Miami Beach podemos ver el precio que se cobra a los huéspedes: sólo 2.50 dólares por día y por persona.

Los dos moteles construidos en Manhattan, son un símbolo expresivo de la trayectoria recorrida por la idea inicial, que no pasaba de ser la de un albergue de emergencia. Esa trayectoria no quiere decir que se haya abandonado aquella idea inicial, sino que se la ha perfeccionado, desarrollado y ampliado como para que llegue a parecer otra cosa.

El motel de Heineman en San Luis Obispo estaba formado por una serie de cabañas agrupadas en una propiedad, en las que se ofrecía a los viajeros algunas comodidades elementales: la cabaña formada por un dormitorio con baño, que tenía adosado un garage; luz eléctrica, agua corriente, teléfono en la oficina del motel, y algunos abastecimientos elementales como nafta, aceite, neumáticos y cigarrillos. Este tipo de motel no ha desaparecido y todavía se lo encuentra con frecuencia, especialmente en el Medio Oeste: conserva la característica primitiva constituida por la cabaña como unidad de vivienda aislada; pero ahí termina la semejanza. En esos, como en todos los moteles, las comodidades elementales que se ofrecían en San Luis Obispo hace 35 años, se han convertido en un confort que, fuera de EE.UU., puede considerarse lujoso: calefacción y aire acondicionado, teléfono, TV y, en muchos casos, una pequeña cocina eléctrica moderna, pequeña, práctica e ingeniosa, que se disimula en un placard.

Moteles y Moteles

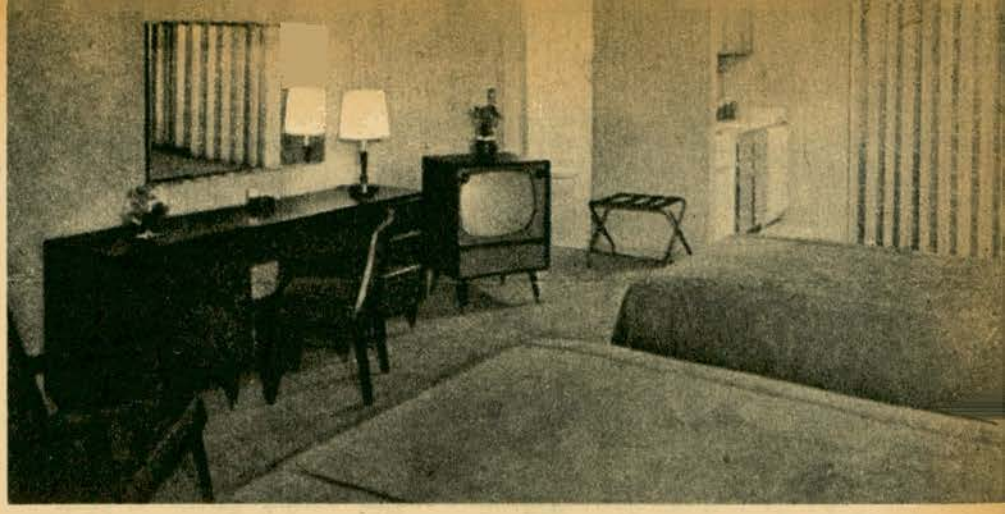
La concepción original del motel —la de la cabaña— se ha desarrollado y evolucionado tanto como para que hoy, en la mayoría de los casos, el producto final que se ofrece no tenga nada que ver con la concepción original. Digamos que lo que ha ocurrido con el motel, es la consecuencia de ese hecho inseparable de la vida americana, que se define como espíritu de competencia. Es decir, el segundo motel que se construyó fue mejor que el primero; y el tercero mejor que el segundo... Se entiende que es una manera de decir. El progreso no se escalonó motel a motel, sino en ciclos razonables y en un paralelismo estimulante con el progreso de la nación.

No es fácil —y sería muy largo— describir los diferentes tipos de moteles que hoy se encuentran en EE. UU., formando dos grupos principapes: los que están a lo largo de los caminos y los que se levantan en las afueras de las poblaciones. Corresponde, sin embargo, dar una idea aunque sea desordenada del cuadrõ

que ofrecen, ilustrándola en último caso con algunos ejemplos llamativos.

El Louisiana, por ejemplo, cerca de Baton Rouge —zona visitada constantemente por personas muy importantes de la industria petrolera—, está el principal motel de la zona instalado en un terreno de una manzana. Tiene capacidad para 220 automovilistas y el precio que se cobra oscila entre 8 dólares diarios por habitación, y 120 dólares diarios por cada uno de los seis departamentos de lujo que se ofrecen. Cada departamento es un "duplex" con tres dormitorios suntuosos, cuartos de vestir y baños en la parte superior, mientras en la planta baja tiene un "foyer", living y jardín adjunto. La separación entre el living y el jardín se hace mediante una puerta de vidrio plegadiza, que ocupa el lugar de lo que hubiera podido ser una pared. De esa manera, cuando se abre la puerta de vidrio, la pileta de natación privada que va del jardín al interior del living, queda en un solo ambiente...

Citamos este caso deliberadamente para que se tenga una idea de hasta dónde ha llegado el motel, sin que eso signifique ni en sueños que el caso sea la regla general. Se trata de una excepción suntuosa y costosa.



Frío en verano y tibieza de nido en invierno tiene la habitación de este "motel", con su pequeña cocina e impecable baño. Digno complemento es el televisor de último modelo que está a disposición de los ocasionales huéspedes.

Pero si no es la regla, tampoco es la excepción absoluta, porque en Las Vegas y en Miami se han construido moteles con tantos refinamientos como para poder competir —como lo hacen— con los famosos hoteles que se encuentran en esos lugares.

En el caso de Baton Rouge que señalamos, se trataba de un motel de planta baja y primer piso. Aparentemente, la principal división que podría hacerse entre los moteles, es la que corresponde a los dos tipos básicos de estructuras que se han adoptado: los moteles de una sola planta, que son la mayoría, y los que tienen uno o más pisos altos. Estos últimos, generalmente, se encuentran en la vecindad de grandes poblaciones o aeropuertos importantes y prestan servicio especialmente a los pasajeros de paso. Los de una sola planta, por su parte, se levantan, en la mayoría de los casos, junto a los caminos importantes o en lugares que tienen una gran atracción para los turistas.

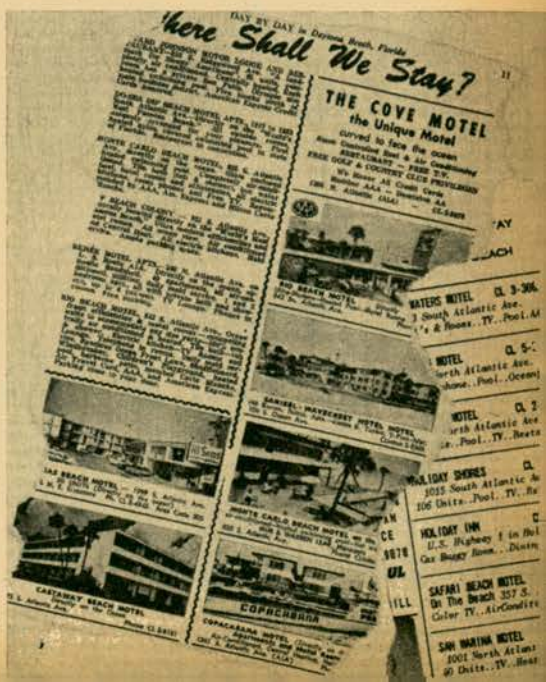
Un mínimo elevado

Creo que la mejor idea general de la función del motel la dan no los más suntuosos, sino los más modestos. Lo que importa, principalmente, es la mínima de confort y servicios que se ofrecen al grueso del público que los utiliza. La calefacción, el aire acondicionado, la pileta de natación, la TV y el teléfono privado, son tan comunes a todos los moteles, como la propia luz eléctrica o el agua corriente. Las categorías que pueden existir —y que sólo se denuncian a través de los precios— son establecidas exclusivamente por el número y la calidad de los servicios especiales que se ofrezcan. En esos servicios se incluyen restaurante, valet 24 horas al día, lavadero veloz capaz de devolver la ropa en seis horas, bar, salones para reuniones, pileta de natación con agua caliente, servicio de correos, servicio permanente de conmutador telefónico, etc. Como detalles se pueden considerar muchos, de modo que, como ejemplo más simple tomaremos el que se ofrece con las alfombras. Posiblemente, en el 95 % de los moteles las habitaciones están alfombradas, aunque es obvio que en los hoteles más baratos las alfombras no sean tan buenas como en los más caros. La misma relación se repite en los muebles, los artefactos, el decorado y, en último caso, hasta en la propia ubicación del motel.

Lo que se saca en consecuencia, es que aún en los moteles más modestos existe un mínimo de confort esencial. Por esa razón, un largo viaje en auto se hace más agradable y fácil, merced al bienestar que se disfruta en

Como complemento de la intimidad hogareña que nos ofrece la moderna distribución del "motel", he aquí la suntuosa escalera que conduce al restaurante y al "cocktail lounge".

Reproducción fotográfica de parte de los "moteles" de la playa de Daytona que figuran en la guía de direcciones de una revista especializada.



las etapas. Esta circunstancia, asociada a la abundancia y perfección de los caminos, ha influido considerablemente en el desarrollo del automovilismo como medio de transporte para el recorrido de largas distancias, quitándole a ese tipo de viaje todo carácter deportivo y poniéndolo al alcance —digamos— de los padres de familia, que viajan con cinco hijos y un perro...

Crecimiento y multiplicación

Cuando se dice que EE.UU. es el país del automóvil, se dice algo más. Se dice que es el país de los caminos, el país de las estaciones de servicio, el país de los moteles y de muchas otras cosas fomentadas por el factor de promoción que es el automovilismo. Esa promoción nunca ha sido tan espectacular como en el caso de los moteles. Pasando por alto muchos años para no hacer la historia demasiado larga, podemos comparar solamente la situación que existía hace diez años al respecto, con la que existe ahora.

En 1951 había 43.356 moteles con 823.764 unidades, que hoy se han transformado en 62.081 moteles con 1.365.782 unidades. En la comparación de estas cifras se destaca el hecho de que, además de haber aumentado el número de moteles, aumentó también el promedio de unidades por motel, de 19 a 22, respectivamente. En 1951, la industria del motel representaba una inversión de 6.000 millones de dólares, que actualmente ha ascendido a 10.000 millones. También en este caso, al comparar esas cifras se destaca otro hecho importante: que los 18.700 moteles construidos en los últimos diez años, representan una inversión casi igual a la que se había hecho hasta 1951 en 43.356 moteles. La desproporción que resulta se explica con los nuevos tipos de moteles que se construyen ahora, mucho más elaborados y completos que antes y, por consiguiente, más costosos.

El equilibrio que existe en este negocio se repite al considerarse la relación entre el dinero invertido y el dinero que producen los moteles. En 1951, el producto global del año fue de 1.100 millones de dólares; pero en 1961 llegó a 3.100 millones, correspondiendo a las dos épocas un promedio anual de habitaciones ocupadas del 70 y 72 por ciento, respectivamente.

Cabe decir, finalmente, que la idea del motel ha sido importada ya por países donde los caminos tenían que recibirla con los brazos abiertos. Especialmente en Europa, el motel constituye otro atractivo para el turismo en general y el turismo americano en particular, reconocidamente inclinado por el automovilismo para los viajes de placer. Como curiosidad, por eso, agregamos la lista de los establecimientos que forman la Federación Europea de Moteles, lista que revela cómo en Europa ahora está ocurriendo con el motel lo mismo que ocurrió en EE.UU. hace un cuarto de siglo.

A la cabeza de esa lista figura Italia con 43 moteles; después están Alemania con 28; Suiza con 18 y enseguida Dinamarca 11, Holanda 5, Suecia, Francia y Austria con 4 cada país; España con 3 y, por último, Noruega con 1. Esta discreta aceptación del motel fuera de EE.UU., lleva a la conclusión que queríamos llegar: que el motel como institución, no es americano, sino lógico. Y que si se inició en este país es porque aquí se dieron las condiciones necesarias para que eso fuera posible, gracias a los caminos y la difusión del automóvil, como resultado de la misma ley que justifica la popularidad del alpinismo en Suiza...

BIBLIOTECA DEL A. C. A.

Damos a conocer la nómina de libros recientemente recibidos en la Biblioteca del A. C. A., que pueden ser consultados por los asociados:

Manual de Especificaciones Técnicas del Volkswagen - 1958 - 1959.
Manual de Mantenimiento Mercury 1960.
Manual de Especificaciones Técnicas Peugeot 403.
Manual de Reparaciones Cadillac - 1948 a 1953.
Manual de Reparaciones Oldsmobile - modelos 1949 a 1951.
Manual de Reparaciones Chevrolet - modelo 1950.
Manual de Reparaciones Chevrolet Corvair - 1960.
Manual de Especificaciones Técnicas Panhard.
Manual de Especificaciones Técnicas Bentley.
Manual de Taller, Camión Ford 1960.
Manual de Instrucciones Isard Royal T - 700.
Manual del Conductor Di Tella 1500.
Manual de Servicio Di Tella 1500.
Manual de Repuestos Di Tella 1500.
Manual del Mercedes Benz 220 SE Coupé.
Manual del Taller Ford Taunus (12 M, 12 M Super, 17 M, 17 Mp3) 1960.
Geografía Universal, Colección Omega (11 tomos) 1952 - 1958.
Diccionario Enciclopédico Larousse Universal 1959 (tres tomos).
Diccionario de la Real Academia Española 1956.
Diccionario de Sinónimos, Ed. Francisco Seix, Barcelona, 1959.
Diccionario Turístico Internacional, Ed. Academia Internacional del Turismo de Montecarlo, 1957.
Diccionario Técnico Automovilístico en 8 lenguas. Ed. Elsevier, 1960.
Censo de Población 1960 - Dirección de Censo y Estadística.
Escritos - Mariano Moreno.
Cien de las mejores poesías castellanas (selector Pedro Henríquez Ureña).
Centuria Porteña, Rafael Alberto Arrieta.
Las cien mejores poesías de Fernández Moreno.
Juan Moreira, Eduardo Gutiérrez.
Barranca Abajo - M'Hijo el Dotor, Florencio Sánchez.
La Pampa, Alfredo Ebelot.

NOTA

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

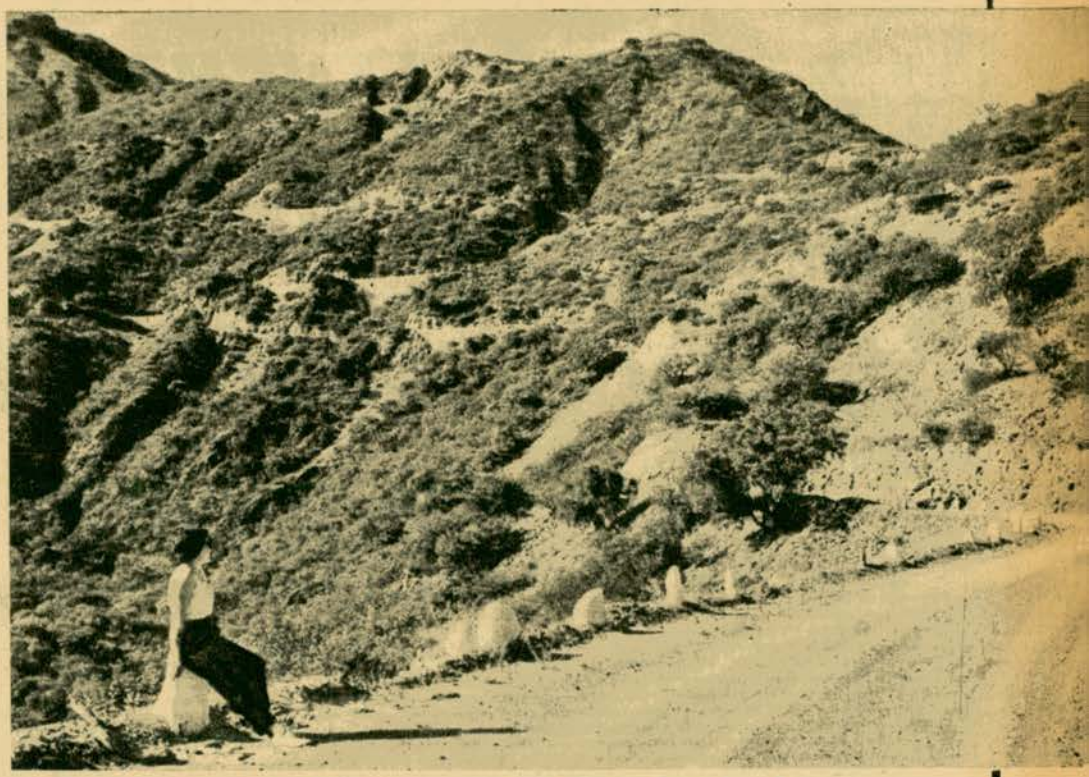
CATAMARCA

FE, TRADICION, PAISAJE

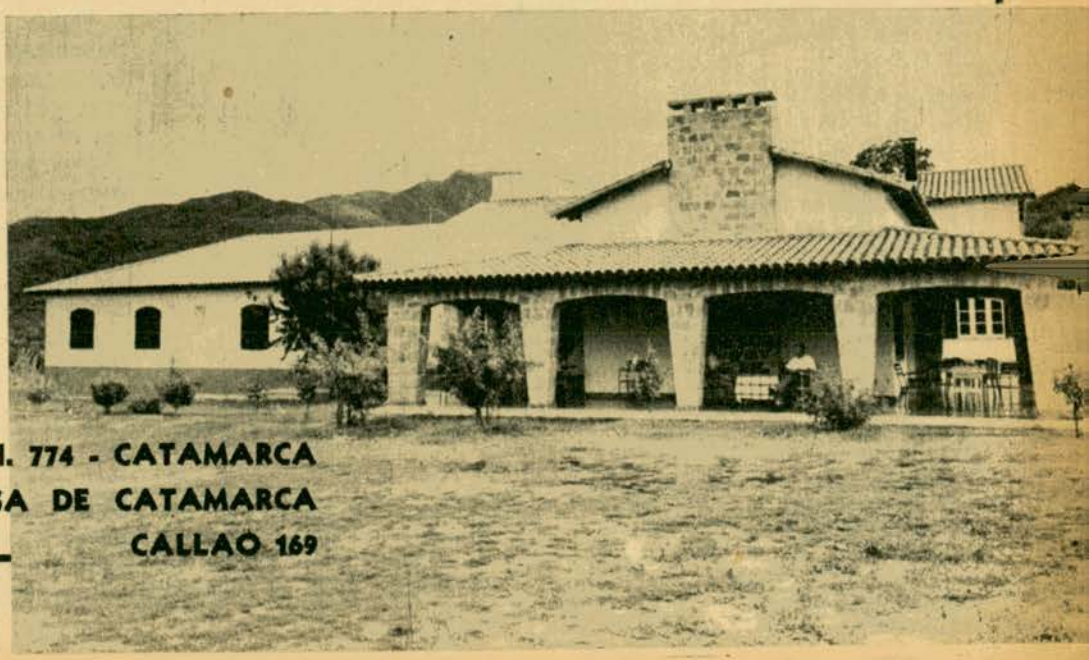
LA Pacha Mama ancestral del aborigen, hecha majestuosidad en la montaña imponente y tibio regazo en el fértil valle, se fusionó con la fe fanática del conquistador para dar la Virgen Morena, sublimación de la tierra en el espíritu.

Y alrededor de ella, el homenaje del criollo pueblo con sus costumbres sencillas, sus fiestas y sus bailes; el homenaje de la tierra con su paisaje; y el homenaje de los nuevos conquistadores del bienestar, de otros cielos, conquistados por el paisaje, por la generosidad del pueblo, por el espíritu de la Virgen Morena.

"Mirando abajo parece un sueño", canta la zamba en el Portezuelo. ¡Ave María!, gimen los promesantes en la tradicional Basílica. ¡Progreso, bienestar!, martillea el "gringo" industrioso. Y por las tierras de Catamarca surgen caminos, surgen hoteles y hosterías, se abren los horizontes de montañas para dar cabida a la caravana de hombres y mujeres que por unas horas o por unos días vuelven al contacto de la tierra ancestral, que llora tristezas y esperanzas en los cantos nostálgicos que brotan de la entraña misma del hombre, vuelven al contacto con Dios, que derrama su amor a través del espíritu puro y fecundo de la Virgen del Valle.



El camino serpentea entre la sierra catamarqueña, de ladera suave y cubierta de verdor. Los turistas disfrutan del encanto de ese paisaje.



La hermosa y hospitalaria hosteria de Concepción, Departamento de Capayán, Catamarca.

DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO

SAN MARTIN 547 - Tel. 774 - CATAMARCA

En Buenos Aires: CASA DE CATAMARCA

CALLAO 169

DESDE USHUAIA A LA QUIACA...

DOS PERSONAJES PARA LA LEYENDA DEL SUR ARGENTINO

POR
SIXTO PONDAL RIOS
Para "AUTOCLUB"

EN LA PATAGONIA, DON SEGUNDO SOMBRA ANDA A PIE

Ushuaia en invierno. En el ángulo superior izquierdo de la foto, estalactitas que cuelgan del techo de una casa. Al fondo, el monte Olivia, y a su derecha, Los Cinco Hermanos.

A través de mis andanzas por la Patagonia he conocido dos personajes extraordinarios, que ganaron mi admiración y mi respeto, como argentino y como hombre.

A ellos quiero dedicarles esta nota.

En camión a través de Tierra Del Fuego

Cuando llegué a Ushuaia tuve el gusto de conocer al señor Fernández Unsain, entonces ministro de gobierno. Hombre joven, dinámico, inteligente, trató de que mi estada en la isla fuese lo más provechosa posible. Sus atenciones se extendieron hasta el último momento.

—¿Cuándo vuelve a Buenos Aires?

—Pasado mañana.

—Vaya a Aerolíneas y avise que tomará el avión en Río Grande.

Lo miré sorprendido. Río Grande queda en el otro extremo de la isla, detrás de las montañas y del Lago Fagnano.

—Mañana al amanecer sale un camión llevando perros para un "piño" de ovejas —me explicó—. Yo tengo que hacer algo urgente en Río Grande e iré en él. Si se decide a acompañarme, verá cosas muy interesantes... ¿Se anima?

Por supuesto, al amanecer del día si-

Vista parcial de Ushuaia, capital de Tierra del Fuego, mirando hacia la bahía formada por aguas del canal de Beagle. Al fondo, a la derecha, la isla de Navarino, chilena.

EL VERDADERO HEROE DEL DESIERTO ES UNA MUJER

guiente yo estaba cargando mis valijas en un camión lleno de perros esqueléticos, manejado por un italiano vestido como los buscadores de oro de Alaska. Por suerte, el pintoresco personaje llevaba un gorro pasamontañas de repuesto, que evitó que se me helaran las orejas cuando empezamos a trepar las alturas, cubiertas de nieve a pesar de que estábamos en pleno verano.

Entre tumbo y tumbo me enteré de que el conductor había llegado a Tierra del Fuego varios años atrás, integrando aquel contingente de peninsulares que regresó casi de inmediato a su patria, decepcionado ante las duras condiciones de la zona. El vio las posibilidades que ofrecía la región, y se quedó a trabajar como allí hace falta. En este momento ya era varias veces millonario. Tenía obrajes, talleres, ovejas... pero seguía manejando el camión en el que llevaba perros a sus "ovejeros" o provisiones a sus leñadores.

Justamente, el primer alto lo hicimos en la montaña, para dejar alimentos y bebidas en el campamento de uno de sus obrajes, perdido en los bosques helados. Los hombres estaban en plena tarea, derribando a hachazos aquellos árboles gigantescos, con los bustos desnudos y las piernas hundidas en la nieve. Parecían superhombres.

Al verme reflejado en uno de los vidrios del camión, encogido y tiritando entre sweaters y bufandas, mi figura no me pareció muy airosa...

El "ovejero" y sus perros amaestrados

Nunca olvidaré el descenso hacia el Lago Fagnano, cuya superficie azul apareció repentinamente en una vuelta del camino detrás de fantasmales bosques nevados. Tampoco olvidaré la serena belleza que encontramos poco después, allá abajo, en la ondulante superficie que se extiende hacia el Atlántico, y donde los únicos rastros del hombre son los rústicos corrales que aparecen de tanto en tanto a los costados de la ruta, y que por lo general están inexplicablemente vacíos.

—¿Para qué sirven estos corrales si nunca los usan? —pregunté.

La respuesta concreta la tuve en seguida, cuando llegamos al corral siguiente, que era la segunda etapa de nuestro viaje. Ya anochecía. Tres "ovejeros" estaban esperándonos, alrededor de un fuego donde se asaba carne de oveja. Más allá, en el corral, la enrulada blancura de tres "piños". Cerca de ellos, echados, varios perros enfermos, cuyos reemplazantes iban en nuestro camión.

Acepté, gustoso, un pedazo de carne asada y un jarro de vino. Y mientras los apuraba conocí la historia de ese ser fabuloso que es el "ovejero" de la Patagonia. Generalmente salen dos o tres juntos, y marchan días y días, semanas enteras, arreando miles de ovejas a través de esas inmensas y heladas soledades. Cada uno va a pie detrás de un "piño", llevando el caballo de tiro y dando órdenes a los perros de su equipo. Porque cada "ovejero" y sus perros forman una unidad, algo así como un director de orquesta y sus "boys". Por lo general, cada equipo canino consta de seis animales. El mejor amaestrado marcha al frente del "piño", interpretando los silbidos y voces de su amo. El sabe cuando hay que detenerse, o doblar a la izquierda o a la derecha. Los otros rondan constantemente a la majada, trayendo sin lastimar a los animales que pierden rumbo. Como deben correr sin interrupción, es indispensable que estén flacos. Igual que boxeadores en pleno training. Con tal propósito, el "ovejero" los tiene a media ración, permanentemente hambrientos. Y los perros son tan obedientes que, aunque encuentren un resto de comida, basta un grito del amo para que queden inmóviles, sin atreverse a tocarlo.

Los corrales están ubicados a lo largo de los caminos principales, cada veinte kilómetros, que es la distancia que hacen los "piños" en una jornada. Van de un corral a otro, saliendo al alba y llegando al anochecer. Después de encerrar a los animales en esa especie de puertos terrestres, los "ovejeros" comen el consabido asado y se acuestan sobre cueros de oveja, tapándose, para variar..., con cueros de oveja.

Un Segundo Sombra sin caballo

Al despedirme de aquellos tres hombres rudos y primitivos, les di la mano con asombro, casi con incredulidad. Y quedé mirando la inmensa y desolada planicie por donde ese personaje camina de corral a corral, de alba a crepúsculo, inclinado por el fuerte viento ululante, como un Segundo Sombra más pobre y esforzado. Como un Segundo Sombra de a pie, sin rancho ni pulpería adonde arrimarse.

Se ha dicho que el "ovejero" es el "resero" de la Patagonia. Yo creo que, a su lado, el resero de la pampa resulta, por contraste, un individuo lleno de refinamientos. ¡Cómo será aquella vida!

El angel tutelar del desierto

Al otro protagonista de esta nota lo encontré cuando llega-

El monte Olivia (1.470 mts.) en invierno. El árbol pone su espíritu de paz en el paisaje.

mos a los yacimientos petrolíferos de Río Grande. Volví a encontrarlo, mejor dicho, porque ya lo conocía de Cerro León, Cañadón Seco, Pico Truncado, Plaza Huincul y otros campamentos petrolíferos del sud argentino.

¿Quién es ese personaje? ¿El ingeniero, el químico, el técnico que sepulta su vida en tales desiertos? No, con ser ellos muy respetables. El personaje extraordinario a que me refiero, y que cuenta con mi admiración y gratitud de hombre y de argentino, es la mujer de cada uno de ellos, las esposas de los técnicos e ingenieros que viven en esos precarios campamentos levantados en el desierto.

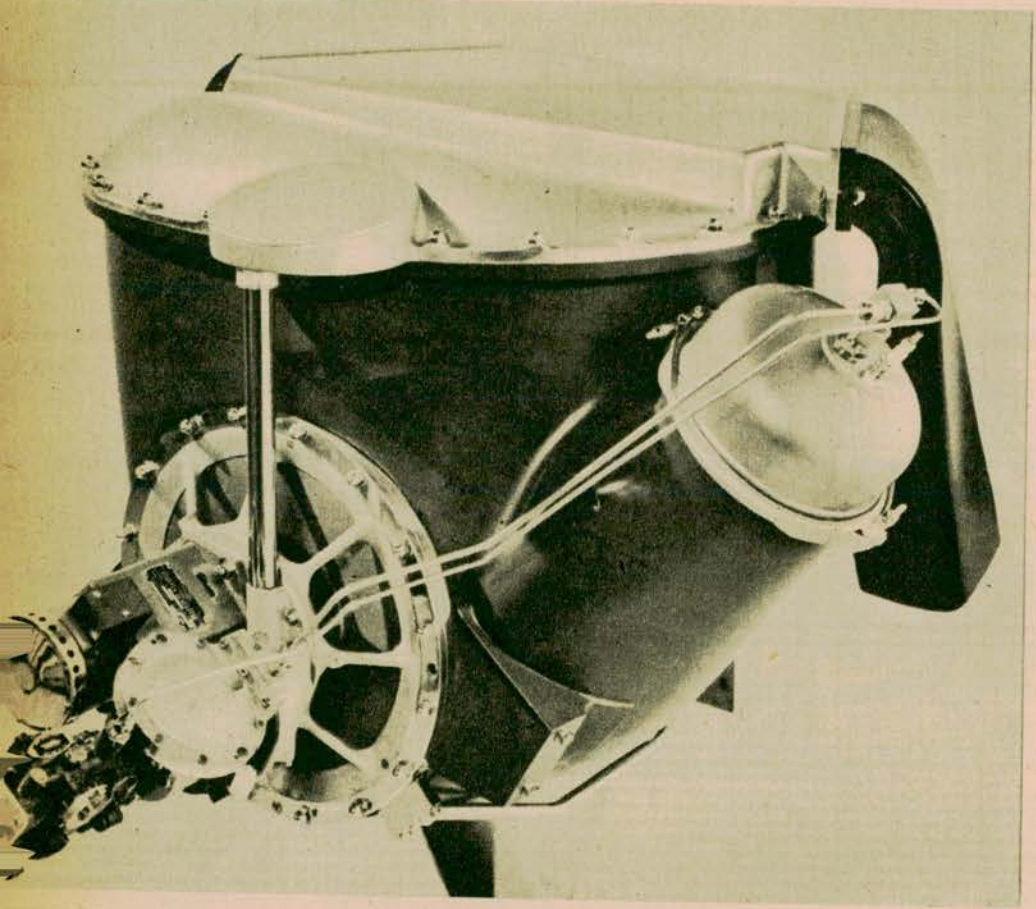
—Nuestros maridos tienen, por lo menos, el aliciente de la obra que están realizando — me dijo una de esas esforzadas mujeres, de la que me hice tan amigo como para merecer sus confidencias. Y agregó amargamente: Pero nosotras debemos quedarnos encerradas, sintiendo día y noche el gemido de este viento que termina por enloquecernos...

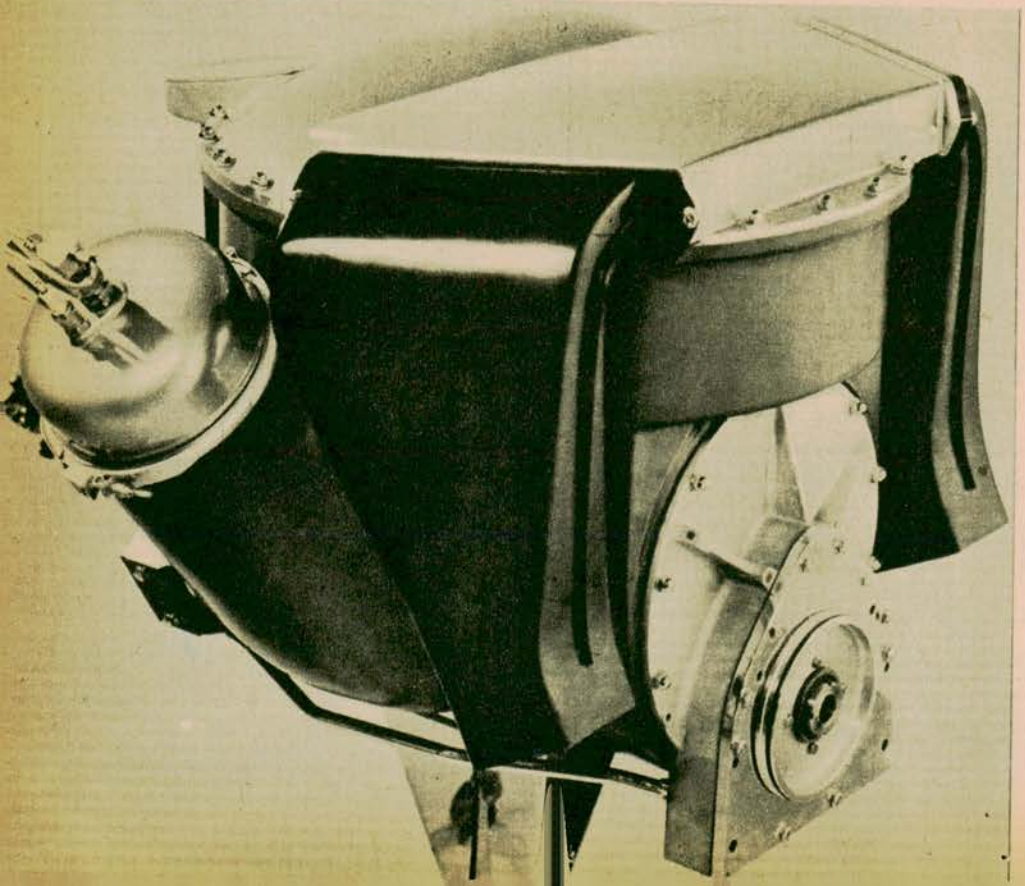
Son muchachas jóvenes, bonitas, cultas, acostumbradas al confort y a la vida social de las grandes ciudades. Y están allí soterradas, pasando los meses y los años en una soledad espantosa, tejiendo y destejiendo las horas. Algunas, pocas, desertan; pero la mayoría domina su desesperación y sigue alentando al marido, o haciendo obras sociales, o enseñando a los hijos de los peones. O, lo cual también es muy importante en aquellos mundos, organizando pequeñas reuniones o poniendo en un rincón un lindo florero... con flores de papel.

Así recuerdo yo a esos dos personajes que tanto me han impresionado, entre tantos personajes que conozco: al "ovejero" como a un mitológico "resero" de la Patagonia; a las mujeres de los técnicos, como a los ángeles tutelares de aquellos desiertos.

Unos ángeles dulces y tristes con las túnicas desgarradas por el viento...

Dos aspectos del CH2A, el motor a turbina dado a conocer por la Chrysler, en el que, aun para los profanos, se destaca la simplicidad del mecanismo, en relación con los motores a explosión.





¡¡REVOLUCION EN DETROIT!!

La Chrysler rompe el fuego con el Dodge Turbo Dart, el primer coche que funciona con motor a turbina

•

Un motor más liviano, más sencillo, más económico y de vida más larga

•

Usará cualquier combustible: desde kerosene hasta perfumes franceses

•

El motor a turbina es cinco veces menos complicado que los actuales

•

Aunque parezca mentira no habrá que ponerle aceite más que una sola vez

POR
JAMES MURPHY

SI hay que ponerle fecha a la revolución automovilística que se avecina, la más adecuada será la del 1º de enero de 1962. Ese día llegó a Los Angeles un automóvil que fue la avanzada de una nueva época, manejado por George J. Huebner Jr., jefe de ingenieros del Departamento de Investigaciones de la Chrysler

Los dos coches —Dodge y Plymouth— que provistos de motores a turbina, están realizando una extensa gira por todo EE. UU. para consultar las reacciones del público y los técnicos sobre la revolucionaria novedad presentada por la Chrysler.

Corporation, a quien acompañaban otros tres ingenieros. La llegada a Los Angeles puso fin a un viaje que se había iniciado cinco días antes en Central Park West y la calle 68, en pleno Manhattan; en esos cinco días el coche había recorrido 4.500 kilómetros, soportando temperaturas bajo cero y fuertes nevadas que paralizaron el tránsito en buena parte de los caminos de todo el país; durante el viaje, además, había utilizado tres tipos diferentes de combustibles: nafta común, "fuel oil" y la mezcla que consumen los aviones "jets"...

En Los Angeles, ese auto Dodge hizo pareja con un Plymouth 1962, para iniciar desde allí una gira que abarcará las principales ciudades del país, con el objeto de que la prensa, el público y los técnicos se hagan cargo de lo que representan esos dos automóviles.

- Representan el comienzo de una revolución en Detroit...
- Representan una inversión de muchos millones de dólares...
- Representan el resultado de 16 años de trabajo...
- Representan una línea divisoria espectacular entre lo que ha sido el automóvil hasta ahora, y lo que será en un futuro que comenzará en 1963...

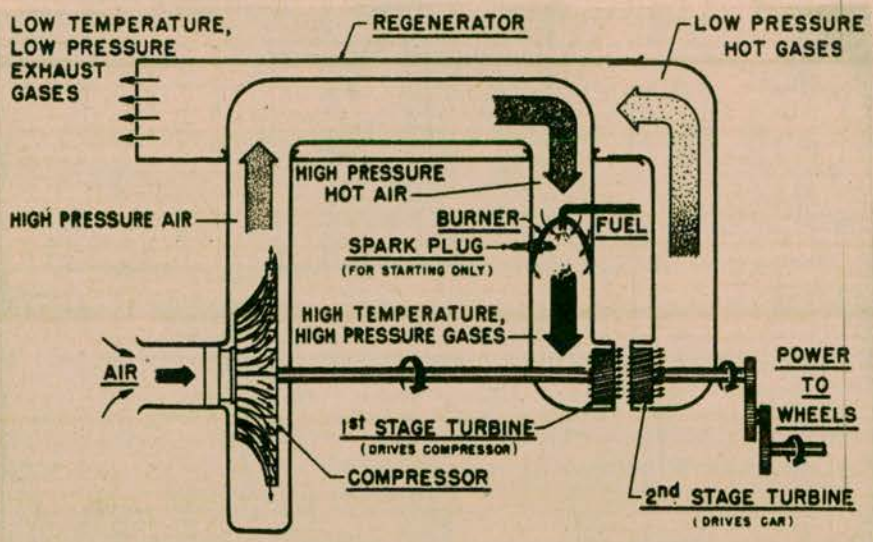
El indicio más claro de lo que representan estos dos coches, está en las designaciones provisionales que se les ha adjudicado. El Dodge es un "Dodge Turbo Dart" y el Plymouth es un "Plymouth Turbo Fury". El aspecto de ambos no se diferencia prácticamente de los modelos corrientes del mismo tipo, ya que sólo se registran leves alteraciones en el radiador y los caños de escape. La diferencia, que es revolucionaria, está debajo del capot. Cuando se levanta, en vez de encontrarse un motor a explosión V8, aparece un CH2A, que es la designación que corresponde al primer motor a turbina para automóvil.

Al que madruga...

La Chrysler espera que en los últimos meses de 1963 circulen por los caminos de los EE.UU. de cincuenta a setenta y cinco coches con motores a turbina y que, si todo se desarrolla de acuerdo con lo planeado, en dos o tres años se inicie la producción en masa de esos coches.

Simultáneamente, en Wall Street se considera este paso de la Chrysler Corporation como una costosa jugada, llena de riesgos que hace esa compañía para recuperar la preeminencia que tuvo hace años en la industria del antomóvil. Los riesgos incluyen varios millones de dólares que ya se han gastado a lo largo de 16 años de experimentos, y los enormes capitales que tendrán que invertirse para remodelar los talleres donde se construirán los nuevos coches. Esos riesgos están compensados con la perspectiva de que la Chrysler puede sacar una ventaja de cinco años más o menos, colocándose al frente de la industria en una etapa revolucionaria que llevaría a

Diagrama esquemático del motor a turbina para automóvil, fabricado por la Chrysler Corporation de Detroit, que muestra cómo la unidad regeneradora (arriba) transfiere el calor desde el gas que sale hacia el aire fresco que entra, en su camino hacia la cámara de combustión. El regenerador reduce fuertemente la temperatura del gas de salida y utiliza energía del combustible que antes se desperdiciaba, lo que produce un régimen de consumo en la turbina a gas de Chrysler comparable al de los actuales motores a pistón.



SCHEMATIC DIAGRAM OF
CHRYSLER CORPORATION GAS TURBINE

la desaparición del motor a explosión en el curso de una década.

Este paso de la Chrysler no tiene nada de improvisado.

Durante la última guerra mundial, esa compañía tomó parte en el programa de investigaciones relacionadas con el desarrollo de motores de turbina para aviones. Ya a fines de 1945, y con un carácter puramente experimental, en los laboratorios de la Chrysler se hicieron los primeros ensayos de motores a turbina para autos. En 1954, se instaló al fin un motor de ese tipo en un coche Plymouth standard de pasajeros; luego, dos años más tarde, se utilizó un coche similar para probar otro de los muchos motores de ese tipo que se fueron perfeccionando lentamente. En 1958, se hizo al cabo el ensayo más importante, utilizando siempre un coche Plymouth; en esa oportunidad el coche recorrió los 921 kilómetros que hay entre Detroit y Nueva York a una velocidad constante de 59 kilómetros por hora en el viaje de ida, y de 83 kilómetros en el regreso, con una considerable economía de combustible en relación con el consumo de los autos convencionales.

Nafta, kerosene o arpège

La experimentación oficial que ahora se ha hecho del motor a turbina, representa una prueba pública de las ventajas que el nuevo motor tiene sobre los motores a explosión, y que la Chrysler enumera de la siguiente manera:

—Ofrece la ventaja de poder usar cualquier combustible, desde la mezcla para los aviones jets, hasta el kerosene, el fuel oil, la nafta común y, para el caso, perfumes franceses, si se quiere hacer la prueba

—Pesa aproximadamente la mitad de lo que pesan los motores V8.

—La ausencia de pistones y engranajes hace más suave la tracción y elimina casi totalmente las vibraciones.

—Quema internamente hasta el 95 % del combustible, eliminando el monóxido de carbono que producen los motores convencionales.

—El sistema eléctrico se simplifica hasta el punto de reducirse a una sola bujía.

—El motor es enfriado a aire sin que tengan influencias el calor o el frío, de modo que no se necesitarán anti-congeladores y siempre arrancará rápida y suavemente.

—Una sola carga de aceite durará para toda la vida del motor.

—Su simplicidad reduce enormemente todos los problemas y los gastos de mantenimiento.

El CH2A, que es la tercera versión práctica de la serie de motores de ese tipo que la Chrysler ha venido

Mr. Huebner muestra el CH2A, motor a turbina instalado experimentalmente en un Dodge Dart, que es el producto de 16 años de investigaciones y experimentos, en los que se invirtieron muchos millones de dólares.

ensayando en los últimos 16 años, tiene 140 HP, puede desarrollar una velocidad máxima de 180 kilómetros por hora y el rendimiento del combustible excede de los 60 kilómetros con 10 litros

Batalla de laboratorio

Se sabe que tanto la Ford como la General Motors vienen haciendo experimentos con motores a turbina desde hace varios años, pero limitándolos en su posible aplicación a vehículos pesados como camiones, removedores de tierra, etc

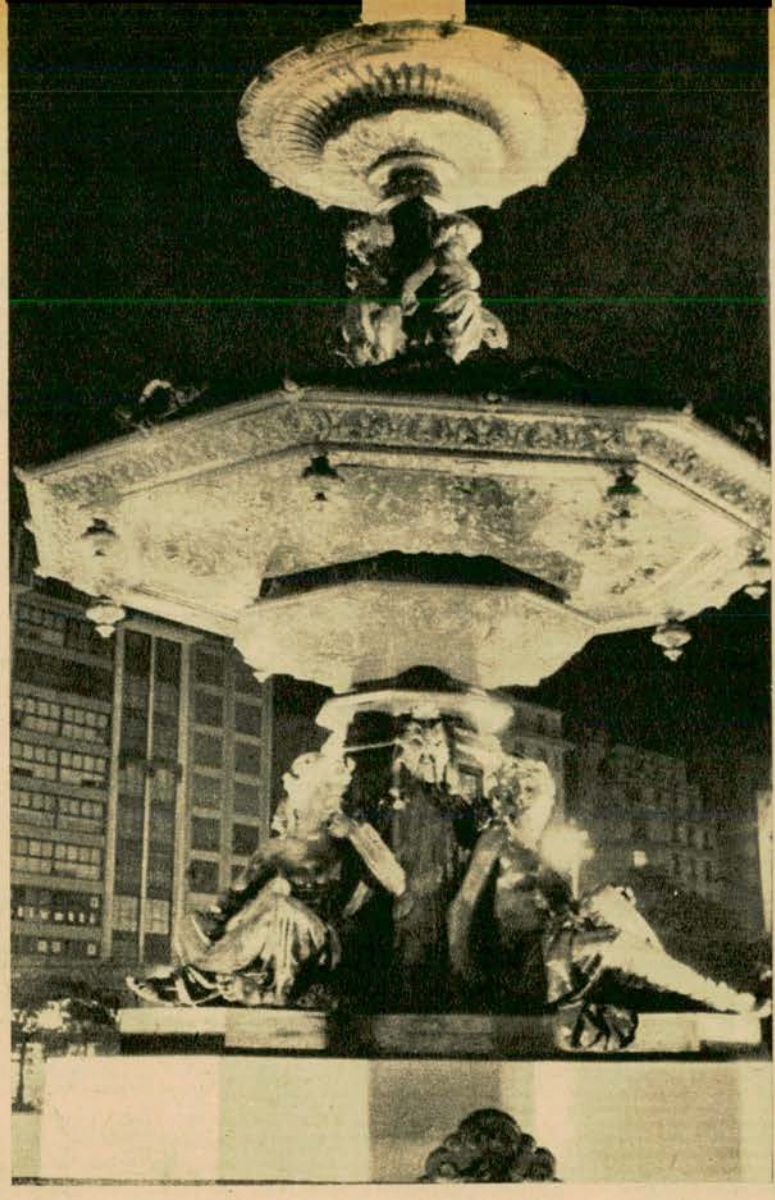
No se tiene noticia de que ninguna de esas dos compañías haya hecho pruebas con motores de ese tipo en coches de pasajeros, especulándose con la posibilidad de que la principal ventaja obtenida por la Chrysler resida en las aleaciones que se utiliza para la construcción de todas aquellas partes de la turbina que deben soportar altísimas temperaturas Al caso se ha hecho notar que en todas las informaciones suministradas por la compañía sobre este nuevo motor, se omite la menor referencia a las aleaciones especiales que se han logrado; al mismo tiempo, no se oculta que durante varios años esas aleaciones fueron el principal obstáculo para resolver el problema planteado: la construcción de un motor a turbina tan práctico y económicamente ventajoso como para desplazar con ventaja a los motores a explosión.

Hasta ahora, los motores a turbina han sido acoplados a coches corrientes, pero la Chrysler anticipa que los que se fabricarán el año que viene estarán especialmente diseñados; además, llevarán un motor que será un modelo perfeccionado del CH2A. Lo que se puede descontar es que los coches que aparezcan en 1963 no estarán, todavía, al alcance de todo el mundo. La Chrysler ha puntualizado que con esos automóviles se formará una línea colocada sobre la del Imperial 1962, y que sólo serán vendidos a "clientes seleccionados".

George J. Huebner Jr., jefe de ingenieros del Departamento de Investigaciones de la Chrysler Corp., en el volante del Dodge Dart, que es el primer automóvil accionado por un motor a turbina que cruza los caminos de EE. UU. como avanzada revolucionaria de las transformaciones que sufrirá el automóvil en un futuro próximo.

ESPECIFICACIONES DE LA TURBINA Nº 3 DE LA CHRYSLER CORP.

CONDICIONES NORMALES DE OPERACION	
Temperatura de entrada (ambiente)	29.5 °C
Presión de entrada (ambiente)	1 atm = 760 mmHg)
Pérdida de presión de entrada	1.0 mmHg = 0,0014 Kg./cm.²
Pérdida de presión de salida	11.4 mmHg = 0,015 Kg./cm.²
CARACTERISTICAS DE DISEÑO DE LA PLANTA DE PODER	
Potencia	140 HP
Consumo específico de combustible	0,23 Kg./HP-hr
Flujo de aire por el compresor	1 Kg./seg
Temperatura de entrada (turbina)	925 °C
Temperatura de salida (potencia máxima)	260 °C
Velocidad del generador de gas	44.610 rpm
Velocidad de la turbina	39.000 rpm
CARACTERISTICAS DE DISEÑO DE LOS COMPONENTES	
Relación de presión del compresor	4:1
Eficiencia del compresor	80 %
Eficiencia de la primera etapa de la turbina	87 %
Eficiencia de la segunda etapa de la turbina	84 %
Eficiencia del quemador	95 %
Efectividad del regenerador	90 %
Pérdidas del regenerador	4 %
Pérdidas por accesorios	2 HP
CARACTERISTICAS DE LOS ACCESORIOS	
Velocidad del generador de arranque	20.000 rpm
Voltaje de batería	12 voltios
Tipo de control de arranque y aceleración	Una única palanca
CARACTERISTICAS GENERALES	
Peso	200 Kg.
Largo total	91 cm.
Ancho total	89 cm.
Alto total	69 cm.
Combustibles	Gasolina (sin compuestos de plomo), JP-4, Combustible, Diesel, Kerosén, y Mezclas de los mismos.



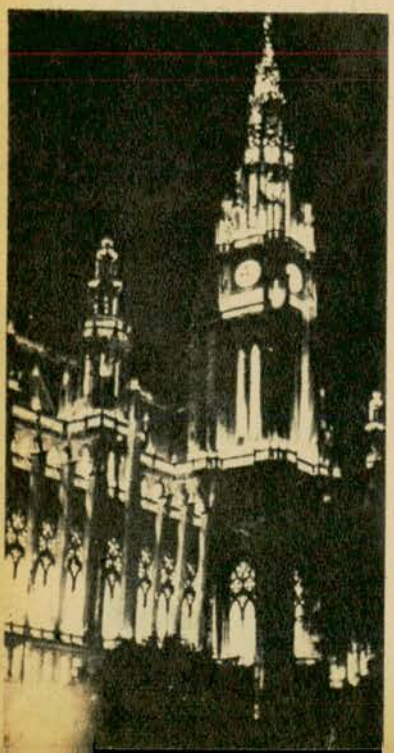
Esta es la hermosa fuente ubicada en la rotonda de las avenidas Córdoba y 9 de Julio, con su iluminación nocturna. Forma parte también del alma de la ciudad. (Foto de Horacio A. Macchi.)

LA NOCHE Y LAS **Ciudades**

Cada ciudad tiene un alma propia y distinta, como los hombres que se mueven a su sombra.

Por
ULYSES
PETIT de
MURAT
para "AUTOCLUB"

•



El hermoso edificio del Ayuntamiento de Viena, magníficamente iluminado durante una celebración festiva.

LA música y la arquitectura son para la noche, dijo alguien. Agregamos: las ciudades también. La inquietud del día, volcándose en el fluir incesante de una marea de rostros (pavorosa diversificación que Thomas de Quincey fijó para siempre al relatar uno de de sus sueños más extraños), el tránsito brutal y congestivo, el acicate imperioso del trabajo, la multiformidad del sonido que bloquea el oído sin enriquecerlo, acortan los horizontes, vuelven encontradiza y casi inliscernible la realidad ciudadana. La ciudad se repliega hasta el confín de los mansos arrabales. Pero allí casi no es ciudad. La voz de los niños, el antiguo perezoso rodar de los carros traen, más bien, la presencia del campo, como sucede en los aledaños de la avenida General Paz, en Buenos Aires, o en las partes alejadas de la Avenue Blanche, que Ginebra acerca a la quietud profunda del lago Lehmann, o como cuando Roma se hace arboleda o tierra de nadie, más allá de Parioli o en las dulces alturas de Monte Mario. Lo mismo en Nueva Orleans o en París. Podemos ver las casas bajas, el quehacer lento del pequeño negocio, un eco del tránsito central. Pero allí sólo asistimos al aprendizaje de la ciudad.

EL PROFUNDO MISTERIO DE LONDRES

La noche explica el sentido de una ciudad, o nos alcanza su cualidad esencial. Así, México y Londres agudizan la sensación de misterio. La relación entre ambas parece portentosa, pero la identidad existe, por más que en una, a pesar de la altura, reine el trópico y en la otra un clima brumoso, si se exceptúan los meses del corto verano. México, como quería Alfonso Reyes, está situada en la región más transparente del aire; Londres se recuesta en la niebla del norte. Pero en cuanto cesa el palpitar del día, las dos se vuelven enigmáticas. En México quizá trasciende la potencia latente de una cultura milenaria, ajena por completo a nuestra sensibilidad. Aún está presente en las próximas pirámides de San Juan de Tehotihuacán, y todavía más en los fundamentos de sus grandes construcciones hispánicas. La Catedral, lo mismo que el Palacio Nacional, que bordean el imuonente zócalo (así lo llaman a la Plaza Mayor), están edificados sobre los correlativos monumentos aztecas. El misterio londinense, que dio origen a una novelística y poesía extraordinarias, nace del hecho de que Londres tiene una conformación laberíntica y de que fluye de su conjunto algo de excesivo. No es nada raro que sus calles, callejuelas y pasajes nocturnos, hayan dado nacimiento a una completa literatura policial. En cuanto se abandona una avenida, pongamos la de Shaftesbury, se abre el abanico de un dédalo de muros. Y más allá de las escalofriantes crónicas policiales, en la noche más clara, siempre trae un estremecimiento el atravesar Hyde Park. Si

Otra visión nocturna de Nueva York; pero aquí la ciudad está iluminada por las luces propias, es decir, que esta parte de Manhattan ofrece normalmente todas las noches el espectáculo que aquí vemos.

uno está entre los pocos que transitan la ciudad después de la medianoche, preferirá caminar pegado a las verjas exteriores. Y no es que en Londres ocurran más asaltos que en Nueva York o Milán. Simplemente, Londres tiene el mismo misterio que apasiona en algunas páginas de Charles Dickens o Dylan Thomas. Entiéndase bien: no el misterio convencional de las partes viejas de Marsella o el que impone cualquier ámbito desconocido (y Londres es una de las ciudades más difíciles de conocer en el mundo entero), sino un misterio substancial, hondísimo.

BELLEZA Y CLARIDAD: ESO ES PARIS

París, por el contrario, es muy claro. Esa claridad, que advertimos en cualquier buena prosa francesa y en un afán que preside la conversación

Curiosa fotografía nocturna del bajo Manhattan (la zona de los rascacielos), Nueva York. Fue obtenida por el Cap. Albert W. Stevens, de la fuerza aérea del ejército americano, mediante el previo lanzamiento de una bomba con polvo luminoso, de una capacidad lumínica de 3.000.000.000 de bujías, a una altura de 500 mts., aproximadamente, desde un aeroplano piloteado por el Tte. John D. Corkille, del mismo cuerpo aéreo que el fotógrafo.

cotidiana de todo el mundo, es tan fuerte que no alcansa a ser desvirtuada por el día, mas que en sitios de cruce del tipo de la Opera o de los grandes bulevares, donde hormiguea la vida popular. Cada barrio —desde la Bolsa de Saint-Germain des Prés, desde Saint Francois-Xavier a Montrouge—, está rotundamente definido en París. La noche de París acentúa este matiz. Su voluntad de orden es discernible en su admirable par nocturna. La diversión, destinada principalmente a los turistas, enciende la noche de place Pigalle o de Montparnasse; pero el resto se muestra como un delta perfectamente delimitado, de horizontes arquitectónicos bellos. París, al revés de Londres, no nos posee. Tiene una estructuración que aprendemos desde la primera vez que observamos su conjunto desde los pequeños telescopios de la Torre Eiffel, y que demarcan tan armónicamente iglesias y edificios característicos, como el blanco Sacré-Coeur, en la cima de Montparnasse.

LA CIUDAD IMPERIAL

Una claridad más trivial, pero muy parecida, define a Washington. En cambio, Nueva York, por más que se la visite, continúa siendo la ciudad en la que uno no sabe a qué atenerse. El estrépito y la luminosidad de Broadway pueden hacernos creer que tiene una vida nocturna fabulosa. En realidad, después de las dos de la madrugada, como no sea en un cabaret, es difícil tomar una copa. Y los cabarets no definen a ninguna ciudad. Si se exceptúa el de La Quebrada, en Acapulco, y el Tropicana, en La Habana, son iguales en todas partes. Aunque Nueva York sea la más clásica de las ciudades modernas, es como si continuara formándose y tuviera una voluntad formal, empecinada, de no definirse. En parte, esta sensación viene de las transformaciones. Pero otras ciudades —Caracas, México o San Pablo— las han sufrido en gran escala, y con ellas sabemos bien a qué atenernos. Tal vez el desconcierto que provoca Nueva York tenga su punto de partida en fenómenos internos de choque y evasión, tales como la muy segura decadencia de la poderosa isla de Manhattan, donde ya no cabe ni un alfiler y de donde se empiezan a ir los negocios.

Busquemos lo más opuesto a las ciudades de las tres Américas, que, de una u otra manera, tienen el denominador común de su inquieta juventud a la vista, algo así como el desorden de ropaje que en el adolescente indica sus recientes e imprevisibles crecimientos. Vayamos a Praga.

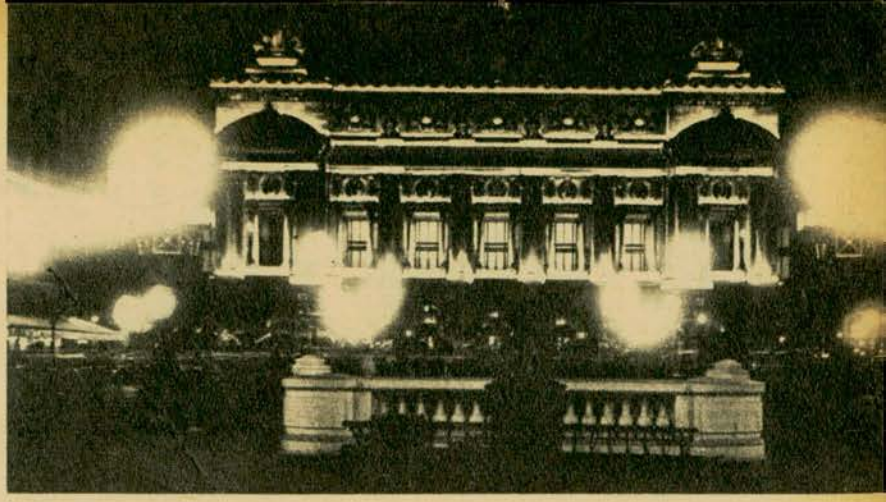
PRAGA Y VIENA - EL VALS TODAVIA VIVE

La noche de Praga desnuda su adentramiento metafísico. Está terminada y definida desde hace siglos, con sus puentes, sus severas murallas, la multitud de sus monumento religiosos. Estamos en la ciudad de Kafka y Rainer María Rilke. Las inmensas perspectivas, que son su característica esencial, la faz pétrea de sus casas, que parecen encerrar y detener el tiempo, se muestran en la soledad perfecta de sus noches. Y es más ascética que Roma, donde veinticinco siglos de estadios de civilización muy diferentes se

despliegan ante nuestros ojos, mostrándonos la supervivencia del paganismo en piedras y jardines. ¡Qué diferencia con la noche de Viena! La noche de Viena revela la integridad de un encanto inigualable. Es la gracia; es el giro del vals; es la blancura de la piel juvenil que aún no ha recibido la menor ofensa del tiempo; es el azul eternamente primaveral del Danubio y ese aire escandalosamente reciente y vivo de los palacios del Rin, que, sin embargo, nacieron al impulso de un imperio desaparecido. Cualquiera de sus callejuelas nos explica a Bach y también los pocos momentos de embriagadora delicidad que ha registrado la música atormentada de Beethoven.

SAN FRANCISCO

El trabajo de síntesis de la noche es admirable. Por más aglomerado y vulgar que parezca el tránsito humano y mecánico de Market Street en San Francisco, la noche descubre esa nota de refinamiento tan especial, a veces en la línea de toque de lo occidental con lo oriental que constituye la médula de su personalidad. Toda la grandiosidad nostálgica de muchas ciudades de América se hace singularmente vívida en sus grandes puentes, en el desnivel de sus calles. Es la noche la única que puede darnos en su plenitud la intimidad melancólica de una Lisboa, la nota colonial y recoleta de un Montevideo, la lentitud provinciana y encantadora de Santiago de Chile, la voluntad ferviente de exaltar todo lo que comporta la noche, como sucedió hasta hace poco con nuestro Buenos Aires y ahora sigue sucediendo en Madrid.



LA VERDADERA CIUDAD NOCTURNA: MADRID

Madrid es la gran ciudad nocturna del mundo. A través del océano, nuestra Avenida de Mayo, sobre todo la de hace una década, nos trajo el último eco de ese gran latido nocturno que es Madrid. Todo lo que entraña la noche, tregua a la problemática de la cada vez más compleja vida ciudadana, voluntad ilimitada de ocio, intensidad en la comunicación humana de la pasión y la amistad, más allá del farragoso mundo del dinero, por el puro afán de la confrontación o, simplemente, de perder un tiempo de orillas generosas en el acto de alternar, está viviente en Madrid como en ninguna otra ciudad.

Las ciudades encendidas en la noche del mundo son como esa lámpara de amor, llena de promesas, que ilumina un poema memorable de Rabindranath Tagore, o la noche anhelante del que regresa en el Cantar de los Cantares. Cuando las dejamos atrás, tienden sus luces en un adiós que, como ninguno, tiene el color misterioso y tierno de la nostalgia.

¿Hace falta decirlo? Pero lo diremos: la Opera y el Instituto Nacional de Música de París, generosamente iluminados durante una celebración festiva.

Una vista a la Avenida Corrientes, enfocada desde el "bajo" hacia el oeste. Las luces del fondo dicen de la intensa vida nocturna de esa arteria ya tradicional de la ciudad. (Foto de Horacio A. Macchi.)

LOS INGLESES A LA CONQUISTA DE LE MANS

La pista de ondulaciones espaciadas reproduce el efecto de los caminos sin contrapiso de los trópicos.

RESPONDIENDO a una cortés invitación de la S.M.M.T. (Society of Motor Manufacturers and Traders), que en cierto modo funciona como Cámara Sindical de los Industriales Británicos del Automóvil, he tenido ocasión recientemente de visitar, junto con otros cuatro periodistas franceses, algunas instalaciones en Inglaterra. Nuestra permanencia, limitada a una semana, no nos permitió recorrer todas las fábricas británicas de automóviles, porque, contrariamente a lo que sucede con las usinas francesas —con excepción de la Peugeot—, que se encuentran situadas en París o en sus alrededores, las inglesas están dispersas sobre el territorio del Reino Unido y en general, se hallan bastante alejadas de Londres. De todas maneras, las fábricas que vimos en las zonas de Oxford y de Coventry, pueden servir de síntesis expresiva de todas las demás.

LOS COCHES SPORT DEL GRUPO NUFFIELD

En Abingdon, cerca de Oxford, se encuentra la usina de montaje de los coches sport del grupo Nuffield, es decir, de las marcas M.G. y Austin Healey. Es conocida la pronunciada inclinación de la clientela británica por los coches de tipo deportivo, es decir, capaces de un rendimiento relativamente elevado en velocidad, en comparación con su cilindrada. La fábrica de Abigdon fue la cuna de la marca M.G. (estas iniciales significan Morris Garages, del nombre del creador de la marca, quien después llegó a ser lord Nuffield), y los M.G. fueron desde su origen coches sport.

Esto explica que la producción de la fábrica haya conservado invariablemente su finalidad primera, y aunque los motores y las cajas de las carrocerías le llegan de otras usinas del grupo Nuffield, aquélla está esencialmente consagrada al montaje, a la terminación y a la puesta a punto de los M.G. tipo A, de los M. G. tipo MIDGET, de los AUSTIN SPRITE y de los AUSTIN HEALEY. Esas operaciones son efectuadas con un

Los amortiguadores son sometidos a dura prueba sobre esta pista ondulada en el campo de la M. I. R. A.

PREPARAN CUIDADOSAMENTE LOS COCHES PARA LAS 24 HORAS DE LE MANS DE 1962. COMO PRODUCEN LAS FABRICAS BRITANICAS

por

MARCEL REICHEL

(Corresponsal de "AUTOCLUB" en París)

cuidado extremo que excluye la posibildad de un ritmo acelerado, indispensable en la producción en serie, que exige máquinas ultramodernas y automáticas. Sin embargo, sería exagerado decir que en Abigdon se trabaja al estilo artesanal, porque si bien los obreros, todos altamente calificados, realizan su tarea sin precipitación, la cumplen también sin pausa y disponen de equipos de gran precisión y también de elementos de mantenimiento muy perfecionados.

También en la vecindad de Oxford —tan célebre por su universidad—, en Cowley, se encuentra otra fábrica del grupo Nuffield. Esta está dedicada a la producción de carrocerías y dispone de una cadena para pintura enteramente automática, y sin duda la más moderna de Europa, si no del mundo entero. Se puede apreciar su importancia, sabiendo que se extiende sobre 30.000 m². y que su instalación ha costado 3.000.000 de libras esterlinas.

Las carrocerías, en su pasaje a lo largo de esa cadena, reciben una capa protectora contra la corrosión y seis capas de pintura. La aplicación de la primera se hace en una instalación especial, denominada "rotodip", dentro de la cual la carrocería, sostenida por enorme eje-base que la transporta y la hace girar, es sumergida en los baños necesarios para el desgrase, lavado y el producto anticorrosivo; antes de pasar a la cadena de pintura propiamente dicha, es perfectamente secada en la etapa anterior.

La cadena de pintura consiste en un túnel de 427 m. de largo. La aplicación de las sucesivas capas se hace automáticamente por pulverización. Las pistolas pulverizadoras son alimentadas por un conjunto de 52 bidones (los que proporcionan una gama de 26 colores diferentes), transportados por brazos articulados manejados y controlados mediante células fotoeléctricas, lo que permite la modificación espontánea de su desplazamiento, de acuerdo con el tipo y las dimensiones de la carrocería sometida al tratamiento.

Las cabinas de pulverización están constantemente atravesadas por una corriente de aire que viene de arriba abajo, que arrastra las partículas de pintura en exceso que se encuentran en suspensión en la atmósfera del local, las que desembocan en un verdadero río subterráneo que circula a gran velocidad y que arrastra dichas partículas hacia un gran recipiente de decantación. El resultado es que, en el interior de las cabinas, la atmósfera es perfectamente pura y no se percibe absolutamnete ningún olor.

El ritmo d producción de la usina de Cowley es de una carrocería pintada por minuto de trabajo.

Una sección de pavimento "continental". Constituye una prueba extremadamente severa para los resortes y la suspensión.

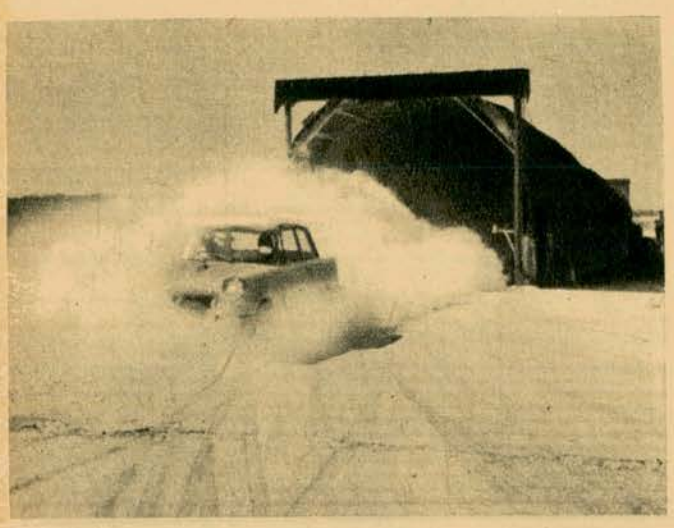
EL JAGUAR NACE EN COVENTRY

Aquí estamos en la residencia del Jaguar. Creo que es inútil presentar al lector esta marca, cuya celebridad, después de sus victorias en las 24 horas de Le Mans, se ha extendido al mundo entero.

Cinco mil personas trabajan en las usinas donde se produce el Jaguar, casi exclusivamente en la fabricación, el montaje y la terminación del llamado "tipo E"; pero desde hace algunos días se produce también, en esa fábrica, en cadena, el nuevo modelo MARK X.

Se trata de una fábrica clásica, donde, si bien se trabaja en las cadenas en serie, cada operación es efectuada con un cuidado infinito. La producción es de 120 coches tipo E por semana.

LOS INGLESES A LA CONQUISTA DE LE MANS



La polvareda de arcilla blanca no tarda en aparecer en el túnel respectivo de prueba, demostrando en seguida los defectos de impermeabilidad de la carrocería y el baúl de equipaje.

Este baño de agua profunda permite ensayar la impenetrabilidad de los vehículos, aun de los militares.

Este tipo E, que deriva directamente de los coches que conquistaron las 24 horas de Le Mans, son minuciosamente probados sobre la pista de velocidad del Centro de Ensayos de la MIRA, cuyo récord ostentan con 241 kilómetros por hora.

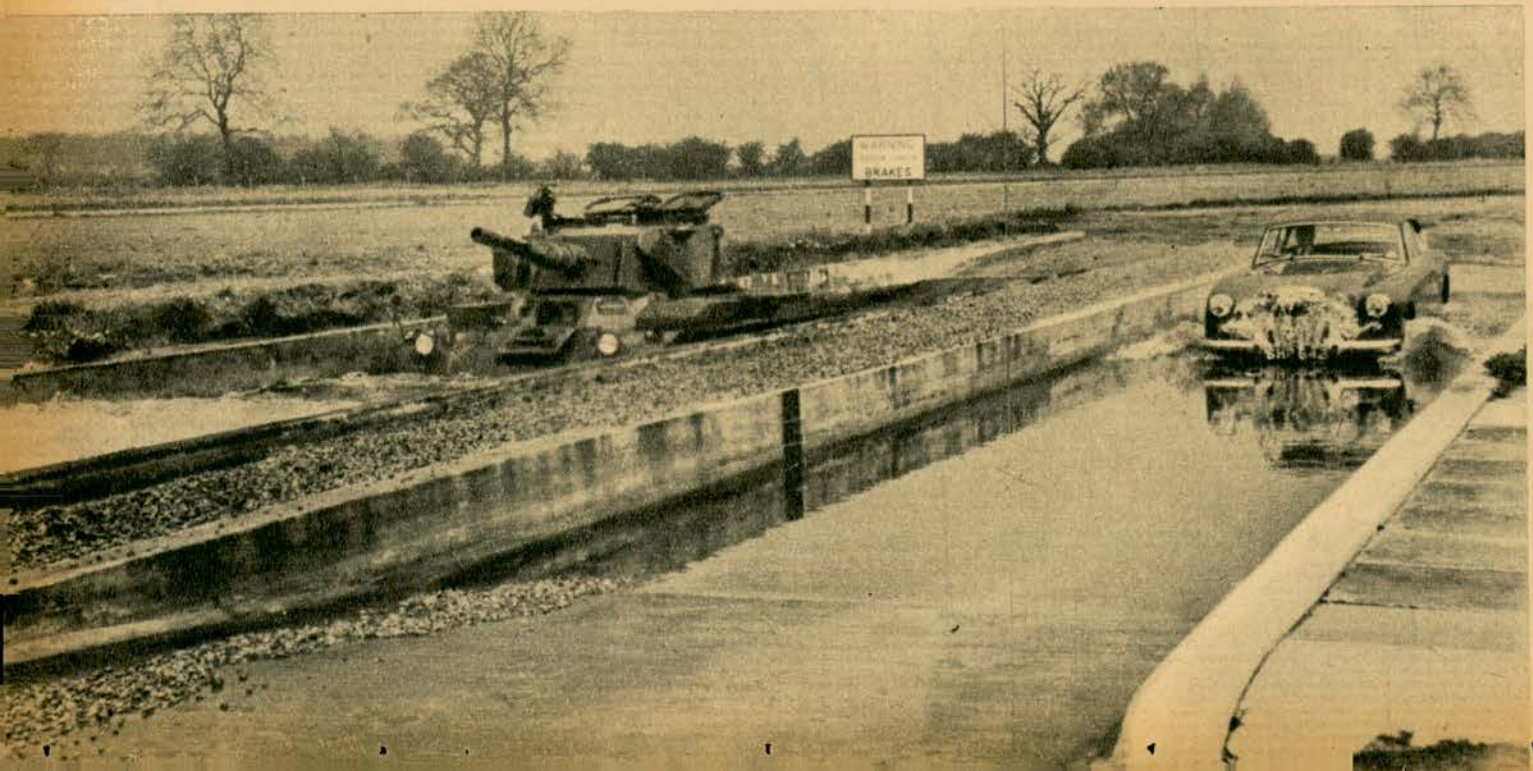
UNA PISTA DE ENSAYOS EXCEPCIONAL

El Centro de Ensayos de la MIRA está instalado cerca de Nuneaton, casi en el centro de un triángulo en cuyos vértices están Coventry, Birmingham y Leicester. Ocupa las 160 hectáreas (1.600.000 m²) de un antiguo campo de aviación y reúne un conjunto de pistas y de instalaciones para pruebas técnicas, así como laboratorios de investigaciones, pudiendo todo ese conjunto ser empleado por alrededor de 90 empresas interesadas en el progreso del automóvil, que se agrupan bajo la denominación del Motor Industry Research Association (M.I.R.A.).

Las pistas comprenden: una para pruebas de velocidad, de 4.800 m. de extensión total, con tres virajes levantados; una pista recta para las medidas y contralor de aceleración y frenaje; una con la superficie dotada de pequeñas ondulaciones, que reproducen la famosa "teja ondulada" del Sahara; una pista de grandes ondulaciones; un camino con numerosos virajes de diverso radio (para probar la conducta del coche en ruta); una colina cuya pendiente llega hasta 33 %; diversos trechos de caminos de mal pavimento; en fin, zonas inundadas de diversa profundidad, que sirven para comprobar la impenetrabilidad del vehículo al agua.

La impenetrabilidad al polvo es controlada en un túnel especial de más de 60 m. de largo, donde el coche en ensayo realiza un centenar de recorridos de ida y vuelta, y en cuya superficie se ha extendido una capa suficiente de arcilla blanca, finamente pulverizada y tamizada a tres milésimas de milímetros.

Finalmente, cabe mencionar dos túneles de ventilación forzosa y sumamente violenta, uno utilizado para las "maquettes" de los futuros vehículos, que van desde una cuarta parte de su tamaño hasta sus dimensiones reales, y el otro capaz de someter al coche terminado y en tamaño verdadero, a los efectos de un viento que puede llegar hasta 130 km. por hora. Debe citarse también una cámara para el ensayo de la resistencia al frío (40° bajo cero). Todo esto, unido a los laboratoros de investigaciones químicas, metalúrgicas y eléctricas, pone a disposición de los industriales británicos, la posibilidad de pruebas y ensayos perfectos y completos en el Centro de Nuneaton, que acabamos de describir.



Durante nuestra permanencia en Coventry, he tenido naturalmente oportunidad de hablar con los fabricantes ingleses sobre las próximas 24 horas de Le Mans, competencia por la que aquéllos sienten especial predilección.

Precisamente acaba de ser publicado el nuevo reglamento que regirá las 24 horas de 1962. Este reglamento da estado oficial a una importante decisión del Automóvil Club del Oeste, que ya ha obtenido la aprobación de la Comisión Deportiva Internacional.

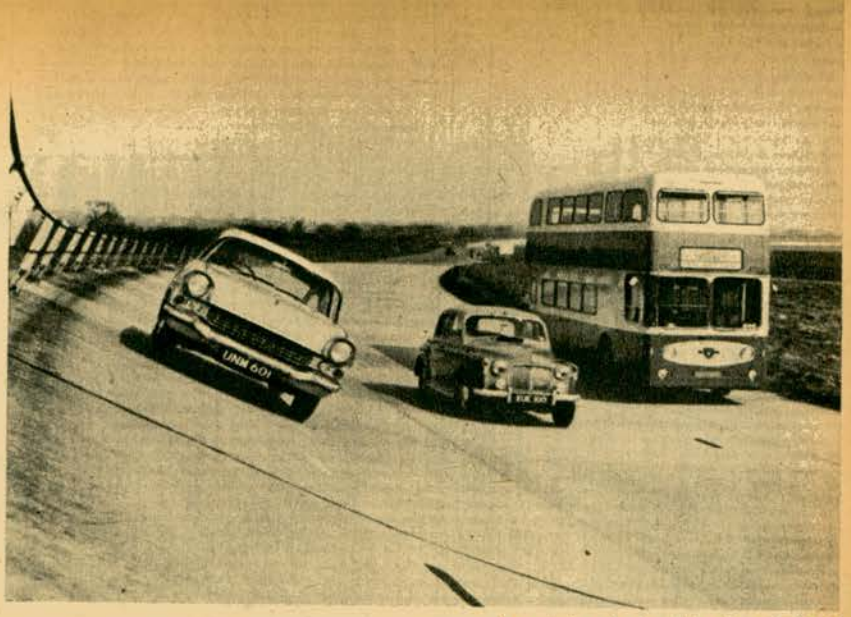
El reglamento aprobado no habla de los coches "sport", tal como estos son definidos por el Código Deportivo Internacional. Esto se debe a que la experiencia demostró que esa especificación sólo era nominal, porque, en realidad, los coches llamados de tipo "sport" que participaban en la carrera de Le Mans, no eran sino vehículos de grandes premios, de gran velocidad, disfrazados bajo la inocente apariencia de coches "sport"; además, esas máquinas eran evidentemente construidas con el preciso destino de participar en la carrera y no con vistas a una futura fabricación en serie.

