# AUTO CLUB

AÑO 2-Nº 4-BUENOS AIRES-ABRIL DE 1962

## JOHN GLENN ENLAZANDO ESTRELLAS

(NOTA EN PAG. 83)

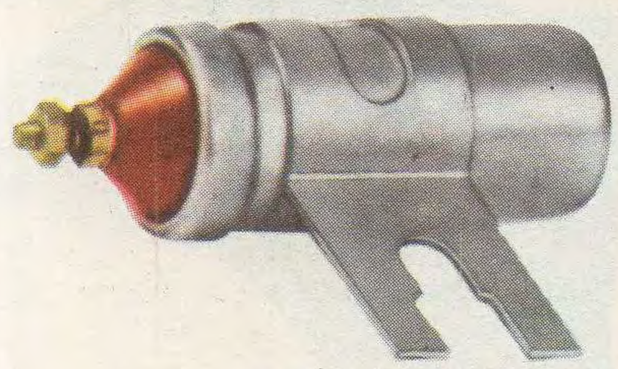
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
FIA-AIT
FIAC

3$.-

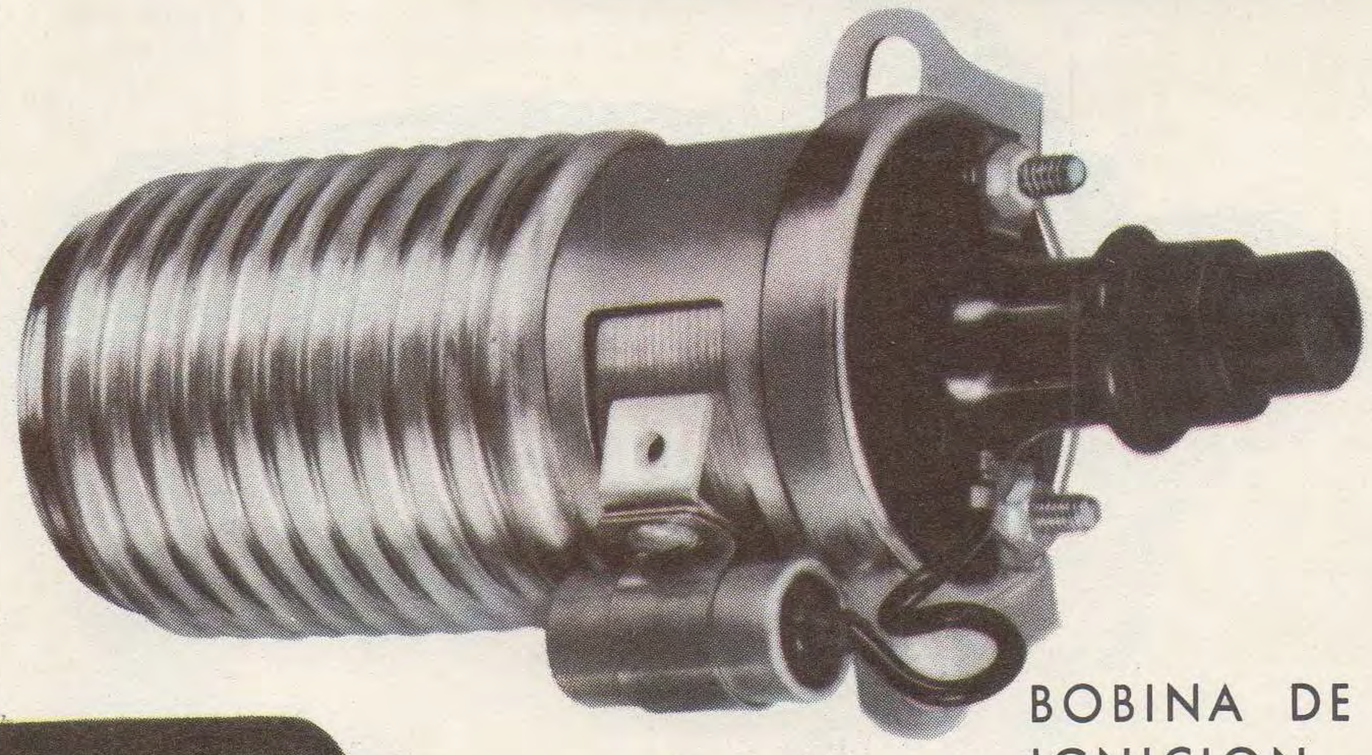
# Si las fábricas los usan porqué no Ud.!

CAMBIE LOS VIEJOS ELEMENTOS POR LA AFAMADA MARCA

**LEYDEN**



CONDENSADOR



BOBINA DE IGNICION

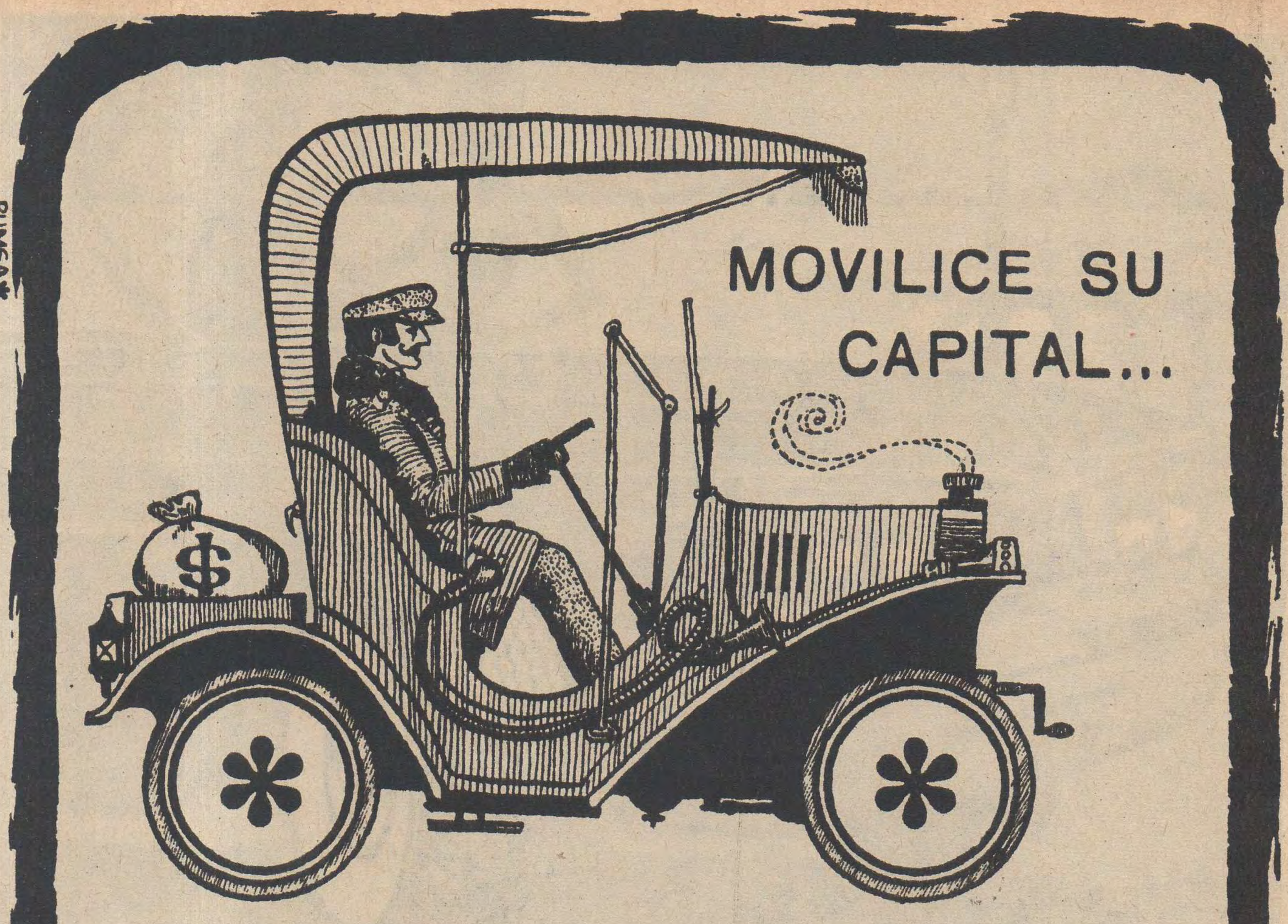



REGULADOR DE VOLTAJE

# LEYDEN ARGENTINA

S. A. IND. COM. Y FIN.

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




# ...INVIRTIENDO EN TELECAR!

**TELECAR es el único servicio de automóviles de remise equipados con radioteléfono. ¡Sea Ud. empresario, participando en los beneficios de su explotación!**

**Aportes desde $ 6.000. Beneficio mensual mínimo: 3 %. Y además... UN LUJOSO AUTOMOVIL PARA UD.!**

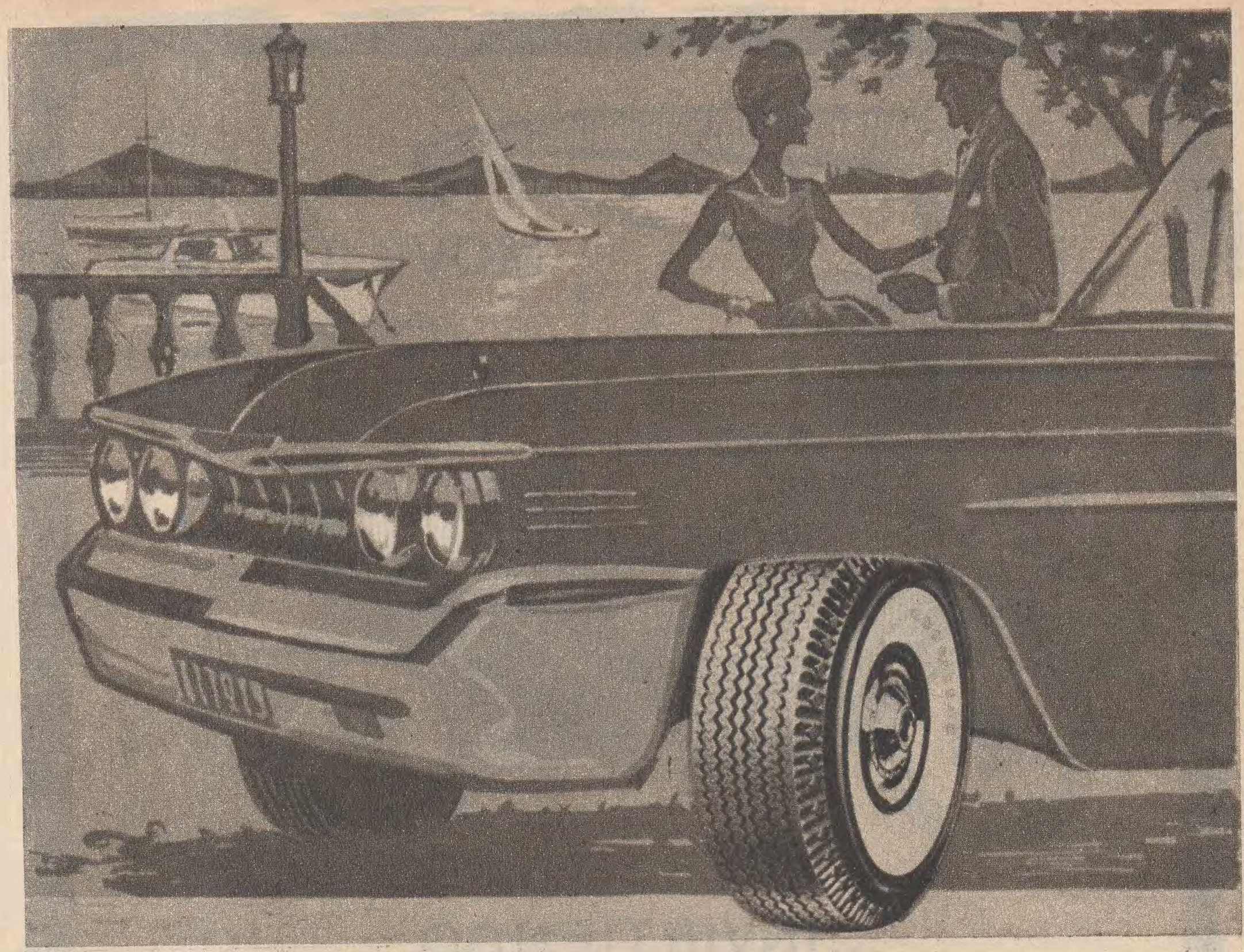
**Invierta su dinero con las máximas garantías en OPERACION TELECAR, un nuevo tipo de empresa promovida por Melcar S.A.**

**...y asegure su futuro!**

MELCAR S.A.

**Rivadavia 947/49 · Bs. As.**

**En Mar del Plata: S. del Estero 1570**



# 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

# AUTO CLUB

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 Palacio
Sr. Alfredo Calisto

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

Ing. Mario L. Negri
Vicepresidente 2.°
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

DEPARTAMENTO DE ARTE:
Julio E. Riera



AÑO 2
Nº 4
ABRIL 1962
BUENOS AIRES

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


# sumario


FORMACION DE UNA CONCIENCIA AERONAUTICA ARGENTINA (Editorial), *por la Dirección* .. 6
MITOLOGIA DE INDIANAPOLIS, *por Horacio Estol* ..... 8
TIPOS DE A BORDO, *por Eduardo Zamacois* ..... 14
MENDOZA, O LA VENTAJA DE TENER POCA AGUA Y MUCHO VINO, *por Sixto Pondal Ríos* ..... 18
EL AUTOMOVIL, MAMA, *por Emilio Villalba Welsh* ..... 23
EN EL CAMPO DEL AUTOMOVILISMO. NOTICIAS DE EUROPA, *por Marcel Reichel* ..... 25
LA PAMPA Y LA MONTAÑA - JOSE MARTORELL, RETRATISTA DE UNA RAZA, *por Marco Denevi* 30
TARTAGAL, EN EL CONFIN DEL MAPA, *por Ulises Petit de Murat* ..... 36
DESDE ABAJO DE LOS RASCACIELOS YANQUIS, *por Edmundo Guibourg* ..... 42
LITERATURA Y TURISMO, *por Luis Emilio Soto* ..... 46
EL CUCHILLO CRIOLLO, *por Raúl Leonardo Carman* ..... 48
ACUARELAS DE NUEVA YORK, *por Lidia O. Goldstraj* ..... 50
NOTAS DE UN PORTEÑO EN PROVINCIAS, *por Córdova Iturburu* ..... 54
UN ACTA DE NACIMIENTO ..... 57
SOLEDAD EN BUENOS AIRES, TEXTO Y FOTOS *de Sara Facio y Alicia D'Amico* ..... 58
VIAJE POR LOS ESTADOS UNIDOS, *por María de Villarino* ..... 60
UN VIAJE UN TANTO MOVIDO, *por Chamico* ..... 68
CALEIDOSCOPIO ESPAÑOL, *por Noemí Vergara de Bietti* ..... 70
SOBRE LA CANTIDAD Y LA CALIDAD, *por Mariano Perla* ..... 76
POR TIERRAS ALTAS Y FRAGOSAS, *por Edward L. Shaw* ..... 80
MAS ALLA DE LOS VUELOS ORBITALES, *por el ingeniero Conrado J. Estol* ..... 83
LA ISLA DE ROBINSON CRUSOE, *por José Martínez Aránguiz* ..... 94
¡OH, VIAJAR!, *por Piolín de Macramé* ..... 98
ESTE PUEDE SER SU AUTOMOVIL, *por Federico Kirbus* ..... 100
LIN YUTANG, MAR DEL PLATA Y LOS SECRETOS DE LA RULETA, *por Jaime G. Font* ..... 106
PARIS Y OTRAS CIUDADES, *por Enrique Rojas Vela* ..... 109
EL ESQUI ACUATICO ..... 120
RESERVAS DE ENERGIA PARA SIGLOS, *por Antonio Cataldo* ..... 122
EL VALLE Y LAS RUINAS DE SAN IGNACIO, *por Gustavo Krieger* ..... 128
TRADICION Y REALIDAD, *por Jorge Deinort* ..... 134
NOCIONES UTILES SOBRE LA ELECTRICIDAD EN EL AUTOMOVIL, *por Augusto E. Osorio* ..... 137
RUMBO A MENDOZA, *por G. Warrior* ..... 140
VAMOS A VIAJAR, *por Ivonne Latour* ..... 144
NUEVOS SERVICIOS PARA TURISTAS ..... 146
UN CUARTO DE SIGLO DE SUPERACION: OSCAR ALFREDO GALVEZ, *por Juan C. Valente* ..... 148
EXTRACTOS DE JURISPRUDENCIA PARA AUTOMOVILISTAS ..... 150
CONVENIO CON LA PROVINCIA DE RIO NEGRO ..... 151
CENTAUROS PAMPAS, *por Luis A. Cousillas* ..... 154
FORMACION DEL CORRECTO CONDUCTOR DE AUTOMOVIL, *por el ingeniero Carlos E. Meaurio* . 158
ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO ..... 160
NOS ESCRIBEN LOS LECTORES ..... 162
TOPONIMIA ARGENTINA: CARHUE, *por Lucio Espinosa* ..... 164



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

AUTO CLUB

REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO

## nuestra portada




**John H. Glenn, vestido con con su ropa espacial, es el primer astronauta americano que realizó un vuelo orbital, en itinerario elíptico que rodeó por tres veces la Tierra. Su sonrisa es el reflejo de la serenidad interior y de la firmeza sin alardes ni jactancia con que los los héroes auténticos de nuestra era realizan la más asombrosa hazaña de todos los tiempos humanos: la exploración profunda y directa del espacio, navegando entre las estrellas. A su lado, en la foto, la gran antena receptora del "Proyecto Mercury", que tanto promete para el porvenir inmediato.**

EL Automóvil Club Argentino acaba de celebrar un convenio de carácter institucional con el Aero Club Argentino, en el que se establece mutuos privilegios en la prestación de los servicios regulares que ofrecen ambas entidades a sus afiliados. Esto quiere decir que los socios del A. C. A. serán tratados, para el goce de tales servicios, como si lo fueran del Aero Club, y recíprocamente, dentro de ciertas condiciones estatutarias en vigencia.

A primera vista, este acuerdo puede parecer meramente un paso más, en determinada dirección, tendiente a ampliar las perspectivas y ventajas prácticas de la política servicial que está moviendo la actividad de las autoridades del Automóvil Club Argentino; es decir, que, en apariencia, no se trataría sino de uno de los tantos servicios nuevos que esta Institución puede enorgullecerse de ofrecer a sus asociados. Estos podrán ahora, en efecto, acudir a la otra parte contratante del convenio con la seguridad de que encontrarán a su disposición, en todo momento, los servicios aéreos privados que puedan requerir del Aero Club y que éste estuviese normalmente en condiciones de proporcionar. Y aunque los beneficios convenidos son recíprocos, como hemos dicho, en cuanto que los socios de esta última Institución hallarán igual acogida en los departamentos serviciales del A. C. A., no puede olvidarse que los de esta entidad llegan actualmente a cerca de 200.000, mientras que los del Aero Club constituyen una pequeñísima fracción de esta cantidad, lo que también define un aspecto particularmente interesante del acuerdo celebrado, de positiva utilidad para los socios del Automóvil Club Argentino. Pero es precisamente sobre el sentido trascendente de esta "utilidad", que queremos formular aquí algunas reflexiones.

No es posible, por ahora, prever y estimar en cifras las ventajas materiales implícitas en el acuerdo que comentamos; en cambio, sí puede afirmarse sin ninguna vacilación, que este acto contribuirá eficaz y valiosamente para la maduración en el espíritu público argentino (no olvidemos que los 200.000 socios del A.C.A. representan, en la práctica, una masa humana de alrededor de 1.000.000 de habitantes; es decir, aproximadamente y nada menos que el 5 % del total de

# FORMACION DE UNA "CONCIENCIA AERONAUTICA" ARGENTINA

la población de este país), de lo que se dado en llamar y debe ser llamado "conciencia aeronáutica". En su esencia, este "sentimiento", que realmente equivale a un "estado de conciencia" de significación e influencia crecientes en la vida contemporánea, consiste en la certidumbre, tanto instintiva como razonada, de que, en el porvenir, la gravitación de las naciones en el concierto internacional y su progreso en el orden interno, dependerán cada vez más de la medida en que pueblos y gobiernos presten atención y empeñen sus esfuerzos en el desarrollo de las comunicaciones y los transportes aéreos, sea en su versión convencional hasta ahora difundida, sea bajo los nuevos tipos que promete el progreso de la cohetería y las aplicaciones civiles de la energía atómica.

Algo más nos parece indispensable subrayar: la formación de esa "conciencia aeronáutica" se está convirtiendo, en el mundo de hoy, en una condición fundamental y casi **sine qua non** de la supervivencia y engrandecimiento de las naciones y estados. Cada vez dependemos más del aire; o, para decirlo en otras palabras, cada nuevo día viene a poner más acentuadamente de manifiesto la necesidad de ejercer el dominio del espacio, sobre el propio territorio, por lo menos,— o de disponer de los medios necesarios para controlar ese dominio. Sin esto —como antiguamente sin poderosos y bien disciplinados ejércitos de tierra o fuertes armadas—, la soberanía política se encuentra amenazada de uno u otro modo, directa o indirectamente. Y sólo una "conciencia aeronáutica" íntimamente incorporada al espíritu de los pueblos, puede permitirles emprender e insistir en el esfuerzo y en los sacrificios necesarios para conseguir el contralor de su propia atmósfera.

Las autoridades del Automóvil Club Argentino, que han conseguido el honroso y útil acuerdo con el Aero Club, consideran, por todo lo dicho, que con la celebración del mismo, aparte de haber asegurado un nuevo servicio para los asociados, contribuyen también eficazmente al desarrollo de la "conciencia aeronáutica" en nuestro país o, por lo menos, a crear las condiciones que deben hacerlo posible. Y es esto lo que queríamos destacar particularmente con este comentario editorial.

Incidentalmente, aunque no como elemento de menor cuantía, debemos señalar que la reciente hazaña del astronauta norteamericano John A. Glenn, que circunnavegó tres veces en torno a nuestro planeta a lo largo de un dilatado itinerario espacial, vino a exaltar la legítima satisfacción de la gente occidental, orgullosa de su secular tradición civilizadora, y proyectó sobre las perspectivas del futuro la certidumbre objetiva de que en los cielos de este continente montan celosa guardia los eficientes defensores de nuestro modo de pensar y de vivir. Y esto también forma parte de la "conciencia aeronáutica", que da alas irreplegables a esa certidumbre.

# MITOLOGIA DE INDIANAPOLIS

Escribe
HORACIO ESTOL
Para "AUTOCLUB"

*El primer equipo de corredores italianos que tentó la aventura de Indianápolis; en la foto: Guarino Bertocchi, Emilio Ruggeri, Achille Varzi, com. Corrado Filippini, el conde Giovanni Lurani Cernuschi, Arnoldo Mazzucchelli y Luigi Villoresi, calidad y pericia. Fue en 1946.*

EN EE.UU. hay un curioso contraste entre la inmensa difusión del automóvil y el reducido impacto del automovilismo deportivo, especialmente si se lo compara con el contraste inverso que se registra en muchos países que —como el nuestro—, acusan un enorme entusiasmo por el automovilismo deportivo, mientras la difusión del automóvil todavía es precaria, en relación con los EE. UU. Va sin decir, que no estamos solos en esa situación, porque la misma, con diferentes medidas, se repite en Brasil, México, Francia e Italia, por lo menos. A la vez, pudieran citarse Inglaterra y Alemania como países donde hay un mayor equilibrio entre la difusión del automóvil y el interés por el deporte automovilístico...

No cabe la menor duda de que el caso más curioso es el de EE. UU. Y lo es más todavía porque, a pesar del reducido entusiasmo popular por el automovilismo deportivo, durante muchísimos años este país ha sido el escenario de uno de los acontecimientos periódicos de ese



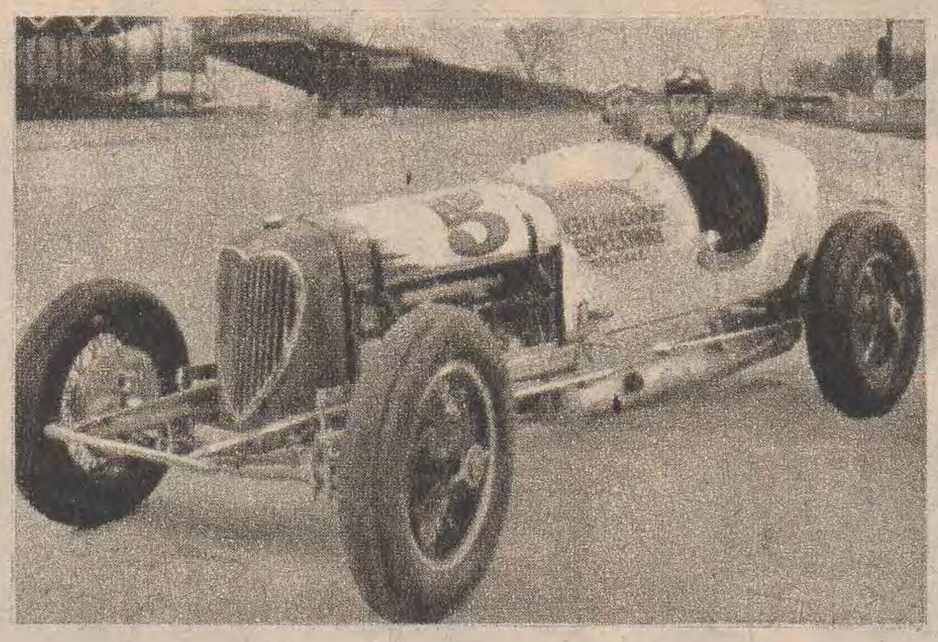
deporte que más resonancia ha tenido en el mundo entero. Nos referimos a las famosas "500 Millas de Indianápolis", que alguna vez fue la prueba automovilística de mayor trascendencia mundial, aunque hoy son muchas las competencias —principalmente europeas— que escalonan y dividen el interés de los aficionados.

La realidad es, que el prestigio espectacular de las "500 Millas de Indianápolis" corresponde a otra época. Se decía Indianápolis y se pensaba automáticamente en automóviles de carrera, como se pensaba en el boxeo cuando se decía Madison Square Garden. Era la época cuando Lee Bourget resumía a la aviación y Dakar al continente africano; cuando, entre nosotros, viajar significaba ir a Europa nada más, y Europa era París. La distancia, la velocidad, el tiempo y muchas cosas más tenían entonce otras tablas de valores; y aunque se hacían las predicciones más disparatadas sobre el futuro, a nadie se le ocurrió imaginar las bombas de hidrógeno, los vehículos espaciales o los computadores electrónicos; el mundo y la humanidad todavía estaban en la edad de la inocencia. Los augures profesionales, como Verne, H. G. Wells o Huxley, apuntaron muy bajo o muy alto. Vivíamos con la imaginación polarizada por unos cuantos nombres propios que encerraban, con las sugestiones más diversas, el deslumbramiento del mundo de esos días: Roma, París, Londres, Berlín y Nueva York; la Mistinguette o Bárbara La Mar, según los gustos; Antibes, San Francisco, Niza; Lindberg, Bernard Shaw, La Pavlova, Marconi, Poincaré, O'Neill, Freud, Amundsen, Ludwig, Lebrun, Colette, Utrillo, D'Annunzio, Ortega y Gasset, James Joyce, Nitti, Byrd, Pirandello... Eran los nombres que no necesitaban aclaración. Como Wimbledon, como el Garden, como Epson, como Hollywood, Lourdes, Auteil, St. Moritz... Como Indianápolis.