Ahora bien, las 24 horas de Le Mans fueron creadas, en 1928, para promover y provocar el perfeccionamiento de los vehículos destinados a la clientela de compradores comunes, no sólo en el orden mecánico y en cuanto a la potencia de la máquina, sino también en todo lo concerniente al conjunto del coche , a su confort, seguridad y comodidad.

Las 24 horas de Le Mans de 1962 estarán, pues, reservadas a los coches de Gran Turismo, homologados como tales por la Comisión Deportiva Internacional, y a los prototipos o coches experimentales que respondan a las especificaciones precisadas en el reglamento de Le Mans, que prevé las condiciones que hay derecho a esperar de un vehículo destinado a viajes rápidos.

La cilindrada máxima se ha llevado a 4 litros. Las inscripciones estarán abiertas hasta el 28 de febrero, y la lista de los inscriptos será conocida en los primeros días de marzo.

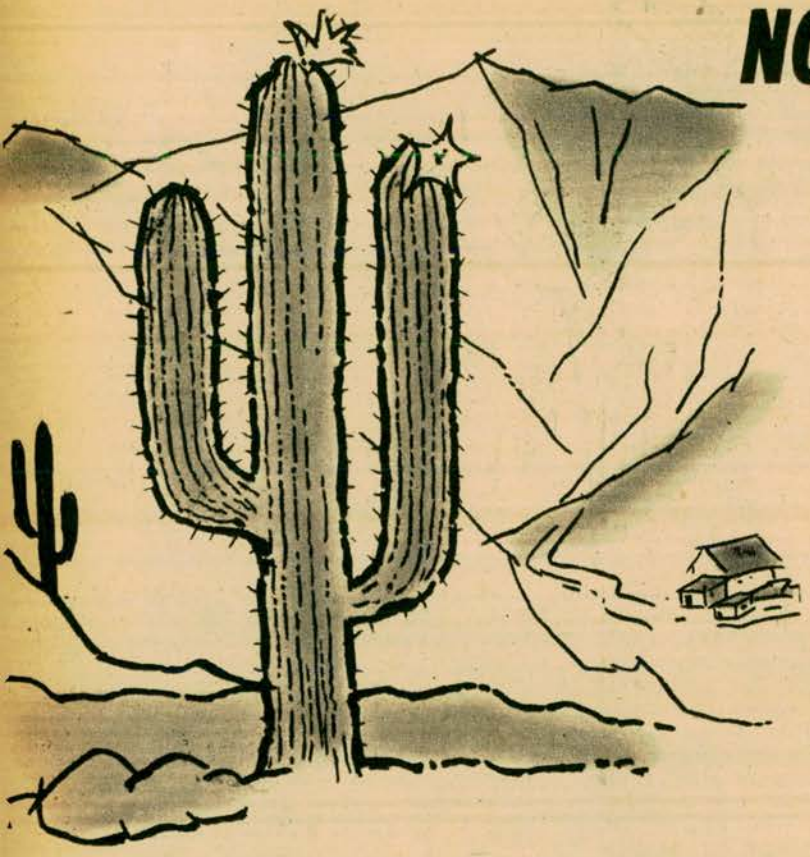
Agreguemos que la carrera de las 24 horas de Le Mans quedará incluida en un campeonato mundial, cuya lista será completada con las competencias en la carrera siciliana de TARGA FLORIO, la carrera alemana de los 1.000 kilómetros de NURBURGRING, y la americana de las 12 HORAS DE SEBRING.



Los virajes de la pista de velocidad son levantados de modo que los coches sumamente rápidos pueden someterse a los ensayos con plena seguridad.

La "Cámara Fría" donde se estudia el comportamiento de las diferentes piezas a temperaturas que se puede descender hasta 65º bajo cero.

La cabina de ensayos, con pendientes de 1 a 4 y aun de 1 a 3, expone a dura prueba la capacidad de tracción y de frenaje de cualquier vehículo.



NOTAS DE UN PORTEÑO EN PROVINCIAS

por
CORDOVA
ITURBURU

LLUVIA TRAS LA SEQUIA

Había recorrido la provincia de Córdoba, de norte a sur, en automóvil. El espectáculo que ofrecían las sierras y los campos era doloroso. El pardo color de la sequía lo uniformaba todo. Yeguarizos flacos y cabizbajos tironeaban, desalentados, de los últimos restos de los yuyos resecos y el aliento de las vacas y los novillos escuálidos levantaba polvo en su inútil y resignada búsqueda de alimento. Bajo un sol de castigo celeste el auto patinaba en los colchones de polvo del camino, un polvo fino como talco, que entra inexorablemente por las rendijas de la carrocería y se mete en la nariz y en la garganta y reseca hasta la desesperación las mucosas. El verde había desaparecido de los campos y a los costados del camino los viejos algarrobos y talas y los churquis espinosos se entristecían bajo su disfraz tétrico de polvo gris pizarra. Las sementeras de trigo y de lino, tiernas, altas de unos pocos centímetros, empezaban a amarillear, en manchones; una amenaza de desastre. Los campos pedían agua, a gritos, a un cielo recalentado como una chapa de zinc y terco como un animal duro de boca. Daba pena recorrer los caminos. Pena y rabia.

Ahora, mientras escribo, oigo el ruido de la lluvia que cae y del trueno que rueda sobre las piedras de las nubes el hierro de su rodillo apisonador. Y no sé qué es lo que me hace más feliz, si la perspectiva de los campos otra vez verdes y risueños, si la seguridad de la cosecha que se salva, si la esperanza de pan que esta lluvia significa para los trabajadores, o la alegría con que la tierra sedienta recibe en sus entrañas castigadas la frescura calmante de las aguas del cielo.

Gauchos salteños

Al que se interna por primera vez en la provincia de Salta en exploración curiosa de las quebradas, tres elementos de esa tierra privilegiada lo sorprenden: la riqueza del suelo, evidente en la magnificencia de esa poderosa vegetación subtropical que se inicia, marchando hacia el norte, con los soberbios laureles y ceibos tucumanos; la belleza multiforme de un paisaje que constantemente se renueva en las alternativas más inesperadas, y la dignidad y la hermosura del tipo humano con que se tropieza. Sé que esta última afirmación suscitará objeciones en quienes no conocen el norte y juzgan el interior del país a través de los inverificados lugares comunes que circulan en el sur de la República acerca de las provincias y de sus gentes. Pero la verdad es otra que la fabricada a su paladar por ciertas vanidades lugareñas.

Ya en las primeras estaciones de Salta —entré a la provincia por la línea ferroviaria de Tucumán— es posible advertir, por lo pronto, un interesante cambio indumentario en las gentes que aguardan o contemplan el paso de los trenes. Los grandes sombreros, a veces de blanco pelo de guanaco, y las bombachas y blusas franjeadas del decorativo "nido de abeja" advierten al viajero que está en presencia de un pueblo que a la preocupación de su dignidad aparencial, de su rústica elegancia campesina, une el hábito de las viejas costumbres criollas desaparecidas o

desnaturalizadas en la mayor parte de nuestra tierra. Las quebradas, las altiplanicies, los escondidos valles del interior de la provincia, confirman y acentúan esas primeras impresiones indudablemente gratas para quien contempla el país con una simpatía que explican razones de raza y de sangre.

¿A qué obedece —se me preguntará— esa supervivencia excepcional del gaucho en estas regiones? A la naturaleza, en primer término —pienso— del terreno. Mientras uno de los renglones de la riqueza salteña sea la ganadería, la topografía montañosa y boscosa de la provincia obligará a sus pastores a ser consumados y arriesgados jinetes y alejará, por consiguiente, la posibilidad de la intromisón, en el oficio, de trabajadores extranjeros. La raza, como consecuencia de estas circunstancias, mantiene no poco de su pureza, y la emulación en las peligrosas tareas de pastor ecuestre entre las piedras ríspidas de los cerros no sólo endurece los cuerpos sino que desarrolla las habilidades riesgosas y templa los arrojos y los corajes que están entre las mejores virtudes de la vieja raza de jinetes de nuestro país, las virtudes que hacen del hombre de nuestros campos y de nuestros cerros lo que debe llamarse, realmente, un gaucho.

Reivindicación del colla

El colla —me habían dicho— está definitivamente perdido. Es la víctima irredimible del alcohol y de la coca.

No tuve necesidad de andar mucho para comprobar la falsedad de la calumniosa leyenda. En las quebradas, en los valles, en las llanuras elevadas de Salta, de Jujuy, de Los Andes, tropecé con numerosos collas. Detrás de sus arrias de llamas o de burritos cargados de sal, de cueros o de cortezas de cebil, apacentando sus rebaños de cabras, labrando sus tierras fértiles de las alturas, entre peñascos, a la sombra de los nevados eternos, vi a los hombres sufridos y misteriosos y a las mujeres herméticas de la vieja raza americana. ¿Era ése el pueblo sin salvación, el pueblo perdido definitivamente? Un halo de silencio impenetrable lo rodea. Pero detrás de ese silencio late una energía indomable, la fuerza de una resignación infinita, de una voluntad heroica. ¿Qué sabemos del colla los hombres del sur? Nada, absolutamente nada. Una literatura pintoresquista y mentirosa, hermana de la pintura que ha visto colores detonantes en esas tierras irremediablemente pardas, nos ha dibujado el perfil de un hombre vencido que no existe. Pero no nos ha hablado de su capacidad de sufrimiento, de su resistencia de hierro a la fatiga y a las inclemencias extremas de su clima de alturas, de sus marchas heroicas a través de desfiladeros y de punas, de sus manos industriosas de alfarero y de tejedor, de su maravillosa habilidad de cazador de vicuñas.

Urge destruir la leyenda del colla corrompido y decadente. Yo sólo vi hombres vigorosos, reconcentrados y trabajadores, hombres que realizaban el sueño de bastarse a ellos mismos. Calzaban sus pies ojotas hechas por sus manos, cubrían sus cuerpos los admirables ponchos tejidos en sus telares primitivos, se alimentaban con el maíz y la quínua substanciosa de sus sembrados, con el queso y la leche de sus cabras.

¡El alcohol y la coca! El colla bebe durante quince días seguidos, en sus prolongadas fiestas primitivas. Pero se mantiene rigurosamente abstemio durante seis meses en las soledades de sus cerros y masca hojas de coca sólo en las largas marchas, en las labores extenuantes de las minas bolivianas, en las travesías en las que es indispensable defenderse de las asechanzas de la puna, el mal de nuestras alturas sudamericanas.

Sobrio, resignado y fuerte a pesar de la apariencia pobre de su físico, tal es el colla. Es necesario repetirlo. Su raza puede ser una reserva para los trabajos penosos que nos esperan en un porvenir tal vez no demasiado distante.

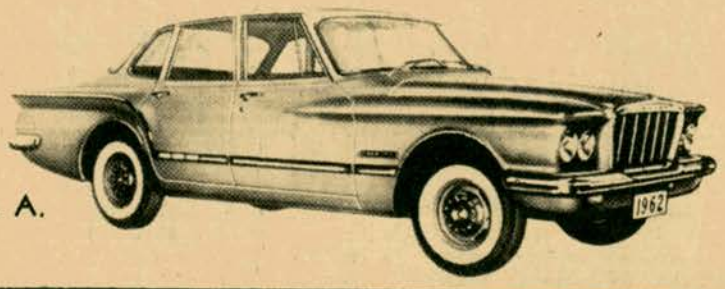
Valiant '62

Consúltenos:

CONCESIONARIA

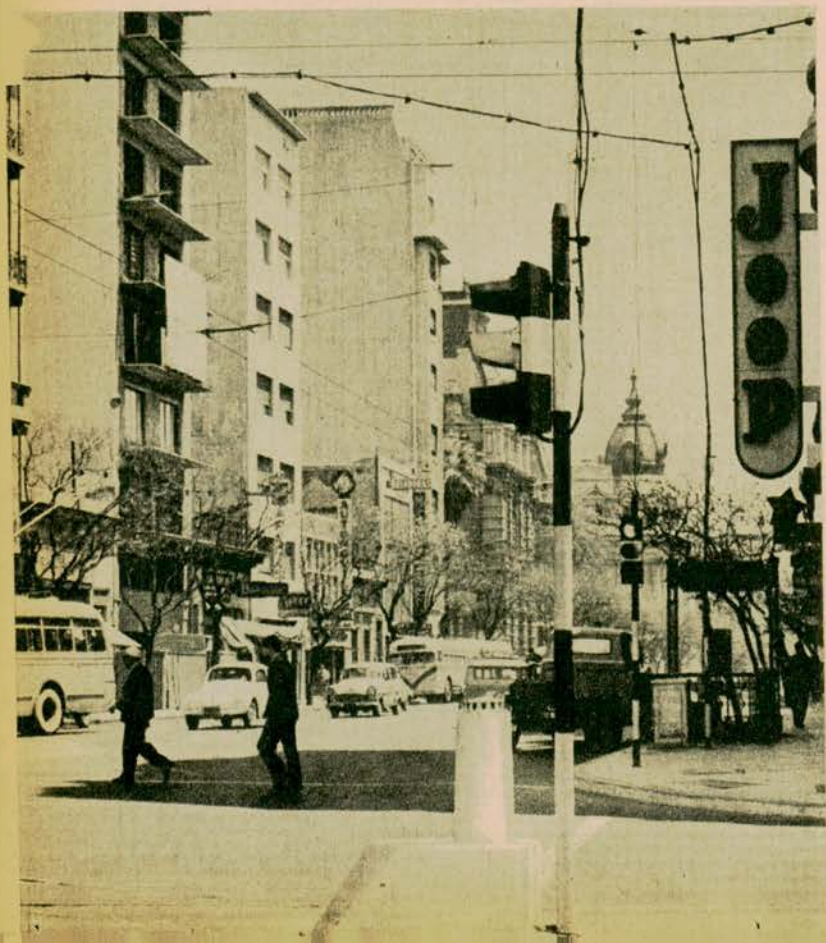
M. WINOGRAD S. A.

AV. SANTA FE 2730



LOS MOTIVOS DEL PEATON

por
MARIANO PERLA



LA Dirección de Tránsito de Buenos Aires se prometía algunos resultados favorables de una campaña de propaganda dirigida a los peatones. Dicha campaña fue pobre y balbuciente, quizá por falta de recursos; pero habría fracasado de todos modos, aunque se hubiera hecho con un despliegue tan costoso como, por ejemplo, la de la Secretaría de Transportes. Y por una razón muy sencilla: ¿cómo se va a corregir a nadie de unos defectos cuyos verdaderos motivos se ignoran? De acuerdo con la más elemental técnica, la Dirección de Tránsito debería haber comenzado por lo que las agencias de propaganda llaman, de un modo gramaticalmente bárbaro, pero muy expresivo, "investigación motivacional".

En efecto, ¿por qué ese señor tan serio, tan cuidadoso en sus relaciones y en su vida familiar, tiene una concepción caótica del tránsito y procede siempre con arreglo al lema "cruza como quieras"? (Claro que lo mismo, o peor aún, se puede decir del conductor del automóvil, a lo mejor abogado, que parece complacerse en ir violando, una por una, todas las ordenanzas y normas existentes).

No, no, señor, no me replique usted, un tanto apresuradamente, que los motivos son obvios: falta de organización, ausencia casi total de sanciones, y sobre todo, un deseo puramente utilitario de ahorrarse un esfuerzo (el de ir hasta la bocacalle, esperar una señal del agente, etc...).

El orden, producto de la cultura

Perdóneme que le diga que usted no se ha detenido a observar a sus congéneres pedestres y que tampoco medita demasiado sobre sus propios actos, cuando éstos son aparentemente triviales. Por lo pronto, la ausencia de sanciones —por lo demás, lamentable —no borra la ley. Si creemos que sólo la vigencia del Código Penal evita los crímenes estamos frescos. Parece que hay un derecho natural anterior a un derecho positivo. Además, usted toma por utilidad lo que, cincuenta veces de cada cien, no es sino capricho, error de cálculo, frivolidad, etc... Tres minutos de reflexión, durante los cuales no hierve el cerebro excesivamente, bastan para comprender que en las ciudades en que es obligatorio detenerse antes de cruzar las calles, así como hacerlo por unos lugares prefijados, el peatón llega siempre antes adonde va, por la misma razón que el señor que tiene ordenados sus papeles los encuentra siempre mucho antes y con menos trabajo que el perezoso o "bohemio" que los mete al azar en el primer cajón a mano. El orden, por otra parte, requiere mucha más imaginación que el desorden. Es un producto de la cultura, como la geometría, que tanto tiene que ver con él y que no es, usted lo sabe, mi querido señor, sino la más pura de las creaciones ideales. La recta, el triángulo, el círculo son entes sin realidad, pura creación mental, como diría un Leonardo matemático. No obstante lo cual, son excelentes para construir casas, trazar puentes, medir campos... y ordenar el tránsito. Si a usted le parece más "artístico" y "personal" olvidarlos y extravagar por un mundo que los niegue, caerá fatalmente en las "villas miserias" de la mente, que vaya si las hay.

Los motivos en cuestión no son de un utilitarismo mal entendido, sino sociales y sicológicos. Y mucho me temo que graves, muy graves. Socialmente, se acepta la noción de orden cuando se comprende —mejor: cuando se vive— la noción de comunidad. No basta decir: somos un pueblo, somos una gran ciudad, etc... Hay que demostrarlo todos los días. Alguien dijo una vez que una nación es un plebiscito cotidiano. Bueno, pues una ciudad es un ejercicio de civismo permanente. De lo contrario, se reduce a un amontonamiento de casas, peatones, vehículos..., y algunos que otros "zorros grises" (nombre paradójico, puesto que, en verdad, están obligados a tener mentalidad de cazadores, no de cazados). Esta egregia virtud —ordenar y ordenarse, en bien de los derechos de todos— es, por fortuna, contagiosa. Propaguémosla, pues, en buena hora, mas no invocando únicamente razones "de seguridad". Y ahora viene el momento

de decir algo heterodoxo y hasta un poco irritante: con ser tan sensible el número de víctimas, es mucho más aflictiva la carencia que las provoca.

¿Individualismo o "viveza"?

Claro que también lo contrario, la actitud incivil, el "individualismo" descarado y torpón, son contagiosos. Allá donde fueres, haz lo que vieres... En Buenos Aires, las malas costumbres han socializado —y aquí entra la sicología— una actitud, por lo demás típica de todas las grandes ciudades, pero que en ella posee un signo peculiar, que podríamos resumir como "la apología del vivo". Los problemas del tránsito no hacen sino reproducir otros más hondos. Cruzar por donde es debido, como ser caritativo, como aguardar turno, como respetar a los demás, como aceptar el "legio" en vez de buscar la recomendación para el "privilegio", son otros tantos gestos del "zonzo", especie inferior y, al parecer, en proceso de extinción. Son seres que se resignan con vivir, faena quejumbrosa y complicada. El "vivo", por el contrario, "se aviva". El vulgo le denomina a veces, no sin transparente admiración, "cara dura". Es decir, rostro petrificado, como el de las momias, rostro de un cadáver lleno de mecanismos burladores, pero muerto. El vivo, en suma, es un muerto preservado en hedonismo. El "zonzo", por el contrario, es un vivo sufriente. O sea, lo más y lo único que es dable ser en este valle de lágrimas y sin semáforos.

No hace falta profundizar mucho para comprender que la "viveza" tiene una fuerte dosis de resentimiento social. El "vivo" acepta sin rechistar, pero no sin un desgarramiento doloroso que tendrá que olvidar a cualquier costo, que el mundo es el "cambalache" de Discepolín (sobre el cual hay un equívoco muy curioso, que acaso valga la pena examinar otro día: su habilidad para reflejar un cierto temple local, un modo entre zumbón y avinagrado de ver el mundo, suele interpertarse como una "verdad" expresada popular y humorísticamente) y, justamente para olvidarlo, para no ser víctima de una moral que "se compra por moneditas" o "yira" sin éxito, ¿pues qué otra cosa puede hacer sino "avivarse"? Y así, "avivado", esto es, sin vivir en absoluto, existe y coexiste, cosa muy distinta de convivir; y así también se lanza a cruzar la calle, desdeñoso de una autoridad que no ha sabido hacerse respetable, porque ella también está imbuida de preconceptos del "hombre-masa", y con el gesto, más alterado que valeroso, del suicida. A veces, un suicida no sólo simbólico, porque quién sabe si el conductor del próximo camión no se habrá "avivado" también él...

Nadie me atribuya la intención calumniosa de abarcar en esta alusión a la mayoría. Pero lo cierto es que esa mayoría cae demasiado en la "zoncera" de imitar al vivo. Por ejemplo, cuando de cruzar calles se trata. O de esperar vehículos. O de "colarse" en la "cola"... Visto desde afuera, el amoral con cierta chispa —y ésa la da, pródiga y gratis, la calle— es más vistoso que el buen señor que cree deber a los demás esa higiene propia y del alma llamada cortesía.

Atenuante para el peatón: el automovilista desconsiderado

Y ahora tendrían que venir las motivaciones en forma de descargo: los atenuantes. También los hay y también debería investigarlos la autoridad correspondiente antes de emprender una campaña seria y a fondo. Pero no los vamos a tratar ahora aquí, porque pueden servir de tema a otra notícula como la presente. En general, tienen un nombre: automovilistas.

Un periodista extranjero a quien llevé hace poco por las calles de Buenos Aires, una vez que hubo salido de su estupor, me dijo: "Le felicito. Ustedes, los que conducen un auto aquí, pueden hacerlo ya, con manifiesta superioridad y destreza, en cualquier parte".

Le agradecí con un gesto, y él agregó, con la más fina de sus sonrisas:

—Incluso en un manicomio.

ESPIGAS

Objetividad histórica

Los retratos de contemporáneos no pueden respirar la paz que tratamos de dar a los cuadros del pasado. Historia contemporánea objetiva no es ni posible ni deseable. Las pasiones son precisamente lo que hace tan interesantes las exposiciones de Tucídides o Cicerón.
(Emil Ludwig, "Tres dictadores y... un cuarto", prólogo)

Advertencia

En el césped se oculta la serpiente.
(Virgilio - Egloga III))

Fortuna

Mientras seas feliz, contarás con innumerables amigos; pero si llegara a nublarse tu cielo, quedarás solo.

(Ovidio, Tristia, Libro I)

El poeta y la rosa

Rosa, ¡oh pura contradicción, voluptuosidad de no ser el sueño de nadie bajo tantos párpados!
(Rainer María Rilke, Cantos del Alba)

6. Nobleza y virtud

Aunque el vicio vaya unido a la nobleza, no por eso es menos vergonzoso; y la virtud saca su lustre no del nacimiento, sino de ella misma.
(Plutarco, Vidas de Varones Ilustres, Paralelo de Lisandro y Sila.)

La salvación

Las armas de guerra deben ser abolidas antes de que ellas acaben con nosotros.
(Del discurso pronunciado por el presidente de los Estados Unidos, John F. Kennedy, ante la Asamblea General de las Naciones Unidas, el 25 de septiembre de 1961.)

El papel de marca mayor

No tengas por corto don
El papel que te regalo;
Que de un poeta no es poco
Recibir papel en blanco.
(Marco Valerio Marcial, Epigramas)

RITMO 1962 EN LA ACTIVIDAD PERMANENTE DE A.C.A.

Al sólo objeto de agregar un elemento informativo para el juicio de los socios del A.C.A. sobre el ritmo con que la institución desarrolla sus actividades serviciales regulares, enumeramos a continuación algunos de los temas tratados y resueltos por la comisión directiva, en su primera sesión de tablas de 1962, celebrando el día 1º de febrero, en uno solo de los 7 puntos del orden del día:

Adquisición de un motor Dodge para los equipos de auxilio mecánico, estación central; techado del edificio de la estación La Plata; instalación de una bomba de agua en la estación Rosario; inauguración de una estación adherida en Argüello, provincia de Córdoba; equipo de heladera en la estación Dolores; construcción de accesos en la estación Santiago del Estero; trabajos varios en la estación Mendoza; adquisición de una "pick-up"; adquisición de un equipo transmisor de onda corta para la estación Choele-Choel; ampliaciones en la estación caminera de San Nicolás; contrato de concesión de servicios en la estación Oberá; contrato de concesión de servicios en la estación Santiago del Estero; inauguración estación adherida en Miramar; reparaciones de maquinarias y equipos en estaciones de la zona sur; instalación de aparatos radioeléctricos en las estaciones de Samborombón, Dolores, General Pirán y Mar del Plata; iluminación de la avenida San Martín en La Falda; adquisición de nuevos equipos de auxilio mecánico; renovación de equipos para relevamiento y señalización.

VIAJE POR LOS ESTADOS UNIDOS

NUEVA YORK, LA CIUDAD MULTITUDINARIA

Escribe
MARIA DE VILLARINO
Para "AUTOCLUB"

A pocas horas de Buenos Aires...

EN la tarde de Buenos Aires el avión levanta vuelo. A la mañana siguiente desayunamos en Miamí. Hemos sobrevolado, sin advertir la distancia recorrida, la provincia de San Luis, los valles y montañas de Mendoza desde donde el Cristo de los Andes, pequeñito y visible en la inmensidad, tiende sus brazos a los hombres, el Aconcagua... Los verdes, rosas, azules de la cordillera y la profundidad violeta de sus hondones. Y, de pronto, un infinito arriba y otro infinito a nuestros pies. Poco a poco el cielo va creando otro cielo detenido en blancas nubes paralizadas. Y nuevamente recuperamos la visión terráquea: ahora una rugosa superficie de mar, de oscuros reflejos metálicos. Después ya no sabemos nada de la tierra. Sólo cielo y una estepa polar de nubes blancas. Aéreas comarcas de soledad donde se siente la mirada de Dios.

Cuando la gran mano herbácea de la tierra se nos muestra otra vez, en las últimas luces del crepúsculo, las montañas han comenzado a arropar bajo sábanas de niebla sus lilas, púrpuras, negros, para entrar en la noche que nos hunde en su secreto profundo. La inmensidad lunar que nos desampara ya no tiene donde apoyarse. ¿Qué somos allí, perdidos en una noche del cielo? Apenas una sensación de sueño que nos invade poco a

Una vista de Nueva York, que más bien parece una fantasmagoría, una visión irreal. Pero es auténtica y, además, probablemente única en el mundo, es decir, que sólo aquella gran ciudad puede ofrecerla. Se trata de un enfoque nocturno, desde el East River, hacia la zona donde se halla el palacio de las Naciones Unidas, maravilloso joyero que recorta su asombrosa silueta sobre el cielo de la ciudad.

poco y nos deja como perdidos en un mundo olvidado de hombres.

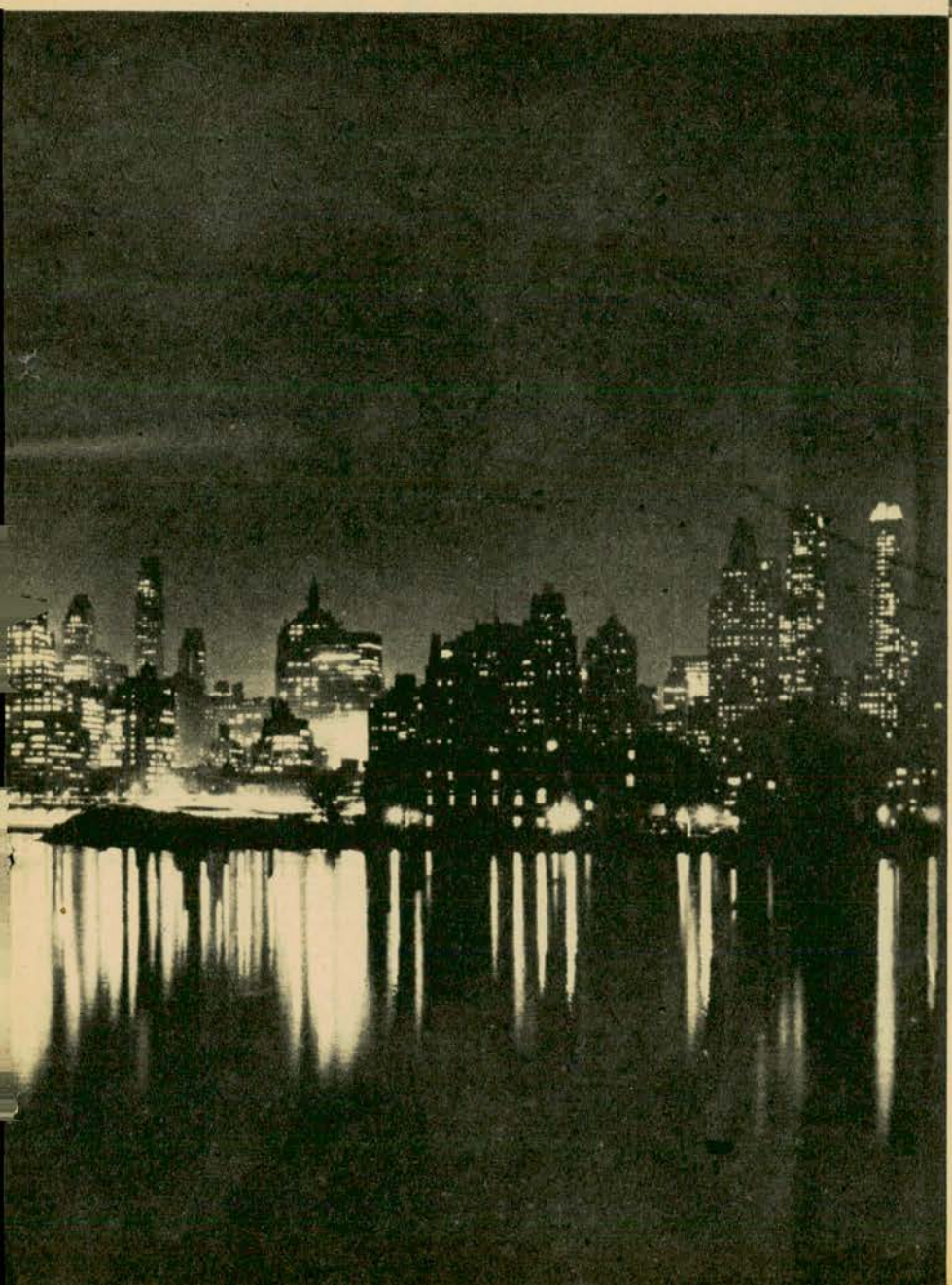
La mañana siguiente nos despierta en un nuevo país entre un azul de mar y un azul de cielo. Y el mismo sol, la misma luna, entre una primavera que nos sale al encuentro y un otoño que nos despidió ayer.

De un salto en Nueva York

De un salto estamos en la multitudinaria Nueva York: por paradoja, la ciudad de los seres solitarios. Nueva York se mueve en un vaivén constante pero ordenado en su complicado mecanismo. No tropezamos con la gente en las calles ni en las grandes tiendas donde nos servimos personalmente. No oiremos estridencias de bocinas, no tendremos dificultades para tomar un taxi o un ómnibus. Regulada la inmensa y pavorosa marcha de vehículos y personas por luces y policías, una enorme masa sobre ruedas y a pie se desplaza por las calles incesantemente, mientras otra masa increíble de autos duerme en las playas de estacionamiento que anuncian las guirnaldas de volantines de colores o colman las inmensas jaulas aéreas de varios pisos que, desde la calle, dan la impresión de que los autos caerán en cualquier descuido por la baranda que los frena.

A pesar de sus anchas avenidas, a pesar de su parque por donde respira su pulmón, a pesar del río Hudson a su costado, Nueva York da la impresión de una ciudad

Aspecto humano de la avenida Lexington, en Nueva York, a las 9 de la mañana. La escena callejera muestra la corriente de gente dirigiéndose a sus ocupaciones.



sofocada por la presión de sus rascacielos que devoran el latido de su sangre a fuerza de apresurarlo. Su isla de Manhattan no es Norteamérica; es una Babel en la que la gente de todo el mundo se da cita y se entiende o no con los nativos en todos los idiomas.

A la noche, una parte de la ciudad duerme, reposa. No se podrá, como en Buenos Aires, comer en cualquier parte después de las veintiuna, sino en lugares especiales y en la parte de la ciudad que se levanta a esa hora entre luces y vaivenes ininterrumpidos, insomne centro de agitación que es Broadway: meca de teatros, de cines y de mágicos letreros e imágenes luminosas que pregonan con silenciosas luces cambiantes todos sus anuncios. Una gran cascada de agua que se desliza de un piso o dos de altura, transformada en múltiples lamparillas de plata; una mano con un trozo de manga azul que se extiende y recoge en un vaso el líquido dorado que se derrama: un impacto, y el hombre del elixir prometido; un ciclista que pedalea a más no poder, con su bufanda roja que vuela; un hombre que se afeita con Gillete azul; otro que se pasa una maquinita eléctrica por la mejilla... *Fume Lucky Strike:* y el humo iluminado. *Lave con X*, y las pompas nacaradas de jabón reparten en el aire su maravilloso efecto de globos de colores. Un anuncio más. Y otro, y otro. Luces, luces por todas partes, que se encienden y se apagan. Ancha vía

Público neoyorquino abandonando el subterráneo por la salida de la esquina sudoeste de la 5ª avenida y calle 42.

La Estación Terminal de Autobuses de la Zona del Puerto, en Nueva York: informaciones y servicio telefónico para el público. Esta Terminal atiende un promedio diario de 2.300 ómnibus. Rampas especiales conducen desde las carreteras hasta la Estación, evitando el cruce de las calles de la ciudad. Tiene cuatro niveles distintos y está conectada con el gran sistema de subterráneos de la ciudad.

alucinante de brillo, colores, movimientos intercambiables. Pasan los letreros móviles en las marquesinas de los teatros y cines: carteleras de estrenos, de éxitos. Cuadras y cuadras inundadas de luz, de agitación, de movimiento, arriba, abajo, en las paredes, en las aceras, en los negocios, en las calzadas. Luces y luces que llegan hasta donde la vía abre en V y se van atenuando a medida que se alejan del centro de la verdadera Babel. Un milagro feérico que comienza al anochecer y que se apaga al alba.

Entonces empieza otro día igual al anterior. Todo el mundo trabaja, hombres y mujeres. Comienzan a las ocho de la mañana y terminan a las diecisiete. Casi no salen del lugar del trabajo. Las oficinas (como las bibliotecas, museos, tiendas), tienen su correspondiente *Cafetería* (palabra de origen californiano) para merendar. Después de las diecisiete, la comida propiamente dicha en las casas. la televisión, la radio, el descanso. El día viernes, en casi todas las grandes ciudades de los Estados Unidos, la gente sale al campo. Tengo la impresión de que en Nueva York no; que solamente en verano se van a las playas suburbanas e integran otra vez el gentío que allí busca un alivio de los tremendos calores.

Ciudad de gente solitaria y de tiempo regulado

Dije al comienzo que la multitudinaria Nueva York es, por paradoja, una ciudad de gente solitaria. Cada cual parece andar allí consigo mismo. No se ve el saludo efusivo en la calle. No existe el café, de café en pocillos, donde perder el tiempo. ¿Quién perdería el tiempo en Nueva York, sin perder el oro, los deberes, las obligaciones e imposiciones rígidas del trabajo cotidiano, por la necesidad de luchar, luchar siempre? El diálogo callejero no existe. He visto con frecuencia a gente que dialogaba consigo misma. La neurosis tiene allí su campo propicio. ¿Crece la neurosis? Pues también crecen los neurópatas, los hospitales para enfermos mentales. Todo crece simultáneamente.

Porque hay de todo en Nueva York. Todo lo que hace y deshace al hombre: la posibilidad y el fracaso; la esperanza y la frustración. Todo por grados fabulosos, como en un orden vital calculado, previsto, ordenado. Las horas disponibles se dstribuyen con matemática regulación. Nada se hace sin previa fijación de horas. Nos invitan de diecisiete a dieciocho; de diecinueve a veinte. A la hora de cita llegan todos. A la hora fijada de despedida se habrán ido todos. A nuevas obligaciones, a nuevas preocupaciones y ocupaciones; a otro ritmo ya fijado de antemano. Si es una conferencia, una actuación determinada, un contrato, ya sabremos la hora y el día, un año, dos antes. El futuro está previsto en fechas que se regulan por minutos. Las improvisaciones, tan típicas de nuestra modalidad, no caben allí. Y esto en todos los órdenes, inclusive en los negocios. El norteamericano sabe esperar, ver a lo lejos, afinar las posibilidades del éxito de lo que emprende, poner en juego sus resortes para impulsarlos a determinado tiempo y distancia, mientras otros mecanismos van cumpliendo etapas previstas anteriormente. El movimiento febril que se observa no es el resultado de exigencias inmediatas sino meditadas, que exigen a su vez movilizar las fuerzas en el justo término en que esas fuerzas se necesitan.

El trabajo como ley moral

En otros órdenes, el trabajo en los Estados Unidos, además de ser una necesidad, es algo así como una ley moral que se cumple con todos los deberes que impone. Una tercera parte de las mujeres del país trabaja, con un porcentaje mayor de mujeres jóvenes que ocupan desde el empleo menor a los altos cargos de responsabilidad. Las jubilaciones no se obtienen sino a los 65 años. En consecuencia, es común observar un gran número de mujeres ancianas que bajan y suben de los subterráneos después de sus tareas, o comen solas en las cafeterías. Esto se relaciona también con otra modalidad: la mujer joven se independiza de la familia tempranamente; en muchísimos casos se instala en un departamento donde continúa su vida, forma hogar o envejece sola.

Tratar, pues, de volver a unir la familia por hábitos conservadores como en los países sudamericanos, es un problema al que no permanecen ajenas las preocupaciones de orden social. La vejez solitaria es un acatamiento a la independencia que se adquiere en la juventud. Esto ha originado otra forma de libertad voluntaria: los clubes privados para ancianos. Visité uno en San Francisco en el que la condición de ingreso de los socios es haber cumplido 65 años. Allí se reúnen dos veces por semana, juegan, se divierten, bailan, hacen labores y trabajos de cerámica; estudian idiomas, pintura, etc., muchos que ya han sobrepasado los ochenta años. Es un club social, no de amparo social. Una manera de pasar la edad en buena camaradería y distracciones útiles y necesarias al espíritu.

Los jóvenes de ambos sexos, por otra parte, cosa que llama la atención, no se ven por las calles. Unos trabajan, otros estudian. (No me refiero, naturalmente, a las minorías contaminadas por las iracundias de moda, cuyo alcance es mundial). Esta característica no se advierte solamente en Nueva York sino en todo el país, pues los estudiantes pasan la mayor parte del día en los colegios y universidades estatales o viven en las privadas cumpliendo con la responsabilidad de sus deberes como de respeto mutuo. Pero éste es un tema que requiere un estudio especial.

Harlem, el barrio negro

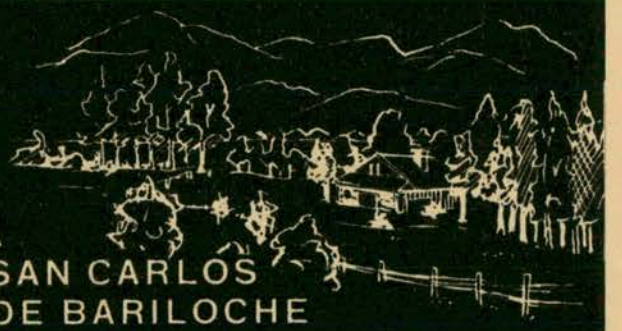
Hemos llegado a la isla de la Estatua de la Libertad; hemos visto desde el interior de su enorme cabeza el panorama de Nueva York, recorrido el puerto, las costas, el "desfiladero" de Wall Street y, por otro costado, a través del puente, Brooklyn, las zonas densamente fabriles...

Ahora dejemos atrás el prolífero y superpoblado barrio portorriqueño, los suburbios de la gran ciudad que empo-

Y esta foto revela otro aspecto de la tremenda y siempre renovada vitalidad de Nueva York; un moderno edificio de viviendas — uno de tantos y tantos—, que mes a mes reemplazan, en todos los barrios de la ciudad, las viejas construcciones, para beneficio de la población, cualquiera que sea su nivel económico.

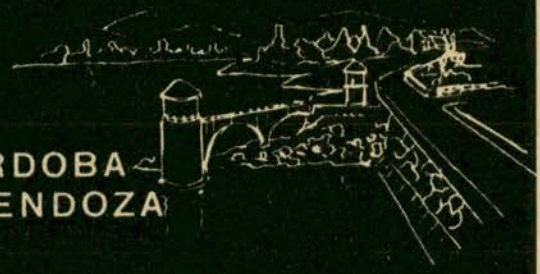
ORGANICE **YA** SUS

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

brecen el día, y vayamos a Harlem, el barrio negro de Nueva York.

En la arteria principal los escaparates de las tiendas exhiben sus mercaderías para todos los gustos y precios. Las maniquíes rubias de las casas de modas son los únicos ejemplares blancos que habitan Harlem. Es domingo. A la salida de los oficios religiosos y según los templos, se distinguen ricos y pobres. Se les ve en las ropas, en la distinción de las maneras, en los coches deslumbrantes que les esperan y se deslizan por la avenida; en las orquídeas que lucen en el busto las damas de color. Y luego en el restaurante Palm, donde se da cita la elegancia del mediodía dominical.

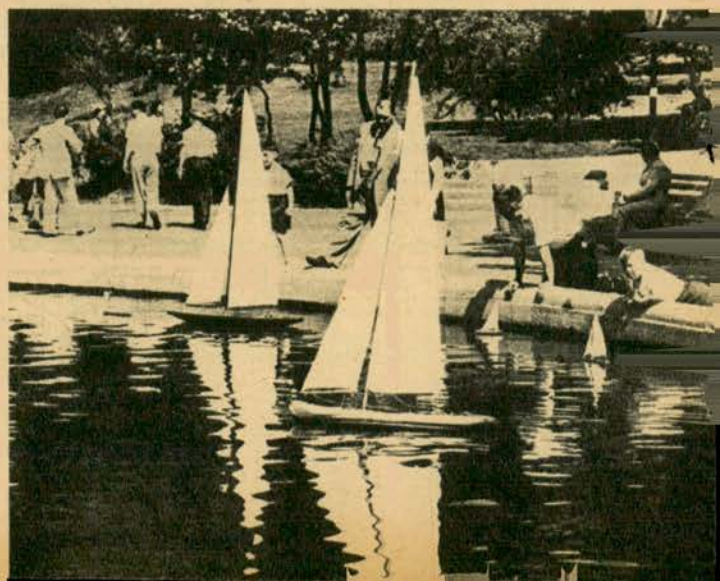
Al internarnos por los barrios proletarios oigo las voces de un coro que salen de un templo bautista. La curiosidad me decide a entrar. El templo está colmado de gente de color. Cesa el coro y el pastor les dirige la palabra. Una muchacha de rostro vivaz e inteligente viene a pedirnos el nombre. Nos pregunta de dónde somos y toma nota. Nos pide que no nos vayamos. No sabemos por qué y obedecemos. La muchacha se acerca al pastor, le habla, y el pastor anuncia a sus fieles que hay huéspedes de la Argentina. Todos se dan vuelta para mirarnos. Creemos que todo ha terminado y un poco confusos nos preparamos para salir. La muchacha vuelve a insistir que nos quedemos aún, porque nuestra actitud podría lastimar a su gente. Nos pide que permanezcamos de pie. Entonces el coro de mujeres negras ataviadas de sayas talares y casquetes cuadrangulares que estaba agrupado en torno del pastor, comienza a entonar un salmo y abriéndose en dos filas vienen por los pasillos laterales de la nave. Al pasar, todas vuelven la cabeza hacia nosotras.

La ceremonia termina en el atrio y la muchacha se nos ofrece para acompañarnos por Harlem. Es una universitaria de la Universidad de Columbia. Estamos conmovidos, sin saber cómo expresar el sentimiento de hermandad que nos ha transmitido aquel mensaje de salutación.

Con esa encantadora muchacha de color recorremos Harlem después del almuerzo. A esa hora se observa la gente de trabajo paseando por las calles con sus mejores ropas y sus camisas chillonas o de encaje de nylon y los niños con pantalones largos y sombrerito de hongo, como hombrecitos en miniatura. Y negros, solamente negros por todas partes. Dicen que no es muy seguro andar de noche por allí. No podría dar sino pruebas contrarias después de las experiencias recibidas.

Antes del anochecer retornamos. La Quinta Avenida nos recibe de nuevo con su contraste de otras gentes, de otro color, de otra vida, de otra ciudad. Y Broadway despertando otra vez en un mundo alucinante de infinitas luces que se encienden y se apagan, que se encienden y se apagan...

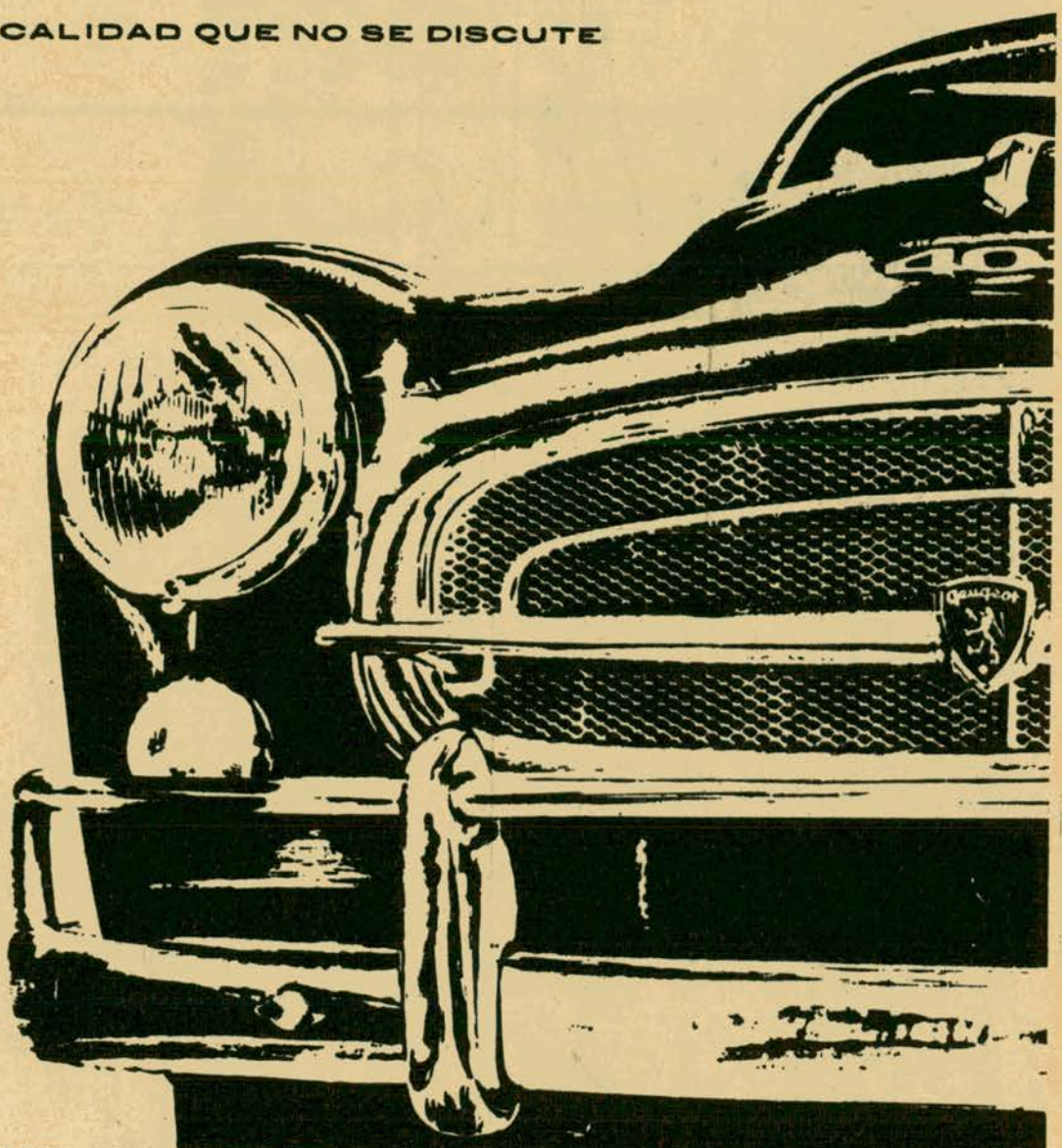
Esta escena de paz parece extraña a la "ciudad multitudinaria"; sin embargo, es parte íntima de su vida, está incorporada a su esencia y a su tradición. Niños jugando en uno de los lagos del Central Park, verde pulmón inmenso de la inmensa ciudad, situado en pleno centro de la misma, con unos 840 acres de extensión.



PEUGEOT

403

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE



D.A.P.A.S.A. PASEO COLON 1070 - T.E. 34-7560/7569 - BUENOS AIRES

Paquita Muñoz, joven y talentosa actriz. Un dechado de simpatía.

DOS DAMAS EN BUSCA DE UN AUTOMOVIL

Las jóvenes y eximias actrices argentinas PAQUITA MUÑOZ e HILDA REY explican, sintéticamente, cada una a su modo, para qué lo quieren.

EL cronista encontró a Paquita Muñoz en el Primer Salón del Automóvil Argentino. Circunstancias del quehacer de ambos suscitaron una cordial amistad entre una y otro, pese a que el cronista lo es desde hace años —¡oh, el implacable calendario!— y Paquita Muñoz, en cambio, aún ve el milagro de no ser todavía mayor de edad, aunque ya es una veterana del éxito y la crítica sigue brindándole elogios en cada nueva presentación.

Paquita dijo que venía "a buscar un último modelo" de su agrado. Se imponía la reflexión, que no callamos, de que para comprar un auto era necesario saber manejarlo y que "para saber, primero hay que aprender".

Ella, entonces, en pleno Salón del Automóvil, contestó con una de esas miradas que, en el teatro, dejan alelado al villano de la obra, y el cronista que, pese al oficio, todavía sabe ruborizarse, descubrió como una tabla de salvación la Escuela de Capacitación para Conductores, del Automóvil Club Argentino. Insinuó una invitación.

—¿Qué es? —dijo la muchachita curiosa que se esconde tras la protagonista de tantos éxitos.

Se lo explicamos, como hace la gente del gremio, con un montón de palabras, de modo que al final, el que lee o el que escucha, sigue sin saber más que antes.

Excitada su curiosidad —mujer al fin—, Paquita optó por admitir que...

—Bueno... Nunca está demás perfeccionarse.

Juan Manuel Fangio las ofició de maestro. Ella se apoderó del volante. La primera lección, mejor dicho lo que debió haber sido los pininos de los cambios y el embrague, se transformó en un curso acelerado. Paquita Muñoz dijo que ya sabía todo. Fangio, siempre tan caballero, no dijo que no.

El cronista se acordó de que tenía un objetivo que cumplir y volvió a lo suyo.

La pregunta se formuló así:

—¿Para qué quiere una mujer un automóvil? ¿Está tan urgida como el hombre en las exi-

Paquita Muñoz, la joven y meritoria actriz de nuestra escena, fue —por así decirlo— la primera alumna de la escuela de capacitación para conductores del Automóvil Club Argentino. Tuvo por maestro, excepcional por cierto, a Juan Manuel Fangio. Habrá que aguardar que la primera lección le haya sido de toda utilidad.

Paquita Muñoz escucha las indicaciones de Juan Manuel Fangio. Y lo que comenzó como una simple nota gráfica para una encuesta terminó en un curso acelerado

gencias del horario? ¿Es tan ardua la jornada de una mujer que ha entrado en la vida con el ánimo de ser una triunfadora?

—Por supuesto... Desde que —en mi caso particular—, como artista, estoy obligada a acceder a múltiples requerimientos, tengo necesidad de un auto. No es para pasear ni para que me miren mis colegas o la gente. Simplemente lo necesito. Tengo una constante necesidad de desplazarme. Ensayos, reportajes, entrevistas, lecciones, y estudiar mis personajes. Todo eso exige disponer de tiempo. Una urgencia de resolver a cada instante situaciones de horario. Por eso me hace falta un auto...

—¿Por nada más?

—Sí. Por una razón más. Porque implica la posibilidad de encontrarle un día parado en medio de la Avenida Nueve de Julio mirando el obelisco, bajo la lluvia... Quizás resulte divertido...

Y se fue a mirar los automóviles en exhibición, con ese mismo ritmo y ese mismo paso, que pese a su juventud, con su talento y su vocación, le han hecho ganar el primerísimo lugar que ocupa en el teatro argentino.

*

Si digo que tropecé accidentalmente con Hilda Rey en el Salón del Automóvil, nadie lo creería. Y sería cierto, sin embargo. Pero Hilda, esa inteligente y fina protagonista de tantas obras de nuestro teatro y nuestra TV, a quien habíamos estado buscando en otro lugar para el reportaje, se prestó en seguida al que le pedimos ahí mismo.

Todo reportaje implica la posibilidad, sobre todo si la entrevistada es Hilda Rey, de hablar de un sinnúmero de temas, donde el cronista trata de abarcar todo lo que puede.

Temas hay muchos, y algunos casi obligados. La crisis del teatro argentino, la "intelectualización" de la nueva ola, la soledad del hombre moderno, Tennessee Williams, Becket... Muchos temas.

En la pausa reparadora de un café, se nombró a "AUTOCLUB" y al Automóvil Club Argentino. El cronista —de vez en cuando tiene estos aciertos—, intuyó el tono de la nota. Hilda Rey se acordó que deseaba asociarse, que quería comprar un auto, que...

Vino al Automóvil Club Argentino. Se hizo socia. Luego quiso volver al Salón para ver los últimos modelos. A mitad de camino insinuó:

—Estamos tan cerca del "canal"... Tendría que retirar los libretos de una audición. Tardo un segundito.

Fuimos.

Llegamos al Salón cuando todavía estaba abierto...

Y se olvidó de todo lo demás. Era tanto su entusiasmo, que tuvimos que recordarle que tenía que comprar sólo un automóvil. Nos miró con una expresión de abatimiento y se limitó a decir:

—¡Son tan lindos! ¡Un modelo para cada vestido! ¡Ese... para la mañana, aquél... para la tarde... Para la noche... ¡Para la noche hay varios que caen maravillosamente!

A sabiendas de que ella ya estaba viajando en un modelo distinto que haría juego con cada vestido, volvimos despiadadamente sobre el tema de esta nota:

—¿Por qué y?... Etc. Etc.

—¡Valiente! Porque somos tan iguales a ustedes y tenemos la misma necesidad de desplazarnos que ustedes. Además, como los hombres son tan caba-

lleros, mas que un automóvil se necesitaría un tanque para viajar.

—¿Pero qué sensación siente una mujer cuando maneja?

—¡Ay!... Se acuerda de los hombres... Si fuera tan difícil manejar a un hombre como se maneja un automóvil... Si aquéllos tuvieran un volante, y cuatro velocidades y un freno, y una pudiera llevarlos... como es debido...

(La nota terminó bajo el ombú de la Rural. Hilda Rey insistía en que resultaría maravilloso armonizar cada vestido con uno de los modelos en exhibición. Y casi se la veía ya, conduciéndolos con la indumentaria acorde. Pero el cronista se acordó de su opinión sobre los hombres y cautelosamente se arregló para irse hasta la Plaza Italia, donde la "cola" en espera del "trolley" se hacía cada vez más larga...)

Hilda Rey tendrá su automóvil. El lector puede estar seguro de ello. Es una mujer cabal, que sabe lo que quiere. Ahora quiere conducir un coche último modelo, como un adiestramiento para empresas humanamente más significativas.

"¡Señor! Qué deliciosa sería la vida si el marido que a una le toca en suerte fuera como este último modelo y pudiera conducirlo con tanta docilidad de su parte." Hilda Rey, la fina e inteligente primera figura de nuestro teatro y televisión, apagaba con su sonrisa el luminoso destello de las joyas de la mecánica argentina, en el Salón Nacional del Automóvil.

"¿Qué siento yo cuando manejo?" —Hilda Rey recorrió con sus grandes ojos un infinito de posibilidades. "Pues... que lamento que los hombres no sean tan fáciles de manejar como un automóvil".

DE COMO SE AMENIZA UN VIAJE

por CHAMICO

NECESIDADES manducatorias nos sentaron a la misma mesa del coche comedor.

El era español y nosotros tres lo que se irá viendo con el andar del diálogo y del tren.

Con motivo de un cuchillo mal afilado, soltó:

—El amigo que no da y el cuchillo que no corta, que se pierdan poco importa.

Asentimiento general, seguido de distracción del mismo grado para observar a una dama, que a todos nos sonó a viuda, más entrada en carnes que en años, que con gran desenvoltura de ademanes y lengua buscaba asiento.

Y entonces fue cuando nuestro compañero de mesa soltó el segundo:

—La viuda como la mula, gorda y andariega.

Nos hizo gracia y lo celebramos. Pero como en esos momentos nos sirvieron el pollo —ese clásico pollo de los ferrocarriles, que por su dureza parece haber sido alimentado con durmientes de quebracho y balastro— y alguien se quejara, nuestro español dijo, filosóficamente:

—Vale más pájaro en mano... —y con la diestra empuñó una pata del ave ferroviaria.

—¡Cuántos refranes sabe usted! —me admiré.

—Los refranes son la sabiduría de los pueblos —me respondió sin dejar de refranear.

Raúl, que estaba a su derecha, me hizo la seña del as de bastos; yo toqué con el codo a Ernesto y, sin más, la cosa quedó resuelta: lo batiríamos en su propio campo.

Como trajeran una compota de orejones, Raúl inició las hostilidades:

—Fruta en compota, no está buena si no flota.

—Come orejones y felicita a tus riñones —apoyó Ernesto.

El español hizo un gesto de sorpresa tan espontáneo que se le volcó el postre.

—Quien a buena mesa se arrima, buen almíbar le cae encima —solté yo, que nunca he tenido mucha imaginación.

Hubo un momento de expectativa, y el español, mientras se limpiaba, dijo con un si es no es con la mostaza en las narices:

—Curiosos refranes saben ustedes. Yo me he dedicado a estudiar la materia y jamás en mis días tuve noticias de ellos.

—¿Se lo confesamos? —preguntó Raúl, esta vez con la seña del siete bravo. Dijimos que sí, sin saber de qué se trataba y él explicó:

—Son refranes criollos que, por un acuerdo tácito, jamás se dicen ante españoles. Es una defensa del espíritu nacional, temeroso de que el imperialismo idiomático de la Academia Española se apodere de ellos y nos los devuelva corregidos y sancionados por su autoridad. Queremos conservarlos com humildes flores silvestres... A refrán foráneo, opone el criollo frutos de su cráneo... Y mejor flaco en mi poncho que en su levita rechoncho... Y yo como choclo y usted miel con bizcocho, y si en mi cama espincho me voy a mi propio nicho... Y, como dijo Palleja, cada cual rasque su propia oreja.

—¿Quién era Palleja? —inquirió el español entre interesado y desconfiado.

—Palleja, Palleja, cuando le preguntan quién es se aleja. Por eso nunca se lo pudo identificar.

Nuestro compañero de mesa, congestionado por el vino y los refranes, se puso a forcejear para abrir la ventanilla. Le ayudamos con unos proverbios.

—Las ventanillas del tren, no se abren en un amén.

—A ventanillas viejas, al ñudo libro de quejas.

Por fin consiguió abrirla en momentos en que el tren arrancaba de una estación, previa la pitada reglamentaria.

—Tren que no pita, no mueve la ruedita —apuntó Raúl y, como en eso llegara el inspector pidiendo los boletos, agregó: —No subas a los vagones sin boleto en condiciones.

—Tan sólo la gente estulta, se expone a pagar la multa —agregó Ernesto.

—Si te piden el boleto, una y otra y otra vez, tú diles siempre "yes", "yes", sin asco, como hizo el vasco.

—¡Alto ahí! —gritó el español creyendo haber pescado a Raúl en un renuncio, pues él era el autor del disparate. Si era vasco, debió decir sí, sí.

—Es que era un vasco del tiempo en que los ferrocarriles eran ingleses.

—Sin ofender el patriotismo de ustedes —dijo nuestro compañero de mesa— debo confesar que ese refrán no vale un porro verde y, además, hay que ponerlo en buen castellano.

—¡Ya apareció el imperialismo idiomático! ¡No decía yo! —gritó Ernesto.

—¿Y es que prefiere usted el imperialismo idiomático vascuence o inglés?

—¡Quite usted allá!

—Ni un pantalón hace un ambo, ni un vasco suelto es un tambo —defendí yo.

—Sea —dijo el español vencido por la fuerza del refrán—, pero ¿y el "yes" "yes"? Tener esa palabra en el refranero es como permitir que el obelisco se incline ante la columna de Nelson.

Como algo había que concederle para mantener las buenas relaciones, le entregamos el refrán para que lo expurgara, y seguimos tan amigos y refraneros como Sancho Panza.

Poco después nos anunció que iba a preparar sus valijas, pues se acercaba a su lugar de destino, y hombre prevenido vale por dos, y a quien madruga Dios le ayuda.

—Es bueno hacer el baúl con tiempo, como Raúl.

—¿Qué Raúl —inquirió ya en pie.

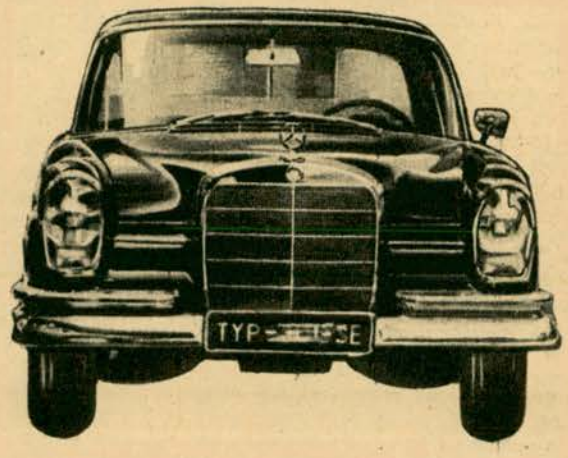
—Yo mismo —fue la estúpida respuesta de Raúl. El español nos hizo una reverencia por no hacernos cosa peor y, cuando ya transponía la puerta, Ernesto le gritó:

—Para no causar enojo, en el tren cierre la puerta, igual que cerraba el ojo su abuelita la tuerta.

La cerró con cierta violencia.

POLUX

AUTO MÜLLER



Concesionarios y Service Oficial

AUTO UNION

AUTOUNION

MERCEDES BENZ

DE CARLO

FEDERICO MÜLLER

S. A. C. e I.

Av. Lib. Gral. SAN MARTIN 4600

T. E. 772-2035-2646

PROBLEMAS de una MEDICINA del TRANSITO.

LOS adelantos incesantes de la técnica que caracterizan la era que vivimos, plantean cada día nuevos problemas a la medicina. Tal es el caso de las diversas manifestaciones del automovilismo y, en particular, del tránsito, que constituye un campo donde los médicos comienzan a imponer cada vez más su competencia, ya que son múltiples las cuestiones por resolver en este terreno.

Algunas de esas cuestiones son analizadas y contestadas por el doctor H. Elbel, médico legista austríaco, director del Instituto de Medicina Legal y catedrático de la Universidad de Bonn, (Alemania Occidental), en un trabajo publicado en el "SYMPOSIUM CIBA".

Psicología y Medicina

En ese documentado e ilustrativo artículo, el autor responde en primer término a la cuestión de si puede hablarse de una medicina de la circulación pública. Según las estadísticas, no son las enfermedades propiamente dichas de los conductores la causa principal de los accidentes de tránsito, ya que entre el 80 % y el 95 % de éstos, deben imputarse a la cuenta del "factor humano", vale decir, de lo que se ha llamado con gran propiedad, "la mentafidad causante de accidentes", concepto que debe entenderse, en su acepción más amplia, como un *modo de comportamiento*, que para el caso es siempre un comportamiento equivocado.

De ahí que los factores psicológicos adquieran una importancia mucho mayor que los factores propiamente médicos en la materia que nos ocupa, y el papel del psicólogo crezca en proporción directa con dicha importancia. Pero ello no debe llevar a subestimar la relevancia relativa de los factores médicos.

De acuerdo con las estadísticas de Alemania Occidental, debe imputarse a la salud de los conductores un 2 % de los accidentes de tránsito, porcentaje que representa una cifra de 250 muertos al año por esa causa, equivalente a los casos de mortalidad por poliomelitis, por ejemplo. Sumando a esa cantidad la de los heridos, se alcanza una cifra de morbilidad por accidentes de 7.000 por año.

Todos esos antecedentes justifican plenamente que pueda hablarse de una medicina de la circulación pública y, sobre todo, que se haga cada vez más necesaria una medicina profiláctica del tránsito. En este aspecto, la mayor dificultad radica en que, en las actuales condiciones, parece poco menos que utópico un reconocimiento sistemático de todos los conductores, tanto por la falta de una cantidad adecuada de médicos especializados, como por el peligro de que una tarea de esa índole pudiera naufragar en la superficialidad. De ahí que deba encararse el problema de acuerdo con un enfoque muy concreto, limitando el estudio a aquellos estados y enfermedades, cuyo papel causal en los accidentes, si bien no ha sido comprobado estadísticamente, es evidente por sí mismo.

El doctor Elbel pasa revista a algunas de las enfermedades y afecciones somáticas, que constituyen casos típicos de estudio en esta materia, procurando determinar cuáles constituyen verdaderas contraindicaciones al otorgamiento del permiso de conducir, y cuáles, dentro de ciertas condiciones, no llevan necesariamente a una prohibición absoluta.

Así, analiza en primer lugar el problema de la epilepsia. Según el criterio predominante en los Estados Unidos, el 80 % de los epilépticos, cuando están sometidos a vigilancia médica, no constituyen peligro alguno, y algún Estado norteamericano ha establecido que no es obligatorio declarar la enfermedad para obtener el permiso de conducción. La Sociedad Alemana de Electroencefalografía opina, en cambio, que para la concesión o devolución del permiso, debe requerirse la ausencia de ataques durante tres años contínuos y la no existencia de datos patológicos en el electroencefalograma. En el caso de la epilepsia, el médico se enfrenta, para dar su dictamen, con un delicado dilema, pues al problema de conciencia se añaden los riesgos de las acciones judiciales en que puede verse implicado por su rechazo o por su aprobación, en la eventualidad de que se produzca algún accidente ulterior.

Las deficiencias de la *función auditiva* determina otra categoría de problemas, especialmente considerados por la Otología. Según algunas estadísticas, los sordos y sordo mudos han demostrado un porcentaje de participación en accidentes mucho menor que el de los conductores normales. Es evidente que la importancia de la función auditiva en relación con el tránsito, resulta muy inferior que, por ejemplo, la de la función visual.

Debe tenerse presente que la sordera o la disacusia, no pueden ser contempladas en forma aislada de los trastornos o enfermedades cerebrales con los que van muchas veces combinados, o de los que son en ocasiones meros síntomas parciales. De ahí la importancia de conocer siempre la clase y causa del trastorno auditivo.

En cuanto a la *función visual*, su consideración abarca el estudio de complejos problemas, que incluyen las cuestiones relativas al planeamiento de la circulación. El problema del deslumbramiento es una prueba de ello. En lo que se refiere a la *acromatopsia* (no diferenciación de los colores), la capacidad para conducir se halla muy discutida, y la *monopsia* (falta de un ojo) —que a primera vista podría considerarse como una desventaja radical—, según un informe de la Liga de Opticos de Alemania Occidental, no ocasiona una frecuencia de accidentes superior al término medio.

En el campo de la medicina interna, encontramos en primer término la *diabetes*. Al respecto, las opiniones se hallan muy divididas. Hay quienes sostienen que los diabéticos constituyen el grupo de enfermos mejor instruídos y disciplinados, por lo cual no es de temer una incidencia desfavorable en la producción de acciden-

tes. Tampoco el uso de la insulina justifica una exclusión, por cuanto no se trata propiamente de una "droga", en el sentido legal que se da a este término. En Inglaterra, sin embargo, se ha dado a la insulina este carácter, estableciendo la prohibición absoluta a los diabéticos para conducir. El riesgo de accidente por un shock hipoglucémico es, según las estadísticas, ínfimo. El doctor Elbel ha comprobado un solo caso, entre 15 a 20 mil accidentes.

También es minoritaria la influencia de las enfermedades del *sector cardiovascular*. Aquí, gran parte de los riesgos pueden solucionarse mediante una adecuada educación de los enfermos afectados, que debería reemplazar a la excesiva tendencia a prohibirles en forma absoluta su participación en la circulación pública.

La *edad avanzada* plantea otra serie de problemas. En este aspecto se presentan factores contrapuestos, como son la mayor experiencia y serenidad del conductor de edad madura, frente a la superestimación egótica de la propia capacidad y la aspiración a un rendimiento óptimo, a lo que se suma una disminución de las funciones de concentración y de atención, y una menor capacidad de reacción. Tales factores son susceptibles de compensarse mutuamente; pero, de todos modos, es evidente que se está sujeto a un mayor riesgo de accidentes producidos por una sorpresa y disminuyen las posibilidades de los que razonablemente pueden ser previstos.

Otra categoría importantísima está integrada por la *toxicomanía*. Es bien claro que el toxicómano no debe participar en el tránsito. Pero los problemas comienzan cuando la denominación de toxicomanía se extiende al empleo exagerado de medicamentos hipnóticos, sedativos y estimulantes, que, sin estar comprendidos dentro de la calificación legal de estupefacientes producen efectos análogos. La embriaguez, en particular, debe ser considerada como una psicosis tóxica aguda. Su incidencia en la causalidad de los accidentes, de acuerdo con las estadísticas, es de aproximadamente el 7 %; pero agregando los casos en que la prueba causal es difícil, pero la influencia del alcohol resulta evidente, aquella proporción puede elevarse al 20 %. Esta clase de accidentes es, pues, especialmente grave y su mortalidad muy superior a la producida por otras causas. Por eso, el alcoholismo constituye, con relación a la medicina del tránsito, un problema político-social de primer orden, con la agravante de que la función del médico, en este sector, se reduce notablemente, ya que es poco lo que puede hacer aquí la medicina preventiva.

COMPLETAMENTE GRATIS

Puede salirle su cuota de socio, si usted aprovecha los descuentos que acuerdan las casas comerciales a los socios de A. C. A.

Repuesto para automóviles, artículos de sport, perfumerías, tiendas, sastrerías, hoteles, farmacias, casas de música, zapaterías y muchos artículos más.

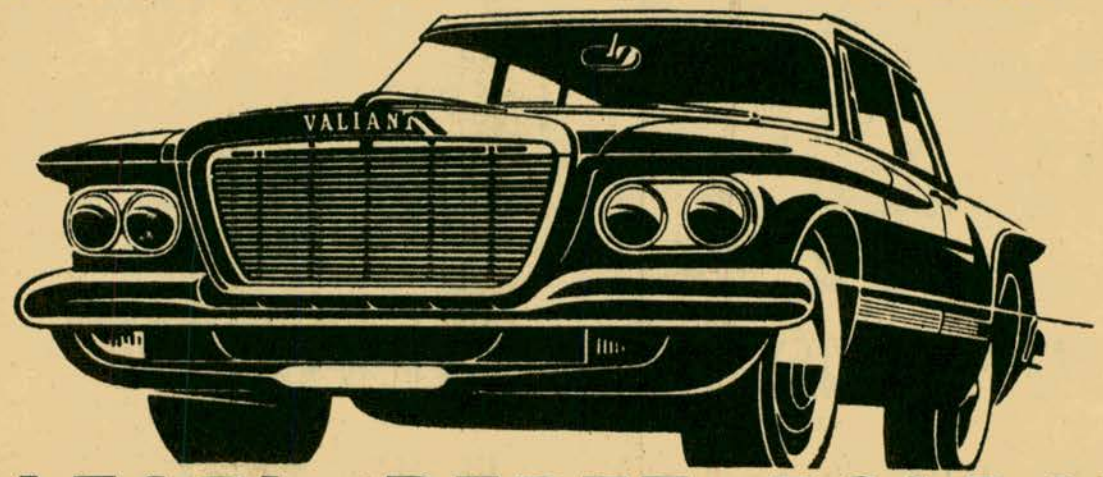
Que usted y su familia pueden adquirir comprando en las casas comerciales adheridas al A.C.A. Con la sola presentación de su carnet, gozará de descuentos sumamente apreciables.

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 Nº 83 Ecuador 6061 (Interno 56).

COMISIÓN DE BENEFICIOS PARA SOCIOS DEL A. C. A.

VALIANT 1962

¡CALIDAD CHRYSLER!



RAFAEL PEREZ ROLDAN

EXPOSICION Y VENTAS: RIVADAVIA Y AZCUENAGA T. E. 48 - 9066 Bs. As.

EL HECHIZO DE UNA LEYENDA QUE CONMOVIO A LAS HUESTES DE LA CONQUISTA

¿CUAL era la visión de los oficiales y soldados de la Expedición Militar al Río Negro, corriendo el año 1879? ¿Qué pensaban o deseaban? ¿Cuál fue el estímulo principal de los Olascoaga, Racedo, Levalle, Villegas, Ortega, Uriburu y demás capitanes del ministro y general Julio A. Roca, cuya estatua vemos ahora en varios pueblos patagónicos?

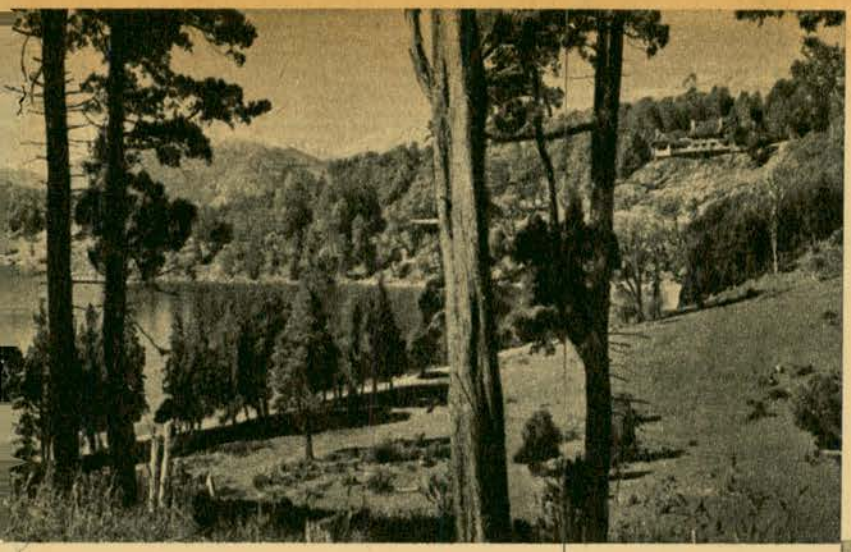
Si nos atenemos a las órdenes generales, a los partes y a literatura de la campaña, se saca en consecuencia que el impulso capital de esos varones fue el patriotismo y el desprecio al aborigen; y el patriotismo lo concebían como la conquista de la tierra, para entregarla liberalmente al trabajo pacífico y fecundo, conforme al anhelo del estadista y de los círculos directivos de la República.

Esto fue el motor de su acción, la musa de ese entusiasmo incontenible que elevaba sus corazones.

Y esta maravillosa asociación de la naturaleza y el hombre ciertamente no pudieron preverla los pioneros fundadores. El panorama no necesita ni puede ser descrito: hay que verlo. Esto es Bariloche.

LA CIUDAD DE LOS CESARES: UN MITO QUE LA REALIDAD NO DESTRUYO

Escribe para "AUTOCLUB" R. GORRAIZ BELOQUI



Después, claro, el continuado esfuerzo humano fue convirtiendo la soledad agreste en un paisaje elaborado, pero donde la naturaleza mantiene siempre invicta su íntima belleza. En esta foto, la "Hostería" de la Isla Victoria, cerca de Bariloche.

Es justo y oportuno decirlo. La mayor parte de ellos, nada quería para sí; su sueño era la república libre de indígenas y entregada al trabajo, al bienestar, la paz y el progreso.

Puede dudarse que entre los cinco mil hombres que formaban el ejército expedicionario, haya habido alguien que creyese seriamente en la Ciudad de los Césares, u otra Eldorado semejante, incentivo de viajes de otras épocas. Todos conocían demiado la pampa y otras zonas, para hacerse ciertas ilusiones.

¿Libros? Uno que otro, no más. Algo de Zeballos y de Alvaro Barros; tal zes Moussy; el librodel explorador chileno Cox, sobre el Caleufú y otros puntos neuquenianos; algún fragmento del inglés Musters. Después de esto, poco más, seguramente. El coronel Olascoaga, secretario de Roca, estaba tan mal informado acerca del viaje del naturalista Darwin, no obstante ser un estudioso, que sostenía que sólo estuvo en Bahía Blanca, y por lo tanto no cruzó la pampa.

El General y el Sabio: ROCA y HOLMBERG

El 25 de Mayo de 1879, el comando superior del Ejército se encuentra en la isla rionegrina de Choele- Choel. Enorme es la alegría de todos. El río es una delicia. Su arboleda, el hueyque indígena, es reparo, leña, civilización. Se resuelve gustosamente no posar hasta descubrir sus fuentes.

El ministro y general toma la pluma, escribe; y ese mismo día sale un chasque para el norte, llevando un oficio que debe llegar a manos del presidente Avellaneda. Uno de sus párrafos fue este: Nada le digo del aspecto encantador del Valle del Río Negro, ni de la impresión que nos causó al verlo de improvisto desde una altura, después de un travesía de 15 leguas por campos salitrosos y cubiertos de árboles raquíticos y espinosos. Estos cuadros pertenecen a los cronistas, a los sabios y a los poetas de la Expedición.

Entre esos sabios está Holmberg, al que conocí en 1919, y de cuyas manos obtuve su Lin-Calel, poema extenso, representativo de sus sentimientos ante el aborigen, de su efecto por la juventud y de su preocupación por el país; y al mismo tiempo que ese obsequio, otro igualmente precioso e inolvidable: palabras docentes sobre la grandeza moral e intelectual de Ameghino, su amigo ilustre, genio, a juicio suyo.

Los abanderados de la civilización argentina que en el último cuarto de siglo pasado llevaron su decisión hasta las laderas de esta serranía, probablemente contemplaron también estas flores invernales de nieve impoluta dibujando las ramas de los árboles contra el cielo sereno; pero, ¿pudieron sospechar que, sobre las faldas del Cerro Catedral, se levantaría este invitante hotel para esquiadores?

La Nación avanzada

Se vivaquea en la confluencia del Lima y el Neuquén, origen del Río Nogro, la barrera natural que se pensaba reforzar para que el indio se alejase. Largos son los comentarios. Tropas del sud de Mendoza, Córdoba, Santa Fe y San Luis, se han reunido con las procedentes de los fortines occidentales se Buenos Aires. El ánimo de todos es de coraje y tranquilidad. En la noche, el aire levanta y dispersa por el campamento notas de guitarra, consuelo gaucho junto al fogón.

Y este paisaje de hoy es la margen del Lago Espejo —con el cerro Campaña al fondo—: el hombre avanza y consolida sus bases. En realidad, ha quedado preso en la red de la inefable armonía que brota de cada pulgada de esta tierra sin igual en la geografía de la hermosura.

Lo que se va descubriendo es distinto y superior a lo imaginado o leído, o al relato del indígena, trátase del baqueano o del prisionero. La realidad supera al ensueño y la esperanza. Las pérdidas son pocas; la campaña es triunfal; la sucesión de insospechados escenarios alienta y entusiasma a todos. ¡Qué perspectivas extraordinarias! No puede extrañar, por lo tanto, que el coronel Fontana, en 1885, contemplando el valle del Corintos y del Futaleufú, en las cordilleras chubutanas, se preguntase, embelesado: ¿Cómo ha sido posible que tanta belleza haya estado oculta al hombre tanto tiempo?

El doctor Lorentz es otro de los componentes de la Comisión científica del Ejército. Junto al gran río, recuerda a Buenos Aires y traza unas líneas para el doctor Victoriano de la Plaza, ministro de hacienda.

Mañana —le dice— saldremos con S. E. y una pequeña fuerza, al río Neuquén, donde tendrá lugar el parlamento a que han sido invitados todos los caciques de alguna importancia.

Parece ya seguro que muchos de los principales de La Pampa asistirán a esta conferencia, que si bien no podrá rivalizar en pompa y bombo con las que de tiempo en tiempo se realizan en las capitales europeas, quizás sea de resultados más humanitarios.

Tendré, pues —escribe finalmente el doctor Lorentz— ocasión de hacer nuevos e interesantes estudios etnográficos. Si la Providencia sigue favoreciéndome como lo ha hecho hasta ahora, esta campaña será uno de mis recuerdos más agradables, como es, sin duda, el viaje más instructivo de mi vida.

Estudiar, descubrir, pacificar, poblar: estos son los sueños, los afanes, las esperanzas de la Expedición.

El trabajo de los siglos

En ese momento histórico de la República, ¿qué es lo que el blanco posee en la Patagonia? En realidad, poquísimo; casi podría decirse que nada. Además, libres y despobladas están asimismo el costo de Buenos Aires y todo el territorio de la Pampa.

En los 786.632 kilómetros cuadrados de la Patagonia, el blanco o conquistador se reduce al poblado de Patagones, a los 600 ó 700 galeses del valle inferior del río Chubut, y a dos o tres pobladores de las inmediaciones de la boca del río Santa Cruz. Lo demás no poso de unas tribus aborígenes, definitivamente vencidas y dominadas en los valles chubutenses de los regimientos acantonados en el Nahuel Huapí y en Viedma, operando por orden de Villegas o Winter.

Ha terminado una opopeya, la increíble epopeya iniciada hacia 1740, a más de 150 años de la fundación de la ciudad de Buenos Aires por el animoso varón don Juan de Garay, cuando los cabildantes y justicias del Rey comprendieron que se necesitaba una fuerza militar para preevnir el peligro de ese aborígen del sud que ya se hacía sentir por algunas estancias, y crearían el Regimiento de Blandengues de la Frontera.

De este modo, pasan al archivo de la historia más de 140 años de hostilidad entre el conquistador y el indio del tronco mapuche; 140 años de guerra, de malones, de cautiverio de mujeres blancas y de niños, y durante los cuales la pampa, y la sierra, y el desierto, fueron regados muchas veces, y copiosamente, con sangre de unos y otros, del blanco que alega los derechos del progreso, y del nativo que se aferra a su territorio y defiende su pasado, sus costumbres, el campo abierto, su libertad, la propiedad común del suelo y de los animales, todo eso, en fin, que constituye su vida, siendo herencia remota.

No más fronteras militares entonces; no más fortines; no más incendio de estancias, ni arreos de hacienda hacia el desierto. Basta ya de gastos inútiles y de levas de milicianos que al desertar y ser aprehendidos caen fusilados. Una nueva era se abre en el sud argentino; y esta era es la del siglo, que sabe ahora, o lo vislumbra, que las guerras valen poco, o ya carecen de su antiguo valor, porque el trabajo manual y cerebral es el gran conquistador, la mayor fuerza social, su más segura potencia, razón por la que debe preferírsele a todo.

La tragedia del indígena

Valga una digresión.

Al principio, los naturales bonaerenses se asomaron en grupos pequeños a las estancias fronterizas. Eran gente mísera y mansa, aunque celosa de su suelo, ciertamente. Su objeto ostensible y real fue comercial. Querían licor sobre todo, ese huinca pulcu que tanto le agradaba; y a cambio de esto, ofrecía sus artículos, que eran lazos y boleadoras, pieles, plumas de choique y mantas.

La primera atracción del serrano o puelche no fue la estancia, cuya vivienda, en más de un caso, se diferenciaba poco de su toldo o trelque ruca, y cuya hacienda y demás animales no le eran imprescindibles, puesto que abundaban igualmente fuera de ella; su atracción poderosa fue la pulpería, o bien las carretas del mercachifle, lo mismo que un siglo y medio después a lo largo de la precordillera de la Patagonia.

Para obtener licor, el patagón bajará desde el fondo del Chubut hasta los buques loberos y traficantes del Es-

O con rincones paradisíacos como el que visualiza esta foto, que hoy se denomina simplemente Playa Bonita, pero que debió impresionar a los conquistadores de la Patagonia como un refugio de paz descendiendo del cielo.

Las huestes de la conquista interna del territorio nacional fueron avanzando muy lentamente hacia el sur. Dada la alta calidad espiritual de los hombres que la dirigieron, es fácil imaginar la maravillada sorpresa con que, sin duda, se enfrentaron con espectáculos como éste, por ejemplo, el Valle Encantado, a las márgenes del río Limay.

Y también esta vista del "Lago" por antonomasia, que no hicieron cambiar ni los siglos ni el trajinar del hombre, seguramente dejó suspenso el ánimo de los hombres blancos que venían de la distante pampa, polvorienta y dilatada.

trecho de Magallanes, o al puerto fluvial de Carmen de Patagones; y también al Deseado, San Julián o la península Valdés de la época de los Viedma, Villarino y Juan de la Piedra. Y no eran distintos los puelches o serranos de la pampa de Buenos Aires.

¡Bien recuerda esto el misionero Sánchez Labrador. No es fácil —advierte este hombre en sus apuntes de 1772— dar a entender la afición con que miran al aguardiente estos indios (los puelches), no menos las mujeres que los hombres. Venden cuanto tienen por conseguirle. Yo diría —manifiesta— que este licor reina en sus corazones como ídolos de sus apetitos.

Algo más dice este lejano émulo del ardiente Las Casas. Se indigna y protesta contra los cristianos que van a vender aguardiente a los indígenas en sus propias tierras, cobrándose en tejidos de lana, ponchos y mantas, cuando no en prendas de cuero de caballo o de lobo marino, como riendas, botas y alforjas. Para él, esto es arruinar la cristiandad del sud, sin respeto alguno por las leyes divinas y humanas.

Puede sostenerse, entonces, que el licor fue lo primero que impulsó al mapuche hacia el norte, arrancando de ahí su relación con las estancias, aquellas de la época en que la Provincia de Buenos Aires no llegaba ni al Río Salado.

La visión de ALBERDI

Si la Nación, territorialmente, ha crecido de golpe en un millón de kilómetros cuadrados, creciendo está también demográficamente; y si Derqui, ministro del interior, se alegró en 1857 por poder decir que la población extranjera había aumentado en 9.172 almas, alegre estará también el ministro del interior de la administración Roca, al presentar el cuadro de las cifras inmigratorias de 1880-86, que dan una entrada total de 410.046 almas. Y esta alegría ministerial tiene su significación política, pues el doctor Albedt piensa y sentencia que el ministro de Estado que no duplique el censo de las provincias cada diez años, ha perdido el tiempo en bagatelas y nimiedades. ¡Y Alberdi es nada menos que el padre y el vigía de la Constitución!

Sobre el viejo habitat del indígena, en lontananza, surgen ahora las primeras casas de las nuevas ciudades. ¡Si parece un sueño! Roca y Allen en la margen izquierda del viejo y caudaloso Curu Leufu (Río Negro); al noroeste de lterritorio de Neuquén, el Chos Malal de los Olascoaga y los Carrasco, patriotas activos e integérrimos; en el ángulo del Limay y el Neuquén, la villa de Neuquén, que suplirá a Chos Malal como capital del Territorio; contemplando el bello e inspirativo lago Lácar, allá, en el mismo Andes, la villa de San Martín, donde un oficial izó la bandera con emoción profunda, trazando por su cuenta y riesgo el límite argentino.

Nacen también sobre el Río Negro, las localidades de Cipolletti y Villa Regina. En la costa atlántica, San Antonio, Puerto Madryn, Camarones, Comodoro Rivadavia, Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos, centros del tráfico hacia el interior, donde se explora, se dice aquí me gusta, se le bajan los cueros al flete, y se termina tomando campo y fundando una nueva estancia. Y así, al cabo de unos decenios, ya no existe solamente una que otra tribu nómade y belicosa, en la enorme heredad patagónica, si no una nueva civilización, sobre la base de una ganadería de millones de cabezas.

Realidad y símbolo: COMODORO RIVADAVIA

En el valle inferior del Río Chubut, los colonos prosiguen su marcha, acrecentando los cultivos y los rodeos, y viendo crecer los pueblos de Rawson, Trelew y Gaiman, auxilio y aliento de la mancha general del Territorio.

El alto valle del Río Negro y las zonas adyacentes, se transforman en centros agrícolas para lo que es preciso erradicer el zarzal nativo y nivelar el suelo; y al cabo de unos años ofrecen una producción frutífera tan ingente, maravillosa e insospechada, que casi no puede creerse. Millones de cajones de fruta y hortalizas salen de él, para gusto y delicia nacional e internacional. Unas pocas hectáreas de sus manzanos, valen dos veces más que los bosques kilométricos de manzanares andinos, esos mismos que durante siglos endulzaron y regocijaron el paladar del oborigen.

Y más allá, sobre el yermo y como compensación, está el petróleo de Plaza Huincul, riqueza poderosa. Junto al Coli Leufu (Río Colorado), innúmeras chacras, huertos florecientes, de opima exuberante fruta también. Y en

EUROPA

VISITE:

- ITALIA
- FRANCIA
- ESPAÑA
- SUIZA
- AUSTRIA
- ALEMANIA
- HOLANDA
- BELGICA
- INGLATERRA

80 DIAS

DE VIAJE

A $ 1.000

DIARIOS

INCLUIDO PASAJE

50% AL CONTADO
Y CUOTAS DE $ 4.000
MENSUALES APROXIMADAMENTE.

4 MARAVILLOSOS CRUCEROS

EN LA MODERNA M/N **PROVENCE**
TOTALMENTE CLIMATIZADA

SALIDAS: 11 DE MARZO - 22 DE ABRIL
1° DE JUNIO - 12 DE JULIO

ALTERNATIVAS: IDA Y/O VUELTA POR AVION Y/O VAPOR

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
VIAJES Y TURISMO
AV. LIB. GRAL. SAN MARTIN 1850 - 1er P. - T E. 83-6061-2039

otros puntos, a lo largo y lo ancho de la Patagonia, más localidades prósperas, u orientadas hacia ello, como Esquel, Bariloche, El Bolsón, Valcheta, Jacobacci, El Maitén, Comodoro Rivadavia, Perito Moreno, Caleta Olivia, el valle de El Turbio, todas demostrativas en que en 1879 había llegado la hora de un gran paso progresivo, y de que el tiempo no transcurre en vano sobre el suelo nacional.

En la Patagonia de hoy, cortada en provincias, viven más de 500.000 personas. Y bulle en ella un glorioso sueño de industrias, de puertos, de minas, diques, energía hidráulica, más carreteras, más petróleo, etcétera.

Las luces de Petroleolandia, de ese deslumbrante Comodoro Rivadavia, sus miríadas de luces, iluminando las sierras, las quebradas y el mar, caminos, torres y poblados, aparecen como un escenraio fantástico para quien lo advierte de repente, viniendo del norte; y sobre el confín sudoeste de Santa Cruz, el humo de las chimeneas industriales y domésticas del municipio de 28 de Noviembre, proclaman la vida de los yacimientos carboníferos del Río Turbio.

La Ciudad de los Césares

De la Ciudad de los Césares, nada. De esta ilusión que durante tres siglos movilizaría religiosos y soldados, ningún indicio. Leyenda y nada más. La explotación y el trabajo la han vencido y superado.

En las planicies ilimitadas, las altas mesetas, los lagos o bosques, no se ha redescubierto tal ciudad, ese recinto esplendoroso, viviente de náufragos, donde hasta los arados eran de oro. Así, los viajes de los Mascardi, los Menéndez, los Rojas, Cabreras, Hernandarias y tantos otros, según lo que se ha escrito, fueron vanos, inútiles, sólo por creer en atestadores ilusos, que en su obsesión o desvarío afirmaban que la habían visto.

Lo único maravilloso, su gran hechizo, ese influjo que ni el mismo Darwin, sabio y todo, pudo dominarlo, resulta ser un panorama, su realidad, su particular construcción, oferente de profundos y extraños horizontes, sin parangón con ninguno.

Y entre esos hechizos cuento yo, conforme lo explíqué en otra ocasión, el espejismo natural de la meseta sud del Río Senguerr, fenómeno que debe producirse aún, y que para mí ha sido la base material de la extraordinaria leyenda, no ciudad de césares para el viejo tehuelche, pero sí aparición mágica, resplandor inexplicable, que el hispano, náufrago o no, aderezó y exaltó a su modo.

LA FABRICAS DE "COMPACTOS"

La American Motors fabricó 43.688 Ramblers en diciembre de 1961 y terminó el año con el mes de mayor producción desde octubre de 1960.

El señor Roy Abernethy, vicepresidente ejecutivo y gerente general, dijo que como las ventas durante este año van a un promedio anual de 500.000 unidades, éste será el mejor año en ventas y producción en la historia de la compañía.

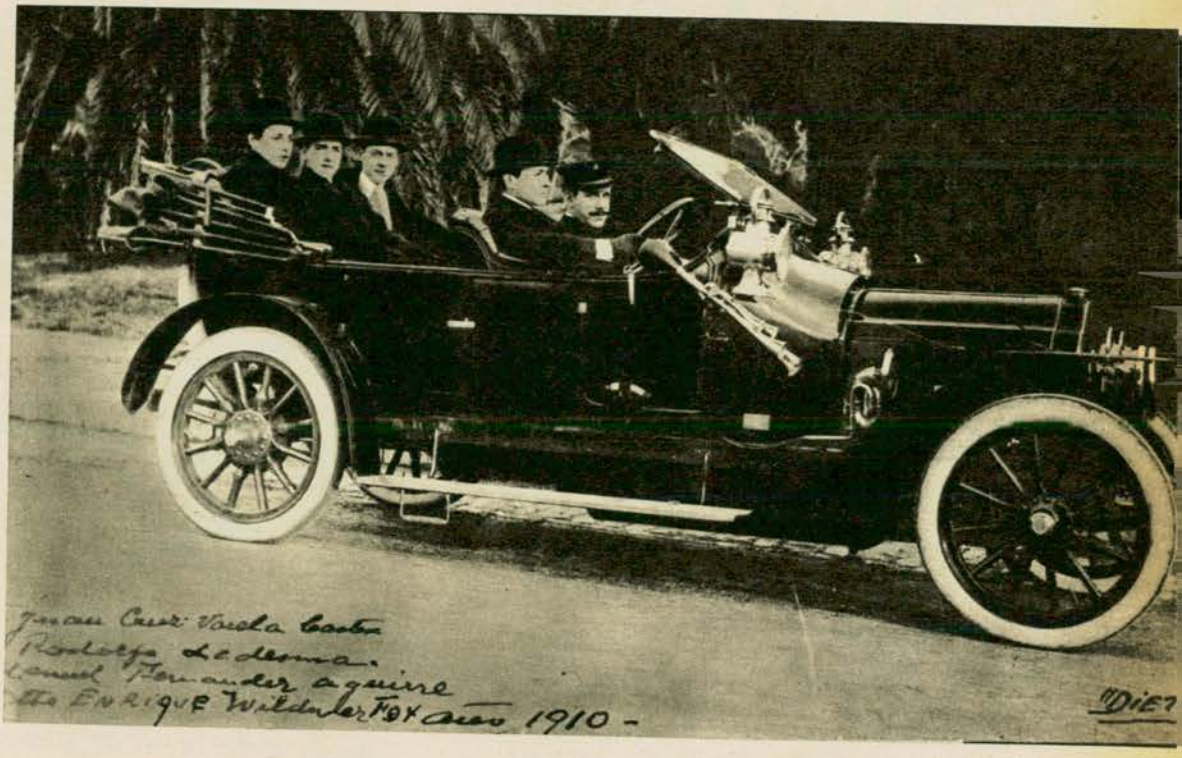
Agregó el señor Abernethy: "Aunque la producción de 372.485 durante el año 1961 fue menor al récord del año anterior, la producción de noviembre y diciembre indica que hemos recobrado el ímpetu de 1960. En estos meses fabricamos 84.507 Ramblers, en comparación con 82.634 en los mismos meses de 1960, nuestro año récord, cuando fabricamos 485.745 Ramblers."

Señaló que la producción de coches "compactos" en los Estados Unidos sobrepasó la cifra de dos millones de unidades en un año, llegando a ser casi el 37 por ciento de toda la producción de automóviles de ese país. Las cifras preliminares de producción durante el año 1961 indican que se fabricaron 2.048.489 coches "compactos" en los Estados Unidos. La producción de "compactos" continuó su aumento en diciembre, y ahora es más del 40 por ciento de la producción.

UNA NOTA INEDITA PARA LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO EN LA REPUBLICA ARGENTINA

La foto que reproducimos y que, junto con sus antecedentes, documenta un momento decisivo en el desarrollo del automovilismo en nuestro país, fue generosamente cedida a AUTO-CLUB por el señor *Otto Enrique Wildner Fox,* cuyo nombre está asociado al de los más grandes propulsores de esa noble actividad. Se trata de un documento gráfico original e inédito, lo que realza significativamente su valor y obliga nuestro reconocimiento al distinguido colaborador.

El señor Wildner Fox nos escribe, al remitirnos la fotografía, indicando que la misma reproduce el automóvil marca "DIETRICH", que don Dalmiro Varela Castex —uno de los fundadores del Automóvil Club Argentino y su primer presidente— importó de Europa en 1910, para obsequiarlo a su hijo Juan Cruz Varela Castex. Por sus características, extraordinarias para la época, el coche "llamó poderosamente la atención en Buenos Aires". Sus ocupantes son, en la foto, los jóvenes e íntimos amigos Juan Cruz Varela Castex, Otto Enrique Wildner Fox, Rodolfo Ledesma y Manuel Fernández Aguirre, desaparecidos ya el primero y el último. Se trata de una nota gráfica extraordinaria y valiosa para la historia del automovilismo argentino. La dirección y los lectores de AUTO-CLUB agradecen al señor Wildner Fox su desinteresada contribución a nuestra tarea periodística.



Automóvil marca "Dietrich" que don Dalmiro Varela Castex importó de Europa en el año 1910 y obsequió a su hijo Juan Cruz Varela Castex. Por sus extraordinarias características llamó poderosamente la atención en Buenos Aires.

ESCUELA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO PARA LA CAPACITACION DE CONDUCTORES

Persiguiendo la realización de un persistente anhelo, las autoridades del Automóvnl Club Argentino han completado los planes concretos para la organización y funcionamiento en la institución de una escuela para la capacitación de conductores.

El nuevo instituto, cuyos beneficios y utilidad es innecesario destacar, estará dotado de todos los elementos técnicos y equipos indispensables para una enseñanza teórica y práctica cabal, pero de ritmo ajustado a sus objetivos y que se cumplirá en etapas adecuadas a los mismos. La escuela contará con una dirección y personal de enseñanza de alta responsabilidad.

Próximamente las autoridades del A.C.A. harán conocer la fecha de iniciación de los cursos y su duración; entretanto *ha quedado abierta ya la inscripción* para los mismos, pudiendo concurrir los interesados, a ese efecto, a la sede central, avenida Libertador General San Martín 1850, piso 1º (oficina de informaciones).

Aun cuando los planes analíticos para la enseñanza todavía están sujetos a ajuste, podemos adelantar que comprenderán tres capítulos fundamentales: manejo del automóvil; mecánica básica y mantenimiento del automotor y educación vial.

LAS CARRERAS DE AUTOMOVILES MARCAN LA PAUTA DEL PROGRESO DE LA INDUSTRIA

ESCRIBE EL ING

LUIS ADOLFO ORURA

Algunos antecedentes

LOS primeros automóviles provocaron tremenda reacción en el hombre medio contemporáneo, tanto que no podía ocultar su temor y desconfianza por esa cosa nueva que se movía por sí sola y que se le antojaba fruto de una desviación mental.

Esa aventura —tal puede ser el concepto, a nuestro juicio—, ¿quién podría imaginar adónde habría de llegar? Pues, a fuer de sinceros, se veía ridículo y hasta chocante, diríamos, de acuerdo con el romanticismo de la época, eso de echarse a andar por las calles en ese extraño y ruidoso carruaje sin caballos.

La verdad es, que había mucho de profecía en ello, aunque ni remotamente se sospechara adónde realmente llegaría la fecunda y polimorfa imaginación de la criatura humana, que, plena de inquietud, la induce a crear o renovar todo lo hecho, con absoluta prescindencia de prejuicios.

La aparición del automóvil dio al hombre una oportunidad más de demostrar su valor, montándose en el pescante de tan raro aparato caminador, que apenas podría pensarse en salir ileso de tamaña empresa.

Es así que la proeza de un principio se tornó en hábito y tan pronto se llegó a esto, ¿qué es lo que ocurrió? Se había encontrado una nueva y emocionante modalidad de desafío, casi siempre sin que jugara otro interés, sino el propio orgullo de poder más, de andar más rápido que los rivales ocasionales.

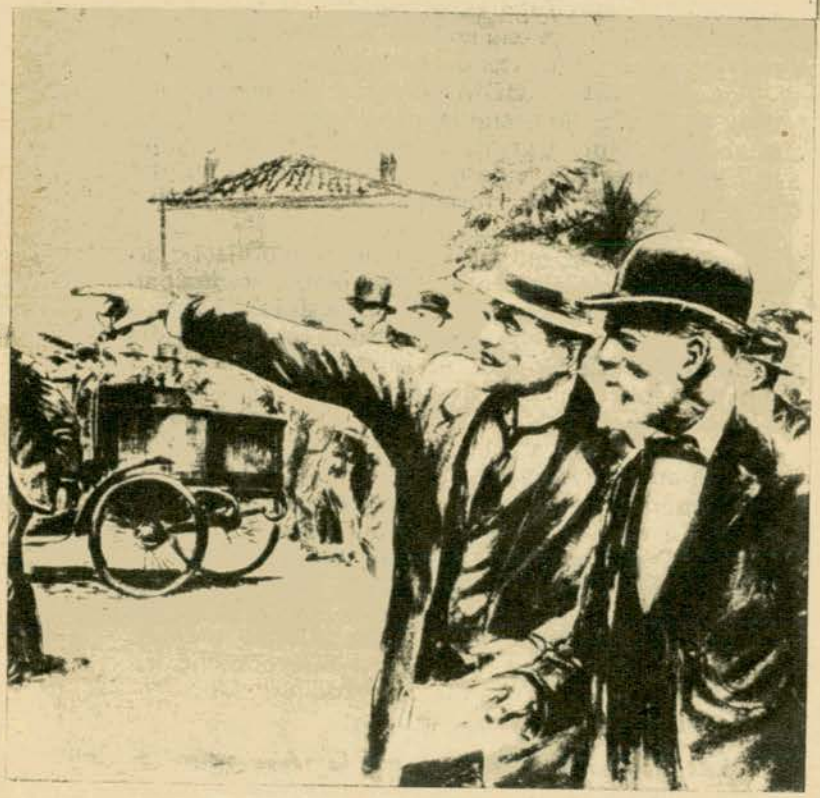
La primera prueba: máquina a vapor contra motor a explosión

Nacieron así las carreras de vehículos autopropulsados, que habrían de tener su primer manifestación oficial y documentada un 22 de julio de 1894, cuando el periódico parisiense "Petit Journal" organizó una carrera entre París y Rouen, sobre un trayecto de 126 Km.

Ese día habría de resultar memorable para el deporte automovilístico internacional por corresponder al de su nacimiento y porque en él ya tenía lugar una confrontación entre las dos técnicas existentes: la de los vehículos a vapor y la

de los propulsados por motor a nafta. Entre los primeros se destacaban los coches de Serpollet, del conde Alberto De Dion y de Amedée Bollée (padre), y en el grupo de los nafteros estaban los coches de Lemaître, Peugeot, Panhard y Levassor.

El triunfo correspondió al coche a vapor del conde De Dion, que cubrió el trayecto entre ambas ciudades en un tiempo de 6 horas, lo que equivale a un promedio de 21 Km./h., en tanto que el segundo clasificado fue Lamaître con coche Peugeot a nafta.



Escena de la llegada de la primera carrera de automóviles entre París y Rouen, en la que venciera el conde Alberto De Dion, con coche a vapor seguido por Lemaître, con coche propulsado por motor a nafta.

Así fue que ya con la primera competencia puramente deportiva, entre aristócratas, hacía otra sumamente trascendente para el futuro del automóvil: la competencia técnica entre marcas, que habría de constituirse en el principal estímulo para el desarrollo y perfeccionamiento del hoy tan popular vehículo de transporte.

Paradójicamente, la tendencia de la propulsión a vapor, que resultara victoriosa en la primera confrontación, habría de ser a la postre definitivamente postergada por el motor a explosión. No obstante, lejos de

La escena pertenece a la edición 1955 de las 24 horas de Le Mans. El Mercedes de la derecha corresponde al malogrado Pierre Levegh y, como se aprecia, está dotado de aleta de freno aerodinámico, y el coche de la izquierda es el Jaguar de "D" de Hawthorn, equipado con aleta estabilizadora vertical.

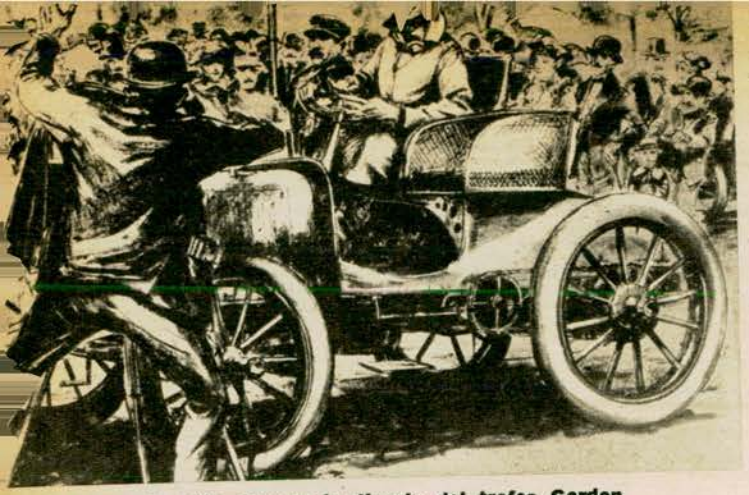
terminar ahí la lucha por la supremacia técnica, ha asumido caracteres épicos a través de los años.

El progreso experimentado en los automóviles a partir de tan memorable fecha, ha sido enorme y no es aventurado aseverar que buena parte de él ha sido logrado gracias a las carreras.

La gran performance de Charron, en 1900

Justamente seis años después de la primera carrera, el francés Charron alcanzó en tramos una velocidad máxima de 100 Km/h., durante la disputa de una carrera entre París y Lyon sobre el recorrido de 556 Km., cubiertos por el mismo Charron, con su coche Panhard, a un promedio de 65 Km/h., en performance muy interesante, como se ve.—

En 1823, durante la disputa del Gran Premio de Francia, Bugatti introduce por primera vez un coche con intentos de aerodinámica en la carrocería.



En el año 1900, durante la disputa del trofeo Gordon Bennett venció Charron con coche Panhard, equipado con neumáticos. En algunos tramos llegó a correr a 100 km/h. Como se ve, el progreso logrado en 6 años fue notable.

Nace el criterio de la fórmula

En esta prueba conquistada por Charron, se había estipulado que los coches participantes no debían pesar más de 1.000 Kgs., con lo que podría admitirse que fue esta prueba la precursora de las fórmulas para carreras y con ello el primer intento de frenar la inquieta imaginación en busca de ventajas sobre el rival.

Además, es importante destacar que el coche de Charron presentaba la interesante innovación de emplear ruedas neumáticas, lo que brindaba a la máquina características hasta entonces desconocidas.

Los innovadores

Las novedades técnicas se fueron sucediendo con el transcurso de los años y es así como, entre 1900 y 1906, Fiat introduce la técnica de las válvulas inclinadas en busca de una mayor sección de admisión; Gobrón Brillié, las mezclas frías a base de alcohol-benzol; Mercedes subtituye el primitivo radiador a serpentina por el de panal de abeja, utilizando asimismo árboles de levas a la cabeza. En 1907 Sizaire et Naudin introducen la suspensión delantera independiente. En 1910, en las 500 millas de Indianápolis, Issota Fraschini emplea frenos en las 4 ruedas. En 1921, Duesenberg emplea, por vez primera, el sistema de comando hidráulico para los frenos, en tanto Fiat y Ballot introducían el primer servo-freno de accionamiento mecánico. En 1923, Bugatti y Voisin presentan sendos coches con carrocería aerodinámica; y así podríamos enumerar la casi totalidad de los refinamientos técnicos que ostentan los automóviles de hoy día, extraídos sin duda de ese banco de pruebas maravilloso que es una carrera de automóviles.

Cabe entonces plantear un interrogante, ¿tienen o no objeto las carreras de automóviles? Indudablemente que sí, pues son una fuente continua de enseñanzas y experimentación, y en este último aspecto no quedan ya dudas de su utilidad.

Para citar un ejemplo concreto, digamos que la prestigiosa fábrica italiana Ferrari, productora de los coches deportivos de esa marca, tiene contrato con importantes fábricas de piezas de automóviles, como Marelli para los magnetos o distribuidores; Marchal para las bujías; Pirelli y Englebert para los neumáticos; Weber para los carburadores, y otros más.

Con todos ellos, la fábrica Ferrari tiene el compromiso de elevar informes al cabo de cada carrera, redactados por el jefe técnico del equipo, en el que se detallan con minuciosidad el comportamiento de esos elementos en determinadas condiciones de marcha.

Los "Bancos de Prueba"

Asimismo, cada circuito tiene una característica distintiva que lo hace apto para ensayar tal o cual elemento del coche. Por ejemplo, Le Mans es la prueba más completa, pues somete a duro castigo no sólo al motor y frenos, sino también al chasis, suspensión, etc.

El circuito de Seebring, en EE. UU., es ideal para probar frenos, pues posee tramos mixtos y dos rectas largas que exigen el uso enérgico de los frenos, mientras que el circuito veloz y peraltado de Monza o el de Avus, en Berlín, son los indicados para el ensayo de neumáticos, pues debido a la fuerza centrífuga en el peralte, el peso a soportar se triplica, exigiendo a fondo a las fibras resistentes constitutivas del neumático.

Por otra parte, cuando se desea probar geometrías de suspensión, rigidez de chasis y por ende estabilidad, Nurburgring es la pista preferida junto con Montecarlo, vale decir, que tanto el circuito como la máquina misma son directos auxiliares del investigador y del constructor.

De modo, pues, que al nacer un nuevo diseño de un determinado elemento del vehículo, se dispone del dispositivo de aplicación de esfuerzos cuya función la desempeña el circuito elegido, más directamente asistido por el piloto, que introduce una variante de incuestionable valor —el factor emocional—, efectos ambos que, por el principio de superposición, se asocian íntimamente y se convierten en la perfecta máquina de fatiga.

En cuanto al coche en sí, podemos considerarlo como el dispositivo adecuado para conducir los esfuerzos actuantes al espécimen que no es otro que la pieza en ensayo. De más está decir que, en muchos casos, el coche juega el doble papel de dispositivo y espécimen, cuando todo en él es nuevo; tal, por ejemplo, el nuevo coche inglés Ferguson de Fórmula 1, verdadero laboratorio sobre cuatro ruedas.

Las carreras standard en la Argentina

Al publicarse estas líneas, ya se habrá disputado en nuestro medio el V Gran Premio Standard a través de 5.000 Km. de dura lucha en agotadora prueba para hombres y máquinas, sobre caminos variados y difíciles. Nuestras jóvenes fábricas están ahora en las mejores condiciones para extraer enseñanza de esta prueba, en la que han intervenido automóviles montados con elementos producidos en el país.

Las más importantes fábricas del mundo han venido a disputar el gran evento, no sólo por mero deporte, sino porque con ello enriquecerán su bagaje de experiencia y sentarán un precedente más de calidad técnica y prestigio.

No hay duda, entonces, que las carreras tienen un objetivo definido. Que lo logren plenamente, ello depende de quienes se valen de aquéllas. Lo deseamos todos, por el progreso de esa maravilla del siglo que se llama automóvil.

HECHOS...

LOS AUTOS UNION VENCIERON EN TODAS LAS CARRERAS DE 1961

AUTO UNION INICIA LA TEMPORADA

OLAVARRIA (AU 12 febrero)

1º Ernesto Quincke
2º Blas Stabia

GRAN PREMIO DE LA VENDIMIA

MENDOZA (AU 5 marzo)

1º Vicente Formisano
2º Blas Stabio
3º Julio C. Castellani

BUENOS AIRES

VICENTE LOPEZ (AU 23 abril)

1º Vicente Formisano

CIRCUITO COSTANERA

SANTA FE (AU 4 junio)

1º Vicente Formisano
2º Blas Stabio
3º "Mataco"
4º Roberto Renauld

BUENOS AIRES

(AU 18 junio)
AUTODROMO MUNICIPAL

1º Vicente Paulier - Pablo Paulier
3º R. Renauld - E. Quintela
4º Blas Stabio - E. Rozze
5º Gainza Paz - H. Delherin

BAHIA BLANCA

(AU 25 junio)

1º Vicente Formisano
2º E. Cancellieri

PREMIO INDUSTRIAL SANTA FE

ROSARIO (AU 30 julio)

1º Federico Coock
2º G. Gainza Paz

CARLOS PAZ

CORDOBA (AU 19 agosto)

1º Blas Stabio

AUTO UNION

GRAN PREMIO INTERNACIONAL SUPERMOVIL Y P F

(AU 26 octubre al 5 noviembre)

1º Carlos Bellini
2º Ernesto Quincke
3º Julio C. Castellani

ENSENADA

BUENOS AIRES (AU 3 diciembre)

1º Vicente Formisano

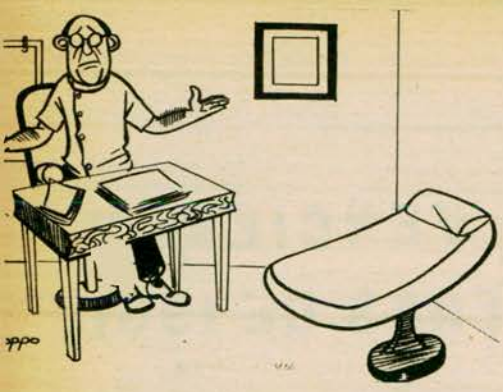
MAR Y SIERRA

MAR DEL PLATA (AU 10 diciembre)

1º Vicente Formisano

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.

FABRICA ARGENTINA DE VEHICULOS DKW - Auto Unión



DIVAGACIONES EN TORNO AL TURISMO

POR MANUEL GOLDSTRAJ

EL mundo de nuestros lejanos antepasados constituía un ámbito extrañamente diferente al que hoy conocemos. Para ellos, el paisaje tenía una dimensión y un sentido que ahora nos es difícil concebir. Sobre piedra o sobre deleznable arcilla, dejaron las huellas de sus aventuras y desventuras. Vagaban, sufrían y morían sobre un planeta que les parecía inmenso, bajo un cielo infinito y misterioso, que sólo les consolaba con la presencia cotidiana de la luna, que cada noche trenzaba a un mismo tiempo ensueños y pesadillas, y del sol, que cada amanecer curaba las angustias de su espanto nocturno. A menudo, cuando penetramos el sentido de esa especie de crónicas truncadas, nos impresionan como el balbuceo de niños asustados. El hombre trajinaba sobre la tierra huyendo siempre, huyendo del peligro y de su propio miedo. Sólo muy tarde aprendió a desafiar al destino. Se atrevió a hacerlo cuando perfeccionó el arte de matar por el gusto de dominar. Hasta ese momento sólo había matado para no morir, para vivir.

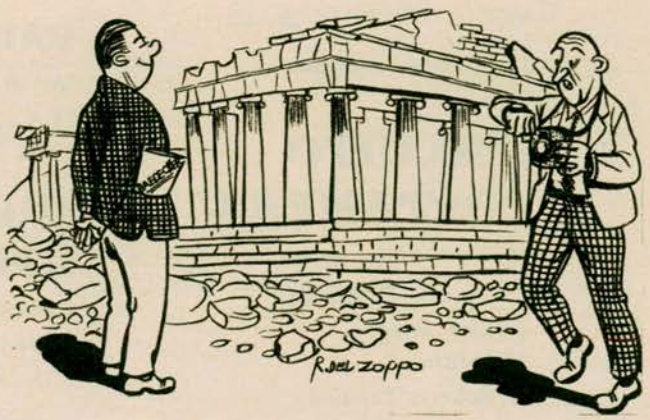
Nos gusta nuestra tierra

Nosotros, hoy, parecemos ser gentes de una raza diferente, aunque no lo somos. Pero es verdad que ya no ambulamos para huir, sino por curiosidad. Lo hacemos por deleite. Además, hemos aprendido a amar a esta nuestra Tierra, que, sin metáfora, hemos reducido a las dimensiones de un globo terráqueo para enseñanza de escolares. Conocemos casi todos sus rincones, y nos gusta. A la velocidad del sonido, o más allá del sonido, unimos en un salto Hong Kong con Jerusalén, Calcuta con Roma, Buenos Aires con Nueva York. Y nos sentimos felices. Casi felices.

El camino de las estrellas

Sí, nos agrada viajar, es decir, disfrutar pacíficamente del placer de andar y ver. Por desgracia, parece que no queremos detenernos en este punto maravilloso. Pese a cuanto amamos nuestra tierra, estamos haciendo lo imposible para abandonarla. Para conquistar el espacio. Jinetes sobre máquinas monstruosas, nos lanzamos a explorar los caminos estelares, a bañarnos en el fulgor helado de las vías celestes. Quizá, en el fondo, esto no es sino el retorno, el impulso recurrente del antiguo miedo. Es probable que el hombre de hoy esté intentando evadirse, escapar al terror, como su corpulento antepasado cavernario. Sólo que se trataría de un terror cósmico de efecto inverso y paradojal; corremos hacia lo desconocido, de donde nos viene la angustia, como siempre.

Pero mientras Dios, allá lejos, sonríe y a veces se inquieta ante esas tentativas de los envejecidos infantes asustados, la Tierra, aquí abajo, sigue siendo hermosa. Es cada día más hermosa. Se vuelve cada vez más bella y atractiva, como una mujer en plena floración de madurez, perfecta e inteligente. Por eso, pese a todo, la aventura de viajar aquí, sobre nuestro pequeño mundo propio, sigue siendo la más deliciosa empresa del espíritu y del cuerpo. Para descanso, o simplemente para gozar. Pero esta es una palabra difícil. Es un tanto diferente el gozo de una noche de hadas en La Scala, del que ofrece una magnífica fuente de langosta bien sazonada, que se puede gustar en el Aviz Hotel de Lisboa. Estos extremos no demasiado metafísicos, que pueden coincidir, aunque no necesariamente, tienen un sentido propio y señalan, de algún modo, la diferencia esencial entre los dos tipos de trashumantes de nuestro tiempo: el viajero —el viajero por antonomasia—, y el turista.



Viajeros y turistas

En realidad, casi no se puede ser hoy viajero; se es turista. Por lo general, no disponemos de tiempo para lo primero, y lo segundo es tan indispensable como lo único posible en la inmensa mayoría de los casos, por muchísimas razones. Viajar, propiamente hablando, es un lujo; hacer turismo responde a una necesidad. El viajero anda por el mundo para incorporar voluptuosamente a su espíritu impresiones, emociones y conocimientos; el turista, para someterse a una especie de catarsis, para descargarse de preocupaciones y cansancio acumulados durante las largas jornadas de labor y, de paso, también para sentirse alguna vez, siquiera sea durante unas horas, como un libre espectador en la vasta platea del paisaje y no sólo como una cifra en la estadística del trabajo cotidiano. No es lo mismo viajar que hacer turismo.

No hay muchos viajeros en nuestros días, he dicho. Por supuesto, no

lo son los hombres de Estado ni los sabios, que sólo viajan para recibir condecoraciones, para resolver problemas o para plantearlos y raras veces simplemente para aprender. Tampoco pertenece a esa categoría la clientela de las agencias de turismo, por dilatado que sea su programa. Por lo general, es gente que viaja con destino precintado en la mente como en la maleta. Esos no, claro. Viajar es un arte muy difícil.

Descubridores y conquistadores

Viajero —pese a sus preterintenciones lucrativas— fue, por ejemplo, Marco Polo, en el último cuarto del siglo XIII. Viajero fue Charles de Brosse, el primer presidente del Parlamento de Borgoña, en el siglo XVIII. Su "Viaje a Italia" es un minucioso inventario de los millones de cosas y detalles que vio y trató de conocer. Detrás de su prosa un tanto compacta y maciza, el investigador curioso, el espíritu inquieto, asoman a cada rato, revelando la calidad del auténtico viajero. Para ubicarnos en nuestro propio tiempo, haremos respetuosa mención de Germán Arciniegas, uno de los más enamorados y sagaces observadores que hayan recorrido nunca la península clásica y que relató su prolija experiencia de viajero —no de turista— en un pequeño libro saturado del encanto de la bella tierra italiana.

Incidentalmente, y sólo así, cabe mencionar una categoría muy especial y especializada de viajeros, pertenecientes a una lista ya definitivamente clausurada: la de los descubridores —Vasco da Gama y Colón, ayer, por ejemplo, o el capitán Scott y Amundsen hace poco—, aventureros de la gloria, unidos por un íntimo parentesco espiritual con la ya extinguida raza de los conquistadores. Estos últimos, cuyos retratos iluminan el retablo de la historia, no pueden ser incluidos en la calificación genérica de viajeros. Fue mucho más importante lo que hicieron que cuanto vieron y contaron; además, sea esto dicho al pasar, en sus relatos resuena con cierta insistencia una perceptible tentación de falsificar la realidad —lo que es privilegio de los conquistadores, que difícilmente pueden resistir al impulso o la necesidad de comprometer por anticipado el juicio de la posteridad.

¿Qué y cómo es un turista?

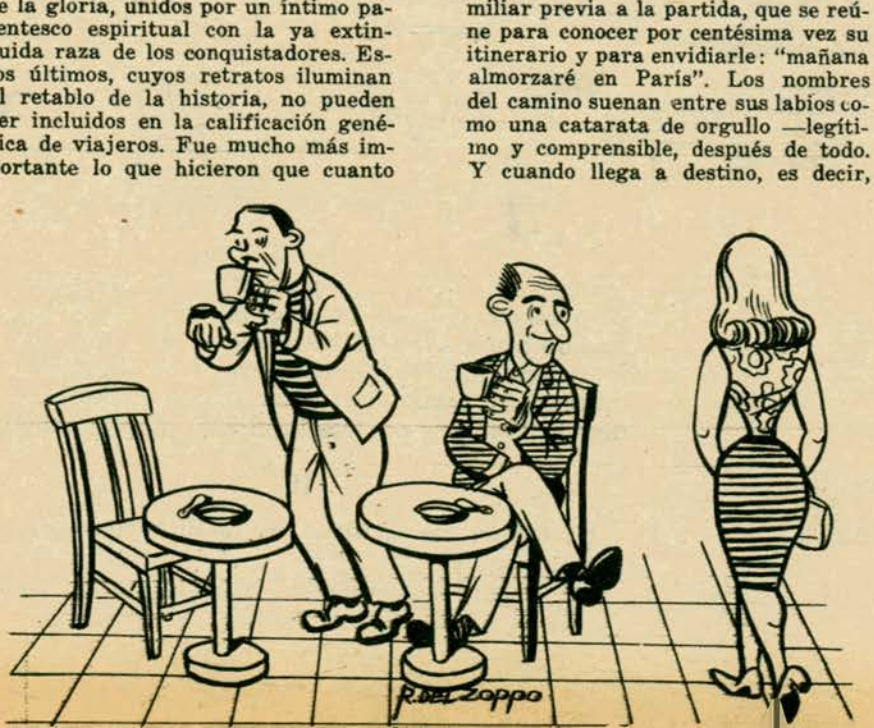
Volvamos ahora a los turistas. Tienen muchos elementos subjetivos en común con los viajeros propiamente dicho; pero asimismo es posible distinguir unos y otros. Por ejemplo, el turista siempre tiene prisa y casi siempre encarga a su máquina fotográfica, cuyo ritmo de asimilación de imágenes es más veloz que el incierto metabolismo del recuerdo, que recoja las impresiones del camino: las verá después, desde el sillón del living, reproducidas por la maquinita zumbante que adquirió en la tienda de la Quinta Avenida o de la Vía Veneto. El turista no viaja sin Baedecker, o algo así; de este modo se ahorra "l'embarr s du choix". El librito le indica a poco precio adónde tiene que ir, qué va encontrar y qué merece ser admirado... y comentado después en las ampulosas cartas que van a confirmar su versación en materia de arte, historia o geografía. El turista se siente conmovido cuando puede anunciar, en la tertulia familiar previa a la partida, que se reúne para conocer por centésima vez su itinerario y para envidiarle: "mañana almorzaré en París". Los nombres del camino suenan entre sus labios como una catarata de orgullo —legítimo y comprensible, después de todo. Y cuando llega a destino, es decir, a la primera etapa, nada en esta vida ni en la otra podrá causarle mayor satisfacción que enviar este cable a los amigos: "Llegamos muy bien. Mañana seguimos para Roma. El jueves embarcamos para Haifa. Cariños". En Wáshington, por ejemplo, el esquema del turista tiene algunos puntos que no pueden faltar: la National Gallery, que certificará su curiosidad espiritual; la Casa Blanca, que traducirá su vocación por la grandeza; el Lincoln Memorial —a veces—, porque este monumento está en todas las guías respetables, y finalmente, por la noche —esto nunca estará ausente—, el "blue room" del Shoreham Hotel, donde irá a comer las famosas ostras de vientre azul y a codearse con las celebridades de la política que simulan moverse bailando sobre la

atestada y resbaladiza pista del salón. El viajero de la otra especie probablemente haya ido primero a contemplar el espectáculo extraordinario de los cerezos japoneses que florecen a orillas del Potomac y, naturalmente, tomará después su "scotch" con los amigos del Washington Post", a la tardecita, en el bar del Mayflower.

Vale la pena

Todos, unos y otros, son viajeros, es cierto. Gustan de su aventura y la paladean con delicia. Sólo que el turista anda demasiado a prisa, repetimos. Casi diríamos que es un viajero frustrado. Siempre quedará algo en su lista que no alcanzó a ver o se olvidó de comprar. El otro tipo, en cambio, es un pacífico conquistador de las íntimas bellezas de la tierra, de esas bellezas inefables que están en las cosas y en los hombres, en el resplandor crepuscular del sol sobre los tejados rojos de la aldea, en el cuadro del penúltimo flamenco, en la fugitiva sonrisa de la dama que ha dejado a su paso una estela de perfume y sugestión, o en el cordial abrazo del amigo después de una larga ausencia.

De todos modos, vale la pena ser turista —cuando se puede.



¡OH, EL PAISAJE!

POR

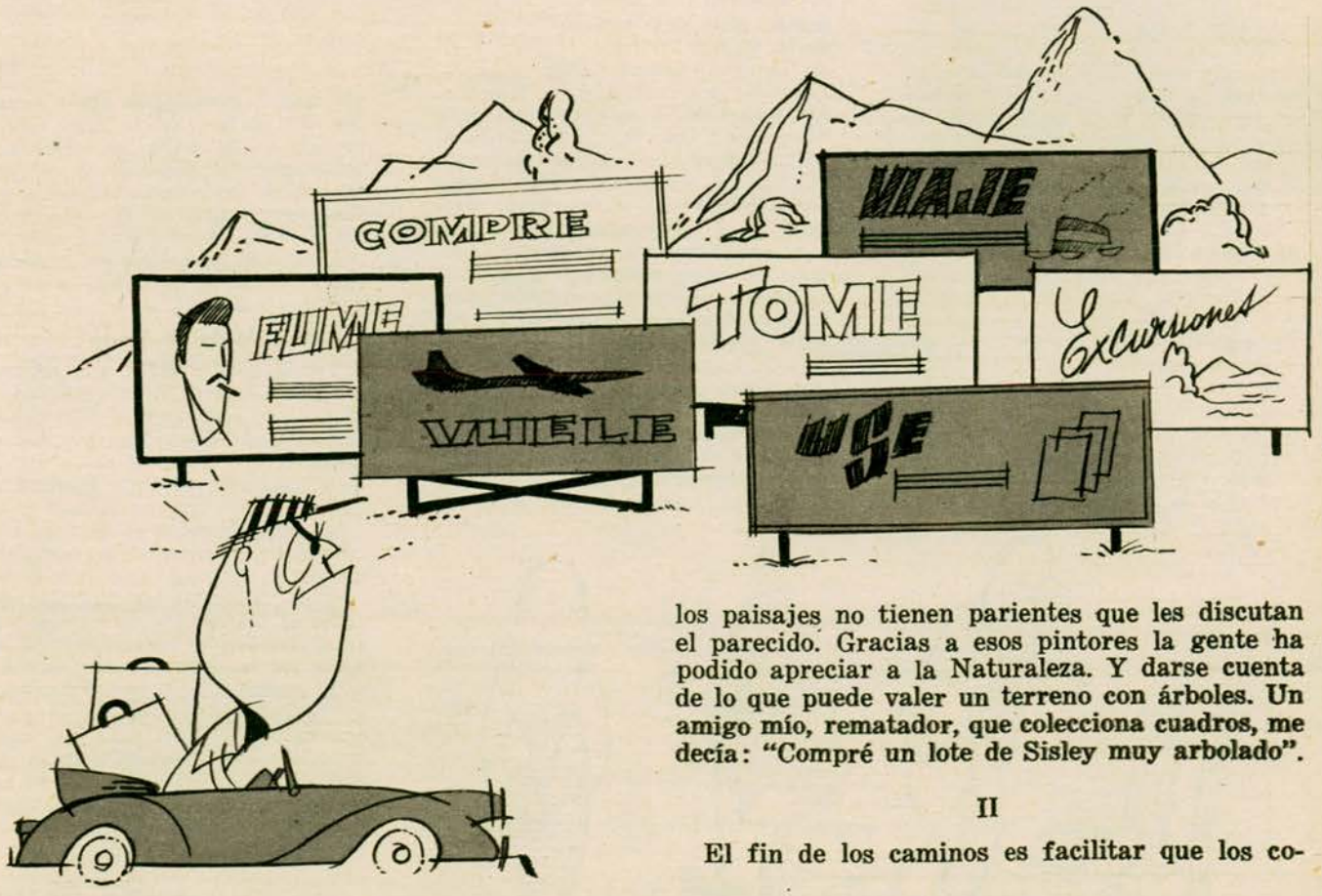
PIOLIN DE MACRAME

(Ilustraciones de J. C. Villegas)

SE denomina paisaje a ese trozo parcial de la Naturaleza ante el cual los turistas dicen: ¡Qué hermoso! Y bajan del auto para comer la milanesa fría que traen en un paquete. De lo que se deduce que los paisajes aumentan el apetito. Como lo demuestra el hecho de que en todas las cantinas haya una pintura del Vesubio y sus aledaños. Es lo que se llama color local. Una cantina es un lugar donde se come mucho más caro y peor que en un sitio limpio y bien servido. Pero que tiene olor local.

I

Una gran cantidad de pintores se ha dedicado a pintar paisajes. Y su éxito se explica porque



los paisajes no tienen parientes que les discutan el parecido. Gracias a esos pintores la gente ha podido apreciar a la Naturaleza. Y darse cuenta de lo que puede valer un terreno con árboles. Un amigo mío, rematador, que colecciona cuadros, me decía: "Compré un lote de Sisley muy arbolado".

II

El fin de los caminos es facilitar que los co-

merciantes pongan enormes avisos cerca de los bellos paisajes. Lo que demuestra el amor que la propaganda tiene por la madre natura. Uno se toma vacaciones decidido a respirar a pleno pulmón el aire de los pinares. Y grandes carteles le advierten que no aspire nada sin filtro. Y ya no se sabe qué hacer. Se maneja esperando la sorpresa de la lejana vuelta del camino. ¿Un lago? ¿Un cerrito? ¿Una vieja capilla? No, un inmenso letrero amarillo. Y verde. Y rojo. Con ditirambos laxantes. Amor al paisaje.

III

Francamente yo no sé qué sería de los paisajes sin los sabios avisos que los decoran. Quedarían desnudos. Como paredes sin cuadros. Y el turista en el grave riesgo de caer en el hechizo de la naturaleza. Gracias a la propaganda nadie se olvida qué zapatillas le conviene usar, cómo se llaman los calmantes de confianza, y que al llegar el invierno tejeremos con lana "flou-flou". Y esa es, me parece, la gran acción educativa de los paisajes.

IV

Creo que habría que crear zonas turísticas diferenciadas. Unas para turistas cultos con los actuales avisos. Y otra para seres salvajes. Sin nociones de educación. A quienes les gustan los paisajes al estado natural. Y así se vería quién es cada cual. Claro es que en las zonas para el segundo tipo se pondrían cada veinte o treinta metros grandes carteles. Que dirían: "Viaje tranquilo, en esta ruta no hay carteles de ninguna clase".

V

De cualquier manera, no seamos pesimistas. Algo de paisaje queda todavía. Y se puede mirar sin anuncios: unos ojos pardos; un jazmín del cabo. Sólo que al rato nos parecen affiches de la cursilería.

CLAVE ECONOMICA DEL PORVENIR ARGENTINO

LA ARGENTINA TIENE EN

RIO TURBIO

TODO EL CARBON QUE SUS FERROCARRILES Y USINAS REQUIEREN

YACIMIENTOS CARBONIFEROS FISCALES

CUIDE

EL SISTEMA ELECTRICO DE SU

VEHICULO

colocando a su acumulador

AT3

único desulfatante de placas de batería

encendido perfecto - mayor luminosidad - mejor sonido en su bocina - no más problemas en el arranque - garantiza mayor rendimiento y prolonga la vida de su batería

REPRESENTANTE EXCLUSIVO

SUDICA

Federico Lacroze 4080 - Bs. Aires T. E. 54-9824

hay zonas disponibles para distribución en el interior

EUROPA

VISITE:

- ITALIA
- FRANCIA
- ESPAÑA
- SUIZA
- AUSTRIA
- ALEMANIA
- HOLANDA
- BELGICA
- INGLATERRA

2 MARAVILLOSAS EXCURSIONES
ORGANIZADA EXPRESAMENTE PARA SOCIOS DEL ACA

EN LAS MODERNAS MOTONAVES
"PROVENCE" y "FEDERICO C"
TOTALMENTE CLIMATIZADAS

SALIDAS:
27 DE AGOSTO Y 10 DE SEPTIEMBRE

45 DIAS Y 70 DIAS RESPECTIVAMENTE DE ESTADIA EN EUROPA
DESDE $ 55.000
POR PERSONA MAS PASAJE MARITIMO

CONSULTE NUESTRO PLAN DE CREDITO

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
VIAJES Y TURISMO
LIB. GRAL. SAN MARTIN 1850 - 1er P. - T E. 83-6061-2039

La ciudad de Corrientes ostenta hermosos monumentos. El que muestra la foto, dedicado a Mitre, se halla en el parque del mismo nombre, mirando al majestuoso río.

SAN JUAN DE LAS SIETE CORRIENTES: RECODO DE LA HISTORIA Y LA BELLEZA

por MARIA HILDA GEHAN de LOMBARDO

LA visita a la ciudad capital de Corrientes debe ser una etapa obligada en todo itinerario turístico por la Mesopotamia. Se levanta sobre las siete puntas que el río Paraná forma a esta altura de su recorrido. Se llaman: Aldana, Yatictá, Arazá, San Sebastián, Tacurú, Tacuaras y Arazatí. Están representadas en la grafía del escudo provincial.

La séptima tuvo la suerte de ser la elegida por el conquistador don Juan Torres de Vera y Aragón para levantar el fuerte —de piedras y maderas de la región—, que señaló el sitio de la fundación de la ciudad de Corrientes, el 3 de abril de 1588.

A doscientos metros del fuerte inicial, siempre sobre la punta Arazatí, los españoles habían clavado una cruz de curupaí puntá (árbol de los bosques vecinos), que resultó milagrosa, porque atacada a fuego por los indígenas ella se mantuvo intacta. Este símbolo de la fe cristiana se conserva en la iglesia de la Santísima Cruz de los Milagros, en la ciudad capital; es adorada con fervor por el pueblo católico y su procesión de cada año es una muestra de religiosidad convincente. El sitio en que se la clavó está señalado por una columna de ocho metros de altura que termina en un globo que sirve de base al signo de la salvación. Tiene varias planchas grabadas, cuyas frases expresan la gratitud de los habitantes del lugar hacia el fundador y los veintiocho acompañantes de la expedición.

A poca distancia de la columna se encuentra la estatua del General Carlos de Alvear, erigida por el P. E. de la provincia, en 1929.

Todo —columna y estatua— tiene por marco la belleza indescriptible del río Paraná y de la avenida costanera "General D. José de San Martín", de cuyos encantos quedará prendado todo turista de refinado sentido estético. Es fuente de la emoción más pura el recorrerla en las noches de plenilunio, cuando el río parece de plata y los "chivatos" (árboles de flores rojas) ponen la nota de color en el ambiente, de por sí hermoseado por las palmeras y por las pérgolas, siempre engalanadas de rosas. O en las siestas del tibio invierno, cuando el sol hace brillar al Paraná y perfumar el aire de azahares. De noche, durante la siesta, de tarde, a toda hora, este paseo resulta grato a los ojos y al espíritu, pues a la naturaleza subtropical y a la obra del hombre se agrega la presencia, en él, de la mujer correntina, que hace galas de su proverbial belleza practicando automovilismo, ciclismo o "footing", o cantando al son de las guitarras, en amable tertulia veraniega, casi hasta el amanecer...

La punta Arazatí o Pucará, con sus antecedentes históricos y su eterno verdor bañado por el Paraná, espera al viajero amigo o simplemente curioso e inquieto, para obsequiarle con su sedante subjetividad... Paisaje y gente: los dos merecen ser conocidos y conservados en el recuerdo de quien se ha acercado a ellos.

BUENOS AIRES RECLAMA VIAS LIBRES PARA TRANSITO LIBRE

Entre todos debemos poner fin a los factores de perturbación urbana

POR

JAIME G. FONT

Fotografías del autor

El afán un tanto irracional de querer pasar siempre primero origina en las calles porteñas escenas como ésta, en la que seis automovilistas apresurados han bloqueado totalmente el tránsito. La cortesía y el conocimiento de las leyes elementales que rigen la circulación de vehículos bastaría para evitarlas.

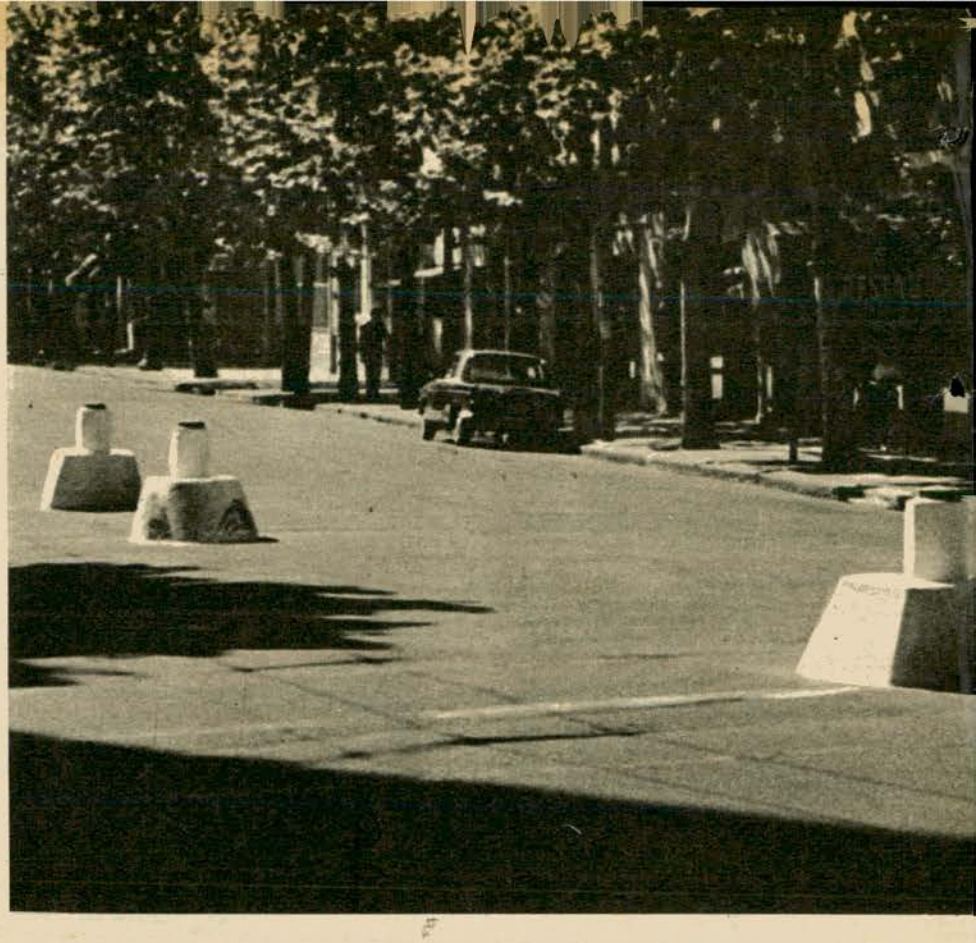
Un cartel ubicado en el cruce de las avenidas Pueyrredón y y Santa Fe anuncia la realización de nuevas obras de "señalización luminosa para el tránsito", mientras los blancos pilares recién construidos se levantan como una permanente amenaza para la seguridad de los automovilistas.

LOS comentarios de distinta índole que ha suscitado la nota "Luces verdes y rojas en las calles porteñas", aparecida en el anterior número de AUTOCLUB, nos mueve a insistir en el tema de los problemas que crea al tránsito metropolitano el olvido de las normas de circulación, habituales y comunes en todas las grandes capitales del orbe.

El sistema de señalización luminosa, instalado ya en algunos cruces de circulación saturada y en vías de aplicación, también, a lo largo de las principales avenidas, permite suponer que, a plazo mas o menos breve, Buenos Aires tendrá la fisonomía de aquellas ciudades, en lo que al acatamiento de las ordenanzas de tránsito se refiere. Cuando eso ocurra, los mismos que hoy se solazan en contravenirlas, comprenderán cuán grande es su error y se someterán a las leyes del orden y del sentido común tan lametablemente olvidadas.

Claro es que para que eso ocurra, será necesario que los encargados de planificar los sistemas de circulación callejera estudien a fondo los distintos sistemas hasta ahora creados, decidiéndose, como es lógico, por los que mejor se avengan a nuestras modalidades e idiosincrasia ciudadana y a lo que aconseja la larga experiencia ajena.

BUENOS AIRES RECLAMA VIAS LIBRES PARA TRANSITO LIBRE



VIA LIBRE PARA TRANSITO LIBRE

Como lo señalamos en nuestra nota anterior, sorprende comprobar que al adoptarse, con inexplicable demora, el sistema de señalización luminosa del tránsito, no se haya optado por los equipos más modernos, de uso generalizado en las grandes ciudades del exterior, y por la aplicación de normas técnicas igualmente comunes.

Los grandes urbanistas y los más autorizados expertos en circulación callejera motorizada están desde hace muchos años de acuerdo en que la cinta de camino de las carreteras y autopistas y de las arterias ciudadanas deben permanecer absolutamente libres de obstáculos para que los "drivers" —los conductores de vehículos— puedan maniobrar cuando ello sea necesario con fluida soltura y adecuado espacio. En Nueva York, por ejemplo, ciudad que siempre debemos tener presente cuando de este tema se trata, los "semáforos" están instalados en las aceras, dado que las luces son para uso tanto de los conductores como de los peatones.

Cuatro columnas de luces, una en cada esquina, al borde de la acera, señalan la marcha del tránsito, tanto para los automovilistas como para los disciplinados y obedientes viandantes. El "PARE" o "SIGA" de las columnas tienen el mismo valor para los peatones que el ROJO o el VERDE para los conductores, y del acatamiento, tanto de unos como de otros a esas señales, depende que todo funcione perfectamente, sin accidentes ni choques.

Vía libre para tránsito libre es la fórmula que rige en todas partes. Las carreteras y autopistas deben estar siempre libres de obstáculos que puedan, en un momento dado, ser un peligro para la seguridad de conductores y coches. El mismo sistema se aplica en lo que a avenidas y calles en general se refiere, aceptándose como criterio generalizado que la existencia de refugios, pilares o "defensas" en la calzada puede convertirse, en cualquier momento, en trampa mortal para los automovilistas.

UN PAR DE EJEMPLOS ELOCUENTES

Es obvio señalar que estas notas que estamos escribiendo sobre el endiablado problema del tránsito porteño no tienen, en absoluto, un sentido de crítica negativa. Queremos colaborar con las autoridades exponiendo lo que hemos visto y aprendido en diversas capitales de Europa y América y lo que nos han enseñado en su momento afamados expertos de la Public Administration Clearing House, de Chicago, benemérita entidad municipalista sostenida con recursos de la Fundación Rockefeller, a la que en alguna oportunidad le dedicaremos un comentario especial, que bien se lo merece por todo lo que ha hecho y hace en favor

En la intersección de las avenidas 9 de Julio y Diagonal Norte puede verse esta extraña valla, aún en construcción, que, al avanzar en el medio de la calzada, se transforma en un peligro latente para los vehículos que circulen por esta última arteria hacia el este.

Cuando los autobuses metropolitanos pertenecían al Estado, los conductores y guardas eran fácilmente identificables por el número de sus respectivas chapas, el que figuraba, además, en lugar visible en los coches. Ahora, en la mayoría de las líneas en funcionamiento, se ha suprimido el guarda, y el conductor, al parecer sin obligación de llevar uniforme alguno, viste en la forma que se le ocurre. Los pasajeros carecen de medios para identificar, cuando ello es necesario, a los conductores, lo que crea a su vez una situación de impunidad, perjudicial para el servicio público que se presta y para la circulación del tránsito, que a menudo se perturba. Es frecuente ver que los autobuses no arriman a la acera para el descenso o ascenso de pasajeros. Paran en medio de la calzada y los viajeros deben, por ello, eludir innecesarios peligros.

Con el nuevo sistema de funcionamiento de los autobuses, la disposición que establecía el descenso de los pasajeros por la puerta posterior

del progreso de la ciencia urbanística en general.

Por razones que no es del caso analizar ahora, Buenos Aires está adoptando el sistema de señalización luminosa del tránsito con un retraso de más o menos un cuarto de siglo con relación a otras grandes capitales. Y ahora, cuando lo hace, resulta que en vez de optarse por lo más moderno y eficiente en la materia, se comienza "ensayando" con equipos y normas ampliamente superados en el tiempo, tanto por el progreso como por la experiencia.

Con olvido de esa ya clásica fórmula de "Vía libre para tránsito libre", se instalan "semáforos" de pie en el centro de la calzada, y unas extrañas "defensas" de cemento amenazan la seguridad y la vida de los automovilistas, como lo demuestran un par de accidentes recientes en que sendos coches se estrellaron contra ellas.

Un ejemplo elocuente de que la calzada no debe tener obstáculos que la obstruyan nos lo dan los viejos y mortíferos pilares del puente ferroviario que cruza la Avenida General San Martín, en Palermo, donde una larga serie de accidentes fatales nos señala su constante peligrosidad.

A lo largo de la avenida Santa Fe, y en otras vías céntricas, se han construido estos peligrosos pilares, llamados inexplicablemente "defensas".

UN NUEVO FACTOR DE PERTURBACION URBANA

La reciente privatización de las líneas de autobuses metropolitanos ha introducido un nuevo factor de perturbación en la circulación urbana, el que, afortunadamente, podrá ser superado en el momento mismo en que las autoridades municipales se entreguen a su consideración.

Los vehículos de transporte colectivo en muy contadas oportunidades cumplen con la disposición municipal de detenerse junto al cordón de la vereda para el ascenso y descenso de los pasajeros. Colectivos, ómnibus y "troleybuses" rivalizan en la reincidencia en lamentable infracción.

Ahí está el señalamiento para peatones en el suelo; pero el público raras veces lo respeta.

ha quedado fuera de uso, lo que provoca constante congestión y dificultades en la única puerta de descenso y acceso, convirtiéndose en campo propicio para los carteristas.

Universalmente se ha adoptado en los vehículos para el transporte de pasajeros la norma del ascenso y descenso por únicas puertas, a la derecha del conductor. Como es lógico, los grandes autobuses porteños responden a esa norma, absolutamente necesaria para la mejor ordenación del tránsito urbano. Son muchos los colectivos, en cambio, en que el ascenso o descenso se hace indistintamente por la izquierda o la derecha. En la línea 60, por ejemplo, en su salida, en Constitución, y en el tramo de Ayacucho entre Tucumán y Charcas se utiliza la puerta de la izquierda y otro tanto ocurre en la línea 208, de Plaza Mayo a Bolívar e Independencia.

ARMONIA Y COMPOSICION EN EL TRANSITO

El tránsito urbano en las grandes ciudades ha servido de tema para inspirados compositores musicales. Todos todavía recordamos "La melodía de Broadway" y el "Rag de la Calle 12", en las que sus autores nos ofrecieron una viva descripción de la colmena callejera.

Es que para la atenuación de los problemas de la circulación de vehículos en los grandes conglomerados humanos, los encargados de resolverlos deben poseer necesariamente el dominio de la armonía y de la composición. El tránsito urbano necesita para su normal desarrollo la aplicación de adecuadas dosis de esas cualidades.

Vía libre para tránsito libre, armonía y mutuo respeto entre las personas que marchan a pie y las que están motorizadas, obediencia a las normas de circulación dispuestas por la autoridad municipal, acatamiento de los conductores de vehículos de transporte público a los diagramas de desenvolvimiento para ellos establecidos, y el fortalecimiento del sentido de convivencia social, del sentido de comunidad, son las principales etapas que debemos cubrir para llegar al grado de educación vial que nos ofrezca como premio la solución de este problema ciudadano que hoy a todos nos preocupa.

Si aportamos nuestro esfuerzo en forma de comprensión y colaboración y la autoridad comunal se asesora para su acción futura en la expeperiencia actual de los grandes conglomerados humanos del exterior, Buenos Aires podrá, en día no lejano, enorgullecerse de haber sabido aprovechar el aporte de todos, para bien de todos, en la culminación de un claro y definido destino.

Estas cosas pasan en la calle. Mientras en una esquina céntrica estamos enfocando una escena de tránsito para ilustrar esta nota, en el visor de la cámara aparece, en inesperado primer plano, el rostro de un deshollinador, de esos que en Europa dicen que traen suerte. El muchacho sonríe e inesperadamente nos dice: "¿Me saca una foto?". El ruido del obturador al dispararse casi simultáneamente le hace comprender que lo hemos complacido. Y entonces, sin preguntarnos de dónde somos ni para qué estamos tomando fotos, se limita a decirnos: "Gracias", y sigue su camino. Con simpatía lo vemos alejarse mientras en un trozo de película negativa ha quedado su rostro en un retrato que quién sabe si alguna vez tendrá oportunidad de ver.

ECONOMICE

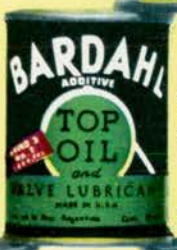
PESOS, ACEITE Y COMBUSTIBLE CON

BARDAHL !

PARA MAQUINAS DEL HOGAR U OFICINAS
B A R D A H L
HOME AND OFFICE OIL

PARA ENGRASE EN GENERAL
B A R D A H L
ALL PURPOSE GREASE

PARA AGREGAR A LA NAFTA
B A R D A H L
TOP - OIL

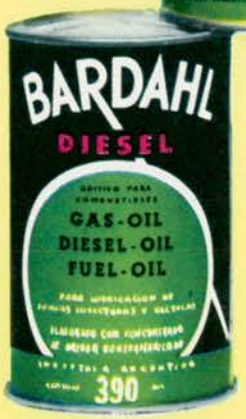


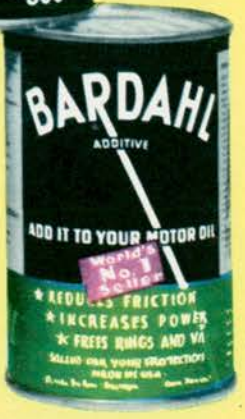
PARA LIMPIAR RADIADORES, PREVENIRLOS DE OXIDO E INCRUSTACIONES y LUBRICAR BOMBAS DE AGUA
B A R D A H L
RADIADORES

PARA TRANSMISIONES DIFERENCIALES Y CAJAS AUTOMATICAS
B A R D A H L
T & D

PARA MOTORES DE 2 TIEMPOS
B A R D A H L
TWO - STROKE

SU COCHE FUMA?..
PARA MOTORES QUE QUEMAN ACEITE
B A R D A H L
ESPECIAL DUTY





PARA AGREGAR A GAS OIL DIESEL OIL Y FUEL OIL
B A R D A H L
D I E S E L
T O P - O I L

PARA MOTORES NUEVOS O EN BUEN ESTADO
B A R D A H L
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 - 5° P. T.E. 45-5033 - 40-6886

Valiant

Rambler

Falcón

AUTOMOVIL ARGENTINO 1962

Peugeot 404

Siam Di Tella

Auto unión

¿VIAJA A CORDOBA?... ¿MAR DEL PLATA?...
¿BAHIA BLANCA?... ¿ROSARIO?... ¿TUCUMAN?...

CON SU TRADICIONAL
LIBRETA DE AHORRO
UD. PUEDE OPERAR
SIN LIMITE EN
ESAS CIUDADES...