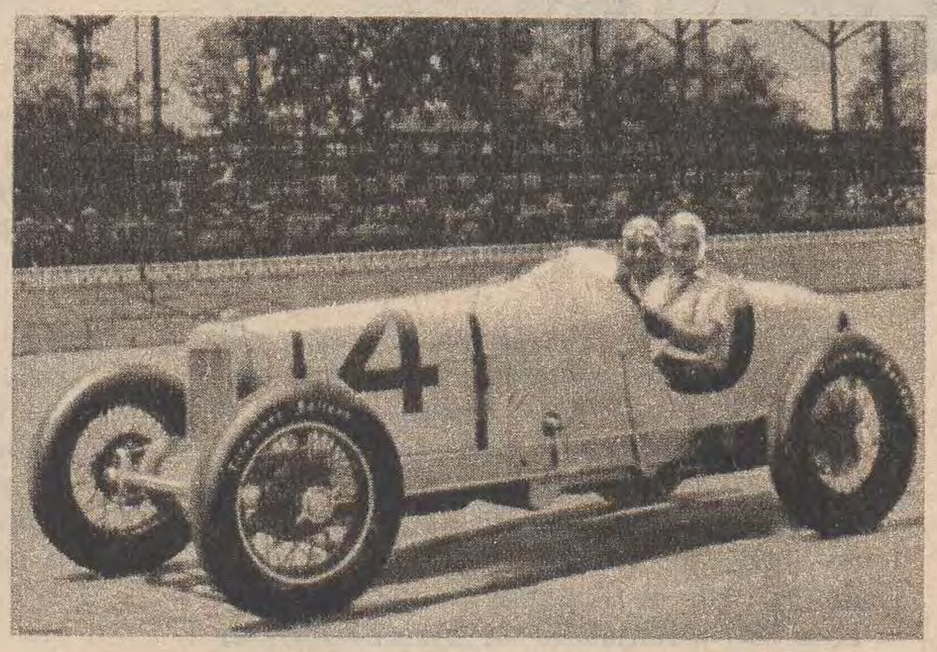
## Proyección geométrica

A Indianápolis le adjudicamos un carácter mitológico, por el significado que tuvo entre nosotros durante muchos años, como expresión máxima del automovilismo deportivo. Es indudable que las nuevas generaciones de aficionados tienen una geografía especializada mucho más amplia que la que existía hace veinte años, merced, principalmente, a las repetidas victorias europeas que importó Juan Manuel Fangio, dando familiaridad a nombres que antes sólo se conocían en los círculos más técnicos. Hubo una época en que toda la gloria automovilística consistía en ganar las "500 Millas de Indianápolis", mientras hoy esa gloria está distribuida en las competencias de Monza, Pescara, Pau, Mónaco, Le Mans, Nüremberg, etc., y resumida en el título de campeón mundial para el que, justamente, nada cuenta Indianápolis. A esa época corresponde el carácter mitológico que decimos, determinado por una especie de proyección geométrica que, por lo menos entre nosotros, llegó a darle a esa carrera una trascendencia popular mucho mayor que la que nunca tuvo en EE. UU...

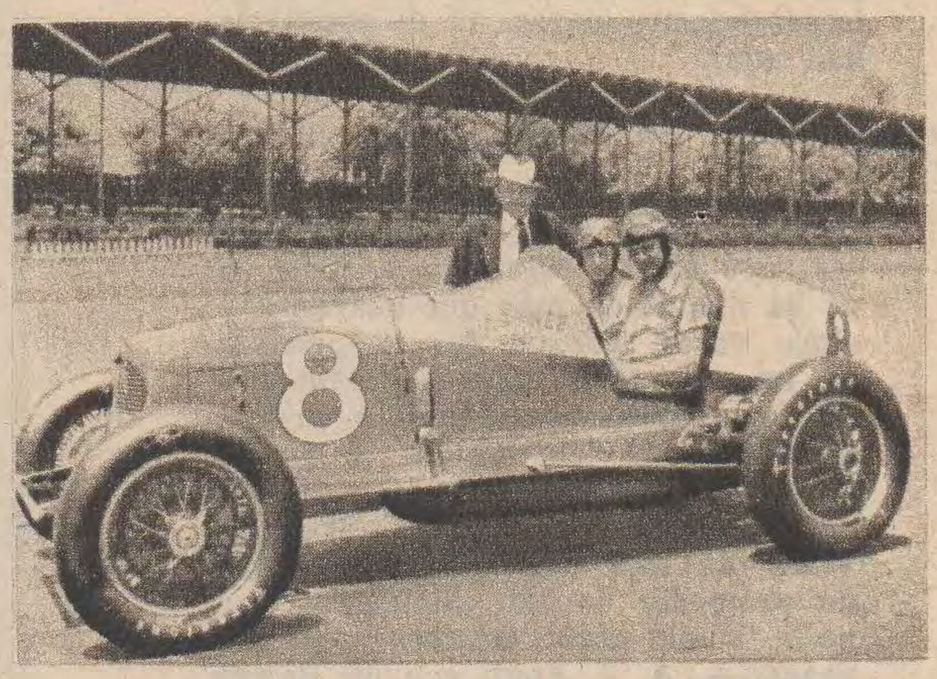
El descubrimiento de la realidad se hace al aproximarse el Memorial Day, el 30 de mayo, que es cuando se corre esa prueba, y uno comprueba que la prensa de Nueva York —como la de todo el país— apenas si ofrece la información indispensable: primero, los inscriptos; las pruebas después; luego un resumen informativo el día de la carrera y, al día siguiente, una crónica sobria de los resultados. Esta comprobación, a lo largo de quince años, revela que en ningún diario de Nueva York se ha escrito tanto sobre Indianápolis como nosotros estamos escribiendo en esta nota. En EE. UU., la carrera de Indianápolis es muy importante para un grupo especializado de la industria y el deporte del automóvil. Además, es muy importante para Indianápolis, capital del estado de Indiana, que en los folletos de turismo se describe como una ciudad de 600.000 habitantes, don-



*Aquí está el ganador de la carrera en 1935, Kay Petillo, acompañado de su mecánico Jimmy Dunham, en el volante del coche victorioso, un GILMORE SPEEDWAY Special. Marcó 169,984 Kms. por hora.*



*El 1930 el ganador fue Billy Arnold, con un MILLER - HARTZ Special. Marcó un promedio de 100,448 millas, es decir, 160,716 Kms.*



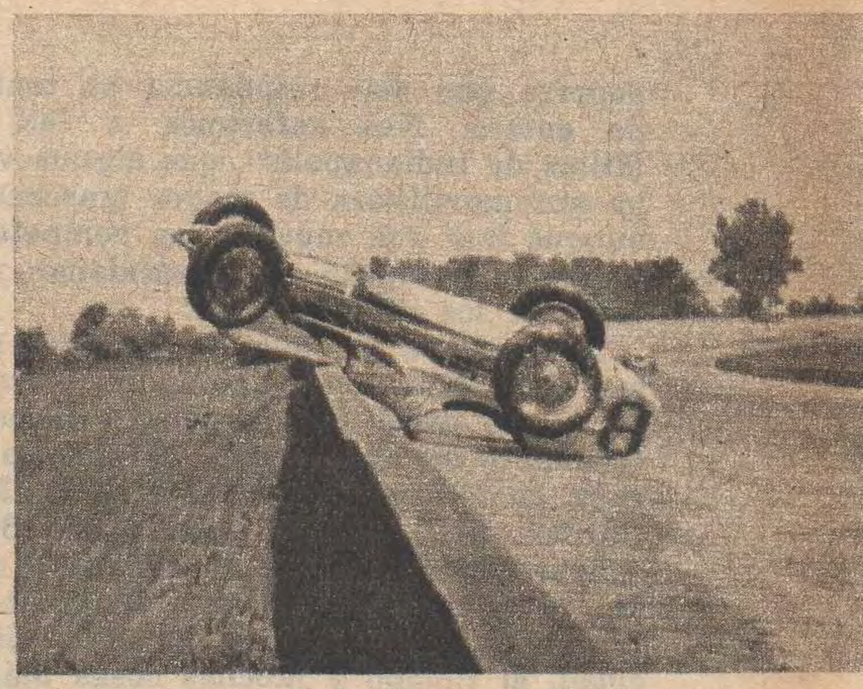
*Lou Meyer, ganador en 1936, con un RING FREE Special. La velocidad horaria avanza lentamente; ese año fue de 109,069 millas —174,510 Kms.*




*El récord en pista circular lo tiene A. B. Jenkins, con 189 millas (302,4 Kms.); fue conquistado con su poderoso MARMON METEOR II, en Bonneville Salt Flats, en el Estado de Utah. En la foto se ve al volante con su máquina, en el circuito de Indianápolis.*



*Troy Ruttman —veintidós años—, ganador de las "500 Millas" en 1952, a algo más de 206 Kms. por hora, conduciendo el coche de propiedad de J. C. Agajanian (en el medio del grupo central). Sorprende el aspecto casi fresco del volante, después de la larga y dura prueba.*



*Algo espectacular, pero no inusitado en la clásica pista, durante el desarrollo de las "500 Millas" y aún en las pruebas preliminares de calificación. Aquí se ve como quedó el coche que conducía Al Gordon después de un trompo y el sensacional "salto mortal" que lo siguió. Pero no hubo muertes: piloto y mecánico apenas sufrieron leves heridas.*

de se encuentra el famoso "Speedway" que lleva su nombre, y donde hay 1.100 fábricas, seis líneas aéreas y siete ferroviarias, 515 iglesias, 32 parques y una buena Universidad. También es importante para el estado de Indiana por la publicidad incidental que le reporta la prueba. Pero a 500 kilómetros de Indianápolis el índice de esa importancia comienza a diluirse rápidamente para reducirse en todo el país a la de un acontecimiento que sólo interesa de verdad a un núcleo reducido, porque el deporte automovilístico, como nosotros lo entendemos, carece de de popularidad aquí.

## Crónica de medio siglo

La pista de Indianápolis ya tiene más de medio siglo, y la prueba de las "500 Millas" también, aunque no se ha disputado más que cuarenta y cinco veces, porque fue suspendida en los seis años correspondientes a las dos guerras mundiales. La primera carrera de "500 Millas" se corrió allí el 30 de mayo de 1911, y la ganó Ray Harroun, con un Marmon Wasp de seis cilindros, alcanzando un promedio de 120 kilómetros por hora. Medio siglo después —el año pasado—, A. J. Foyt, con un Bowes Seal Fast Special, señalaba un promedio de 222 kilómetros por hora, revelándose en esa diferencia de 102 kilómetros la verdadera significación íntima de la pista de Indianápolis, como laboratorio mecánico de experimentación y perfeccionamiento.

La historia de la pista en sí misma se inició con una partida falsa, el 14 de agosto de 1909, al realizarse una reunión de tres días en la que intervinieron destacados volantes de esa época, como Ralph de Palma, con su Fiat rojo, y Barney Oldfield, con su gigantesco Herman Benz. Todo anduvo bastante mal a causa de los accidentes que se registraron, y después de la prueba se llegó a la conclusión de que la pista de tierra era muy peligrosa. Inmediatamente se iniciaron los trabajos para recubrirla con ladrilos de fábrica rojos, y al año siguiente se disputaban varias carreras, preparándose el escenario para la primera prueba de las "500 Millas". Los ladrillos rojos fueron la característica típica de la pista de Indianápolis durante 24 años, hasta que en 1935 se comenzó a recu-

# EL HOMBRE Y

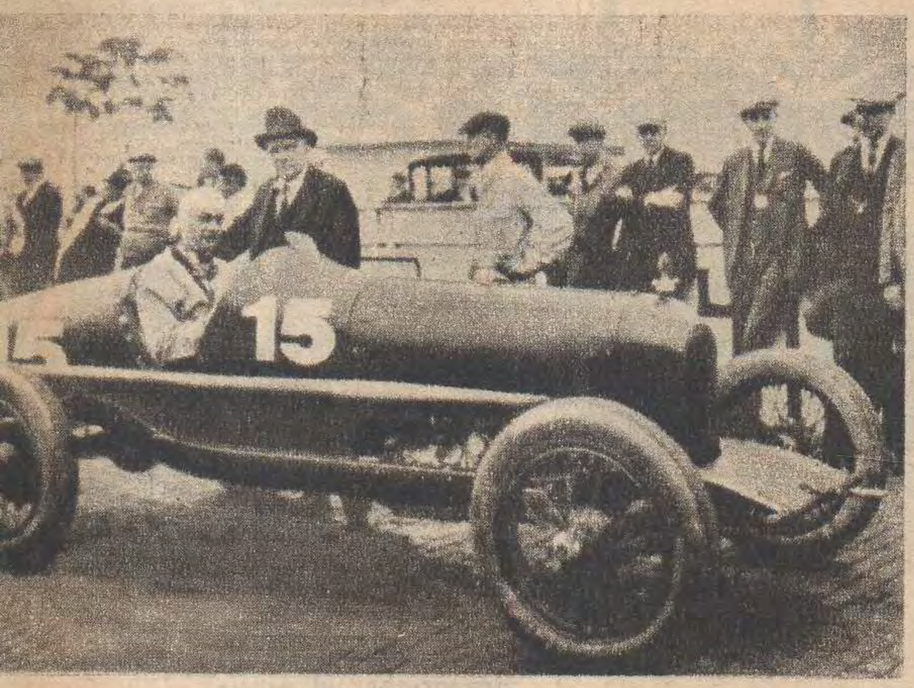
Hace unos años, Wilbur Shaw, una de las personas más autorizadas para hablar de Indianápolis, describió qué es lo que significa correr en esa famosa pista. Consideramos que, tanto para los aficionados como para el lector corriente, la descripción de Wilbur Shaw es un documento de interés, que podría valer como la radiografía de la prueba.

Para que se entienda mejor esa descripción, conviene recordar cómo es la pista cuyas dimensiones anotaremos en las medidas originales. Tiene la forma de un rectángulo con los ángulos curvados; las dos rectas largas son de 1.320 pies, y las dos cortas —en los extremos norte y sur— de 660 pies cada una; las cuatro curvas suman 5.280 pies y el recorrido total de la pista es de dos millas y media.

•

"La inscripción del coche en la carrera cuesta 125 dólares, de los cuales se devuelven 100 en el caso de que el corredor no se clasifique. Si se procede con tino, hay que llegar a Indianápolis con la máquina el 1º de mayo. Allí le asignan a usted un garage y en seguida la AAA procede a la inspección del auto, lo que incluye un examen con un sistema magnético para determinar cualquier falla que pueda haber en el material de las diferentes partes que componen la dirección. Si todo va bien, el coche queda oficialmente registrado.

"Si usted se propone conducir la máquina, primero que nada tendrá que dar un examen bajo la observación de un Comité formado por tres volantes y dos funcionarios del AAA. El examen consiste en dar diez vueltas de pista a cinco velocidades diferentes:



*L. L. Corum, ganador de las "500 Millas de Indianápolis" en 1924, a una velocidad de 98,23 millas (157,168 Kms.) por hora, con su coche DUESENBERG.*



*En 1953, la prueba clásica fue ganada por Bill Vukovich. En la foto, el vencedor, todavía en el coche triunfante, recibe las felicitaciones del presidente de la Firestone, Raymond C. Firestone. Esta empresa provee siempre las cubiertas para la carrera.*

brirla de asfalto, aunque hay todavía un trecho donde se ven los ladrillos tradicionales.

El aspecto más importante en toda la historia de la pista de Indianápolis es esencialmente técnico. Allí se vieron desfilar los primeros coches de carrera de tipo paquidérmico, como los Marmon, Fiat, Mercedes y Locomobile. Después de la primera guerra mundial, siete años después de inaugurada la pista, la American Automobile Association entendió que la velocidad de las máquinas que intervenían en la prueba se estaba haciendo peligrosa, y se redujo la cilindrada de los competidores; de esa manera se cerró una etapa con los 142 kilómetros de promedio que había logrado De Palma en 1915.

## Nuevas líneas

Al utilizarse motores más pequeños, se hizo necesario utilizar otros recursos para ganar velocidad.. Automáticamente, se redujo el tamaño de las máquinas; aparecieron las primeras carrocerías de aluminio, y se adoptaron las ruedas de alambre, al tiempo que se abría todo un nuevo campo de especulaciones con la adopción de líneas aerodinámicas, que transformaron radicalmente la concepción que había existido hasta entonces respecto a los autos de carrera.

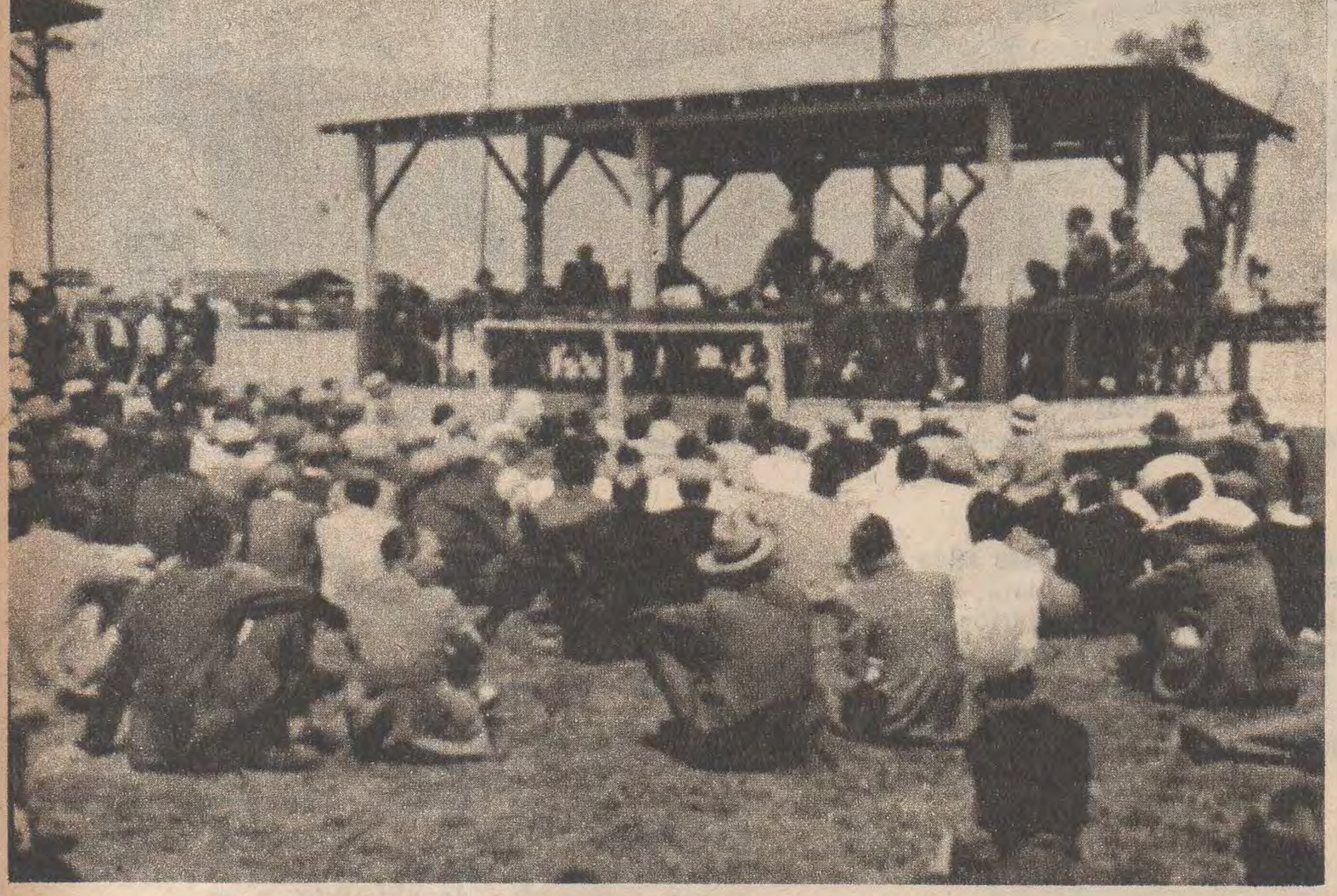
En 1923 —después de haberse elevado el promedio de Indianápolis a 150 kilómetros por hora, a pesar de la menor cilindrada— la A. A. A. volvió a reducirla, limitándola a 122 pulgadas. Nuevamente eso concentró el esfuerzo en la construción de coches con carrocerías más compactas, livianas y aerodinámicas, cosa que se logró a tal punto, que en las eliminatorias de ese mismo año 1923, el promedio fue de 166 kilómetros. En 1926 se volvió a reducir la cilindrada por tercera vez, iniciándose la época de las grandes velocidades con coches pequeños, que duró hasta 1930. Ese año la depresión económica que sufría EE. UU. limitó en mucho el número de corredores que podían afrontar los gastos para mantener una máquina que, por otra parte, costaba alrededor de los 30.000 dólares, Por eso, en 1930, la A. A. A. volvió a cambiar los reglamentos, permitiendo la intervención de automóviles semi-standard, que hicieran la carrera económicamente más accesible, de manera que comenzaron a verse por primera vez en esa pista los Buick,

# LA MAQUINA

168, 176, 184, 192 y 200 kilómetros por hora. Si se dan esas cincuenta vueltas dentro de las condiciones requeridas, se le reconoce al conductor el derecho a intervenir en las pruebas de clasificación. La misma se hace con el fin de que solamente disputen la prueba 35 de los coches más veloces, eliminándose corrientemetne un promedio de 40 corredores. Para clasificarse hay que dar cuatro vueltas a la pista desarrollándose la mayor velocidad posible. En 1953, por ejemplo, el promedio mínimo de clasificación que se registró fue de 216 kilómetros por hora.

"Cuando usted está listo para iniciar la prueba, primero da unas vueltas a la pista a fin de que se caliente el motor, hasta hacer la señal de que está dispuesto a correr contra el reloj, en el momento de avanzar hacia la curva norte. Al salir de esa curva y tomar la recta, cuando pasa frente al hombre que baja la bandera, su coche debe correr a 272 kilómetros por hora. En el último tercio de esa recta, usted comienza a aflojar el acelerador suavemente dejando que el coche tome en vuelo la primera parte de la curva; luego, al cubrir las tres cuartas partes de la misma, deberá hundir el acelerador a fondo y repetir en seguida la maniobra que hizo al salir de la primera recta larga; pero luego, al acelerar para entrar en la segunda recta larga, tendrá que llegar a los 288 kilómetros de velocidad. El mismo proceso vuelve a repetirse al entrar en la curva del extremo norte, y en seguida se desemboca de nuevo en la primera recta donde al pasar por la sección que todavía tiene piso de ladrillo, usted se dará cuenta dónde está por el castañeo de los dientes. Después de eso, todo lo que hay que hacer es repetir la misma maniobra tres veces más. Y unos días más tarde, cuando llega el momento de la carrera, hay que repetir todo de nuevo; pero hay que hacerlo doscientas veces."

Chevrolet, Hudson y Chrysler; y ese mismo año, un Studebaker que había costado 1.500 dólares nada más, se clasificó octavo. En 1935 la A. A. A. incorporó una nueva disposición al reglamento de la carrera, limitando a 45 galones el combustible que los competidores podían usar en el transcurso de la misma, y se corrieron dos pruebas con esa limitación, hasta que fue anulada, en 1937. Ese fue otro de los momentos que señaló en Indianápolis una nueva época, porque comenzaron a aparecer las Maseratis, Alfa Romeos, etc.; y en 1939 y 1940, por primera vez en la historia de las "500 Millas", un corredor —Wilbur Shaw— ganó la prueba dos años seguidos, precisamente con una Maserati.

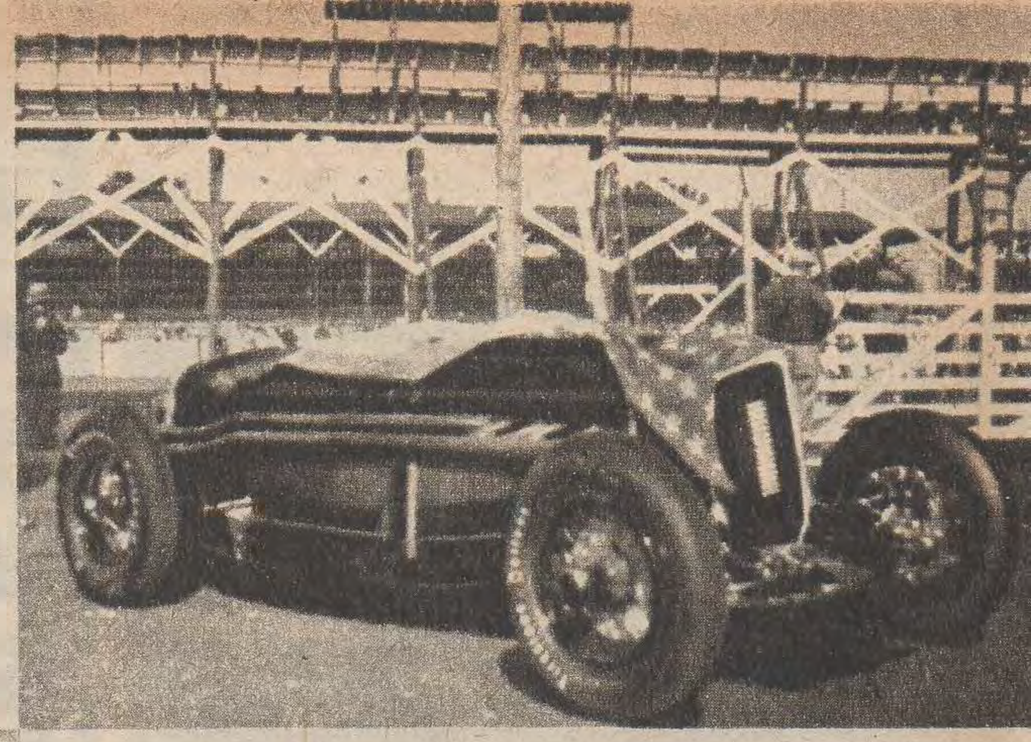


*Una curiosa vista de la celebración de algo que es como un rito rutinario en Indianápolis: el director de la prueba —que controla la A. A. A.— impartiendo instrucciones a los corredores y ayudantes.*

## La Barrera de los 200

Después de los cuatro años de inactividad por la Segunda Guerra Mundial —1942, 43, 44 y 45—, las "500 Millas" volvieron a disputarse en 1946, con la participación de las máquinas que estaban cuidadosamente guardadas desde 1941. El resultado demostró que el desarrollo mecánico se había paralizado, porque la ganó George Robson, con un Spark Six de pre-guerra, que alcanzó un promedio de 182 kilómetros, inferior en 5 al récord que había señalado Floyd Roberts en 1938. De todas maneras, la carrera de 1946 señaló en Indianápolis la aparición de uno de los tipos de coches que se hicieron más famosos en esa pista: el Novi V-8, de alta compresión que, conducido por Ralph Hepburn, señaló el récord de velocidad en una vuelta de pista con 214 kilómetros por hora, aunque no terminó la carrera. En 1947 se produjo otra conmoción que duró tres años, al aparecer los dos Blue Crown Spark Plug Specials, preparados por el famoso mecánico y volante Lou Moore. Esos coches, que tenían tracción delantera, ganaron en 1947, 1948 y 1949, con Mauri Rose los dos primeros años, y con Bill Holland, el tercero, agregándose, además, el hecho de que en las dos primeras carreras Holland se clasificó segundo, y que en 1949 Rose perdió el segundo puesto porque tuvo que abandonar cuando faltaban ocho vueltas para terminar la prueba.

El dominio de los Blue Crawn —y la tracción delantera— terminó en 1949, cuando comenzaron a imponerse los autos preparados por Frank Kurtis. En 1951, Lee Wallard, con un Belanger Special, quebró al fin la barrera de los 200 kilómetros por hora de promedio, ganando con 201. Desde ese momento, la preocupación de los competidores se viene dividiendo entre los perfeccionamientos mecánicos y las innovaciones proporcionadas por la compañía de neu-



*Valioso recuerdo para los automovilistas argentinos: el coche "Insignia de Oro", con el que el as Antonio Gaudino participó en las "500 Millas de Indianápolis" en 1932, engalanado con las banderas de la Argentina y los Estados Unidos.*

máticos Firestone, que es la que abastece a todos los coches que corren en Indianápolis, al punto de considerarse que las grandes velocidades que se han alcanzado en los últimos años se deben en buena parte, justamente, al extraordinario perfeccionamiento de los neumáticos...

Podría decirse, finalmente, que hoy sí le corresponde a Indianápolis el prestigio mitológico que tuvo por razones incidentales hace muchos años. Porque esta vieja pista, con las mismas curvas que fueron peligrosas cuando se corría a 100 kilómetros por hora, es el escenario de una repetida batalla anual, en la que las velocidades, superadas casi metro a metro, han llegado a lo que nunca pudieron soñar los primeros hombres que la estrenaron.

# LAS PINCHADURAS DE LOS NEUMATICOS YA NO SON UN PROBLEMA

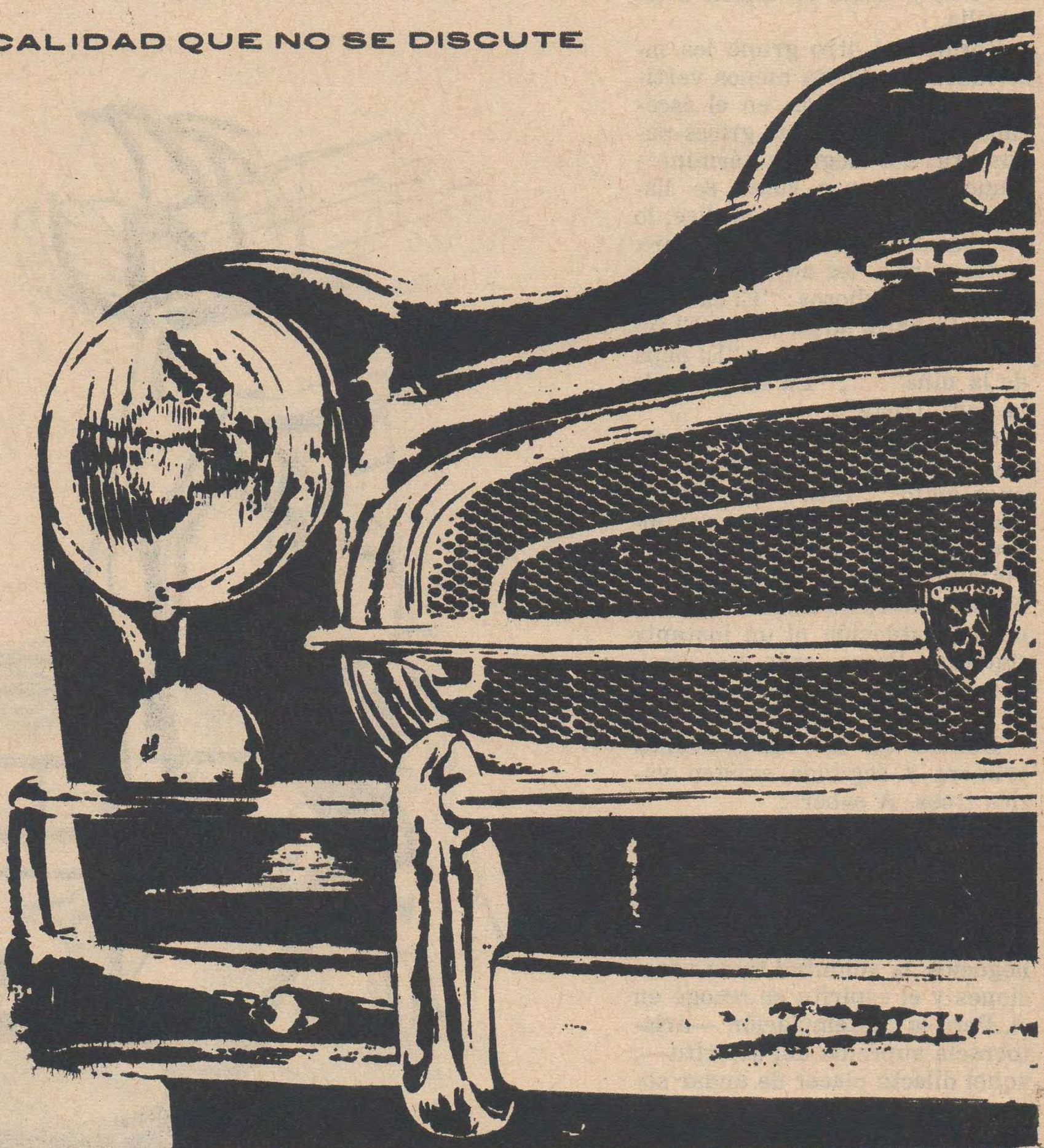
Acaba de ser inventado en Gran Bretaña un aparato que, en una sola y veloz operación, repara la pinchadura de un neumático y vuelve a inflarlo, y que es, en consecuencia, la solución ideal del clásico y fastidioso problema de los neumáticos pinchados. El aparato consiste esencialmente en una pequeña garrafa y un tubo flexible. Atornillado éste a la válvula del neumático, luego se lo atornilla, por su otro extremo, a la garrafa. Esto libera automáticamente, junto con aire comprimido, un agente químico que obtura instantáneamente el agujero, mientras se infla al mismo tiempo el neumático. El "Redi-Spare" —nombre con que ha sido bautizado el ingenioso aparato— puede igualmente emplearse para neumáticos con o sin cámara, y es capaz de inflarlos hasta una presión de 2,24 Kg/cm2. Con los de baja presión, cada garrafa del "Redi-Spare" puede ser usada dos veces antes de que se haya descargado.

*Fabricantes:* Lexington Products Ltd., 86/88 Queensbury Road, Wembley, Middlesex, Inglaterra.

# PEUGEOT

## 403

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE



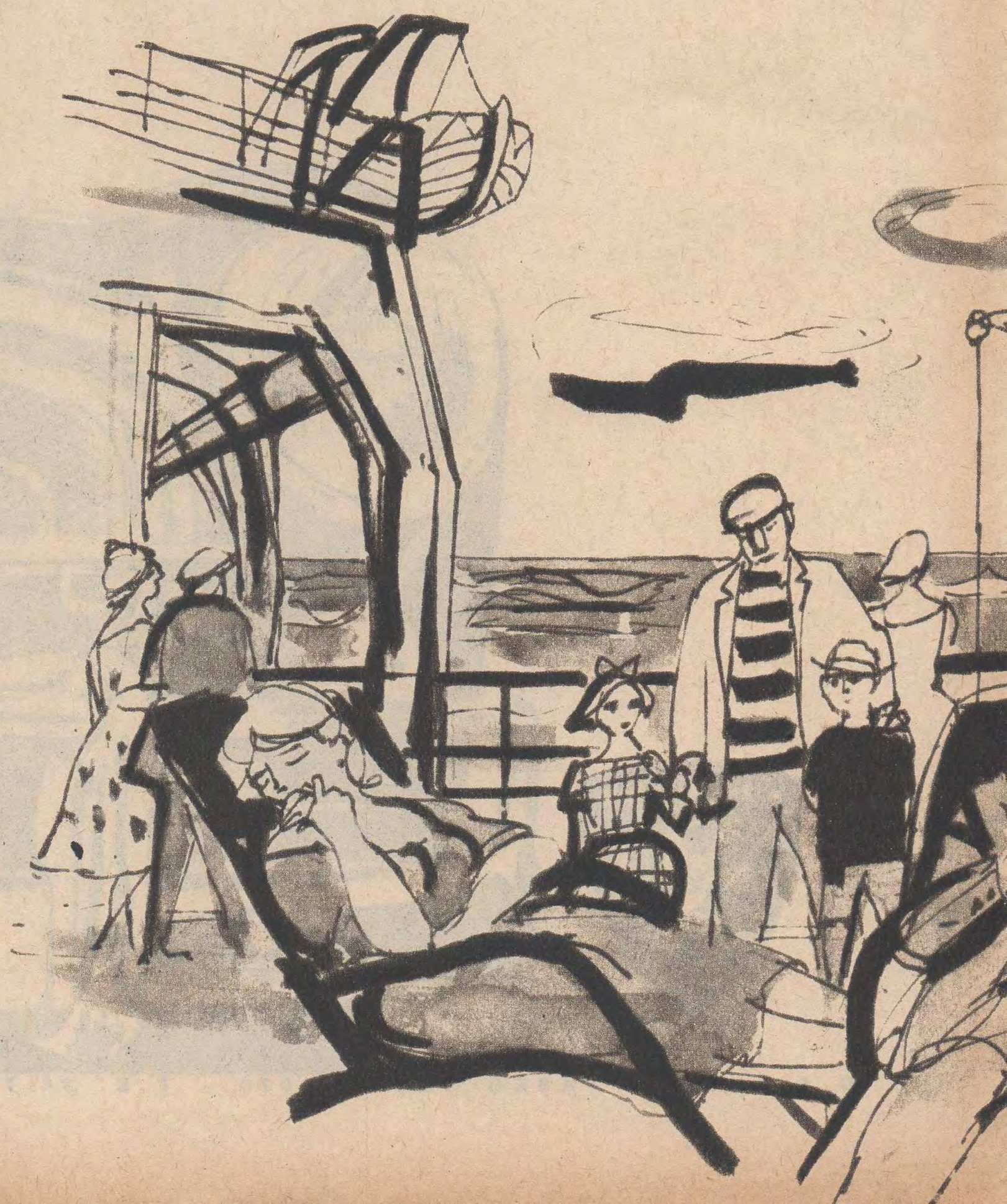
PEUGEOT

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

# TIPOS DE A BORDO

Para "AUTOCLUB"
escribe EDUARDO ZAMACOIS

Ilustró LISA



A la humanidad que peregrina en los grandes trasoceánicos podemos dividirla en tres grupos. Constituyen el primero "la crema", los que, apenas se acercan a nosotros, adquieren un relieve, una personalidad. Inmediatamente conocemos sus nombres: se llaman don Fulano, don Zutano, don Perencejo...; y sabemos también su profesión o carrera, y hasta si tienen o no familia.

Forman el otro grupo los individuos de silueta menos vertical; los condenados, en el escenario de la vida, a las grises penumbras del "segundo término". Nunca sabremos cómo se llaman, y si alguien nos lo dice, lo olvidaremos en seguida. Para distinguirlos, les adjudicaremos apodos caprichosos: "El caballero de la nariz larga"..., "El joven del traje azul"..., "El papá de la niña"..., "La señorita de la cara triste"...

Componen la tercera categoría, los cautivos perpetuos del anonimato: "Los "sin perfil", los "ceros", del humano enjambre, quienes aún después de viajar quince o veinte días a nuestro lado, no habrán atraído nuestra atención ni un instante siquiera. Pasan ante nosotros, y no los vemos; nos hablan, y no los oímos.

Dentro de las agrupaciones primera y segunda existen varios tipos. A saber :

### *LOS QUE AMAN*

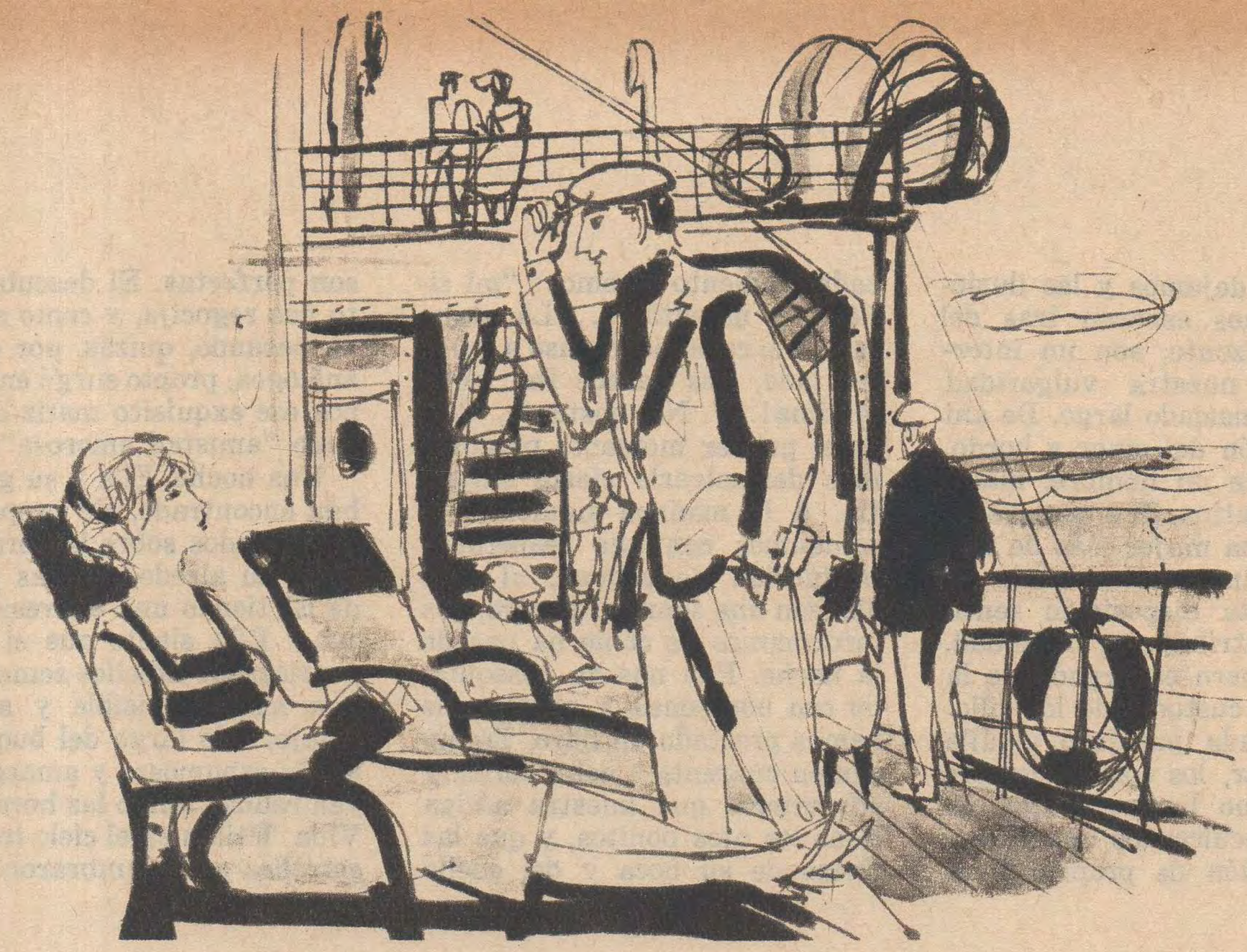
Un viaje trasoceánico es un silencio, una tregua. Apartados momentáneamente de nuestros negocios, la voluntad toma vacaciones y el espíritu se recoge en sí. Pero la contemplación —aristocracia suprema del espíritu—, aquel dilecto placer de andar solitario y conversar con nosotros mismos, no satisface a la mayoría: dos, tres, cuatro días, de reposo, entre los recuerdos de la

playa que dejamos y las ilusiones que nos esperan tras del nuevo horizonte, son un intervalo que nuestra vulgaridad aprecia demasiado largo. De ahí la exaltación del amor a bordo. Difícilmente un hombre, máxime si es latino, frecuentará el trato de una mujer más de una semana, sin enamoriscarse de ella. A esta disposición sentimental contribuye la ociosidad.

El marinero encargado de la limpieza y custodia de los sillones que cada pasajero alquila al embarcar, los coloca siempre en el mismo lugar; lo que no tarda en inculcarnos una consoladora noción de propiedad. A cada momento diremos: "mi sillón..., mi sitio"... La viajera que la casualidad puso a nuestro lado, nos parece fea; ¡qué lástima!... No obstante, desde el primer momento procuramos demostrarle cierta simpatía. A la mañana siguiente, la saludamos con una respetuosa inclinación de cabeza; al otro día, con una sonrisa; al otro, nos informamos de cómo ha pasado la noche. Ella nos ha obsequiado con bombones, y nosotros le hemos prestado un libro. Transcurren cuarenta y ocho horas, y advertimos que nuestra amiga tiene los ojos bonitos, y que las líneas de su boca y del cuello son perfectas. El descubrimiento nos regocija, y como su alma va pasando, quizás, por estados análogos, pronto surge entre ambos ese exquisito matiz denominado "amistad amorosa".

Una noche, Ella y su galán se han encontrado, sin proponérselo, acodados sobre la borda. Nadie a su alrededor. Las pupilas de El, tienen una expresión felina, y Ella siente que el viento acaricia sus cabellos semejante a una mano invisible y sensual. Abajo, a lo largo del buque, las aguas espumosas y amargas huyen raudas, como las horas de la Vida. Titilan en el cielo todas las estrellas que alumbraron el bal-





cón de Verona; la luna cubre con su rocío de plata la inmensidad marina. El, trémulo, con ganas de llorar, con la angustia del que ha de morir, murmura:

—¿Por qué no amarnos?... La quiero a usted... Usted podría ser para mí "la de toda la vida"...

Y Ella, vencida por el hechizo nupcial del paisaje, ha suspirado y ha dicho "sí", con la cabeza. Después ha sentido frío en los hombros y ha bajado a su camarote, a ponerse un chal.

### *LOS GRACIOSOS*

Los viajeros forman grupos: el de "los jugadores", que, desde las primeras horas de la mañana hasta la noche, cultivan el "poker"; el de "los mareados" que permanecen inmóviles en sus sillones, la cara escondida bajo la visera de sus gorras de viaje, y con un libro, que no leen, sobre las rodillas; "los elegantes" que cambian de traje dos veces al día; "los padres de familia", consagrados a cuidar de la esposa mareada y de los niños; "los profetas", que no cesan de hablarnos de cambios atmosféricos, y que siempre rematan sus vaticinios con esta frase, un si es no es amenazador: "Acuérdese usted de lo que le digo"; y "los graciosos"...

Los aficionados a reír se asocian en seguida. Nunca suelen ser muchos; tres o cuatro, a lo sumo. Son los que cantan, los atormentadores del piano, los organizadores de las tómbolas, de los bailes y de los juegos de prendas. Todos ellos son inaccesibles al mareo y los últimos en retirarse a dormir, y en el comedor se granjean la pública estimación por su extraordinario apetito. Casi siempre "operan" juntos y los tropezamos en todas partes. Una alegría de estudiantina les acompaña. A primera hora de la noche "los graciosos" se acercan a un grupo de viajeros, que se aburren hablando de cosas serias:

—¿Saben ustedes si ha salido ya la Razón quinta?...

Una carcajada responde a la ocurrencia; a bordo, la risa es fácil. Después se van a buscar al capitán.

—Venimos a decirle que tenemos otra vez viento sudeste, y a saber qué hacemos con esa señora rubia que está enamorada del mayordomo. También le recordamos el bicarbonato, para ablandar los porotos...

Agotado el tema, los importunos se llevan su buen humor a otra parte.

El azote de "los que aman" son los graciosos". Ejemplo. "La señorita de la cara triste" deja su asiento y con su aire más desolado e inocente, se dirige hacia el rincón donde, desde hace rato, la espera "el joven del traje azul". "Los graciosos" la detienen:

—Señorita; venimos, en comisión, a rogar a usted que toque el piano.

La requerida, que comprende el verdadero objeto de aquella invitación, se ruboriza, quiere excusarse... Pero ellos insisten, la hacen reír, la aturden; el más alto le ofrece su brazo; el más pequeño, para dar a su ruego mayor fuerza, se hinca de rodillas, y "la señorita de la cara triste" se declara vencida. Otras veces, "los graciosos", en lugar de dirigirse a Ella, cierran contra El.

—¿Qué hace usted aquí?

El interrogado balbucea:

—Tomaba el fresco. ¡Qué hermosa Luna! ¿Verdad?

—Véngase a jugar al "poker" con nosotros.

—No sé jugar al "poker".

—¿Y al dominó?

—Tampoco.

—Le enseñaremos; no pase cuidado; la Luna no se va...

Le agarran de los brazos y se lo llevan; el secuestrado suspira; "los graciosos", sus enemigos, que ni aman ni dejan amar, no le devolverán su libertad hasta media noche, seguros de que, a esa hora, Ella, cansada de esperarlo, ya se ha ido.

### *LA SEÑORA SOLA*

Madruga poco, y cuando sale a cubierta lleva siempre un libro. Por las tardes, después de

una breve siesta, reaparecerá con otro peinado y otro traje. De noche, es la última pasajera que se retira a su camarote. Representa treinta y cinco años, cuarenta, quizás... Viste con sencillez y elegancia y parece dedicar a sus pies un cuidado especial. Es la mujer "estío", discretamente embarnecida, en cuyos movimientos los recuerdos nostálgicos de su "abril" desvanecido, y el ansia de vivir su otoño, deslizan languideces insinuantes. Sus ojos bellos y tristes, que parecen buscar, nos inquietan. "¿De quién se habrán despedido?... ¿Por quién habrán llorado?", pensamos unas veces. Y otras: "¿A quién irán a ver?"...

Un día sabemos que se llama doña María, que es rica y viuda, y que va a unirse con su segundo esposo; un buen señor, veinte años mayor que ella. Estos informes inflaman la condición galanteadora de algunos pasajeros, y cuando la semiconocida pasa, como distraída, todas las miradas la siguen. Al quinto o sexto día de navegación, uno de nosotros, el señor Equis, se acerca a la dama que, apoyada en la borda, contempla el cielo.

—¿Usted se marea, señora?

(Son las palabras que podrían llamarse "de ritual").

—No, señor, nunca.

—Es raro; las señoras, generalmente...

El diálogo prosigue. Varios "mirones" observamos a los dos interlocutores y envidiamos la juvenil audacia del señor Equis. "La conquista" —piensan hasta los mejor pensados.

Tras un laborioso palique, el señor Equis vuelve a nuestro lado. Lo rodeamos, codiciosos, de noticias, y él nos cuenta lo que ya sabíamos: "Que doña María es viuda y va a reunirse con su segundo marido, viejo y millonario"... Al decir esto de "viejo", el señor Equis se yergue, significando así que él es mucho más joven. Y añade:

—Pero ustedes ignoran la desgracia que aflige a esa pobre señora. Al salir de R. (aquí el nombre de un puerto) le robaron todas las alhajas, valoradas en más de cien mil dólares. Ella sospecha de cierto individuo que desembarcó en N. (aquí el nombre de otro puerto).

—Créanme ustedes —terminó el señor Equis suspirando—, que al conocer su desgracia, se me quitaron las ganas de bromear. "Señora —le dije— si algo necesita usted, disponga de mí; hágalo sin reparo; mi cartera está a su disposición".

En los transatlánticos de lujo, el tipo de "la señora sola", a quien han robado sus alhajas, se repite mucho, pero siempre con éxito. Es una especie de "figurín" que no pasa de moda.



## DESDE USHUAIA A LA QUIACA...

# MENDOZA, O LA VENTAJA DE TENER POCA AGUA Y MUCHO VINO

*Apuntes de dos viajes con impresiones diferentes*

Para "AUTOCLUB"

Escribe SIXTO PONDAL RIOS



*La Aduana de Las Cuevas, en el lado argentino.*

**Si** yo fuera ensayista, diría que conocí la provincia de Mendoza siguiendo el método deductivo, es decir, yendo "de lo general a lo particular, de lo complejo a lo simple, de lo alto a lo bajo", según rezan los textos elementales de lógica. "De lo alto a lo bajo", exactamente, porque mi primer contacto con la tierra cuyana lo tuve a través de la ventanilla de un avión DC 3.

Era en el otoño de 1946 época lejana y primitiva en la que tardaba cuatro días para ir volando de Buenos Aires a México —que era mi destino— a la ridícula velocidad de 250 kilómetros por hora y haciendo etapas que ahora parecen dignas de una langosta saltona. Naturalmente, en ese momento yo iba pensando todo lo contrario —es decir, que aquel vuelo era el desideratum de la mecánica— cuando la mole de los Andes se nos vino encima de golpe, obscureciendo el sol y hundiéndose en el abismo de sus sombras.

### Un caso de belleza horrenda

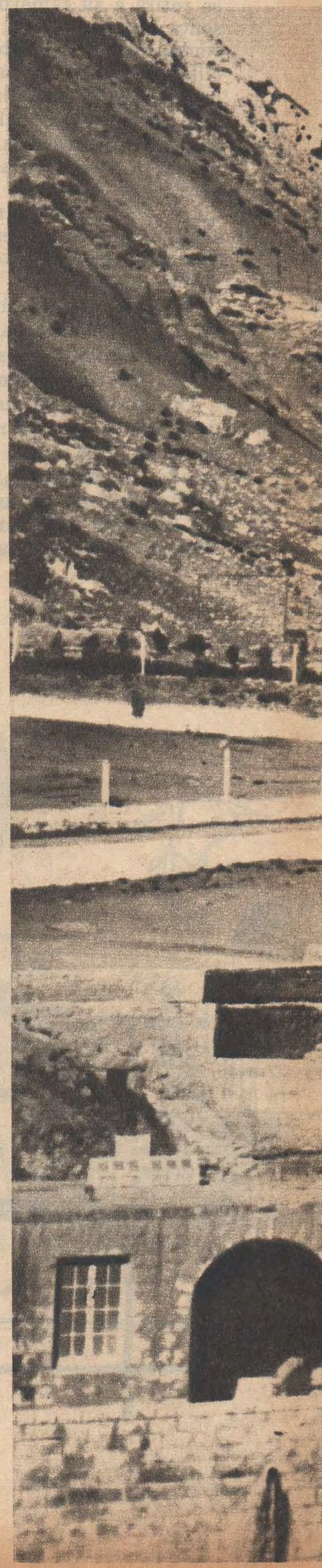
5.000 metros..., 5.500..., 5.700... Empezaron a funcionar los tubos de oxígeno. Algunos pechos jadeaban penosamente, como los motores. Los pasos entre las montañas eran cada vez más estrechos. Un golpe de viento pareció lanzarnos contra un murallón gigantesco. Un pozo de aire nos hundió en el precipicio insondable... El avión seguía subiendo trabajosamente, cada vez más parecido a un minúsculo insecto.

Alrededor, debajo, arriba, un espectáculo indescriptible, de horrenda belleza. Tal como se lee: de belleza horrenda. Algo así como el nacimiento o el fin del mundo. Paisaje cósmico, de proporciones extrahumanas, que a la vez deslumbraba y sobrecogía.

### América, Continente desproporcionado

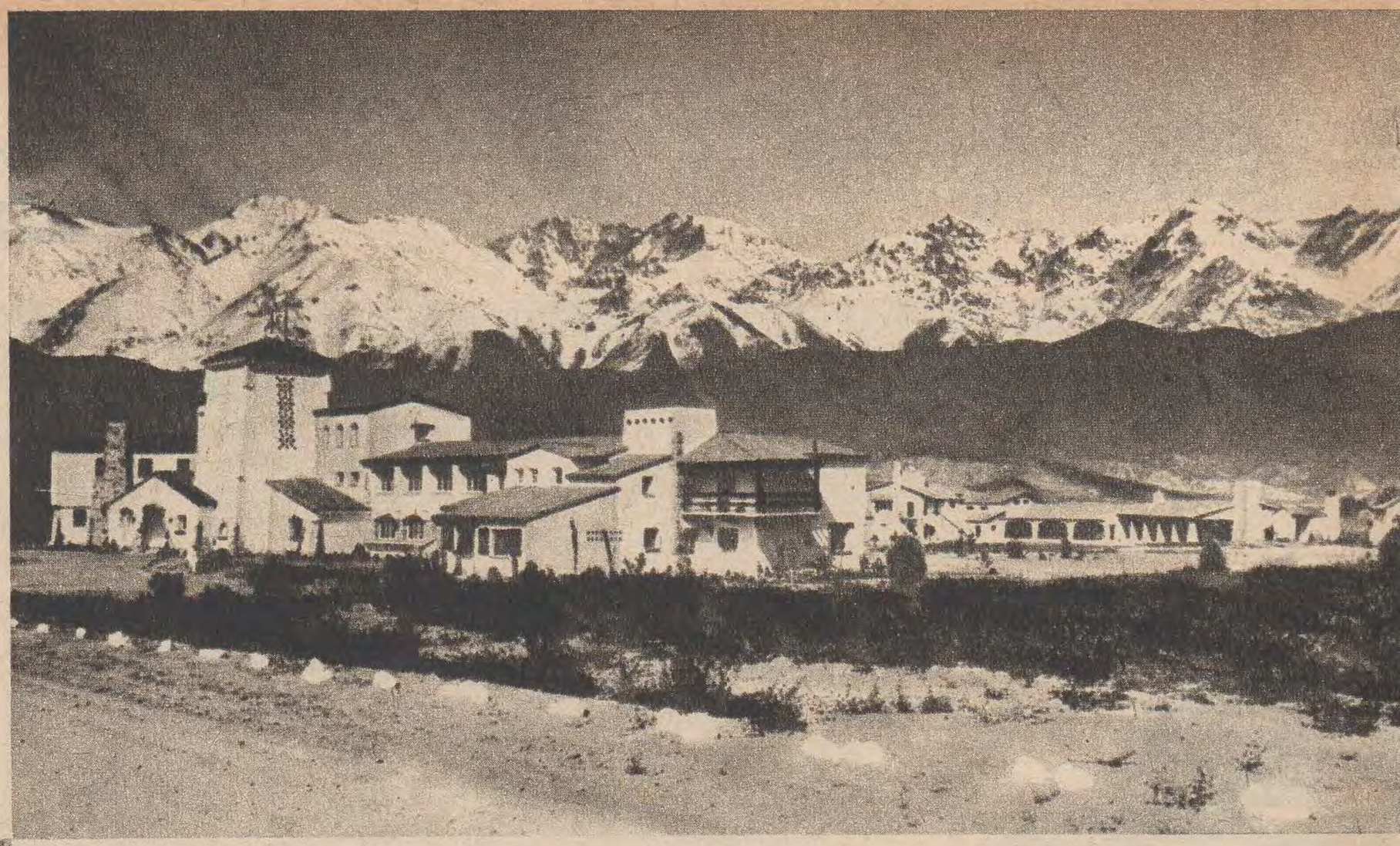
Ante cuadro de tan apabullante grandeza, pensé que Mendoza es el mejor símbolo de este continente desmesurado donde vivimos, al lado de cuyos Aconcaguas, Mato Grossos, Amazonas y otras exageraciones, los Monte Blancos, Selvas Negras y Danubios de Europa resultan tan proporcionados, tan amables, tan... humanos.