Y CON MAXIMAS FACILIDADES
EN EL RESTO DE LA REPUBLICA

¡AHORRE!

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

UN VIAJERO ARGENTINO HABLA DEL ORIENTE

La libre empresa levanta en el Japón el nivel de vida, dice L. Lix Klett

LOS industriales y hombres de negocios de nuestro país que visitaron Japón en coincidencia con el viaje alrededor del mundo del doctor Frondizi, han regresado a la Argentina fuertemente impresionados por el desarrollo industrial y comercial que se observa en aquella nación como resultado de la aplicación del sistema económico de la libre empresa.

Uno de esos viajeros, el señor Luis Lix Klett, en la reunión del Rotary Club, del 27 de diciembre último, expresó al respecto lo siguiente:

He visitado varias fábricas y he visto que la productividad aumenta en proporción mucho mayor que la subida de los salarios. Allí existe un régimen de mejoras para los obreros y empleados que queda en manos de los empresarios. Es el régimen de bonos, que permite darles mejoras cada seis meses, pero no por ley, sino por el resultado de la producción de las empresas.

Además Japón va hacia el libre comercio. Existen solamente dos listas, una de ellas de importación automática, y los derechos máximos de aduana alcanzan al cincuenta por ciento y van en escala descendente hasta llegar al cinco por ciento. Recientemente han sido liberados de derechos 760 artículos más.

La impresión más importante que he sacado de este viaje, a través de mis observaciones —termina diciendo el señor Lix Klett— es que la libre empresa, es la que ha levantado el "standard" de vida del Japón, que paulatinamente va subiendo a razón de un diez a un quince por ciento por año. Esta es, en síntesis, la impresión que he obtenido de mi viaje al Japón.

Los obreros trabajan en el Japón en ambientes limpios y espaciosos, como el que muestra esta foto, correspondiente a una manufactura de rayón, de Tokio.

La aplicación del sistema de bonos, sin imposición estatal ni obrera, permite que estos trabajadores japoneses vean constantemente mejorada su situación económica en relación con el aumento de la productividad.

LOTERIA CORRENTINA

EL MEJOR PROGRAMA AL MAS BAJO PRECIO. COMPARE Y ADQUIERA

INSTITUTO DE AHORRO Y PREVISION SOCIAL

CORRIENTES

DISTRIBUIDORES de GENERAL MOTORS ARGENTINA, S. A.

Disponemos Stock permanente de REPUESTOS LEGITIMOS

GM REPUESTOS LEGITIMOS

CHEVROLET BEDFORD

Diesel y Naftero

PIÑA HNOS S.A.

COMERCIAL e INDUSTRIAL

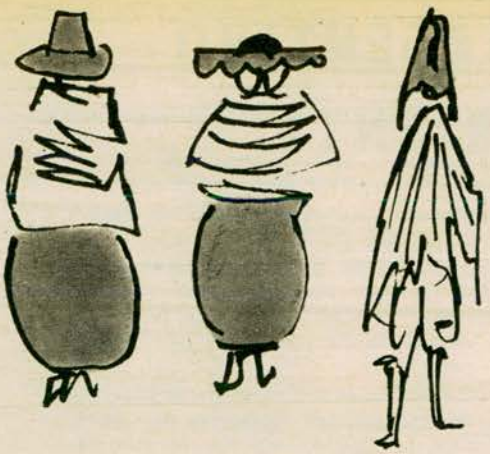
91-1155 · 9077 · 8755 · 5851

BOEDO - 2058 Buenos Aires

LA AVENTURA COMIENZA EN CARTAGENA

Colombia y Ecuador: pueblos hospitalarios y camioneros ejemplares. El arte siempre encuentra un lugar en el corazón del mundo. Caminos increíbles, bandoleros en acecho y aduaneros ingeniosos. La huída al Perú.

Escribe
EDWARD L. SHAW e
ilustra
BRUNO PASQUIER-DESVIGNES
Para "AUTOCLUB"



EL principio de nuestro viaje de Colombia a la Argentina debió habernos servido como aviso de lo que habría de venir: tuvimos que empujar nuestra camioneta durante la primera etapa. La camioneta llegó a la aduana de Cartagena sin nafta, y como los colombianos temían el sabotaje, no podíamos traer nafta a los muelles. Así, tuvimos que empezar nuestro gran viaje en una actitud innoble detrás del vehículo: brazos y hombros empujando. Una vez pasada la incomodidad de la aduana colombiana, subimos en la camioneta y comenzamos a andar en la forma que habíamos imaginado —al volante—, observando el paisaje que cruzábamos corriendo a los veinte kilómetros por hora que permitían los caminos colombianos.

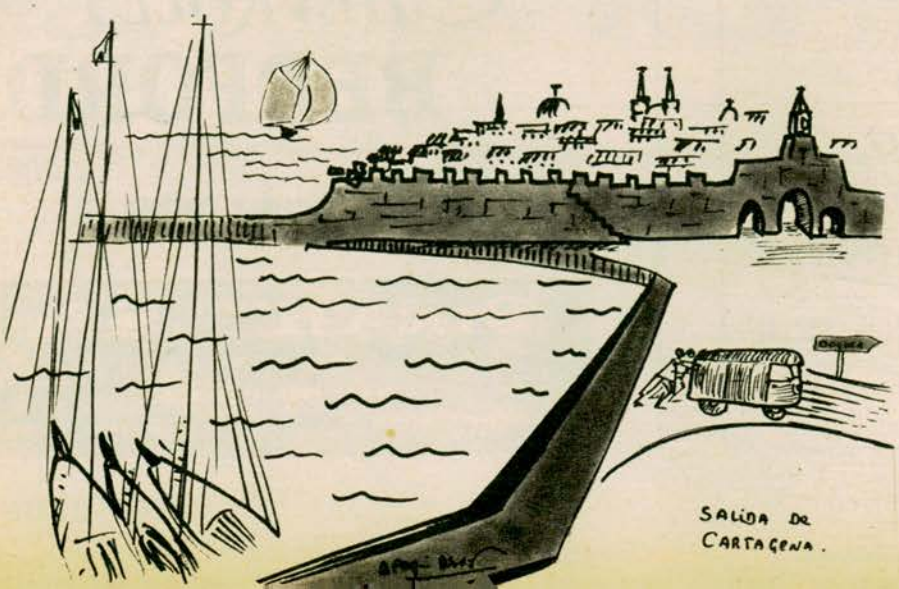
Teníamos una camioneta cerrada, marca Volkswagen, llena de cajas de madera gigantes que guardaban los cuadros, maletas, cajas de libros, máquinas de escribir, llantas, repuestos, tela para pintar, colchones de aire para dormir, hasta esquíes— todo el equipaje necesario para un viaje alrededor de América del Sur para un pintor y un escritor. Como no teníamos un plan invariable, nos habíamos preparado para la eventualidad de quedarnos por un tiempo en algún lugar que nos gustara en la ruta. Una vez libres de la aduana de Colombia, después de pagar el "recargo" en forma de un pequeño cuadro al jefe de aduana, salimos por la carretera a Bogotá.

Sabíamos que el camino no era bueno, y era verdad; pero su rudeza nos dio rápidamente la experiencia necesaria para cruzar América del Sur. Nuestra primera escala fue Manizales, donde tenía lugar la Tercera Exposición Nacional de Flores de Colombia. La junta directiva del Club de Jardinería de Manizales nos invitó a exponer los cuadros del pintor entre las flores. Después de tres días lluviosos en camino, llegamos a Manizales, con 24 horas de tiempo para arreglar la primera exposición. Con la ayuda de la prensa y el Club de Jardinería, tuvimos éxito, la suerte de contar con una afluencia de miles de personas para la exposición pictórica inicial del viaje. Además del éxito de la exhibición, Manizales acababa de tener la nevada más grande que se recordaba en años; las sierras estaban hermosas y ofrecían motivos maravillosos para pintar.

De Manizales seguimos a Bogotá. En la primera semana habíamos visto el desfile de paisajes sudamericanos —de playa a selva, de selva a sierra. Nos faltaba la intensidad que nos darían Ecuador, el Perú y Bolivia; pero habíamos sobrevivido, lo que era más importante; la camioneta había sobrevivido los cambios de clima, de altura y de choferes. Los dos, el pintor y yo, habíamos manejado sin accidentes. Habíamos tenido pequeños problemas mecánicos; pero imaginación y espíritu creativo artístico vencieron estas dificultades, y sin perder ni los choferes ni el vehículo, llegamos a Bogotá.

En Bogotá, auspiciada por el Ministerio de Educación, la exposición tuvo lugar en el Museo Nacional. Nos quedamos en Bogotá tres semanas, bastante tiempo para que la camioneta pudiera recuperarse para el largo viaje a Quito. Antes de salir de la capital colombiana hacia el Sur, hicimos una excursión a los llanos orientales de Colombia. En este viaje descubrimos, en un momento dado, que el Volkwagen no tenía ni una gota de nafta; pero aprendimos a apreciar la generosidad de los camioneros de los caminos de América del Sur. También descubrimos que las carreteras de mañana no podrían ser las huellas de hoy, y que ni el entusiasmo más exaltado podía conquistar el lodo.

Con la diversidad de experiencias de las primeras semanas, pensamos que ya conocíamos todos los problemas que encontraríamos; pero estábamos equivocados. Pasamos de noche sin incidentes por el territorio donde entonces pululaban los bandidos de Colombia. Al día siguiente leímos en el periódico que de los pocos coches que habían pasado aquella noche, dos habían sido detenidos y cua-



B. Pag. Desvigne
PAISAJE DE LOS ANDES

peruanos, acostumbrados a los turistas decepcionados que salen del Ecuador, confiscaron nuestros mapas de este país y trataron de borrar todos los recuerdos de la pequeña república, que aparentemente está disminuyendo más cada año. Después de tres días de cruzar el gran desierto del norte del Perú, pocos recuerdos de las penurias del viaje quedaron en nuestras memorias y estábamos listos para pasar una semana descansando en Lima, antes de continuar con la segunda mitad del viaje, rumbo a Buenos Aires.

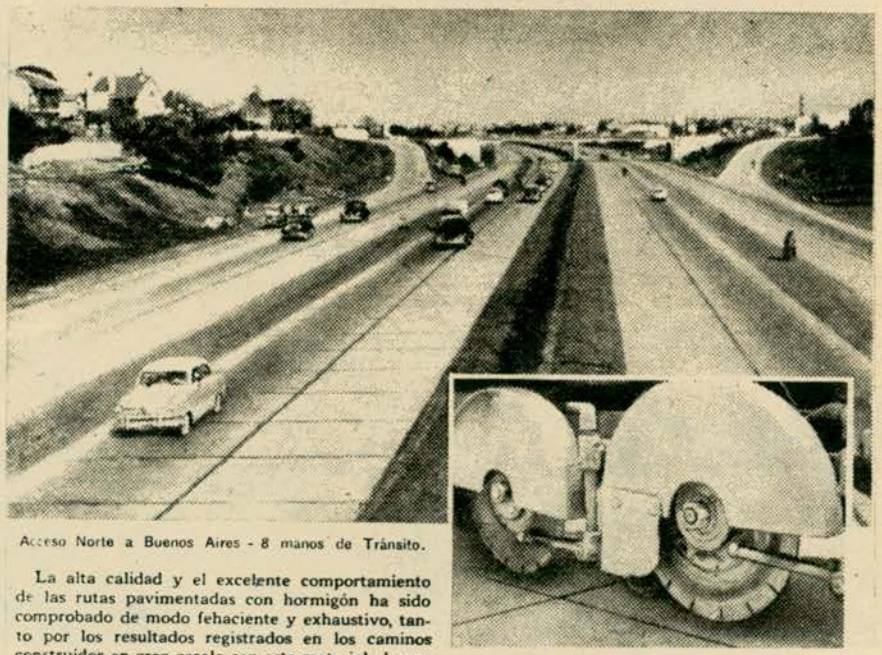
tro personas fueron asesinadas. Nos quedamos en Pereira, una ciudad cafetera de Colombia, durante dos días, y seguimos a Ecuador. Por fin tropezamos con un problema que no podíamos resolver: teníamos cinco cubiertas bajas para hacer 15 kilómetros. Otra vez un amable chófer de camión nos salvó; después compramos los materiales para arreglar cubiertas.

Pasamos la frontera entre Colombia y Ecuador sin problemas —no había nadie—, nos detuvimos para dibujar el puente limítrofe y seguimos sin inspección. Las vistas de la frontera hasta Quito eran magníficas. El camino pedregoso nos forzó a viajar despacio y tuvimos muchas oportunidades para apreciar las serranías y los lagos. Ecuador también resultó una buena prueba para la camioneta. Bajamos de Quito, a 3.000 metros de altura, hasta Guayaquil, en una noche, con el único inconveniente de perder los limpiaparabrisas. Navegar sin estos bajo un aguacero es dificilísimo, especialmente en Ecuador, donde los lagos están dentro del camino, en vez de hallarse a un costado.

En Guayaquil confutamos el mito interamericano de la falta de eficiencia en América del Sur. Llegamos a las 4 de la tarde, sin saber dónde podríamos realizar la exposición; pero con la ayuda de la Casa de Cultura Ecuatoriana abrimos una exhibición de 50 cuadros la tarde siguiente, con programas e invitaciones impresos, notas en cuatro diferentes periódicos, y un grupo de 150 personas en la inauguración.

La salida de Ecuador no fue tan fácil como la entrada. Después de tres horas en uno de los peores caminos que habíamos encontrado, una aparición en uniforme nos dijo que teníamos que volver para obtener permiso para abandonar el país. Yo volví en tren y regresé a la madrugada. Seguimos hasta la frontera, permisos en mano, con ganas de entrar en un nuevo país. El jefe de inmigración en la frontera quería otro permiso imaginario que no pufin nos multó. Huimos al Perú. Los

¡EL PROGRESO SE DESLIZA SOBRE CAMINOS MAS LISOS!



Acceso Norte a Buenos Aires - 8 manos de Tránsito.

La alta calidad y el excelente comportamiento de las rutas pavimentadas con hormigón ha sido comprobado de modo fehaciente y exhaustivo, tanto por los resultados registrados en los caminos construidos en gran escala con este material, de uso universal, como por las pruebas de laboratorio y ensayos acelerados que ha cumplido siempre con todo éxito.

La bondad de este material deriva de que es un producto del ingenio humano que adquiere la solidez, la resistencia y la permanencia de la roca.

La edad, que envejece y debilita a la mayoría de los materiales, no afecta al hormigón que, por el contrario, gana en resistencia a medida que transcurre el tiempo.

Ofrece, también, la máxima seguridad al tránsito por su resistencia a las patinadas y por su color claro que provee el máximo de visibilidad nocturna.

Estas características intrínsecas y únicas, propias del hormigón, se complementan con los precisos métodos de ingeniería empleados en la ejecución del pavimento, que sólo pueden usarse con este material, y que permiten satisfacer con holgura los estrictos requisitos que exige el tránsito moderno, en materia de lisura y terminación superficial.

Detalle de Juntas Aserradas.

Las juntas aserradas cortadas sobre el hormigón endurecido, de mínimo espesor y prácticamente invisibles, constituyen el factor decisivo para asegurar carreteras perfectas, de extraordinaria lisura y uniformidad, sobre las que el tránsito se desplaza con una serenidad maravillosa, sin el más mínimo ruido ni alteraciones en la marcha.

Por su rigidez distribuye las cargas sobre una mayor superficie de la subrasante que otros tipos de pavimentos. Requiere, en consecuencia, espesores inferiores a estos últimos.

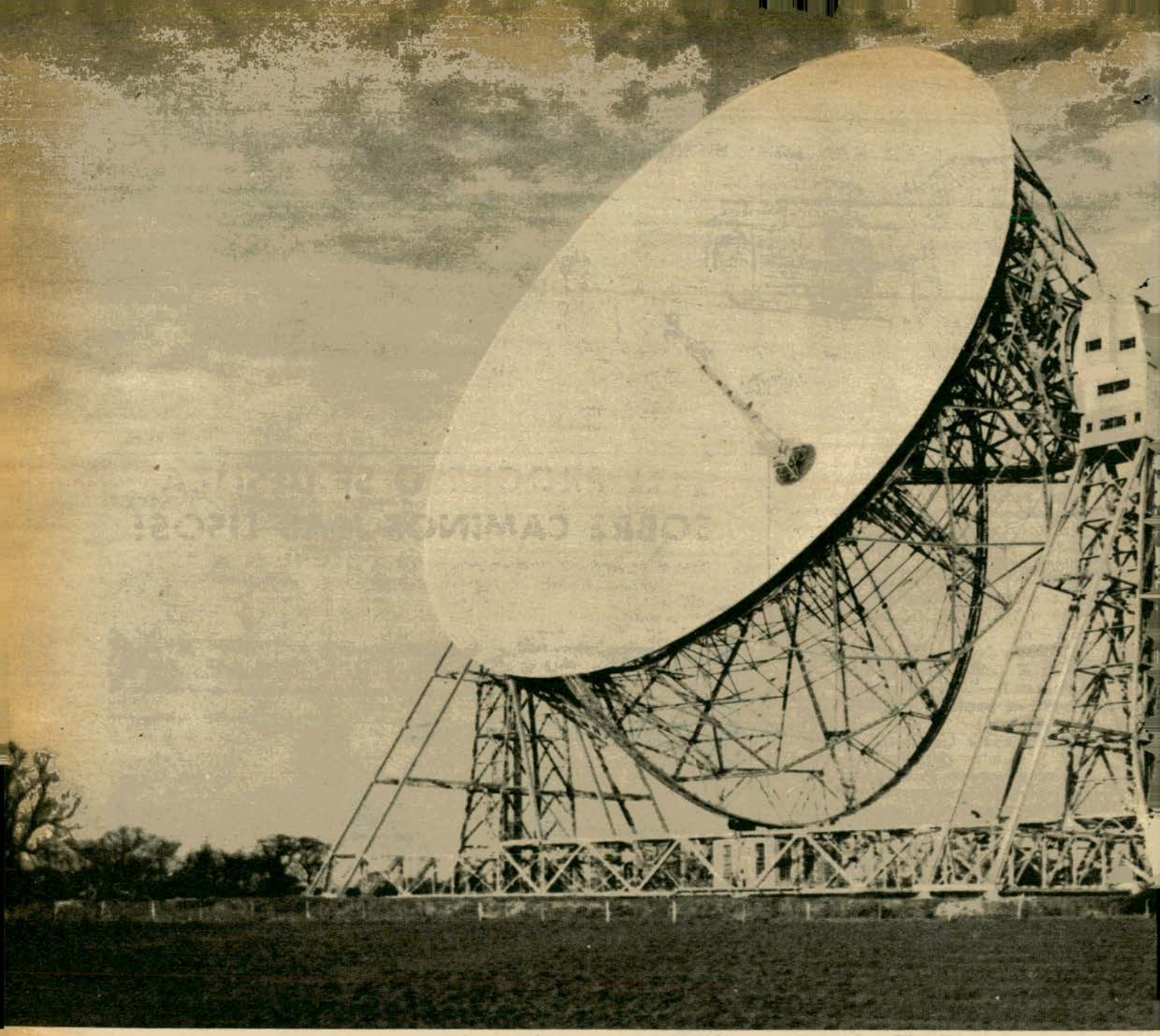
Su conservación es simple y de bajo costo.

Todos estos factores sumados a su vida útil, estimada en 50 años y más aún para los pavimentos del futuro, muy superior a la de cualquier otro pavimento, dan por resultado que sea el de más bajo costo anual, es decir, que brinda la doble ventaja de ser el pavimento de más alta calidad y, conjuntamente, el más económico.

INSTITUTO DEL CEMENTO PORTLAND ARGENTINO

San Martín 1137 — Buenos Aires

SECCIONALES - CENTRO: Rivera Indarte 170, Córdoba; NORTE: Muñecas 110, Tucumán; SUR: Calle 48 N° 632, 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, Provincia de Buenos Aires.



El enorme reflector parabólico del radiotelescopio de Jodrell Bank, en Inglaterra. Su diámetro es de 76,20 metros. Un ojo monstruoso y vigilante que perfora el espacio infinito.

EL RADIOTELESCOPIO DE JODRELL BANK

La antena del mundo

En la llanura de Cheshire, cerca de Manchester, Inglaterra, se levanta la más asombrosa maravilla que ha concebido y realizado hasta el momento la moderna técnica astronómica.

El radiotelescopio de la Estación Experimental de Jodrell Bank, dependiente de la Universidad de Manchester, ha sido llamado por alguien —con bella y exacta expresividad gráfica—, "la antena del mundo". Se trata, en efecto, de un instrumento cuya perfección y magnitud permite desentrañar misterios del tiempo y del espacio que hasta hace muy poco eran materia de meras hipótesis sin verificación científica. Desde que funciona el radiotelescopio británico, a fines

El perseguidor de los satélites artificiales, escruta también día y noche la profundidad del espacio, para reconstruir la historia del Universo y de la Creación.

("AUTOCLUB" agradece a la Embajada Británica en Buenos Aires las informaciones técnicas y fotografías suministradas para la redacción de esta nota.)

de 1957, el mundo tiene un ojo avizor y sensible abierto al universo, cuyas posibilidades para la astronomía y la cosmología son sencillamente sobrecogedoras.

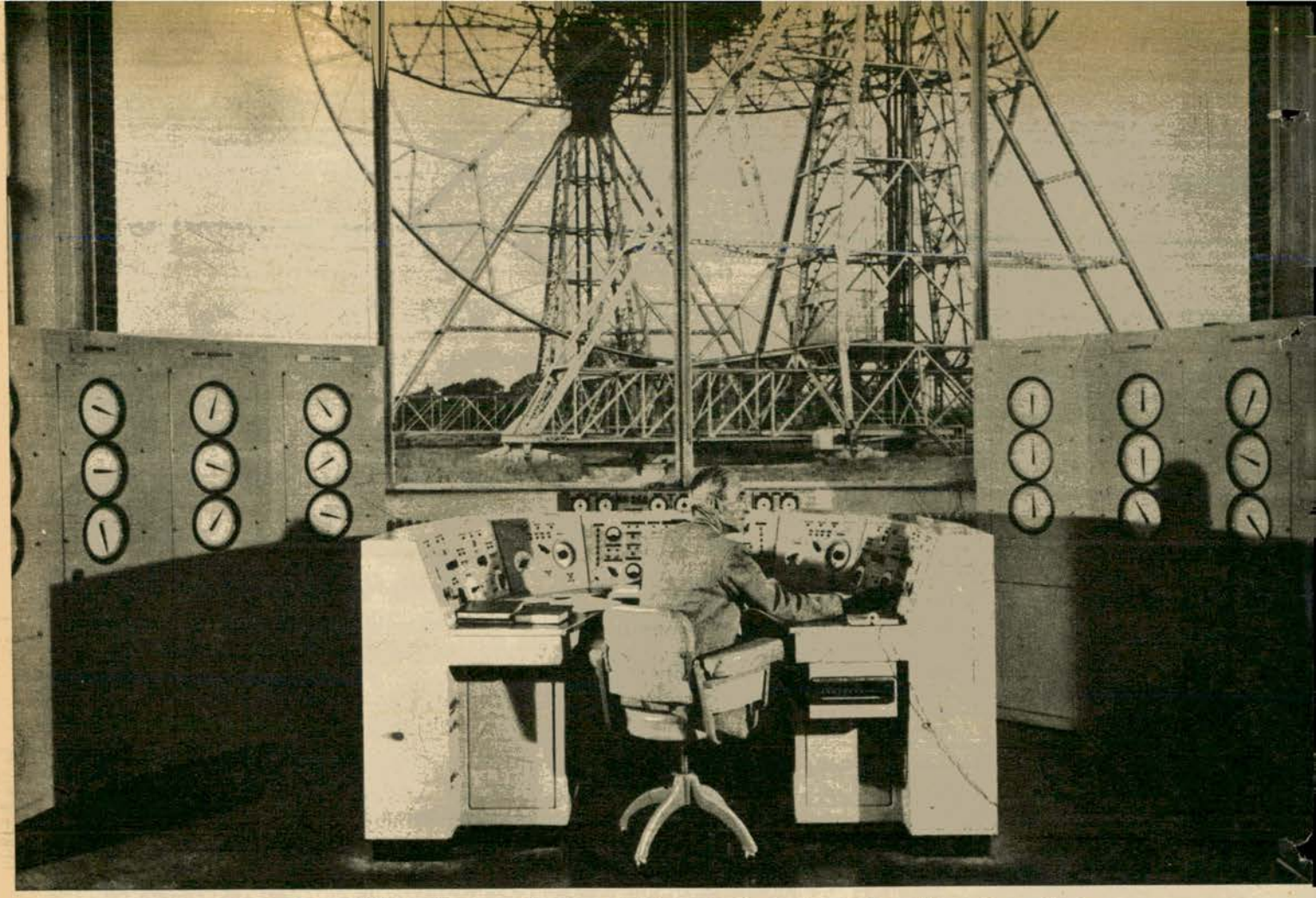
El enorme aparato —2.000 toneladas de estructura de acero—, fue construido con el objeto principal de efectuar investigaciones astronómicas fundamentales, pero ha prestado simultáneamente inestimables servicios para el contralor y rastreo de satélites artificiales en el espacio profundo y en estudios meteorológicos y sobre las comunicaciones transoceánicas.

El gigante de acero

Un radiotelescopio se basa en principios análogos a los de un telescopio óptico. Ello se explica si se tiene en cuenta que las ondas radiales son de la misma naturaleza de las ondas luminosas y que hay entre ellas sólo una diferencia cuantitativa de longitud: las ondas radiales,

Un técnico de Jodrell Bank lee e interpreta las comunicaciones recogidas en el espacio sideral.

COMO SE PERSIGUE A LOS SATELITES

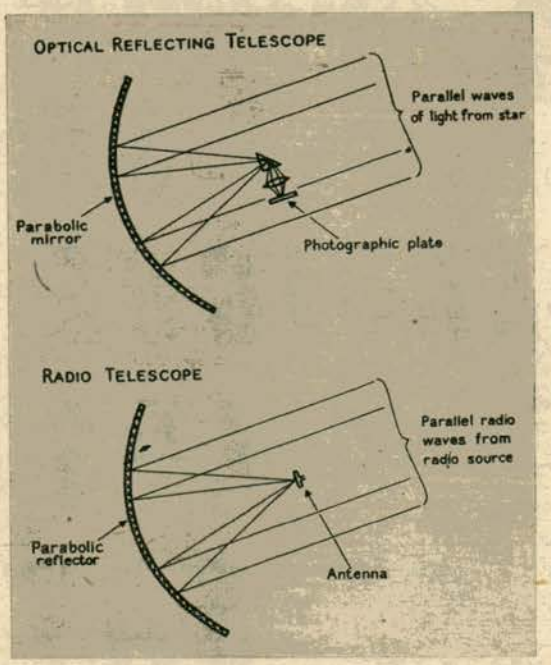


El sutil y complejo equipo que funciona ininterrumpidamente en la cabina de contralor.

mucho más largas, necesitan una "superficie receptora" consiguientemente mucho más amplia. De allí que de los 5,08 metros de diámetro del telescopio óptico Hale, de Monte Palomar, Estados Unidos —el más grande en su género—, se haya pasado a los 76,20 metros de diámetro en el radiotelescopio de Jodrell Bank. Pero a la extraordinaria extensión de su alcance con respecto a los más perfeccionados telescopios ópticos, el radiotelescopio añade una característica que aquéllos no poseen: el sistema de radar, que le permite emitir señales y recogerlas "de rebote". Un radiotelescopio, en general, es, pues, ni más ni menos que un gigantesco receptor de radio altamente preciso y sensible, con un equipo de radar complementario.

Esto, que dicho así parece sencillo, no logra siquiera hacer imaginar al profano la maravilla de técnica y de ingeniería que supone. Pero la descripción física del radiotelescopio de Jodrell Bank quizás consiga dar una mayor aproximación a su magnitud sin precedentes.

El gran paraboloide de 76,20 metros de diámetro —el "espejo" receptor de ondas radiales—, está formado por una plancha de acero de 800 toneladas, de superficie cóncava, cuya forma puede compararse a la de un "cucharón" o a la taza de un faro de automóvil. Este enorme plato sostenido por una estructura de acero, puede orientarse hacia cualquier punto del cielo, gracias a dos juegos de motores. El primer equipo, ubicado sobre dos torres laterales de 54,86 metros de altura, totaliza 200 H.P. y acciona el movimiento del "plato" en sentido vertical. Otro equipo similar de motores mueve la totalidad de la estructura —de 2.000 toneladas—, en dirección horizontal, por un sistema de "raíles" construido en una plataforma circular



Explicación esquemática del modus operandi de un espejo parabólico para imágenes ópticas y, por otra parte, del reflector parabólico de un radiotelescopio.

sobre la cual se apoya toda la mole de acero. Todo este montaje, permite al radiotelescopio realizar un giro completo, de 360 grados, en cualquier sentido, lo que, unido a su movilidad vertical, hace posible una precisa graduación del "plato" con respecto al cenit y al azimut, logrando además obviar los inconvenientes derivados del movimiento propio de la tierra.

Desde el centro de la concavidad, se yergue una especie de aguja de 20 metros de longitud. Es la torre de la antena del radiotelescopio, destinada a concentrar las ondas radiales que previamente han rebotado contra la superficie acerada del "plato". Su gran diámetro, da al instrumento un inigualable "poder resolutivo", gracias al cual pueden captarse ondas producidas a enormes distancias y de escasa potencia. Ello puede explicarse sencillamente, pues mientras mayor es la superficie de recepción de ondas, mayor cantidad de éstas se recibirán y mayor será también su concentración sobre la antena.

Completando las instalaciones, de la parte exterior del "plato" "cuelga" el laboratorio, que permanece vertical cualquiera sea la inclinación de aquél. Allí están los aparatos de recepción y transmisión, el radar y otra serie de instrumentos para el estudio y la investigación, cuya estructura, compacta y pequeña, contrasta con las dimensiones "astronómicas" de la mole exterior. A poca distancia, sobre el llano, y en permanente contacto con el laboratorio, se halla la sala de control, desde donde se dirigen los movimientos del gigante de acero que —paradójicamente—, a los ojos del simple observador, parecería destinado a una eterna inmovilidad.

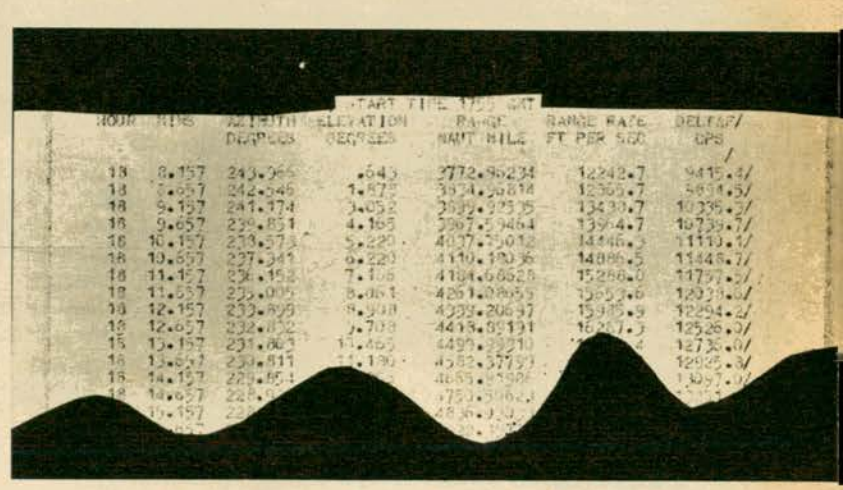
Impresionante fotografía de una galaxia, que se mueve y vive en alguna parte del espacio infinito, a una distancia de centenares de millones de "años luz" de nuestra pobrecita Tierra.

Tras el rastro de los satélites artificiales

El servicio más inmediato y de mayor utilidad práctica usual prestado por el radiotelescopio se refiere a una actividad si se quiere subsidiaria con respecto a sus fines específicos de investigación astronómica, pero no por eso menos importante. Tal el control y rastreo de satélites artificiales lanzados al espacio profundo por los Estados Unidos y por Rusia.

Aún no había finalizado su construcción, cuando el 4 de octubre de 1957, ante los ojos asombrados del mundo, la Unión Soviética envió al espacio su primer Sputnik. El trabajo de seguimiento y control se efectúa en perfecta sincronización con los hombres de ciencia de los Estados Unidos, que desde Cabo Cañaveral y otros Laboratorios de Tecnología Espacial norteamericanos, se hallan durante el curso de las tareas en permanente y directa comunicación con los científicos británicos de Jodrell Bank. Las funciones que cumple el radiotelescopio en esta materia son esencialmente tres: 1) Establecer exactamente la posición angular de la "sonda" —así se denomina al satélite artificial—, sobre todo en las primeras horas; 2) Enviar hasta ella impulsos de mando; 3) Recibir los datos enviados por la sonda.

A medida que aumenta la distancia del satélite a la tierra, mayor es la importancia que asume el radiotelescopio británico, ya que pronto queda aquél fuera del alcance de receptores menores. Si a bordo del satélite hay un transmisor de 5 Watt, Jodrell Bank ha probado poder recibir información hasta una distancia de 16.093.400 kilómetros, tal como sucedió en el caso del proyectil Pioneer V, de los Estados Unidos. Pero si la potencia del transmisor se aumentara a 150 Watt, se podría establecer comunicación hasta una distancia aproximada a los 160.934.000 kilómetros.



Estas cifras traducen el curso de la persecución de un satélite artificial por el radiotelescopio de Jodrell Bank: segundo a segundo, registra su distancia, elevación y velocidad.

Hablando con la Luna

En otro orden de investigaciones, el estudio de la superficie lunar por medio del radar, ha abierto un campo de posibilidades insospechadas en relación con las radiocomunicaciones transoceánicas. Como consecuencia de estos estudios, iniciados sin ninguna finalidad práctica, se arribó a la sorprendente conclusión de que la luna podría usarse para la retransmisión de comunicaciones a través de los océanos. Y tras comprobar que la palabra humana era devuelta por la superficie lunar claramente inteligible —la voz inglesa "hello", fue la primera en conocer la luna—, se ensayó el envío de men-

sajes radiales, primero en morse, luego hablados a los Estados Unidos, por medio de la luna. El Centro de Investigación de la Aviación norteamericana de Massachusets los recibió perfectamente. Las perspectivas de este descubrimiento son extraordinarias, pues usando la luna como retransmisor de radiocomunicaciones podrían evitarse los graves inconvenientes del "fading" oceánico que se produce con los medios actuales, al tiempo que se multiplicaría el número de frecuencias para las transmisiones internacionales, ya que las ondas se proyectan hacia arriba y no en forma horizontal.

Una máquina del tiempo

Pero donde Jodrell Bank muestra su asombrosa y sobrecogedora potencialidad, es en el campo de las investigaciones astronómicas fundamentales, finalidad primordial para la que fue construido. Desde que comenzó a funcionar, se han completado más de 13.000 horas de estudio, y de ese tiempo sólo una pequeña proporción de aproximadamente el 5 % fue consagrada al rastreo de satélites artificiales. El resto ha sido ocupado en estudios que abarcaron una gran diversidad de temas, tales como la ionosfera terrestre, el sistema solar y el espacio interplanetario, la Vía Láctea, las galaxias y algunas catástrofes cósmicas producidas hace miles de millones de años.

Como hemos dicho, las ondas radiales son de la misma naturaleza física que las ondas ópticas. Ambas son una forma de la radiación electromagnética; pero mientras la longitud de las ondas ópticas se mide en centímetros, las radiales son mensurables en metros. Por eso el radiotelescopio necesita una antena receptora muchísimo mayor. Las estrellas y el espacio intersideral emiten ondas radiales, pero las fuentes productoras parecen concentrarse precisamente allí donde hay objetos difícilmente visibles. Por otra parte, el espacio intersideral está lleno de nubes de polvo —formadas por gas hidrógeno en estado neutro—, que no emiten ondas ópticas e impiden el paso de las que se hallan detrás. Esas nubes de polvo interespacial emiten, en cambio, ondas radiales y permiten el paso de éstas a través suyo. He aquí la gran ventaja del radiotelescopio sobre el telescopio óptico, que resulta radicalmente insuficiente para alcanzar zonas del espacio cósmico tapadas por las nubes de polvo.

Desde Jodrell Bank se ha podido reunir datos sobre regiones situadas a distancias inverosímiles, a las que el hombre probablemente nunca llegará.

Sin embargo, más extraordinario aún es su capacidad de retrotraer el tiempo y suministrar información acerca de acontecimientos que sucedieron hace millones de años luz en el pasado. Tal el caso de una de las experiencias efectuadas en Jodrell Bank. Desde hace casi diez años se sabe que una de las fuentes más potentes de ondas radiales se debe al choque de dos galaxias ocurrido a la remotísima distancia —en el tiempo y en espacio—, de 700 millones de años luz (un año luz es la distancia que las ondas luminosas y radiales recorren en un año, a una velocidad de 299.300 kilómetros por segundo). A la localización de esa catástrofe cósmica, se la conoce actualmente con el nombre de "Cisne A". Mediante las investigaciones realizadas con el radiotelescopio se estableció que alrededor de veinte fuentes radiales se hallan aún más lejos que Cisne A. Estos datos resultaron confirmados en 1960 por Rudolf Minkowski, quien con el telescopio de Monte Palomar, en los Estados Unidos, llegó a la conclusión que una de esas fuentes se encuentra a una distancia de 6.000 millones de años luz y se aleja de la tierra a casi la mitad de la velocidad de la luz.

El origen del Universo

La continuación de tales investigaciones puede llevar a descubrimientos sensacionales, que den alguna indicación acerca de la gran incógnita del origen del universo. En la actualidad existen al respecto dos teorías. Una, sostenida por Gamow y Lemaître, afirma la primitiva existencia de un átomo que explotó provocando una distribución galáctica de cada vez menos densidad a medida que se avanza en el tiempo. El universo habría comenzado así en un momento determinado del tiempo y en un lugar determinado del espacio. Según la segunda teoría, que sostienen Hoyle y Bondi, habría una continua producción de galaxias en cualquier lugar del espacio y en cualquier momento del tiempo; esa creación se extendería hacia el infinito, hacia el pasado y hacia el futuro. Ello supone, además, una distribución de galaxias similar en cualquier período.

Cuando Jodrell Bank examina esas fuentes remotas, está actuando a manera de una máquina del tiempo, retrotrayendo el presente a un momento del pasado situado a seis mil millones de años luz, cantidad que, según Gamow, representa más de la mitad de la edad del universo. Este prodigioso poder obtenido por la ciencia y la técnica astronómica, puede por lo tanto, quizás en un futuro próximo, dar alguna respuesta al gran interrogante cósmico.

Todo lo dicho hace de Jodrell Bank el instrumento más preciso y potente con que cuenta actualmente la humanidad para interrogar al universo. Sólo cuando en 1964 se haya terminado el radiotelescopio de Sugar Grove, en los Estados Unidos, cuyo "plato" tendrá 182,88 metros de diámetro, Jodrell Bank habrá sido superado.

LA PRODUCCION CITROEN 1961 EN FRANCIA

La producción total de esta gran usina francesa durante el año calendario de 1961 alcanzó a 337.000 vehículos, de los cuales, 255.000 automóviles particulares. Estas cifras señalan un sensible progreso sobre las del año 1960, en el cual fueron respectivamente de 316.218 y 232.147. El 27 % de esa producción fue absorbida por las exportaciones; éstas aumentaron en un 15 % respecto al de 1960.

CAMPEONA DE AUTOMOVILISMO EN FRANCIA

La Federación Francesa de Automóviles Sport acaba de discernir el campeonato de Francia de 1961 a la señora Claudine Vanson, quien durante la temporada de este año ha conquistado numerosas victorias conduciendo su Citroen ID-19. Es esta la segunda vez que la señora Vanson gana ese título, pues ya lo había obtenido también en 1960, con un coche de la misma marca y tipo.

EXTRACTOS DE JURISPRUDENCIA PARA AUTOMOVILISTAS

I

La prioridad de paso en las esquina cuando se cruza una avenida

IN re Lucas Vuke Vlahusic contra Leopoldo Buzynsky, sobre cobro de pesos a causa de un choque entre el taxímetro de propiedad del primero y el vehículo particular del segundo, ocurrido en la esquina de la Av. Callao y Charcas, la Sala III de la Exma. Cámara de Apelaciones de Paz de la Copital, con el voto de los doctores Nicolás M. Videla, José Mauricio Alonso y Julio Puiggari, confirmó la sentencia del Juez de Primera Instancia, doctor César A. Gaibisso, que rechazó la demanda, con costas. Son de interés los antecedentes del caso y el principio que debe regir el tránsito sentado por el Juez y confirmado por la Cámara.

Sucedió que el actor circulaba con su taxímetro por Callao, rumbo ol Norte, y al llegar a la esquina de Charcas (hoy Marcelo T. de Alvear), chocó con el coche Austin "baby" del demandado, que cruzaba la avenida y se dirigía hacia el este. Ambos sufrieron desperfectos de cierta consideración.

Entre otras cosas, el actor alegó: 1º que la colisión se debió a imprudencia del demandado, quien no cedió el paso no obstante venir el taxímetro por su derecha; 2º que, de acuerdo con el Reglamento de Tránsito (Ley 13.893), le correspondía prioridad en el paso.

El demandado negó las razones aducidas por el actor. Por lo demás, no pudo probarse exceso de velocidad de parte del primero y sólo podía presumirse en cuanto al taxímetro.

En los considerandos de la sentencia, el Juez sostiene que, "la obligación de conceder paso a los vehículos que aparecen por la derecha... corresponde en el supuesto de aparecer ambos al mismo tiempo en la bocacalle... (pero), habiendo ya traspuesto el automóvil del demandado por lo menos la mitad de la avenida, la que corresponde al tránsito con circulación al sur, aquella preferencia no le ha asistido al actor". Y agrega el magistrado:

"En el tránsito de la ciudad es reiterada la errónea costumbre de circular por las avenidas a velocidad mayor que la prudente, olvidando la obligación de conceder paso a los vehículos que la atraviesan y ya han traspuesto su mitad.

"Quien transita por una avenida y ve a un vehículo cruzarla y ya lo ha hecho éste en su mitad, está obligado a ceder el paso..." —aunque el segundo venga por la izquierda. Como hemos visto, el Tribunal de Alzada aceptó esas razones y confirmó el principio establecido por el Juez doctor Gaibisso.

II

Causa "COLUMBIA" (Cía de Seguros), contra JESUS F. PRADA Responsabilidad del Depositario (en el caso, el dueño de un garage) por robo de un automóvil a mano armada

La actora pretendía que el dueño del garage, de donde fue robado un automóvil particular mediante uso de fuerza, reintegrase a la compañía aseguradora la suma de m$n. 120.000, que había pagado al dueño del vehículo.

En primera instancia, el Juez hizo lugar a la demanda por considerar que existió negligencia de parte del demandado o de su empleado —el sereno—, tanto por no tener cerrada la puerta del garage como porque el último no portaba armas con que eventualmente hubiese podido repeler la agresión.

La Exma. Cámara de Apelaciones en lo Civil de la Capital, Sala A (sentencia del 30 de mayo de 1961), con el voto de los doctores Guillermo A. Borda, Rodolfo de Abelleyra y Jorge Joaquín Llambías, no compartió el criterio del inferior, revocó la sentencia y rechazó la demanda.

Tras minuciosos fundamentos, la Cámara sostuvo finalmente que, por una parte, el contrato existente entre el propietario del automóvil y el dueño del garage, es, al mismo tiempo, de depósito, de locación de servicios y de locación de cosas. Por otra parte, para decidir el caso, afirmó el principio de que el art. 2237 del Código Civil, según el cual el robo a mano armada exime de responsabilidad al posadero, a quien se reputa depositario, es aplicable también a la situación del dueño del garage de donde se ha sustraído un automóivl mediante violencia razonablemente irresistible.

III

Negligencia y culpa del peatón en un accidente de tránsito

En el caso (Espinosa, Amalia contra Scaltriti, Armando, sobre indemnización de los daños y perjuicios derivados de un accidente de tránsito), la Exma. Cámara 1ª de Apelacioses de La Plata, en sentencia del 15 de noviembre de 1960, si bien hizo lugar parcialmente a las pretensiones de la actora, atentas las circunstancias de hecho invocadas y probadas en autos, sentó un principio práctico que es conveniente recordar, en beneficio de los peatones, pero ciertameste también de los automovilistas, quienes con frecuencia lo olvidan con grave daño para sus propios intereses. Ese principio establece, que "incurre en culpa el peatón que intenta cruzar una avenida *frente a un vehículo de transporte colectivo que se hallaba detenido...*" Importa mucho que todos tengan esto presente.

IV

Embargo de un automotor, anterior al registro de un contrato de prenda, posteriormente celebrado con el vehículo.

La Exma. Cámara de Apelaciones en lo Comercial de la Capital, Sala A, resolvió, en sentencia del 10 de marzo de 1961, que, "embargado un automotor con anterioridad a la celebración y registro de un contrato prendario sobre dicho bien..., esa prenda es inoponible al ejecutante, que conserva su derecho al cobro preferente de su crédito sobre el producido (del remate) del bien embargado".

CRISTALES CURVADOS INASTILLABLES
PARA AUTOMOTORES - VENTA Y COLOCACION
ELIMINACION TOTAL DE FILTRACIONES

Mulé y Cía S.R.L.
PRECIOS ESPECIALES: AGENCIAS Y TALLERES RINCON 1331-41 T. 23-7044 y T. 26-7004

"JOUR DE FETE" en BUENOS AIRES

ONCE BELLEZAS INTERNACIONALES PASEAN POR LAS CALLES PORTEÑAS

Fotografías de
SARA FACIO

Texto y epígrafes por
J. G. F.

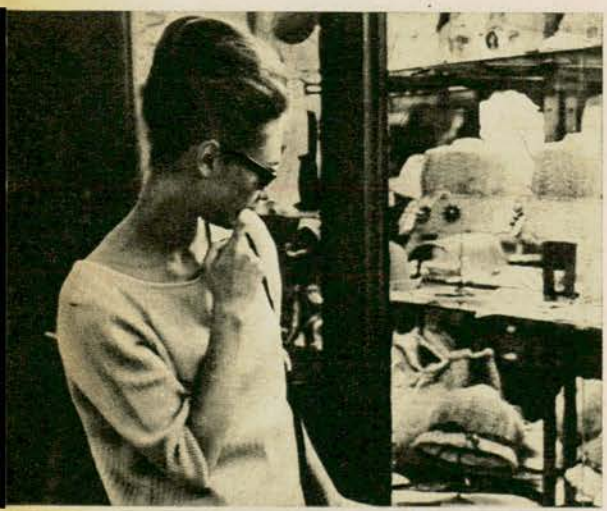
ONCE radiantes expresiones de la belleza, la juventud y el arte del bien vestir, han vivido cuatro días "maravillosos" —según ellas— de turismo y trabajo en Buenos Aires. Siete de estas bellezas son francesas, una inglesa, una australiana, una manchuriana y la undécima..., ¡argentina!

El lente de la cámara fotográfica las ha sorprendido en muy diversos escenarios, en su fugaz paso por lugares familiares a los porteños. Juveniles, señoriales, etéreas, fueron elegidas entre otras muchachas en París para traer a Buenos Aires, con fines benéficos, un mensaje de elegancia y buen gusto.

No nos corresponde a nosotros hacer crónicas del éxito de los desfiles en que participaron ni de los detalles de las "toilettes" que exhibieron. Podríamos, eso sí, ocupar varias de las páginas de AUTOCLUB con el relato de muchos hechos insólitos o no imaginables que a ellas se refieren. Pero preferimos ocupar ese espacio con el reportaje gráfico de sus andanzas por las calles y los barrios porteños, en los que muy frecuentemente recibieron el criollo homenaje de un piropo florido.

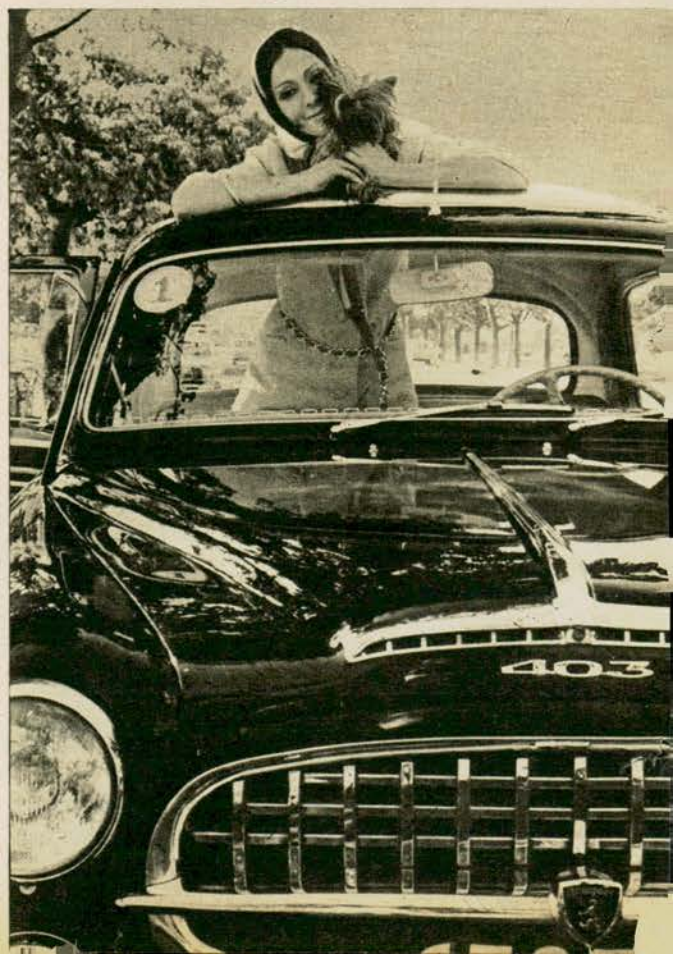
No vamos a cerrar, sin embargo, esta breve glosa, sin dejar de referirnos a Kouka, la criollita de grandes y rasgados ojos que nos ha sido devuelta por sólo cuatro días, sofisticada por el arte de los modistos franceses. Hace cuatro años, Kouka ganó un concurso como modelo que le permitió viajar a París. Allí, su sugestiva personalidad le dio acceso a su más codiciada oportunidad: integrar el elenco del más famoso creador de la moda mundial. El triunfo, ya todos lo sabemos, suele venir acompañado de sacrificios y privaciones. En ella los primeros son las, por lo menos, catorce horas diarias de labor agotadora, y en cuanto a las privaciones, ¿qué peor castigo que el de quedarse sólo un puñado de días, después de cuatro años de ausencia, en la tierra criolla que la vio nacer?

Poco antes de emprender el retorno a Francia, Kouka, la porteñita de los grandes ojos, realiza en automóvil su último paseo por la ciudad que abandonó hace cuatro años, al empezar una nueva aventura maravillosa, cuyos mejores capítulos comienza a vivir ahora.

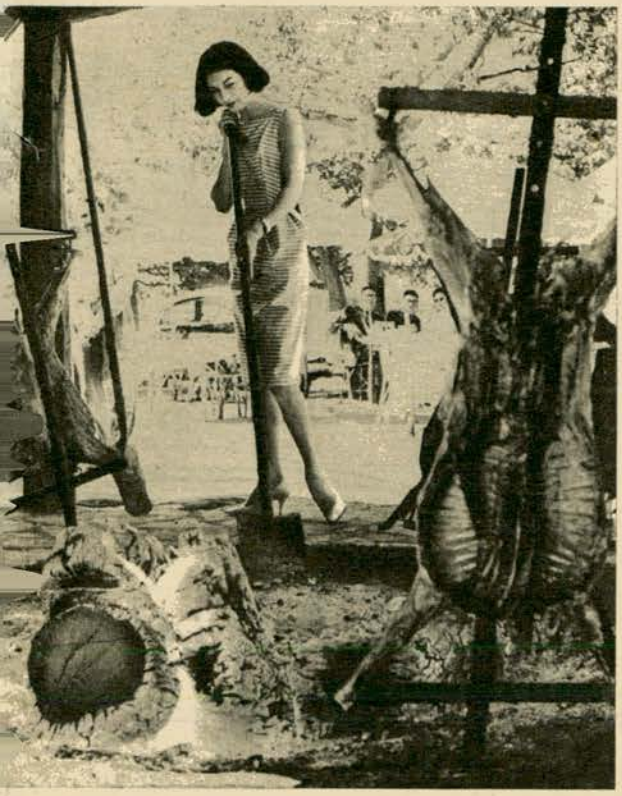


KOUKA, la porteñita, tenía lógicas nostalgias de su Buenos Aires, que dejó hace cuatro años. Por eso quiso, como en otros tiempos, recorrer Lavalle, la calle de los cines, añorada muchas veces en sus andanzas por la Ciudad Luz.

La sobriedad del vestido de la francesita Muriel, sorprendida aquí mientras mira alucinantes sombreros veraniegos, contrasta con los precios fabulosos de las creaciones que ella exhibe en su trabajo profesional.



DENISE, que muestra la extraña y serena belleza de su origen parisién, quería saber qué es un poncho. Aquí la vemos convertida en una collita sofisticada ante la mirada inquisidora de su compañera Mickey.



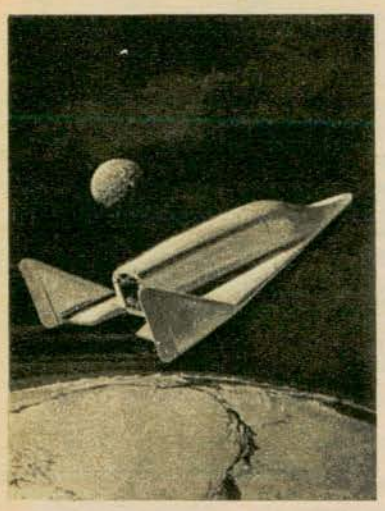
La estilizada británica Edwina afirma que había oído hablar mucho y bien de las carnes argentinas. Por eso, no quiso desperdiciar la oportunidad de ser ella, con sus propias manos, quien contribuyera a darle al costillar su punto justo de cocina.

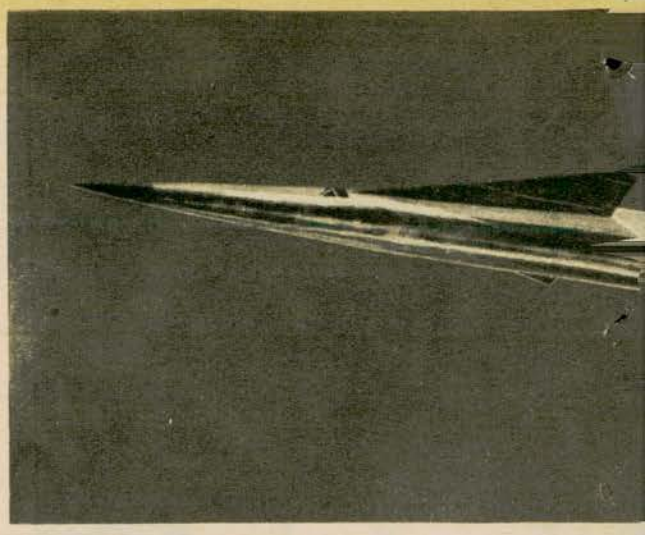
●

Dejemos las calles del centro para irnos a la Boca. Aquí, en la calle Caminito, la australiana Gay forma parte de una escena en la que se pone de manifiesto el original ángulo de toma de la foto y la fuerza descriptiva del instante captado por la cámara.

En uno de los dorados salones de la Embajada le Francia, siete de las once embajadoras de la belleza y la elegancia internacional descansan de su constante ajetreo por las calles porteñas. Son ellas, de izquierda a derecha, Kouka, argentina; Ala, manchuriana; Edwina, inglesa; Gay, australiana, y Denise, Simone y Valerie, francesas.

DENISE, que ha levantado sus anteojos oscuros sobre la frente para ver mejor las vidrieras de la calle Florida, no consigue escapar a los piropos porteños mientras pasea con su acompañante, Anita, una amiga argentina.





TURISMO INTERPLANETARIO

¿QUE NO? ¿POR QUE NO?

Por
EMILIO VILLALBA WELSH
para "AUTOCLUB"

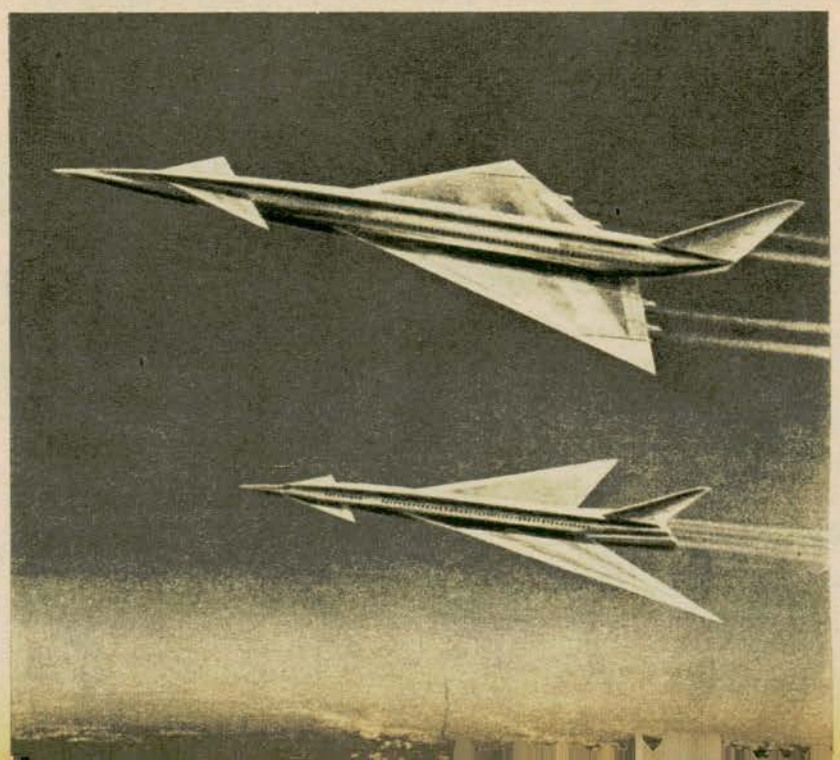
AQUELLA tarde de enero de 1998 hacía efectivamente algo de calor. No tuve inconveniente en recordárselo así a mi mujer, un poco por no discutir y otro poco porque era la verdad. Por otra parte, cada vez que la Dirección de Limpieza de los Espacios Siderales resolvía eliminar un asteroide que se colaba por las vías astrales, el termo-turbo-acondicionador central quedaba perturbado hasta que desaparecieran las vibraciones de los aparatos desintegradores de asteroides. Estos inconvenientes no habían podido ser superados por los equipos de investigación, y las autoridades vacilaban entre complacer a los que protestaban por el excesivo número de asteroides que se encontraban sueltos en las rutas, con grave peligro para la navegación interespacial, y los que se quejaban del mal funcionamiento del termo-turbo-acondicionador de temperatura. Pero como estábamos en vísperas de elecciones, por supuesto, que la Dirección de Limpieza de los Espacios siderales quería hacer méritos entre los votantes de los planetas más cercanos.

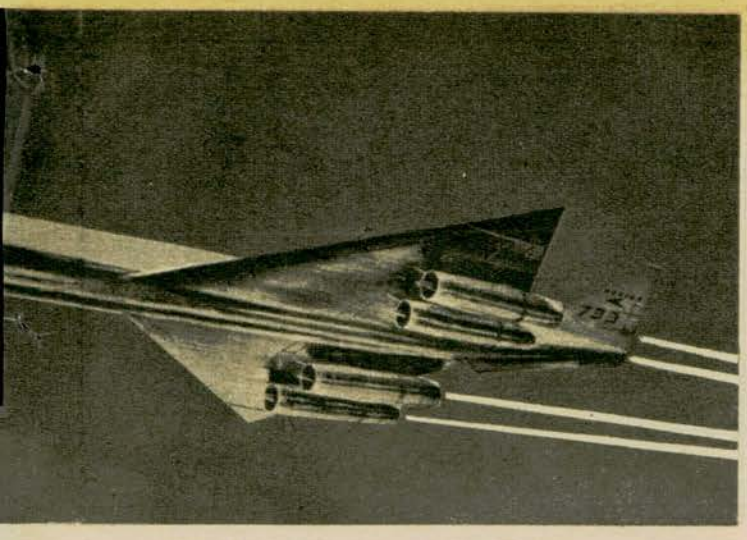
La cuestión es que hacía calor. Mi mujer me preguntó:

—Eleuterio...., ¿este año tampoco vamos a salir de vacaciones?

—¿Cómo tampoco? El año pasado fuimos al Polo Austral, y no hiciste más que protestar.

—Yo digo de vacaciones de verdad. Ir a algún lugar de moda. O, en su defecto, mudarnos de la Tierra. ¡Estoy harta de ver siempre el mismo paisaje! ¿Vos no podrías pedir en el Banco que te trasladen a esa sucursal que van





a abrir en Venus?

—No es en Venus. Entendiste mal. Es en la órbita de Venus. Pero se trata de una sucursal de tercer orden, imagínate. Es una estación espacial para las naves que hagan escala. No, no creo que podamos ir muy lejos. Los transportes han subido mucho. Si las cosas siguen así, mujer, los viajes interplanetarios serán sólo para los ricos. Cobran ahora el año-luz a dos mil dólares.

—¡Pero es más barato en clase turística! Los Benítez, para su viaje de bodas, se fueron en una excursión combinada a la Luna y sus satélites artificiales, y les salió treinta por ciento menos...

—¡Qué gracia! ¡A la Luna!... Ahí no van más que los pobretones... ¡Era como antes veranear en el balneario municipal!

Con cierto acento corrosivo, mi mujer replicó:

—Peor es quedarse aquí, en la Tierra... Creo que somos los únicos que no hemos hecho un viaje cósmico... Decime: ¿vos no creés que te aumentarán el sueldo en el Banco?

Le contesté que no estaba muy seguro. Tal vez, después de la huelga que hacemos todos los años...

—No sólo los transportes han subido —me interrumpió—. Los tomates están a ochocientos pesos los cien gramos. Y las papas están por las nubes.

—Más alto —le corregí.

—¿Cómo más alto? ¡Si ayer estaban a mil setecientos pesos el kilo! ¿Todavía han subido?

Le expliqué pacientemente que estaban por encima de las nubes, porque con la reducción de la mortalidad al uno, coma, ocho, sobre un millón, la gente ya no cabía en el mundo, digo, en el universo. Y con eso de que las enfermedades infecciosas fueron liquidadas y que con las radiaciones magnéticas, aplicadas a las alimentos compensados, la gente vive el doble, cada día faltan más viviendas y más comida.

—Están sembrando papas en la Vía Láctea —concluí.

Mi mujer meneó la cabeza.

—¡Ya no saben qué hacer! La verdad es que yo creo que cuando éramos chicos las cosas estaban mejor. Después, los rusos, con sus experiencias...

Admití que se habían hecho algunas macanas, pero que no podía discutirse el progreso alcanzado. Mi mujer insistía en mostrarse escéptica.

—Mirá: después que me hicieron el lavado de cerebro, no me acuerdo muy bien de antes..., pero los días de lluvia, con la humedad, hay un poco de inducción con el pensador electrónico..., y se filtran algunos recuerdos de cuando estábamos de novios....

—Bueno, no te pongás sentimental, que ya sabés que eso afecta a los glóbulos rojos...

—¿Te acordás cuando mirábamos las estrellas?

—Bueno —repliqué con benevolencia—, lo que creíamos que eran estrellas...

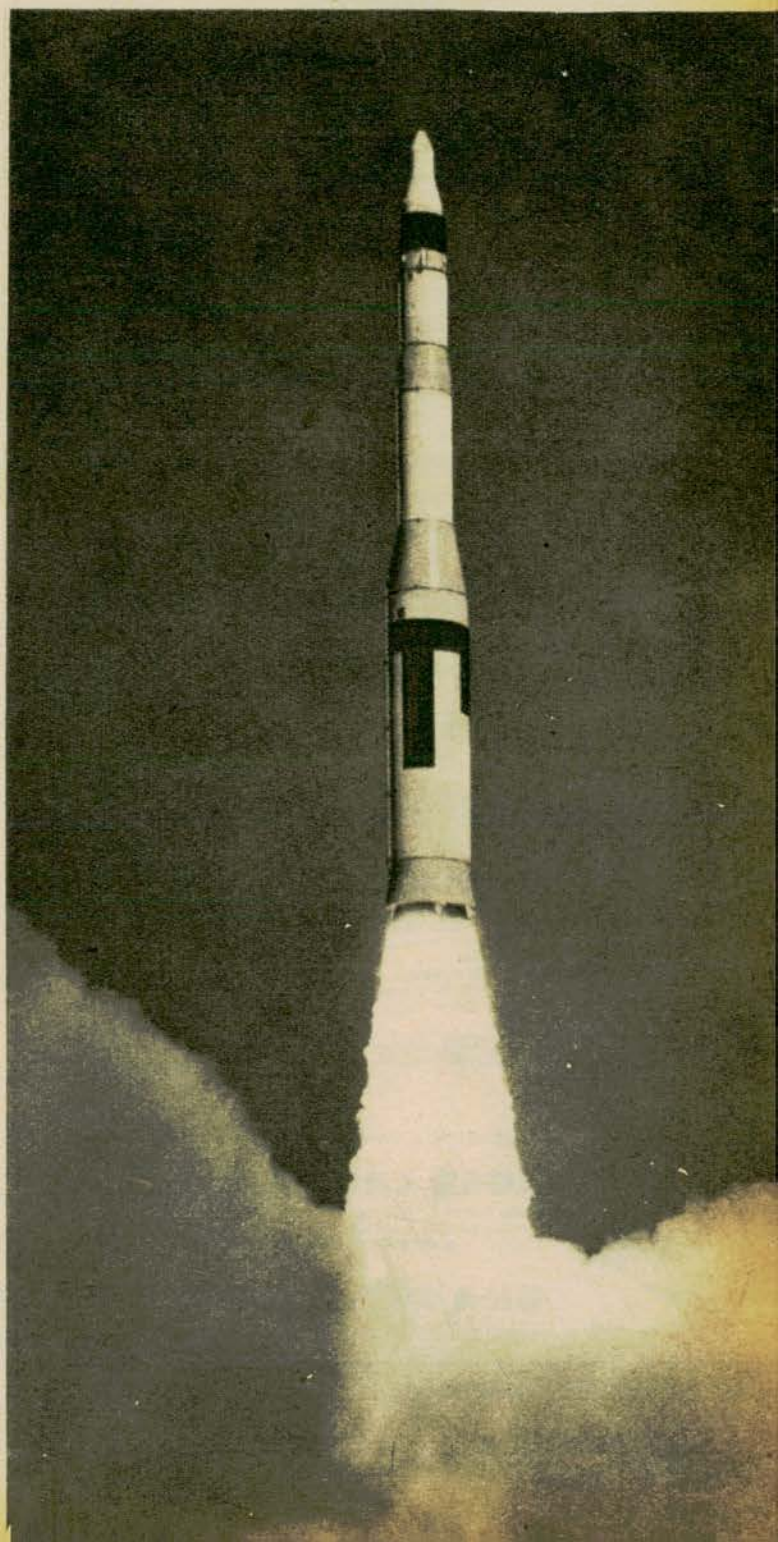
—Como sea. Y también la Luna... ¡Parecía tan blanca..., tan pura..., tan poética...!

—Y bien distinta que resultó en realidad. Llena de pantanos pestilentes...

—Y de bichos repugnantes. ¡Un verdadero asco! ¡Pero los hombres son cargosos! ¡Dale con ver la Luna! ¡Venga a gastar plata en cohetes y en mandar monos y perros! ¡Que si había habitantes! ¡Que si no los había! ¿Qué es lo que habría en la otra cara de la Luna? ¿Y qué sacaron?

—Arruinar la Luna publicitariamente.

—Eso les enseñará —siguió mi mujer, cada vez más embalada— a no buscar la otra cara de las cosas. ¡Pueden encontrarse con cada sorpresa!... Lo cierto es que ya no puedo ver la Luna sin pensar en todas las cosas horribles y feas que contiene... —suspiró y dijo—: ¡Ah, las lunas de antes!...



gas licuado

USE EL COMBUSTIBLE MAS BARATO!

UNICO en garrafas recargables por Ud.

CAMERA

ARTEFACTOS A GAS LICUADO

MASELUZ M.R.

INDUSTRIA ARGENTINA

la única línea realmente proyectada para gas

UNICOS

ARTEFACTOS CON VALVULA REGULADORA Y ECONOMIZADORA DE GAS. GIRANDO A LA DERECHA SE RESTRINGE Y A LA IZQUIERDA SE AUMENTA EL PASO DE GAS.

COCINA Sin humo, sin olor, sin desgaste. Indispensable en el hogar, pic-nics, viajes, etc.

FAROL Indispensable en el hogar, en el campo, en la ruta. Luz blanca de intensidad regulable. No lo apaga el viento, ni la lluvia Se convierte en **LINTERNA** o **BALIZA**

DISTRIBUYEN y GARANTIZAN

Fabricado por:
TALLERES METALURGICOS MASEL

AGAR CROSS & Co. Ltd.

PASEO COLON Y VENEZUELA - Bs. As.
Sección calefacción T. E. 33-7501 - INT. 147 y 126
ROSARIO, B. BLANCA, TUCUMAN y MENDOZA

DIFA METAL S. R. L.

San José 513 - CAPITAL - T. E. 37-7133 - 38-3411

INTERIOR: CONSULTE A NUESTROS AGENTES AUTORIZADOS

Yo agregué, modestamente.

—¡Y las medialunas..., tan ricas con el desayuno!

Por la mirada que me echó, vi que no aprobaba mi enfoque sobre el lado práctico y vitamínico de las cosas. Pero mi interés era distraerla del planteo de las vacaciones intersiderales. Claro que una cosa es tratar de distraerla, y otra bien distinta distraerla.

—Donde parece que es muy lindo —dijo, volviendo al ataque— es en Saturno. Hay un hotel con vista al anillo...

—No es un anillo —interrumpí severamente—. Ya sabés, porque te lo han explicado hasta el cansancio, que es la estela que deja el satélite que gira a velocidad fantástica a su alrededor. ..

—A mí me gusta decirle anillo... Bueno, dice Eugenia, que estuvo el año pasado, que la vista es maravillosa. ¡Todo de colores y con acompañamiento de música especialmente compuesta para el espectáculo!

—A mí me parece una cursilería.

—Entonces tal vez podamos ir a Mercurio, que es más cerca...

—Mercurio es un opio, con su falta de densidad... —argüí yo.

—A mí la falta de densidad no me molesta —comentó mi mujer—. Me hace sentir más flaca...

—¡Pero no vamos a hacer un viaje de una punta de billones de kilómetros para que vos te sientas más flaca!... A una cosa así nuestros abuelos habrían dicho, con justa razón, que no vale la pena hacer tantos progresos técnicos, trenes siderales, estaciones espaciales, nubes cósmicas y otros bemoles, sólo para que una señora que es incapaz de hacer un sencillo régimen alimenticio, ¡se sienta más flaca!

—No pongás de ejemplo a nuestros abuelos. ¡Los pobres vivían en una época en que se consideraba un velocidad fantástica volar a mil kilómetros por hora! ¡Nunca pudieron imaginar que un día el hombre se podría desplazar por los espacios a velocidades de locura!

—Te diré uno cosa m'hijita: en materia de viajes siderales, nuestros abuelos estaban al día...

—¿Cómo podés decir semejante cosa?

—¡Pues diciéndola! Y te diré más: nuestros abuelos y cincuenta millones de generaciones antes de nuestros abuelos...

—No te entiendo.

—No. Porque todo es cuestión de imaginación. Pero hay que usarla. En este momento, ¡fijate bien!, ahí sentada en ese sillón del "living", estás viajando por los espacios...

—¡Eleuterio, vos has bebido!

—Ni una gota. Vos y yo estamos viajando por el espacio, a la friolera de 151.000 kilómetros por hora. Estamos dando la vuelta al Sol. Y la estamos dando desde que nacimos. La humanidad hace turismo interplanetario sin saberlo, como Monsieur Jourdain hacía la prosa...

—¿Quién es Monsieur Jourdain? ¿El casado con Jovita Gutiérrez?

Conté hasta cinco antes de contestarle. Es un buen sistema, si se aspira a no enviudar prematuramente.

LA EXPECTATIVA PUBLICA ANTE UN GRAN AUTOMOVIL

GENERAL Motors Argentina continúa sostenidamente su programa de producción para 1962. Ya hemos informado a nuestros lectores en el Nº 2 de "AUTOCLUB" sobre la inminencia de la aparición en el mercado del Chevrolet 400, la última creación de la gran empresa. Según las últimas noticias que llegan a nuestra redacción, en las próximas semanas, el público consumidor estará en condiciones de recibir las primeras unidades. A partir de ese momento, la producción y entrega tendrá un ritmo continuo, sistemático y creciente, con la regularidad característica de General Motors.

EL FILOSOFO FRANCES GASTON BACHELARD SE ADJUDICO EL "PREMIO NACIONAL DE LETRAS"

El "Gran Premio Nacional de Letras" de Francia ha sido concedido a Gastón Bachelard, por el conjunto de su obra.

Bachelard nació en Bar-sur-Aube, el 27 de junio de 1884, habiendo ejercido la cátedra de física y de química en el colegio de su ciudad natal, y de filosofía en la Facultad de Letras de Dijon.

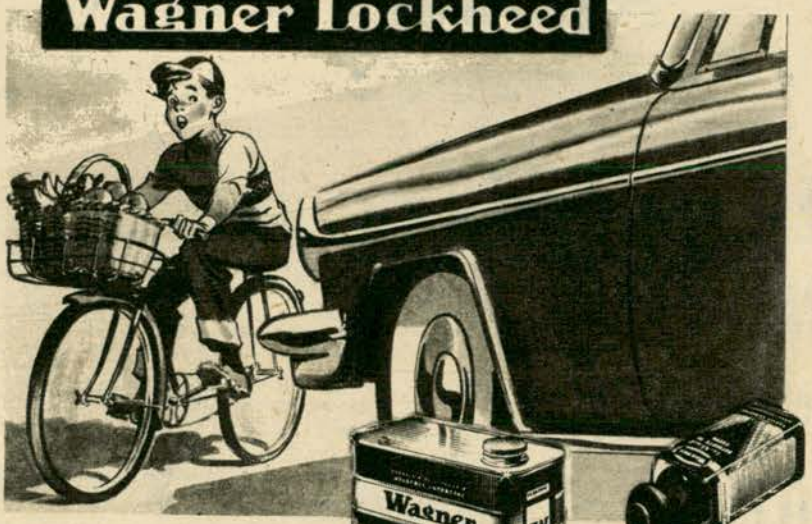
Es autor, entre otras obras, de "Essais sur la connaissance approchée", "L'eau et les Rêves", "L'air et les Songes", "Poétiques de l'Espace" y "Poétique de la Rêverie".

En 1955 fue electo miembro de la Academia de Ciencias Morales y Políticas. Gastón Bachelard es doctor "honoris causa" de la Universidad de Bruselas.

FRENE SIEMPRE A TIEMPO!

HAGA COMO LOS FABRICANTES DE AUTOMOTORES

use REPUESTOS Y FLUIDO PARA FRENOS **Wagner Lockheed**



SU VIDA Y LA DE LOS DEMAS DEPENDEN DE SUS FRENOS !...

No las arriesgue, entonces, por unas monedas. Exija para sus frenos el mejor flúido, el mejor caño y la mejor cubeta.

FLUIDO PARA FRENOS

JUEGO DE REPARACION

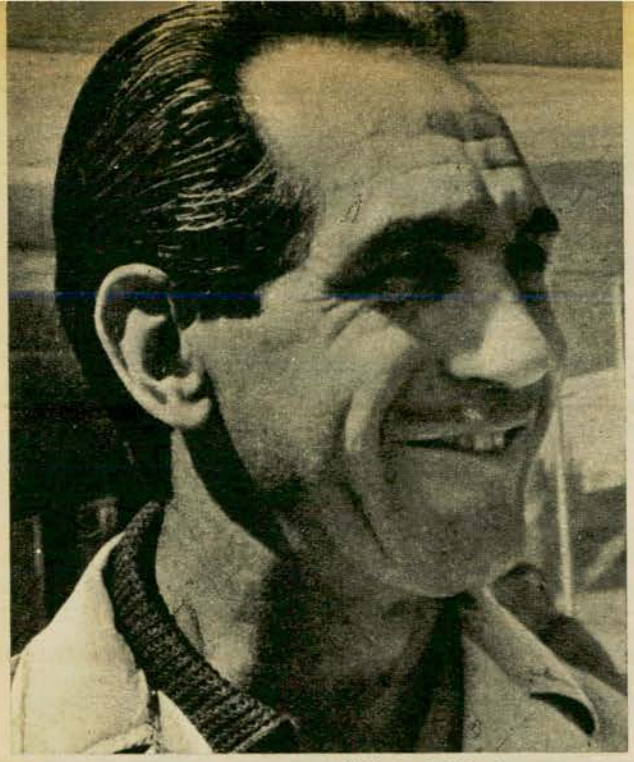
CAÑOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

Fabricado por Farloc Argentina S. A. en su fábrica de José León Suárez, Provincia de Buenos Aires, bajo licencia exclusiva y control técnico de Wagner Electric Corporation, U.S.A.