Y resolví no volver más a la zona cuyana. La pampa es inmensa, sí, pero el ojo sólo la abarca hasta el límite del horizonte, co-



*Algo ya clásico en la geografía turística argentina y aún internacional: el Hotel y las Termas de Puente del Inca. Goza de una bien ganada reputación de establecimiento de primera clase. En cuanto al panorama, habla por sí solo.*





*El gran hotel de Potrerillos, en Mendoza. Por su clima seco, la exquisita atención que se presta a los turistas y la serenidad imponente del paisaje, es un lugar ideal para el turismo de invierno.*



*La Estación de Altura, en plena cordillera, a 4.000 metros sobre el nivel del mar, cerca de la laguna del Diamante, Mendoza.*

mo a cualquier otra llanura de dimensiones más modestas. Los Andes, no. Los Andes tienen una grandeza ineludible, que se levanta delante de nosotros inexorablemente, en toda su asfixiante dimensión. Su visión no es placentera. Son maravillosos, pero agobian.

Es decir, no parecen creados para deleite de los mortales, sino para infundirles miedo, como un cuco inventado por Dios para impresionar a estos niños grandes que somos los hombres.

## De vuelta al pago

Primavera de 1958. La S. A. D. E. realizaba en Mendoza el IV Congreso Argentino de Escritores. Yo acababa de asistir en Bélgica a una reunión de la Confederación Internacional de Sociedades de Autores y Compositores, en la que me designaron secretario del Consejo Panamericano, al cual la S. A. D. E. pertenece. Es decir, de pronto me vi regresando a Mendoza, no como turista omnipotente sino como disciplinado secretario. Y con otra diferencia; esa vez no iba en avión, sino en tren.

¿Usted, lector, nunca ha conocido mujeres que tienen "buen lejos", pero que empeoran de cerca, y otras con las que ocurre todo lo contrario? Pues bien; Mendoza podría ser comparada con una mujer de "buen cerca". ¡Qué diferencia, en efecto, entre el pavor que produce la vista aérea de su conjunto montañoso, y el placer que se siente al recorrerla a ras de tierra, descubriendo la armoniosa proporción de sus paisajes y la sonriente belleza de sus rincones!

Tan distinta es esa impresión, que en las guías de turismo debería figurar esta advertencia: "Mendoza. Provincia andina que debe ser conocida siguiendo rigurosamente el método inductivo".

## Ventajas de no tener mucha agua

En ese segundo viaje descubrí muchas cosas, entre ellas que buena parte de los aspectos positivos de la fisonomía física y espiritual de Mendoza, se debe a que allí no abunda el agua.

En primer término, porque allí no abunda el agua, muchas veces flota en la atmósfera un tenue velo de polvo que suaviza la pétrea mole de los Andes, esfumando sus duras aristas y disimulando su aridez, es decir, empequeñeciéndolos, domesticándolos. (No es culpa nuestra si somos domésticos y pequeños).

Porque en Mendoza no abunda el agua, existen allí espléndidos viñedos y, en consecuencia, enormes bodegas, ríos de vino y ejércitos de hombres y mujeres que trabajan en su elaboración. Y vivir de y para el vino determina un carácter. Así lo demuestra la Fiesta de la Vendimia, que es la más regocijada y optimista fiesta laboral que hay en el país.

## Ventajas de tener mucho vino

Así lo demuestra, también, el folklore mendocino, la alegría y vivacidad de sus cuecas. Y el ritmo pujante de la provincia, y el espíritu emprendedor de su gente. Mendoza es un caso de equilibrio que podría servir de ejemplo. Allí, el "color local" no es necesariamente "dolor local", ni el "pintoresquismo" sinónimo de suciedad y miseria, como en otras partes. El mendocino concilia la tradición con el progreso. Es emprendedor, afirmativo y optimista. Es alegre y trabajador a la vez, como si todo lo hiciera brindando previamente con un vaso de buen vino que elabora.

Se me dirá que esto es puro palabrerío, que los mendocinos hacen vino para ganarse el pan, y que todos los trabajos son iguales. No es cierto. Un hombre que tapa botellas de vino no puede tener el mismo carácter que el que sella frascos de penicilina. Y si yo estuviera equivocado, entonces tendrían razón los que sostienen que el trabajo es un castigo, que deshumaniza a los hombres y los transforma en simples autómatas.

## Función social de las compuertas

Creo, además, que los mendocinos forman uno de los núcleos más sociales y evolucionados del país, debido, también, a que allí no sobra el agua...

Así me pareció entenderlo una tarde, al ver a un viñatero cerrar las compuertas de una acequia para que el agua se desviase hacia el predio del vecino. Un acto simple y prosaico, pero que al repetirse todos los días en miles de compuertas, educa positivamente a la gente en la práctica de la vida colectiva y solidaria.

¡Qué diferencia con lo que ocurre en las minas de otras provincias, donde, como el metal no puede repartirse abriendo y cerrando compuertas, los distintos interesados resuelven el problema agarrándose a tiros!

## Los sibaritas del agua

A los mendocinos les pasa con el agua lo que a los habitantes de ciertos países donde no abundan los alimentos: deben ingeniarse para presentarlos en forma apetitosa y terminan teniendo la mejor cocina. Ellos, en efecto, saben aprovechar el agua hasta desde el punto de vista urbanístico.

Quien tenga la suerte de recorrer las arboladas calles de su capital, en efecto, se deleitará oyendo el murmullo que asciende de las acequias. Un rumor sedante, placentero, musical, que recuerda a los patios morunos. Algo que podría ser considerado por los ediles del mundo entero como la antítesis perfecta de los ruidos molestos...

La ciudad de Mendoza parece una síntesis de toda la provincia: es hermosa y pujante. Ese equilibrio es el que me haría votar por ella en un concurso entre ciudades argentinas. Aunque confieso que me costaría mucho olvidar los nombres de Córdoba y Salta...

Una vez, al hacerme un reportaje, un periodista me preguntó:

—Si debiera residir fuera de la Argentina, ¿dónde le gustaría vivir?

—En Italia, si París fuese su capital —le contesté.

Aplicada a la Argentina, mi contestación sería ésta:

—En Tucumán, si la capital fuese Mendoza.

De más está decir que soy tucumano.



*Un eco de la historia que nunca se apagará: el monumento al Libertador San Martín y al Ejército de los Andes, en el Cerro de la Gloria, Mendoza. Magnífico detalle de un grupo escultórico.*




# 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

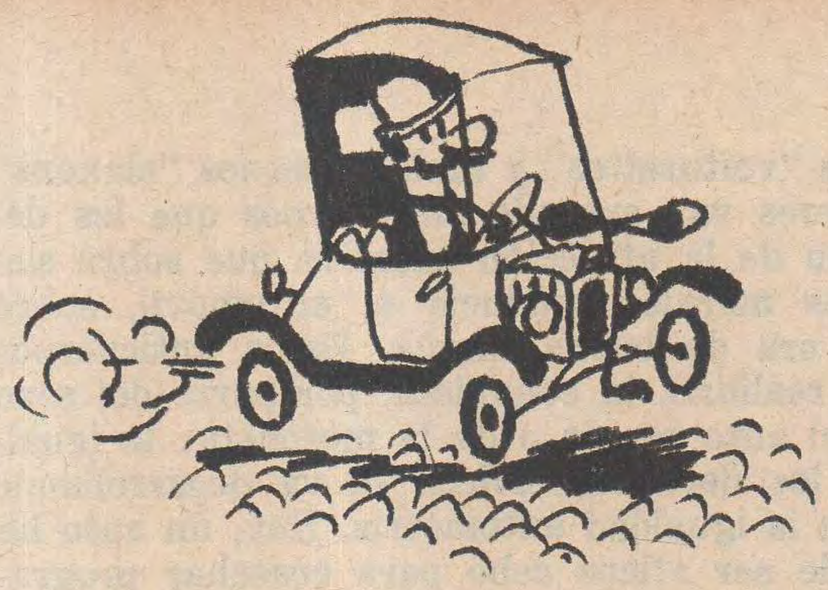
COMODIDADES LIMITADAS
RESERVE CON LA DEBIDA ANTICIPACION

**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



# EL AUTOMOVIL, MAMA...

Por EMILIO VILLALBA WELSH

Ilustró DOMINGO VILLAFAÑE

**CUANDO el automóvil se inventó, demás está decir que no se llamaba automóvil, porque la gente no sabía qué era un automóvil. Tanto, que cuando tuvieron que ponerle nombre, no sabían de dónde sacarlo y necesitaron recurrir a los griegos para la primera parte y a los romanos para la segunda. Como no lo ignora ni el ministro de Educación, auto procede de la voz griega "Autos", que significa algo como "por sí mismo", y móvil viene del latín "movere"; las dos palabras juntas constituyen el automóvil, o sea, "que se mueve por sí mismo".**

Los primeros automóviles no se movían por sí mismos, por lo menos, en una apreciable proporción: se movían gracias a la colaboración de bueyes o de mulas y de otros productores de fuerza extra-motriz. Ahora también sucede algo similar: cuando se deja el auto estacionado en un lugar cualquiera de la ciudad y luego se regresa en su busca, debe descartarse la explicación etimológica de que se ha movido por sí mismo: o se lo llevó la grúa o se lo llevaron los ladrones.

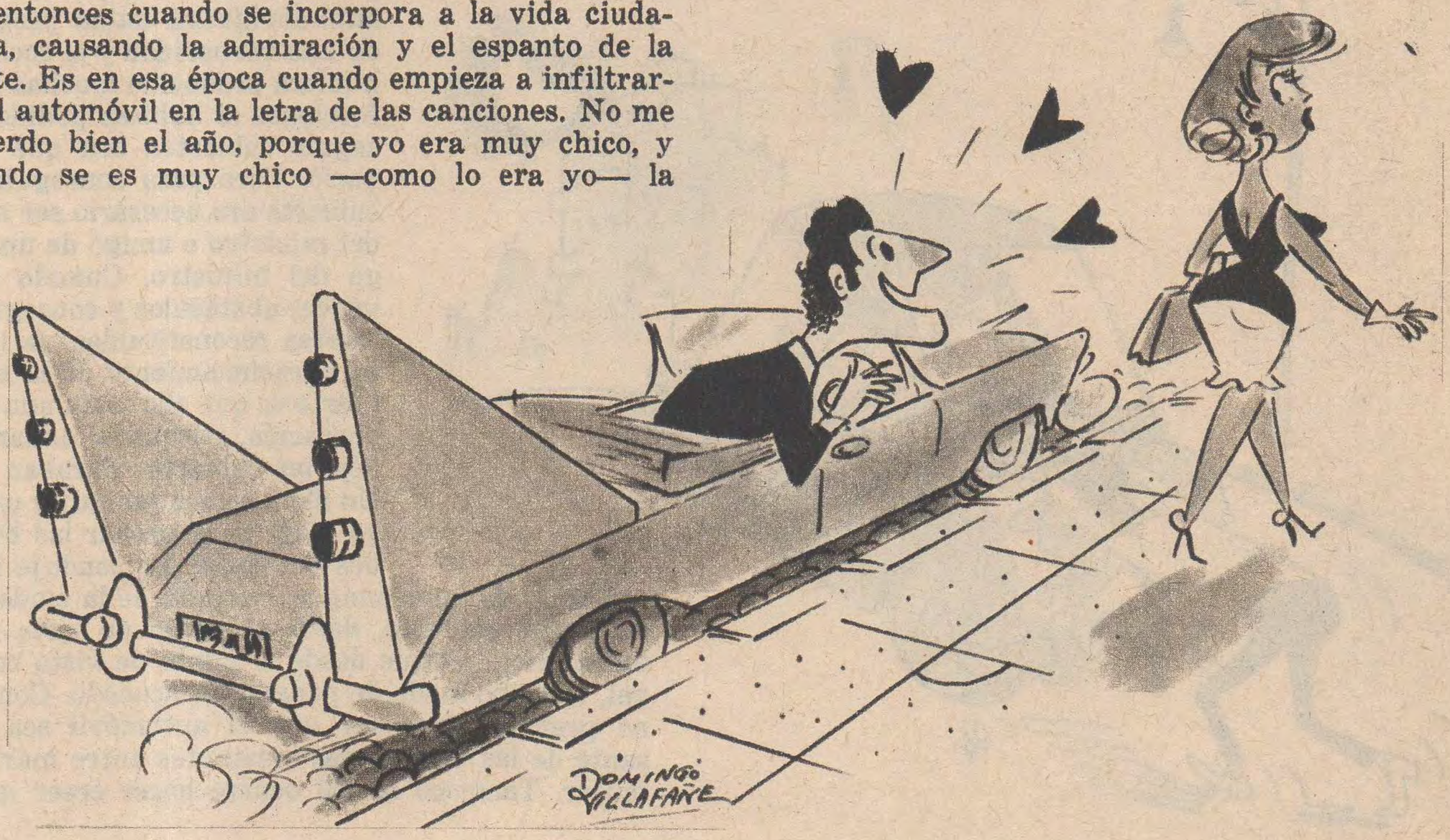
Cuando surgió el automóvil, nadie hubiera podido decir que era un automóvil. Pero con el tiempo, su estructura de monstruo mitológico evolucionó hasta que llegó a parecerse a un automóvil. Es entonces cuando se incorpora a la vida ciudadana, causando la admiración y el espanto de la gente. Es en esa época cuando empieza a infiltrarse el automóvil en la letra de las canciones. No me acuerdo bien el año, porque yo era muy chico, y cuando se es muy chico —como lo era yo— la cronología tiene relativa importancia. Lo que sí me acuerdo es de la voz impersonal, aunque proveniente con toda seguridad del sexo femenino, que cantaba en el viejo fonógrafo a gigantesca bocina —que entonces no era viejo sino nuevo— aquel estribillo tan pegadizo:

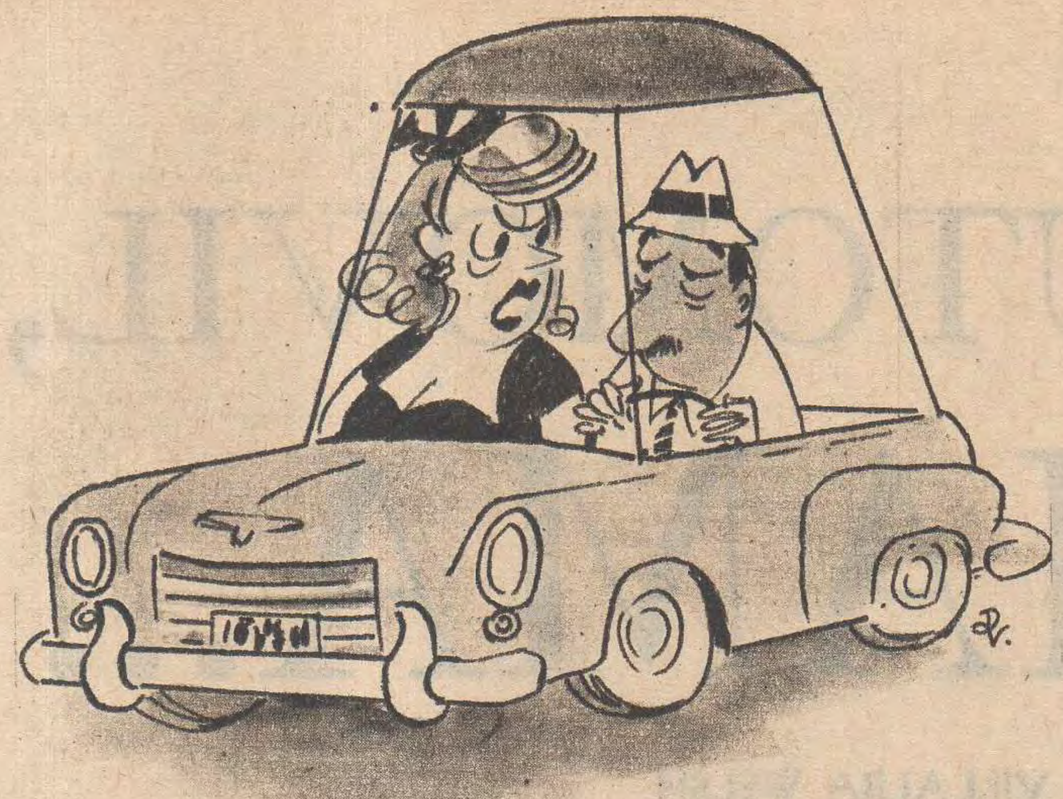
"El automóvil, mamá,
"es una cosa
"que sorprende a la gente, mamá
"y es prodigiosa,
"pues siendo un coche, como sabrá
"nos conduce por calles y plazas
"sin mulas, caballos, ni trole, ni ná".

No me viene a la memoria otra apología cantada del automóvil, hasta aquella exaltada ambición con música de tango que decía:

"¡Araca, señora, en la puerta está el Ford!"

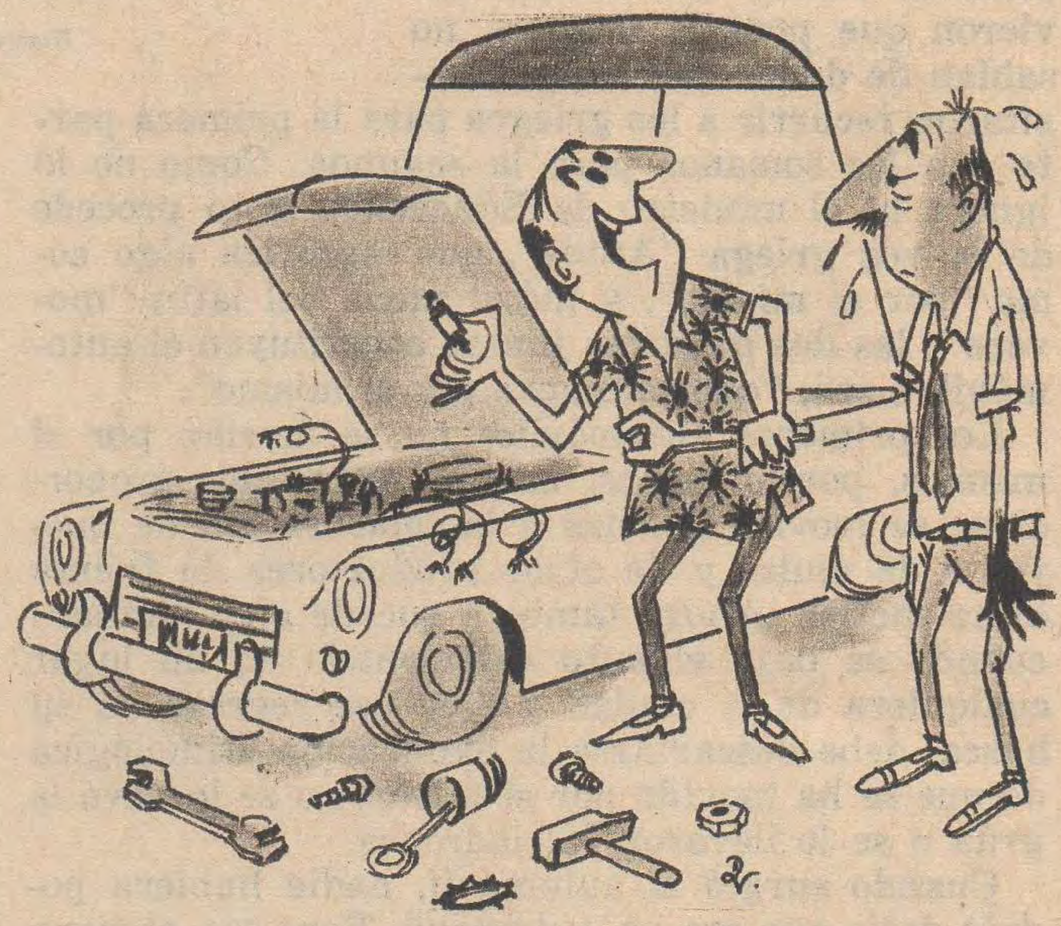
Data de aquellos tiempos la conversión del automóvil, de un mecanismo que se mueve por sí

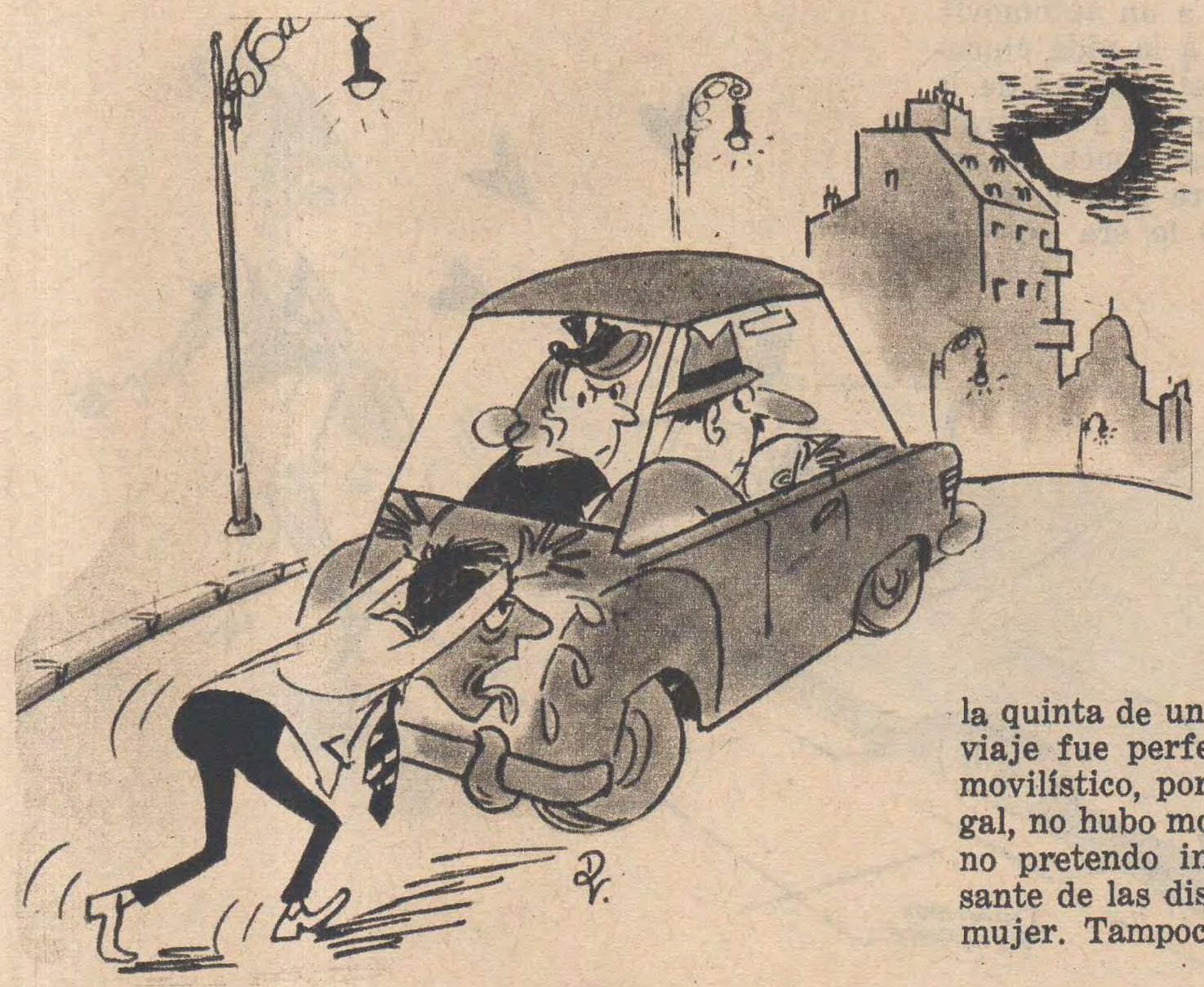




mismo y sirve para llevar a las personas de un lado al otro, aunque no tengan nada que hacer en el otro lado, en un factor demostrativo de prosperidad económica: tener un auto era como ahora tener dólares. Inmediatamente y ya como consecuencia de lo anterior, el auto deja de ser un instrumento de movilidad, para desembocar en un colaborador eficaz del amor. La aspiración de todo hombre bien constituido es tener un automóvil para conseguir programas. Un automóvil de diseño moderno, de colores atractivos, reemplaza con evidente ventaja la más hábil dialéctica para conquistar a una muchacha. Hasta un mudo resulta Demóstenes con una "voiturette" y todo el "Arte de amar" de Ovidio es incapaz de superar la atracción de sirena que produce el varonil sonido del "claxon". En las últimas décadas, un don Juan sin auto hacía más ridícula figura que un gaucho de a pie.

Pero el progreso del automovilismo va dejando atrás las "voiturettes" y archivando los "claxons" las mujeres van creando anticuerpos que las dedefienden de la atracción excesiva que sobre sus principios morales producía el automóvil, sobre todo si era de buena marca. Estos anticuerpos son, en realidad, la conquista, por parte del sexo débil, del auto propio o de la motoneta: la igualdad de los derechos cívicos se va desarrollando al par de la igualdad automotriz. Hoy, un auto ha dejado de ser eficaz cebo para cosechar programas, debido a la sobresaturación del mercado. Los conquistadores han sabido retornar a los métodos clásicos, que ya demostraron su aptitud en los tiempos de los tranvías a caballo, como ser un sencillo collar de perlas o un práctico tapado de piel.





Cuando yo pude comprar mi primer automóvil, ya la ciencia automovilística había progresado una barbaridad y el coche me hubiera producido muchas satisfacciones si hubiese podido conseguir cubiertas con qué equiparlo. Pero para conseguir una cubierta era necesario ser amigo del ministro o amigo de un amigo del ministro. Cuando logré vencer obstáculos y conseguí cubiertas reconstituidas, se impuso el racionamiento de la nafta. Cierto es que ello traía una compensación, porque al andar menos, las cubiertas duraban más. Un día hice con mi mujer un largo viaje para probar las bondades del coche. Lo conduje hasta la quinta de unos amigos, cerquita de la ciudad. El viaje fue perfecto, desde el punto de vista automovilístico, porque desde el punto de vista conyugal, no hubo modo de ponerse de acuerdo. Con ello, no pretendo insinuar que el automóvil sea causante de las disensiones existentes entre marido y mujer. Tampoco se me ocurre hacer creer que el

automóvil puede mejorar las relaciones entre los esposos. Yo conozco parejas que siguen casadas desde hace como treinta años y no tienen auto, y otras que tienen auto, y sólo llevan cinco o seis años de casadas. Lo cual, como se ve, no prueba absolutamente nada.

El caso es que todo fue llegar a la casa de los amigos y el auto empeñarse en no querer arrancar. Por fortuna, el dueño de casa era muy entendido en automóviles. Levantó el "capot", tocó un poco cada uno de los elementos constituyentes del motor y dictaminó:

Es el carburador. Está sucio.

En seguida puso manos a la obra y yo no tuve más remedio que arremangarme, para simular que lo ayudaba. El hombre empezó a destornillar y ponía en mis manos tornillos y arandelas en cantidad increíble. En realidad, un prestidigitador profesional no habría podido sacar tantas cosas de un simple carburador. Mientras tanto, el resto de los invitados comía y bebía.

Cuando volvió a armar el carburador (lo sopló, lo limpió y lo exorcisó), ya caía el sol. Naturalmente que, después de intentar el arranque infructuosamente, dijo en forma categórica:

No es el carburador. Deben ser las bujías.

De inmediato arremetió contra los bujías. De bo confesar que yo estaba literalmente fascinado por la destreza con que arrancó las bujías y dejó los cables flotando en el aire. Sentí un poco de lástima por el motor, que ofrecía el aspecto de un hombre a quien le acaban de extraer todas sus muelas.