EXIJALOS EN SU TALLER



Carlos Menditeguy condujo con habilidad el Alfa Romeo que llegó 2º en la general y ganó la categoría C. Se turnó en el volante con Jorge Cupeiro, notable valor de la nueva generación.

Vicente Formisano, campeón argentino de la categoría 1150 cc., alternó en el volante de su Auto Unión con Federico Cook. Hicieron magnífica carrera, pero fueron relegados por reiteradas detenciones en el box.

REFLEXIONES EN UNA NOCHE DE VERANO

Una agradable reunión resultó ser las "500 Millas Standard" del Club de Automóviles Sport, en el Autódromo Municipal. Abundaron las escenas de emoción en esa jornada, que se prolongó hasta la medianoche y contó con numerosa concurrencia de competidores y público.

Por
FEDERICO B. KIRBUS

NADIE le impide, por supuesto, que usted, lector aficionado, también haga un intento y participe en alguna de esas simpatiquísimas carreras para automóviles "standard" que con una frecuencia cada vez mayor se vienen realizando en el Autódromo Municipal y otros escenarios del gran Buenos Aires e interior del país.

La cuestión es sólo ésta: a las pocas vueltas se dará cuenta que las gomas están completamente gastadas. En tal caso hará bien en parar y no seguir corriendo, porque ello involucra una inversión de muchos miles de pesos en neumáticos.

Las carreras de automóviles "standard" son una diversión muy linda y hasta saludable, cuando no media un accidente. No hay mejor escuela de pilotaje ni más completo curso de perfeccionamiento en el manejo que las competencias de automóviles "standard". Pero se requiere un pequeño capital para poner a punto el coche, y también es imprescindible disponer de un pequeño "stock" de neumáticos de repuesto.

Estas consideraciones iniciales en tono un tanto ligero no son otra cosa que la introducción a un breve comentario retrospectivo sobre las "500 millas standard", realizadas por el Club de Automóviles Sport, el 27 de enero, en el Autódromo Municipal.

Concretamente: los dos Jaguar 3,8 de "Larry" -Forrest Greene y Reyes- Salerno, que terminaron 1º y 5º respectivamente, consumieron en conjunto 26 neumáticos a razón de 7.500 pesos cada uno. Las gomas iban haciéndose humo a razón de unos 25.000 pesos por hora, cifra que da realmente para pensar.

La idea era organizar una carrera del tipo 12 horas; pero inconvenientes de diversa índole obligaron a reducirla a 500 millas, distancia que igualmente bastó para que la prueba comenzase a las 16 y terminase minutos antes de medianoche.

La novedad residió indudablemente en la parte nocturna, puesto que nunca antes se había visto en el país un espectáculo de tal envergadura en horas de la noche. Hubo que prever una iluminación adecuada, y también fue necesario adoptar una serie de medidas tendientes a mantener el orden en los puestos de reabastecimiento. Las famosas 24 horas de Le Mans dieron el ejemplo en la faz organizativa de las 500 millas; pero las soluciones aplicadas a los distintos problemas que surgieron a

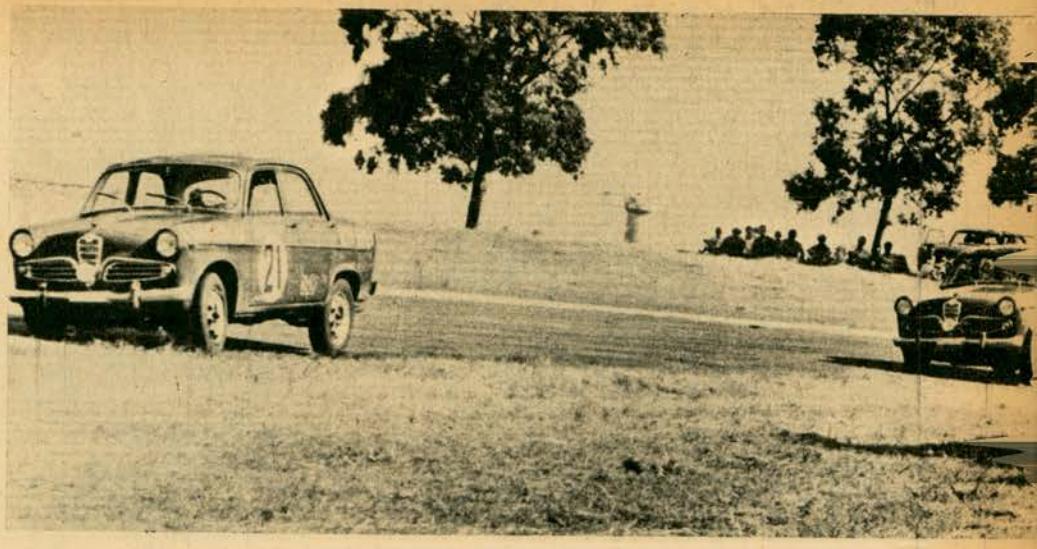
último momento fueron de corte netamente criollo.

Y ya nos hallamos, cual Homero en su "Odisea", en media res de nuestro comentario. Hubo palabras previas de Fangio dirigidas a los debutantes, luego la largada tipo Le Mans y el clásico amontonamiento de los 42 coches que pretendían tomar simultáneamente la punta. Felizmente no sucedió nada grave, aunque abundaron los "trompos" y las salidas de pista, inevitables en tales contiendas en el transcurso de la carrera.

Desde el comienzo los Jaguar 3,8 se distanciaron de sus rivales. Los Alfa Romeo se hicieron cargo del papel de infatigables perseguidores. En un determinado momento, retirado uno de los Jaguar de la competencia y retrasado otro por deficiencias en los frenos, los Alfa Romeo aprovecharon una detención del Jaguar puntero para pasar brevemente a la vanguardia. Luego volvió todo a lo anterior: el Jaguar de "Larry" -Forest Greene-, en punta, seguido de los tres Alfa. Más atrás luchaban los Auto Unión de Formisano-Cook, los Borgward, el Panhard uruguayo, los BMW 700, los Isard y las demás máquinas concurrentes.

Hubo alternativas de emoción en los boxes, porque si abundaron los "trompos" en la pista, también fueron frecuentes las detenciones en los boxes. A las 21 horas, iban girando 30 máquinas, y en el momento de bajarse la bandera a cuadros eran 25 los competidores que seguían infatigablemente dando vueltas y vueltas.

Una hermosa jornada automovilística, de esas que gustan a quienes corren y a quienes miran. Lástima que a pesar de lo de "standard", los costos de participación sean tan elevados: en ocho horas se gastaron aproximadamente 150 neumáticos de todas dimensiones. De todos modos, este tipo de carreras sigue siendo la categoría más accesible al bolsillo del hombre de la calle. Le sugerimos que haga un ensayo —pero, ¡cuidado! Y llévese varias gomas de repuesto.



Dos de los tres Alfa Romeo participantes se inclinan en momentos en que sus conductores se aprestan a tomar un viraje "S" en bajada. Alfa Romeo ocupó los puestos 2º, 3º y 4º en la clasificación general de las 500 Millas.

ACUMULADORES CHAMPION

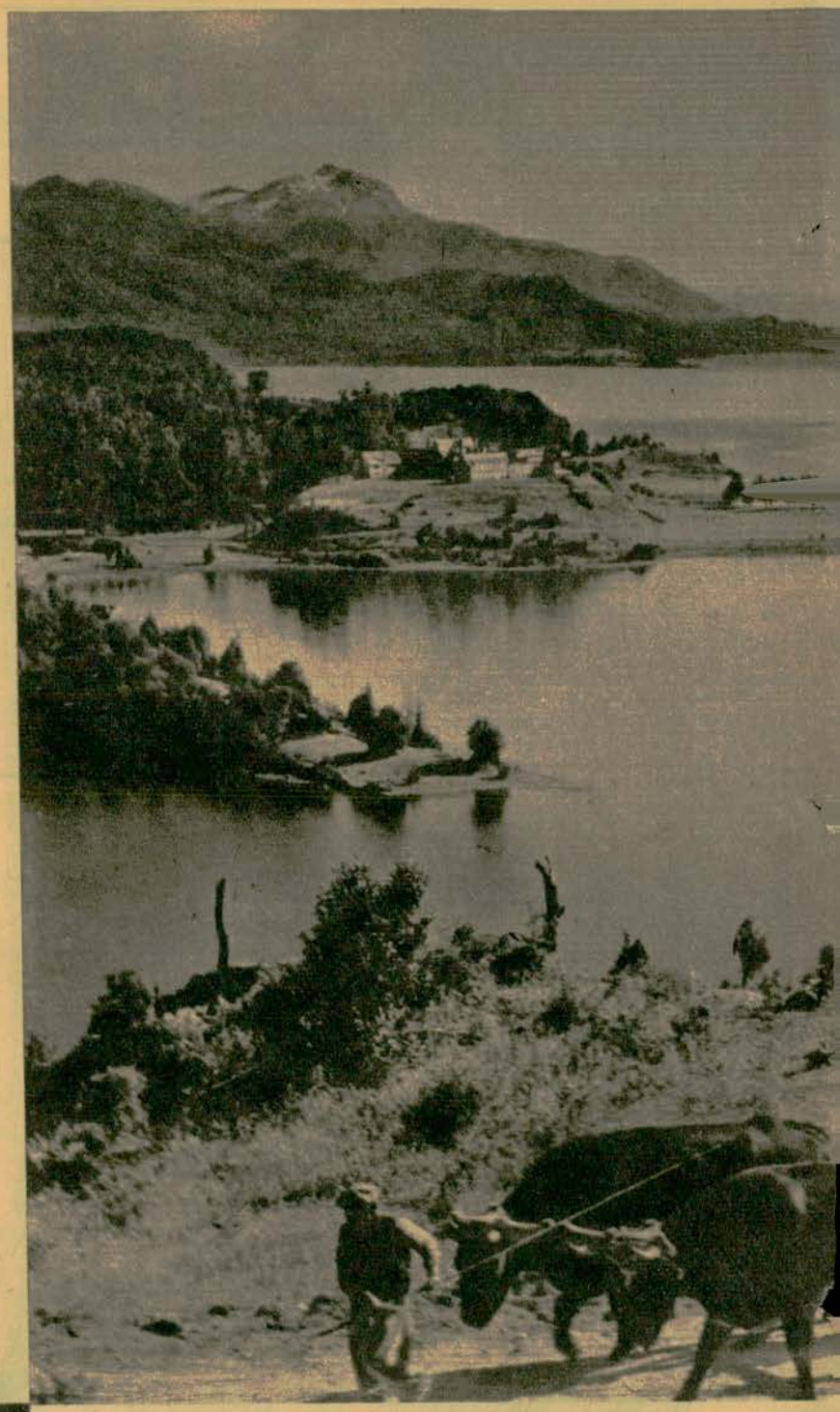
CHAMPION

CHAMPION, SAICFI. AGRADECE A LAS AUTORIDADES DEL A. C. A. LA HONROSA DESIGNACION DE DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE LOS AFAMADOS ACUMULADORES "CHAMPION", PARA SUS MILES DE ASOCIADOS, LOS QUE ESTAN A SU DISPOSICION EN TODAS LAS ESTACIONES DE SERVICIO DE LA ENTIDAD.

SINFONIA PATAGONICA

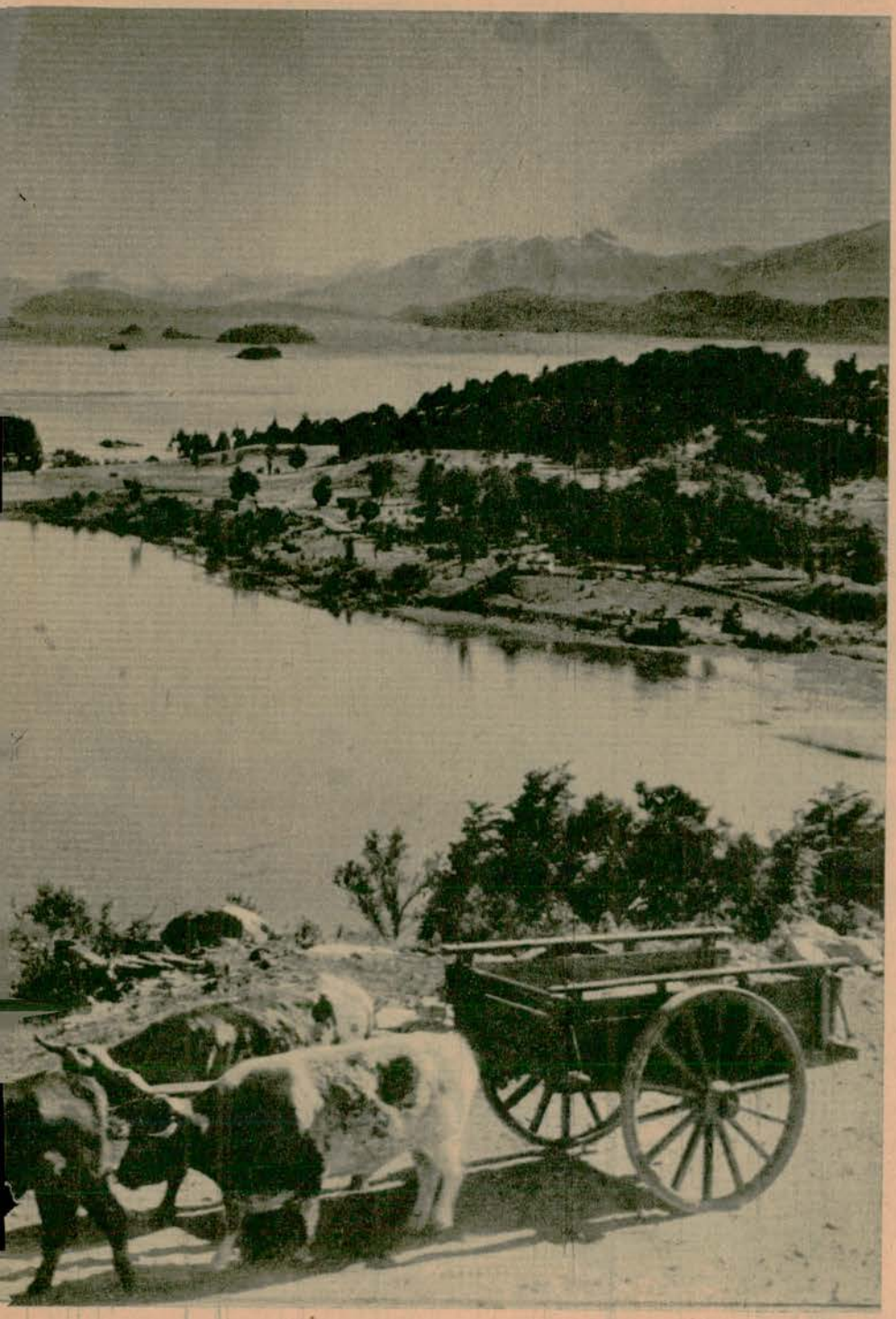
INCOGNITA DESPEJADA QUE CONSERVA LA ATRACCION DEL MISTERIO...

PARA AUTOCLUB
ESCRIBE
JUAN
HILARION
LENZI



Placidez, belleza y trabajo: todo esto se encuentra en el Nahuel Huapi.

Un refugio rocoso en el lago Nahuel Huapi: es una meta de pruebas de natación para los turistas.



TODOS los caminos conducen a la Patagonia: por tierra, mar y aire puede llegarse a ella.

Está sobre las grandes rutas, que en una proyección al infinito se prolongan en su inmensidad.

Magallanes la encontró mientras buscaba por el poniente el camino de las especierías. Audaces caminantes avanzaron acuciosos a su través, unos para revelar sus secretos, otros para poblarla de leyendas.

En nuestro tiempo, transformada en común realidad una prodigiosa ilusión renacentista, quedaron expeditas las sendas del cielo, surcado por cóndores de metal. Mañana, cuando se inauguren los vuelos transpolares antárticos, habrá una escala patagónica.

Función secular

Los antiguos mapas sólo contenían, en escorzo, el perfil de la opulenta Patagonia. Entre el Mar del Norte y el Mar del Sur, una inscripción se mantuvo largamente: tierra inexplorada. Explicábase así que no se indicasen serranías, montañas, cordilleras, o que no se registraran ríos, lagos y arroyos. El panorama era el de la costa, porque el hombre blanco no iba más allá.

Con los siglos, lentamente, la tierra de los patagones fue revelada en su magnífico contenido. Ardua resultó la empresa, fatigosa, sacrificada y heroica. Y no fue vana. El interior respondió a las sugerencias del contorno extraño y llamativo.

Navegantes, soldados, colonos, sacerdotes, sabios y maestros tomaron sucesiva y exitosa participación en la tarea trascendente, que culminó al mostrarnos esa vasta región en todo lo que es: bella, singular, esplendorosa.

Ahora están al alcance de todas las manos los frutos de una acción secular.

Leyenda y realidad

Un capitán español, de los tiempos de cota y malla, de arcabuz y espada, originó las alucinantes imaginerías de la Ciudad de los Césares, que se dio en buscar en tierras del Sur. La leyenda sirvió a la causa de la verdad. La atracción del mito determinó exploraciones y también andanzas catequísticas. Un sacerdote, mientras se afanaba en conquistar el alma de los indios, penetró en el corazón del desierto, ávido de hallar la urbe tornadiza, a la que bien pudo aplicarse el verso de Metastasio sobre el Ave Fénix: "Che vi sia ognun lo dice, dove sia nessun lo sa".

Otro capitán español, avanzando en sentido contrario al de aquél, cruzó los Andes y descubrió el Nahuel Huapí, cabecera de puente para arriesgados planes, convertido después en imán de misteriosas atracciones. Sin pretenderlo, sin percibirlo siquiera, el primero, Francisco César, nos anticipó la existencia de la primera ciudad patagónica; sin proponérselo el segundo, Diego Flores de León, dio con el sitio de su emplazamiento.

La leyenda y la realidad van dándose la mano en el decurso fecundo de las centurias. Ora por lo que se

afirma, ora por lo que se niega, ya por lo que se anticipa —cosa tocada o visión de febriciente—, una y otra contribuyen al propósito de ensanchar los dominios del conocimiento humano. Tal es lo ocurrido en lo que al Sur atañe.

La Patagonia

Las relaciones arbitrarias, las ideas equivocadas, los conceptos erróneos y las ideas confusas, cuando no torpes —que de todo esto hubo en el período de formación del juicio real acerca de lo que es la Patagonia—, influyeron pesada y negativamente sobre el Sur, retrasando, el instante de su justa apreciación. Tuviéronse por fatales las procelas atlánticas, por inoperables sus puertos, por estéril la tierra, por duras las aguas, por embrujadas las selvas e impenetrable el desierto. La verdad se abrió paso: fatigosamente y a la vez exitosamente. Hoy todos sabemos lo que es.

Por sus bellezas y su riqueza, por lo que aflora a veces abruptamente y por lo que atesora en su entraña, por lo que es la historia y por los ensueños que alimenta, conjunción extraordinaria de pasado, presente y futuro, ejerce sobre el ánimo una po-

"El Calvo señor de la montaña...", aunque aquí domesticado, o casi tanto. Andrade no lo conoció en este paisaje; pero el ave imperial y la tierra son dignas de su estro.

derosa sugestión. Atrae y aprisiona. Con sobrados motivos se ha escrito del "embrujo patagónico".

Suelos y hombres

La superficie de la Patagonia es de 786.632 kilómetros cuadrados, correspondientes a las provincias de Río Negro, Neuquén, Chubut y Santa Cruz y territorio nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, computándose de este tan sólo la extensión argentina de la Isla Grande.

Su población es poca: algo más de medio millón de almas. ¡Muy poca gente para tanta tierra! La escasísima densidad demográfica conforma uno de los problemas de gobierno que seriamente preocupan a estadistas y sociólogos, economistas y políticos.

La más despoblada región argentina se poblará. ¡Nadie lo dude! Los ejemplos que nos salen al paso —Alto Valle, San Carlos de Bariloche, Comodoro Rivadavia— sirven para anticipar el fenómeno en gestación.

Y no es ni será tierra de labriegos, pastores y mineros solamente. Está llamada a ejercer una poderosa atracción universal, ya manifiesta en las zonas de sus lagos de ensueño, de sus hielos milenarios, de sus cerros que parecen flechas a lanzar hacia el cielo, de sus bosques y ríos.

Tierra para ver

El extenso litoral marítimo ofrece puertos naturales, acantilados de singular altura, roquerías en que aún abunda el lobo, islas guaneras, peñascos oscuros que afloran desde la entraña misteriosa del mar, y canales de belleza sin par, por cuyos vericuetos se navega alerta y emocionadamente, porque islas de roca salen al cruce, cerrando el paso, dando la impresión de una catástrofe inevitable, mientras que, ahí nomás, en secreto recodo inmediato, islas arboladas, verdeantes, florecidas, multicolores, ofrecen en ensoñadora bahía la más agradable acogida. En un momento, nubes oscuras envuelven en abrazo húmedo y triste, mientras la lluvia cae inmisericorde, y de pronto, casi sin transición, la ruta se reabre, reaparece el sol y reverberan sus rayos en los hielos y en la nieve.

Hay arenas tibias junto a la desembocadura del río Negro, en Puerto Madryn y en Comodoro Rivadavia, principalmente. El historiador y el geógrafo pueden seguir, paso a paso, las viejas singladuras oceánicas de españoles, ingleses, francos y holandeses, o el rumbo de los exploradores. Hay puertos históricos: Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos, que descubrieron, utilizaron y denominaron Magallanes y Loaisa, los dos jefes del primer circunnavegador, Juan Sebastián Elcano. Tras aquellos hazañosos periplos, los marinos criollos escribieron los primeros capítulos de una gesta que no tiene fin.

Si se elige la línea del Oeste, de pronto se ofrece a la vista el verdor del Alto Valle —sesenta mil hectáreas cultivadas con amor y ciencia, verdadero milagro moderno: fruta argentina para gusto de todo el mundo— y, casi sin transición, se está sobre las serranías neuquinas, su collar de lagos, los tupidos bosques, los ríos que se despeñan desde las cumbres de eterna blancura, pueblos que se suceden, como llamativos oasis. Una extraordinaria acumulación de paisajes admirables se produce ahí, persistiendo hacia el sur. Después de Esquel, se reduce la cantidad pero aumenta la grandiosidad. ¡Que lo diga quien ha volado sobre el lago Buenos Aires, junto al Fitz-Roy o buscando el aeropuerto de Lago Argentino!

Pero si se toman los caminos ya clásicos, como las rutas nacionales 3 o 40, siguiéndolas sin cesar, o dejándose atraer por las que les sirven de entrelazamiento, como asimismo por las que conducen a escindidos sectores de la montaña, el bosque o el lago, o por las que llevan a un pueblo que nace en atrayente sitio de la vastedad despoblada —como si estuviese ocurriendo la floración del desierto antañón—, sin poner mucha prisa en llegar, ávidos de ver y sabiendo ver bien —como gustaban los viejos caminantes—, mejor, más profunda y gozosamente se penetrará la realidad austral, tan distinta a todo y tan variada en todo.

Está a la mano

Mucho tiempo se mantuvo la Patagonia ajena al común conocimiento, porque estaba lejos. Porque las distancias han solido acoquinar a muchos hombres, la jerarquía de los descubridores, los exploradores y los viajeros fue alta. Como ahora para ir rápido hay que romper la barrera del sonido, antes, para llegar, era preciso quebrar las barreras de la leyenda, de las creencias y del misterio. ¿Cómo ir Más Allá?... Pero a medida en que el hombre fue liberándose de las contenciones, todo fue más fácil, cada cosa se acercó. ¿Qué es lo que no está al alcance de la mano?... ¡Si ya va a ser posible tocar las estrellas, como lo soñaron los poetas de la víspera!

La Patagonia está ahí, accesible a todos. Para alcanzarla basta con seguir el rumbo de la Cruz del Sur. Los caminos, pavimentados o en pavimentación como las rutas 3 y 22,

LOS PARQUES NACIONALES

Han sido legalmente reservadas y delimitadas 2.500.000 hectáreas de suelo en general boscoso, con destino a Parques Nacionales. Más de las tres cuartas partes de esa extensión están en la Patagonia, donde se originó la idea de crearlos.

El doctor Francisco P. Moreno, paleontólogo, explorador, geógrafo y educador argentino, prestó eminentes servicios al país Como perito en el diferendo sobre límites con Chile, defendió con eficacia el derecho argentino. De mucho le valió el conocimiento personal de extensos sectores de zonas disputadas.

Con el pensamiento de premiar sus desvelos patrióticos, el gobierno argentino donó al perito Moreno una extensión de tierras en Río Negro y Neuquén.

A los tres meses de concretada esa donación —ley 4192, de julio de 1903— el doctor Moreno comunicó al ministro de Agricultura, doctor Wenceslao Escalante, que era su voluntad de que se ubicaran tres leguas con el objeto de conservarlas como parque natural.

El ofrecimiento fue aceptado por el presidente, general Julio A. Roca el 1º de febrero de 1904, ampliándose la reserva en 1907. El 8 de abril de 1922, el presidente, doctor Hipólito Yrigoyen creó el Parque Nacional del Sur, con una superficie total de 785.000 hectáreas.

Fue ese el primer parque natural argentino.

LOS OTROS PARQUES

La idea de Moreno, que aplicó el ejemplo de lo que en la materia habíase hecho en los Estados Unidos, proliferó.

El 9 de octubre de 1934 fue promulgada la ley 12103 por la cual se creó el organismo Parques Nacionales, fijando los límites de algunas reservas. En 1937 fueron creados los parques Alerces, Anexo Puelo, Francisco P. Moreno, Los Glaciares, Lanín y Copahue, en la región cordillerana de Neuquén, Río Negro, Chubut y Santa Cruz.

En 1948 creóse el de Laguna Blanca, en Neuquén, y el del Bosque Petrificado, en Santa Cruz.

El de más nueva creación es el Lago Fagnano, en Tierra del Fuego.

Este es el Fitz-Roy, algo único en la imponencia severa de la cordillera sureña, en la región de los lagos.

firmes como la ruta 40, sirven para tomar contacto con ella y avanzar a su largo o a su ancho. Conocer la región austral ya no es cosa de poder, sino de querer.

Seguridad y confort

Ya nadie se "queda" en los caminos patagónicos. Ahora puede marcharse con tranquilidad, seguro de llegar, y debe tenerse la certeza de que doquiera hallará lo que ambicione más: hospedaje alegre, buena mesa, cama acogedora. En cuanto a los servicios automovilísticos, no faltarán: mecánicos, abastecimientos y, además, buenos consejos.

Si el admirar el paisaje o el pescar en el lago o la caza accidental retrasó al viajero, éste hallará sitios en que se le brindará hospedaje amistoso.

La vieja hospitalidad es costumbre que se conserva, como una dignidad, en la Patagonia; sobre todo allá lejos, donde los caminos se alargan y los pueblos parecen distanciarse sin piedad unos de los otros.

Está dicho lo precedente para quien viaje en su automóvil. Para el que se incorpore a una excursión en barco, no existen motivos de preocupación: viaja, vive, piensa, anda, come, canturrea y se divierte en su propia casa. Para quien vaya y vuelva en avión, existen excelentes aeropuertos, en los lugares de escala atlántica mediterránea o preandina, con elementos en cada una de ellas para efectuar excursiones locales o regionales, si así se quisiera.

En cuanto a las vías férreas, conducen desde Buenos Aires a dos centros importantes. Uno es extraordinaria atracción turística en sí, el otro como un punto de partida hacia el oeste y el sur. El primero es San Carlos de Bariloche, sobre la margen sur de Nahuel Huapi, el lago cuyas bellezas comenzaron a contarse hace tres siglos, sin que se haya terminado de contarlas. El otro, es el Alto Valle: General Roca, Cipolleti o Neuquén, si es que no se desea avanzar hasta Zapala, pasando por la zona petrolera de Plaza Huincul.

Lo más llamativo

Cada viajero tiene sus predilecciones. Quien gusta de la montaña, quien de la playa de mar. Unos prefieren la sombra boscosa, el tapiz esmeralda, el lago que parece una perla engarzada en el fondo de las montañas —engarce invertido, para que también lo vean los gnomos del subsuelo— o la perspectiva de la llanura, que se pierde en lontananza. Están los que prefieren meditar en presencia de la cascada bullente, en que todavía es espuma y nada más lo que mañana será hulla blanca aprovechada para el adelanto y el bienestar de los pueblos; o ante el río que corre hacia el mar sin dejar fecundadas las tierras que esperan, como una virgen, la hora de las fecundaciones.

Otros gustan contar en los prie-

tos círculos concéntricos del tronco viejo su verdadera edad, encontrar en el indio viejo la clave de bien guardados secretos etnográficos, arqueológicos y criptográficos, y hallar el camino viejo que conduce a establecer las verdades nuevas.

Y bien: todos ellos pueden encontrar, en la Patagonia, razones para detenerse, motivos para indagar, elementos para desentrañar lo cierto de entre la densa maraña de las imaginerías acumuladas o de las leyendas sin autorizados intérpretes, belleza que admirar, tesoros que valorar, horizontes que superar; cumbres que invitan a quien quiera vencerlas, piedras que algún prodigioso fenómeno dejó en medio del camino llano, bosques petrificados, cielo y mar...

Están, la una junto a la otra, la tierra fértil y la infecunda, la ola encrespada y la llanura quieta, la montaña blanca y la serranía hosca, la masa boscosa y la masa hídrica, la caza y la pesca. Está, el mar poblado de peces exquisitos como los del lago o el río, la llanura en que pacen los ganados, los riscos predilectos de los caprinos; el sitio recóndito de donde escapa un huemul, la torre del petróleo, la mina del carbón, el lavadero de oro, las señales por donde avanza, del sur hacia el norte, el gasoducto hiperbólico, la planta, su flor y su fruto.

¿Qué ambición telúrica puede alimentar la mente que en la Patagonia no logre quedar colmada? ¿Qué embeleso mayor al de mirar la serena bahía ushuaiense, el desprenderse del río Olivia de la alta cumbre materna, los témpanos multiformes y suavemente coloridos que navegan en

El tiempo es propicio y los turistas navegan con placer en aguas del Lago Argentino.

¿QUE SON LA PROVINCIAS PATAGONICAS?

Por la ley 1532 del año 1884 fueron creados cinco territorios nacionales en la Patagonia: Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Actualmente, las cuatro jurisdicciones políticas mencionadas en primer término son provincias; Tierra del Fuego, con la Antártida y las Islas del Atlántico Sur, conforma el único territorio nacional que ahora existe en la Argentina.

Se trata de las provincias más jóvenes de la República, juntamente con las de Misiones, Chaco, Formosa y La Pampa.

Las provincias patagónicas tienen, en conjunto, una extensión de 765.600 km², correspondiendo 21.000 a la parte argentina de la Isla Grande.

Las capitales son: Viedma, en el valle inferior del río Negro; Neuquén, en la confluencia de los ríos Limay y Neuquén; Rawson, cerca de la desembocadura del río Chubut; Río Gallegos, en la parte sudoeste de Santa Cruz; Ushuaia, sobre una magnífica bahía fueguina.

Otros centros urbanos importantes son: General Roca, Cipolletti y San Carlos de Bariloche, en Río Negro, sin olvidar a Río Colorado, Villa Regina y San Antonio Oeste; Zapala, Chos Malal, San Martín y Junín de los Andes, en Neuquén; Trelew, Esquel, Comodoro Rivadavia, Sarmiento y Puerto Madryn, en Chubut; Puerto Deseado, Perito Moreno, Caleta Olivia, San Julián, Gobernador Gregores, Comandante Piedrabuena, el Calafate, Santa Cruz y Río Turbio, en Santa Cruz; Río Grande, en Tierra del Fuego.

Si se exceptúa a Tierra del Fuego, toda la región patagónica puede ser recorrida en automóvil, de extremo a extremo, disponiéndose cada vez más de mayores y mejores alojamientos. Los caminos son transitables en toda la época veraniega; en invierno, conviene solicitar informaciones al día cuando se trata de viajar al sur del paralelo 42.

La población patagónica apenas pasa del medio millón de almas, pero está en constante crecimiento.

La producción pasa de los frutales y viñedos — Alto Valle y Valle del río Chubut, principalmente— al petróleo, el gas, la lana, el carbón, la carne ovina, minerales metalíferos y rocas de distintas aplicaciones.

Créase o no: nieve sobre los picos y agua tibia en el Lago Rico, que se ve en la foto, al sur del Lago Argentino, en la Patagonia Austral.

el Lago Argentino, las excelsas agujas de piedra, el suave encresparse del Futalauquen, las reverberaciones del Mascardi, el espejo de plata del Lácar, el río que serpentea entre piedras o la cumbre blanca del Lanín?

Invitación a ver

La incógnita de la Patagonia fue despejada. La venda que la cubría fuéronla recogiendo viajeros insignes. En esa obra se destacaron viejos caminantes y trotapampas recientes, de ostensible presencia, completando la obra de los exploradores marítimos. Cúpoles función eminente, en el último siglo al inglés Jorge Chaworth Musters, que con la gente del cacique tehuelche Orkeke atravesó la región desde la actual Piedrabuena hasta Viedma, tras un descanso en Esquel; a Francisco P. Moreno, el argentino que más conoció, amó y defendió la Patagonia; a Jorge Luis Fontana, que incorporó a la actividad útil la zona andina del Chubut; Carlos María Moyano, el explorador por excelencia de Santa Cruz; Ramón Lista, que nació para la ciencia en Tierra del Fuego y murió por ella en el Chaco; Manuel J. Olascoaga, Lorenzo Vinteter, Agustín del Castillo; Fonk, Hess y Fox; científicos como César Cipolletti y Bailey Willis; sabios como Florentino Ameghino; escritores y periodistas, fotógrafos y pintores.

Del Sur, pintoresco y puro, sale al encuentro del país y el mundo una cordial invitación a conocerle en su paisaje físico y en su espíritu donoso. Un deleite prolongado como el de un recuerdo muy dulce, como el perfume que podemos aspirar constantemente, será compensación para quienes, en la infinita sucesión del tiempo, se decidan a ello.

ORO EN ABUNDANCIA...

Lo hubo y lo hay de variado color

Cuando éramos estudiantes y el profesor nos enseñaba aquello de que el oro es un metal rubio, nuestros ojos buscaban con ansias una cabellera así, para posarse en ella como un homenaje. Y decíamos quedamente, seguros de su verdad, una vieja canción: son hilos de oro tus cabellos rubios.

Eso ya no se estila. Las cabelleras femeninas ya no guardan, ni en los tiempos juveniles, la antigua fidelidad a su color originario. ¿Cómo cantarle a una "blonda cabellera", póngase el caso, si de pronto aparece negra como el ébano, o castaña como un rayo de luna, cuando no enteramente blanca, azul, gris o verde?

Pero no se atribuya el hecho a la tan recriminada como dulce versatilidad femenina. No se trata de una moda originalmente creada por la mujer; ésta, que tan sutiles concomitancias suele tener con el rubio metal, la ha copiado el oro. El oro ya no es "oro" solamente: puede ser blanco y negro, verde y azul, amén de rubio. Me los han mencionado a todos esos, andando por los caminos de la Patagonia.

Primero, el rubio

Sí, primero fue el oro en su color clásico. Aquel del "vales tanto oro cuanto pesas", pese a que los moralistas le hayan juzgado vil metal.

Por un extraño presentimiento de la verdad, ya asomó el oro en afiebradas versiones patagónicas anteriores a su verdadero conocimiento. No montañas de oro y plata, ni montones siquiera del rubio metal, ni pepitas a recoger en cualquier sitio. Pero, eso sí: oro. Se le ha encontrado en Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. Hasta tuvimos nuestra fiebre de oro: del oro de Cabo Vírgenes y el de San Sebastián. Fue contemporánea a la de California. Entre nosotros los efectos y los frutos no fueron tantos. Mas advirtamos un éxito perdurable: buscando arenas auríferas, halláronse los yacimientos de carbón de Río Turbio.

El oro negro

El oro más famoso de la Patagonia no es rubio, sino negro. Del oro negro me hablaron por primera vez, muchos años atrás, en Comodoro Rivadavia, cuando al pie del Chenque germinaba, fatigosamente, entre discontinuas casitas de madera y zinc, la actual ciudad del petróleo.

Un improvisado cicerone, que había trabajado con Beghin y Fuchs en aquel histórico 13 de diciembre de 1907, me dijo muy orgullosamente tras referir lo que producíase en cada zona chubutense:

—Nosotros, aquí, tenemos el Oro Negro.

¿Oro Negro?... Sí, en verdad. Ese que fluye de la recóndita entraña del suelo patagón, primero en Comodoro Rivadavia, después en Plaza Huincul, seguidamente en Cañadón Seco, ahora en San Sebastián, es oro. Quizás supere en valor al oro, porque sin él, viscosa sangre de barcos y fábricas, liviano vino blanco que hace encabritar todas las máquinas, para muy poco aquél nos sirviera. Además, quien tiene petróleo en abundancia posee todo el oro que apetezca.

¿Oro negro?... Sí; petróleo y carbón. También apareció otra vena áurea incolora: el oro inconsútil, el gas.

El oro blanco

Entre el oro rubio y el oro negro, apareció y se difundió en el Sur el oro blanco. Comenzó en el norte y avanzó victoriosamente hacia el austro. No es privilegio de un lugar, sino de aquella inmensidad.

Trátase del blanco vellón, que lentamente crece en el lomo de "las cándidas ovejas", al decir de un poeta. ¡Veinte millones de animales que ambulan, pastan y se multiplican con ese fin primordial!: ¡criar lana!... Más de sesenta millones de kilogramos de lana cada año que valen cuatro mil millones de pesos.

Oro blanco; oro puro; oro limpio; oro noble. Los países no van a la guerra por una oveja más o menos.

Oro blanco, alegre y tibio, debiéramos decir.

Oro verde

¿Oro verde?... En efecto: el de los valles. El que surgió del suelo al conjuro del esfuerzo humano, bendecido por una gran esperanza.

Verdor de trigales hispanos, los primeros, en Viedma y San Javier; trigo, maíz y cebada de itálico origen allá en Cubanea; los mismos cereales, pero sembrados por galeses, en el valle inferior del Chubut, luego en Choele Choel. Verdor de frutales, de viñedos, de alfalfares, más tarde, alrededor de General Roca, en seguida hasta Contraalmirante Cordero, hasta Villa Regina, en Neuquén, Senillosa, Centenario; en Valcheta, El Bolsón, Trevelyn, Sarmiento, Lago Buenos Aires...

Oro esperanza, porque es ambas cosas. Riqueza buena como el pan, como la sombra del árbol; riqueza y paz, conjunción ideal de realidad y ensueño.

El oro azul

Más oro, todavía. Oro gris: el que un modesto minero puntano, al que acaso algún día levanten un monumento, descubrió en Sierra Grande. Por él vamos a entrar, seguramente, en la era argentina del hierro abundante, que hará posible la conquista de un nuevo destino.

Y quizás muy pronto incorporaremos a la dinámica nuestra un nuevo elemento: el oro azul. Es el oro del mar, cuyo posible aprovechamiento señalan abstrusos teoremas, que algún día se convertirán en expresiones concretas de una fórmula prodigiosa. La alquimia moderna transformará en fuerza de formidables alcances la energía que en su seno misterioso contienen los océanos. Para nosotros el gran reservorio está en los golfos Nuevo y San José.

Oro azul: de la más honda suges-

tión argentina. Oro como el cielo o como una franja de nuestra bandera.

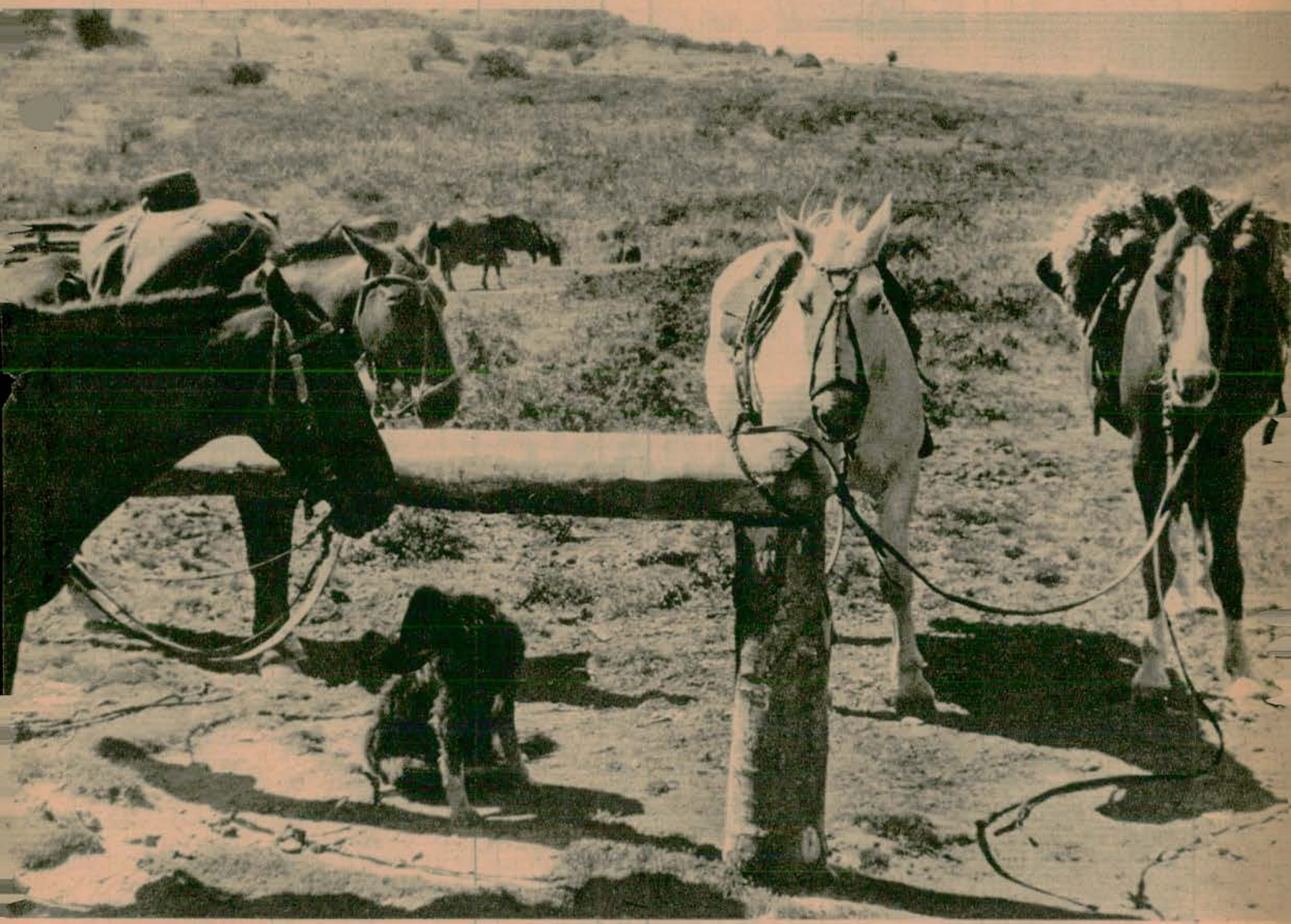
Los españoles del Descubrimiento y la Conquista —navegantes pertinaces, guerreros próceres y poetas exquisitos a una vez—, realizaron en tierras de América los más extraordinarios prodigios. Saltaron por sobre los lindes extremos del miedo milenario, derribaron murallas levantadas por la superstición, ensancharon dominios, anularon imperios e instauraron otros: destruyeron autoctonías, inventaron leyendas y crearon nuevos mitos, para marchar luego tras la magia de sus propias imaginaciones.

Es cierto que la fortuna acompaña a los audaces. Fue realidad lo que se propusieron, aun a costa de sufrimientos, sangre y vidas; también en el transcurso del tiempo las ilusiones poéticas alcanzarían corporeidad.

El mito grande

La voluntad de grandeza llevó a asignar magnitudes irreales a cosas tangibles. Gigantes parecieron los tehuelches de estampa gallarda a los hombres que, con Hernando de Magallanes siguieron el litoral argentino desde el río Limoso hasta el Estrecho de azarosa búsqueda. No eran tales, aunque sí en lo moral. Tampoco tenían pies enormes. Pero de lo que vieron más allá del sentido dimensional, quedó la leyenda de la raza gigantesca y el nombre: Patagones.

No es ese el mito mayor. El capitán Francisco César, andando desde la desembocadura del río Carcarañá unas 300 leguas al interior, no encontró las riquezas que eran el objeto de su larga caminata, en las postrimerías de aquel 1528; pero volvió con la fábula de una comarca en que el oro, la plata y las pedrerías preciosas se manifestaban en abundancia increíble.



Esta es la otra Patagonia, la de la belleza inefable del trabajo "y en la tierra, paz..."

Increíble, sí: ¡mas cuántos creyeron en la realidad de la Ciudad Encantada, de la cual escribió maravillas Ruy Díaz de Guzmán, el protopoeta argentino! Ese, el de la Ciudad de los Césares, que diérase por ubicar en andurriales patagónicos, fue el mito mayor; el mito por excelencia.

La ciudad fallida

Nadie encontró la Ciudad Encantada. Ni el padre Nicolás Mascardi, que en 1673 murió mientras la buscaba. Ni otros. A veces se corría hacia el norte, hasta la desembocadura del río Negro; otras más al sur. La ilusión de su existencia, sirvió para mucho: el desierto fue entregando sus secretos.

Se avanzó desde el norte en demanda de lo que tenía origen austral. ¿No se ha dado en decir que la leyenda proviene de los expedicionarios de Simón de Alzaba, que en 1535 reconocieron tierras del Chubut? También se avanzó desde el sur, sin saber ciertamente del mito, realizan-

do las cosas que a éste acercarían.

Pedro Sarmiento de Gamboa —mitad gallego, mitad vasco: mezcla sin duda extraordinaria— intentó fundar de veras una ciudad en la Patagonia: en la ventosa primavera de 1584 echó los cimientos, lamentablemente ligeros, de la que llamara Ciudad del Nombre de Jesús, cerca de Cabo Vírgenes. Fue la suya, la Ciudad Fallida, como que, tres siglos más tarde, se insistió en la empresa, cuando creíase haber encontrado, allí, el verdadero vellocino de oro.

Llegó a ser la principal población de Santa Cruz; pero el castillo de ilusiones se vino abajo al soplo rudo de la realidad.

La fundación primigenia

De todo aquello nada queda; ni de la ilusión en sí, ni de los intentos recios. La literatura imaginativa y la histórica han recogido el mito de Francisco César y documentado la desgraciada empresa de Sarmiento.

Tampoco quedó algo de los propósitos colonizadores de Carlos III en San José, Chubut, o en Puerto Deseado y San Julián, Santa Cruz. Ni hay ruinas en pie. Es el extremo norte de la región la que ostenta con orgullo el nombre impuesto por los cronistas magallánicos, donde se mantuvo una fundación: la del río Negro. Sobre su margen derecha, la de Viedma, que fue la primera, nunca desaparecida desde 1779, en que nació para la historia y la civilización; luego, en su margen izquierda, en junio del mismo año.

Esa fue la primera fundación definitiva. Tras ella, llegaron las otras.

Las ciudades nuevas

General Roca, fundada en 1879 —cien años justos después de Viedma, que es donde comenzaron los primeros cultivos, continuados con amor en desamparo hasta ahora— se convirtió en la Ciudad de Ceres: de los granos, de las viñas, de las frutas, de las huertas. El agua que corrió primero por un canal improvisado, obra de los soldados que conquistaron el desierto, llenó la oquedad de verde y rojo. La región de los manzaneros rudos se transformó en manzanales proficuos.

Otra ciudad de trigo y pomas, de maíz y uvas, de garbanzales y manzanos, fue la de Trelew, metrópolis chubutense a la que quitaría el cetro la ciudad del petróleo: Comodoro Rivadavia, sin duda la más vigorosa urbe patagónica. Otra hay, sin embargo, más crecida y bella; obra de artífices enamorados de la naturaleza, que es permanente sugestión poética: San Carlos de Bariloche. Es la Urbe del Turismo por excelencia, en la inmensa comarca sureña. Es la capital lacustre de nuestra Patagonia.

Más ciudades todavía

No son esas solamente las urbes patagónicas.

Está la ciudad del carbón, allá en el extremo sur, sobre el confín con Chile: Río Turbio.

Están las ciudades que son capital de provincia: Neuquén, Rawson, Río Gallegos, que a Viedma ya se la mencionó en su dignidad de abuela. Y está Ushuaia, que es capital y es otra cosa asimismo. ¿Qué? Pues la ciudad que espera su destino, mientras al abrigo de los Tres Hermanos se mira coqueta en las aguas llenas de luz de su bahía. Es como si fuera la urbe de la esperanza.

Hay otra ciudad que espera: Puerto Madryn. Tiene una cita con el futuro, junto al Golfo Nuevo.

Til publicidad

TRAJES Suixtil BUENOS AIRES

EL MAS FINO... EL MEJOR TRAJE ARGENTINO, EN SUS FAMOSAS "290" MEDIDAS

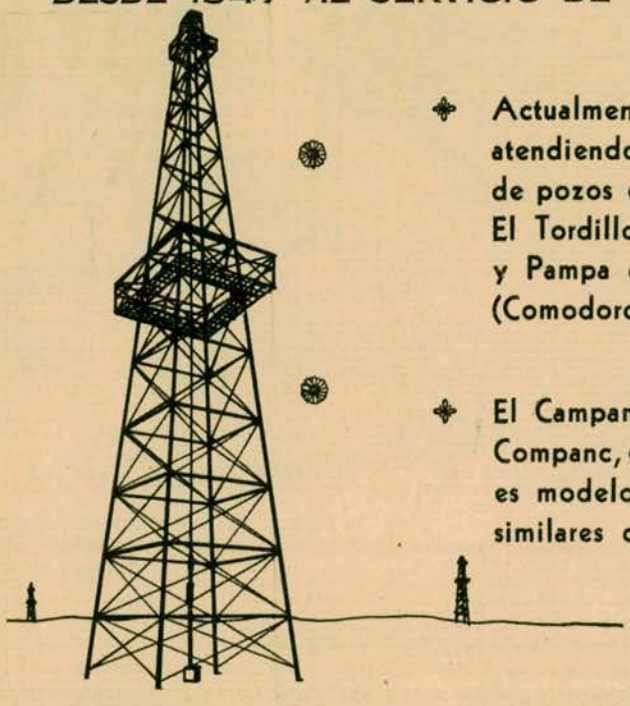
ADQUIERALO EN

ÑAÑÓ

DIAG. NORTE 842
CABILDO 2279
AVDA. MOSCONI 2630
CAPITAL FEDERAL
y en toda la República

PEREZ COMPANC

DESDE 1947 AL SERVICIO DE Y. P. F.



- Actualmente se halla atendiendo el servicio de pozos de Y. P. F. en El Tordillo, El Trébol y Pampa del Castillo (Comodoro Rivadavia).
- El Campamento Pérez Companc, en El Tordillo, es modelo entre los similares del país.

PEREZ COMPANC COLABORANDO CON Y. P. F. EN LA BATALLA DEL PETROLEO

AUTOMOVILISTA

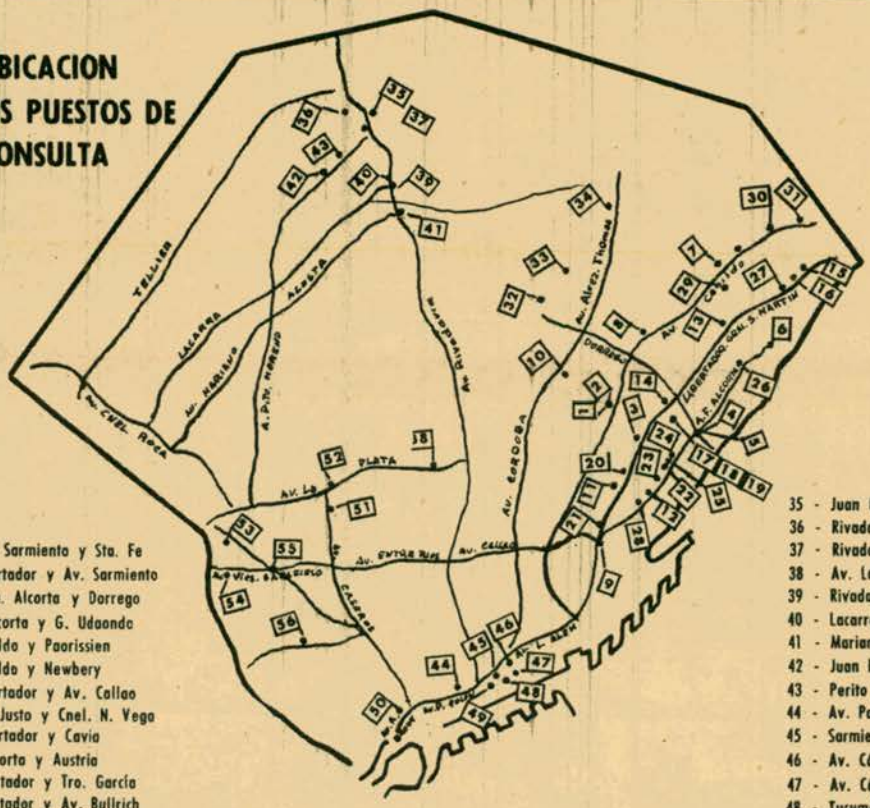
CUMPLA CON LA LEY

COLABORE con el Registro Nacional de Propiedad del Automotor

TENGA LA PATENTE A SU NOMBRE..!

PARA EVITAR CONTRATIEMPOS, INFORMESE de los trámites a realizar para la inscripción, que será obligatoria en todo el país.

UBICACION DE LOS PUESTOS DE CONSULTA



1 y 2 - Av. Sarmiento y Sta. Fe
3 - Av. Libertador y Av. Sarmiento
4 y 5 - Froa. Alcorta y Dorrego
6 - Froa. Alcorta y G. Udaondo
7 - Av. Cabildo y Paorissien
8 - Av. Cabildo y Newbery
9 - Av. Libertador y Av. Callao
10 - Juan B. Justo y Cnel. N. Vega
11 - Av. Libertador y Cavia
12 - Froa. Alcorta y Austria
13 - Av. Libertador y Tro. García
14 - Av. Libertador y Av. Bullrich
15 - Av. Libertador y C. Rivadavia
16 - Av. Libertador y Manzanares
17, 18 y 19 - Parque 3 de Febrero
20 - Av. Libertador y Ugarteche
21 - Froa. Alcorta y Schiaffino
22 - Froa. Alcorta y E. Couture
23 - Froa. Alcorta y San M. de Tours
24 - Froa. Alcorta y Cavia
25 - Froa. Alcorta y Sarmiento

26 - Froa. Alcorta y Echeverría
27 - Av. Libertador y Mla. Pedraza
28 - Av. Libertador y Austria
29 - Juramento y Arcos
30 - Av. Libertador y Correa
31 - Av. Cabildo y San Isidro
32 - Dr. Hrio. Pueyrredón y Dorrego
33 - Corrientes y Jorge Newbery
34 - Av. Alvarez Thomas y Av. de los Incas

35 - Juan B. Justo y Victor Hugo
36 - Rivadavia y Sáenz Valiente
37 - Rivadavia y Cortina
38 - Av. La Plata y Rosario
39 - Rivadavia y Lacarra
40 - Lacarra y Ramón Falcón
41 - Mariano Acosta y Rivadavia
42 - Juan B. Alberdi y P. Moreno
43 - Perito Moreno y Rafaela
44 - Av. Paseo Colón y México
45 - Sarmiento 133 (C. Central)
46 - Av. Córdoba y Bouchard
47 - Av. Córdoba y E. Madero
48 - Tucumán y E. Madero
49 - E. Madero y Cangallo
50 - Av. Alte. Brown 300 (Casa Amarilla)
51 - Almafuerte y Caseros
52 - Av. La Plata y Cobo
53 - Av. Amancio Alcorta 3150
54 - Vélez Sársfield y California
55 - Vélez Sársfield y Alcorta
56 - Suárez y Av. Montes de Oca

REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR

Paraná 48 - Horario para informes: 10 a 17 hs.

MINISTERIO DE EDUCACION Y JUSTICIA DE LA NACION

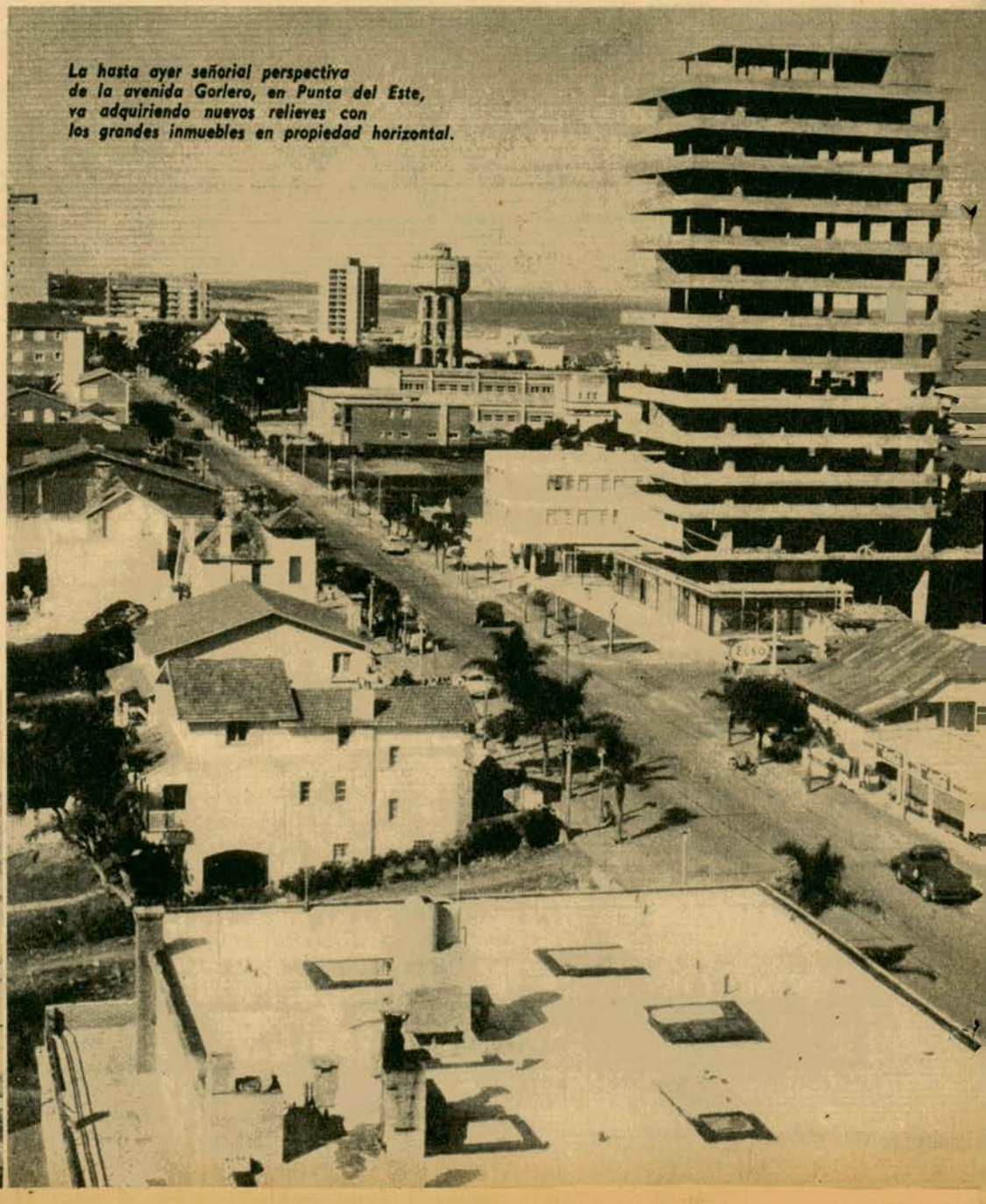
SUBSECRETARIA DE JUSTICIA

ORQUIDEAS A LA LUZ DE LA LUNA

EL "diario" nos ha traído hasta Punta del Este. Siempre el "diario" —denominador común de múltiples títulos ciudadanos— impone esta presencia en diversas etapas de un mismo itinerario de conferencias y convocatorias internacionales. Es una ruta que une Nueva York con Río y Acapulco con Lima. Una manera de practicar turismo que se traduce en palabras impresas, destinadas a ampliar la perspectiva del lector sedentario, mientras se hilvanan pronósticos y primicias, conjeturas y reportajes. Es un oficio de correr siempre, sobre el rezongo de las teletipos, ignorando las fronteras, aferrados a las manecillas de todos los relojes del mundo que traducen el tiempo del ritmo periodístico.

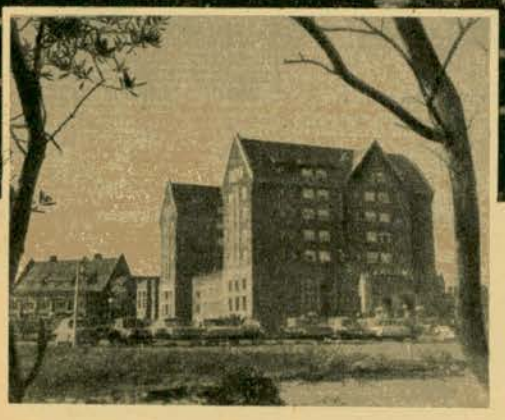
El "diario" nos ha traído hasta aquí, hasta Punta del Este. Para los hombres —y las mujeres— de nuestro oficio, el "diario" es el propio. Aunque en cada oportunidad se venga por uno distinto. Lo demás está dado por el ingreso a una cofradía internacional que tiene la denomina-

Por
LUIS
ALBERTO
COUSILLAS
para "AUTOCLUB"



La hasta ayer señorial perspectiva de la avenida Gorlero, en Punta del Este, va adquiriendo nuevos relieves con los grandes inmuebles en propiedad horizontal.

Con el lejano fondo de los pinares, Playa Brava es un regalo de la naturaleza.



Los imponentes muros del Hotel San Rafael, sede de la reciente conferencia de Cancilleres, rompen la sinfonía del más caro y más tranquilo de los balnearios del Atlántico Sur.

En el otro lado de la península, el mar se hace manso. De ahí el nombre de la playa, lugar de cita de voces infantiles y de navíos diminutos.

—¡Qué vida la de ustedes! —exclama la señora que merced a determinadas desventuras conyugales terminó por adquirir el toque distinguido de un esplín tibio, como el mar en la siesta de enero.

Es inútil gastar nuestras horas en aseverar y probar que la única aventura de nuestras vidas radica en sortear los vencimientos que implican la compra del televisor, de la heladera, del terreno, de la guitarra de los chicos, y de toda la serie de artefactos que la esposa y la publicidad y el crédito se han encargado de inventar para complicar la existencia de los hombres que se ganan la vida aporreando máquinas de escribir. Es inútil intentarlo. La gente se complace en vivir en el engaño. Y especialmente ese tipo de damas que al veranear se olvidan de los minúsculos problemas que, en casa, las vuelven a convertir en seres más o menos cuerdos. Todos nos sumamos a la gran mistificación. Oralmente hacemos el capítulo que falta a la novela que jamás escribiremos y ante los ojos azorados —¡qué estupendo es el rostro de una mujer cuando la deslumbra el suspenso!— de una esbelta dama gastando escueto solero y ante la indiferente presencia de dos vasos que sólo guardan el testimonio de un hielo que se derrite, nos transformamos en los héroes de una ficción tan bien relatada que termina por convencernos a nosotros mismos. Hay que ir a la playa, para que la propia piel obligue a identificar el lugar de veraneo. Y por las noches, el casino. Porque es "bien" el comentar entre copa y copa, que la fortuna se muestra esquiva. Y apurando el último trago, ser informado por la heredera de Thais de la última calavereada del diplomático que, por la mañana, nos deslumbró con su desarrollo de un tema jurídico o pronosticó el fin del mundo por violación de las reglas morales.

Son demasiados asuntos para una sola jornada. Cuando la hora del reposo llega, nos acordamos que hemos venido para otra cosa. La ambigüedad es un buen recurso. Pase lo que pase, permite atribuirse al éxito.

Vuelvo al principio. El "diario" me mandó a Punta del Este, con motivo de la Octava Conferencia de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de los países americanos. Bueno... Supongo que ustedes leen los diarios. ¿Con qué razón habría de importunarles con comentarios sobre esa conferencia? Además, si los diarios "lo dicen", pueden ustedes tener la seguridad de que es cierto.

A los lejos se escucha el mar. En un salón vecino, las guitarras atacan la parte final de "Orquídeas a la luz de la luna". Una mozuela en "blue-jeans" me ha preguntado si creo que se acerca el fin del mundo. Intentaré convencerla de todo lo contrario

Enero de 1962

Pinos y palmeras en la tierra, mástiles en el mar...
Playa Mansa, frente a la isla Gorriti,
delicia de timoneles y nadadores.

ción de un vagabundeo de copas y comentarios. Porque para nosotros, más que la reunión de los ministros tales o cuales, estas citas implican el reencuentro con Summerman del "Daily Telegraph", o con Marincovich de "Ercilla", o con Olivares, de "Ultima Hora", o con Herman Alves, de "O Globo", o con Julius de "Política"... Con los que siempre están presentes —salvo alguna ausencia que ya tiene sanción definitiva— y que han terminado por escribir, al margen de la crónica, el grueso tomo de un anecdotario, cuyas páginas huelen a confidencia ministerial, a whisky, a primicias y... ¿por qué no decirlo?, a invenciones fantasiosas que terminaron por ser un preanuncio de la realidad.

Como decía, el "diario" me trajo aquí, a Punta del Este. Cuando llegué al aeropuerto me recibió el son cadencioso de "Orquídeas a la luz de la luna", aquella rumba que papá y mamá debieron bailar cuando eran novios, y que hoy ha tomado ciudadanía de modernidad, en una versión de guitarras electrónicas, timbales y banjos. En la aduana, además, estaba la señora ésa, la que siempre encuentro en algún aeropuerto.

Todo periodista tiene una señora así. La que a mí me tocó en suerte, es una de esas damas que han terminado por poner en su paladar la etiqueta de todas las cocinas de todos los hoteles costosos del universo. Yo la conocí en Acapulco, en una oportunidad cuando, sin quererlo, pescó un pez-vela. La pesca del pez-vela es una de las más dramáticas y apasionantes hazañas de ese arte que incluye en sus trofeos desde la humilde mojarrita hasta la heroica corvina negra. Pues bien, esa señora pescó un pez-vela en Acapulco, con el mismo método con que pudo haber acertado a la grande en Navidad. Así la conocí y ahora, cada vez que nos encontramos en algún aeropuerto o en el "grill" de algún hotel, me mira de reojo; hace como si debiera hurgar en su memoria y cuando me reconoce comienza a contar a gritos esa historia, que ya ha terminado por ser parte de los acontecimientos importantes de la reciente historia continental.

La encontré en Punta del Este y más tarde en el Hotel San Rafael. Tras la mención de su gesta, que he debido atestiguar hasta el infinito ante los más variados conglomerados humanos, vino la consabida pregunta:

—¿Qué fin tendrá todo esto?

Le he contestado mi ignorancia. Saber qué puede ocurrir, cuáles serán las decisiones que adoptará un cónclave de juristas, políticos y diplomáticos, exige ser adivino. Y admito, que si tuviera tal cualidad, me interesaría por menesteres menos universales, pero mucho más rendidores. Cuando me manifestó que tenía su propia teoría, se la endosé a un embajador, con quien me liga la suficiente confianza como para permitirme alevosías de este género.

—Esta señora puede serle de utilidad —le dije.

A los dos días, el diplomático me aseguró que en alguna oportunidad correspondería a mi gentileza. Su rostro, al decirlo, tenía la misma expresión de lady Macbeth en algún momento de su tragedia, posiblemente aquel en que clama al cielo por las manchas de sangre que nunca se han de borrar de sus manos.

No obstante la longitud del itinerario de estas citas internacionales, debo confesar que Punta del Este está significando una experiencia singular. O mejor dicho, una serie de nuevas enseñanzas. De ruptura de todos los esquemas y de ablandamiento de la rigidez protocolar.

Como ejemplo de convivencia, valga éste. En un mismo salón, en los mismos mullidos divanes, alternan ventrudos —o ascéticos— diplomáticos de bien entallados trajes, con esas niñas "diferentes" que, para distinguirse, usan el toque novedoso de su cabello reñido con el peine y la ropa en escueta síntesis. Twist y tratados, derecho internacional y modas, ese mundo transformado en una pasarela por la que desfilan del brazo, Brigitte Bardot haciendo pareja con Aristóteles y Melpómene haciéndole arrumacos a Marlon Brando.

Entre una y otra categoría estamos nosotros.

Ser periodistas, para determinadas personas, implica una especie de matrimonio con la aventura. Consecuencias de las novelas policiales y el cine norteamericano.

—Susy, el señor es periodista... —y la mamá lanza la advertencia como diciéndole a la niña que prepare todas sus baterías de defensa.

—¡Qué vida la de ustedes! —exclama la señora que merced a determinadas desventuras conyugales terminó por adquirir el toque distinguido de un esplín tibio, como el mar en la siesta de enero.

Es inútil gastar nuestras horas en aseverar y probar que la única aventura de nuestras vidas radica en sortear los vencimientos que implican la compra del televisor, de la heladera, del terreno, de la guitarra de los chicos, y de toda la serie de artefactos que la esposa y la publicidad y el crédito se han encargado de inventar para complicar la existencia de los hombres que se ganan la vida aporreando máquinas de escribir. Es inútil intentarlo. La gente se complace en vivir en el engaño. Y especialmente ese tipo de damas que al veranear se olvidan de los minúsculos problemas que, en casa, las vuelven a convertir en seres más o menos cuerdos. Todos nos sumamos a la gran mistificación. Oralmente hacemos el capítulo que falta a la novela que jamás escribiremos y ante los ojos azorados —¡qué estupendo es el rostro de una mujer cuando la deslumbra el suspenso!— de una esbelta dama gastando escueto solero y ante la indiferente presencia de dos vasos que sólo guardan el testimonio de un hielo que se derrite, nos transformamos en los héroes de una ficción tan bien relatada que termina por convencernos a nosotros mismos. Hay que ir a la playa, para que la propia piel obligue a identificar el lugar de veraneo. Y por las noches, el casino. Porque es "bien" el comentar entre copa y copa, que la fortuna se muestra esquiva. Y apurando el último trago, ser informado por la heredera de Thais de la última calavereada del diplomático que, por la mañana, nos deslumbró con su desarrollo de un tema jurídico o pronosticó el fin del mundo por violación de las reglas morales.

Son demasiados asuntos para una sola jornada. Cuando la hora del reposo llega, nos acordamos que hemos venido para otra cosa. La ambigüedad es un buen recurso. Pase lo que pase, permite atribuirse al éxito.

Vuelvo al principio. El "diario" me mandó a Punta del Este, con motivo de la Octava Conferencia de Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de los países americanos. Bueno... Supongo que ustedes leen los diarios. ¿Con qué razón habría de importunarles con comentarios sobre esa conferencia? Además, si los diarios "lo dicen", pueden ustedes tener la seguridad de que es cierto.

A los lejos se escucha el mar. En un salón vecino, las guitarras atacan la parte final de "Orquídeas a la luz de la luna". Una mozuela en "blue-jeans" me ha preguntado si creo que se acerca el fin del mundo. Intentaré convencerla de todo lo contrario.

Enero de 1962

El rojo tejado de las construcciones, característica de Punta del Este, contrasta con la azul perspectiva de su cielo y de su mar.

En la largada de las Mil Millas, Leonildo Grossi, junto a Fangio, su ídolo, y de Juan Gálvez, que ese día debutaba como volante.

El amigo del DEPORTISTA

Por
MAURO
GALLI

Jefe de Deportes
de NOTICIAS
GRAFICAS

EL deporte, cualquiera sea su manifestación, tiene el personaje central, y los otros, los que viven de la gloria o de la amargura de aquél. No podía el automovilismo escapar a esa regla. Pero entre las cuatro ruedas, el tipo obra en forma distinta. Es el amigo del corredor. O más que el amigo, su "manager". Pero no lo hace ni con afán de lucro ni con el exhibicionismo de otros en otros deportes, que sólo aspiran a sacarse la fotografía junto al "crack" para después mostrarla en el barrio. O en la oficina. Este es una "cosa", no en el sentido despectivo de la palabra, sino en el de los hechos, como el propio volante o su mecanismo. Sabe la materia. La vive con intensidad. Y la domina al dedillo. Conoce tiempos, performances, forma de vida, cómo se construye un coche, cómo se le da velocidad, cómo se le quita el peso y cómo se hace un auxilio. Sólo le falta la dinámica o la audacia del corredor. El que le allana las dificultades. El que está en todas y para todas. Y por lo común, mucho ídolos le deben a esos anónimos colaboradores la fama o, en otros casos, el haber podido competir con algunas posibilidades de éxito.

Para muestra...

...basta un botón, dicen. Y en el homenaje que rendimos a

esos "managers sui generis", contemos la historia de uno, que simboliza la de todos...

Corría el año 39. Se estaba en vísperas de un Gran Premio y todo era fervor dentro de las esferas del Automóvil Club. En los talleres de todo el país trabajaban mecánicos y volantes con entusiasmo para poner el coche a punto. Había uno, casi ignorado, que desde Balcarce había rumbeado a Buenos Aires en procura de una "manito" que posibilitara su intervención en tan costosa carrera.

"Noticias Gráficas", por mediación de Grossi, apoyó a Fangio. El entonces revendedor de ese vespertino, Conrado D'Aiello, aparece entregándole una medalla a Juan Manuel Fangio.

El abrazo del amigo que acaba de finalizar triunfante en una prueba. Leonildo Grossi siempre estaba en primer plano.

Humildemente vestido, con campechano aire, encontraba dificultades para poder encauzar sus anhelos. El se sabía capaz, pero aquéllos a quienes entrevistaba no lo creían tanto. Hasta que... apareció el amigo. Inesperadamente. Porque este muchacho era afecto a las cuatro ruedas, pero sólo por lo que gravitaban las competencias automovilísticas en su profesión, que era la de revendedor de un diario de la tarde. Los personajes se encontraron un día en un café de Constitución. Cerca de donde el uno trabajaba y muy al lado de donde el otro se hospedaba, en una búsqueda incesante de la ayuda que le permitiría correr tan grande Premio. Palabras van y palabras vienen, después de la presentación de amigos comunes. Una corriente de simpatía y casi el compromiso de ponerle el hombro a quien tanto lo necesitaba. Quedó sellada la amistad que... tanto iba a influir en el futuro de un verdadero astro del automovilismo y gloria del deporte argentino.

Canalizando esfuerzos

Digamos que el amigo, que lo fue siempre de todos, se llamaba Leonildo Grossi y que su misión era la de revender Noticias Gráficas, rotativo que en ese tiempo dirigía otro entusiasta del automovilismo, el señor José W. Augusti. Y que el volante que buscaba el coche era nada menos ni nada más que Juan Manuel Fangio.

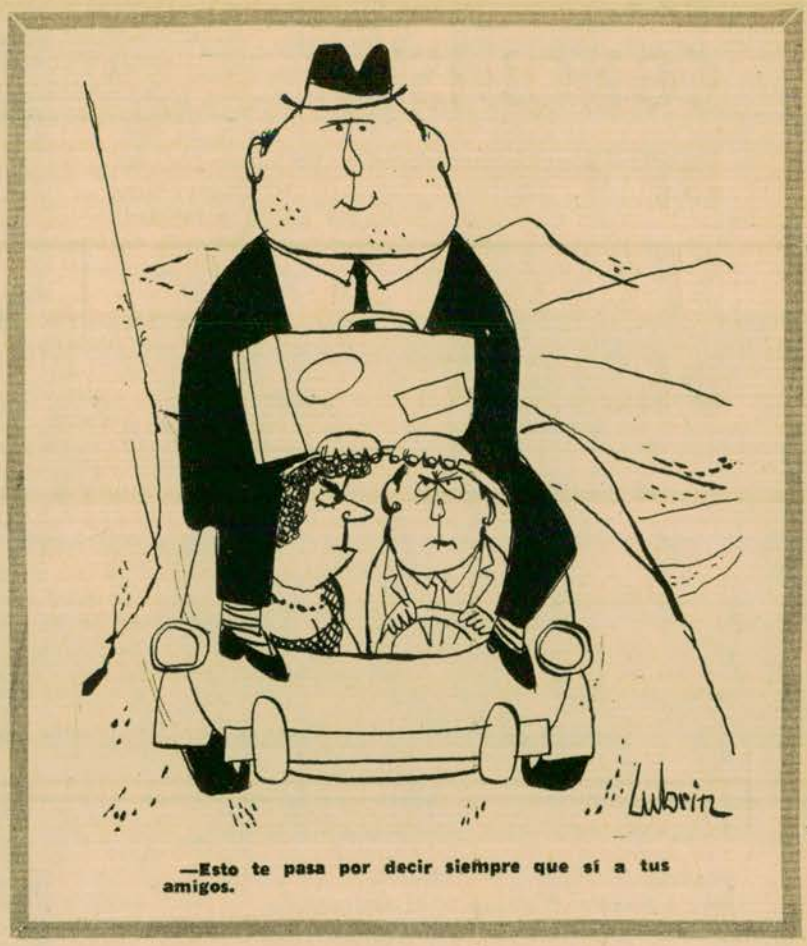
De aquella mesa del café surgió —rapidez mental del hombre que siempre estaba para ayudar— la visión de que Agusti podía encontrar la solución al problema del "Chueco". Estaba de por medio la necesidad de darle impulso al diario con algo que llegara al público. Estaba de por medio su propia pasión por las cuatro ruedas y estaba de por medio la importancia de Leonildo como revendedor del diario. Una entrevista, las cartas sobre la mesa y Juan Manuel Fangio, el entonces apenas conocido volante de Balcarce, que salía del viejo edificio de la calle Río Bamba, con la seguridad de que iba a estar presente en el Gran Premio.