Las bujías fueron sometidas a un enérgico tratamiento de limpieza y quedaron tan bonitas que ni el propio fabricante las hubiera reconocido. Mi amigo volvió a colocarlas e intentó poner en marcha el motor. Se oyeron una serie de explosiones inquietantes. La dueña de casa, asustada, dejó caer la bandeja en la que nos traía bebidas, aclarando que era el único resto de whisky que quedaba. Mi amigo no se inmutó:

—Seguramente no he colocado los cables en las bujías correspondientes. Este debe venir aquí... y ésa ahí...

Pero no era ni aquí ni ahí. El hombre siguió experimentando, ignorante, seguramente de que es posible efectuar, con cuatro bujías y cuatro cables unas 4.044 combinaciones diferentes, lo cual, a cinco segundos por combinación, nos llevaba el final a eso de los primeros días del mes siguiente. Por fortuna prevaleció el buen sentido de mi mujer, que se obstinó en que se llamara a un mecánico, de modo que antes de las dos de la mañana ya estábamos en el camino de regreso. Mi mujer empezó a discutir y a hablar desfavorablemente de las personas que presumen de entender de autos, sobre todo si esas personas pertenecen a mi círculo de amistades. Pero epíteto va y epíteto viene, fuimos llegando sin tropiezos a la ciudad y apenas faltaban diez cuadras para legar a casa, el auto tosió, perdió velocidad y como si se fuera desangrando se detuvo dulcemente en medio de la calle.

—¿Y ahora, qué?— preguntó mi mujer de mal talante.

Apreté todos los pedales y tiré de todos los botones que ornamentaban el tablero de control, pero el motor se mantuvo insensible y desdeñoso. Un transeúnte trasnochado, de aspecto humilde, se acercó curioso. Temí que fuera otro entendido como mi amigo.

—Es la batería— me dijo confidencialmente, como si se tratara de una enfermedad contagiosa.

A esa hora, no se vislumbraba ningún otro coche que pudiera dar un empujoncito. Pero el voluntario noctámbulo dijo:

—Suba y yo lo empujaré. Esta calle está en pendiente.

No me pareció que era hora adecuada para rebeliones y obedecí. El hombre empezó a empujar. El auto estaba pesado, sin duda, pero no dije nada, por si mi mujer no fuera a creer que era una alusión a los tres kilos que había aumentado últimamente, como corolario de un régimen infalible para adelgazar. El hombre de la noche siguió empujando con denuedo y ¡oh, milagro! el motor ronroneó, escupió, petardeó y al fin, su andar rítmico sonó como la más sublime de las músicas. Detuve el auto y le dí cien pesos de gratificación a mi noble auxiliar. Puse en marcha el coche y mi mujer empezó a rezongar:

—¿Por qué le has dado tanta propina?

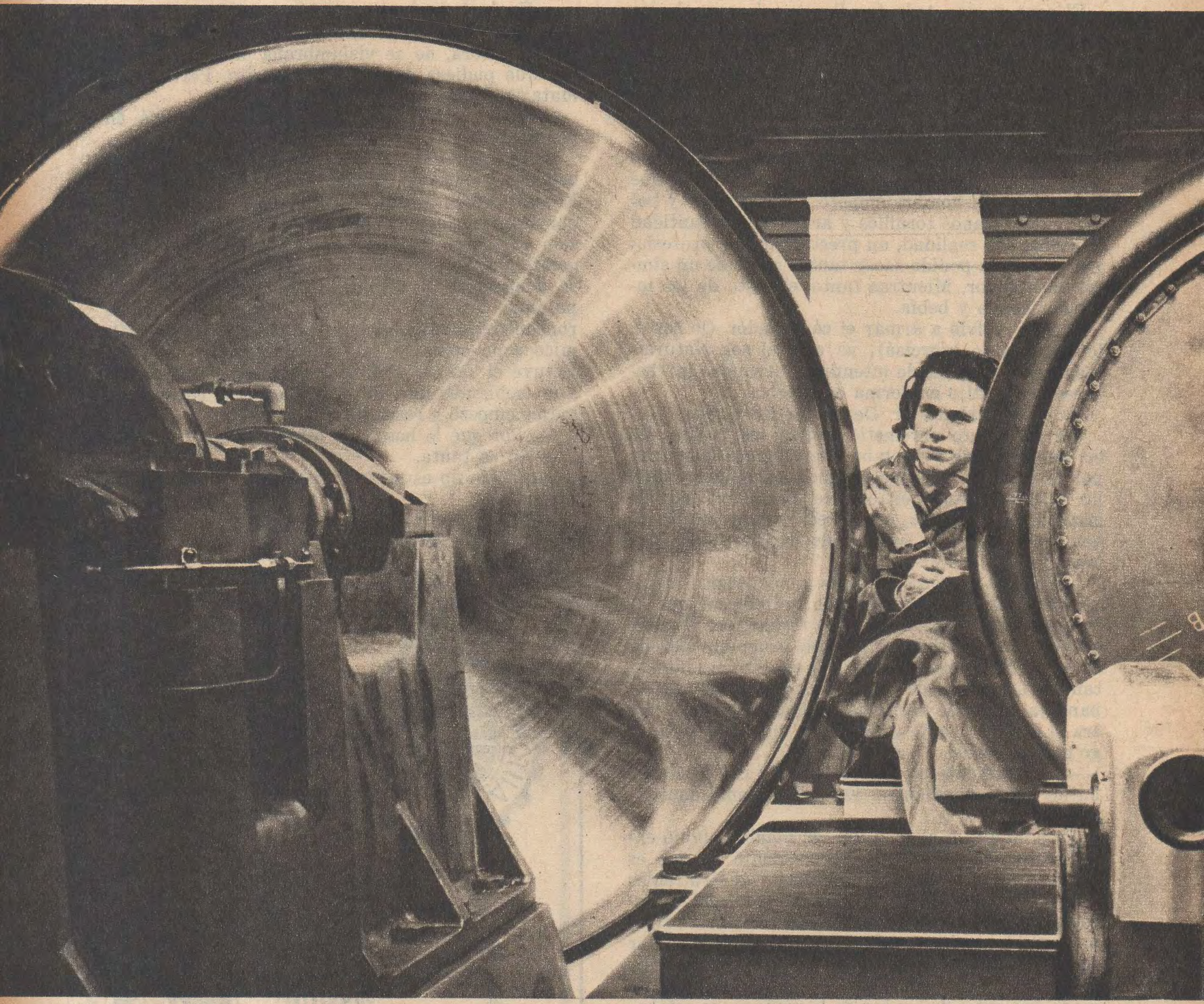
—No es tanta.

—¿Cómo no es tanta? ¡Cien pesos por empujar un auto!

—No es tanta, mujer, si tenés en cuenta que me olvidé de sacarle el freno

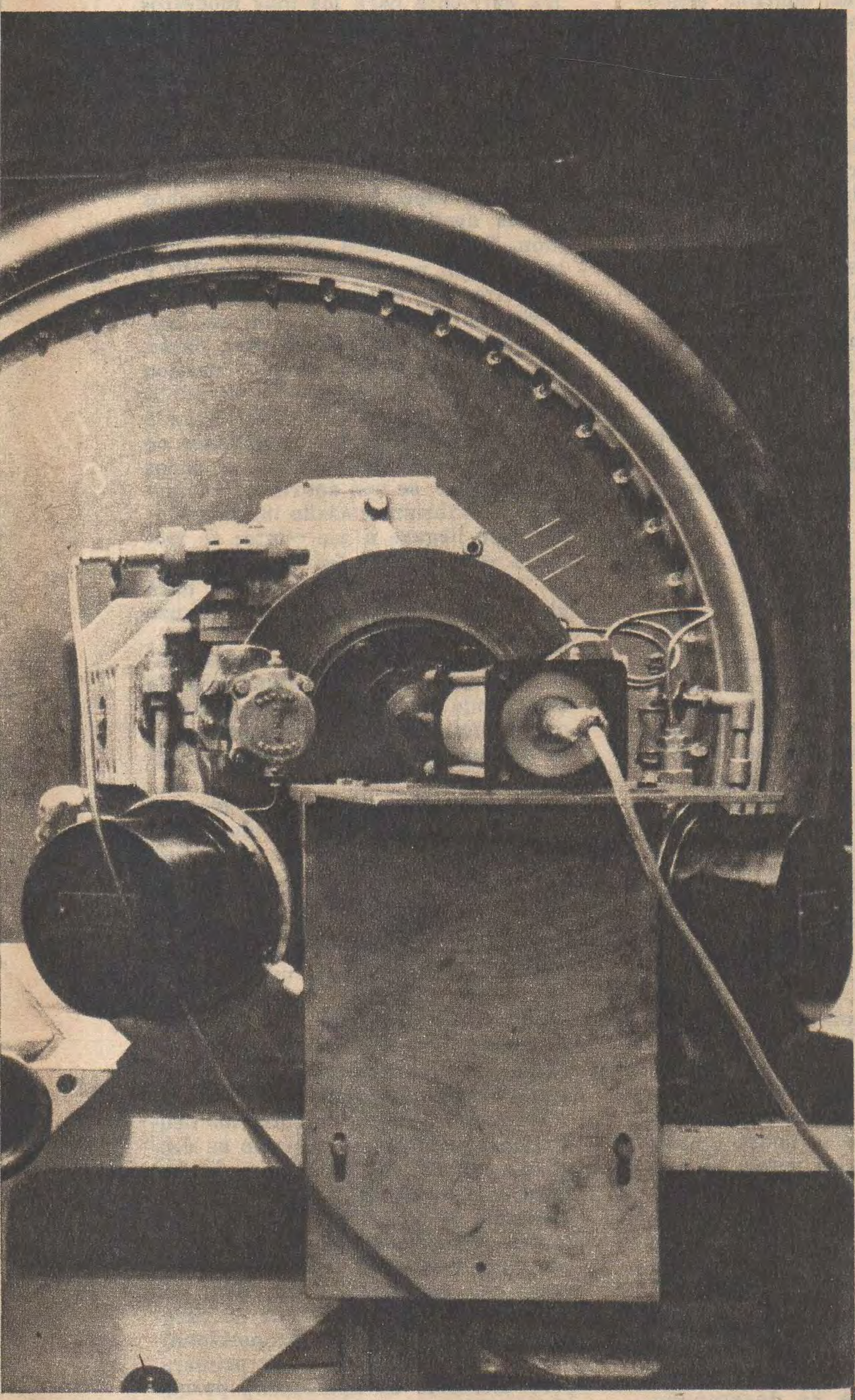


# NOTICIAS DE EUROPA



## *En el campo del* AUTOMOVILISMO

*Laboratorios de Dunlop: durante los ensayos con grandes velocidades, ninguna persona humana está presente en la sala. Las observaciones visuales se hacen por televisión, en una cámara situada un piso encima de aquella sala, dotada de los más perfeccionados aparatos de contralor.*



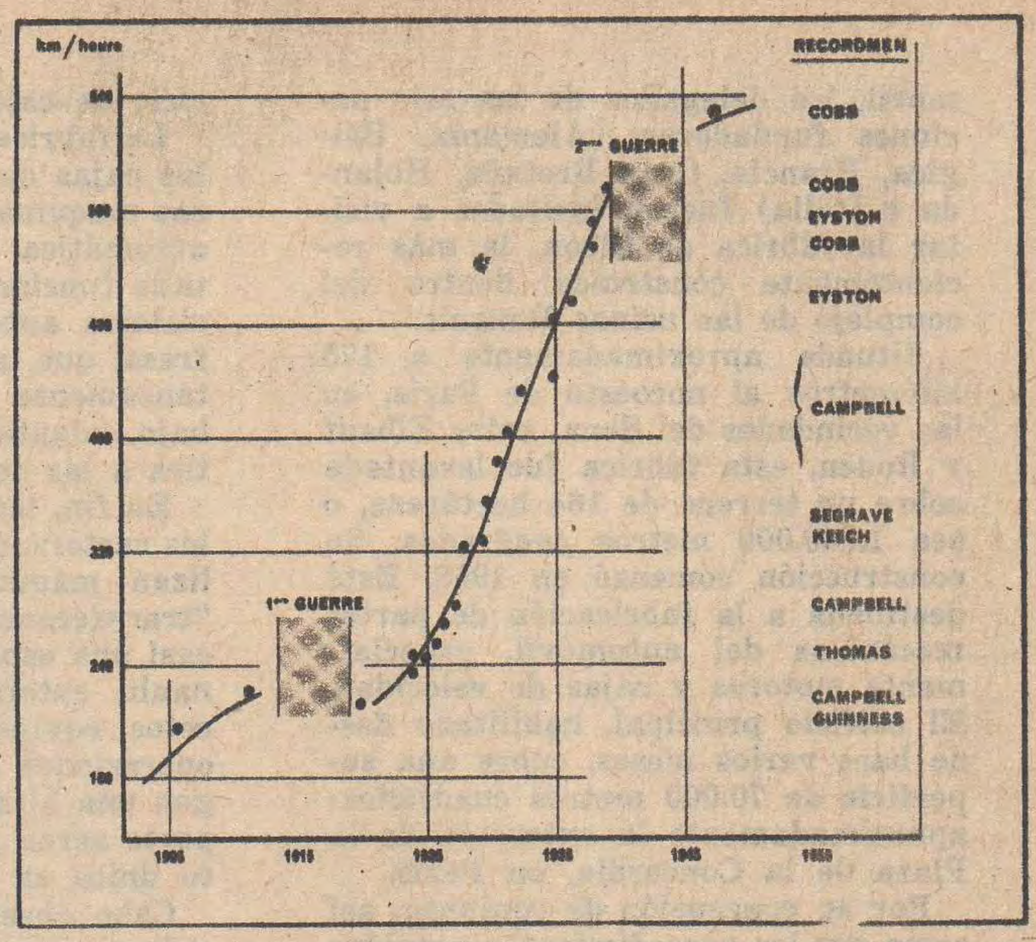



*Gráfico que ilustra la progresión del record mundial de velocidad terrestre, y los sucesivos titulares del mismo.*

LOS resultados globales de la industria francesa del automóvil para el año 1961, tal como aparecen a traves de las estadísticas oficiales, son los siguientes:

En conjunto, la producción fue de 1.244.233 vehículos, de los cuales 1.027.448 coches de turismo o personales y 216.775 comerciales, autobuses y camiones.

Si no se toma en cuenta sino los coches de turismo, se observa que la producción, computada por marcas, se distribuye de este modo: Renault: 349.689; Citröen: 250.662; Simca: 201.621 y Peugeot: 193.338. El resto, es decir, 32.138 vehículos corresponde casi totalmente a la marca Panhard.

Las exportaciones de coches franceses alcanzaron a 314.860 unidades, es decir, aproximadamente al 31 % de la producción.

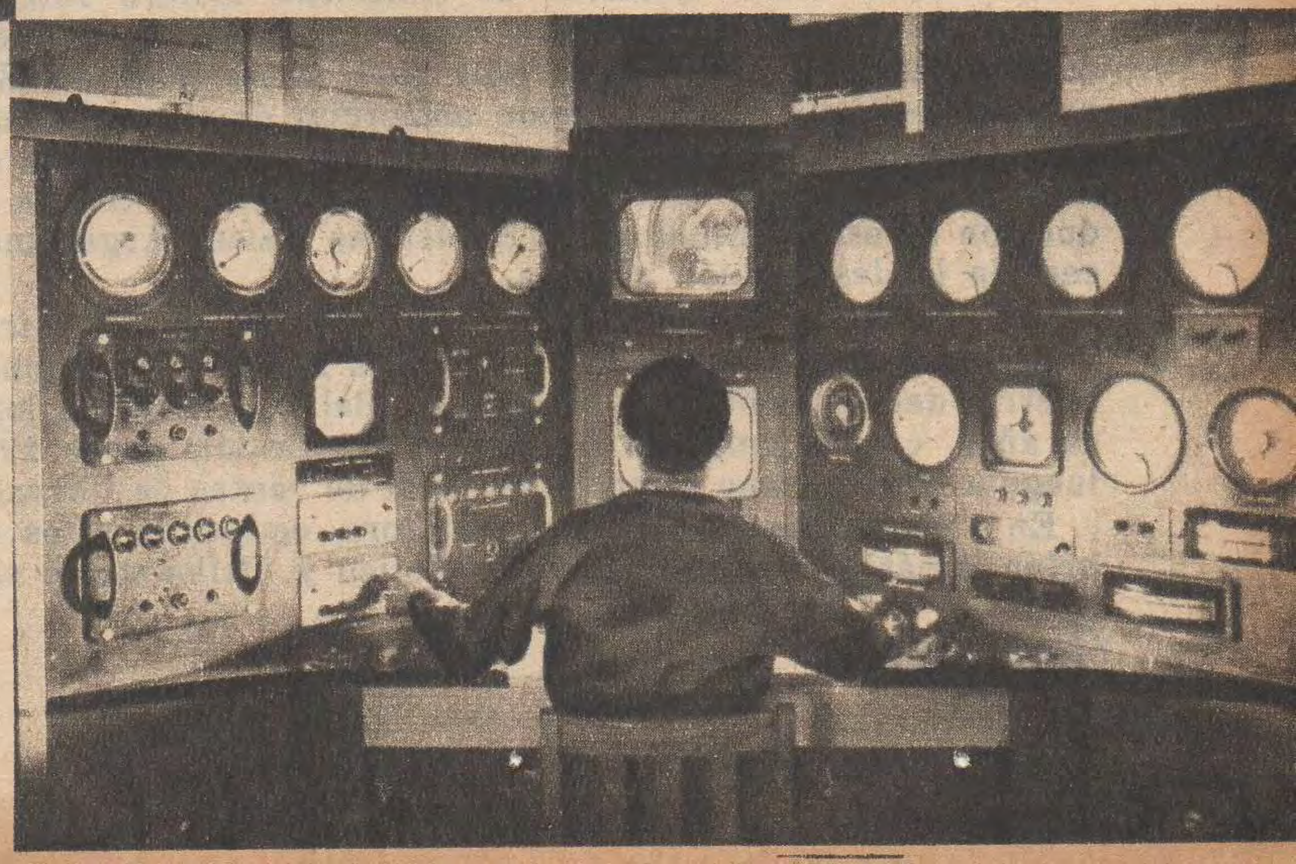
Por otra parte, durante el año 1961 se importaron en Francia 82.044 coches, la mayoría de ellos de los países del Mercado Común Europeo, especialmente de Alemania e Italia.

## Las fábricas Renault de Cleon

De acuerdo con las cifras que acabamos de citar, la Régie Renault está francamente a la cabeza de la producción por el número de coches que salen de sus usinas de Billancourt, a las puertas de París, de Flins y de Cleon.

Precisamente a comienzos de febrero último, con motivo de la fundación, en París, de la Federación Internacional de Asociaciones de Periodistas del Auto-

*La sala de controles del Laboratorio de Ensayos de grandes velocidades, de Dunlop, en Inglaterra.*



por MARCEL REICHEL
(Corresponsal de "AUTOCLUB" de París)

móvil, los delegados de las seis naciones fundadoras (Alemania, Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Holanda e Italia) fueron invitados a visitar la fábrica de Cleon, la más recientemente construida dentro del complejo de las usinas Renault.

Situada aproximadamente a 125 kilómetros al noroeste de París, en las vecindades del Sena, entre Elbeuf y Rouen, esta fábrica fue levantada sobre un terreno de 164 hectáreas, o sea 1.640.000 metros cuadrados. Su construcción comenzó en 1958. Está destinada a la fabricación de partes mecánicas del automóvil, especialmente motores y cajas de velocidad. El edificio principal, habilitado desde hace varios meses, cubre una superficie de 70.000 metros cuadrados: aproximadamente la extensión de la Plaza de la Concordia, en París.

Por su concepción de conjunto, así como por los procedimientos seguidos para su construcción y por su equipamiento industrial, esta usina es una de las más modernas del mundo, si no la más moderna. Por ejemplo, dispone de una fundición de aluminio que asegura coladas sin necesidad de ejercer presión sobre las piezas que se fabrican, cuyo peso varía desde algunas decenas de gramos hasta varios kilogramos, como sucede con los carters y las cajas de velocidad. Las maquinarias de los equipos correspondientes son automáticas, de manera que la función del obrero que conduce cada una de ellas se limita a verter el metal en fusión y extraer la pieza ya moldeada.

El taller de tratamientos térmicos comprende doce líneas, tres máquinas para triturar, una máquina de fosfatar y seis instalaciones de lavado.

La "carbonitruración" de los piñones de las cajas de velocidad se realiza en una atmósfera gaseosa, en tres hornos con zonas de temperaturas diferentes; las piezas sometidas a tratamiento entran en los hornos, los atraviesan y salen automáticamente.

También automática es la operación con las piezas sometidas a la cementación, e igualmente la regulación de la mezcla de los gases y del ciclo de calentamiento.

La fabricación de los engranajes de las cajas de velocidad exige numerosas maquinarias de carga y descarga automática. Las fresadoras para la talla funcionan también dentro de un sistema automático de reglaje de la fresa, que, a su vez, controla espontáneamente la ejecución de su trabajo, adaptándose en forma automática a las correcciones necesarias.

En fin, las líneas de fabricación de los carters, de cajas de velocidad, utilizan máquinas especiales del tipo "transferencia rectilínea", que son casi una especialidad de la Régie Renault, enteramente automáticas. De estos equipos, los que realizan las operaciones de alisaje final, que exigen una alta precisión, son de transporte aéreo y constituyen un conjunto único en Europa.

Cabe observar, que todas las máquinas especiales con que está equipada esta fábrica de la Renault, particularmente las de tipo "transfert" antes aludidas, fueron proyectadas y construidas en los propios talleres de la empresa.

## Los neumáticos de Donald Campbell

Seguramente cuando este artículo sea publicado, Donald Campbell ya habrá realizado la tentativa, para la que se viene preparando desde hace tiempo, de recuperar el récord absoluto de velocidad en tierra firme.

Este récord pertenece, desde 1947, al ya desaparecido John Cobb, quien cumplió la extraordinaria hazaña de correr a una velocidad de 394,1 millas, o sea, a 634.200 Km. por hora. Campbell quiere mejorar esta marca y espera llegar a conseguir la velocidad de 800 Km. por hora, que parece fabulosa.

Uno puede preguntarse, y ciertamente muchos lo harán, cuál puede ser la utilidad de semejantes tentativas, de esas performances realmente tremendas, pues ninguna duda puede caber de que jamás se podrá transitar sobre las actuales rutas, ni aun mejorándolas mucho, a tales velocidades.

Es verdad que podría responderse que al comienzo de este siglo la velocidad de 100 Km. por hora era calificada como extravagante, por lo menos, y hoy, en cambio, esa es una cifra corriente para los más modestos coches que a diario se venden a centenares de miles en todos los países. Recordemos, de paso que, cuando en 1925 Thomas sobrepasó los 240 Km. por hora, también se habló de que era un récord absurdo e inútil y, sin embargo, esa cifra figura actualmente en las especificaciones de muchos coches destinados a la clientela común. Pero debemos admitir que hay un margen muy grande entre 240 y 800 Km. por hora.

En realidad, el interés de esa tentativa de record está en otra parte. No se trata de una simple cuestión de ambición, de "gloriola" o de publicidad, sino del hecho de que llevando al último extremo las condiciones de funcionamiento del vehículo, en todos sus órganos, se ven aparecer fenómenos que habrían quedado inadvertidos si no se llegase a ese punto: se tropieza con dificultades cuya solución es positivamente aprovechable para el desarrollo de los vehículos de uso corriente.

He aquí un ejemplo particularmente elocuente: el de los neumáticos. Se comprende fácilmente la importancia que desempeñan en el comportamiento de conjunto de todo vehículo automotor.

Algunas cifras darán una idea de los esfuerzos que son exigidos a los neumáticos en función de velocidad. En primer lugar, anotemos el efecto de la fuerza centrífuga: a 80 Km. por hora, cada partícula de la superficie de la banda de rodamiento de un neumático es sometida a un esfuerzo, que tiende a arrancarlo, equivalente a 160 veces el peso de la partícula misma; a 800 Km. por hora, el esfuerzo de arrancamiento es de 9.000 veces el peso de dicha partícula.

Después, el calentamiento: los neumáticos, mientras el vehículo se desplaza, sufren la influencia de las fuerzas de flexión y deflexión, que gravitan, en un coche ordinario y para una velocidad de 80 Km. por hora, con una frecuencia superior a diez veces por segundo; a 800 Km. por hora, la frecuencia sería de 50 veces por segundo, cifra que, proporcionalmente, sería inferior a la primera, pero esto sólo en apariencia, porque las ruedas previstas para el coche "Pájaro Azul" de Campbell, son de un diámetro mucho mayor que las comunes, aproximadamente el doble.

Estos datos bastan para indicar hasta qué punto es conveniente encontrar un perfil para los neumáticos que pueda limitar el recalentamiento, por una parte, y por la otra, materiales capaces de resistirlo. Obviamente, los coches de uso común aprovecharán de esas investigaciones y experiencias.

Cuando un neumático rueda en la carretera a una velocidad superior a

# IMPORTANTE DESIGNACION EN AMERICAN MOTORS

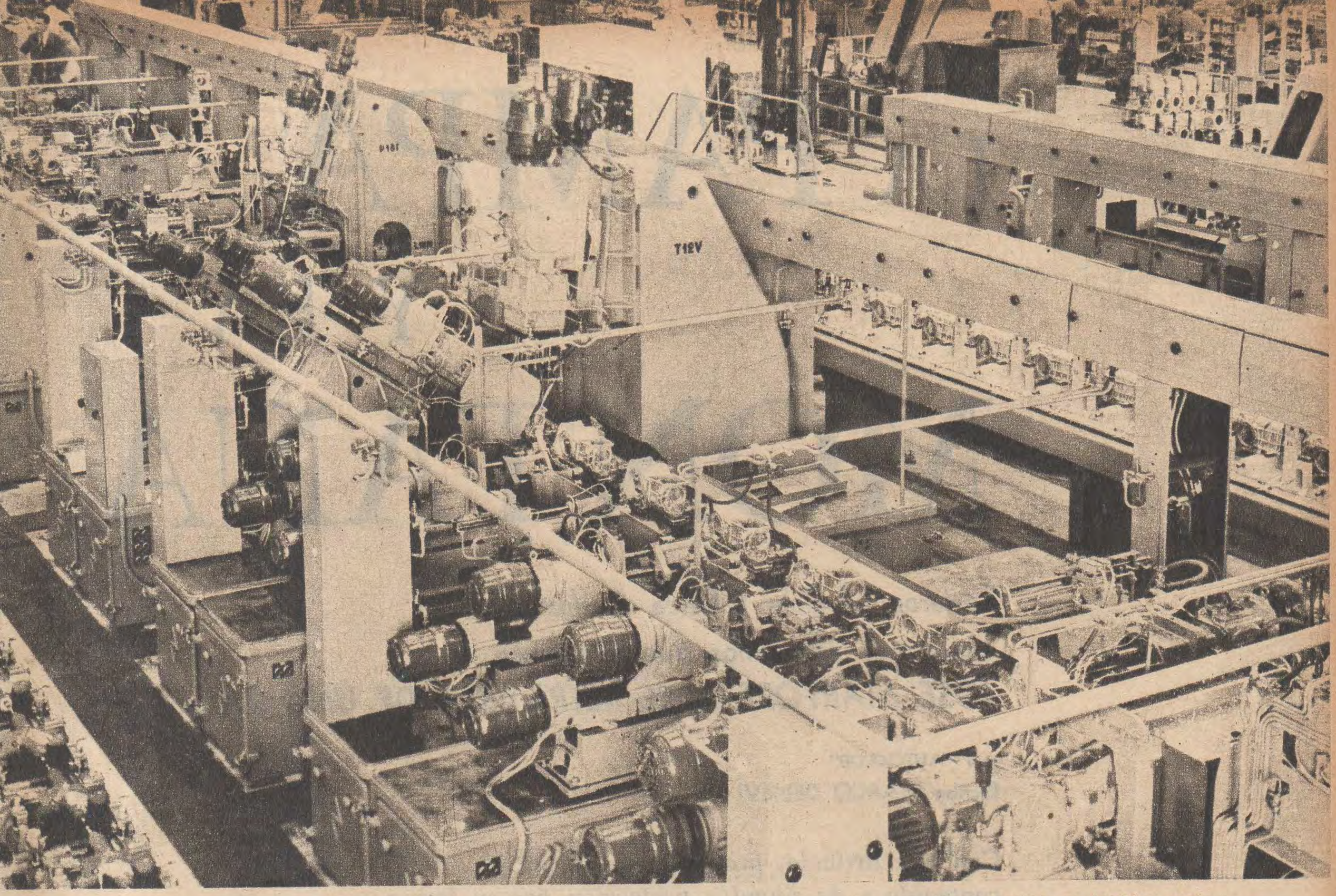
Un cable procedente de Detroit informa que el señor William S. Pickett, vicepresidente ejecutivo de American Motors International Corporation, ha designado al señor Robert J. Mose, para que se desempeñe como director Regional de ventas para la América del Sud, cumpliendo así un vasto plan de expansión comercial de la mencionada empresa.

Explicó el señor Pickett que el aumento en las ventas del Rambler en Sudamérica, que se incrementarán fuertemente con la puesta en producción de esos vehículos por Industrias Kaiser Argentina, ha hecho necesaria la designación aludida.

Las oficinas del señor Mose se radicarán en Buenos Aires.

El señor Mose ha estado vinculado a negocios relacionados con la industria del automotor en la América del Sud, durante los últimos quince años, con la empresa Good-Year de Brasil, desde 1947, para pasar luego a Méjico como director regional de ventas de Chrysler.

En 1956 ingresó a American Motors, ocupando altos cargos que cubrían América del Sud, Central, Méjico y últimamente el Caribe.



*Una parte de los modernísimos equipos de la nueva fábrica de Renault, en Clem. Se trata de maquinarias de funcionamiento totalmente automático.*

la que fue prevista para su uso, se ven aparecer ondulaciones sobre la banda de rodamiento y los flancos. Esas ondulaciones absorben una gran cantidad de energía y, además, someten al neumático a esfuerzos elevados, a altas temperaturas, que pueden conducir a la destrucción de la goma por estallido. Este fenómeno de destrucción lo hemos visto producirse en Fort-Dunlop, en Birmingham, Inglaterra, en el laboratorio especialmente construido y equipado para el estudio y los ensayos de neumáticos a gran velocidad. Hemos visto también uno de los neumáticos del tipo de los que usará Campbell, rodando en el laboratorio Dunlop a 800 Km. por hora: no apareció ninguna ondulación.

Agreguemos que, durante los ensayos anteriores a los que está realizando ahora Donald Campbell, que terminaron con un gran accidente del que el piloto se salvó milagrosamente, los neumáticos del "Pájaro Azul" quedaron absolutamente intactos, pese a todo. Este antecedente parece ser un "seguro" para la nueva tentativa.

## La última palabra: El coche a turbina "Robert"

La compañía inglesa Robert, que desde hace una larga quincena de años persigue la puesta a punto de un automotor a turbina a gas, anuncia que su último prototipo, el T4, será expuesto en el Salón de Nueva York, que se abrirá el 21 de abril.

Los ensayos en ruta del coche Robert T4 han comenzado en septiembre último, y dejan prever que ese modelo ofrece la posibilidad de una producción comercial. La fábrica ha hecho conocer las siguientes características: el motor a turbina estará montado en la parte delantera y será capaz de desarrollar 140 CV —el equivalente de 200 CV para un motor a pistón—. Las ruedas delanteras serán motrices y directrices; la suspesión será independiente sobre las cuatro ruedas, y los frenos, a discos.

El problema que subsistía para la adopción de turbinas de mediana potencia para los automóviles, como es el caso que estamos tratando, era el del alto consumo de combustible, debido a las grandes cantidades de calor que se perdían en el escape. Robert afirma ahora que ha resuelto dicho problema mediante un mecanismo que recoge el calor a contra-corriente, obteniéndose así un consumo de combustible dentro de cifras aceptables, es decir, de unos 15 a 18 litros de kerosene para 100 kilómetros.

La carrocería es similar a la de cualquier coche tipo sedan "SALON", con 4 o 5 asientos, incluyendo conductor y pasajeros.

## La expansión del Peugeot

En Francia, la sociedad Peugeot —una de las más antiguas marcas de automóviles de todo el mundo—, hizo saber que su producción en 1961 ha alcanzado un total de 236.637 vehículos, contra 218.509 en 1960; es decir, un aumento de 8,3 %. Este resultado es particularmente notable, porque el conjunto de la producción francesa de automóviles se encuentra en retroceso en alrededor del 10 % respecto al del año precedente.

Peugeot ha aumentado fuertemente sus exportaciones a la Argentina, Alemania, Suiza, Finlandia, Austria, Uruguay, y aun la Malasia. La única excepción concierne a los Estados Unidos, cuyo mercado ha presentado el último año una situación muy poco favorable, tanto para los fabricantes europeos como para los norteamericanos mismos.

## Cooperación franco - británica

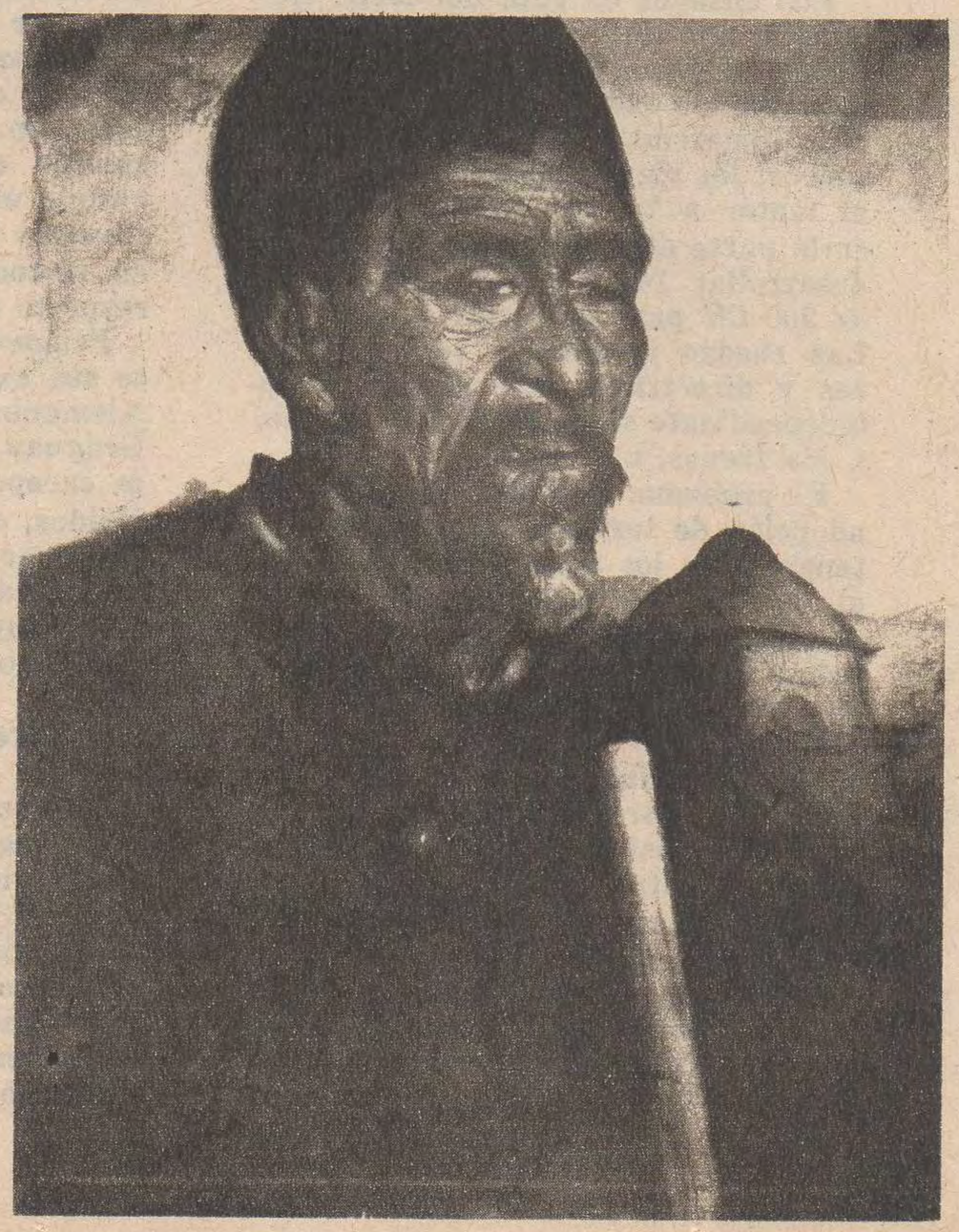
Se tiene noticia de que la Sociedad Francesa D. B. A. (Ducelkier, Bendix, Air-Equipement) y la Sociedad Británica LUCAS, ambas especializadas dentro del Mercado Común Europeo en la producción de equipos eléctricos para automóviles, han formalizado un acuerdo de cooperación técnica, industrial y comercial.

# LA PAMPA Y LA MONTAÑA

***Forjaron el alma telúrica de los arquetipos argentinos que interpreta***
## *JOSE MARTORELL, EL RETRATISTA DE UNA RAZA*

para "AUTOCLUB"
Escribe MARCO DENEVI

***Con este artículo, profundo y sutil en su contenido y de singular perfección por su forma, se incorporan el nombre y el bien ganado prestigio literario de Marco Denevi a la nómina de colaboradores de esta Revista, que se honra con este aporte tan altamente calificado.***



***Fe ingenua o sufrimiento, ¿o esperanza? El alma de este hombre está inundada por el fervor de la "Oración en la montaña" —título de la obra—, que eleva sin palabras al Creador.***

**Al profano en pintura se le suele pedir que concurra a las exposiciones, se detenga frente al cuadro y lo contemple y, si es posible, lo compre. Pero que no opine, y menos por escrito. Si ese profano es un escritor profesional, directamente se le dice que habla de lo que no sabe y se lo hace callar (salvo que adopte el papel de "promotor", de "animador" de los valores jóvenes, al estilo de Apollinaire o de Breton). En justa reciprocidad, los escritores se sonríen piadosamente y mueven la cabeza cuando un pintor se mete a poeta, a dramaturgo o a novelista, sin que los ejemplos en contrario de un Leo Stein o de un Beauchant (y, entre nosotros, Rafael Squirru u Osvaldo Svanascini) les quiten de encima ese prejuicio. (Claro que, para contribuir a no quitárselo, ahí están Les mamelles de Tiresias, de Picasso, y los engendros poéticos**

*Un momento de descanso en la labor creadora. El pintor, sonriente y feliz, afronta la cámara, rodeado por los espíritus corporizados en las telas.*

y dramáticos de Dalí).

A pesar de todo, voy a hablar de un pintor, aún a riesgo de que, cuando termine, se me diga muy cortésmente que continúe con mis cuentos y mis novelas. Mi tozudez reconoce algún fundamento, creo. Pues creo que los legítimos destinatarios de un arte, son precisamente los profanos de ese arte. Y así como el poeta, en mi opinión, debe ser el intérprete o el vicario de todos los hombres mudos de poesía, así también la pintura ha de ser un objeto propuesto a la contemplación, al goce, a la aceptación o al rechazo( al juicio, en suma, del hombre desprovisto de manos de pintor. Porque de lo contrario, ¿sería un destino envidiable el de una poesía intercambiable entre poetas como el santo y seña entre los miembros de una logia, o el de una pintura expuesta en una galería donde sólo esté permitida la entrada a los pintores?

Ahora si se me pregunta por qué elijo a José Martorell, nombre ya suficientemente trabajado por la fama, y renuncio a la indulgencia que se dispensa al manager de los jóvenes, contestaré que esa elección admite dos o tres razones, la principal de las cuales es que Martorell posee un mérito que me parece cosa de milagro en estos tiempos: la de mantenerse fiel a sí mismo y a la pintura.

Cuando se diría que la voz de orden es la negación, la superchería, la mixtificación, el proteísmo, la rebeldía en masa y en academia; cuando a fuerza de torcerle el pescuezo a la plástica para que emita un nuevo lenguaje, se va camino de estrangularla, he aquí un pintor que, sordo a la moda, ciego al rebrillo de los vernissages con críticos y con flashes, atento únicamente a los dictados de su sensibilidad, obediente sólo a sus voces interiores, colocado por encima de los vaivenes de la política del arte, restituye a la pintura su función primordial: la de ser un medio de conocimiento de la realidad.

Y como toda realidad descansa sobre la raíz del hombre, he aquí un pintor que toma al hombre como materia de sus especulaciones. Hay un poco de escandaloso (por insólito, por contrario a la moda) en esa actitud. Martorell parecería ser el antivanguardista por excelencia, ahora que la



*El maestro dilata su optimismo hacia lo exterior, a través del cable telefónico, mientras las figuras evocadas proyectan el pasado del país hacia el futuro, que ya es distinto.*

# LA PAMPA Y LA MONTAÑA

**Contemporáneo de los más curiosos embates contra la figuración, Martorell es resueltamente realista y figurativo. Pero atención: a la realidad se la puede expresar de muchas maneras, por metáforas, por alusiones, por abstracciones, por símbolos. Intérpretes de la realidad son tanto Goya como Vlaminck. Realidad son la piedra y el árbol, y realidad son la angustia, la pesadilla, la locura, el ensueño. Hay una realidad exterior y una realidad in-**



*Don Olegario Ruiz de Perales, viejo pastor de cabras, en la montaña fue interpretado por Martorell como "El Filósofo". Y lo es, a su modo primario, es decir, íntimo, esencial y profundo.*

**vanguardia huye de la figura humana como de la peste. Pero nada más relativo que la vanguardia. A fuerza de trabajar en los límites, llega un momento en que la vanguardia da toda la vuelta y se encuentra en la retaguardia. Es el caso de un Rouault, que termina en pintor de Bizancio, o de Giorgio de Chirico, que acaba en decorador de Pompeya y Herculano. En ese mismo momento, quien pareció quedarse atrás puede encontrarse en primera fila. O puede estar donde estuvo siempre, au dessus de la mêlée, como Martorell.**

**terior. Y al arte realista se adscribe el Déjeuner sus l'herbe lo mismo que el Paysage aux oiseaux jaunes. Lo único que queda fuera del arte es la imitación, la duplicación, la bilocación gratuita e inútil de la realidad. Pero ningún artista copia. Ni siquiera la humilde fotografía es imitación servil, porque, como lo recordaba Camus, también la fotografía elige.**

**Martorell está dedicado, desde hace años, a la interpretación plástica de la realidad argentina y americana. Y por aquello de que el hombre es la medida del universo,**

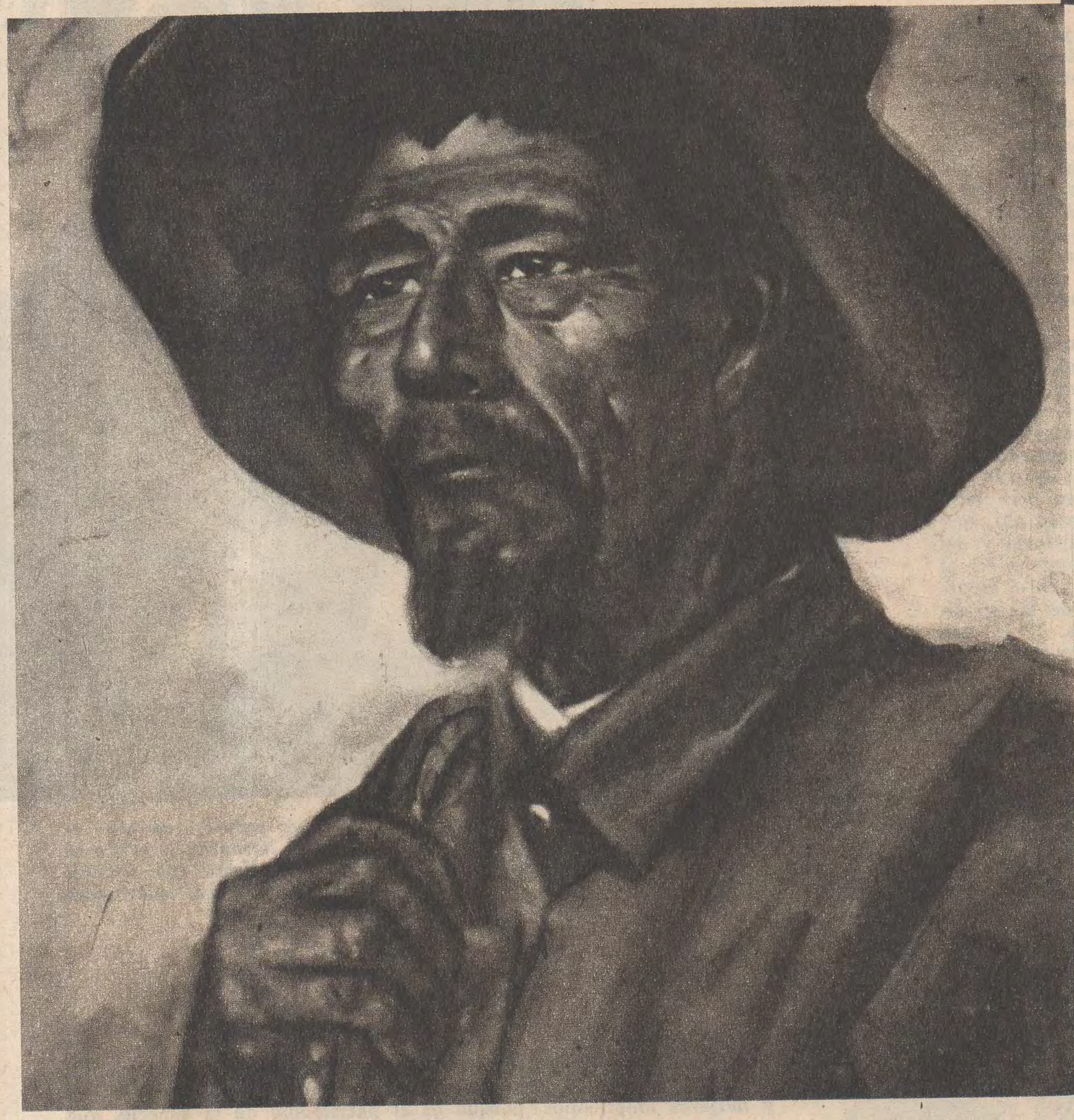
Martorell ha elegido, de entre todos los datos de la realidad, el hombre.

¿Qué significa esto? ¿Que Martorell es una especie de Blanes o de Pueyrredón, un ilustrador, un cronista, un anecdótico? Nada más lejos de los propósitos de Martorell que encasillarlo dentro de la categoría de pintor de temas.

Martorell ha tomado prototipos. Miles de rostros cambiantes y ondulantes, erosionados por el dolor, el amor, el odio, vienen a dar la resultante de ese rostro que él pinta y que a todos los comprende, a todos los asimila y los exalta. Cada arruga que su pincel cava en esas carnaciones oscuras y secas antes las cavó el tiempo en la carne callada y sufriente de la raza. Esos ojos, incrustados como joyas milenarias en la piedra rugosa, filtran, no la mirada de un individuo, sino la visión que del mundo se perpetúa en las pupilas de todo un pueblo. Y esas manos que se engarfian alrededor de un lazo, de un

*El maestro Martorell está tratando con ahínco, en estos años, de fijar en la tela los tipos más auténticamente representativos de la densa y rica capa fundamental de la estructura humana del país. Así ha ido organizando una asamblea de figuras que, a través del tiempo, reflejará valores esenciales y permanentes de la nacionalidad argentina, en constante evolución.*





*La mirada aguda y serena al mismo tiempo, que escruta la lejanía, refleja el poder de captación de los detalles y el conjunto del tipo representado en "El baqueano", una bien lograda composición de Martorell.*

*Un primer plano de la fotografía anterior. Las cabezas congregadas en torno del pintor adquieren una profundidad expresiva, que parece enraizarlas en la tierra que las nutrió.*



ánfora o de un bastón, resumen todas las manos anónimas que levantaron los templos del Inca, o empuñaron las armas de las guerras por la libertad, o plantaron el eucalipto y el alambrado de la conquista del desierto.

Así, la realidad contingente y pasajera se esfuma, deja traslucir detrás de su juego de naipes la otra realidad, la que permanece, la que sobrevive, la que alimenta las transformaciones y las revoluciones, fuente escondida de este río que corre y que cambia, y que es la verdadera, la única realidad.

Hay que poseer un ojo bien habituado al desdén por el detalle y a la persecución de los trasfondos y los subsuelos para poder, atravesando tanta costra inútil, ir derecho a la aprehensión de esas esencias últimas y primeras. Frente a los arquetipos de Martorell, uno percibe, antes que la vulgar individuación del animal humano, con su pasión de hoy y su olvido de mañana, con su hambre de ahora y su saciedad de después, uno percibe, repito, la encarnación del espíritu oculto detrás de las apariencias como de un espejismo. Esas fisonomías no son la forma de un rostro, sino la máscara sensible, la máscara visible del alma que calla y que vela. Esos hombres y esas mujeres no se han detenido un momento para que los contemplemos, ni se irán enseguida a recomenzar en otro sitio sus oficios cotidianos; están ahí, sorprendidos fuera de la historia y del tiempo, fijados para siempre en el perfil que no se deshace, en el escorzo inalterable a través de las gesticulaciones momentáneas. Y lo que nos muestran es menos lo que no dan que lo que guardan.

*Una imagen de la satisfacción que sólo brinda el poder creador.*



*El pincel de Martorell traduce los matices más profundos del alma de su personajes, que con impresionante intensidad se vuelca en la mirada de este último cacique de la Patagonia, Nahuel Pan. A través de estos ojos nos miran siglos.*



De este modo reconocemos en los arquetipos de Martorell aquella porción que a todos nos es común en lo que tenemos de hombres y mujeres americanos, porque es el patrimonio de la especie, que se recibe por herencia. Abolidas las apariencias engañosas, su arte nos restituye nuestra propia imagen, despojada de sus contradicciones y de sus diferenciaciones corticales. Con lo que la pintura de Martorell, como dije antes, cumple con lo que es el fin superior del arte: operar, mediante la revelación estética, como una forma del conocimiento.

Sabidos son los requisitos que Robert Maillard exige al buen retratista. ¿Qué decir de quien retrata, no reyes, ni obispos, ni políticos, ni generales, sino los rasgos vivos y, sin embargo, ocultos de una raza? Es bueno, es útil que los argentinos, tan necesitados de encontrarnos a nosotros mismos (y que por eso nos asomamos, como Narcisos impacientes, a cuantas aguas propias o ajenas consienten en reflejarnos) nos planteamos frente a los cuadros de Martorell y escuchemos en silencio la voz que de ellos calladamente brota, y que, sin palabras, nos dice de dónde venimos, qué somos, a dónde vamos.

# trátelo Muy Bien con SUPERMOVIL

**El Aceite que Usa su Mecánico.** El sabe lo que hace, confía la protección del motor de su propio automóvil a la calidad insuperada de SUPERMOVIL, único aceite que **limpia y combate la corrosión mientras lubrica.**

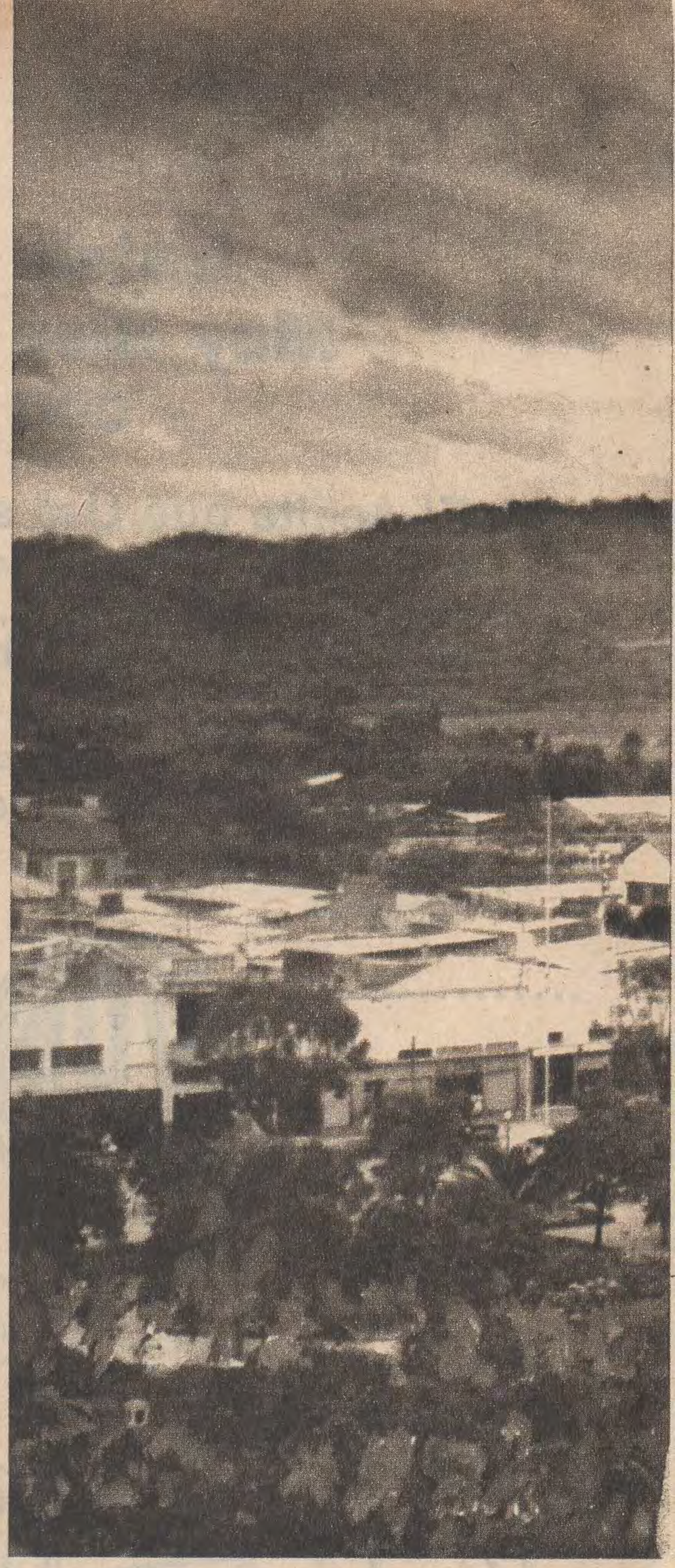
SUPERMOVIL ES IN.ME.JO.RA.BLE: no le agregue **aditivos.** SUPERMOVIL ya los contiene en forma equilibrada para cada especificación, de acuerdo a exhaustivos estudios y pruebas de laboratorio que aseguran su pureza, estabilidad, máximo enfriamiento y reducido consumo.