La obra del amigo

Desde entonces empezó el verdadero trabajo del amigo. Igual al que hacen todos los que se enancan a la grupa de cualquier automovilista. Buscar repuestos por doquier. Insistir, una y veinte veces, para que algo se publicara de su crédito. En su caso específico tenía facilidades para llegar al diario, máxime cuando el diario auspiciaba

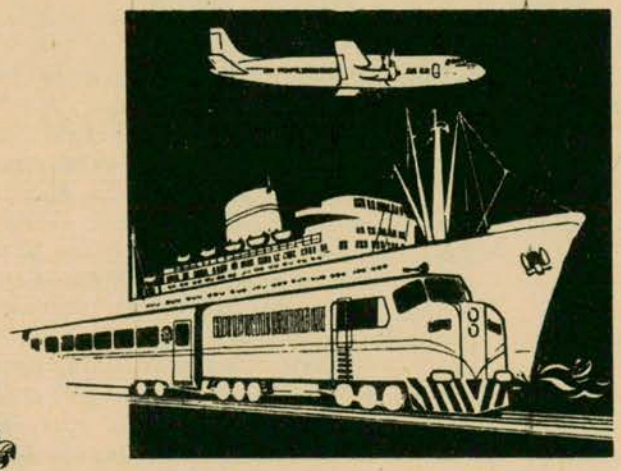
la participación de Juan Manuel Fangio en la carrera. Pero en los otros, siempre hay una conexión, siempre el amigo del amigo que le permite allanar las dificultades, que le permite al volante ir a la competencia, despreocupado, tranquilo y en condiciones de rendir todo lo que es capaz. Y así lo hizo Juan Manuel Fangio en aquel Gran Premio de 1939, que fue un salto hacia la consagración. Porque de allí en adelante su nombre estuvo vinculado a todas las grandes conquistas y proezas del automovilismo argentino. El "Chueco" había necesitado sólo la palanca. Al encontrarla se desató como el cauce torrentoso de un río. Y avasalló tiempos, batió récords y pasó a la historia como uno de los héroes de este deporte donde la vida se juega en cada milímetro de recorrido.

Y en honor a quien recibió esta manito milagrosa, digamos que Juan Manuel Fangio guardó siempre reconocimiento al bueno de Leonildo Grossi, deportista por vocación —futboler en sus tiempos mozos—, pero que se dedicó al automovilismo por ser amigo, buen amigo. Ahora que descansa en paz, vaya este emocionado recuerdo hacia él, que tuvo la corazonada de ver calidad, capacidad, en donde otros, con más obligación que él, no la habían visto. Fangio y el deporte argentino le deben mucho a ese señor que era Leonildo Grossi, dentro y fuera de la órbita de su cotidiano producir para la grandeza de la patria.



—Esto te pasa por decir siempre que sí a tus amigos.

DE VACACIONES?...



EL BANCO DE LONDRES
le ofrece su servicio especial de
GIROS
Y TRANSFERENCIAS
con disponibilidad inmediata a
CORDOBA
MAR DEL PLATA
MENDOZA
MONTEVIDEO y PUNTA DEL ESTE
(R. O. del Uruguay)
y la posibilidad, si usted tiene cuenta corriente en el Banco, de negociar sus cheques sin inconvenientes.
INFORMES EN LA OFICINA DE CARTAS DE CREDITOS

BANCO DE LONDRES **Y AMERICA DEL SUD**
Florida 202

LA CONQUISTA DE LA SELVA Y EL DESIERTO

La construcción de caminos: Un arte y una ciencia

por el
Ing. ARMANDO P. BRUERA
(Especial para "AUTOCLUB")

LA marcha de los planes viales nacionales, provinciales y comunales ha puesto de actualidad todo lo inherente a la construcción de caminos. El público tiene idea cabal de la imperiosa necesidad de los mismos, pues a diario nota al transitar la diferencia entre las calles atestadas de vehículos y las otras de tránsito expedito. Se va comprendiendo el valor económico que significa para el país poseer buenos caminos. De lo que todavía el público no alcanza a tener idea clara, es acerca de los costos y el esfuerzo que significa construir un camino. Por eso, queremos hablar aquí de cómo se hace y cuánto cuesta.

Construir un camino es una operación distinta en cada caso; por ello es preciso para cada obra seleccionar equipos y formas de operación adecuadas, por cuanto la diversificación y especialización de los equipos es extraordinaria, como son también extraordinarios los costos y los rendimientos de los mismos.

En nuestro país, en el que sólo desde hace apenas 2 ó 3 años es posible adquirir equipos modernos, los cambios de técnica operativa se han hecho muy visibles. Un automovilista, en largas jornadas al volante, puede aún ver hoy toda la gama de máquinas empleadas. Por ejemplo, en materia de movimiento de suelos, desde una "pala de buey" a una moderna motopala de 20 m³. de capacidad que puede avanzar a 50 ó 60 kilómetros por hora, terraplenando por día 1.500 ó 2.000 m³., lo que representa, para ese mismo lapso, el trabajo de 40 ó 50 de aquellas palas. Verá asimismo la diferencia entre el trabajo duro de un obrero guiando los caballos, y el operador de hoy, cómodamente instalado en una cabina con controles hidráulicos o eléctricos, de comando digital.

Todo esto significa fortísimas inversiones de capital, más una moderna y ágil organización para obtener de estos equipos un rendimiento acorde con sus costos. Hay obras hoy en sus comienzos, como el caso de la ruta 11, a cargo de la Empresa Argentina de Construcciones Públicas, con una longitud de 254 Km. desde Margarita Belén (Chaco) hasta Puerto Pilcomayo (Formosa), en las que la Empresa, además de invertir en equipos alrededor de 500 millones de pesos, ha previsto la utilización de aviones, helicópteros, y un sistema de radio propio para la intercomunicación entre campamentos y vehículos, que también servirá para comunicarse directamente con la sede central en Buenos Aires. Se trata así de pulsar al instante el trabajo de los equipos y su producción, así como de solucionar rápidamente necesidades de repuestos, de combustibles, provisión de alimentos, asistencia médica, etc.

Para dar una idea de lo que implica la construcción de un camino, en este caso concreto de la ruta 11 mencionada, anotaremos algunos detalles. Será preciso mover 7.000.000 de m³. de suelos, que es como decir 7 manzanas de 100 m. de alto; incorporar 1.200.000 toneladas de piedras, que previamente se deberá producir en la República del Paraguay, transportarlas en barcazas a puertos argentinos y acarrearlas en camiones a lo largo de 100 Km. En otras palabras, esto equivaldría a un tren de 40.000 vagones. Posteriormente, para las capas de rodamiento se deberán distribuir 10.000.000 de litros de asfaltos, provenientes de las destilerías de La Plata y acarrearlas a lo largo de 1.200 Km.

Previamente, sin embargo, habrá que construir 8 puentes y 200 alcantarillas, con un volumen de hormigón de 10.000 m³., equivalente al necesario para construir 30 edificios de departamentos.

Si tomamos en cuenta los volúmenes de materiales, las distancias sobre las que deben ser transportados y los equipos que deben emplearse, podremos formarnos una idea de por qué 1 kilómetro de camino cuesta entre 5 y 8 millones de pesos.

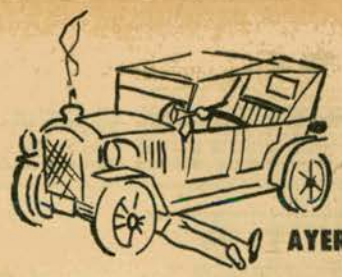
Construir un camino requiere, pues, el aporte de todas las técnicas y todas las capacidades, es decir, un esfuerzo complejo y continuado, que mirado en un sentido nacional se traduce materialmente en un acercamiento de zonas de producción a zonas de consumo y humanamente en un acercamiento de gentes y pueblos.

Por fortuna, cuenta el país con recursos y sobre todo con técnicos y obreros esforzados y capaces que sabrán llenar cumplidamente la misión que se les ha confiado; además, les anima un acendrado patriotismo unido a la varonil alegría que siempre lleva consigo el arte y la ciencia de construir.

Abriendo el primer claro en la zona de pantanos por la que pasará la Ruta 11, en el tramo entre Margarita Belén (Chaco) y Puerto Pilcomayo (Formosa).

Un tractor avanza por el anegadizo surco, que más bien parece un canal y que a poco será un terraplén seco, compactado y firme, sobre el que se pavimentarán 260 kilómetros.

CAMBIO DE ACEITE EN 3 MINUTOS
LAVADO DE CARTER EN 5 MINUTOS



AYER

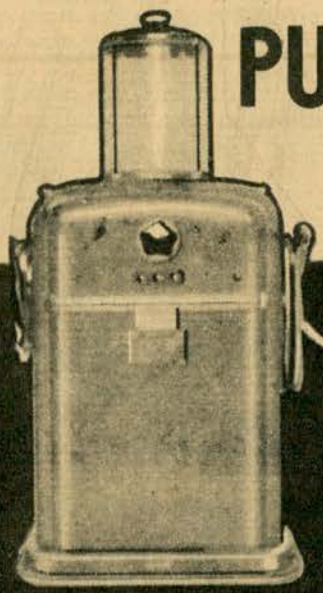
con

PULCRI-MOTOR

PULCRI-MOTOR
automático instantáneo

Unico aparato que realiza, automática e instantáneamente, estas operaciones:

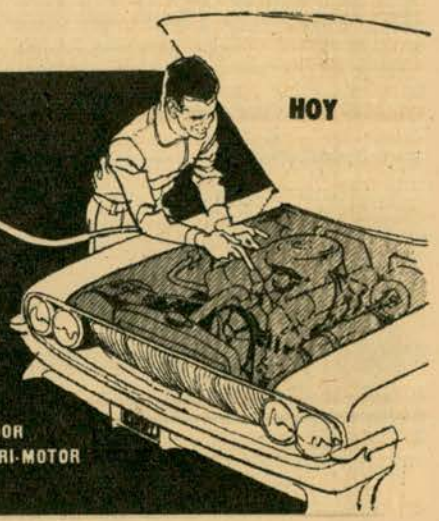
- Saca el aceite usado del motor
- Lo filtra
- Permite su inspección para saber si es necesario cambiarlo
- Lava el motor



PULCRI-MOTOR
además le brinda
estas excepcionales ventajas:

- No necesita fosa ni instalaciones especiales.
- Es de reducido tamaño y totalmente transportable.
- Trabaja por aspiración, accionado por una poderosa electrobomba.

Nada más moderno, nada más práctico, nada más rendidor.



HOY

ZANETTI
SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA
Diagonal Norte 615 - T. E. 46-7596 Esct. 919

SEÑOR AUTOMOVILISTA, EXIJA A SU PROVEEDOR
QUE HAGA EL CAMBIO DE ACEITE CON PULCRI-MOTOR

DR

DE RIDDER
AUTOMOTORES S. A.

CONCESIONARIO OFICIAL DE GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.

GM
GENERAL MOTORS
ARGENTINA

AV. CHICLANA 3335 Tel. 91-6081

COOPERACION TECNICA DE FRANCIA CON LA ARGENTINA DURANTE EL AÑO 1961

En el curso del año 1961, el programa de Cooperación Técnica del Ministerio de Finanzas y de Asuntos Económicos de Francia, aplicado a la República Argentina, se desarrolló de manera considerable. He aquí una síntesis:

1. El número de becas acordadas a técnicos (ingenieros, arquitectos, etc.) que, en 1960 fue de 82, alcanzó en 1961 a 98, de las cuales corresponden 64 becas para Buenos Aires, el Gran Buenos Aires y La Plata, y para ciudades del interior de la República, 34. Estas cifras permiten comprobar la importancia del número de becas concedidas a las provincias.

Los sectores de perfeccionamiento, son, "grosso modo", los siguientes:

Trabajos públicos, trabajos sanitarios, edificación-construcción, fundición, siderurgia, metalurgia, explotación de hulla, energía atómica, técnicas ferroviarias, técnicas ruteras, técnica del río, correo y telecomunicaciones (electrónica), productividad, admistración de empresas, mecánica menor y herramientas, aeronáutica, etc.

2. Expertos de alto nivel arribaron en número de 23, para permanecer alrededor de 4 a 6 semanas, contra 12 del año 1960.

Trabajos sanitarios, 2 expertos. Minas, 1. Energía atómica, 4. Reorganización administración: agua y energía e Y.P.F., 2. Puentes y caminos, 1. Reabastecimiento de ciudades, 1. Productividad-administración de empresas, 2.

Además, pero para una estadía más prolongada, vinieron 5 expertos franceses con el objeto de realizar estudios en el campo del gas natural (conducción y acumulación del gas).

3. El último punto en el cual se desarrolló la ayuda de la Cooperación Técnica Francesa en 1961, es la creación del Instituto Franco-Argentino de Formación Profesional (electricidad), en el cual, gracias a un material pedagógico muy moderno, serán dictados cursos para mejorar los conocimientos y el rendimiento de los obreros y capataces.

Para poner en marcha este instituto, fue designado un experto que aplicará los métodos franceses originales de la Escuela de Curcy le Chatel.

EL FALCON EN LA ARGENTINA

El Ford Falcon está listo para ser lanzado al mercado nacional.

Ford Motor Argentina S. A. produce este compacto, desde el 9 de enero de este año. El ritmo diario de producción alcanzará en breve las 40 unidedes, en un todo de acuerdo con el programa de fabricación autorizado por el gobierno.

La producción de este automóvil se hizo posible gracias al extenso plan de expansión al que se halla abocada Ford Motor Argentina S. A. Este plan requiere inversiones que, combinadas con las del programa de fabricación de camiones, oscilan entre los 4.985 millones y los 5.585 millones de pesos.

El Falcon, modelo sedan cuatro puertas, tiene un motor de seis cilindros en línea, con válvulas a la cabeza; amplitud interior para seis personas y transmisión manual, de tres velocidades. Este vehículo reúne dos condiciones excepcionales, potencia y economía, tanto en su mantenimiento como en su consumo de combustible.

Ford Motor Argentina S. A. continúa con planes para presentar, en un futuro cercano, modelos adicionales. Estos, junto con la actual línea de camiones F-100, F-350, F-500 y F-600, proporcionan una línea completa de vehículos de fabricación local.

Sin sobre-SALTOS!

Ampliamente garantizado, asegurándose un rendimiento tan eficiente como el de los MONROE norteamericanos.

Con pistón y válvulas patentadas MONRO-MATIC legítimas!

Super reforzados!! Diseñados para satisfacer las 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.

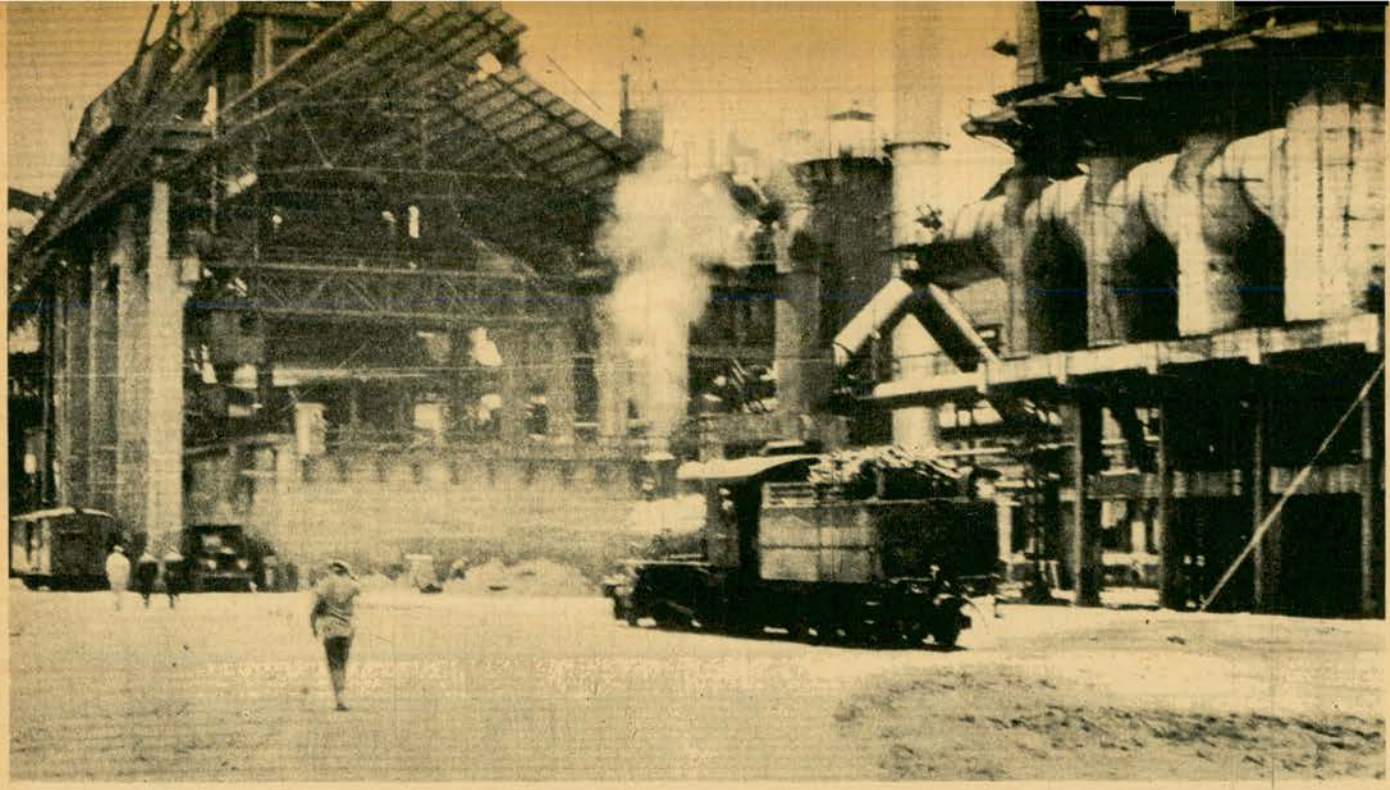
MONROE

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



El hierro descubierto por José Wenceslao Gallardo dio vida a un importante establecimiento, emplazado en unas 20.000 hectáreas. Más de 200 corresponden a la Planta Siderúrgica; 18.000 al Centro Forestal; unas 500 a la mina "9 de Octubre", y cerca de 400 a la mina "Puesto Viejo". Los imponentes altos hornos se encuentran en Palpalá, a más de 1.350 kilómetros de Buenos Aires, donde levántara el fuerte de protección contra probables ataques de los indios "quichuas" don Francisco de Argañaraz y Mujía, pocos días antes de fundar la ciudad de San Salvador de Jujuy, en abril de 1953.

DESCUBRIO LOS Y HOY COBRA

Pequeña historia de un acontecimiento extraordinario.

Por
JOSE GARCIA IÑIGO
para "AUTOCLUB"

SOBRE la mulita soñolienta va el "changuito" por los cerros envueltos en la noche, con la única compañía de un perro.

El muchachito ha cumplido una tarea de baqueano con el ingeniero Foster, enviado por el gobierno nacional a las montañas jujeñas con fines topográficos. Varios días estuvo en la accidentada región, buscando y descubriendo caminos para cruzar cerros; vuelve ahora a la finca, en las tierras de Penelón Quintana, donde ha de esperarlo la madre cariñosa...

Ante una inesperada lluvia de verano, "chango", mula y perro, han buscado refugio bajo el reparo de una pronunciada saliente de la piedra. Desde allí el espectáculo es magnífico; lástima que el cansancio va cerrando los ojos del mocito...

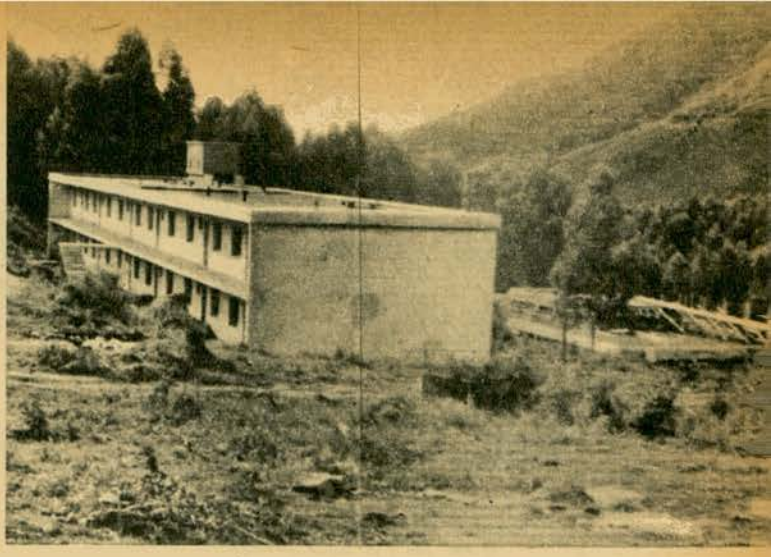
José Wenceslao Gallardo, el muchachito jujeño, despierta con el amanecer que pone fin a la lluvia. Va a iniciar un nuevo día, pero todavía no sabe José Wenceslao Gallardo que ese será el día más grande de su vida. Y se le presenta pronto, como un regalo para sus quince años...

Reiniciada la marcha, se adelanta ahora el perro. Hasta la mula parece dispuesta a ofrecer mejor paso. Toman el camino de la finca, en dirección a Río Grande. Es posible que haya que esperar para cruzarlo, pues la lluvia habrá aumentado su caudal.

El descubrimiento maravilloso

Cuando el "chango" llegó a las proximidades del río, notó algo raro; el calor era sofocante. En charcas entre piedras escuchó una ebullición extraña y percibió de inmediato un olor desconocido. Volvió un trecho sobre lo andado, desplazándose al costado y bajó de la mula sin soltar la soga que le servía de rienda. También el perro acercó el hocico, pero desistió de tomar agua... Allí las piedras eran distintas a todas las conocidas. Algunas llamaban la atención por estar cubiertas de moho, no obstante permanecer en la corriente. El muchacho intentó mover una con el pie, y a pesar de su tamaño reducido le faltó fuerza... Se inclinó entonces y recogió la piedra extrañado por el esfuerzo que demandaba. Al contacto con ella sintió una sensación desconocida, y sus dedos se mancharon. Los restregó, enjuagó las manos, pero la piel quedó teñida de óxido. Jose Wenceslao Gallardo, el mocito jujeño nacido y criado en los cerros, al pie de la montaña de Zapla, había descubierto una de las minas de hierro más ricas del mundo.

Gallardo con sus pocos años no podía saber entonces la importancia de su descubrimiento, ni las consecuencias que depararía el mismo en su existencia. Pero sí, comprendió de inmediato que allí, cerca de río Grande, había hallado el motivo de su vida..., de su lucha. Cargó desde en-



En el maravilloso marco de las montañas viven centenares de hombres con sus familias. Mineros especializados, obreros y peones, que comparten con capataces y jefes una existencia distinta a los hombres de la ciudad. Pero, estos campamentos tienen comodidades, edificaciones modernas, sala de exhibiciones cinematográficas, escuelas, proveedurías, y todas las manifestaciones de una vida organizada.

YACIMIENTOS DE ZAPLA... $ 800 MENSUALES...

tonces, y por muchos años, esa primera piedra que manchara sus manos al recogerla.

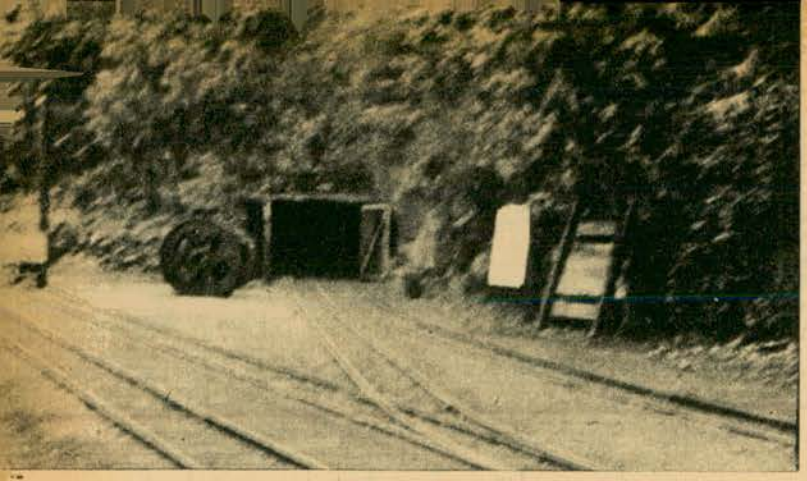
Primero fue a la capital en procura del análisis. No pudieron hacerlo por falta de elementos y lo mandaron a Campo Santo, en la provincia de Salta. Entregó la muestra y esperó los tres días que demandó el trabajo, vagando por el pueblo, durmiendo en el campo, pues carecía de dinero para viajar u hospedarse... Un tal Fiora comprobó la composición de la piedra, consignando en el certificado que le extendió que contenía el 62 por ciento de ley, es decir un porcentaje extraordinario. El entusiasmo del descubridor motivó que no le cobraran el importe del análisis...

"No pierdas el tiempo", le dijeron

Y José Wenceslao Gallardo retornó a Jujuy, a sus cerros, esgrimiendo ese certificado como un triunfador, sin sospechar que estaba lejos de recoger satisfacciones...

Recurrió a Penelón Quintana, propietario de la finca que habitaba con su madre, con el propósito de interesarlo. La respuesta fue desalentadora: "No pierdas el tiempo..., recibimos todo el hierro que necesitamos a diez centavos el kilo..., ¿para qué vamos a tomar tanta molestia de explotar una mina?..." Pero el "changuito" había soñado mucho ya a esa altura para entregarse. Apurado por ser hombre para defender el hierro de su tierra, no cedió. "Ya verá usted doctor... —respondió respetuoso

José Wenceslao Gallardo sigue viviendo entre "sus montañas". Ya no puede medir la magnitud de la obra que nació con su descubrimiento. Incansable andariego de los cerros, espía el trajín intenso que fomenta "su hierro"... Cuando se acerca a su modesta vivienda algún visitante, reanuda el relato interminable de su historia..., pequeña historia de un acontecimiento extraordinario.



Boca de la mina "9 de Octubre", con rica veta subterránea de 1,50 de diámetro promedio, y que corresponde al 50 % de ley. Cabe señalar que su magnitud hace desechar otra veta secundaria que corre paralela, con importante caudal del 36 % de ley, más importante que muchas de las que están en explotación en otros países, según lo consignaron acreditados ingenieros suecos que visitaron Zapla.

pero firme— ya verá..., y quiera Dios que llegue usted a gobernador para que tenga que ocuparse de mi hierro..." Proféticas palabras. El doctor Penelón Quintana, que fue diputado nacional, ocupó luego la gobernación de Jujuy, y en su período, aprobado por la legislatura provincial, firmó el convenio con la Dirección General de Fabricaciones Militares para la explotación e industrialización del mineral de hierro.

Entonces comenzaron a revelar interés muchos sectores, nacionales y foráneos; Luciano R. Catalano había realizado el primer estudio geológico, cumpliendo mandato del gobierno, tarea que desarrolló acompañado por el descubridor. A la espera de resoluciones oficiales, Gallardo decidió ordenar las cosas y sentar derechos. La presentación para el reconocimiento —el pedimento— demandaba la suma de 290 pesos y Gallardo sólo contaba con 90... Con los formularios en la mano salió en busca de socios, encontrando al sombrerero Capra, italiano, y al sardo Senes, que completaron la cantidad.

"Soy argentino: no debo venderlos"

Un emisario llega a río Grande donde Gallardo, Capra y Senes trazan líneas componiendo un croquis. Los cita al Hotel París de la capital jujeña. Comparecen los tres ante personeros de una firma extranjera que ponen sobre la mesa numerosos billetes amarillos, por varios miles de pesos, proponiendo la adquisición de los derechos. Gallardo abandona la reunión confundido: Capra y Senes son atraídos por los billetes y van en busca de Gallardo. "Hagan ustedes lo que quieran... —dice el descubridor— total ustedes son extranjeros; pero yo no..., yo soy argentino y no debo venderlo..." El primero en reaccionar es Capra, que en su castellano pintoresco matizado de acento itálico expresa: "¡y no puedo yo ser también argentino!... ¡Ma que se la vamo a dar!..." Vuelven a la mina; siguen sin dinero para impulsar la explotación, pero la satisfacción es inmensa y la amistad se ha fortalecido puesto que se convierten en compadres apadrinando recíprocamente sus vástagos...

Llega después a Zapla el teniente coronel José Moria para organizar algunos trabajos. Poco antes, los tres socios habían obtenido a crédito una importante partida de materiales: constaba de 60 chapas, 30 picos y 30 palas...

Con Gallardo siempre en la brecha, se inician nuevas obras. El sigue subiendo y bajando cerros con su carreta, primer vehículo utilizado en la mina. Comienza la instalación de un cable carril, y el trazado de caminos de acuerdo con una red planificada. Toma después posesión el primer director de Zapla, el capitán Luteral, y de inmediato el general Savio encauza el ordenamiento al crearse la Dirección de Fabricaciones Militares, el 9 de octubre de 1941.

Se van levantando los altos hornos y sueñan los pioneros con la primera colada. Cuando las circunstancias lo requieren se concreta el gesto patriótico y ejemplar de Gallardo, cediendo a la Nación —él prefiere decir a la Patria— todos sus derechos...

El reconocimiento llega a los cerros lejanos en formales sobres y escritos llenos de firmas y sellos que Gallardo conserva con cariño. José Wencelao Gallardo revela su extraordinaria satisfacción al ver las minas en permanente explotación; los altos hornos trabajando, y centenares de hombres ocupados con "su hierro..." Todo ello concreta sus sueños...

800 pesos mensuales

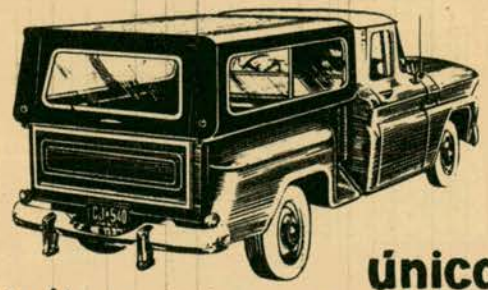
El por su parte no logró ninguna riqueza. El Senado de la Nación le otorgó en principio —en 1940— una pensión de 300 pesos mensuales por el término de diez años. En 1946 lo llamó Perón a la Casa de Gobierno. Lo presentó a varios funcionarios y señaló enfáticamente: "Miren si serán 'pijoteros' los legisladores..., le dan a Gallardo una miserable pensión, sin tener en cuenta lo que él dio a la Nación...", y agregó prometedor: "¿Qué le parece, Gallardo, si reparamos esa injusticia..., si le damos una cantidad, algo así como 250 mil pesos, para que usted organice su vida?"... La oferta desconcertó a Gallardo. Poco después llegó al hotel donde se hospedaba un emisario del presidente con un sobre... que sólo contenía una pequeña cantidad para los gastos del viaje... En 1949, cuando faltaba poco para expirar el plazo de la pensión fijada, el general Martijena lo llamó a Palpalá, y le comunicó que se le había acordado una pensión vitalicia de 800 pesos mensuales.

Gallardo trabaja la tierra con el mismo entusiasmo de siempre, aunque cuenta ya 55 años. En 1949, para ser más exactos el 14 de febrero, venció el plazo fijado por Fabricaciones Militares para la entrega de todas las fincas comprendidas en el Establecimiento. Puntual se apersonó Gallardo el citado día a depositar las llaves de su rancho, igual que todos. "Y, ¿adónde se va a ir Gallardo?...", le preguntó el general Martijena. "No lo sé mi general —respondió el descubridor—, no lo sé..., y lo mismo me dará cualquier sitio..., no siendo mis cerros..."

F.A.C.O. S.R.L.

LA MEJOR cabina METALICA

PARA PICK-UP FORD - CHEVROLET (CAJA ANGOSTA O ANCHA) Y BAQUEANO



única:

con **comunicación total** entre conductor y pasajeros por el **sistema exclusivo F. A. C. O.** de luneta con cristales corredizos y complementos de goma telada formando fuelle.

PINTURA original de fábrica a elección.

REVESTIMIENTO UNDERSEAL que anula óxido y vibración.

VENTANILLAS FACO y COLISAS "RRR" **reconocidas como las mejores.**

LUJOSA TERMINACION

PRECIOS SIN COMPETENCIA

decídase Y DISFRUTELA EN SUS PROXIMAS VACACIONES CON: $15.000.-

AL CONTADO Y FACILIDADES A SU CONVENIENCIA

COMPRUEBELO EN F.A.C.O. S.R.L.

BERMUDEZ 1630

T. E. 69-6757 - BS. AIRES

INFORMACIONES BREVES

CAMARONES; PROVINCIA DEL CHUBUT SOBRE EL OCEANO ATLANTICO

LA localidad de Camarones está conectada con la Ruta Nacional Nº 3 mediante la Ruta 268. Esta atraviesa una zona de paisaje cambiante y agradable y cruza por algunas estancias como la Compañía Lochiel Sheep Farming, San Jorge, El Molle; el Paraje Paso Piedras, donde se halla ubicado el establecimiento de captación de agua para la población de Camarones, y finalmente entra en ésta, a orillas del océano.

Camarones cuenta con una población de más de 500 habitantes. Tiene dos hoteles, con bar y restaurante, oficina de correos y telecomunicaciones, sala de primeros auxilios, varias casas de comercio, un taller mecánico, el Club Atlético, El Tiro Federal "Tomás Espora", una agencia de Y.P.F. (venta de nafta, aceite y neumáticos), un club hípico, una sociedad rural, fundada en el año 1909 y que es la más antigua de la Patagonia; una capilla; una empresa de transportes terrestres, con autos de alquiler; un aeródromo.

La Sociedad Rural de Camarones realiza anualmente una exposición ganadera en el mes de enero. El Club Espora realiza carreras de automóviles Ford T y motocicletas; en 1961 esas competencias se efectuaron con motivo de la celebración del 1º de Mayo. El 30 de agosto último se realizaron carreras de caballos, organizadas por el club hípico local.

La principal actividad de Camarones es la producción lanera, de alta reputación por su calidad. En la localidad también tiene su asiento la Compañía Algamar, que se dedica a la explotación de algas marinas, semiindustrializándolas en el mismo lugar.

Camarones cuenta con hermosas playas balnearias.

Por dificultades sobrevenidas en el embarque del papel que hemos adquirido en Suecia especialmente para esta revista, no hemos podido utilizarlo en esta edición, como esperábamos. Estamos apresurando los trámites para poder hacerlo en las próximas.

CELEBRACION DEL FIN DE AÑO

COMO ya es tradicional en la vida de la institución, las autoridades del A.C.A. reunieron al personal para celebrar con un acto cordial de camaradería el final del año. La reunión se realizó en el gran salón de actos y asistieron a la misma, aparte de los miembros de la comisión directiva y demás cuerpos colegiados directivos del Automóvil Club Argentino, los funcionarios superiores de la administración y empleados y obreros del club, como también de los concesionarios de servicios que se desempeñan en el mismo.

El presidente, doctor César C. Carman, usó de la palabra para anunciar diversas mejores de retribución al personal, invitando a los participantes a extremar sus esfuerzos en beneficio de la misión servicial que estaban cumpliendo.

En nombre de los obsequiados, habló el señor Bernardo Franchino, quien hizo referencia a la decidida y leal colaboración de los empleados y obreros en la tarea que estaba realizando el Automóvil Club Argentino.

El presidente de la Institución haciendo uso de la palabra. En la foto se ve también al prosecretario de la Comisión Directiva, varios miembros de la misma y el Gerente General.

Funcionarios y personal administrativo y obrero del Automóvil Club Argentino escuchando los discursos.

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 ..... números. A este objeto, acompaño giro / cheque (1) por la suma de $ ..... m/n. (2) (..... pesos moneda nacional). Mi carnet de socio ..... (3) lleva el número ..... (4).

Nombre y apellido .....

Dirección: Calle ..... Nº ..... Ciudad .....

Provincia ..... País .....

Firma .....

(1) Tachar lo que no corresponda.
(2) Extenderlo a la 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.

El suplemento de "AUTOCLUB" se distribuye gratis a todos los socios.

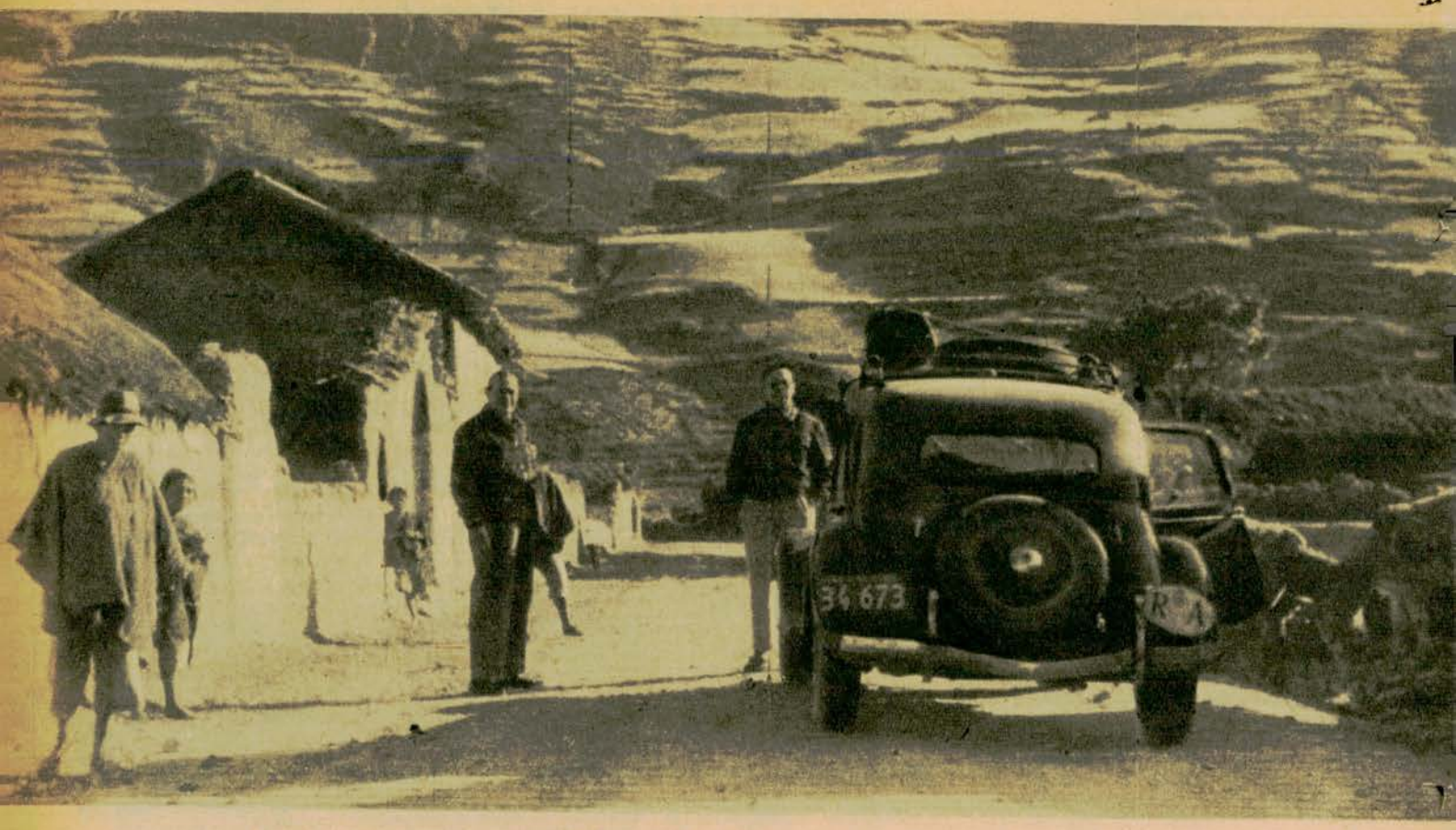
El precio de suscripción para la revista "AUTOCLUB" es de:

PARA SOCIOS:

3 números (suscripción mínima)	m$n.	66.—
6 números	„	132.—
12 números	„	264.—

PARA NO SOCIOS:

3 números	m$n.	90.—
6 números	„	180.—
12 números	„	360.—



Los viajeros cuentan la historia fotográfica de su dilatada excursión sólo a partir de Bolivia. La travesía por nuestro país les pareció cosa de rutina. En esta foto, una antiquísima callejuela de Potosí.

SE PUEDE VIAJAR DE BUENOS AIRES A NUEVA YORK EN AUTOMOVIL

PARA ELLO NO ES NECESARIO SER "RAIDISTA", SINO, SIMPLEMENTE, UN AUTENTICO TURISTA

•

SOLO HACE FALTA OPTIMISMO, PACIENCIA Y UN POCO DE DINERO...

Reportaje de
IGNACIO PALACIOS VIDELA

Rumbo firme hacia la aventura: el cruce de la frontera entre Bolivia y Perú.

CADA tanto tiempo, los periódicos suelen informar con cierto despliegue de sensacionalismo, acerca de "raids" automovilísticos realizados a través del continente. Las ciudades sudamericanas y las de los Estados Unidos o el Canadá se convierten así en los puntos terminales de itinerarios que ya han sido recorridos muchas veces. Pero casi siempre, esos viajes fueron hechos, cuando no con propósitos comerciales, rodeados de una malsana espectacularidad. Y ni una cosa ni la otra condicen con la actitud "amateur" y el espíritu de aventura que caracterizan a los auténticos turistas.

Rodolfo Busco y Jorge Ansaldo son dos hombres de esta última clase. Siempre alentaron la inquietud de conocer la patria..., y el resto del mundo. Y después de recorrer toda las rutas argentinas, viajaron por Europa y por América. En 1953 concibieron una idea original: cruzar el Africa en automóvil, desde Ciudad del Cabo hasta Alejandría; pero la rebelión de los Mau-Mau, que por entonces comenzaba, frustró el proyecto. Sin embargo, como la decisión de hacer un viaje de largo aliento estaba ya tomada, la aventura africana fue reemplazada por un itinerario americano: Buenos Aires - Nueva York sería el camino a recorrer.

Nos parece que las experiencias recogidas por estos dos hombres con verdadera alma de turistas —no de "raidistas"—, en el transcurso de su largo viaje, son especialmente interesantes para los lectores de "AUTOCLUB" y pueden estimular a imitarlos a todo feliz poseedor de un vehículo de cuatro ruedas y una suficiente dosis de espíritu de aventura. Con esta convicción, conversamos con Busco y Ansaldo para que nos narren sus impresiones, que no por haberse verificado algunos años atrás, en el tiempo, han perdido nada de su colorida vivencia.

Los dos turistas emprendieron el largo itinerario una mañana de mayo de 1953, con la misma actitud de quien hace sus valijas y pone en marcha su automóvil rumbo a Mar del Plata. Sin publicidad, sin aviso al periodismo, sin manifestaciones de despedida. El Citroen modelo 1947 que los condujo a través de los 30.000 kilómetros que habían de recorrer, no llevaba inscripta ninguna referencia acerca del proyecto, ninguna propaganda comercial. Se trataba simplemente de viajar para satisfacer esa humana necesidad espiritual de co-

En las cercanías de Cuzco, la ciudad incaica por excelencia: bailecito indio, en un día de fiesta.

Puerto Bolívar, en el Ecuador: cruce de un arroyo profundo, mediante balsa. Los deportistas viajan hacia Guayaquil.

nocimiento y aventura, que tanto tiene en común con la imaginación creadora y la sensibilidad estética. Todo el "equipaje" automovilístico, estaba formado por dos ruedas de auxilio, y un bidón de nafta que nunca necesitaron utilizar.

Método y prudencia

El itinerario fue cumplido por la ruta panamericana, siguiendo en una gran parte de América del Sur el camino recorrido por los participantes del Gran Premio de Carretera realizado entre Buenos Aires y Caracas en 1948 con el auspicio de A.C.A. Esta institución ha marcado y amojonado dicho camino en toda su extensión y además proporciona a los turistas las hojas de ruta y todo el asesoramiento necesario.

El camino elegido iba de Buenos Aires a La Quiaca y de allí en adelante cruzaba Bolivia, Ecuador y Colombia. El tramo sudamericano exige quince días de marcha por caminos de montaña, para pasar luego —ya en el Perú— a rutas llanas trazadas sobre la costa del Pacífico. En todo el recorrido, nuestros viajeros se encontraron con caminos firmes, salvo un trecho de 25 kilómetros entre Villazón y Camargo, en Bolivia, que debieron hacer sobre el lecho seco de un río.

Según Busco y Ansaldo, el método y la prudencia son la clave del éxito para quien desee emprender un viaje de esta naturaleza. La programación de las etapas debe ser cuidadosamente estudiada para que puedan ser cumplidas normalmente, de día, de manera de poder hacer noche siempre en una población. La distancia mínima cumplida por ellos en una etapa, fue de 125 kilómetros. El tramo más largo es el comprendido entre Cuzco y Nazca, en el Perú, pues hay que atravesar dos cadenas de montañas andinas para llegar a la segunda de las ciudades mencionadas, situada sobre la costa del Pacífico, sin que exista ningún lugar apto para alojarse en el camino. Saliendo a las 6 de la mañana de Cuzco, llegaron a las 11 de la noche a Nazca.

Al método en la programación de las etapas, es necesario unir la prudencia en su cumplimiento. Ello implica una marcha regular y sostenida, que deje el margen necesario para afrontar cualquier eventualidad y llegar con holgura a las metas prefijadas. Nuestros viajeros hicieron el recorrido a una velocidad crucero de 70 a 90 kilómetros por hora. En el tramo sudamericano, el 90 por ciento está constituido por caminos de montañas; muchos trechos son caminos de cornisa y, en algunos de ellos, uno de nuestros dos turistas debía bajar del automóvil con las valijas, para aligerar su peso, hasta tanto traspusiera el tramo difícil.

De Guatemala en adelante, los caminos mejoran notablemente y ni que decir que, ya en los Estados Unidos, se terminan los problemas carreteros.

Las etapas más difíciles por las condiciones de los caminos fueron las que van desde el norte del Perú, hasta Colombia. En épocas de lluvias allí se hace casi imposible transitarlas. Para pasar de Perú a Ecuador nuestros viajeros embarcaron el automóvil, cruzando el golfo en el límite entre ambos países. De Puerto Buenaventura, en Colombia, a Panamá realizaron otro embarque, y un tercero entre Panamá y Puerto La Libertad, en El Salvador.

Curioso monumento. Esta columna, no exenta de belleza, señala el lugar geográfico por donde corre la línea ideal del ecuador terrestre. El coche de los protagonistas de esta nota y el autobús de los jóvenes excursionistas agrupados al pie del monumento, forman extraño contraste con la yunta de bueyes y las figuras de los indígenas indiferentes a los "extraños" visitantes.

Una vista de Quito, capital del Ecuador, desde cierta altura.

Burocracia en el camino

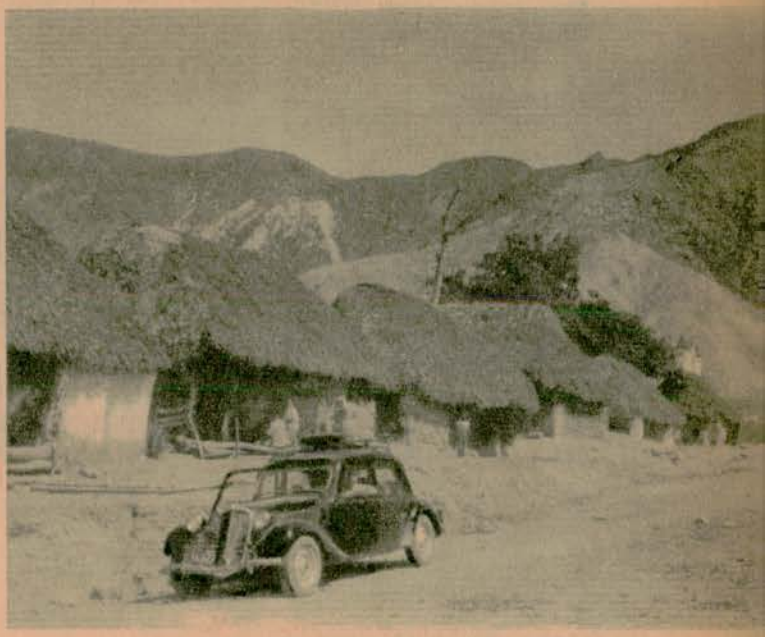
Es claro que no todo es fácil para quien se decide a unir Buenos Aires con Nueva York en automóvil. Sabido es que lo que vale cuesta y nuestros dos turistas pudieron comprobar con creces la verdad de este aserto, a lo largo de muchos kilómetros. Pero a los obstáculos naturales propios de los caminos difíciles, de las condiciones del tiempo, de la altura y del alojamiento —que en general es bueno, o por lo menos regular a través de todo el itinerario—, se suman las dificultades provenientes casi pura y exclusivamente de la existencia de una verdadera "burocracia" en algunas partes de la ruta, que denota la carencia de una "conciencia turística" lo suficientemente evolucionada.

Algunas anécdotas que nos narraron los protagonistas del viaje, son clara muestra de lo que decimos. Después de cruzar la Aduana de la frontera argentino-boliviana, a unos 25 kilómetros de la misma, en terreno boliviano, el Citroën tuvo que detenerse ante una pesada cadena que interceptaba el camino. La policía caminera les volvió a revisar el equipaje, sin atender razones acerca de que todos los requisitos aduaneros habían sido ya llenados pocos kilómetros antes. Después de muchas explicaciones y de perder un tiempo precioso, nuestros viajeros pudieron continuar..

Más adelante, en otra frontera internacional, se les exigía para seguir, la exhibición del "cuaderno de ruta".

—Pero, ¿qué es el "cuaderno de ruta"? —preguntaron nuestros viajeros, un poco desconcertados.

—Mire, señor —contestó el "funcionario"—, sin cuaderno de ruta no pueden continuar adelante con el automóvil.



En tierras colombianas. Viviendas populares en un pueblecito, a orillas del camino a Cali.

Un extraño apeadero para uso de turistas en automóvil; pero es útil, sin duda alguna, en el largo y accidentado camino.

Visión física y estéticamente agradable. Frente a frente, pero hermanadas, las dependencias que custodian la frontera entre El Salvador y Guatemala. El perrito y el marrano también son parte de la paz del ambiente.

Aunque estamos en Los Angeles, Estados Unidos, no es fácil adivinarlo en la foto; pero es así. Este es el parque de Sequoia. El paso del coche a través del gigantesco árbol no requiere comentarios.

—¿Y cómo debemos hacer para conseguirlo?

—Y bueno: compren un cuaderno, pongan de dónde vienen y para dónde van; nosotros le colocamos el sello y entonces los dejamos seguir.

En un tercer país sudamericano, Busco y Ansaldo, para poder continuar el viaje, debieron proveerse de un certificado expedido por el ejército, en el cual constaba que no habían cometido ningún delito contra esa nación.

Guatemala y México han cumplido ambos con la construcción de la ruta panamericana. Pero lo han hecho de una manera original. El punto terminal de la carretera, en Guatemala, se halla a más de 100 kilómetros, en sentido lateral, de la iniciación de la misma en México. Es decir que ambas no coinciden y para retomar la ruta es necesario trasponer esa distancia en ferrocarril transportando también el automóvil por esa vía.

Un recuerdo imborrable

No obstante, estos pequeños inconvenientes que el tiempo y una adecuada educación turística seguramente han de superar, están compensados con creces por las satisfacciones que reporta el viaje. Busco y Ansaldo coinciden en que ellas no tienen precio y justifican plenamente aquellos pequeños sacrificios e incomodidades. El paisaje geográfico y humano de América ha dejado en nuestros viajeros un recuerdo imborrable. Y ambos nos dicen con firmeza que el viaje debe ser intentado por todos aquellos que aprecian esos valores.

"Para ello —sostienen—, sólo hace falta optimismo, paciencia y un poco de dinero. Cualquiera, con esas condiciones puede, y casi diríamos que debe realizar un viaje que no tiene por qué asumir las características de un "raid", ya que no es otra cosa que una bella e inolvidable experiencia turística de largo aliento".

La ciudad gigantesca donde late el pulso del mundo. Nueva York. La soñada meta de un largo esfuerzo.

MARIO R. AUBONE

HACE muy pocas semanas, en el Nº 2 de "AUTOCLUB", publicamos un reportaje al señor Mario. R. Aubone, en su calidad de presidente del Consejo de Administración de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones. Nuestros lectores habrán advertido entonces el dinamismo y la decisión con que el entrevistado encaraba la solución de los problemas de las comunicaciones en nuestro país, que tanto hacen y tanto importan a nuestro desarrollo y progreso. Sus palabras fueron las de un hombre con clara visión del porvenir, entusiasta, activo y optimista.

Pero la vida —es decir, la muerte— tiene sus ocultas trampas. Ese optimismo sano y creador se estrelló y hundió en una de ellas. No tuvo parte en ello ni la imprevisión ni la imprudencia, sino exclusivamente la fatalidad, que así se llevó a un hombre movido por el limpio afán de ilustrar su nombre con una obra de incalculables beneficios para la nación. Esta ha de recordarlo siempre como un infatigable constructor del futuro argentino.

ENSAYOS DEL PAQUEBOTE "FRANCE"

Exactamente 4 años, 1 mes y 12 días después de la colocación de la primera chapa, el paquebote "France", que es el más largo del mundo (315 m.), y el tercero en tonelaje (66.000 t.), se ha hecho a la mar en presencia de los 8.000 obreros de los Astilleros del Atlántico, que trabajaron en su construcción.

En estos ensayos, el gigantesco barco, al llegar a 50 millas, a la altura de Belle Ile, puso a prueba durante tres días los 160.000 CV. de sus máquinas y de todos sus instrumentos de navegación.

Llevaba a bordo unas 1.500 personas: 135 ingenieros, 48 dirigentes de los Astilleros del Atlántico y de la Cía. Gral. Trasatlántica, 695 tripulantes, 350 obreros y 250 contramaestres.

UNA COLUMNA PELIGROSA

CON la firma de los Dres. César C. Carman y Walter A. Saborido, Presidente y Secretario del A. C. A., respectivamente, se ha presentado ante la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires una nota con motivo del problema que crea una columna de alumbrado público ubicada en la intersección de las calles Junín y Guido.

La calzada que la rodea, por su amplitud supone seguridad para el normal desenvolvimiento del tránsito. No obstante, en horas de la noche la presencia de esta columna obliga con frecuencia a riesgosas maniobras por parte de los conductores, que no alcanzan a verla desde las calles que acceden al lugar donde está emplazada. A su escasa visibilidad contribuye la reducida intensidad de la luz que proyecta; el inconveniente toma carácter de evidente peligro para la seguridad del tránsito, cuando eventualmente el artefacto queda sin luz en horas de la noche, como sucede a veces.

La solución del problema consistiría en remover la columna hacia otro sitio más adecuado; pero este procedimiento traería apareados gastos y posibles inconvenientes para adecuar a la nueva ubicación su función específica de sostén de las líneas de alumbrado. Se sugiere, como más simple y económico, pintar de blanco el cordón de granito que sirve de base a la columna y a esta misma, hasta una altura de 1.50 m. franjas negras y blancas, debiendo cuidarse luego la regularidad de su repintado.

Cabre agregar, que la columna objetada fue causa inclusive de accidentes mortales de tránsito en fechas recientes.

SEÑOR

AUTOMOVILISTA

El automóvil de su preferencia que usted piensa utilizar en su próximo viaje al extranjero, puede adquirirlo por intermedio de la Entidad, con la garantía que respalda la sigla A. C. A.

Tambien, si lo desea,
SERVICIO DE ALQUILER DE AUTOS CON O SIN CHOFER

VIAJES Y TURISMO
1er. PISO - CASA CENTRAL

HACE

Monumento a la Bandera levantado en las barrancas del Paraná, donde Belgrano izó por primera vez la enseña azul y blanca, en las baterías Libertad e Independencia.

●

Bandera que Belgrano donó al Cabildo de Jujuy y que se conserva en la casa de gobierno de esa capital.

150 AÑOS SE ENARBOLO POR PRIMERA VEZ EN ROSARIO DE SANTA FE LA BANDERA ARGENTINA

TRAYECTORIA DEL SIMBOLO CREADO POR BELGRANO

Por
GAG
(Fotos de José S. Espagnol)

SE cumplen el 27 de este mes y año, 150 del izamiento de la primera bandera argentina, por inspiración de Manuel Belgrano, en las Barrancas del Paraná, en Rosario de Santa Fe. Mitre resume así los motivos que dieron origen al invicto símbolo: "Belgrano no había terminado de fortificar las baterías de Rosario, cuando fue avisado de que una escuadrilla enemiga debía partir de Montevideo para atacar esas posiciones y apoderarse de la Bajada del Paraná. Como los distintos cuerpos que combatían por la independencia usaban emblemas con colores diferentes, Belgrano propuso el 13 de febrero la adopción de un símbolo para todo el ejército, seguro de que ello fortalecería los espíritus en la lucha y significaría un motivo operante de unión. El gobierno de Buenos Aires aceptó la sugerencia y en un decreto del 18 de febrero declaró "que la escarapela nacional de las provincias del Río de la Plata sería de color blanco y azul celeste".

Cinco días después, los rosarinos ya lucían en sus pechos ese distintivo, aunque sobre el fuerte de Buenos Aires flameaba todavía el pabellón español. No satisfizo esa determinación las aspiraciones de Belgrano que deseaba un símbolo más significativo y vibrante. Envió de inmediato un nuevo oficio a las autoridades de Buenos Aires en los siguientes términos: "Las banderas de nuestros enemigos son las que hasta ahora hemos usado; pero ya que V. E. ha determinado la escarapela nacional con que nos distinguiremos de ellos y de todas las naciones, me atrevo a decir a V. E. que también se distinguieran aquéllas y que en estas baterías no se viesen tremolar sino las que V. E. designe". Agregaba luego Belgrano: "Abajo, Excmo. señor, esas señales exteriores que para nada nos han servido y con que parece que aún no hemos roto las cadenas de la esclavitud".

Sin haber recibido respuesta, el 27 de febrero Belgrano inauguró las baterías "Libertad", emplazada en la parte superior de la barranca del Paraná, en Rosario, e "Independencia", erigida en la isla inmediata llamada hoy del Espinillo, y enarboló en ambas la insignia azul y blanca. Mitre refiere así la ceremonia: "Ese día, Belgrano, que recorría la línea a caballo, mandó formar cuadro y levantando la espada dirigió a sus tropas estas palabras: "Soldados de la Patria: en este punto hemos tenido la gloria de vestir la escarapela nacional; en aquél (señalando la batería Independencia), nuestras armas aumentarán sus glorias. Juremos vencer a nuestros enemigos interiores y exteriores y la América del Sur será el templo de la Independencia y de la Libertad.

En fe de que así lo juráis, decid conmigo: "¡Viva la Patria!" Los soldados contestaron con un prolongado "¡Viva!", y dirigiéndose en seguida a un oficial que estaba a la cabeza de un piquete, le dijo: "Señor capitán y tropa destinada por la primera vez a la batería Independencia: id, posesionaos de ella y cumplid el juramento que acabais de hacer".

A las 18.30 se enarbolaron las primeras banderas de la Patria

Las tropas ocuparon sus puestos de combate. Eran las seis y media de la tarde y en aquel momento se enarboló en ambas baterías la bandera azul y blanca, reflejo del hermoso cielo de la Patria, y su ascensión fue saludada con una salva de artillería. Así inició su camino en la Historia.

Belgrano informó luego al gobierno de Buenos Aires con este mensaje: "Siendo preciso enarbolar bandera y no teniéndola, mandela hacer celeste y blanca, conforme a los colores de la escarapela nacional. Espero que sea de la aprobación de V. E.".

Han transcurrido ya 150 años del glorioso hecho y en el lugar aproximado donde estaba la batería Libertad se levantó el gigantesco monumento que honra al símbolo y a su creador.

El púlpito de la Bandera

En el segundo aniversario de la creación del primer gobierno patrio, casi tres meses después del acto de Rosario, el canónigo Juan Ignacio Gorriti, desde el púlpito de la catedral de Jujuy, pronunció el elogio de la bandera, que ha perdurado al punto de que a esa cátedra sagrada se la conoce desde entonces como el "Púlpito de la Bandera". En ocasión de esa ceremonia, dijo Belgrano al pueblo de Jujuy reunido en la plaza central, frente a la catedral: "Esta bandera que veis por la primera vez en mis manos y que ya os distingue de las demás naciones de la tierra, es Dios mismo quien os la da".

Después de la victoria de Tucumán, en las orillas del río Pasaje, se juró obediencia a la Asamblea. Un monolito levantado junto al río indica el lugar aproximado del acto. En "Recuerdos Históricos", el coronel Lorenzo Lugones, al referirse a esa ceremonia realizada el 13 de febrero de 1813 junto al río Pasaje (desde entonces Juramento), dice:

"A distancia de cien pasos del paso del río, sobre la ribera que mira al oeste, a la altura de un notable barranco, había un árbol que por su magnitud se distinguía sobre todos los de sus cercanías; limpiando una parte de su corteza, hacia media altura de un hombre, en medio de un círculo de palma y laurel dibujado en el tronco del árbol, se grabó una inscripción que decía: "Río del Juramento", y más abajo la siguiente estrofa:

Triunfaréis de los tiranos
Y a la patria dareis gloria
Si, fieles americanos,
Jurais obtener victoria.

Durante algún tiempo permaneció la inscripción, pero posteriormente no se han encontrado rastros ni siquiera del gigantesco árbol".

El 20 de febrero, Belgrano obtiene en Salta su otra gran victoria y "la rendición de las fuerzas realistas —dice el historiador José Manuel Eizaguirre— se hizo frente al pabellón azul y blanco, que desde entonces quedó consagrado como el símbolo de los esfuerzos argentinos".

En el tercer aniversario del 25 de Mayo, también celebrado en Jujuy, Belgrano notificó al día siguiente, a Buenos Aires, haber facilitado para las fiestas la bandera del ejército que flameó triunfal en los campos de batalla de Castañares y de las Carreras. Al mismo tiempo informaba:

Vitrales de la Catedral de Jujuy: El de la izquierda muestra al canónigo Gorriti bendiciendo la bandera que Belgrano sostiene en sus brazos. En el de la derecha, Belgrano presenta al ejército y al pueblo de Jujuy, reunidos en la plaza, la bandera azul y blanca en el segundo aniversario del 25 de Mayo.

Un aspecto de la galería de la Casa de Tucumán, donde el congreso reunido en julio de 1816, consagró definitivamente el pabellón creado por Belgrano.

"habiendo preparado una blanca en que mandé pintar las armas de la Soberana Asamblea General Constituyente que usa en su sello, después de haberla hecho bendecir, concluido el Tedeum, se la entregué al expresado cuerpo (el Cabildo) para que la conservara con el honor y valor que habían manifestado los dignos hijos de esta ciudad".

Esa reliquia se conserva en la casa de gobierno de Jujuy. Más que bandera es un estandarte; en realidad, es el único símbolo auténtico, de los que pertenecieron a su creador, que ha llegado hasta nosotros.

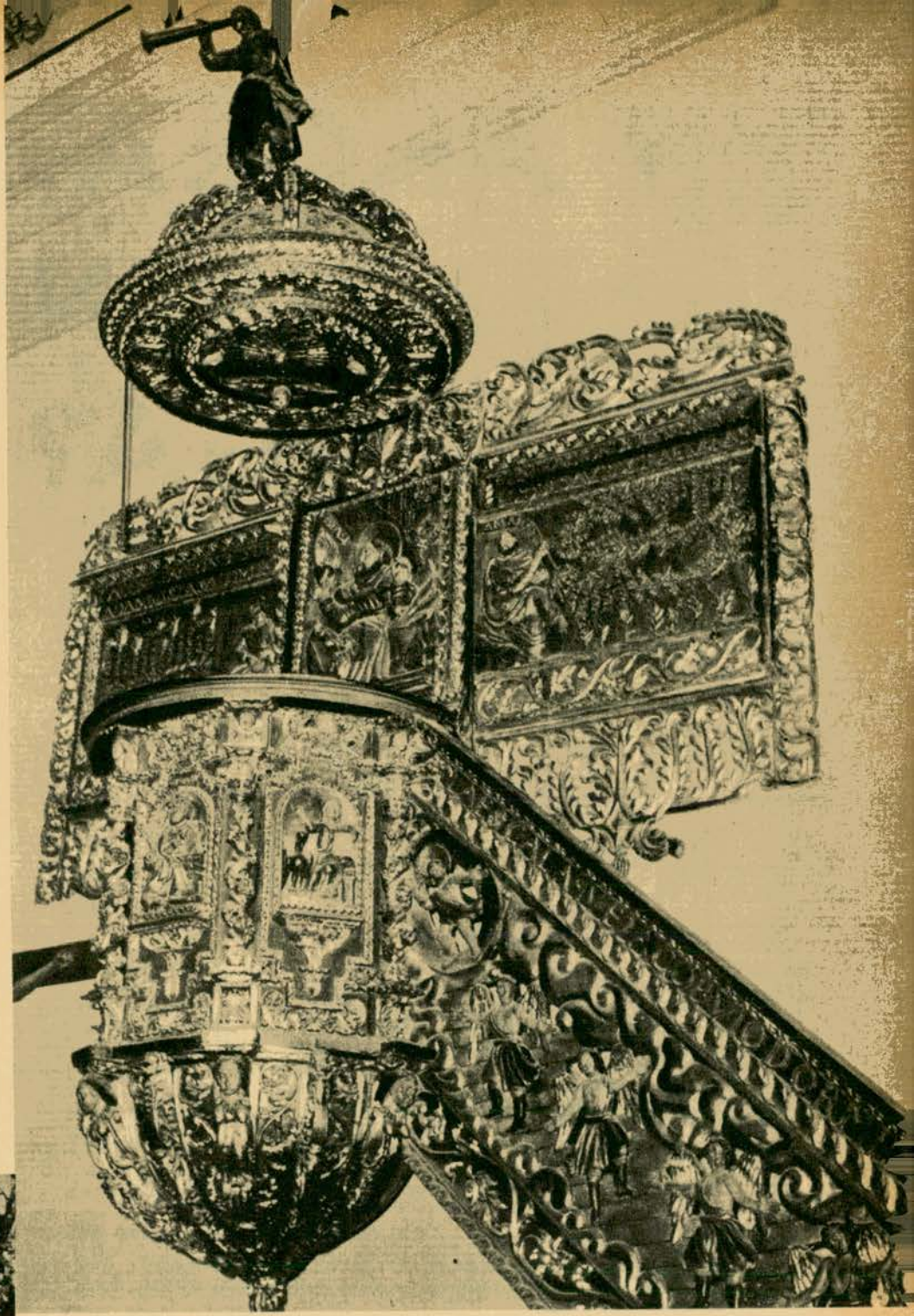
Consagración definitiva de la Bandera de Belgrano

El pabellón real de España fue arriado de la fortaleza de Buenos Aires el 22 de agosto de 1815, a la una de la tarde.

Ese mismo año, el 21 de setiembre, Marcos Balcarce, ministro de guerra del director Alvarez Thomas, emitió instrucciones reservadas para los corsarios argentinos. Ellas decían: "Si se trabase algún combate se tremolará al tiempo de él el Pabellón de las Provincias Unidas, a saber: blanco en su centro y celeste en sus extremos al largo".

La consagración definitiva del símbolo de Belgrano correspondió al soberano Congreso de Tucumán, después de declarar la independencia. En la sesión del 20, el diputado por Buenos Aires, Esteban Agustín Gascón, pidió se fijara la bandera, y el 24 fue sancionado un decreto, preparado por el diputado por Charcas, José Mariano Serrano, donde establecía para la Nación, como "peculiar distintivo, la bandera celeste y blanca de que se ha usado hasta el presente, y se usará en lo sucesivo".

Así sea, por los siglos de los siglos.



Púlpito de la catedral de Jujuy, tallado por los indios, que después de la ceremonia realizada el 25 de Mayo de 1812 se llamó "Púlpito de la Bandera".

A orillas del río Juramento fue levantado este monolito que recuerda la ceremonia realizada por Belgrano el 13 de febrero de 1813.

Y AHORA, ¿QUIEN PAGA?

La experiencia enseña que ningún automotor debería ser admitido en el tránsito sin estar asegurado

escribe

JOSE D. RUCCI

esta es la pregunta que con demasiada frecuencia deben hacerse muchos automovilistas, cuando la falta de previsión los coloca, al ser chocados, frente a la necesidad de iniciar una demanda para resarcirse de los daños sufridos.

En análoga situación se encuentran los peatones, los propietarios de fincas dañadas como consecuencia de accidentes de tránsito y todos aquellos que, en una u otra forma, son usuarios de la vía pública.

El desarrollo de la industria automovilística argentina, el aumento constante de la población y el incremento del transporte por carretera, han traído una serie de riesgos y de obligaciones que es conveniente —¿y por qué no necesario?— cubrir de manera eficiente, para evitar que automovilistas o peatones queden a merced de insolventes y aún de insensatos que, para no afrontar sus responsabilidades, no titubean en fugar después de haber sido causantes de algún serio accidente.

Este problema, que no es exclusivo de la Argentina, ha sido seriamente considerado por muchos gobiernos, en especial de países con intenso tránsito automovilístico internacional. Esta particular circunstancia le otorga un matiz especial, pues si ya resultaba difícil la compensación por daños entre los habitantes de un mismo estado, más lo era tratándose de vehículos procedentes de otros.

Esos gobiernos afrontaron decididamente la situación y en forma individual, primero, y luego con carácter general, fueron implantando la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil frente a terceras personas o cosas, en forma tal que hoy, prácticamente, pocos o casi ninguno de los países del viejo mundo admite a la circulación (se encuentre o no registrado en el país), vehículo alguno que no se halle cubierto por un amplio seguro que responda por los daños que pueda causar a terceros.

Lamentablemente, la República Argentina se encuentra en evidente atraso en esta materia, pues su legislación no contempla dicha obligatoriedad, salvo los casos previstos en el artículo 97 (incisos a, b, c, d y e), de la Ley 13.893 y, aún así, estas disposiciones, a pesar de encontrarse incluidas en este instrumento legal, no tienen aplicación práctica por carecerse de un régimen que permita fiscalizarlas y hacerlas cumplir.

El artículo 97 antes referido, establece:

"a) Desde la vigencia de este reglamento, no podrán conducir vehículos automotores que no estén asegurados por sus dueños sobre daños a terceros por el término de dos años, por la suma de diez mil pesos moneda nacional ($ 10.000) o presenten fianza o efectúen depósito de garantía para su persona o el vehículo, por un importe equivalente y por el mismo término, aquellos conductores que:

"I) Hubieren sido causantes de un accidente ocasionando heridos graves o muertos;

"II) Hubieren sido causantes de un accidente ocasionando daños materiales importantes a terceros, siempre que fuera repetición de otro de importancia semejante, a menor plazo de un año del anterior.

"Se entiende por daño material importante aquél que, para su reparación demande una inversión no inferior a mil pesos moneda nacional ($ 1.000);

"Quedan exceptuados de las obligaciones de este inciso los causantes que, espontáneamente, sin esperar sentencia judical, hayan cubierto todos los perjuicios a satisfacción del o de los perjudicados;

"b) Se considerarán causantes de un accidente, a los efectos del inciso anterior, al que haya sido declarado culpable por la justicia, o autoridad competente en su defecto.

"c) La autoridad judicial o autoridad competente en su defecto, al declarar culpable de accidente a un conductor en cualesquiera de las condiciones I o II mencionadas en el inciso a) de este artículo, estampará con sello y firma autorizados la leyenda "inhabilitado por dos años, para conducir vehículos automotores no asegurados, salvo cumplimiento del inciso a) del artículo 97 de la ley .....", en la página de la licencia de conductor donde consta la identidad o filiación;

"Cuando la misma autoridad haya comprobado el cumplimiento de este inciso, colocará debajo otro sello con la leyenda "cumplido", con su sello y firma autorizados;

"d) Los conductores poseedores de licencia inhabilitada en la forma que se indica en el inciso c), sólo podrán conducir vehículos automotores en las condiciones establecidas en el inciso a) de este artículo. En caso de infracción a esta disposición, se harán pasibles de una multa de quinientos pesos moneda nacional, y en caso de reincidencia, además de aplicárseles una multa por el mismo importe, se les retirará

la licencia de conductor por el término de cinco años;

"Los conductores poseedores de licencia inhabilitada en la forma indicada en el inciso c), deberán exhibir cada vez que la autoridad competente se lo exija, conjuntamente con su licencia de conductor, el comprobante pedido en el que conste qeu el vehículo que conduce se halla asegurado en la forma antes establecida, con indicación expresa de las características del vehículo y datos para su identificación, monto y caducidad del seguro;

"No se harán efectivas las exigencias de este inciso en caso de haber sido rehabilitada la licencia con el sello de "cumplido", a que se refiere el último párrafo del inciso anterior;

"e) La justicia o autoridad competente en su defecto, deberá, al disponer el sellado de la licencia de conductor indicado en el inciso c), comunicarlo a la Secretaría de Transportes, la que dará traslado a las autoridades de la Capital Federal, de las Provincias y territorios, las que a su vez lo pondrán en conocimiento de todas y cada una de las autoridades facultadas para expedir licencia de conductor;

"Las comunicaciones anteriormente citadas deberán ser hechas con determinación de los datos completos de la filiación o identidad del conductor inhabilitado, a fin de evitar una nueva emisión de licencia para conducir, en contravención a las disposiciones de este artículo".

•

La inexistencia de un registro nacional de accidentes, tal como lo propusiera el Automóvil Club Argentino años ha, hace qeu tal legislación sea inoperante, desde que no existe posibilidad alguna de aplicación real y efectiva.

Las comunas, que son quienes entregan las placas patentes, poco o nada se han preocupado de ello, ni fiscalizan la circulación de vehículos colocados en las prohibiciones establecidas por las referidas cláusulas de la ley 13.893.

Quien hoy resulte chocado en nuestras calles o caminos, se encuentra poco menos que desamparado, si el causante carece de la cobertura de un seguro que cubra los daños causados. Aún cuando cabe suponer que nadie desea provocarlos intencionalmente, lógico es que, por lo menos, se cubra la eventual posibilidad de ocasionarlo, ya que los azares de la circulación no hacen improbable que ello ocurra.

En Europa, donde con mayor vigor se ha materializado la obligatoriedad del seguro contra terceros para todos los vehículos en circulación, se ha adoptado desde hace tiempo un régimen aplicable en el orden local, pero muchas países han extendido su validez en el orden internacional. Tal la denominada "Tarjeta verde" o "Green Card", documento que prueba la tenencia de un tipo de seguro que es aceptado por muchos gobiernos, facilitándose así considerablemente el tránsito automotor.

Las organizaciones turísticas y automovilísticas se han preocupado en todo momento de crear conciencia sobre la materia, y se considera que habría llegado el momento de que las autoridades argentinas dediquen también su máxima atención al problema, estableciendo la obligatoriedad del seguro par todo vehículo que circule en el país.

No debería admitirse al tránsito ningún automotor que carezca de una póliza que cubra los daños que pudiere causar al circular. Si bien el Art. 97 de la Ley 13.893 trata de proteger en parte esta eventualidad, resulta totalmente fuera de toda razón que deba esperarse a que se produzca el accidente y que la justicia o autoridad competente declare culpable al autor, para que sólo entonces se exija un seguro obligatorio. ¿No sería mucho más lógico, prever estas contingencias desde el instante mismo del patentado del vehículo?

Pero caben, además, otros interrogantes: ¿a qué autoridad competente —al margen de la judicial—, se refiere el aludido artículo 97 de la Ley 13.893? ¿Qué autoridad lleva el control o registro de los inculpados? ¿Dónde se centraliza la información? ¿Existe un fichero de reincidentes? Lamentable es decirlo, pero nada de esto se conoce y, por lo tanto, resultan totalmente anodinas las disposiciones del referido artículo, pese a la buena intención que tuvieron quienes lo incorporaron al Reglamento General de Tránsito para los Caminos y Calles de la República Argentina.