YPF



Escribe ULISES PETIT DE MURAT
Para "AUTOCLUB"
(Fotografías del autor)

# TARTAGAL, *EN EL CONFIN DEL* MAPA





*La generación que surge. Aún hay una alta proporción de sangre aborigen en esos cuerpecitos que el atuendo acerca a la actualidad.*

*Petróleo: progreso, heroísmo y tragedia - Indios mansos y contrabandistas audaces - Los pioneros del progreso*



*El edificio de la Municipalidad de Tartagal. Anchas y firmes aceras en el centro del pueblo.*

*Vista panorámica de Tartagal. Un magnífico anticipo de futuro y una realidad estimulante.*

**LA muchacha va al sanatorio local a causa de un apéndice agudo. La operan. Y como está próxima al término de una gravidez, la retienen. Llegado el momento la llevan a la sala de maternidad.**

**—Acostada —ordena la obstétrica.**

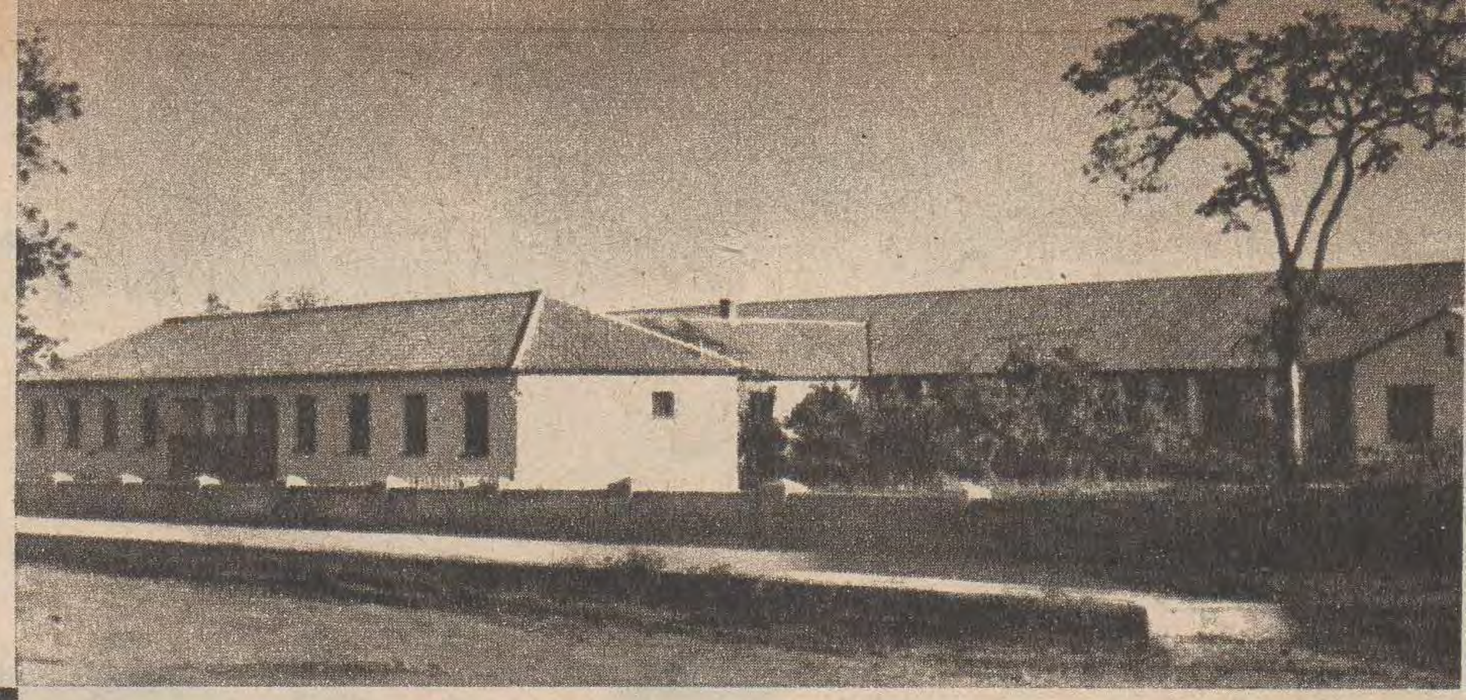
**—No. Sentada —replica la muchacha.**

**—Te acuestas. Yo no atiendo alumbramientos sentados.**

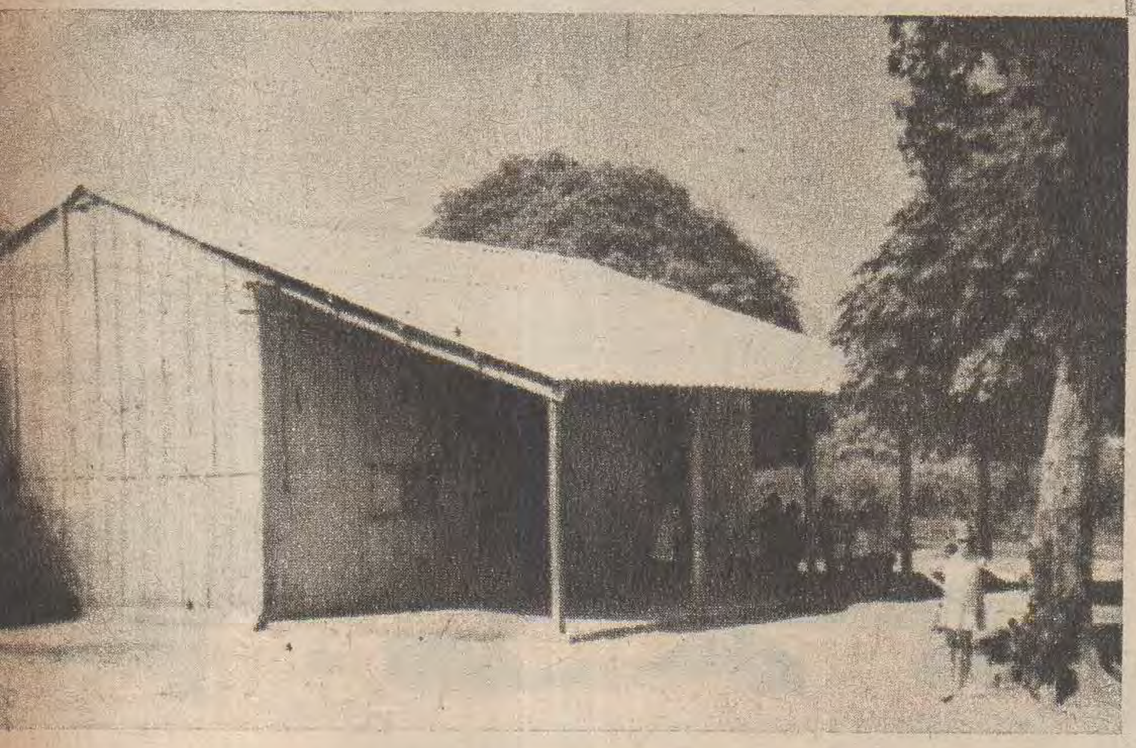
**La muchacha, en lugar de obedecer, se incorpora y sale corriendo. Gana el monte, que está enfrente del sanatorio. No se queja, para que no la encuentren. Al rato sale, con su niño en brazos.**

## Tartagal: Tierra brava con hombres recios y humildes

**¿Africa? ¿Las selvas del Amazonas? No. Simplemente Tartagal, en la provincia argentina de Salta, donde el mapa se termina contra Bolivia. Lugar de indios primitivos, de moderna explotación de petróleo y madera, de contrabandistas ávidos y prósperos comerciantes. Con un desarrollo violento de tierra de frontera, ha crecido en cuarenta años y sigue expandiéndose. El nombre le vino por estar cubierto de los matorrales de tártago, planta de donde se extrae el aceite de ricino (esa nunca olvidada pesadilla de nuestra infancia), que aún lo rodean. Hacia el sur, Tartagal domina hasta Embarcación; al norte hasta Pocitos, pasando por esos esquemas de población que se llaman Aguaray, Piquerenda o Yacuí, en una clara evocación del pasado indígena. ¿Pasado? Es una forma de decir. Estaban, según los recuerdos, en 1853, cuando Tartagal era una posta, situada en la merced boliviana del comandante Camilo Moreno, y el sitio era designado como Ñacahuasu. Siguen estando, ahora que el terreno de la posta fue ocupado por el colegio de Hermanas. El agua llama a la gente. Por su río, la única posibilidad de refresco desde Embarcación en los épicos viajes hacia el Beni, Santa Cruz o San José de Chiquito, Tartagal estaba destinado a ver brotar esa fuentada humana que llamamos un pueblo. Los hombres de los aserraderos, de la explotación petrolera, se apoderaron del centro. Los indios siguen contorneándolos como una cintura pobre y a veces hasta desvalida, con sus casuchas de tres paredes**



*El hospital Zorcal, de Tartagal, una obra que señala la proyección del progreso social de la región.*



*El otro puntal, el verdadero puntal de la civilización argentina: la escuela. He aquí una modesta escuelita en los lindes de Tartagal.*

de madera. Hubo pioneros de acción material. Y otros que buscaban civilizarlos. Es muy recordado el padre Félix Bruciaferri, que edificó la Misión de Caraparí. Con ese increíble tesón que caracteriza a los italianos, buscó cal y encontró una cantera que le sirvió para levantar su fábrica. Por medio del filtraje, les suministró agua potable. No se contentó con imbuirlos de las primeras letras. Su fuerte lirismo peninsular lo llevó a la creación de coros polifónicos.

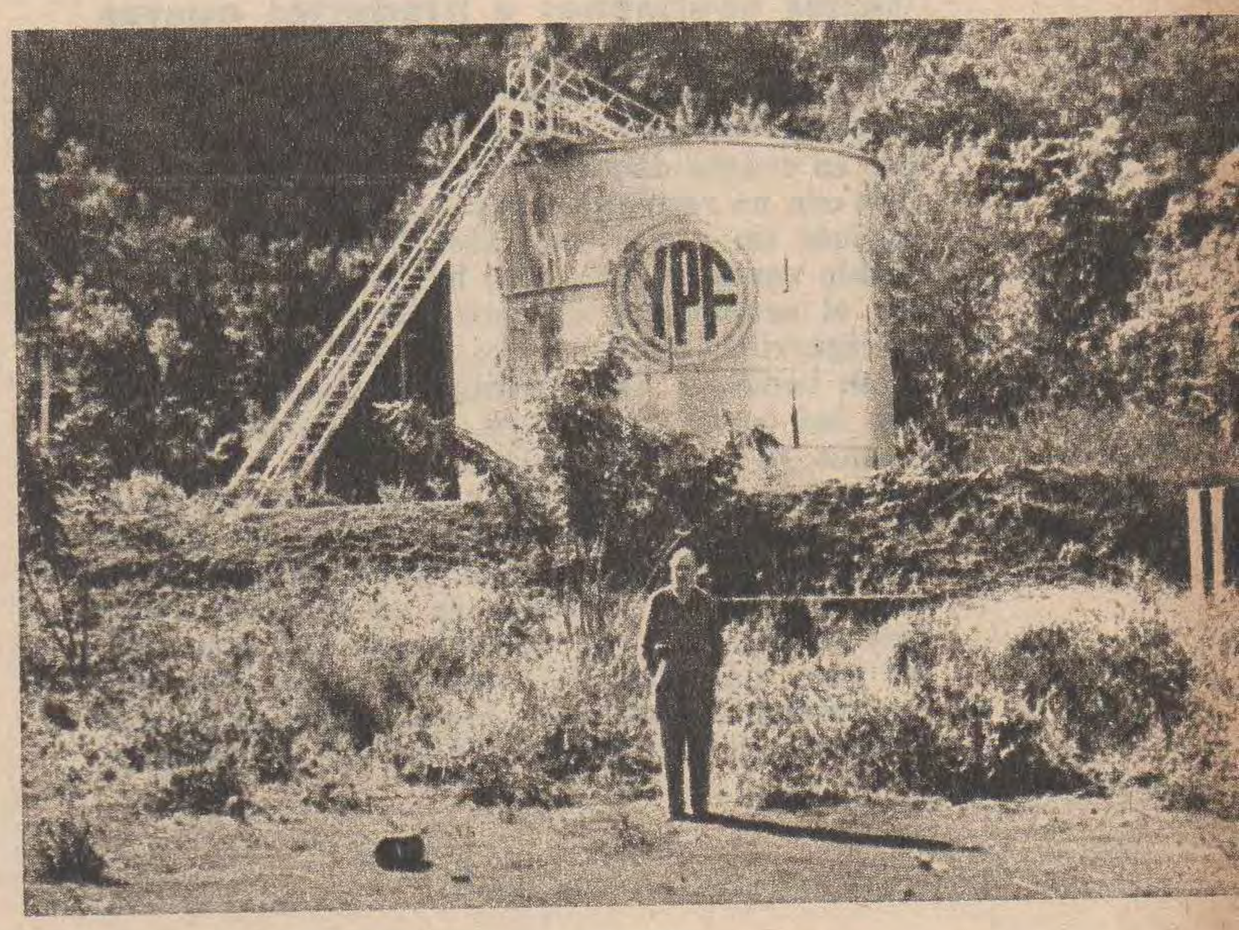
## Los pioneros de frontera

Si uno pasa por el centro, con calles asfaltadas, cafés y negocios variados, no le sería fácil adivinar una vida latente, a pocas cuadras que, despacio, se van internando en la zona chaqueña, de donde vienen los paisanos con enormes bombachones y sombreros que instalan en sus cobrizas cabezas para aceptar el desafío de un sol que suele ser terrible. Como en toda tierra de frontera, hay un poco de fabu-

*Esta ruta pavimentada es expresión concreta de la pujanza con que la civilización argentina marcha adelante, rumbo a la frontera.*

loso en todo lo que sucede. Parece imposible hacer brotar una fortuna —como no sea por medio de la subterránea esplendidez del petróleo— en esa región dura, polvorienta. Allí está el millonario Carpio para probar lo contrario. Vino a Tartagal en 1938. Sin un centavo. Un amigo logró que le fiaran la pensión y el cuarto en el hotel "El Espinillo", que entonces costaba $ 55 por mes. Se empleó como peón en un aserradero, ganando $ 88 mensuales. Para aprender el negocio trabajó gratis con un entreguista de madera. Después se estableció por su cuenta. Parece mentira que ese sea el pasado inmediato de un hombre joven aún, que pasa por las calles de Tartagal manejando un estupendo Pontiac o una camioneta Chevrolet de modelo reciente.

La fábula del petróleo —a veces, por desgracia, demasiado real— tiene un prestigio trágico. "Cartucho" (así le dicen, en realidad se llama Casares Cano), fue uno de los 50 hombres que el general Mosconi llevó al Sur. Afirma con rara convicción que todo descubrimiento de un gran yacimiento, dondequiera que sea, apareja una o más víctimas. Llega a tragarse una cuadrilla entera. Pasó lo inevitable (según él) en Tartagal. El pozo número 6, de campo Durán, es de una potencia y productividad sensacionales. Fue la causa de la muerte de un tal Dobrito. Era, conjuntamente con Casares, encargado de equipo. El plan era perforar hasta los 2.800 metros de profundidad. Haciéndose pasible de un sumario organizado por la eterna cortedad de miras de la burocracia, Casares prosiguió más allá de ese límite, trayendo material prestado desde ranquitas 64, otro pozo. Apareció el petróleo. La misma burocracia enjuiciadora apareció para recoger los laureles. La válvula estaba probada para resistir una pre-




*Un auténtico símbolo del progreso del país: un tanque de petróleo de Y. P. F. en medio de la selva norteña*

*La calle San Martín. También esta vía urbana es una prueba de cómo el espíritu del país se afirma en sus fronteras.*



sión de 6.000 libras. Vale decir, que aguantaría 3.000 en pleno trabajo, con toda seguridad. Casares, al pasarse esta última cifra, ordenó a un obrero que soltara poco a poco:

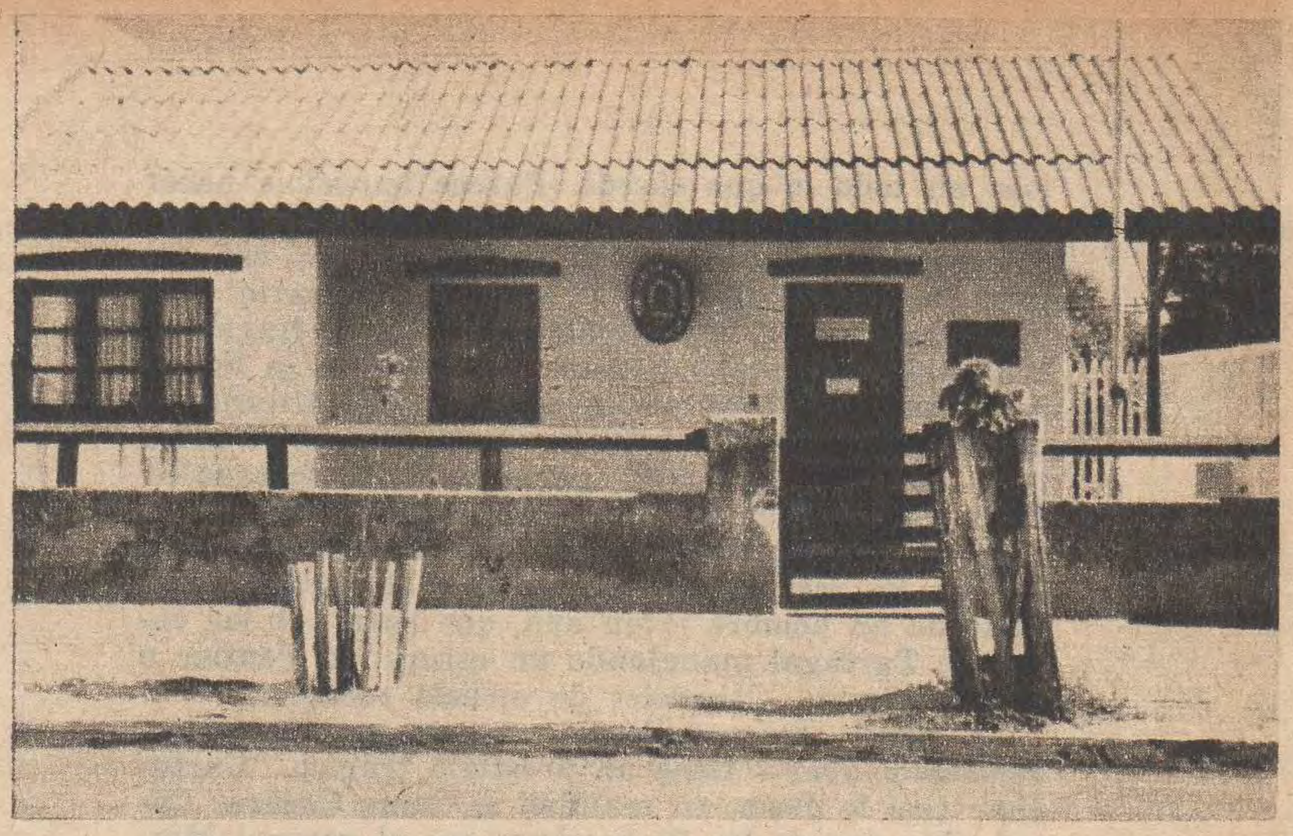
—Una vuelta. Cuente diez. Otra vuelta. —Pero, inesperadamente, y no se sabrá nunca por qué, Dobrito avanzó, cerrando la válvula de un golpe. El chorro de petróleo lo lanzó contra el techo, prácticamente desintegrado. El pozo se había cobrado su tremendo tributo.

## Tipos:

## Restos aborígenes y productos nuevos

Mientras habla, pasa un indio Tembeta. Llevan el labio inferior perforado, desde niños, con un botón de hueso o madera. Cuando son grandes, en cuanto disponen de dinero cierran el orificio con un resplandeciente botón de oro. Y poco después un airoso contrabandista, que todo el pueblo conoce. Hubo uno, hasta hace poco, que era el acaparador absoluto del tráfico a base de cigarrillos norteamericanos. Cerca de él, circula un bombero. Son voluntarios. Como predominan las casas de madera, generalmente llegan cuando ya están quemadas.

Al salir del café donde hemos escuchado a "Cartucho" marchamos hacia los barrios indios. Hay uno cerca del hospital. Otro, llamado cacique Cambay, en recuerdo de un jefe indio que hizo mucho por sus compañeros de raza, está un poco más allá. Para levantar sus viviendas muy sumarias, usan la corteza blanda de los árboles. Se sientan por lo general en el suelo. Se



*Edificio de la Biblioteca Juan Bautista Alberti. Foco de cultura para el pueblo, que define una vocación de la argentinidad.*

carros. Por allí se hacía todo el comercio del Norte, en libras esterlinas. Tenía tres veces más población que ahora. Habría que quedarse mucho tiempo, para descubrir todo el misterio de ese confín del mapa, donde nacen y mueren poblados, donde otros quedan detenidos, ajenos por completo al paso del tiempo. Tartagal no duerme a la sombra del urundel, de madera tan dura que los indios la utilizaban para hacer flechas, o el lapacho, de negro tronco, que se incendia al florecer en junio, ni tampoco cuando la noche borra el imperio de la realidad y cortan el cielo las altas llamas que queman petróleo sin cesar en Campo Durán. Tal vez en ese instante de quietud que precede al alba pueda imaginarse un reposo perfecto, aunque breve. Pero no. Es el momento en que ese brujo que cura sin yerbas, cantando y bailando, en soledad perfecta con su paciente, al que le aisla la parte afectada con dos varillas, una de las cuales clava, mientras retira la otra para succionarla y escupir, está en plena labor. Regresan los contrabandistas que buscaron senderos escondidos durante toda la noche, y Tartagal vuelve a su fiebre de inventar una ciudad al extremo Norte argentino.

*Los ranchos de paja en las afueras de Tartagal. Viviendas de indígenas humildes y laboriosos y refugio accidental de aventureros y contrabandistas. Es la frontera, el confín del mapa.*



*Y el contraste: el sendero en la maraña que rodea a la población. La joven aún utiliza el antiquísimo medio para llevar agua a su vivienda; pero el corte de su vestido ya es moderno.*

mantienen tranquilos, aunque los hostiguen el calor y las implacables nubes de jejenes. Es difícil sacarles fotografías, a menos que se los sorprenda. Por excepción, vemos un indio sentado, vestido con una buena camisa y un pantalón nuevo de mezclilla. La posesión de una silla indica un claro avance en las conquistas de la civilización. ¿Permitiría que lo fotografiaran? Responde, muy aplomado:

—"No. Hay que pagar". No hay duda, el hombre está tan civilizado como todas las turbas que empuja el dinero en las grandes ciudades.

## Tartagal avanza

Mientras Embarcación involuciona, Tartagal avanza. Por Embarcación pasaban tropas de 150



# LA SECRETARIA DE INDUSTRIA APROBO LOS NUEVOS PLANES DE LA FABRICA DE AUTOMOVILES CISITALIA S. A.

LA Secretaría de Industria y Minería, por resolución 51/62, aprobó la incorporación de la firma CISITALIA Argentina Ind. y Com. S. A. al nuevo régimen de fabricación nacional de automotores establecido por el decreto 6567/61 y la consiguiente adaptación de los planes originariamente autorizados por la resolución 164/60 a lo prescripto por el mismo.

Igualmente se aprobó la inversión propuesta para la integración de su planta industrial, que ascenderá a $ 92.900.000 entre los años 1961 y 1964.

La producción autorizada, que se suma a la efectuada en el año anterior, comprende la fabricación de los modelos Spyder, Coupé, Week-End Rural y Week-End Furgón, en las siguientes cantidades: año 1962: 1.000; año 1963: 1.600; año 1964; 2.360; todos con motores de 767 u 850 cc.

En los considerandos de la resolución ministerial se señala que los vehículos a producir son "derivados FIAT", y que sus elementos mecánicos serán proporcionados en el país por FIAT Concord.

La planta industrial de "Cisitalia Argentina" se levanta en Pacheco, provincia de Buenos Aires, sobre un terreno de 15.000 m² y una superficie cubierta de 10.000 m²; cuenta con un personal de 250 técnicos y obreros, y las inversiones efectuadas hasta el momento en edificios y maquinarias sobrepasan los 75 millones de pesos.

Cisitalia Argentina, constituida en sociedad anónima en 1951, tiene un capital autorizado de hasta 375 millones de pesos.

La distribución y asistencia técnica de las unidades de la citada marca se halla a cargo de la red de concesionarios de FIAT Argentina en todo el país.



*Cisitalia coupé, hermoso vehículo que muy pronto comenzará a fabricar Cisitalia Argentina I. C. S. A., organización industrial derivada de F. I. A. T.*



*Un furgón-ambulancia Cisitalia con motor de 850 cc.*

*El coupé turismo especial Cisitalia; tiene finos detalles de lujo.*





# DESDE ABAJO DE LOS RASCACIELOS YANQUIS

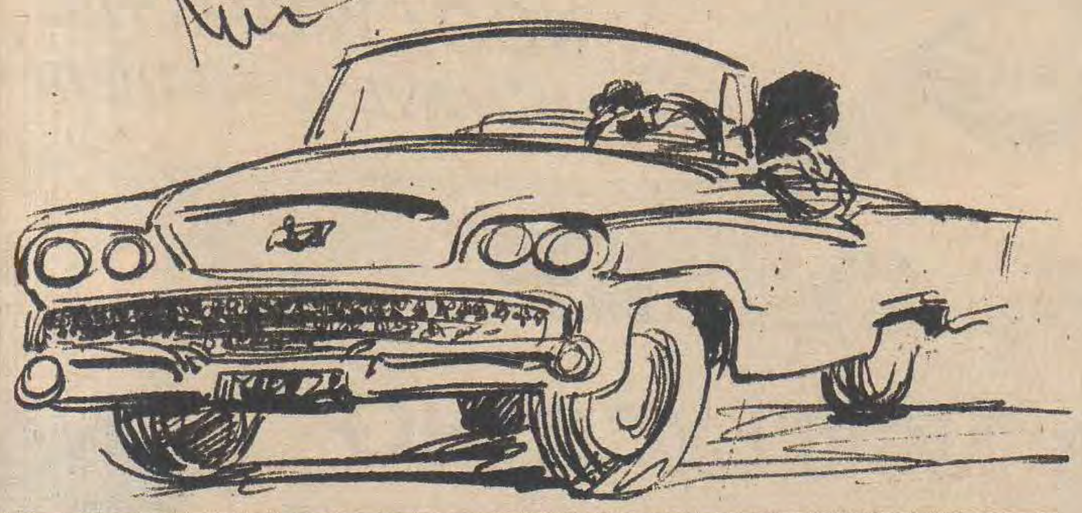
*Mínimos flashes en urbes máximas*

Escribe EDMUNDO GUIBOURG
Especial para "AUTOCLUB"
Dibujos de BOROBBIO
Fotos de JAIME G. FONT

LA "Libertad" simbólica de enfática y arcaica mayúscula de Nueva York, se ha vuelto comparativamente pequeña. La estatua realizada, con menos exquisitez que grandiosidad, por el francés Frèderic Auguste Bartholdi, no en balde data del año 84; fue concebida a título colosal, suponiendo que una de las legendarias siete maravillas del mundo antiguo tuviese aproximadamente parecidas medidas.

***Impresionante: algunas de las carteleras luminosas de los cines, que día y noche fulguran en Broadway, en la encrucijada urbana de Times Square, como se ve en la foto.***





Bien se sabe que el dedo índice de la mano derecha mide ocho pies de largo. Ahora que la alucinante Manhattan comporta el fiero conglomerado de bloques erguidos hacia el cielo que todos conocen, al punto que les sea difícil a sus habitantes el mirar hacia las estrellas, la diosa de Bartholdi, vestida de matrona, requeriría hallarse colocada por lo menos sobre un pedestal tan empinado como el Empire State Building, de querer conformarse a las proporciones desmesuradas de la gigantesca ciudad. De otra manera la "Libertad", con mucho ser "the world's largest statue", permanece agazapada en su hosca isleta señalando a los inmigrantes la cuarentena y esforzándose en "levantar su lámpara junto al portal de oro", cual reza la inscripción de la poetisa Lazarus. Hoy acaso posee mayor valor alegórico la arquitectónica espiral de Lloyd Wright en que se halla instalado el Solomon R. Guggenhein Museum.

## Individualismo y Libertad Individual

Si el concepto de la libertad individual se rige por el límite de la libertad de los otros, ello cabe inducirlo en las grandes y pequeñas ciudades del país del norte frente a los sistemas callejeros de tránsito. Da envidia verificar cómo con tranquilo sometimiento a la rigurosa imposición legal, cada uno respeta el paso y el ritmo de los demás circulantes, sean peatones o conductores. No cabe duda, que, quieras que no, esto forma parte del sentido de la civilización, a título de ostensible negación del caos y de repudio al ímpetu anárquico dentro de la elasticidad dinámica. Si la libertad individual consiste en vestirse como a uno le da la gana, es evidente que el poco o nulo apunte que se le lleva al pergeño y atuendo ajenos representa un buen síntoma de la aspiración natural del individuo al "vive como quieras". Sólo que los hombres se ciñen a disciplinarse voluntariamente endosando trajes standard hechos mediante decente confección, y las mujeres, en repetida ca-






*Gauchos directamente importados de la Argentina, ¿quién se atreverá a negarlo, si lo dice la cartelera de la sala de varietés —de cuarto orden—, cuyo frente se ve en la foto. Pero nosotros, claro, somos un tanto escépticos.*

sualidad, se abalanzan a millares sobre el encanto de un sombrero ridículo de lentejuelas "made in Italy". Como las unas no miran a las otras, cada cabeza disfruta desaprensivamente de su gorro de cascabeles.

## La Bella Americana de Largas Piernas

A propósito de damas, miramos y hurgamos por las veredas de esmerilada piedra de Nueva York, preguntándonos qué se ha hecho de las esbeltas mujeres de largas piernas y talles flexibles que conocimos como típicamente norteamericanas en la Rue de la Paix, en Vía Veneto, en la Gran Vía, en la Plaza del Rocío, en el Lido, en los baños de Falero y en todas las costas azules, doradas, argentadas y bravas. Si queremos reencontrar el modelo tenemos que ir a Radio City y aguardar a que después de la película aparezcan las regimentadas Rockettes, incluídas por irrenunciable tradición en el "show". Claro que sí: ahí están las piernas dignas del escultor Moore, la gran atracción del Museo de Arte Moderno; eso son los pequeños bustos dignos del escultor Millas, el maestro ilustre de la universitaria Granbrook, y todas esas no dejan de ser la cabecitas pizpiretas de las tapas de magazines. El movimiento unísono las amuñeca, volviéndolas robots; pero son ondulantes espigas de femineidad. El profesionalismo de la femineidad trepidante. Por las calles, no; las mujeres son regularmente apenas de mediana estatura, como en Buenos Aires o como en Roma o Lisboa, y no digamos el sinnúmero de portorriqueñas petisonas y parlanchinas que no suelen ser abundantemente bonitas. Ciudadanas estadounidenses estas últimas que cotorrean su español escurridizo en el subte y en los ómnibus, y como ocu-

rre que quienes hablan en inglés lo hacen en voz discreta, se tiene idea que los idiomas más audibles lo sean el idisch y el castellano. Castellano que desconsuela escuchar en el hormigueo cosmopolita de Chinatown y de Greenwich Village, cuando se verifica que entre los emigrados del Caribe no sólo se cuentan adustos intelectuales y fervorosos artistas, sino toda una peste de exhibicionistas de degeneraciones que entiende ostentar los signos de una muy crapulosa "dolce vita". No se ven, en general, negros ni mulatos con mota, gracias al planchado del pelo, mientras los blancos se rizan; pero el suave ondulado femenil, modelo Antoine, de algunos negritos superemancipados movería a risa si no fuese que las desviaciones amedrentan.