Habría una apropiada solución para cumplir con el espíritu que privó al redactarse ese Reglamento y es la de hacer obligatorio el seguro contra riesgos de terceras personas o cosas, para todo dueño de vehículos que circule en el país. Con ello se podría evitar la necesidad de llevar registros y toda suerte de controles que, por el régimen administrativo que impera en nuestro país, resultan fácilmente vulnerables e ineficaces.

Con sólo disponer la prohibición de circular a los vehículos que careciesen de esa garantía, se daría solución fácil y rápida a este serio problema. La presentación del respectivo comprobante debería ser obligatoria al renovarse las patentes anuales, o en cualquier momento que fuese exigido por las autoridades.

ESTACIONAMIENTO PARA LOS COCHES PARISIENSES

El parque de vehículos del Departamento del Sena es estimado en alrededor de 1.120.000 unidades, de las cuales 550.000 para la ciudad de París. Anualmente son registrados en el municipio alrededor de 120.000 coches nuevos.

Si se tiene en cuenta los vehículos usados que son regularmente enviados a las provincias y los que son definitivamente retirados de la circulación, puede afirmarse que el parque aumenta anualmente en 45 a 50.000 unidades, por término medio.

Ahora bien, para el estacionamiento de esos vehículos existen actualmente en París: 136.000 plazas en los garajes, 2.800 en las playas normales de estacionamiento, 100.000 en los garajes privados; en fin, se estima en 20.000 los lugares disponibles a lo largo de las aceras, que pueden ser utilizados. Esto hace un total de 438.000 lugares utilizables.

Las cifras precedentes dan una noción de la amplitud del problema del estacionamiento en París, problema que, por lo demás, condiciona el de la circulación y tránsito. Para llegar a una situación aceptable, los expertos estiman que haría falta crear en París alrededor de 140.000 plazas nuevas para el estacionamiento en playas o en garajes, antes de 1965, es decir, alrededor de 25.000 a 30.000 por año..

PUERTO MADRYN Y SU ZONA DE TURISMO

VACACIONES PARADISIACAS PARA LOS AMANTES DE LAS BELLEZAS MARINAS

por el Ing.
EMILIO E. J.
FERRO

LA Patagonia posee hermosas zonas de turismo, que paulatinamente van siendo conocidas y que brindan la delicia de disfrutar de vacaciones de ensueño.

Puerto Madryn, con la hermosura de sus aguas cristalinas y extraordinarios paisajes, está ubicado a orillas del Golfo Nuevo. Sus playas admirables, de aguas serenas, y sus paseos permiten al viajero conocer lugares y escenarios que son patrimonio exclusivo de esa zona.

Quien recorra los alrededores de Puerto Madryn y se dirija hacia la península Valdés, encontrará una vista estupenda determinada por el contorno caprichoso de la costa patagónica sobre el océano Atlántico y que hace de la misma un lugar característico. Su superficie aproximada es de ciento cuarenta y cinco leguas cuadradas, o sea, 3.625 Km². El istmo tiene una longitud de 35 Km. y un ancho mínimo de 5 Km. Es de destacar también que la península cubre de norte a sur una longitud de 97 Km. y de este a oeste 63 Km.

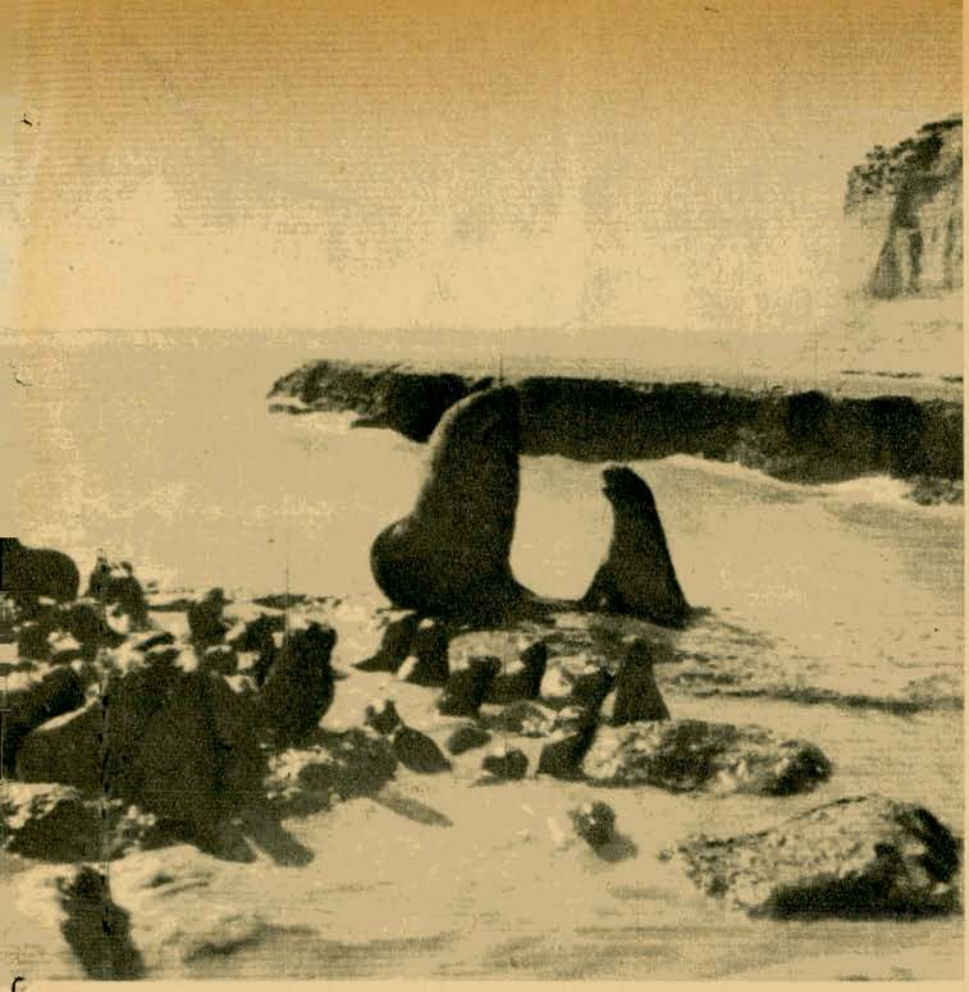
El viajero que por tierra se dirige a la península Valdés por el camino carretero que entra a ella a través del istmo, podrá admirar en la parte más estrecha del mismo, los dos hermosos golfos, San José al Norte y Nuevo al

Cargando lana, la excelente producción del Sur, sobre un buque que entró cómodamente en la caleta Vallés. Un "Cristo Redentor" levantado en pleno istmo, en la península de Valdés.

Sur, cuyas aguas transparentes reproducen espléndidos reflejos de las barrancas características de la costa. A poco de transponerse esta parte, puede verse un hermoso Cristo construido con el aporte de los pobladores de la zona en recuerdo y homenaje a aquellos que, con su visión y tenacidad, lograron traer riquezas a esas tierras.

Desde la península Valdés, puede observarse, sobre el golfo San José, la Isla de los Pájaros y, luego de recorrer cierto trecho, la población de la estancia La Adela; poco más adelante se llega a Puerto Pirámides, pequeño y pintoresco pueblo, que tuvo su importancia en otra época y que hoy espera el progreso para rehabilitar sus construcciones. Existe un hotel de campaña que no ofrece las comodidades deseables. Puerto Pirámides posee una hermosa playa de aguas claras y templadas y de finas arenas.

Anualmente, en el "pescadero" próximo a Puerto Pirámides, tiene lugar en el mes de febrero el Campeonato Argentino de Caza Submarina, que atrae a numeroso público. El correspondiente al año 1962 tendrá carácter de Sudamericano. Las claras y tranquilas aguas del Golfo Nuevo, similares a las del Mediterráneo, permiten a los cazadores submarinos cobrar extraordinarias piezas con su fusil acuático.



Los lobos marinos abundan en esa parte de la costa patagónica. En la foto, la lobería de Puerto Pirámides.

Un "Cristo Redentor" levantado en pleno istmo, en la Península de Valdés.

Ambos golfos ofrecen a los aficionados a la pesca un interesante lugar para tal deporte, brindando en generosa abundancia extraordinarias especies de peces, entre los que se destacan: salmón de mar, mero, corvina, pejerrey y otras muchas variedades.

Otro de los lugares interesantes para visitar en la península Valdés es el apostadero de los elefantes marinos. En efecto, en la parte norte, sobre el golfo San Matías, existe la única zona de toda la República frecuentada por estos gigantes del mar, que llegan a la costa para cuidar sus crías.

Igualmente son varias las loberías diseminadas en el contorno de la península —en Puerto Pirámides, Punta Delgada y Punta Norte—, a las que puede aproximarse por medio de buenos caminos y cubrir un corto trecho restante a pie, por hermosos cañadones, hasta llegar a la costa habitada por estos mamíferos marinos, todo lo que representa un magnífico cuadro para obtener interesantes fotografías.

Un accidente geográfico verdaderamente extraordinario y de una variedad panorámica poco común es la Caleta Valdés, ubicada en la península y sobre el océano Atlántico. Lugar rico en peces, la Caleta Valdés o Valdés Creek, como la llamaron los ingleses, es un canal natural formado por la acumulación de cantos rodados. Tiene una extensión aproximada de 20 Km. y un ancho que oscila entre los 400 y 800 metros, siendo navegable hasta más de la mitad de su longitud. La acumulación perfecta de pedregullo suelto constituye una magnífica obra de la naturaleza.

En el fondo de la caleta existen varias islas, cuya superficie varía entre 10 y 100 Ha., todas ellas ricas en pasto y pobladas solamente por avestruces y guanacos que llegan allí aprovechando momentos de baja marea.

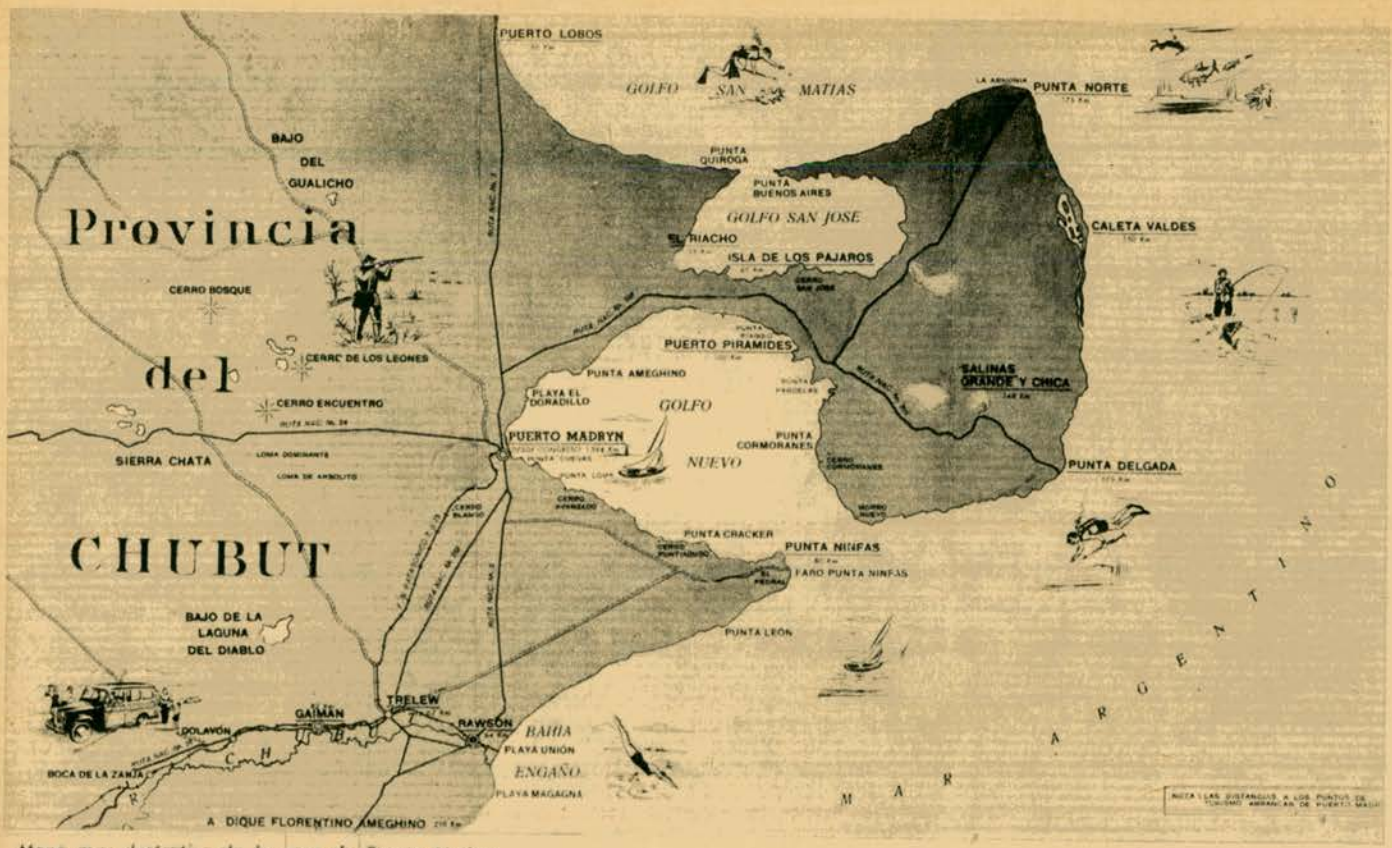
Existen lugares donde se pueden recoger mejillones, "vieyras", almejas, buscar pulpos y otras especies marinas, para satisfacer la curiosidad y al mismo tiempo poder elaborar deliciosos platos.

La ganadería es la industria uqe puede desarrollarse satisfactoriamente en los campos de la península Valdés, especialmente el ganado lanar. Existen importantes establecimientos ganaderos que se dedican a la producción de lana Merino Australiano, de la mejor finura.

Los caminos interiores de la península son buenos y posibilitan la comodidad de acceso a todos los puntos interesantes para visitar.

En el centro de la península hay dos salinas: La Grande y La Chica. Es interesante visitar la cuenca de la primera, en razón de estar a 48 metros bajo el nivel del mar, y como dato ilustrativo anotemos que a su alrededor hay varias quintas con frutales, cuya obtención ha costado muchos sacrificos a sus dueños.

En Punta Delgada hay un importante faro para la navegación que marca el límite sur de la península



Mapa muy ilustrativo de la zona de Puerto Madryn, con la península Valdés y la caleta del mismo nombre, los Golfos Nuevo y San José, Puerto Pirámides, etc., lugares con amplias perspectivas para excursiones turísticas.

La hermosa y protegida playa de Puerto Pirámides, con la población al fondo.

y que permite a las embarcaciones dirigirse hacia la entrada del golfo Nuevo. En los acantilados de la zona del citado faro existen varios barcos hundidos.

En suma, la península Valdés ofrece amplio campo para el turismo y es de esperar que las autoridades provinciales y nacionales mejoren los caminos, medios de transporte y comodidades para que esta zona pueda convertirse en un predilecto lugar de pesca y turismo nacional e internacional.

La comisión regional de Turismo de Puerto Madryn ha editado un interesante folleto ilustrativo y está trabajando tesoneramente en favor del mejoramiento de las condiciones que brinden al turista las posibilidades para el conocimiento de esta región. Es de desear que sus esfuerzos tengan éxito.

Una hermosa majada, en la región Chubutana de Puerto Madryn.

PARA "AUTOCLUB"

HEMOS visto en una nota anterior, que a partir de 1949 la longitud total de caminos nacionales, en lugar de crecer con el ritmo de años anteriores, ha disminuido en términos absolutos debido al tránsito pesado y la anterior inacción del gobierno.

Con el crecimiento de la población y la natural evolución económica, la curva de la demanda marca un aumento veloz, que cada día cuesta más satisfacer.

Como el problema vial, aunque clave, es uno más dentro del período crítico de desarrollo que padecemos (caracterizado por la necesidad de afrontar inversiones cuantiosísimas), no se debe confiar en la exclusiva acción del Estado para resolverlo.

A los organismos viales nacionales y provinciales corresponde, sin duda, la responsabilidad del planeamiento y el control; pero en momentos de grave descapitalización del país y dada la madurez psicológica evidenciada por grandes grupos de ansiosos beneficiarios, se hace imprescindible promover los instrumentos legales adecuados que permitan canalizar hacia la obra pública el esfuerzo de la iniciativa privada, resueltamente orientada hacia logros comunitarios.

Con la concisión que la naturaleza de esta nota impone, pretendemos precisar tres grandes líneas de acción que tienden hacia el objetivo antedicho.

En primerísimo término, se impone una corrección al criterio de la "contribución de mejoras", casi nunca concretado en la práctica, tal vez por el mecanismo engorroso que involucra. Es injusto pagar una carretera en su totalidad con los recursos de las rentas generales y los distintos impuestos al transporte automotor. Además de éste, un camino tiene muchos otros beneficiarios y es ceguera cómplice olvidar entre los mismos a los propietarios de tierras ubicadas dentro de su zona de influencia. Un porcentaje del costo de cada ruta, que según índices económicos regionales el Estado debe fijar, tendría que prorratearse según una fórmula clara y sencilla entre las propiedades rurales afectadas por aquella. Este criterio es de inmediata aplicación y evita las complicadas tasaciones del mayor valor adquirido por la tierra, las que según la ley 11.658, por ejemplo, se debían realizar sólo dos años después de terminado el camino.

La raras veces cobrada "contribución de mejoras" tendrá un basamento jurídico; pero como el sistema que involucra lleva a la contribución, consolida una injusticia notoria que en este momento de la Argentina resulta particularmente regresiva.

Pero no basta con la cobranza forzosa a los beneficiarios directos del camino. Es imprescindible encontrar una vía de encauzamiento a la contribución voluntaria.

En este sentido, el primer intento oficial de estímulo a la colaboración privada para realizaciones viales, lo constituye el decreto-ley Nº 9875-56 de creación del plan de caminos de fomento agrícola.

El Gobierno Provisional destinó la suma de mil quinientos millones de pesos (m/n. 1.500.000.000.—) para la construcción, reconstrucción, mejoramiento y conservación de caminos que comunicarán unidades o centros de producción agrícola con las estaciones ferroviarias, puertos y caminos ya pavimentados y de caminos en general utilizados preferentemente para el transporte del productos agrícolas.

De esa suma, se destinó un 40 % para ser invertido por los organismos viales provinciales y un 60 % se reservó para ser invertido directamente por la Administración Nacional de Vialidad, exclusivamente a través de la formación de consorcios camineros. Estos han debido aportar como mínimo el 20 % del costo total de cada obra.

Las municipalidades acogidas a la ley han debido constituir las Comisiones Viales honorarias, que en coordinación con Vialidad Nacional son las encargadas de la constitución de los citados consorcios, a los que luego orientan, apoyan y fiscalizan. Es del caso destacar que estas Comisiones Viales, presididas por el Intendente, asumen la responsabilidad de aconsejar sobre las reales necesidades de los caminos a construir o reparar y las prioridades que deben respetarse.

Este decreto-ley, sancionado con carácter de emergencia, cumplió ampliamente con los fines propuestos. En estos cinco años se invirtió la totalidad de los fondos votados. Se constituyeron 2454 consorcios, los que en promedio han aportado el 30 % del valor de las obras, superando así holgadamente en muchas casos el mínimo exigido.

Esta última cifra no hace sino repetir un índice del anhelo vehemente de la iniciativa privada, que está dispuesta a afrontar un gran esfuerzo económico con tal de ver materializadas obras públicas que, a pesar de ser de vital importancia, van quedando siempre postergadas.

En las últimas décadas, este fenómeno se ha visto marcado con particular agudeza en las concentraciones urbanas, donde la poca previsión oficial frente al brusco incremento de la población ha determinado un déficit tal en el nivel de vida que ha obligado al vecindario a asumir por cuenta propia las responsabilidades de obras de bien común.

Este paralelismo podría servir para corregir y dar amplitud al enfoque del problema vial argentino.

En primer lugar, llama la atención que a pesar del éxito de la aplicación del decreto ley de caminos de fomento agrícola (verdadero ensayo en modelo reducido), el Gobierno no haya destinado nuevos aportes para complementar el esfuerzo de los numerosos consorcios constituidos que esperan turno.

Entendemos, además, que la formación de consorcios debe estimularse con un criterio universal, no limitando el apoyo exclusivamente a los fines de la producción agrícola. Merecen seria atención y contarían con amplio aporte de los interesados, rutas de turismo de vasta repercusión social, comunicaciones de centros industriales, accesos a ciudades, etc.

Desconociendo toda la experiencia realizada en materia de pavimentos urbanos (sobre todo en la provincia de Buenos Aires), la Ley no determina el prorrateo entre los propietarios afectados, de porcentaje alguno del costo de las obras. Al no existir obligación de pago, no es infrecuente encontrar frentistas cuyas propiedades han incrementado fuertemente su valor gracias al camino, sin que, sin embargo, hayan contribuido con aporte alguno a la construcción del mismo. De este modo, la propia ley ampara la posibilidad de una típica figura de enriquecimiento sin causa.

Para facilitar el pago de la cuota correspondiente a los propietarios afectados, el Estado debería promover un plan, a través de los Bancos oficiales, de otorgamiento de créditos diferenciales. Claro está que la prioridad en la realización de las obras debe determinarse teniendo en cuenta el mayor esfuerzo económico propio de los beneficiarios. Para esto, un instrumento suficientemente

(Continúa en la página 153)

PROMOCION DE LA CONTRIBUCION PRIVADA AL DESARROLLO VIAL

Escriben los Ingenieros LUDOVICO IVANISSEVICH MACHADO y RICARDO ANIBAL CASTRO

ECOS DEL PRIMER SALON DEL AUTOMOVIL ARGENTINO 1961

EL primer Salón del Automóvil Argentino, organizado por el Automóvil Club a total beneficio de la Feria Fantástica de la Solidaridad y que estuvo abierto al público desde el 30 de noviembre de 1961 hasta la clausura de dicha Feria, fue escenario de diversos actos de significado trascendente, aparte de su función natural como tablado de exposición de la industria vernácula del automotor y sus accesorios. Esos actos, como decimos, tuvieron amplia repercusión en las esferas públicas y privadas vinculadas de alguna manera con el automovilismo en todas sus expresiones, y contaron con la atenta adhesión de los muchísimos visitantes que desfilaron ante las instalaciones de la muestra.

Así, el 1º de diciembre, en horas de la tarde, se dedicó una celebración a la industria de accesorios y al comercio del automotor. En representación del Automóvil Club Argentino habló el capitán de navío, ingeniero Luis M. A. Gianelli, protesorero de la C. D., quien, entre otros conceptos, dijo:

"En nuestro país, la industria de accesorios y repuestos es un tanto más antigua, en data, que la del automóvil propiamente dicha. Las dos grandes crisis bélicas mundiales, y particularmente la última, han obligado a todos los países consumidores a agudizar su ingenio y, en cierto modo, a improvisar sobre la marcha talleres y fábricas para suplir la falta de los elementos elaborados que no podían venir de los países exportadores, todos comprometidos en la gran contienda. Así, casi de la noche a la mañana, nació la industria complementaria del automotor en la Argentina." Y agregó que fue indispensable que la producción de automotores adquiriese el incremento "que estamos viendo ahora, para que, paralelamente, también la de los accesorios, repuestos y anexos, pudiese ponerse a tono con los cánones irrenunciables de la industria madre".

En nombre de la Cámara de Comerciantes de Automotores contestó su presidente, don Jorge Denegri Sáenz, quien expresó lo siguiente:

"Por la brillante iniciativa de las autoridades de nuestro querido Automóvil Club Argentino, contamos con la posibilidad de presenciar la reunión, en un solo ámbito, de estos dos grandes componentes de nuestra civilización: los valores espirituales, representados por las entidades de beneficencia adheridas a la Feria Fantástica de la Solidaridad, y los valores materiales del progreso, simbolizados en este caso por la nueva, pero pujante industria automotriz argentina. Esta conjunción es el resultado palpable de la fe de quienes creemos fervorosamente en el seguro porvenir de nuestra patria".

Hace uso de la palabra el señor Jorge Denegri Sáenz, presidente de la Cámara de Comerciantes de Automotores.

Y agregó: "De ello habla muy claramente la magnífica producción automotriz que se presenta hoy a la consideración del público. En su fabricación intervinieron el intelecto y la mano de obra argentinos; aun pecando de inmodestos podemos estar orgullosos ya de nuestro esfuerzo".

♠

El acto del día 4 de diciembre fue dedicado a la vialidad, asistiendo los más altos dirigentes de las respectivas reparticiones, nacional y provincial, autoridades del A. C. A. y de la Feria Fantástica y, en representación del Poder Ejecutivo de la Nación, el ingeniero Manuel H. Acuña, secretario de Estado de Obras Públicas.

En el banquete de clausura habla el presidente del Automóvil Club Argentino. A su lado la señora Matilde Olivera de Iglesias y el presidente de la H. Cámara de Diputados, Prof. Federico F. de Monjardín.

Al hacer uso de la palabra en nombre del A. C. A., su vicepresidente 2º, ingeniero Mario L. Negri, dijo que "a esta altura del siglo, no podría concebirse ninguna sociedad organizada, ninguna colectividad humana en proceso de evolución metódica, sin que estuviese dotada de los medios de transporte automotor necesarios para su comunicación interna, para el traslado de las personas, para la movilización de los productos de su trabajo. Esto es tan cierto, cuanto que las estadísticas combinadas demuestran que el índice automóvil-habitante traduce casi exactamente el nivel del bienestar en cada pueblo. El automóvil —agregó— es la expresión final de un largo proceso industrial de aprovechamiento y elaboración de las fuerzas y riquezas de las naciones.

"Pero la experiencia también ha demostrado —continuó— que el automotor apenas si puede significar algo positivamente ponderable en la economía si no puede desplazarse sobre caminos que realmente merezcan este nombre: rutas extensas, amplias y pavimentadas. En nuestro país —prosiguió—, felizmente lo hemos comprendido a tiempo y ahora la Direción Nacional de Vialidad está empeñada en un esfuerzo titánico para dotar al país de los caminos que necesita, en una carrera sin tregua contra el tiempo".

Habló en seguida el ingeniero Teodoro Sánchez de Bustamante, miembro del directorio de Vialidad Nacional. Se refirió, en primer lugar, a lo que llamó "la época preautomovilística", cuando, merced a la tracción a sangre, algunas obras básicas, principalmente puentes para cruzar ríos y arroyos, eran suficientes para responder a las necesidades más perentorias del tránsito, lo que, por supuesto, está muy lejos de la realidad actual. Después de plantear los términos institucionales del problema, declaró que la Dirección Nacional de Vialidad está ejecutando actualmente un vasto plan vial, agregando que "la nación invertirá 57.000 millones de pesos en la construcción de obras en la red nacional, y las provincias recibirán las siguientes sumas: en concepto de coparticipación federal, 34.493 millones; para caminos vecinales y construcción de la red arterial dentro de las ciudades, 6.927 millones, y para caminos de fomento agrícola, 2.000 millones".

♣

Estas fueron palabras del Dr. Walter Saborido, secretario del Automóvil Club Argentino, con motivo de la celebración:

"A esta altura de la civilización se ha hecho plena conciencia en la mente de los individuos y sociedades organizadas, que ninguna realización de largo alcance puede ser cumplida para el mejoramiento de la vida, ni plan alguno de progreso puede ser llevado a cabo si no se cuenta con una provisión suficiente de petróleo. A este respecto importa subrayar el significado trascendente que tiene para la Nación Argentina el privilegio de contar en su subsuelo con depósitos prácticamente inagotables de combustibles líquidos e hidrocarburos gaseosos, que nos aseguran los elementos indispensables para convertir este país en una potencia económica libre de ataduras".

Agregó que: "tenemos hoy aquí poderosas empresas que están trabajando a ritmo acelerado, extrayendo el petróleo argentino para entregárnoslo por intermedio de Y. P. F. Y quiero destacar que precisamente esta institución, con su larga lucha, ha creado la posibilidad de que vengan a cooperar en sus esfuerzos esas organizaciones que así nos están ayudando a valorizar nuestras riquezas".

Asistieron al acto representantes de Y. P. F. y de diversas empresas petrolíferas.

También pronunció un elocuente y muy informativo discurso el ingeniero Rafael Balcells, presidente de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, quien puso de manifiesto la extensa y orgánica obra que está realizando el gobierno provincial para dotar a ese Estado de la red caminera pavimentada que necesita y que está en plena y activa ejecución.

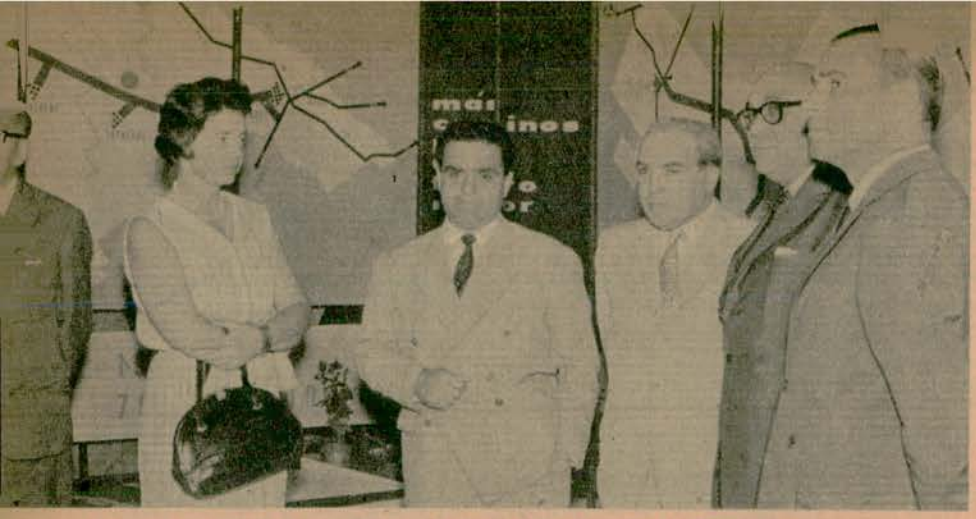
También improvisó un discurso oportuno y muy ilustrado el secretario de Estado de la Nación de Obras Públicas, ingeniero Manuel H. Acuña.

♣

El 5 de diciembre fue el día dedicado al petróleo. El público asistente pudo apreciar las numerosas y com-

El capitán de navío, ingeniero Luis M. A. Gianelli, protesorero del Automóvil Club Argentino, haciendo uso de la palabra en el acto dedicado a la industria de accesorios y comercio de automotores.

En el día dedicado a la Vialidad habla el vicepresidente 2º del A.C.A., Ing. Mario L. Negri, en presencia del secretario de Estado de Obras Públicas de la Nación, Ing. Manuel H. Acuña, el presidente de Vialidad Nacional, Ing. Pedro Pétriz, el presidente del A. C. A., Dr. César C. Carman, otras autoridades y numeroso público.



La señora Lía Oliveira César de Paz, miembro de la Comisión Organizadora de la Feria Fantástica de la Solidaridad; el ingeniero Manuel H. Acuña, secretario de Obras Públicas de la Nación; el Ing. Pedro Pétriz, presidente de Vialidad Nacional; el Ing. Rafael Balcells, presidente de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, y el Dr. César C. Carman, presidente del Automóvil Club Argentino, en el amplio "stand" organizado por Vialidad.

•

Habla el Ing. Rafael Balcells, director de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, quien pronunció un discurso muy ilustrativo sobre la actividad de dicha repartición.

El intendente municipal, señor Hernán Giralt, junto al presidente del A. C. A., y el director de Tránsito de la Municipalidad, ingeniero José B. García, recorriendo las instalaciones de la Escuela de Conductores, en el Salón del Automóvil.

pletas informaciones ilustrativas que las autoridades de la muestra y de Y. P. F pusieron a su disposición.

Al día siguiente se realizó el acto en homenaje a la intensa actividad del municipio de la Capital, para conseguir el buen ordenamiento del tránsito urbano. Asistieron el Intendente municipal, señor Hernán Giralt, las autoridades de la Feria, las del Automóvil Club Argentino y numeroso público. El vicepresidente 1º de aquél, Dr. Horacio C. Rivarola, con su característico estilo y agudo pensamiento, dio la bienvenida al alto representante comunal, diciendo que consideraba un honor ofrecer este saludo al huésped, pero ello resultaba también paradojal, "ya que no corresponde recibir a quien está en su casa", y agregó: "quien se ocupa de la vida de la ciudad, de su higiene, de la luz, de los hospitales, de los afirmados, del tránsito, de los teatros, y de los cines, de que se cumplan disposiciones dictadas con propósitos de bien común, es una especie de padre de una gran familia que aprovecha todo aquello: y por eso, la casa de cada uno es también la suya".

"Fue siempre asunto importante éste del tránsito, probablemente desde los tiempos del descubrimiento de la rueda, que determinó el que se alisaran las huellas", y más adelante dijo: "En cada época tuvo Buenos Aires su problema de tránsito..., tránsito en el amplio sentido, inclusive el de ser imposible, por su estado, algunas calles. Historiadores de la ciudad dicen que en la época colonial, cierta vez, jinete y cabalgadura se ahogaron en un esquina céntrica que, si mal no recuerdo, es la actual de Sarmiento y Esmeralda. ¡Cómo

Habla el Ing. Teodoro Sánchez de Bustamante, en representación del directorio de la Dirección Nacional de Vialidad.

habría venido de bien para las víctimas de entonces la rápida intervención de una de esas grúas que tan mal les vienen a las víctimas de ahora —el infractor—! Luego llegó la época de los carros de caballos, lentos como la duración de un mal rato, y la de los tranvías, las motocicletas, los peatones descuidados, los automóviles que no respetan esquinas y asustan a las señoras que quieren cruzar la calle. Continuaron brotando, como en tierra fértil, los problemas". Y terminó su enjundiosa pieza diciendo al intendente: "Usted ha hecho muchas cosas buenas. Hay conformidad. Si hay otras discutidas, mejor, porque preparan el progreso". Expresó la respetuosa simpatía y bienvenida al huésped.

Todos esos actos sirvieron para poner de relieve la amplitud de miras y propósitos de interés nacional que inspiraron la realización del Salón por el Automóvil Club Argentino, aparte del deseo eminente de asociarse a la celebración de la Feria Fantástica de la Solidaridad.

♣

Con motivo de la clausura oficial del Salón, que tuvo lugar en la noche del 6 de diciembre, se realizó la distribución de plaquetas recordatorias a los representantes de las firmas expositoras de la industria automotriz y al de Hoesch Argentina, fabricante de acesorios, que también participó brillantemente en la muestra. También fueron entregadas plaquetas conmemorativas a "los caballeros del deporte que han enaltecido la tradición automovilística de nuestro país, símbolos vivos del coraje civil de nuestro tiempo en una actividad arriesgada y difícil, es decir, exponentes de una época en que las hazañas se acompasan al ritmo de las máquinas que abren caminos sobre el desierto y encienden huellas en lo infinito del espacio", como dijo el presidente del Automóvil Club Argentino, Dr. César C. Carman, en el banquete con que en la fecha antes referida se celebró el éxito y la clausura del 1er. Salón del Antomóvil Argentino, al entregar las plaquetas a los veteranos del automovilismo, señores José Froilán González, Juan Gaudino, Raúl Riganti, Domingo Marimón, Rosendo Hernández, Mariano de la Fuente, Antonio Ovide, Ignacio Arruabarena —"estandarte viviente", dijo el Dr. Carman— y Juan Manuel Fangio. Al referirse a este último, el presidente del A. C. A. acotó: "y si he dejado a éste para la última línea, es debido sólo a que su figura y su prestigio desbordan del marco rutinario, como que su mención ilumina la página más brillante del historial deportivo mundial".

A este acto de clausura asistieron el señor presidente de la Cámara de Diputados de la Nación, profesor Federico Fernández de Monjardín; el secretario de Estado de Obras Públicas de la Nación, altas autoridades del municipio, de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, de la Dirección Nacional y Provincial de Vialidad, del Automóvil Club Argentino, de la Feria Fantástica de la Solidaridad y calificados representantes de la prensa de todo el país.

Antes de cerrar este comentario informativo, nos parece interesante consignar que, por primera vez en la historia del automovilismo argentino, una gran carrera tuvo su punto de partida en Sociedad Rural Argentina, donde se desarrollaban la Feria Fantástica y el Salón del Automóvil. En efecto, en los primeros minutos del 5 de diciembre se inició simbólicamente el XXXIX Gran Premio de Carretera "Petróleo Argentino"; desfilando todos sus participantes a la vera del Salón, en presencia de las autoridades del Automóvil Club Argentino y de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

El Dr. Horacio C. Rivarola, vicepresidente 1º del A. C. A., hablando en el día dedicado al tránsito

En un sencillo acto realizado en el Automóvil Club Argentino, el presidente de la institución entrega a la Sra. Iris Marga, presidenta de la Casa del Teatro y miembro del Comité Ejecutivo de la Feria Fantástica, un cheque por la importante suma líquida obtenida con el Salón del Automóvil.

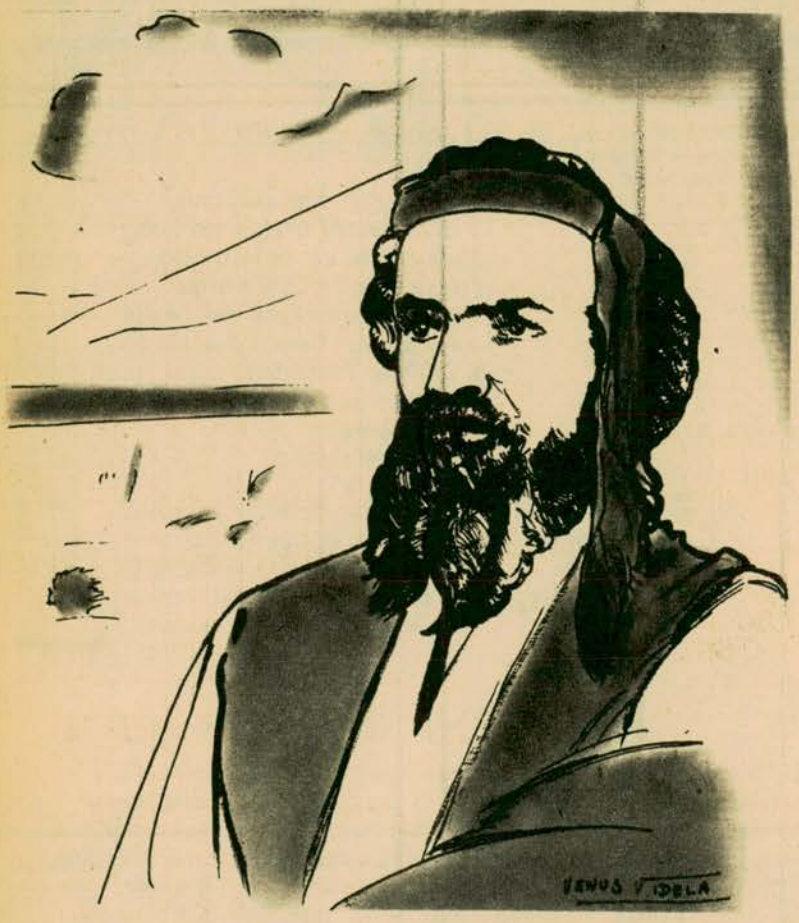
●

El gobernador de la Provincia de Buenos Aires, Dr. Oscar E. Alende, en democrático atuendo, junto con el presidente del A. C. A., Dr. César C. Carman y numeroso público, esperan la llegada del XXXIX Gran Premio.

●

El ganador absoluto de la gran competencia nacional, Oscar A. Gálvez, pronuncia algunas palabras después de abandonar el vehículo victorioso, ante el gobernador de Buenos Aires y una nutrida legión de sus admiradores

EL REY DE LA PATAGONIA: AVENTURERO...? SOÑADOR...? O QUE...?



Retrato de Aurelio Antonio 1º, realizado sobre la base de una fotografía de la época. El atuendo es creación imaginativa de la autora.

Por
VENUS VIDELA

EN 1945 publicó Armando Braun Menéndez un bien documentado libro de extraño y apasionante tema: "El reino de la Araucanía y Patagonia" (Editorial Emecé, colección Buen Aire).

No se trata de una invención fantástica. El autor se sirvió de una documentación abundante y fehaciente que buscó afanosamente y encontró en diversas fuentes responsables. "La Patagonia y la Araucanía" —dice— hubieron de constituir a mediados del siglo pasado una sola Nación bajo un gobierno monárquico constitucional.

Y no vaya a creerse que esto es un cuento. El primer rey fundador de la dinastía, se llamó Aurelio Antonio I (el diccionario de Sopena lo llama Orelio Antonio); "le sucedió su majestad Aquiles I". A diferencia de su antecesor en el trono, éste último era casado y con una doña María. Por donde resulta que la Patagonia y la Araucanía no han sido menos que otras tantas potencias europeas que han tenido también una reina María. (Op. cit. pág. 7).

El futuro Aurelio Antonio I, nació el 12 de mayo de 1825, en el mediodía de Francia, en la comuna de Chourgnac, distrito de Périgueux, departamento de Dordoña; era hijo de una familia de hidalgos campesiones, los Tounens. Murió en su propio país, en un hospital provincial, el 19 de setiembre de 1878.

El 28 de agosto de 1858, desembarcó en Chile. El 17 de noviembre de 1860 dictó su primer decreto real (véase el libro "Orellie Antonie I, roi de l'Araucanie et de Patagonie, son avenement au trône et sa captivité au Chili", París, 1873).

El 5 de enero de 1867, fue detenido y, después de casi nueve meses de prisión, repatriado en octubre de ese año; regresó a la Patagonia en 1869, desembarcando en Río Negro. El 2 de julio de 1871, estaba en Buenos Aires, siendo entrevistado por "La Prensa", "La Nación" y "Tribuna". El 21 de mayo de 1874, se embarcó en el pailebote "Pampita" rumbo a Patagones, camino de su reino; pero en una escala en Bahía Blanca, el viajero, que se ocultaba bajo el nombre de Juan Prat, fue reconocido y detenido por el coronel argentino Julián Murga y devuelto a Buenos Aires, en el mismo pailebote, que después lo llevó también a su patria. (N. de la R.).

Este personaje, que surge de la leyenda, de lo irreal, escapa de la historia. ORELIO ANTONIO de TOUNENS (Orelio Antonio I, como él dio en llamarse) francés de origen, descendiente de una familia de hidalgos, nutrió su espíritu —soñador, romántico— con relatos de una época de aventuras.

La deficiente información de aquel entonces y un ánimo predispuesto realizaron lo demás. Se encendió así su afiebrada mente que giró en un torbellino y dio nacimiento a una quimera. El distrito de Perigueux donde había nacido, lo vio partir. ¿Qué impulsó al procurador de un tribunal de provincia a abandonarlo para lanzarse a la ventura? ¿Lo llevó su afán de novedad unido a su fantasía?

El insondable mundo del ser deja este interrogante sin respuesta. La verdad es que cruzó el Atlántico. Pisó América, meta de su ambición y deseo. Llegó a Chile. En ese ambien-

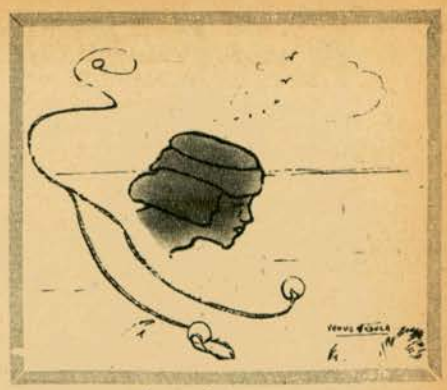
Mapa del Reino de la Araucanía y Patagonia, según el libro de Simón de Schryver.

te, apareció, paseó su espesa barba y larga melena, y con su silueta esbelta, elegante, empezó a abrirse paso. Cruzó la frontera, y al hacerlo, a su vestimenta se le prendió una vincha y poncho indios. Ganó la confianza de los salvajes conviviendo y peleando junto a ellos. Su valor, su saber, su trato afectuoso y su agradable presencia, influyeron en la población indígena. Fue así que, después de reunirse los caciques de las distintas tribus para deliberar, decidieron nombrarlo su jefe. En primer término lo hizo Araucanía, que más tarde consiguió, después de largas consultas, la adhesión de los Patagones. Realizado esto, Orelio Antonio de Tounens, se proclamó rey. Para dar fuerza a su mandato, redactó un manifiesto y en ordenanza real estableció que su reinado se extendía a Araucanía en unión con la Patagonia. Llegado a este punto y formado el nuevo estado, las leyes y decretos no tardaron en aparecer. Los redactó él mismo. Promulgó una constitución y creó una bandera; hasta compuso un escudo. Nada faltaba; sólo era necesario darse a conocer a los gobiernos extranjeros. Así lo hizo. Se presentó ante el gobierno de Chile. Grave error el de Orelio Antonio I, rey de Araucanía y Patagonia. Las autoridades ordenaron detenerlo. Es apresado, juzgado y luego de un largo proceso, deportado. No termina aquí su novelesca historia. Después de varios años de permanencia en su suelo natal, regresa. Vuelve obstinado a América. Insiste en su reinado. La suerte no lo favoreció. Debe retornar por segunda vez a su lugar de origen. Este aventurero de elegantes maneras, de trato afectuoso, de físico agradable (como se comprueba en grabados de su época), era un intelectual.

Quedó prendado de la belleza indómita de una tierra extraña. Piensa en ella y se posesiona de su cerebro el arrebato de un enamorado despechado.

Urde un nuevo plan para apoderarse de su amada. Por tercera vez está aquí. A las puertas de la esquiva, inconquistable Patagonia. Se tiende hacia ella en inútil esfuerzo. No la alcanza. Lo reconocen, le obligan a retroceder. Su sueño se ha quebrado, su quimera destruido.

Esa es la realidad. En su patria de



nuevo, en la soledad de sus noches sin destino. Habrá pensado en la generosidad de dos pueblos que respondieron a su afán. Le quitaron al fin su reino, pero le dejaron su sueño, ya que del otro lado del Atlántico continuó con su absurda dinastía.

a 1000 km por hora

muy por encima de las nubes, toma usted su bebida predilecta o es sorprendido por su plato favorito, lo que constituye un acontecimiento inolvidable. Esto es lo que LUFTHANSA le brinda con sus modernos Boeing Jet 720 B, el avión a reacción más veloz que cruza el Atlántico Sur y que está equipado con el revolucionario dispositivo "Turbofan". Sea que usted utilice el excelente servicio de 1ª clase SENATOR o la clase económica, el vuelo con LUFTHANSA significa siempre una gran preferencia!

Senator

LUFTHANSA

PREFERIDA POR SU SERVICIO

Más informes por su agencia de viajes o en nuestras oficinas:
Corrientes 315 - Tel. 31-6063 - Buenos Aires

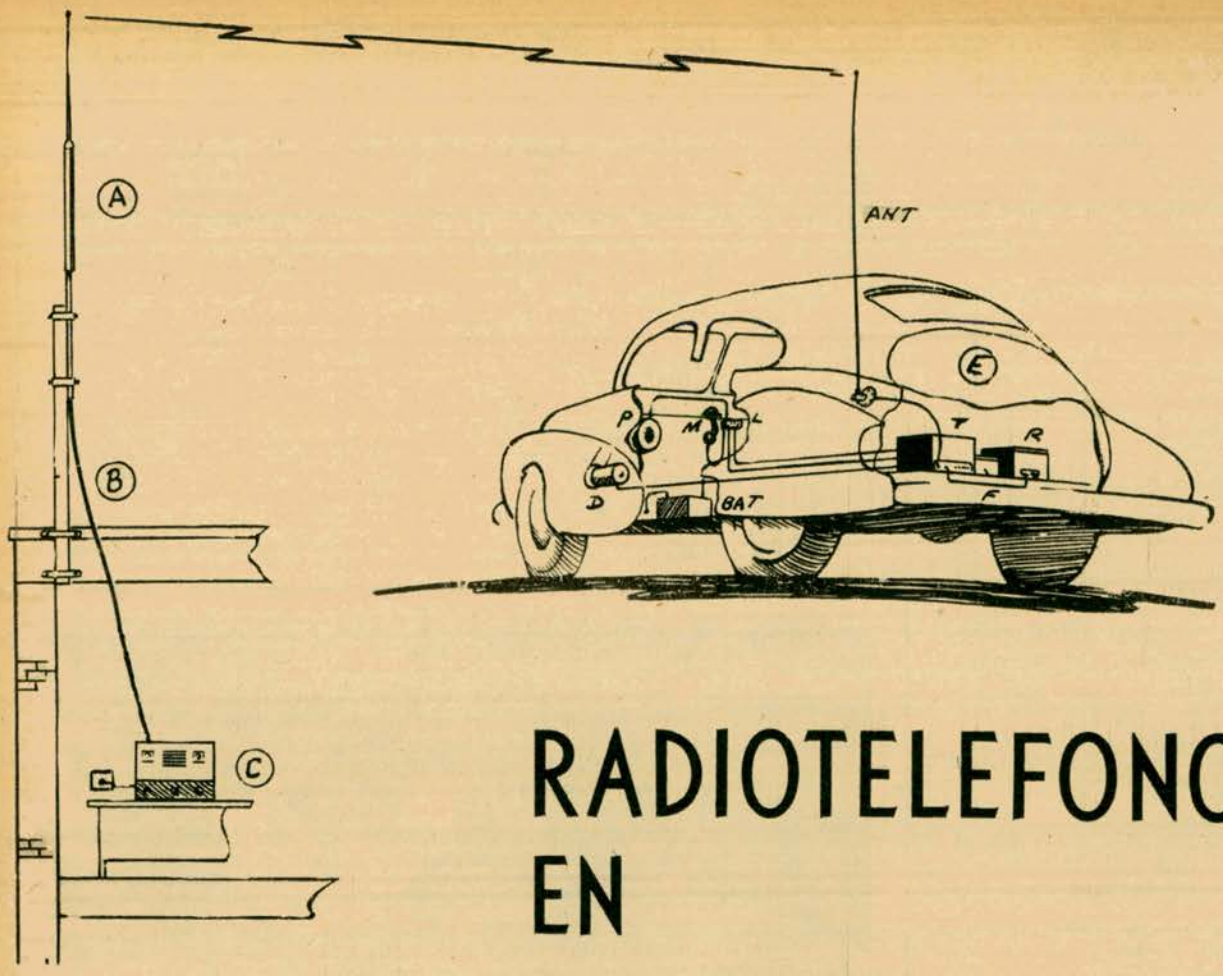


FIGURA 1

RADIOTELEFONO EN EL AUTOMOVIL

por AUGUSTO E. OSORIO

Miembro del Instituto de Radio Ingenieros y de la Comisión de Telecomunicaciones del A. C. A.

1 — LA RADIO EN EL AUTOMOVIL

Desde hace unos 30 años la radio se aplica al automóvil como un elemento más que hace a su confort, ya que el conductor y acompañantes disponen así de un receptor radiotelefónico por medio del cual escuchan sus programas favoritos, informativos, etc., que amenizan los viajes de larga distancia.

Los coches modernos ya vienen provistos generalmente del receptor radiofónico, lo que justifica la idea de que este elemento es un integrante del equipo normal del coche, necesario a su mayor comodidad y confort.

En los coches que no vienen equipados de fábrica, se les puede agregar muy fácilmente el receptor con sus accesorios de instalación, que comprende la antena y los supresores del ruido de ignición. La antena es generalmente una varilla metálica de una o varias secciones extensibles, y los supresores de ruido comprenden resistencias de alto valor que se colocan en el terminal de alta tensión de la bobina de ignición y en cada bujía, además de varios condensadores que se conectan en los puntos de interrupción de la corriente, como llaves, distribuidor y escobillas de la dínamo.

El perfeccionamiento de la radiotécnica ha permitido también instalar en los automóviles no solamente receptores, sino también transmisores para mantener en contacto a los ocupantes del vehículo con estaciones bases, que generalmente pertenecen a organismos del Estado o civiles que realizan algún servicio de utilidad pública, como policía, bomberos, servicios de vigilancia y de mantenimiento de varias empresas, etc.

En este sentido, el Automóvil Club Argentino tiene instalado, desde hace varios años, un servicio privado radiotelefónico con sus camiones de auxilio mecánico por medio del cual se ha aumentado sensiblemente su eficiencia y rendimiento, para mejor aprovechamiento del servicio por parte de los asociados, que se benefician así con la aplicación de este moderno sistema de comunicaciones.

En el orden privado, diríamos personal, también puede utilizarse con grandes ventajas para profesionales, hombres de negocios, deportes y en la explotación de numerosas empresas, como ser de construcción, petroleras, instalaciones portuarias, grandes actos públicos y deportivos, incluyendo la conexión con estaciones de radiodifusión y tareas rurales de toda índole.

2 — CARACTERISTICAS DEL RADIOTELEFONO INSTALADO EN EL AUTOMOVIL

La figura Nº 1 muestra esquemáticamente la intalación de un radioteléfono en el automóvil. Esta instalación utiliza como fuente primaria de energía la misma dínamo del coche, que debe proveer la corriente necesaria a las fuentes de alimentación del receptor y transmisor. En el dibujo se detalla la ubicación de la dínamo con "D" y la fuente de alimentación, con "F". Esta última tiene por misión elevar la tensión de 6 ó 12 volts a unos 200 ó 300 volts, que se requieren para las placas de las válvulas termiónicas del equipo radioeléctrico.

La fuente "F" puede ser a transformador con vibradores; a motor-dínamo y a transistores en los equipos más modernos. La potencia necesaria es del orden de 10 a 30 watts, según el radio de acción que se pretenda del equipo.

El transmisor comprende un oscilador de alta estabilidad controlado a cristal de cuarzo, que excita a un amplificador, el que a su vez alimenta la antena (ANT), una varilla de unos 2 metros de longitud. La onda electromag-

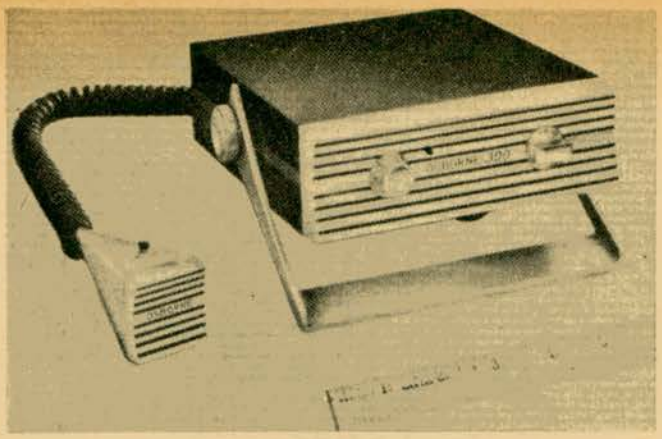


FIGURA 2

nética, producida por el amplificador e irradiada por la antena, se modula conforme a las inflexiones de la voz por medio de un micrófono común de carbón, combinado con un preamplificador y modulador. Todo este conjunto se supone instalado en un gabinete metálico, designado con "T" en la figura. Al lado de éste se encuentra el receptor, que no se diferencia de uno común de onda corta, excepto que es de sintonía fija o preestablecida y se controla a distancia por medio de relevadores.

En el mango del microteléfono, "M", se provee un botón pulsador, que se oprime para hablar y se suelta para escuchar. Es decir que, aunque la comunicación es bilateral no puede hacerse simultáneamente (en duplex), sino hablar o escuchar cada uno por vez.

Por medio del pulsador mencionado se acciona uno o dos relevadores, que realizan las siguientes funciones: conectar la antena al transmisor o receptor con sus respectivas fuentes de alimentación; conectar o desconectar el micrófono y las lámparas de supervisión de tablero: roja en transmisión y azul o verde en recepción, "L". Se provee una llave general de encendido del equipo radioeléctrico con su correspondiente lámpara piloto.

La estación fija que atiende a las móviles se instala en un edificio adecuado por su ubicación y altura, conforme al área de servicio que se requiera, teniendo en cuenta que en general la comunicación es del tipo óptico, por ser en onda directa de alta frecuencia. Por lo tanto a mayor altura del edificio o antena le corresponderá un mayor alcance.

La antena que ilustra el dibujo, "A", es también vertical, con algún dispositivo para aumentar su rendimiento, y bajada por cable coaxil, "B" (blindado), al equipo: "C". En este último se instala en el mismo gabinete, el transmisor y receptor con sus respectivas fuentes de alimentación, llaves, fusibles y dispositivos de supervisión y control remoto, si fueran necesarios. No se muestra el micrófono porque se emplea en función dual el mismo altoparlante, sin perjuicio de que también se pueda conectar otro micrófono u otro altoparlante en otro ambiente.

En el automóvil la recepción se efectúa normalmente con el teléfono de microteléfono, "M", por ser individual y más sensible, pero si se desea, también se puede escuchar con el altoparlante, "P", para mayor comodidad y facilidad de manejo.

Las comunicaciones con este tipo de equipo se efectúan en ondas muy cortas, de 11, 6, 2 ó ¾ de metro y su radio de acción depende más de la altura y eficiencia de la antena de la estación fija, que de la potencia, pero aproximadamente se puede estimar en unos 30 a 50 km. como máximo.

La figura Nº 2 muestra un equipo radioeléctrico ultramoderno a transistores que, por sus reducidas dimensiones y peso, puede colocarse debajo del tablero, al lado de la guantera. El frente tiene solamente 6 pulgadas (15 cms.). Contiene 4 canales de comunicaciones, es decir, que puede transmitir o recibir en 4 frecuencias preestablecidas. El receptor posee un circuito superheterodino, con varios refinamientos técnicos, como ser supresores de ruidos cuando no hay recepción o limitadores durante ésta. Tiene su propia fuente de alimentación que funciona con 6, 12, 24, 32 volts de baterías o 117 de corriente alternada, lo que permite usar este equipo como estación fija, conectándola a la red de alumbrado.

El micrófono se encuentra en un celda separada, con su pulsador y cordón extensible, para mayor comodidad de uso. Un soporte en forma de "U", con tuercas mariposas de sujeción permite colocarlo en una posición adecuada debajo del tablero.

Tiene solamente dos perillas de control; una para seleccionar el canal de comunicación y otra para graduar el volumen. El cambio de transmisión-recepción se efectúa con el pulsador y relevador de control remoto.

3 — REGLAMENTACIONES QUE RIGEN EL SERVICIO DE RADIOTELEFONO MOVIL

Las comunicaciones radiotelefónicas de carácter particular, incluyendo las comerciales, se denominan de uso civil y conforme a convenios internacionales se ha adjudicado determinada fracción dentro de la banda de los 11 metros para este uso. En nuestro país, por Resolución Nº 1348-SC|60 de la Secretaría de Comunicaciones, cualquier argentino mayor de 18 años, puede solicitar autorización para instalar y operar equipos radiotelefónicos, en estaciones fijas o móviles, que reúnan las siguientes características técnicas: Potencia máxima permitida: 5 watts, medidos en las placas de la o las válvulas de salida. Frecuencia de trabajo entre 26.695 y 27.225 kilociclos por segundo.

Oscilador controlado a cristal de cuarzo dentro de la gama de frecuencias especificadas precedentemente. Modulación por amplitud.

No se especifica ninguna exigencia para la antena o el receptor, los que naturalmente, en beneficio del usuario, deberán reunir las mejores condiciones técnicas posibles, a fin de obtener el máximo de rendimiento.

Los interesados en obtener esta licencia deberán concurrir a la Dirección de Telecomunicaciones, 5º piso del palacio de Correos de la Capital Federal, provistos de documentos de identidad y un sellado fiscal de $ 5, para aplicarlo al formulario correspondiente. Lógicamente, se solicitará autorización para dos estaciones, que pueden ser una fija con otra móvil, o fijas y móviles entre sí, conforme al servicio a que se destinen.

NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

SOBRE EL NOROESTE ARGENTINO

Señor Director:

He leído con sumo interés el primer número de su revista. Creo que, si por muchos motivos merece que les feliciten, es principalmente por llenar ese gran vacío que significa ignorar el turismo y su importancia en la República Argentina.

Los artículos sobre el Norte Argentino de Jorge Delnort, de Córdova Iturburu y de Sixto Pondal Ríos, me han parecido de la mejor calidad.

Más que descripción es una pintura. Diríase que en lugar de lápiz y papel, las páginas de AUTOCLUB fueron hechas con pincel y paleta.

He tenido el privilegio de viajar en el mes de agosto ppdo., por las provincias de Tucumán, Salta y Jujuy. Fue mi suerte respirar el polvo santiagueño, viajar en un tren sin comedor, esperar en Humahuaca y luego en Abra Pampa durante varias horas el vehículo, que "a dedo", me acercaba a La Quiaca. ¡Ya merece el norte tanto sacrificio!

Si yo tuviera la calidad literaria de los tres escritores mencionados habría hecho descripciones coincidentes, aunque con mayor amplitud.

Al llegar a los Valles Calchaquíes, punto y aparte.

CAFAYATE: cielo azul, vinos famosos, montañas pintarrajeadas. Museo indígena. Quizás esto último sea lo más ignorado.

En esta ciudad el señor Rodolfo Bravo, propietario de un almacén de ramos generales, dedica sus ratos libres a localizar cementerios indígenas que, según sus cálculos, datan del siglo XVI. Así, con pico y pala va descubriendo una cultura que hasta el momento quedaba ignorada para nosotros y que gracias a sus ratos de descanso, podemos apreciar en su propio domicilio, ordenada y seleccionada en número aproximado de mil quinientas piezas: oro laminado, flechas, restos fósiles humanos y animales, armas, etc.

Fue durante su siesta cafayateña que el señor Bravo nos franqueó las puertas de su domicilio particular donde funciona el museo. Nos explicó con la mayor deferencia todo cuanto se relacionaba con el mismo. La población de esta ciudad —nos decía—, si bien no se reconoce con ascendencia india, me considera un profanador de las tumbas de sus antepasados.

Mis compañeros de excursión y yo coincidimos en lo interesante que sería divulgar una obra como la que me ocupa.

Creo que AUTOCLUB puede ser el medio más adecuado de poder llegar hasta quienes alguna vez recorran nuestro país, indicándoles lo que puede ser de interés. Por mi parte desearía que la revista contara ya con una "Sección del lector". Quiero cosechar las experiencias turísticas de vuestros lectores y amigos.

RAUL SEBASTIAN
Bancario
Alsina 1112 - 3º izquierda.
Capital Federal.

POR LA RUTA PANAMERICANA

Señor Director:

Vi en su revista dos comentarios y a raíz de ello me vino la idea de recordar otro caso. Uno de esos artículos se intitula: "16.000 km. en automóvil desde Texas a Buenos Aires" y el otro "La fantasía ronda entre las islas". Dos proezas, no hay dudas, llenas de valor pero... ¿por qué no recordar que un argentino en el año 1955 recorrió América en su automóvil, y lo hizo solo?

La persona a la cual me refiero se llama Carlos Leonetti.

Lo saluda muy cordialmente.

VENUS VIDELA
Capital Federal

Tomamos nota. Gracias. De todos modos, en esta edición va un reportaje a unos muchachos argentinos que hicieron el recorrido de la Panamericana, desde Buenos Aires hacia el Norte. (N. de la R.)

LAS RUTAS POR DEAN FUNES QUE CORREN HACIA EL NORTE

Señor Director:

El día 15 del corriente mes (Noviembre, 1961) Vialidad Nacional, clausuró la ruta 9 para tráfico pesado a Santiago del Estero-Tucumán, vía Ojo de Agua, merced a que los trabajos de "bajar las sierras" demandarán el tiempo de 26 meses aproximadamente, y a los fines de evitar los inconvenientes que significa transitar por una ruta en reparaciones con sus correspondientes desvíos. Se colocó en la estación Caminera de Jesús María el correspondiente aviso para los conductores de los vehículos. Antes de llegar al cruce con la ruta 60, exactamente a 23 kilómetros de Jesús María, hay otro cartel poniendo en antecedentes de la clausura de la ruta.

La ruta 60 está totalmente pavimentada hasta 5 kilómetros después de Deán Funes, donde retoma, provisionalmente, camino de tierra; y digo provisionalmente, puesto que para fin de año o primeros días del mes de Enero de 1962, se habilitará el tramo continuación del pavimento hasta 5 kilómetros después de Estación Quilino, distante 27 de Deán Funes. Esta ruta ya está con capa asfáltica y se permite a veces el tráfico de automóviles únicamente, por el pavimento. Luego retoma el camino de tierra, donde está permanentemente un equipo completo de Vialidad para mantenimiento de la ruta, el cual está perfectamente transitable. Asimismo, ya están trabajando en la continuación del pavimento hasta Estación San José 25 kilómetros de estación Quilino, y seguirá hasta unirse con el pavimento que viene del norte, de acuerdo al proyecto de Vialidad Nacional de unir totalmente sobre pavimento Buenos Aires con La Quiaca.

SIMON ALFREDO BECHARA
Hotel Deán Funes
Tte. Morandini esq. Bolívar
(Córdoba) T. E. 168

Muchas gracias por la información (N. de la R.)

LA TIERRA DEL FUEGO SE HA ENCENDIDO

Señor Director:

Me veo obligado a dirigirme a usted para expresarle mi pensamiento, como argentino y como hijo nativo de la Tierra del Fuego. He leído detenidamente, varias veces, el articulo titulado "A LA TIERRA DEL FUEGO HAY QUE ENCENDERLA", páginas 32/35 del Nº 2 (de "AUTOCLUB"), escrito por el señor Sixto Pondal Ríos.

Dice... que la Patagonia y Tierra del Fuego son poco argentinas porque hay (en ellas) pocos argentinos. Si bien es cierto que los peones y ovejeros son en su mayoría chilenos, olvidó decir que los estancieros, comerciantes y la mayoría de los habitantes, son hijos de esas hermosas tierras, que han sufrido miles de privaciones, de todo orden, para llevar adelante sus obras y el engrandecimiento de ambas regiones; que la mayoría de ellos son hoy abuelos y que los nietos prosiguen la obra de sus mayores.

Le saluda con el mayor respeto

LEOPOLDO OLMO
Costa Rica 4268
Buenos Aires

Agradecemos su información sobre la acción de los pioneros en la Patagonia y Tierra del Fuego, y confiamos en que los nietos argentinos continúen esforzadamente la obra de sus mayores, en todo sentido. Es esto precisamente lo que recomienda y reclama el señor Pondal Ríos.
(N. de la R.)

Señor Director:

"A LA TIERRA DEL FUEGO HAY QUE ENCENDERLA", es el título de una nota firmada que se publica en el Nº 2 de la revista de su dirección. Mi condición de fueguino nativo, entre otras, me autoriza y obliga a formular serios reparos

al contenido de esa nota... He de rebatir conceptos que sólo pueden ser el fruto de la imaginación...

Le saluda con la más distinguida consideración.

JORGE A. VAN AKEN
Cullen 5526
Capital.

El señor Sixto Pondal Ríos, autor de la nota objetada, es un argentino eminente y conoce a su país minuciosamente, "desde la Quiaca a Ushuaia", por observación personal y por estudios. Es tan argentino cuando elogia como cuando censura las cosas y hombres de nuestra tierra. Si usted lee de nuevo la nota, advertirá que muchas afirmaciones que la misma contiene no coinciden con la interpretación que usted les da. Por lo demás, agradecemos sus observaciones, porque demuestran nuestro acierto al encomendar a un escritor de la jerarquía de Pondal Ríos la redacción del artículo sobre Tierra del Fuego, ya que la reacción producida en los lectores, en uno u otro sentido, implica un movimiento de opinión en favor del progreso de la Patagonia..., y de la Tierra del Fuego, dentro del ámbito nacional argentino.

(N. de la R.)

Promoción de las...

(Viene de la página 143)

acreditado en la experiencia urbana, pero aún sin utilizar, inexplicablemente, en el campo vial, es el llamado Censo Financiero. Es decir, la obtención de un relevamiento zonal, donde se documentan el número de voluntades y la disposición financiera de los interesados, que permite planificar sabiamente la obra de Gobierno y obtener el máximo rendimiento posible de la inversión oficial.

Otro lineamiento a seguir para canalizar inversiones privadas con destino al campo vial, es el promover la formación de sociedades financieras que asegurarían al inversor una buena renta y la garantía de la recuperación de su capital. Su constitución y funcionamiento se regirían en forma similar a las de los llamados "Fondos de Inversión", recientemente reconocidos por ley.

Aún contando con la estabilización de la moneda, este sistema, por su dinámica especial, puede embalsar una corriente inversora que de manera alguna se canalizaría a través de la emisión de títulos o bonos por el Estado, ya que este mercado, como se sabe, ha alcanzado un alto grado de saturación.

He aquí señalados, pues, tres rumbos de los que aparentemente se ha prescindido en el actual enfoque gubernativo del problema vial. Cada uno de ellos encierra un largo temario que no sería prudente desarrollar en estas líneas. Nuestra pretensión ha sido, más que la de exponer, la de incitar a una toma de conciencia sobre problemas y soluciones que por su aguda presión estamos seguros que no han de posponerse.

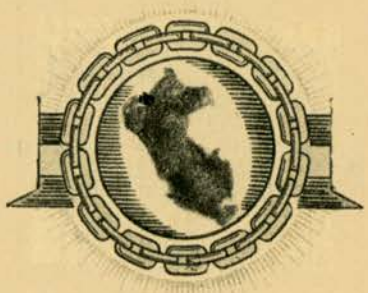
EL MICROSCOPIO MAS GRANDE DEL MUNDO

Gracias al microscopio electrónico de TOULOUSE —el más grande del mundo, construido hace menos de un año—, es ahora posible estudiar la estructura de los metales y de las aleaciones, tomados en estado macizo, y no sólo en películas muy delgadas que destruyen o alteran en parte estas estructuras.

En una comunicación hecha ante la Academia de Ciencias de París, Gastón Dupoy, constructor de dicho microscopio electrónico, ha indicado que alcanzó, con uno de sus colaboradores, Frantz Perrier, a observar muestras cuyo espesor era 10 a 20 veces más grande que el que es posible examinar con los microscopios comerciales.

Dupoy y Perrier, han podido observar, además, las estructuras internas de las hojas de aluminio de dos o tres micrones (millonésima del milímetro), en lugar de espesores que, hasta ahora, no podían pasar de la décima de un micrón.

ASOCIACION PERUANA DE HOTELES, RESTAURANTES Y AFINES



HOTEL ALCAZAR
Camaná 564

GRAN HOTEL BOLIVAR
Plaza San Martín

HOTEL CRILLON
Colmena Derecha

COUNTRY CLUB DE LIMA
Los Eucaliptos

HOTEL CONTINENTAL
Puno 196

HOTEL COLMENA
Colmena Izquierda

HOTEL CLARIDGE
Cailloma 437

HOTEL 28 DE JULIO
Av. 28 de Julio 1761

HOTEL MAURY
Ucayali 201

HOTEL LEURO
Miraflores

HOSTERIA VILLA DEL SOL
(Chosica)

HOTEL RIVIERA
Av. Wilson 911

HOTEL RICHMOND
Unión 706

HOTEL ORIENTAL
Cuzco 696

HOTEL WILSON
Taracapá 633

INFORMACIONES DEL A. C. A.

INAUGURARONSE LAS NUEVAS OBRAS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO EN MAR DEL PLATA

CONSTITUYO un acontecimiento de muy significativas proporciones el acto inaugural de las obras de ampliación de la sede del Automóvil Club Argentino en la ciudad de Mar del Plata, cuyas autoridades habían visitado previamente el balneario de la playa Alfar e inaugurado la estación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales "Peralta Ramos", adherida al A. C. A., donde hablaron los señores Rufino Inda y Fidel Posadas.

Asistieron al acto, que culminó con una recepción en el local de la avenida Colón y Santiago del Estero, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman; el vicepresidente, ingeniero Mario L. Negri; el secretario, doctor Walter A. Saborido; los miembros de la Comisión Directiva de la entidad, señores Enrique González Vidal, escribano Enrique F. Chezzi, doctor Luis Pandra, escribano Roberto V. Vitale y Marcos Victorica; señores Carlos Kaufman, gerente general del A. C. A., Domingo M. Armendáriz, subgerente José D. Rucci, inspector general Carlos A. Iribarnegaray, inspector Osvaldo J. Calvo, auditor general Héctor Parma; una delegación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales integrada por los señores Fidel Posadas, jefe divisional, Luis Tatarletti, Delfor Campanella, Antonio Jorge, Armando Pich, Ernesto von Kaull y Osvaldo Duloup; el general Francisco Inzaugarat y los directivos locales Ruax, Calvo, Romero Grasi, De Leonardi y Zubillaga, numerosas damas e invitados especiales y representantes de la prensa, radio y televisión.

Conceptos expresados por los oradores

Habló, en primer término, el señor Rufino Inda, presidente de la Comisión local del A. C. A., quien expresó que Mar del Plata le debe mucho de su actual esplendor a esta entidad, a pesar de que se está padeciendo ahora de insuficiencia de servicios ante el gran desarrollo marplatense. porque le faltan los medios materiales para realizar las creaciones que laten en su espíritu. El señor Inda, después de otros conceptos, expresó su deseo de que la entidad alcance la posición que debe tener en consonancia con la importancia de Mar del Plata, "que ha entrado ya en un plano universal y pensamos que llegará a ser la primera ciudad de veraneo en el orden internacional".

El jefe de la divisional de Y. P. F., señor Fidel Posadas, que habló a continuación, dijo que en ese acto tan trascendental no podía faltar la palabra de la entidad que representaba por el sentido que tiene en el progreso general de la ciudad el Automóvil Club Argentino. Y. P. F. seguirá colaborando en beneficio de los asociados del A. C. A. —agregó—, dado el sentido progresista que lo anima.

El Intendente Municipal de Mar del Plata, don Teodoro Bronzini, haciendo uso de la palabra en el acto de la inauguración oficial de las obras de ampliación de la estación del A.C.A.

En el mismo acto, al finalizar su discurso el doctor César C. Carman, presidente del A.C.A., es felicitado por el presidente de la filial local del mismo, señor Rufino Inda. Asisten también el señor Teodoro Bronzini, Intendente Municipal; el señor Enrique González Vidal, miembro de la comisión directiva del A.C.A.; el ingeniero Delfor J. Campanella, alto funcionario de Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Vista de un sector de las obras de ampliación de la estación del A.C.A. en Mar del Plata.

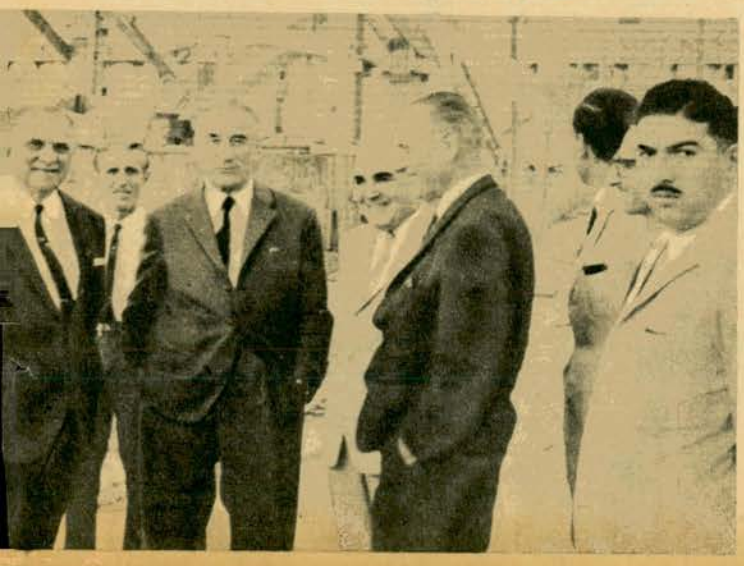
El intendente municipal, señor Teodoro Bronzini expresó seguidamente en oportunas palabras la adhesión de la comuna al acto que se celebraba, diciendo entre otros conceptos que no se ha reparado con claridad en la importancia de la labor de las entidades que, como el Automóvil Club Argentino, cubren un aspecto importante de la vida pública, Su gestión creadora tiene un gran significado, en especial para los argentinos libres.

Esta labor institucional —prosiguió— en las naciones libres corre en línea paralela al esfuerzo de la comunidad para el engrandecimiento, para el bienestar en libertad, para alcanzar ese módulo creador y progresista, que es una gran esperanza para todos los argentinos. Por ello hay que confiar en las entidades como A. C. A., apoyándolas con inteligencia y energía.

El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César Carman, que habló en último término, expresó su satisfacción por la inauguración de las nuevas instalaciones de la entidad en Mar del Plata, agregando que no hubo inquietud porteña en su realización, que es una creación genuinamente marplatense.

Después de elogiar la labor edilicia cumplida por el intendente, señor Bronzini, y de anunciar la inauguración de un servicio de comunicaciones radioeléctricas que podrá ser utilizado inclusive por los automovilistas que no son socios del A. C. A., terminó diciendo: Nuestra acción se va cumpliendo simultáneamente en otras provincias argentinas en la misma dirección: promoción y estímulo al automovilismo y al turismo. La entidad ha excedido largamente los 160.000 socios al 31 de diciembre último, y ellos tienen derecho a la atención y el auxilio del A. C. A. —Nuestra revista "AUTOCLUB", de automovilismo, turismo e informaciones, servirá de intérprete para nuestro pensamiento constructivo.

El Intendente Municipal, señor Bronzini; el señor Rufino Inda, presidente de la filial del A.C.A. en Mar del Plata y los doctores César C. Carman y Walter A. Saborido, respectivamente presidente y secretario de la institución, en amable charla al inspeccionar las obras de ampliación.



Acto realizado en la sede (estación de servicios) de la filial del A.C.A., celebrando las obras de ampliación en Mar del Plata. En la foto, el Intendente Municipal, señor Teodoro Bronzini; el presidente, vicepresidente 2º y secretario del A.C.A., doctor César C. Carman, ingeniero Mario L. Negri y doctor Walter A. Saborido, respectivamente; los miembros de la C. D. Central, doctor Luis Pandra y Enrique González Vidal; el representante de Y.P.F., señor Antonio Jorge, mientras hace uso de la palabra el jefe divisional de Mar del Plata de la citada repartición, señor Posadas.

HACIA LA REGION DE LOS LAGOS

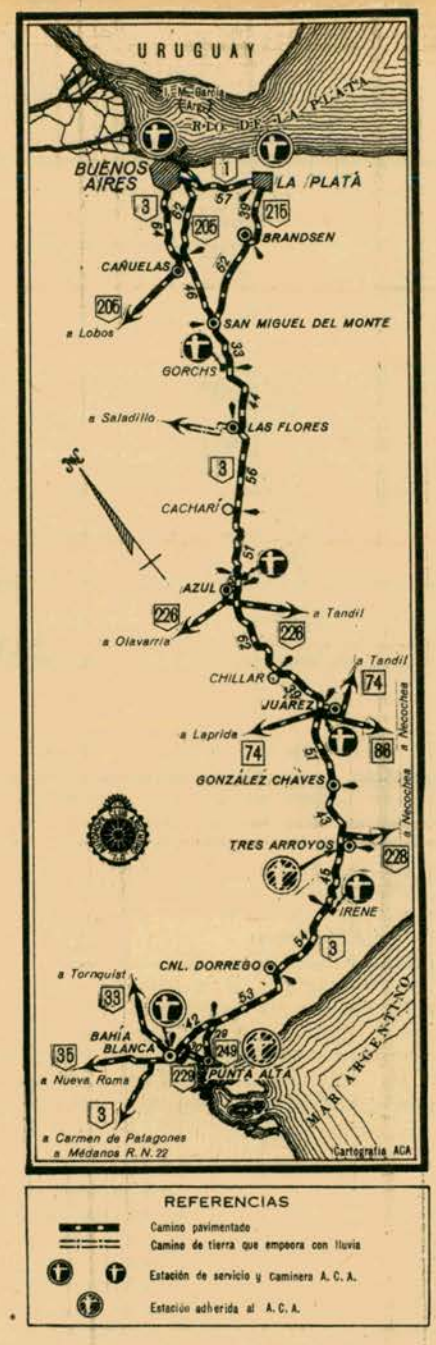
14 caminos que conducen a la belleza

Por

G. WARRIOR

•

En la cubierta del Victoria II, poco después de abandonar Puerto Blest, un grupo de turistas. Es el mes de junio y en este conjunto se pueden apreciar las más diversas y pintorescas vestimentas utilizadas para defenderse del frío y de la humedad ambiente.



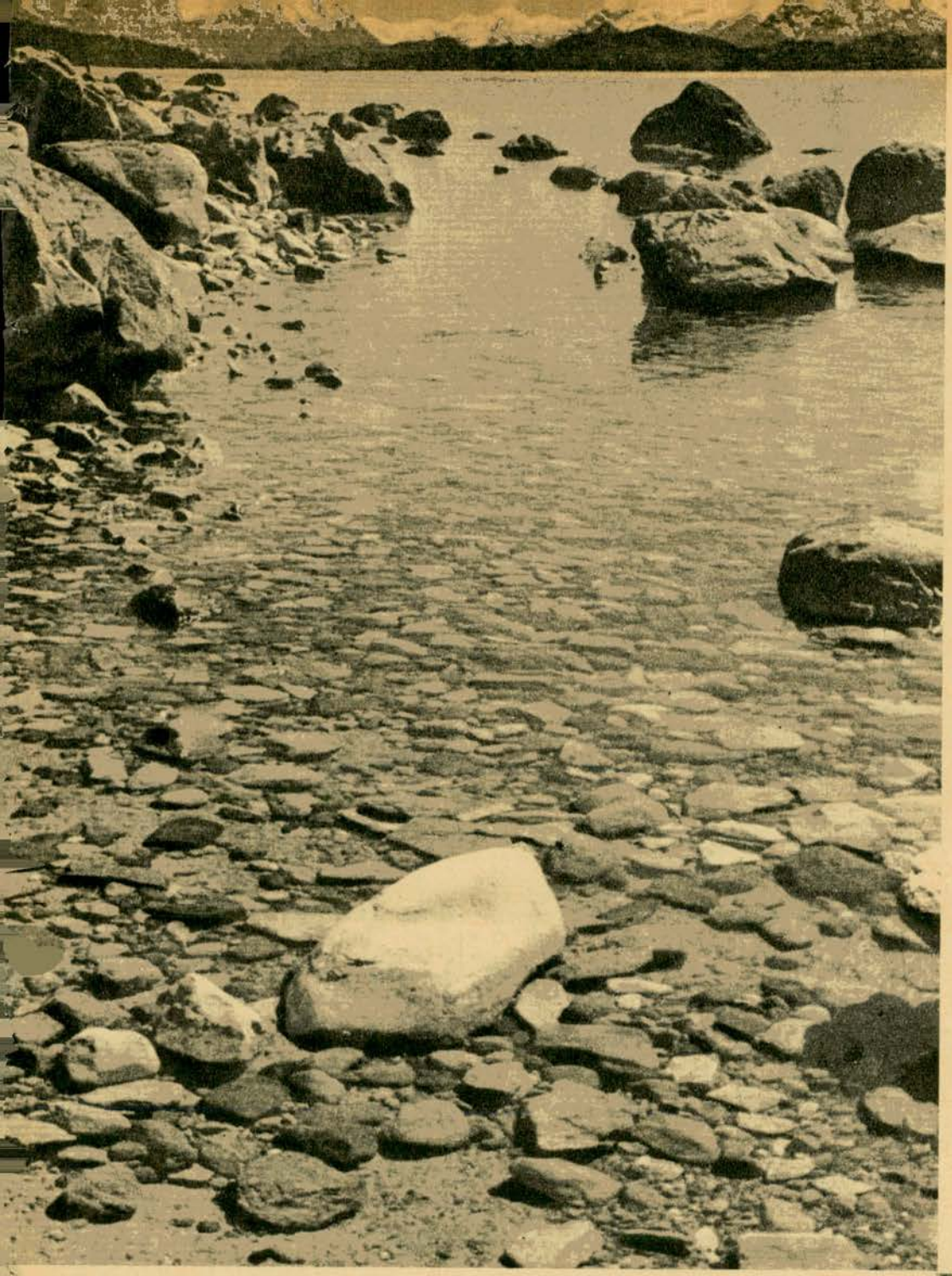
LA región de los lagos, cuyo acceso tradicional es la ciudad de San Carlos de Bariloche, comprende los parques nacionales Nahuel Huapi y Lanin, unidos entre sí por cómodos medios de transporte y excelentes caminos. Hacia esa región nos dirigimos en esta oportunidad. El viaje puede efectuarse en avión, ferrocarril, ómnibus, automóvil. Aquí nos referiremos con preferencia a este último medio, que, por otra parte, permite desplazamientos más en consonancia con el gusto de cada uno y el mejor conocimiento de las zonas que se atraviesa.

El viaje en auto, si bien puede resultar fatigoso, está compensado con la ventaja de poder disponer de un medio propio de movilidad que permite conocer en forma más particular la extraordinaria belleza de esos parques nacionales.

El parque Nacional de Nahuel Huapi 7.850 Km².) es el más extenso de las reservas naturales argentinas, y con el Lanin (3.950 Km².) forman una de las regiones que ofrecen al estudioso, al artista o simplemente al turista, las más diversas y maravillosas expresiones de la naturaleza primitiva. Por la belleza de sus montañas, lagos, bosques, ventisqueros, atalayas naturales, cascadas, etc., está conceptuada entre las más hermosas del mundo.

Alcanzan a 600 kilómetros los buenos caminos conservados en el parque de Nahuel Huapi, y son muchos también los kilómetros de rutas que permiten recorrer en toda su extensión el Lanin. No hay inconvenientes en toda esa extensa región para el automovilista. Se dispone de buenas estaciones de servicio y talleres mecánicos y abundan los surtidores de nafta y gas oil. La hotelería tiene su más completa expresión en San Carlos de Bariloche y también en San Martín de los Andes y Junín de los Andes, y toda la zona está salpicada de hoteles y hosterías que resuelven fácilmente los problemas de hospedaje.

En las planillas de rutas que acompañan a esta nota, damos en detalle las comodidades que se ofrecen en toda su extensión. Esas informaciones están actualizadas rigurosamente.



En esta artística foto se pueden apreciar las cristalinas aguas del lago Nahuel Huapi. Esta es la característica dominante en casi todos los lagos de la región.

Es muy intensa la vegetación natural en los parques nacionales Nahuel Huapi y Lanin. Adquiere singular belleza cuando se aprovecha la obra de la naturaleza para convertirla en parque accesible. Aquí vemos un sector de la isla Victoria, donde se han retirado los restos de árboles y grandes depósitos de hojas secas y helechos, para dar lugar a un brillante césped, en el cual resplandecen los ejemplares más valiosos de la flora andina.

La principal corriente turística llega hasta los lagos desde Buenos Aires; pero en hojas de rutas que publicamos aquí, abarcaremos todos los caminos del norte que conducen a San Carlos de Bariloche, dejando para otra oportunidad los que vienen desde el sur.

Presentamos en especial la gran vuelta (ver itinerario Nº 4) que incluye importantes centros y que, aunque es más extensa, permite conocer una buena parte de las zonas más hermosas del país. Incluye esta gigantesca vuelta de alrededor de 4.000 kilómetros de recorrido, Mar del Plata, Necochea, Bahía Blanca, el valle del Río Negro, el valle del Río Limay, San Carlos de Bariloche y regreso por San Martín de los Andes, Zapala, Malargüe, El Sosneado, Mendoza, San Luis, Río Cuarto, Pergamino y Buenos Aires.

Ningún otro medio sino el automóvil puede ser eficaz para visitar todas esas zonas. Lo importante y aconsejable es poner el coche en condiciones de

hacer el viaje y en ningún momento forzar el ritmo. Tres días es el tiempo ideal para llegar a Bariloche, con un régimen de marcha de unas doce horas diarias.

Se recomienda, asimismo, proteger con fieltro el tanque de nafta, que puede deteriorarse por el exceso de ripio.

Después de la primera etapa conviene viajar exclusivamente de día.

También es aconsejable efectuar el trayecto en caravana de dos o más coches.

La elección de la ruta

A fin de que los interesados tengan las máximas facilidades para hacer el viaje hasta Bariloche, publicamos secciones en 14 hojas de ruta, de manera que el turista pueda tomar las que más le agraden o convengan y decidir la elección de los distintos tramos, según el tiempo de que dispusiese.

El trayecto más corto es el que comprende los itinerarios 2, 5 y 7; alcanza a 1.611 kilómetros. El más extenso es el del itinerario Nº 4, por Mendoza, que llega a los 2.245 kilómetros.

Lo aconsejable actualmente es aprovechar el flamante camino a Santa Rosa, recientemente inaugurado, (itinerario Nº 2), proseguir por el 5 y luego a San Carlos de Bariloche por Neuquén y Bajada Colorada (itinerario Nº 8). El total es de 1.618 kilómetros. Alrededor de la mitad está pavimentado y el resto en muy buenas condiciones de conservación, ya sea consolidado o de tierra.

Datos sobre el clima en la zona

Como complemento de esta información, bueno es recordar que la temperatura media de verano es de 12°4 y la de invierno es de 6°7. La media anual es algo inferior a los 8°.

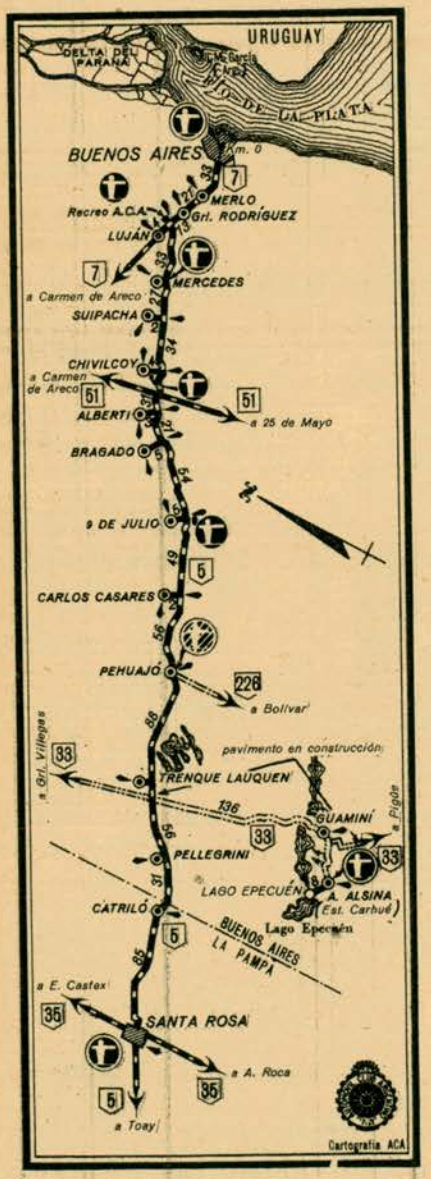
La máxima absoluta de verano fue de 35°3 y la mínima de 14 grados bajo cero. A través de observaciones realizadas en veinte años, las fuertes nevadas registradas por término medio cubren 70 días por año. Aunque el régimen de lluvia varía enormemente entre zonas vecinas, señalaremos que en San Carlos de Bariloche el promedio anual es de 1.450 milímetros. Existen zonas en que llueve sistemáticamente durante 240 días por año; pero afortunadamente no son lluvias torrenciales.

COMODIDADES EN LAS DISTINTAS RUTAS A BARILOCHE

ITINERARIO No. 1 (POR RUTA NACIONAL No. 3)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
Buenos Aires	0	0	688	sí	sí	ACA	sí	sí
San Justo	18	18	670	sí	sí	sí	sí	—
Cañuelas	46	64	624	sí	sí	sí	sí	sí
San Miguel del Monte	46	110	578	sí	sí	sí	sí	sí
Gorchs	33	143	545	sí	—	ACA	sí	sí
Las Flores	54	187	501	sí	sí	sí	sí	sí
Azul	107	294	394	sí	sí	ACA	sí	sí
Juráez	106	400	288	sí	sí	ACA	sí	sí
González Chaves	51	451	237	sí	sí	sí	sí	sí
Tres Arroyos	43	494	194	sí	sí	ACA	sí	sí
Irene	45	539	149	sí	—	ACA	sí	sí
Coronel Dorrego	54	593	95	sí	sí	sí	sí	sí
Bahía Blanca	95	688	0	sí	sí	ACA	sí	sí



LAS SALIDAS DE BUENOS AIRES

Para el Itinerario Nº 1, por la Ruta Nacional Nº 3.

Punto de partida, plaza del Congreso. De Callao y Rivadavia, continuar por ésta hasta el 7.400, doblar a la izquierda por San Pedrito hasta Juan B. Alberdi y seguir por la última hacia el oeste. La continuación de Juan B. Alberdi, después de haber cruzado la Avenida General Paz, en la localidad de San Justo (provincia de Buenos Aires), se denomina Provincias Unidas. Se sigue por ésta siempre al frente, y se viaja ya sobre la R. N. Nº 3, directamente a Bahía Blanca.

También se puede salir por Rivadavia hasta la General Paz (avenida de Circunvalación, límite entre capital federal y provincia de Buenos Aires), doblar a la izquierda por la General Paz y en el "rond point" existente a la altura de Juan B. Alberdi, tomar a la derecha. Seguir en la forma descripta en el párrafo anterior.

La tercera alternativa permite desistir de la R. N. Nº 3 hasta Cañuelas (en esa ciudad empalman las R. N. Nos. 3 y 205). De Callao y Rivadavia se toma por Entre Ríos y su continuación Vélez Sársfield, hasta cruzar el Riachuelo; seguir al frente hasta la calle Cabildo y por ésta hasta la avenida Hipólito Yrigoyen (ex Pavón), doblar por ésta a la derecha y seguir al frente hasta alcanzar la localidad de Temperley. Allí tomar a la derecha por la calle Gobernador Ugarte. Más adelante, la ruta continúa junto a las vías del F.C.N.G. Roca y así se llega al empalme con la R. N. Nº 3 en Cañuelas.

Otra de las variantes que se puede desarrollar es ésta: de Rivadavia y Callao, por la primera hasta Boedo, continuar por ésta y su prolongación Avenida Sáenz hasta cruzar el puente Uriburu (límite con la provincia de Buenos Aires). Atravesando el Riachuelo, se está en la localidad de Valentín Alsina; continuar la ruta por las calles Remedios de Escalada y Máximo Paz, hasta alcanzar la avenida Hipólito Yrigoyen. Doblar a la derecha y seguir al frente de acuerdo con los detalles de la variante anterior.

Para alcanzar la R. N. Nº 3 en forma tal vez más rápida que todas las anteriores, se puede tomar por la autopista a Ezeiza desde su iniciación actual a la altura de Lacarra y Perito Moreno.

De plaza del Congreso se marcha por Rivadavia hasta el 5.500, y allí se debe doblar a la izquierda pasando frente a la boca de salida a la superficie del subterráneo "A" y se toma la calle Emilio Mitre. Al llegar ésta al parque Chacabuco, a la altura del 800 se dobla a la derecha por avenida del Trabajo y se sigue por esta arteria hasta el 4.400, inmediatamente después de cruzar el puente sobre la avenida Perito Moreno. Allí doblar a la izquierda por Lacarra y a los 200 metros se desembocará en la autopista a Ezeiza. Se seguirá por ella unos 11 kilómetros, siempre al frente. Se entra al camino de cintura por su mano y al enfrentar éste se toma a la izquierda. Este camino lo conducirá después de unos doce kilómetros de marcha hasta el "rond point" de Llavallol, donde los carteles indicadores del A.C.A. señalarán tomar a la derecha para empalmar con la R. N. Nº 205, que lo llevará hasta Cañuelas.

Vista de la cancha de esquí del Cerro Catedral. Se observan las torres del alambre carril que conduce las cabinas, que transportan 25 pasajeros en cada viaje de diez minutos de duración a través de 2.964 metros de recorrido y hasta una altitud de más de 1.900 metros.

Para el Itinerario Nº 2, por la Ruta Nacional Nº 5

Para tomar la Ruta Nacional Nº 5 en los accesos a la ciudad de Luján, se inicia la marcha por la R. N. Nº 7. De Callao y Rivadavia por esta última avenida se avanza siempre al frente. Se cruza la avenida General Paz y se entra en la provincia de Buenos Aires. Se sigue junto a las vías hasta Haedo, donde es menester doblar dos cuadras a la izquierda, siguiendo la ruta que está bien señalada por los indicadores del Automóvil Club Argentino. En ese sector de adoquinado cubierto en trechos por asfalto se están efectuando obras de reparación; por lo tanto, es necesario ajustarse a los letreros indicadores de los desvíos que obligan a hacer estas obras. Después de cruzar las barreras en Haedo, se sigue siempre al frente, para tomar a la izquierda en Morón y seguir por la ruta a Castelar y Merlo, donde se vuelve a cruzar la vía del tren y sin inconvenientes se podrá alcanzar la R. N. Nº 5 en Luján, después de atravesar Moreno y Rodríguez.

Para el Itinerario Nº 3, por la Ruta Nacional Nº 2

Esta ruta, como todas, se inicia en la plaza del Congreso. De Rivadavia y Callao, seguir por Entre Ríos y su prolongación Vélez Sársfield, hasta cruzar el Riachuelo. Continuar hasta la calle Cabildo, cruzar luego la avenida Hipólito Yrigoyen, en Gerli y tomar el camino General Belgrano a la derecha. En las inmediaciones de Florencio Varela cruzan los caminos que se dirigen a La Plata o Mar del Plata por la R. N. Nº 2. Existe en ese cruce un gran cartel indicador de las rutas.

El más frecuente de los accesos a la R. N. Nº 2 es el que va por la avenida Mitre, en Avellaneda. Desde plaza del Congreso se toma por Hipólito Yrigoyen, avenida de Mayo, Lima, Caseros, avenida Montes de Oca hasta Osvaldo Cruz, doblar a la derecha hasta Vieytes y cruzar el Riachuelo por el puente Pueyrredón. Inmediatamente después de cruzar el puente se continúa, siempre al frente, por avenida Mitre hasta el cruce de Florencio Varela.

Actualmente la más recomendable, por ser totalmente de asfalto y recién completada, es la ruta del "Bajo". Debe tomarse Paseo Colón hacia el sur y su continuación Almirante Brown hasta la intersección con la calle Pin-

ITINERARIO Nº 2 (POR RUTA NACIONAL Nº 5)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
Buenos Aires (Por Ruta Nac. N.º 7)	0	0	611	sí	sí	sí	sí	sí
Merlo	33	33	578	sí	sí	sí	sí	sí
Moreno	6	39	572	sí	sí	sí	sí	sí
Gral. Rodríguez	15	54	557	sí	sí	sí	sí	sí
Luján (Empalme R. N. N.º 5)	13	67	544	sí	sí	ACA	sí	sí
Mercedes	33	100	511	sí	sí	ACA	sí	sí
Suipacha (acceso)	27	127	484	sí	sí	sí	sí	sí
Chivilcoy (acceso)	34	161	450	sí	—	ACA	sí	sí
Alberti (acceso)	31	192	419	sí	sí	sí	sí	sí
Bragado (acceso)	21	213	398	sí	sí	sí	sí	sí
9 de Julio	54	267	344	sí	sí	ACA	sí	sí
C. Casares (acceso)	49	316	295	sí	sí	sí	sí	sí
Pehuajó	50	366	245	sí	sí	sí	sí	sí
Trenque Lauquen	81	447	164	sí	sí	sí	sí	sí
Pellegrini	54	501	110	sí	sí	sí	sí	sí
Catriló	25	526	85	sí	sí	sí	sí	sí
Santa Rosa	85	611	0	sí	sí	ACA	sí	sí

ITINERARIO Nº 3 (POR RUTAS NAC. Nº 2 - PROV. Nº 228 Y NAC. Nº 288 Y 3)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
B. Aires (Por Ruta Nacional N.º 2)	0	0	875	sí	sí	ACA	sí	sí
Río Samborombón	91	91	784	sí	sí	ACA	—	—
Chascomús (acceso)	30	121	754	sí	sí	sí	sí	sí
Castelli (acceso)	60	181	694	sí	sí	sí	sí	sí
Dolores (acceso)	27	208	667	sí	sí	ACA	sí	sí
Gral. Guido (acceso)	40	248	627	sí	sí	sí	sí	sí
Maipú (acceso)	26	274	601	sí	sí	sí	sí	sí
Gral. Pirán	38	312	563	sí	sí	ACA	sí	sí
Coronel Vidal	29	341	534	sí	sí	sí	sí	sí
Mar del Plata (Empalme con la Ruta Provincial N.º 88)	67	408	467	sí	sí	ACA	sí	sí
Iraizos	47	455	420	sí	sí	sí	sí	sí
Necochea (Empalme con la Ruta Nacional N.º 228)	84	539	336	sí	sí	ACA	sí	sí
Energía	54	593	282	sí	sí	sí	sí	sí
Tres Arroyos (Empalme con la Ruta Nacional N.º 3)	88	681	194	sí	sí	sí	sí	sí
Irene	45	726	149	sí	—	ACA	sí	sí
Coronel Dorrego	54	780	95	sí	sí	sí	sí	sí
Bahía Blanca	95	875	0	sí	sí	ACA	sí	sí

zón (altura 1.800), donde hacia la izquierda comienza el acceso al puente Nicolás Avellaneda, sobre el Riachuelo. Transpuesto el puente, se sigue el camino del centro y la calzada de asfalto lo llevará en cómoda marcha hasta el viaducto de Sarandí, donde se toma la avenida Mitre y se sigue en la misma forma que para la variante anterior, hasta Florencio Varela. Esta salida está perfectamente orientada mediante los indicadores del Automóvil Club Argentino.

También puede tomarse el "Bajo" por Paseo Colón hasta Martín García, por ésta a la derecha, se llega hasta Montes de Oca y por ésta hasta Osvaldo Cruz, Vieytes y puente Pueyrredón. En la intersección de Martín García y Montes de Oca está ubicada la estación de servicio del Automóvil Club Argentino.

Para el Itinerario 4, por la Ruta Nacional Nº 8-7

De plaza del Congreso, para encaminarse a la R. N. Nº 8, se toma Callao, Cangallo, seguir por ésta hasta el 3.400 de su numeración, doblar a la izquierda una cuadra por Gallo y nuevamente a la derecha. Se continúa por Díaz Vélez y su continuación, avenida San Martín, hasta la avenida General Paz (límite de la Capital Federal). Ya en la provincia de Buenos Aires, se sigue por la avenida San Martín, que conserva su nombre. Todo el recorrido ha sido señalado por el Automóvil Club Argentino.

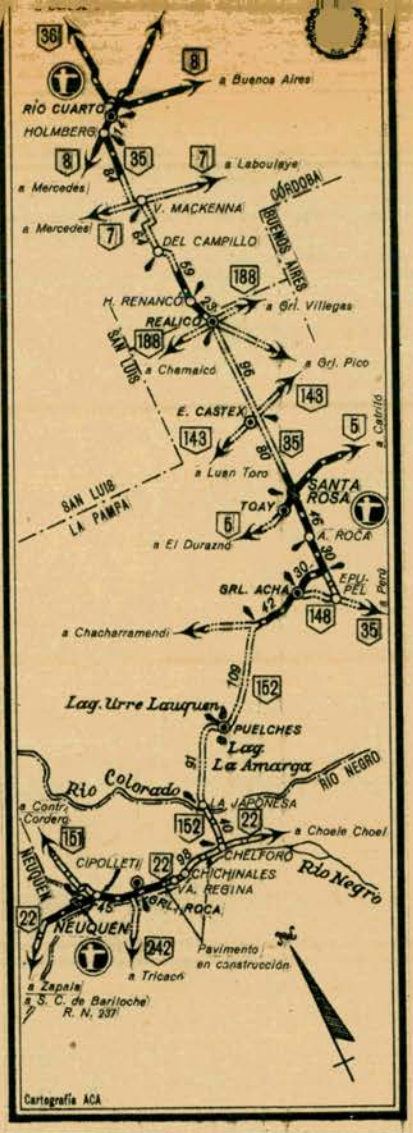
Una alternativa más extensa, pero que permite un tránsito más rápido es la siguiente: de plaza del Congreso, por Callao hasta avenida Libertador General San Martín. Doblar a la izquierda y por ésta seguir por la avenida Presidente Figueroa Alcorta hasta el Tiro Federal Argentino, para continuar por la avenida Libertador General San Martín hasta la avenida General Paz y por ésta hasta la avenida San Martín.

Hacemos notar que entre las 21 y las primeras horas de la mañana no está permitida la circulación de vehículos particulares dentro de Campo de Mayo; por este motivo y en caso de haberse proyectado realizar el viaje por la prolongación de la avenida San Martín, al llegar al lugar que cruza el camino de cintura se debe doblar a la izquierda y por éste seguir hasta la localidad de Hurlingham, donde el camino se une a la R. N. Nº 8, evitándose así el cruce de Campo de Mayo.

Con excepción de la calle Cangallo, que es de una sola mano, las restantes son avenidas de doble mano, que pueden adoptarse para entrar a Buenos Aires, llegando desde Pilar.

Entrada y salida de Bahía Blanca, para los Itinerarios 1, 3, 6, 13 y 14

Se llega a Bahía Blanca, en viaje desde Coronel Dorrego, por la calle Brandsen hasta Chiclana y se sigue por ésta hasta Fitz Roy, donde está ubicada la estación de servicio del Automóvil Club Argentino. La salida para las rutas nacionales 3 ó 22 se efectúa desde nuestra estación de servicio por Chiclana y su prolongación, Estomba, hasta J. Molina; doblar a la izquierda y continuar hasta la calle Río Colorado, debiendo decidirse por la ruta elegida, que indicarán los carteles del Automóvil Club Argentino.



REFERENCIAS

- Camino pavimentado
- Camino consolidado
- Camino de tierra que empeora con lluvia
- Camino de tierra que empeora con sequía
- Estación de servicio A. C. A.

Entrada y salida de General Conesa, para el Itinerario Nº 13

Una vez transpuesto el río Negro mediante el uso de la balsa, seguir al frente hasta la estación del ferrocarril, doblar a la derecha hasta el primer paso a nivel y cruzar las vías. Se continúa luego al frente, ya en la ruta a San Antonio Oeste. De regreso debe adoptarse el mismo recorrido. La balsa es de la Dirección Nacional de Vialidad y funciona de sol a sol gratuitamente.

Entrada y salida de Mar del Plata, para el Itinerario Nº 3

Por la R. N. Nº 2 se llega a la entrada de Mar del Plata, donde está la policía caminera y 200 metros después el "rond point", que plantea tres alternativas.

Se puede seguir por la R. N. Nº 2 hasta la avenida Pedro Luro, por ésta hasta Santa Fe, doblar a la derecha y continuar al frente hasta la avenida Colón, donde se encuentra la estación del Automóvil Club Argentino.

Si, en cambio, se desea ver cuanto antes el mar, doblar a la izquierda en el "rond point" y tomar la avenida Constitución. Continuar hasta la explanada y doblar a la derecha; seguir por ésta hasta la calle Santa Fe que lo conducirá directamente a la estación del A.C.A.

Para salir en dirección a Necochea, tomar avenida Luro hasta su terminación, doblar a la izquierda en el empalme de las rutas nacionales Nº 2 y 226 y provincial Nº 88.

Tomar por ésta a la izquierda y seguir al frente. La ruta está muy bien señalada con los indicadores del A.C.A.

Entrada y salida de Necochea, para el Itinerario Nº 3

La ruta provincial Nº 88 que viene de Mar del Plata, termina en las inmediaciones de la ciudad, sobre la R. N. Nº 227. En este empalme doblar a la izquierda y continuar hasta el río Quequén Grande que cruza por puente. Doblar a la derecha por avenida Alcorta y continuar hasta la estación de servicio del A.C.A. Por este acceso no se cruza

ITINERARIO Nº 4 (POR RUTAS NACIONALES Nº 8, 7 Y 40)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
B. Aires (Por Ruta Nacional N.º 8)	0	0	2245	sí	sí	ACA	sí	sí
Pilar	54	54	2191	sí	sí	ACA	sí	sí
Arrecifes	122	176	2069	sí	sí	ACA	sí	sí
Pergamino	47	223	2022	sí	sí	sí	sí	sí
Colón	62	285	1960	sí	sí	ACA	sí	sí
Venado Tuerto	85	370	1875	sí	sí	sí	sí	sí
Canals	85	455	1790	sí	sí	ACA	sí	sí
La Carlota	46	501	1744	sí	sí	sí	sí	sí
Río Cuarto	107	608	1637	sí	sí	ACA	sí	sí
Mercedes (Empalme con la Ruta Nacional N.º 7)	128	736	1509	sí	sí	ACA	sí	sí
San Luis	99	835	1410	sí	sí	ACA	sí	sí
La Paz	119	954	1291	sí	sí	ACA	sí	sí
Mendoza (Empalme con la Ruta Nacional N.º 40)	141	1095	1150	sí	sí	ACA	sí	sí
Tunuyán	83	1178	1067	sí	sí	sí	sí	sí
Pareditas	45	1223	1022	sí	—	—	—	—
Refugio La Faja	79	1302	943	—	—	—	—	—
El Sosneado	85	1387	858	sí	—	—	sí	sí
Malargüe	51	1438	807	sí	sí	—	—	sí

CONTINUACION ITINERARIO Nº 4

DISTANCIA EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
Camulcó	56	1494	751	sí	—	—	—	sí
Río Barrancas	49	1543	702	sí	—	—	—	sí
Buta Ranquil	39	1582	663	sí	—	—	—	sí
Bajada del Agrio	189	1771	474	sí	—	—	—	—
Mariano Moreno	41	1812	433	—	—	—	—	—
Zapala	21	1833	412	sí	sí	sí	sí	sí
Catan Lil	131	1964	281	sí	—	—	—	sí
Junín de Los Andes	73	2037	208	sí	sí	sí	sí	sí
San Martín de Los Andes	40	2077	168	sí	sí	ACA	sí	sí
Confluencia (Traful)	96	2173	72	sí	—	ACA	sí	sí
Nahuel Huapi	50	2223	22	sí	—	—	—	sí
S. C. de Bariloche	22	2245	0	sí	sí	ACA	sí	sí

nivel. Seguir por la R. N. Nº 248 hasta General Conesa. Viajando en sentido inverso se utiliza el mismo recorrido.

Acceso y cruce de Neuquén, para los Itinerarios Nºs 8, 9, 10 y 11

Después de cruzadas las vías del ferrocarril por el paso a nivel, seguir paralelamente a ellas hasta la diagonal 25 de Mayo, que conduce hasta el Automóvil Club Argentino.

Para continuar a Zapala o San Carlos de Bariloche, tomar la calle Independencia y su continuación, San Martín; el camino se desarrolla hasta Senillosa paralelo al ferrocarril. En Arroyito, paraje donde se bifurcan las rutas nacionales números 22 y 237, existe un cartel indicador de caminos.

Acceso y cruce de Mendoza, para el Itinerario Nº 4

Se entra a Mendoza por la avenida J. B. Zapata y se dobla a la derecha en la avenida General San Martín, hasta la esquina de Amigorena, donde está la estación de servicio del A.C.A. Para seguir hacia Tunuyán por la R. N. Nº 40, se vuelve por la avenida General San Martín. Aproximadamente a los cuatro kilómetros, debe doblarse hacia la izquierda, tres cuadras, doblar después a la derecha y seguir al frente.

Acceso a San Carlos de Bariloche

La llegada a San Carlos de Bariloche, se efectúa por la avenida que sigue la ribera del lago Nahuel Huapi. En la intersección de esta avenida costanera y la diagonal (lugar donde está emplazado el monumento al Perito Moreno), seguir siete cuadras por la avenida costanera hasta la estación del Automóvil Club Argentino.

Las demás localidades

En las distintas carreteras hay señales indicadoras, especialmente en los lugares que pueden inducir en error al automovilista. Dichas señales han sido emplazadas por el Automóvil Club Argentino y la Dirección Nacional de Vialidad.

El andinismo es uno de los deportes que más se practica en la región de los lagos. Para facilitar su desarrollo existen refugios en lugares estratégicos, que ofrecen toda clase de comodidades. Aquí vemos el refugio del Club Andino de San Carlos de Bariloche.

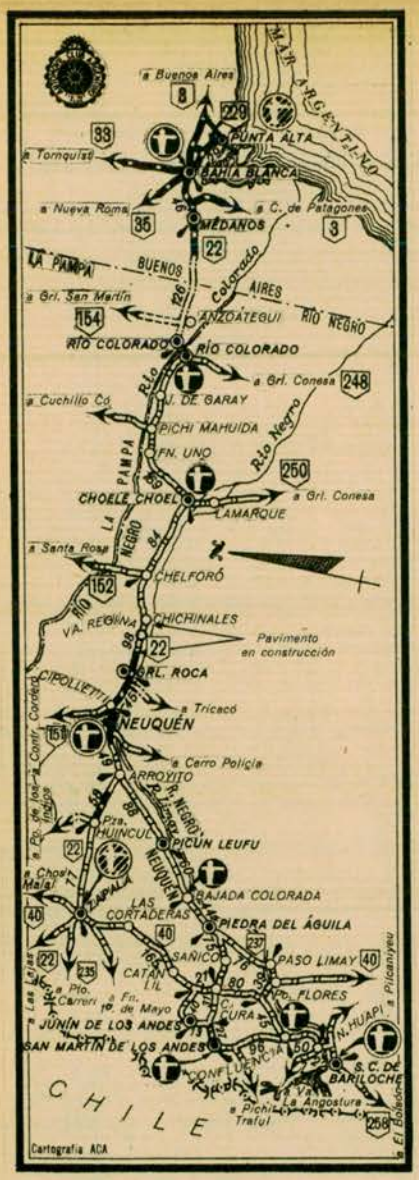
Entrada y salida de Santa Rosa, para los Itinerarios 2 y 5

Llegando desde Catriló por la R. N. Nº 5, se entra directamente a Santa Rosa por la avenida San Martín hasta el cruce con la calle Coronel Gil, frente a la plaza San Martín, donde está ubicada la estación de servicio del A.C.A. Para salir de la ciudad, se toma la calle Coronel Gil en dirección al sur. Cuatro cuadras después del A.C.A., se sigue por la diagonal al frente a la izquierda, calle Roque Sáenz Peña, y se empalma directamente con la R. N. Nº 35 en dirección a Ataliva Roca.

Entrada y salida de Río Colorado, para los Itinerarios 6 y 13

Después de cruzar el puente que atraviesa el río Colorado, se encuentra inmediatamente la estación del A.C.A.; ir al encuentro de la calle Rivadavia y bajar por ésta hasta la estación del ferrocarril, para doblar a la derecha y cruzar las vías en el primer paso a

El curanto, la típica comida araucana que se cocina bajo tierra, con un tradicional proceso, ha sido destapado y cuando se van retirando las hojas de repollo que lo defienden de la tierra, van apareciendo los exquisitos manjares, que con este procedimiento adquieren un característico sabor que, para quienes lo han probado una vez, resulta atractivo. Este curanto fue realizado en el club de Caza y Pesca de San Carlos de Bariloche.



REFERENCIAS

- Camino pavimentado
- Camino consolidado
- Camino de tierra que empeora con lluvia
- Huella
- Estación de servicio y caminera A. C. A.
- Estación de servicio adherida al A. C. A.

ITINERARIO Nº 1

Buenos Aires - Bahía Blanca: 688 kilómetros

Se cumple íntegramente por la R. N. Nº 3. Se halla pavimentada en su totalidad, pudiendo recorrerse fácilmente en el día, en unas once horas de marcha. En estos momentos no es la más aconsejable, pues tiene tramos para reparar entre Cacharí y Azul, y luego está siendo levantada entre Juárez y González Chávez. El camino pasa por las afueras de las poblaciones, circunstancia que permite ganar tiempo en el recorrido total. No ofrece dificultades en el aprovisionamiento del automotor, ni tampoco en materia de restaurantes u hospedajes.

ITINERARIO Nº 2

Buenos Aires - Santa Rosa: 611 kilómetros

Corresponde a la Ruta Nacional Nº 7 hasta el acceso a Luján, luego se sigue por la R. N. Nº 5. Está pavimentada íntegramente. Se encuentra en perfectas condiciones y puede recorrerse en el día sin inconvenientes. Dispone de numerosas estaciones de servicio; el almuerzo puede quedar resuelto en 9 de Julio, Carlos Casares o Trenque Lauquen, según sea el ritmo de marcha. Alrededor de diez horas demandará esta etapa.

ITINERARIO Nº 3

Buenos Aires - Mar del Plata - Necochea - Bahía Blanca: 875 kilómetros

Este itinerario, como el Nº 2, son considerados como recomendables alternativas, debido al actual estado de la R. N. Nº 3. Está totalmente pavimentado y en perfecto estado de conservación. Se inicia por la R. N. Nº 2 y en Mar del Plata se enlaza con la ruta provincial Nº 88 hasta Necochea, recientemente reacondicionada, donde empalma con la R. N. Nº 228, para unirse finalmente en Tres Arroyos con la R. N. Nº 3 y finalizar en Bahía Blanca. Puede cumplirse en dos etapas cómodas, empleando entre siete y ocho horas en cada una.

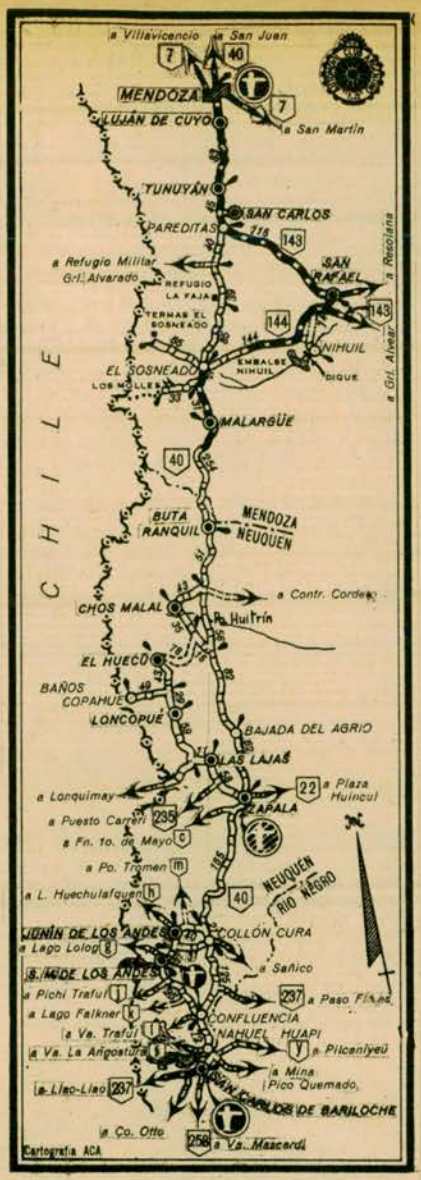
ITINERARIO Nº 4

Buenos Aires - Mendoza - San Carlos de Bariloche: 2200 kilómetros

Por la R. N. Nº 8 hasta Mercedes, San Luis y después por la R. N. Nº 7 hasta Mendoza; la carretera está totalmente pavimentada. En esta primera parte, ofrece en las distintas localidades que toca, toda clase de comodidad al viajero. Desde Mendoza se toma la R. N. Nº 40, una de las más pintorescas del país. Hasta Paréditas está totalmente pavimentada. Se aconseja, en primer lugar, a todo automovilista dispuesto a efectuar este itinerario, adoptar la variante que comunica con San Rafael, lo que permitirá evitar el solitario tramo Paréditas-El Sosneado. Este sector de la 40, si bien se encuentra en condiciones de tránsito favorable, es poco frecuentado por vehículos automotores. La carretera hasta San Rafael (R. N. Nº 143), es pavimentada en todo su recorrido y si se ha decidido almorzar allí, deberán recorrerse por la tarde los 195 kilómetros que median hasta la localidad de Malargüe, por la R. N. Nº 144. En esta localidad existe una confortable hostería de turismo.

En el Sosneado se retorna a la R. N. Nº 40. Hasta Zapala la calzada es ripiosa y firme, y se halla por lo general en buen estado.

Poco antes de abandonar la provincia de Mendoza, es decir, previo al cruce del río Barrancas, que se efectúan mediante un largo puente de hormigón armado, deberá atravesarse el llamado Portezuelo del Choique, que en viaje hacia el sur representa un cómodo descenso, no así en el sentido inverso, es decir viajando hacia Mendoza, pues la subida es de marcada pendiente, con la agravante de que los vientos de sur a norte son muy frecuentes en la zona, lo que incide en la temperatura del motor, que se eleva, en razón del esfuerzo a que debe someterse la máquina. En consecuencia, resulta conveniente llevar un recipiente con agua, a efectos de reponer el líquido del radiador en el momento preciso. No hay dificultades en la zona para conseguir agua. Se cruza luego Ruta Ranquil, donde es posible disponer de alojamiento, en caso de que no pueda llegarse a Zapala. De esta última localidad hasta Bariloche hay 421 kilómetros del mismo camino consolidado, en buen estado. Allí se presentan las alternativas de viajar de Zapala por el camino más recto, que es por Collón Curá y Confluencia (Traful)), o por Junín de los Andes o San Martín de los Andes. Todos estos caminos están bien señalados y no presentan obstáculos. Este itinerario de más de 2.200 kilómetros, puede cumplirse en cuatro o cinco días, con recorridos de diez a doce horas cada uno.



REFERENCIAS

- Camino pavimentado
- Camino consolidado
- Camino de tierra que empeora con sequía
- Huella
- Camino en construcción
- Estación de servicio y caminera A. C. A.
- Estación de servicio adherida al A. C. A.

ITINERARIO Nº 5

Santa Rosa - General Roca: 488 kilómetros

Este trayecto por las rutas nacionales 35, 152 y 22, es posible cubrirlo sin dificultades, aunque es indicado llevar provisiones para almorzar y agua como reserva para el radiador. Desde Santa Rosa hasta más allá del Descanso de Vialidad Nacional, en un recorrido de unos 180 kilómetros, la carretera está pavimentada. Luego sigue hasta Puelches y la Japonesa, junto al río Colorado, con calzada de tierra, que empeora con la sequía. Posteriormente se inicia un camino consolidado hasta Chelforó, en el valle del río Negro. En las inmediaciones de Villa Regina, se alcanza la ruta pavimentada de unos 30 kilómetros

ITINERARIO Nº 5 (SANTA ROSA A GENERAL ROCA)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
Santa Rosa	0	0	488	sí	si	ACA	sí	sí
Ataliva Roca	47	47	441	sí	—	sí	sí	sí
Valle Argentino....	30	77	411	sí	—	—	—	—
General Acha	30	107	381	sí	sí	sí	sí	sí
El Carancho.....	43	150	338	—	—	—	—	—
Puelches	109	259	229	sí	—	—	sí	—
La Japonesa	91	350	138	sí	—	—	—	—
Chelforó	40	390	98	sí	—	—	—	—
Villa Regina	53	443	45	sí	sí	ACA	sí	si
Ingeniero Huergo ..	15	458	30	sí	sí	sí	sí	sí
General Roca.....	30	488	0	sí	sí	sí	sí	sí

ITINERARIO Nº 6 (BAHIA BLANCA A GENERAL ROCA)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
Bahía Blanca	0	0	525	sí	sí	ACA	sí	sí
Médanos	46	46	479	sí	sí	sí	sí	sí
Juan Cousté (Est. Algarrobo)	20	66	459	sí	—	—	sí	sí
Montes de Oca ...	40	106	419	—	—	—	—	—
Anzoátegui	44	150	375	—	—	—	—	sí
Río Colorado	24	174	351	sí	sí	ACA	sí	sí
Juan de Garay	42	216	309	sí	—	—	—	—
Choele Choel	127	343	182	sí	sí	ACA	sí	sí
Chimpay	50	393	132	sí	sí	sí	sí	sí
Chelforó	34	427	98	sí	—	—	—	—
Villa Regina	53	479	45	sí	sí	ACA	sí	sí
Ingeniero Huergo ..	15	494	30	sí	sí	sí	sí	sí
General Roca	30	525	0	sí	sí	sí	sí	sí

hasta General Roca, y que se extiende hasta Neuquén en un tramo de 45 kilómetros, que pueden recorrerse, si alcanza el tiempo y si se ha resuelto descartar la alternativa desde General Roca por Cerro Policía, que es el camino más corto para llegar a Bariloche. Se puede cumplir esta etapa en unas 9 horas de marcha.

ITINERARIO Nº 6

Bahía Blanca - Río Colorado General Roca: 525 kilómetros

Esta ruta ofrece las características de la anterior, aunque es menor el porcentaje de pavimento. El asfalto llega desde Bahía Blanca hasta Nicolás Levalle en una extensión de 60 kilómetros, y en el tramo final, desde cerca de Villa Regina. Todo lo demás es de tierra. Entre Nicolás Levalle y Río Colorado empeora con la sequía; pero a partir de esta última población hasta alcanzar el pavimento, es consolidado y presenta buenas condiciones.

En Choele-Choel se puede almorzar. Alrededor de once horas son necesarias para cumplir esta etapa.

ITINERARIO Nº 7

General Roca - Cerro Policía - San Carlos de Bariloche: 512 kilómetros

Está pavimentado el trecho de la Ruta Nacional Nº 22 a Neuquén, a la que se llega después de recorrer 45 kilómetros. Desde esa capital, este itinerario se interna de nuevo en Río Negro por la ruta consolidada a Cerro Policía, en buen estado. En este punto se inicia el camino de suelo natural ripioso, por lo general bien conservado. En Cerro Policía se empalma con la R. N. Nº 242 y en Michihuao, cerca de La Angostura, se alcanza la R. N. Nº 23. Finalmente en Nirihuau, en el extremo oriental del lago Nahuel Huapi, se empalma con la R. N. Nº 237, para llegar por excelente camino consolidado a Bariloche. Es interesante la alternativa que se plantea de salida en General Roca, que permite economizar unos 35 kilómetros de recorrido, eludiendo la entrada a la ciudad de Neuquén: se toma en General Roca la R. N. Nº 242 a Tricacó y se empalma en Cerro Policía con el itinerario general.

La primera parte del camino de esta variante está consolidada en poco más de 30 kilómetros, y luego continúa como suelo natural y ripioso.

Es necesario indicar que seis kilómetros después de Pilcaniyeu se presenta una nueva alternativa. Conviene tomar por el camino de la derecha, siguiendo a Perito Moreno.

Debe recordarse todas las precauciones que exige el automotor para tramos de escasas poblaciones; también es aconsejable llevar provisiones para el almuerzo. Se pueden cumplir los 512 kilómetros en alrededor de 10 horas de viaje.

ITINERARIO Nº 8

General Roca - Bajada Colorada - San Carlos de Bariloche: 519 kilómetros

Como lo señalamos en el itinerario anterior, la Ruta Nacional Nº 22 está pavimentada hasta poco más allá de Neuquén en dirección a Arroyito, con un total de alrededor de 100 kilómetros. En esta última localidad se abandona la R. N. Nº 22 y se toma a la izquierda la R. N. Nº 237. Unos 9 kilómetros después de Piedra del Aguila se abre el camino, y nuestra ruta sigue siempre a la izquierda.

En esta etapa debe cruzarse dos veces el río Limay, en los lugares denominados Paso Limay y Paso Flores, utilizándose en ambas oportunidades las balsas que mantiene la Dirección Nacional de Vialidad, en servicio gratuito, con el siguiente horario:

En invierno: de 8.30 a 20 horas.

En verano: de 7 a 22 horas.

Conviene salir temprano de General Roca o Neuquén, según donde se haya pernoctado, pues aunque el servicio de balsas es bueno, siempre sufre demoras.

La ruta cuenta, después de Arroyito, con tramos enripiados y consolidados. Con unas diez horas de marcha regular se superará esta etapa en forma cómoda. Es aconsejable almorzar en Piedra del Aguila o llevar provisiones.

ITINERARIO Nº 9

General Roca - Neuquén - San Martín de los Andes - San Carlos de Bariloche: 587 kilómetros

Esta es una de las más interesantes rutas de la tercera parte del recorrido a Bariloche. Desde Santa Rosa a Neuquén el camino es totalmente pavimentado, y sigue un trecho más en esas condiciones en dirección a Plottier. Se sigue hacia Arroyito por la R. N. Nº 22 y en esta última localidad se adopta la R. N. Nº 237. Si se ha salido temprano, se podrá almorzar en Piedra del Aguila (286 kilómetros del punto de partida). Unos veinte kilómetros al sur de Piedra del Aguila el camino se bifurca; se tomará el de la derecha en dirección a Sañico, por la ruta "e" cruzar el Collón Curá por la balsa de Vialidad Nacional, que trabaja de sol a sol, en forma gratuita. Se seguirá por la ruta "e"

ITINERARIO Nº 7 (DE GENERAL ROCA A BARILOCHE POR RUTAS NACIONALES Nos 242 Y 23)

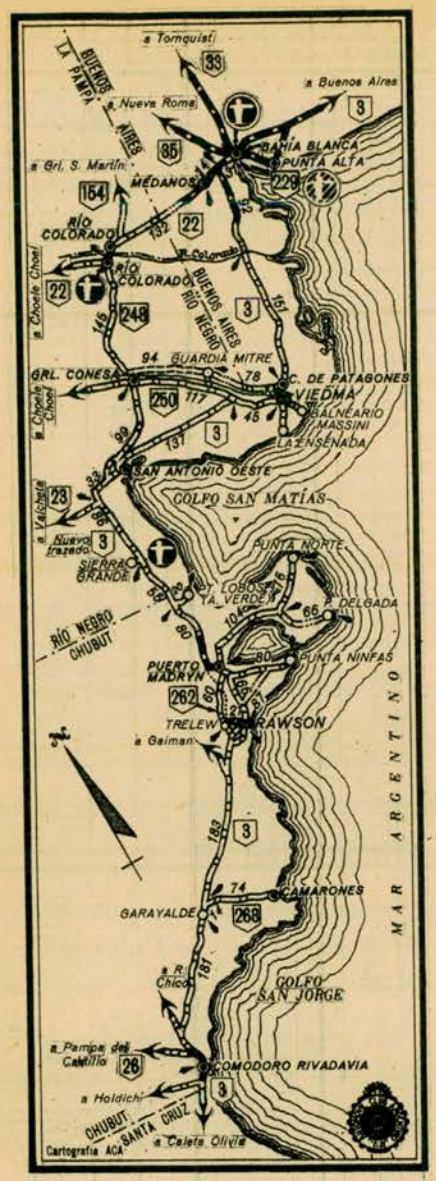
DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
General Roca	0	0	512	sí	sí	sí	sí	sí
Tricacó	85	85	427	—	—	—	—	—
Cerro Policía	52	137	365	sí	sí	—	—	—
Aguada Guzmán ..	48	185	327	sí	—	—	—	—
Lonco Vaca	24	209	303	—	—	—	—	—
La Angostura.....	59	268	244	sí	—	—	—	—
Mencué	12	280	232	sí	sí	—	—	—
Pilahué	18	298	214	sí	—	—	—	—
Laguna Blanca	30	328	184	—	—	—	—	—
Comallo	66	394	118	sí	sí	si	sí	sí
Pilcaniyeu	51	445	67	sí	sí	ACA	sí	sí
S. C. de Bariloche	67	512	0	sí	sí	ACA	sí	sí

ITINERARIO Nº 8 (SIGUE A LOS RIOS NEGRO Y LIMAY)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
Gral. Roca (Por Ruta Nac. N.º 22) .	0	0	519	sí	sí	sí	sí	sí
Allen	21	21	498	sí	sí	sí	sí	sí
Cipoletti	18	39	480	sí	sí	sí	sí	sí
Neuquén (Empalme Ruta Nacional N.º 237)	6	45	474	sí	sí	ACA	sí	sí
Arroyito	49	94	425	sí	—	—	—	—
Picún Leufú	88	182	337	sí	—	—	—	sí
Bajada Colorada ..	60	242	277	sí	sí	ACA	—	—
Piedra del Aguila .	44	286	233	—	—	—	—	sí
Paso Flores	98	384	135	sí	—	—	—	si
Confluencia.....	63	447	72	sí	—	ACA	sí	sí
Nahuel Huapí	50	497	22	sí	—	—	—	sí
S. C. de Bariloche	22	519	0	sí	sí	ACA	sí	sí



REFERENCIAS

- Camino pavimentado
- Camino consolidado
- Camino de tierra que empeora con sequía
- Huella
- Camino en construcción
- Estación de servicio y caminera A. C. A.
- Estación adherida al A. C. A.

y luego por la "d" hasta San Martín de los Andes. Por la misma carretera, que en general está en muy buenas condiciones, seguir hasta Confluencia (Traful) y desde allí por la R. N. Nº 237 a Nahuel Huapi y Bariloche.

El camino en general es bueno. Se puede realizar el recorrido en unas doce horas de marcha.

ITINERARIO Nº 10

General Roca - Junín de los Andes San Carlos de Bariloche: 630 km.

Este itinerario es similar al anterior, pero se entra desde Collón Curá a Junín de los Andes. Prolonga el recorrido en 48 kilómetros, lo que obligaría tal vez a pernoctar en San Martín de los Andes. Los indicadores en el camino resolverán las dudas.

ITINERARIO Nº 9 (DE GRAL. ROCA A SAN MARTIN DE LOS ANDES Y SAN CARLOS DE BARILOCHE)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida.	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
Gral. Roca (Por Ruta Nac. N.º 22)	0	0	587	sí	sí	sí	sí	sí
Allen	21	21	566	sí	sí	sí	sí	sí
Cipolletti	18	39	548	sí	sí	sí	sí	sí
Neuquén (Empalme con Ruta Nacional N.º237)	6	45	542	sí	sí	ACA	sí	sí
Arroyito	49	94	493	sí	—	—	—	—
Picún Leufú	88	182	405	sí	—	—	—	sí
Piedra del Aguila	104	286	301	sí	—	—	sí	sí
Sañicó	39	325	262	sí	—	—	—	—
Collón Curá (balsa)	36	361	226	sí	—	—	—	—
San Martín de los Andes	58	419	168	sí	sí	ACA	sí	sí
Confluencia Traful	96	515	72	sí	—	ACA	sí	sí
Nahuel Huapi	50	565	22	sí	—	—	—	sí
S. C. de Bariloche	22	587	0	sí	sí	ACA	sí	sí

ITINERARIO Nº 11

General Roca - Neuquén - Zapala - San Carlos de Bariloche: 611 km.

La ruta de Neuquén a Zapala es consolidada en toda su extensión, estando pavimentados hasta Plottier unos 15 kilómetros después de Neuquén. En Arroyito debe tomarse por el camino de la derecha, que sigue la R. N. Nº 22 y al llegar a Zapala, se empalma con la R. N. Nº 40, siguiendo rumbo al sur por los caminos perfectamente señalados.

Si se pernocta en San Martín de los Andes el trayecto se cumplirá en forma más cómoda y, a la vez, será posible contemplar con mayor detención el hermoso paisaje que se extiende cuando se entra en el Parque Nacional Lanin, en San Martín de los Andes.

ITINERARIO Nº 12

San Martín de los Andes - Ruca Malén - San Carlos de Bariloche: 202 kilómetros

Si se ha pernoctado en San Martín de los Andes, se presentan desde allí, por lo menos, cuatro alternativas para llegar en menos de cuatro horas a San Carlos de Bariloche. Además de las variantes ofrecidas en los itinerarios anteriores desde San Martín de los Andes, es sumamente atractiva la que sale por la ruta "d" y empalma 27 kilómetros después con la ruta "j" que sigue hasta El Portezuelo y Ruca Malén. Desde este punto se sigue por la misma ruta "j" hasta Correntoso, donde se empalma con la ruta "f" y se bordea la costa norte del lago Nahuel Huapi hasta Paso Coihué, desde donde sigue hasta Nahuel Huapi, y por la R. N. Nº 237 se llega a San Carlos de Bariloche.

ITINERARIO Nº 13

Bahía Blanca - San Antonio Oeste - San Carlos de Bariloche: 1086 km.

A pesar de ser considerada no recomendable por los recursos precarios en la mayor parte de su recorrido, es una ruta practicable y conveniente por la velocidad que se puede desarrollar en toda su extensión. Los tramos entre pueblo y pueblo son muy largos; pero si el coche se encuentra en buen estado el suelo natural ripioso, que comprende su casi totalidad, es apto para el desplazamiento de cualquier tipo de automor.

Se inicia en Bahía Blanca por la R. N. Nº 22 hasta Río Colorado. La primera parte, hasta Nicolás Levalle, está pavimentada en una extensión de 60 kilómetros.

Luego sigue el enripiado consolidado, que se halla en óptima conservación para su categoría, hasta Río Colorado. En este punto se empalma con la Ruta Nacional Nº 248, se sigue por calzada consolidada, que se mantiene de esa calidad después de cruzar el Río Negro hacia General Conesa, donde se prosigue por R. N. Nº 251 hasta los accesos a San Antonio Oeste. Aquí se debe tomar la R. N. Nº 23 para pasar por Valcheta y arribar a Sierra Colorada, donde el camino pro sigue como de suelo natural ripioso. En Sierra Colorada se toma la R. N. Nº 244,

ITINERARIO Nº 10 (DE GRAL. ROCA A BARILOCHE POR JUNIN DE LOS ANDES)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
Gral. Roca (Por Ruta Nacional N.º 22)	0	0	630	sí	sí	sí	sí	sí
Allen	21	21	609	sí	sí	sí	sí	sí
Cipolletti	18	39	591	sí	sí	sí	sí	sí
Neuquén (Empalme con Ruta Nacional N.º 237)	6	45	585	sí	sí	ACA	sí	sí
Arroyito	49	94	536	sí	—	—	—	—
Picún Leufú	88	182	448	sí	—	—	—	—
Bajada Colorada	60	242	388	sí	sí	ACA	—	—
Piedra del Aguila	44	286	344	sí	—	—	sí	sí
Sañicó	39	325	305	sí	—	—	—	—
Collón Curá (balsa)	36	361	269	sí	—	—	—	—
Junín de los Andes	61	422	208	sí	sí	sí	sí	sí
San Martín de los Andes	40	462	168	sí	sí	ACA	sí	sí
Confluencia Traful	96	558	72	sí	—	ACA	sí	sí
Nahuel Huapi	50	608	22	sí	—	—	—	sí
San C. de Bariloche	22	630	0	sí	sí	ACA	sí	sí

ITINERARIO Nº 11 (DE GRAL. ROCA A BARILOCHE POR ZAPALA)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
Gral. Roca (Por Ruta Nac. N.º 22)	0	0	611	sí	sí	sí	sí	sí
Neuquén	45	45	566	sí	sí	ACA	sí	sí
Arroyito	49	94	517	sí	—	—	—	—
Challacó	36	130	481	sí	—	—	—	—
Plaza Huincul	22	152	459	sí	sí	—	sí	sí
Cutral Co	2	154	457	sí	—	—	sí	sí
Zapala (Empalme con Ruta Nacional N.º 40)	75	229	382	sí	sí	sí	sí	sí
La Negra	92	321	290	sí	—	—	—	—
Catán Lil	39	360	251	sí	—	—	—	—
Collón Curá (balsa)	54	414	197	sí	—	—	—	—
Confluencia Traful	125	539	72	sí	—	ACA	sí	sí
Nahuel Huapi	50	589	22	sí	—	—	—	sí
S. C. de Bariloche	22	611	0	sí	sí	ACA	sí	sí

ITINERARIO Nº 12 (DE SAN MARTIN DE LOS ANDES A BARILOCHE)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
San Martín de los Andes	0	0	2	sí	sí	ACA	sí	sí
Lago Hermoso	37	37	165	sí	—	—	—	sí
Lago Villarino	12	49	153	—	—	—	—	sí
Pichi Traful	7	56	146	—	—	—	—	sí
El Portezuelo	22	78	124	—	—	—	—	—
Ruca Malén	10	88	114	—	—	—	—	—
Correntoso	19	107	95	—	—	—	—	sí
Santa María	38	145	57	sí	—	—	—	sí
Nahuel Huapi	35	180	22	sí	—	—	—	sí
S. C. de Bariloche	22	202	0	sí	sí	ACA	sí	sí

siempre cruzando áridas regiones, desprovistas de vegetación arbórea, se pasa por los Menucos, Maquinchao, Ingeniero Jacobacci, Comallo, Pilcaniyeu, hasta llegar finalmente a Bariloche.

Si el coche está en buenas condiciones, este tramo de 1086 kilómetros puede cumplirse en el día, en unas 14 horas de marcha efectiva. De lo contrario, es conveniente hacer noche en San Antonio Oeste, Valcheta o Sierra Colorada.

ITINERARIO Nº 14

Bahía Blanca - Carmen de Patagones - San Antonio Oeste: 469 kilómetros

Esta alternativa se desarrolla en toda su extensión por la R. N. Nº 3 e incluye en general calzadas pavimentadas y mejoradas que permiten el rápido avance en cualquier época del año, salvo con fuertes lluvias, sobre todo en el nuevo trazado de esa carretera desde el río Colorado hasta Carmen de Patagones. La cinta de asfalto llega, con algunas interrupciones, hasta Hilario Ascasubi, unos 105 kilómetros. Prosiguen a continuación tramos mejorados de suelo natural en buen estado de abovedamiento hasta Stroeder. Allí mejora la calidad de la calzada en forma sensible hasta Carmen de Patagones. Luego de cruzar el gran puente sobre el Río Negro, la ruta se presenta consolidada y tiene un tramo de unos 135 kilómetros, casi totalmente en línea recta, hasta San Antonio Oeste. Este recorrido total ofrece una calzada ripiosa, con algunas partes de pronunciada ondulación, pero que se domina elevando a más de sesenta la velocidad del automotor.

El recorrido final entre Viedma y San Antonio Oeste, exige adoptar las naturales precauciones de mantenimiento, pues no se cuenta con medio alguno en esa zona, al igual que en materia de provisiones de boca. Esta etapa puede cumplirse en unas diez horas de marcha regular.

La calle Perito Moreno de San Carlos de Bariloche, la segunda en importancia de esa localidad. A la izquierda, en primer término, el edificio de la Municipalidad.

ITINERARIO Nº 13 (DE BAHIA BLANCA A BARILOCHE POR SAN ANTONIO OESTE)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
Bahía Blanca (Por Ruta Nac. N.º 22)	0	0	1086	sí	sí	ACA	sí	sí
Río Colorado (Empalme Ruta Nacional N.º 248	172	172	914	sí	sí	ACA	sí	sí
Gral. Conesa (Empalme Ruta Nacional N.º 251)	148	320	766	sí	sí	sí	sí	sí
San Antonio Oeste (Empalme Ruta Nac. N.º 23)	99	419	667	sí	sí	ACA	sí	sí
Valcheta	125	544	542	sí	—	—	sí	sí
Nahuel Niyen	40	584	502	sí	—	—	—	—
Falckner	44	628	458	sí	—	—	—	—
Sierra Colorada (Empalme Ruta Nac. N.º 244)	66	694	392	sí	—	—	—	sí
Los Menucos	48	742	344	sí	sí	sí	sí	sí
Maquinchao	72	814	272	sí	—	ACA	sí	sí
Ingeniero Jacobacci	70	884	202	sí	sí	ACA	sí	sí
Comallo	85	969	117	sí	—	sí	sí	sí
Pilcaniyeu	51	1020	66	sí	sí	ACA	sí	sí
S. C. de Bariloche	66	1086	0	sí	sí	ACA	sí	sí

ITINERARIO Nº 14 (BAHIA BLANCA - CARMEN DE PATAGONES - SAN ANTONIO OESTE)

DISTANCIAS EN KILOMETROS

LOCALIDADES	Parcial	Progresivo ida	Progresivo vuelta	Nafta	Gas Oil	Estac. de Servicio	Taller Mecánico	Hotel
Bahía Blanca (Por Ruta Nac. N.º 3)	0	0	469	sí	sí	ACA	sí	sí
Teniente Origone	71	71	398	sí	—	—	sí	sí
Mayor Buratovich	22	93	376	sí	—	—	sí	sí
Pedro Luro	30	123	346	sí	sí	ACA	sí	sí
Villalonga	46	169	300	sí	—	sí	sí	sí
Stroeder	29	198	271	sí	sí	sí	sí	sí
La Querencia	35	233	236	sí	—	—	—	Host
C. de Pátagones								
Viedma	44	277	192	sí	sí	ACA	sí	sí
San Antonio Oeste	4	281	188	sí	sí	sí	sí	sí
Empalme con Ruta Nac. N.º 23)	188	469	0	sí	sí	sí	sí	sí

SOBRE EL XXXIX GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA

POR elementales y comprensibles razones de oportunidad, no hemos creído útil para los lectores de AUTOCLUB publicar en este número —que aparece, según lo previsto, en febrero de 1962—, una información minuciosa sobre el desarrollo del XXXIX Gran Premio Argentino de Carretera, corrido en diciembre último y que fue brillantemente ganado por Oscar Alfredo Gálvez. Por lo demás, tanto la prensa general como especializada han producido relatos magníficos, completos y muy bien ilustrados sobre las diferentes etapas de la difícil competencia, destacando justicieramente el comportamiento deportivo y la habilidad técnica de los conductores y la preparación excelente de las máquinas por nuestros mecánicos. Poco o nada tendríamos que agregar, desde nuestro punto de vista, aparte de la breve noticia que ya hemos dado en la edición anterior.

En cambio, queremos destacar aquí la decidida y amplia colaboración que, en todo sentido, ha hallado el Automóvil Club Argentino en los gobiernos de las Provincias patagónicas, cuyos territorios atravesó el itinerario del Gran Premio de Carretera. Una mención especial merece la cooperación de las autoridades de Río Negro, sin desmedro, claro está, de los restantes Estados sureños. Como una ilustración suficiente de esa actitud, que repetimos, fue general de parte de los gobiernos aludidos, transcribimos a continuación los considerandos y fundamentos del decreto 3293, de fecha 7 de diciembre de 1961, dictado por el señor Gobernador de la Provincia de Río Negro, Dr. Edgardo S. N. Castello, adhiriéndose concretamente a la acción del Automóvil Club Argentino.

DECRETO Nº 3293

Viedma, 7 de diciembre de 1961.

Visto el Expediente Nº 32.717-A-61 del Registro del Ministerio de Asuntos Sociales, y

CONSIDERANDO:

Que anualmente el Automóvil Club Argentino organiza la competencia deportiva titulada Gran Premio Argentino de Carretera, disputándose éste la 39º edición bajo el lema: Gran Premio Argentino del Petróleo.

Que las rutas elegidas para su disputa cubren gran parte de la Patagonia, atravesando la Provincia en la región cordillerana y posteriormente su zona Atlántica.

Que la realización de la competencia ha servido a través de los años para abrir nuevos derroteros al mayor desenvolvimiento del turismo y el automovilismo en general, actividades que tantos beneficios reportan a la Nación. Asimismo, la expectación y alternativas que provocan la carrera mediante su difusión escrita, radial, filmada y televisada ha significado un mayor conocimiento de las regiones del país, a la vez de estrechar vínculos entre sus habitantes.

Que la entidad organizadora ha solicitado colaboración y apoyo financiero al Gobierno de la Provincia para la concreción y feliz resultado de la competencia.

Que a los efectos de lograr una eficaz colaboración y éxito, se ha constituido una comisión especial integrada por un representante del Ministerio de Asuntos Sociales y vecinos de esta Capital. La aludida Comisión tiene por objeto colaborar con las autoridades del Automóvil Club Argentino en la organización de la 5a. etapa del Gran Premio y disponer alojamientos, comidas, abastecimientos, mecánica, recepción y agasajos de los participantes y miembros de la mencionada Entidad.

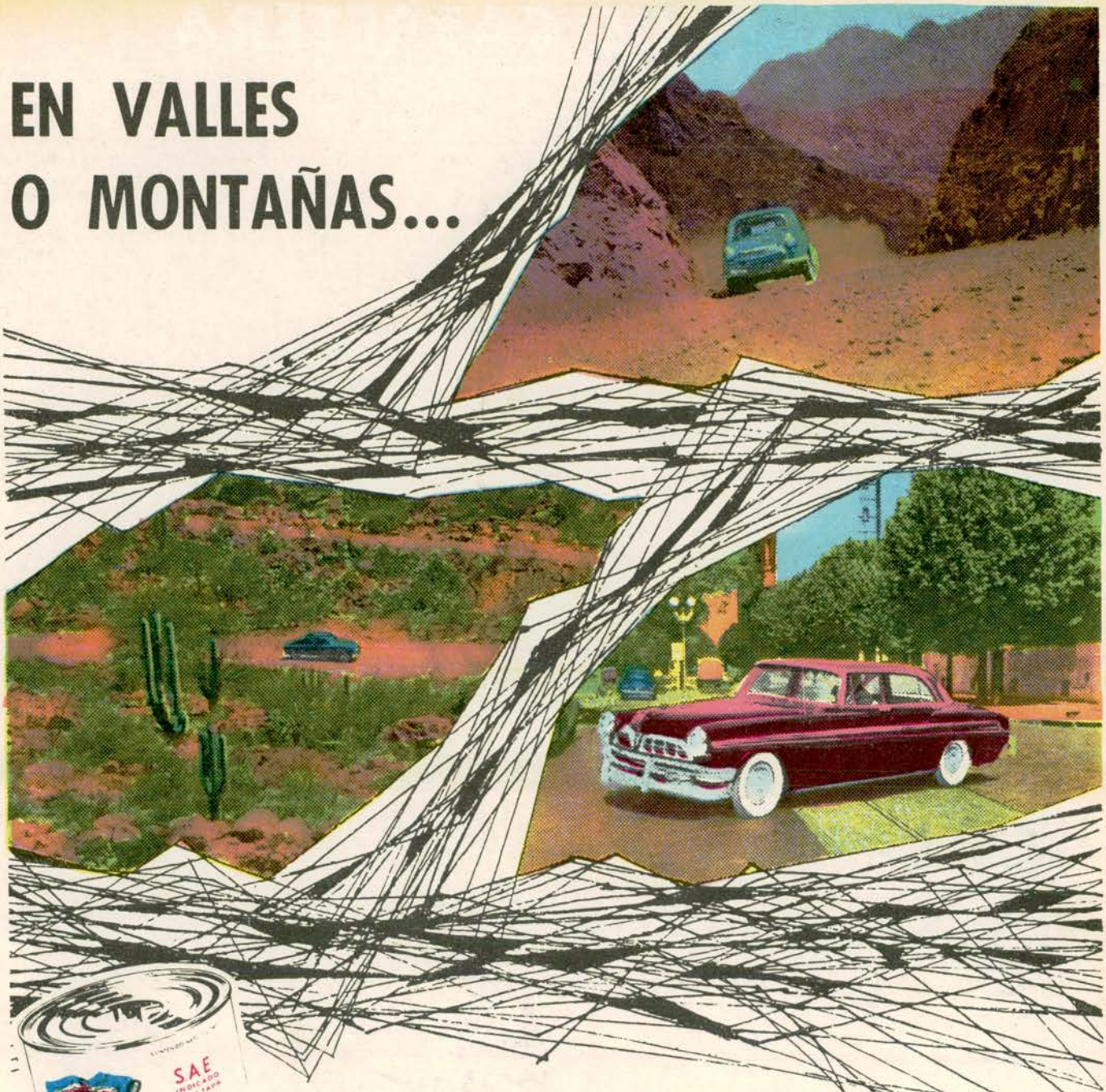
Con los fundamentos que preceden, el Gobierno de Río Negro acordó una subvención sustancial para contribuir a los gastos del Gran Premio.

EXITO DEL ULTIMO MODELO JAGUAR

Una de las estrellas más fulgurantes de la exposición automovilística celebrada este año en los salones del edificio Earls Court, Londres, fue el Jaguar X, sedán de cuatro puertas, que combina una elegante carrocería y un interior de lujo con el rendimiento de un coche de sport. La mencionada exposición internacional fue precedida por un período de excepcional desarrollo de la industria automovilística del Reino Unido y otros países; de allí que fueran expuestos cincuenta modelos nuevos, británicos la mitad de ellos. En total, se exhibieron 340 automóviles presentados por fabricantes de diez países.

Correo Argentino Central B
Franqueo pagado Concesión 4938
Tarifa reducida Concesión 209

EN VALLES O MONTAÑAS...



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

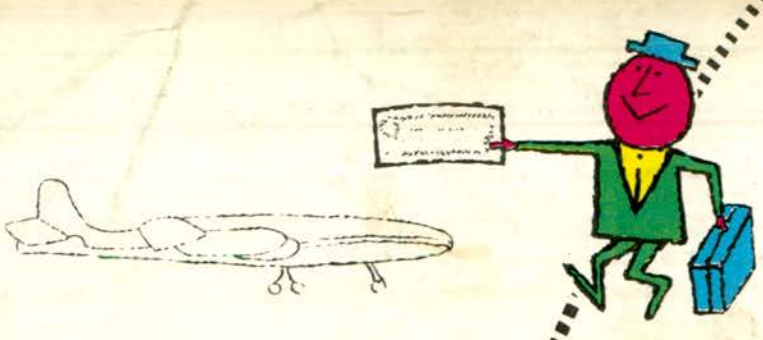
Por ello, ***no olvide de exigir siempre***

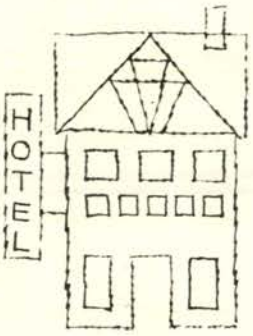
SUPERMOVIL

EL ENEMIGO DE LA CORROSION

YPF

aceptado por todos





SU CHEQUE DE VIAJERO

SEGURO
PRACTICO
COMODO
Lo que Ud. paga con dinero en efectivo, puede pagarlo con los Cheques de Viajero del Banco de la Nación Argentina.
Adquiéralos!
Son valores seguros, y fácilmente reembolsables en las 343 filiales del país y en el exterior en BOLIVIA, BRASIL, PARAGUAY Y URUGUAY.

BANCO DE LA NACION ARGENTINA