## Colored People - Confraternidad Racial

Por cierto que la cuestión negra implica siempre el problema social más candente en la extensión de los Estados Unidos. La verdad es que cuando un "colored" adquiere una casa en determinado barrio y se traslada con su prole, la mudanza importa un principio de desplazamiento de los blancos, que no tardarán en malvender con tal de distanciarse. En ese aspecto son implacablemente reacios aún muchos teóricos que combaten ideológicamente la discriminación o quienes a su manera han tenido a su tiempo que sufrir de los racismos. Circunscripta nuestra observación a unos pocos Estados, hemos asistido en Michigan, especialmente en la urbe laboriosa de la automovilística Detroit, a una simpática conviviencia de inmensa tolerancia recíproca. La confraternidad de negros y blancos en las aulas escolares y universitarias ofrece la visión más halagüeña, máxime siendo manifiesto el empeño de la juventud de color en capacitarse en técnicas y conocimientos científicos y artísticos. Muchísimas hermosas propiedades pertenecen a negros. Infinidad de ellos lucen en el volante de las más lujosas máquinas particulares. Barrios de emergencia que albergaron, después de la guerra, al pobrerío de color, son arrasados una vez que se les procuró vivienda decorosa, conforme al burgués sentido de la aspiración colectiva al hogar cómodo, dotado de implementos de progreso. "Después de la guerra", tal la frase que resume la concepción de igualdad en favor de quienes lucharon a la par por los dogmas de occidente.

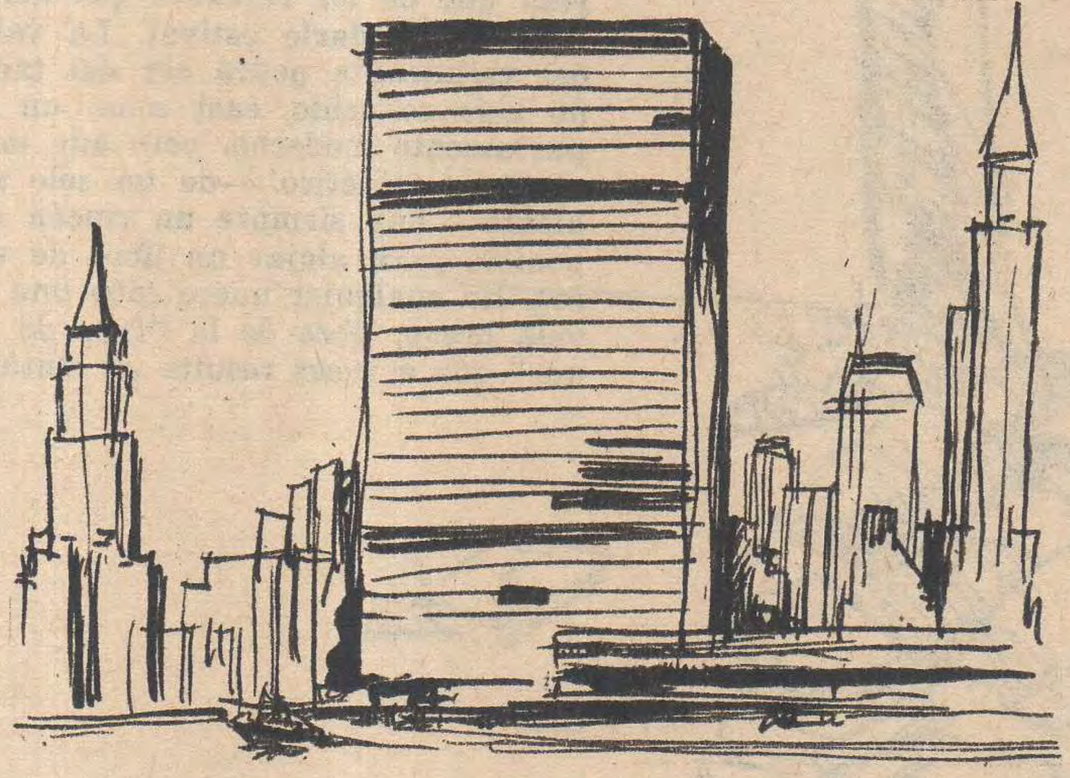
## Anuncios e Información

A este respecto convendría echar un vistazo a la información de las gentes. No se puede negar que existe una prensa que se proclama a sí misma libre. En el fondo responde de manera tácita a aquellos dogmas. Enfrentarlos o refutarlos sería considerado fanatismo rebelde; tontería consentidora de incendiarios sociales. Una cosa es tabú y la otra, mala palabra. Prensa rica de múltiples ediciones en kilos de papel. En rigor, enormes catálogos dedicados a la femenina avidez de compras. Las omnisurtidas enormes tiendas como Macy's, Hudson (rivales en organizar a costos astronómicos los esplendentes desfiles del Día de Acción de Gracias y de Christmas), Gimbels, Oppenheim, Altmani, Sam, Sears, Miracles, Bloomingdale, etc., etc., y los grandes almacenes supermercados, no terminan nunca de






*Luces y tráfico nocturno en la calle 42, en las vecindades de Broadway, Nueva York.*



abarrotar las densas páginas de anuncios acuciadores, devoradas también por la competencia de la fabricación de autos y las otras grandes industrias. Hay que confesar que se hace de prodigioso interés revisar tan titánica oferta. ¿Y las noticias? ¿La información? ¿El comentario? Harina de otro costal. En todas partes del mundo se rellenan cráneos. Todo es del color del cristal con que se quiere que se mire. Hiere el orgullo de los argentinos no hallar sino por casualidad alguna alusión a la existencia geográfica, histórica, demográfica y cotidiana de su país. Pero es como si un neozelandés se quejase en nuestro Buenos Aires del poco aprecio que hacemos de la existencia viva de su progresista nación, o si un rumano sufriese porque no sabemos los nombres de los jerarcas de Bucarets y un colombiano se doliese del desdén en que tenemos a sus muchos poetas que ignoramos. Hay gente de importancia y figuración en Nueva York que se confunde acerca de cuál es el idioma en curso en el Río de la Plata. Todos nuestros diplomáticos no han alcanzado a difundir esa noción, por bello y grande que se levante el palacio de "the United Nations".

# LITERATURA Y TURISMO

## De uno u otro modo, los libros también ayudan a viajar

**Escribe LUIS EMILIO SOTO**
**para "AUTOCLUB"**
**Ilustraciones de BOROBIO**



*Otra cosa ocurre con el lector empedernido.*

**EXISTEN también temas periodísticos literarios de temporada, así como hay frutas de estación. De igual modo, los inspectores de las letras suelen hacer la boleta de tránsito cuando la fruta está mal estacionada. A una transgresión callejera algo semejante debemos las delicias de "Crainquebille". Uno de esos temas, ligeros como la indumentaria veraniega, se relaciona con la llamada literatura de viajes o, mejor dicho, la que el viajero prevenido lleva junto con los aceites bronceadores para las quemaduras solares.**

**"No hay que confundir los libros que se leen en el viaje con aquellos que nos hacen viajar" —advertía el poeta surrealista André Breton. En efecto, el lector consumado es por excelencia el viajero-boya: su fantasía excitada por la magia del poema o del relato, es la que gira caprichosa y vertiginosamente.**

### El libro, fuente de inspiración

**Claro está, abunda un tipo de turista que apenas se inaugura la temporada dispara del sitio de su residencia habitual, dispuesto a alterar transitoriamente el sistema de las fórmulas y usos cotidianos. El grave adulto, se recrea como un colegial en vacaciones. Abstemio de lecturas durante todo el año, saborea entre enero y marzo la novedad de meter un volumen en la valija, aunque sólo para probar el vicio y, eso sí, abandonarlo cuando se reintegre en Buenos Aires a la vida normal.**

**Otra cosa ocurre con el lector empedernido para quien el deleite de una bella obra de imaginación le duplica el placer de las sensaciones campestres. Este último lector es un lejano descendiente de la cofradía de Petrarca, precursor de alpinistas —no sólo de cimas interiores— y patrono del turismo en pleno siglo XIV. Como se sabe, el cantor de Laura ascendió al monte Ventoux desde donde experimentaba una doble dicha espiritual: entregaba su alma al sentimiento de la naturaleza. La henchía con la visión del insospechado panorama, por una parte, y por la otra, se sumergía en sí mismo con la lectura y meditación de las "Confesiones" de San Agustín, que llevaba consigo.**

### El saber no ocupa lugar

**Las efusiones que proporciona la lectura equivalen en cierta manera a mudas del espíritu. Estimulan la variedad de sus reacciones y afianzan la saludable unidad de su desarrollo. El saber no ocupa lugar, reza uno de los refranes que actualiza el calendario estival. La valija del veraneante podrá ser del tamaño más reducido, casi como un departamento moderno, pero aún en el equipaje sintético —de un solo ambiente— hay siempre un rincón disponible para alojar un libro de versos. En cualquier hueco cabe una novela breve, libre de la "faja de honor" que a veces resulta un cinturón**

gar de sosiego a orillas de un remanso. Pero dar vueltas no es lo mismo que detenerse, ensimismarse en el gozo contemplativo. El turista no siempre consigue traspasar las defensas exteriores del paisaje, esto es —los clisés descriptivos—: el cerco visual del paisaje le impide a menudo penetrar en su alma recóndita, cuyo lenguaje cambia según sea la sensibilidad interrogante y la riqueza de su registro.

Hay quien realiza el viaje alrededor de su habitación —tal es el título de la famosa novela de Xavier de Maistre— y hay quien merodea por las inmediaciones de sí mismo sin decidirse a franquear los umbrales. Unamuno ha calado hondo en la psicología del turista y ha disecado, entre otros tipos, el que viaja "por topofobia", "para huir de cada lugar, no buscando aquél a que va, sino escapándose de aquél de donde parte".

Pues bien, la compañía de un libro como *Cuadros de viaje*, de Heine, *Viaje sentimental*, de Sterne, *Andanzas y visiones españolas*, de Unamuno, *Viajes*, de Sarmiento o de cualquier otro incorregible disociador de tópicos, tonifica el ánimo durante una oxigenadora fuga del asfalto ciudadano. Ayuda también a forzar la puerta de la propia conciencia y de la fruición contemplativa a que aludíamos antes. El arte de registrar impresiones de viajes ajenas a la literatura de tarjeta postal, incita al lector a confrontar las propias. La consulta sobre la marcha de ese tipo de libros, inmuniza al instinto migratorio contra el sedentarismo siempre en acecho, incluso en el viajero profesional. "Viajar es reformarse", razona Rodó

*(Continúa en la pág. 75)*



*Turista es el nómada moderno.*

ortopédico, apto para ficciones obesas. El volumen, traspapelado entre la ropa, acaso volverá intacto, sin haber sido abierto. No importa; lo mismo sucede con las prendas de repuesto que el veraneante precavido en demasía trae de retorno, sin haberlas usado. Pero no siempre el libro vuelve como una sobrante muda interior del espíritu. En tal caso éste se ha dilatado, simultáneamente, por obra del cambio de paisaje físico y subjetivo. La impresión de una página leída durante un viaje se asocia al cambiante panorama y luego reverbera subjetivamente a la luz del recuerdo. Andando el tiempo echa a volar de pronto una bandada de imágenes imprevistas, a través de las cuales la naturaleza, antes inanimada, transforma al espectador sensible en su confidente. De ahí que ni el saber ni el sentir ocupan lugar en las visiones y previsiones del veraneo.

## El nómada moderno

Turista es el nómade moderno que da vueltas en torno a un rincón privilegiado de la naturaleza, acreditado por la propaganda. Salimos como un proyéctil dirigido hacia el sitio de obligada visita: refugio montañés, plácida playa, lu-

*...Sorprender en ellas zonas de bellezas clásicas...*

# EL CUCHILLO CRIOLLO:

# *ARMA y HERRAMIENTA*

**Ayudó a construir el rancho y a lograr los alimentos, pero sirvió también para matar al hombre.**

**Escribe Raúl Leonardo Carman**



**ARMA DE GAUCHO.** *"Ninguna da, como el cuchillo, fe en sí después de la victoria; el vencedor siente que la victoria es más del mango que de la hoja", escribió Ezequiel Martínez Estrada.*

LAS circunstancias vitales de nuestro llano impusieron el cuchillo como elemento imprescindible: herramienta de trabajo y arma de gaucho. Y así, el filo que cortó la paja para un adobe, que desbazó el pingo, o repartió el asado en la comida familiar, o hasta curó con precaria cirugía, quizá — con diferencia de hora— debió abrir en la pelea la entraña caliente de un adversario. Destino gaucho, hermanado al cuchillo.

Sarmiento dice: *"El cuchillo, a más de un arma, es un instrumento que le sirve para todas sus ocupaciones; no puede vivir sin él; es como la trompa del elefante, su brazo, su mano, su dedo, su todo."*

Ezequiel Martínez Estrada, en su notable "Radiografía de la pampa", y en una de sus páginas mejor logradas, habla del cuchillo en la pelea: *"Por su tamaño impide que nadie tercie en la lucha; está indicando que el lance tiene intimidad y que excluye al testigo y al intercesor. Si es arma, lo es tan temible como cualquier objeto que sólo se emplea como tal eventualmente; no tiene la forma entera del arma cuyo destino delimita el uso exclusivo, y tampoco porque sólo falla cuando falla el brazo, de donde la seguridad en sí mismo es la eficiencia de esta punta de acero en que concluye el ímpetu. Ninguna da, como el cuchillo, fe en sí mismo después de la victoria; el vencedor siente que la victoria es más del mango que de la hoja."*

En la pampa, el hombre sin caballo y sin cuchillo estaba condenado a morir. El gaucho la sabía bien; y si en alguna larga y peligrosa travesía, habiendo hecho ya gran parte del trayecto, advertía la ausencia de algún elemento necesario —quizá el lazo, las boleadoras o el dinero—, difícilmente regresara en su busca; pero si llevando la mano a sus espaldas palpaba la ausencia del facón, ese mismo instante marcaba el retorno. A la par de un improperio que subrayara el olvido, el pingo clavaría las patas, el cogote hacia atrás y la boca abierta y espumosa ante el repentino reclamo del freno; sin cuchillo, no.

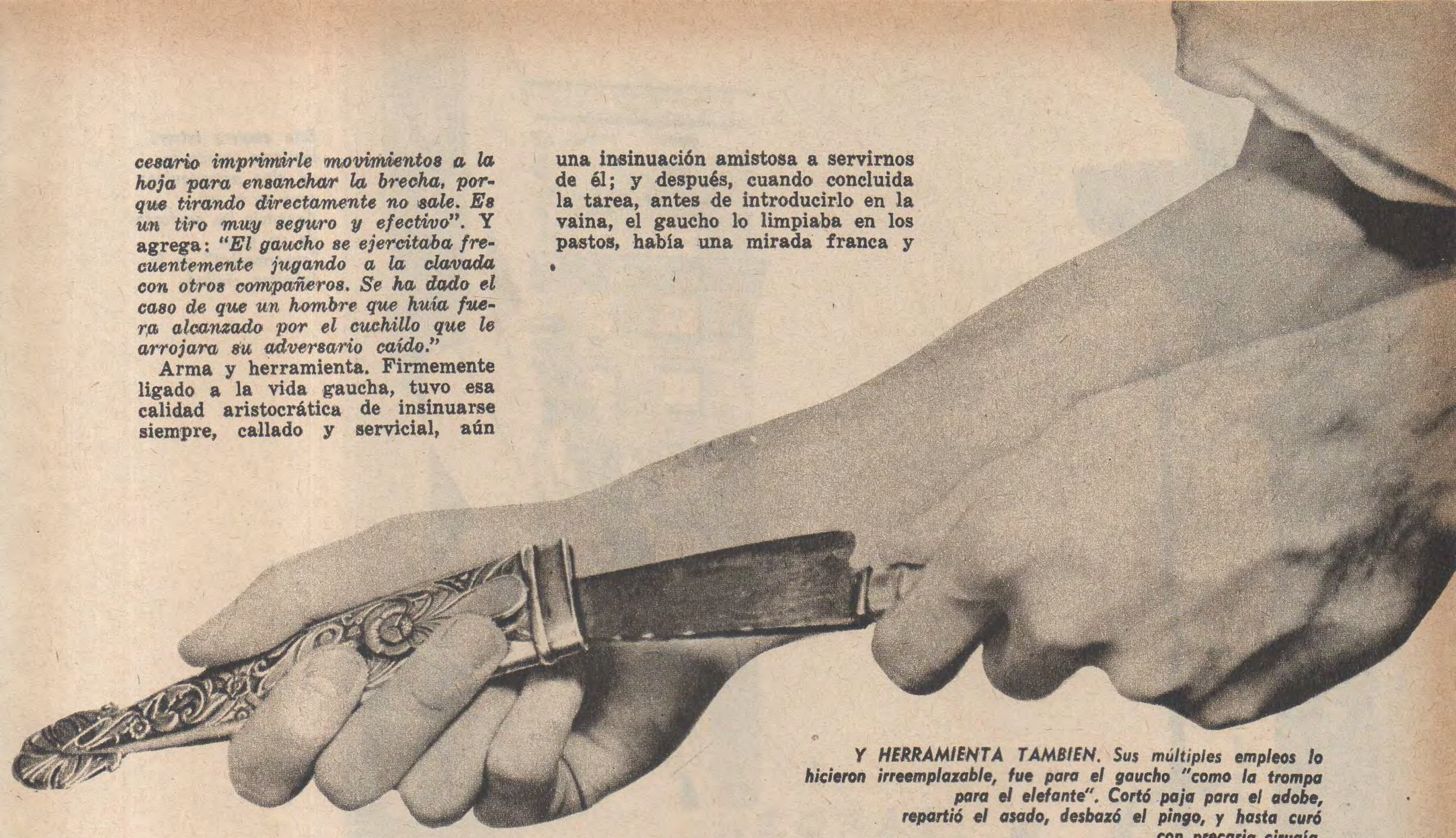
*"Yo vi la hoja cortar la noche como un fogonazo"*, dice Ricardo Güiraldes al describir la puñalada que el tape Burgos le tiró a Segundo Sombra. Pero don Segundo logró esquivar la feroz acometida —*"a partirle el corazón"*—, y el facón del agresor *"se quebró entre los ladrillos del muro con nota de cencerro"*.

Esa era la esgrima del cuchillo. En un medio donde la vida dependía en gran parte de esa habilidad, el hombre comenzaba a practicarla desde la niñez y generalmente llegaba a dominarla a la perfección.

Rara vez el gaucho se desprendía del cuchillo durante la pelea, y el combate se reducía, así, a la "cuerpiada" o esquive, y a la puñalada. Pero también supo usarlo como arma arrojadiza. *"Tenía una seguridad absoluta para la clavada a cuatro o cinco metros de distancia"*, dice Francisco I. Castro. Este autor, que conoció a los gauchos en su niñez y convivió con ellos, dice lo siguiente respecto a la clavada: *"Para clavarlo de media vuelta, se toma el cuchillo por la punta entre los dedos pulgar, arriba, e índice y medio, abajo, el filo hacia adentro. Se levanta el brazo a la altura del hombro, el antebrazo flexionado, y se lo arroja con toda violencia, el mango hacia adelante y abajo. El cuchillo da media vuelta en el aire y lleva tal fuerza que, clavado en el tronco de un árbol, cuesta mucho trabajo desprenderlo, siendo ne-*

*cesario imprimirle movimientos a la hoja para ensanchar la brecha, porque tirando directamente no sale. Es un tiro muy seguro y efectivo*". Y agrega: "*El gaucho se ejercitaba frecuentemente jugando a la clavada con otros compañeros. Se ha dado el caso de que un hombre que huía fuera alcanzado por el cuchillo que le arrojara su adversario caído.*"

Arma y herramienta. Firmemente ligado a la vida gaucha, tuvo esa calidad aristocrática de insinuarse siempre, callado y servicial, aún cuando todos nos hubieran abandonado. Porque su leve presión bajo la faja fue siempre, para los argentinos, una insinuación amistosa a servirnos de él; y después, cuando concluida la tarea, antes de introducirlo en la vaina, el gaucho lo limpiaba en los pastos, había una mirada franca y agradecida para el amigo fiel y silencioso. Amistad empinada hasta prescindir de las palabras, al gaucho le bastaba —bajo el sol de la pampa— la guiñada cordial de su hoja bien pulida, que era como guiñar la reciprocidad de un cariño.



***Y HERRAMIENTA TAMBIEN.** Sus múltiples empleos lo hicieron irreemplazable, fue para el gaucho "como la trompa para el elefante". Cortó paja para el adobe, repartió el asado, desbazó el pingo, y hasta curó con precaria cirugía.*


EL MUNDO
ES CADA DIA
MAS
PEQUEÑO

Cada día es mayor el número de personas que viajan o mantienen negocios con el exterior. Para todos ellos, el Banco de Londres ofrece sus eficientes servicios

**COBRANZAS DEL Y AL EXTERIOR • CARTAS DE CREDITO DE IMPORTACION Y EXPORTACION • CHEQUES DE VIAJERO • GIROS • CARTAS DE CREDITO PERSONALES • Y TODA CLASE DE OPERACIONES DE CAMBIO**

Consúltenos, con la seguridad de que será rápida y cordialmente atendido.

BANCO DE LONDRES Y AMERICA DEL SUD

*Florida 202*




***Este enorme letrero luminoso parece de un cine neoyorquino; pero no es así. Aanuncia los productos de un gran "supermarket" de la fabulosa ciudad.***

para
"AUTOCLUB"
Escribe
LYDIA O.
GOLDSTRAJ

# ACUARELAS DE *NUEVA YORK*




*Esta foto también ilustra uno de los temas tratados en esta nota: la devolución del "dime", por correo, al caballero "que no pudo completar su reciente llamado telefónico desde un aparato público" de la empresa. Interesante. ¿no?*



DESPUES de catorce horas de vuelo, poco más o menos, el avión aterrizó en suelo norteamericano; en Miami, para ser más exacta. Viajaba sola, como una turista más y estaba un poco asustada. Todo era muy grande, enormemente grande: el edificio del aeropuerto, sus corredores, las decenas de oficinas que veía al atravesarlos, y además, mucha, mucha gente.

Llegamos todos los pasajeros a un recinto amplio —¿pero es que hay alguno pequeño en Estados Unidos?— donde debíamos cumplir con los trámites de inmigración. Cuando llegó mi turno, cinco o seis minutos después de entrar en esa oficina, lo primero, lo primero que me dijo el funcionario fue: —"Bienvenida a los Estados Unidos". Entonces me di cuenta que todo marcharía bien; porque en Estados Unidos, el haber cumplido con todos los requisitos legales, significa, *sin excepción para nadie*, un buen principio y un seguro de buen final.

Pasé luego a la aduana, donde en lugar de revisarme las valijas en forma exhaustiva, me preguntaron si no traía en ellas ningún producto que debiese pagar impuestos; ante mi negativa, se las examinó ligeramente, se me ayudó a cerrarlas, y se me despidió con un "goce de su viaje". Entonces supe que en los Estados Unidos yo sería feliz. Y mi corazonada no falló.

Volví a tomar mi avión y dos horas y media más tarde estaba en Idlewild.

Un amigo mío, residente en Nueva York, me estaba aguardando. Diez minutos después, cuando me fueron entregadas las valijas, tomamos un taxi rumbo a Manhattan (Idlewild está en Queens).

No puedo relatar todo lo que vi, sentí y aprendí en Estados Unidos; sería demasiado extenso. Sólo mostraré acuarelas, o quizá sean aguafuertes, con algunas de las cosas o los hechos que llamaron mi atención.

## *Perros y Paquetes*

Los americanos aman los perros. Cuando se camina por las calles de Nueva York, sobre todo en los barrios no comerciales, se ve que tres de cada diez personas van paseando a su perro, o yendo a hacer compras con él. Nunca supuse que hubiera tantas razas. Los ejemplares caninos más inverosímiles, esos que incitan a decir: "este animal no existe", van sujetos en uno de los extremos de una correa, cuyo otro extremo está en la mano de un ser humano sonriente y orgulloso... Además, en ningún negocio se prohibe la entrada de perros, salvo, claro está, los que por sus dimensiones, parezcan primos hermanos de los elefantes.

*Nueva York es un paraíso también para los perros, cuya alma más que humana celebró Soiza Reilly en un volumen injustamente olvidado. Aquí un niño neoyorquino, orgulloso de su hermoso can. ¿Quién conduce a quién?*



*Una neoyorquina de color, contemplando un lujoso escaparate de tienda de modas.*
*Su propio atuendo, sencillo y elegante, permite afirmar que es una segura compradora del hermoso modelo expuesto.*

Los americanos adoran comprar. Es claro que tienen con qué comprar, y hay qué comprar. Por otra parte, no hay nada que uno desee y no pueda adquirir en Nueva York. Además, lo que se desea, se lo encuentra en todos los tamaños, colores y calidades.

Por todo esto, con sólo prestar un poco de atención, se advierte que nueve de cada diez personas van por la calle con paquetes: grandes, chicos, con cintas, sin ellas, en "shopping-bags" o en bolsas de red. Va de suyo que uno es una de las nueve personas.

## *Solidaridad Humana*

Los norteamericanos son un pueblo amable y cordial. Cuando se está en dificultades porque no se sabe cuál es la boca del subterráneo por la que se debe entrar, o por dónde pasa el ómnibus que se debe tomar, o en qué dirección queda la calle que se busca, se pregunta a cualquier persona, y siempre le responde gentilmente (si lo cree necesario lo acompaña), y sin errores, voluntarios o involuntarios; y cuando no está seguro, detiene a otra persona para "checkearse" a sí mismo.

Subí a un ómnibus con una valija de 60 x 40 x 15. No llamó la atención de nadie, ni recibí miradas estrábicas por parte del chofer. Me senté y la puse a mi lado, en el pasillo. A las pocas cuadras comenzó a subir mucha gente y me di cuenta de que la valija iba a molestar; decidí ubicarla apoyándola en el piso sobre su lado de cuarenta centímetros, contra mis rodillas. La señora sentada en el asiento de la ventanilla, se opuso terminantemente: no era justo que yo sola me fastidiara con la valija. Debí cambiarla de posición y apoyarla sobre su lado de sesenta centímetros..., y así ambas pudimos viajar incómodas, pero sonrientes.

## *Iglesias y Templos*

Visité varias iglesias cristianas, católicas y protestantes, y templos judíos: St. Patrick, St. Thomas, Emmanuel, etc.

Me llamó la atención, sobre todo en las primeras, la escasez de imágenes. Es la fe, pero sin aditamentos. En todos ellos sólo está la presencia de Dios, para que todo aquel que allí entre, sin nada que le distraiga, pueda entablar en paz su diálogo con el Todopoderoso.

Por otra parte, en Estados Unidos la Iglesia está separada del Estado, y, sin embargo, en las casas de Dios, en todas, en las de cualquiera de las religiones que allí se profesan, está la bandera americana. Curioso, ¿verdad?



*Un rincón bien provisto de un "supermarket". Limpieza y abundancia... y precios al alcance de todos los bolsillos.*

### *"Markets"*

Entrar a un "market" —algo así como un "supermercado"—, es toda una experiencia. Además de comestibles y bebidas, se pueden encontrar en ellos artículos para el hogar, artículos de limpieza, artículos de tocador, artículos de belleza; en fin, cualquier cosa.

Las latas y frascos y cajas de conservas o de productos congelados, parecen más fotos en "glorioso tecnicolor" que cosas reales. La carne y las aves ya vienen limpias, trozadas y envueltas en celofán; y la carne en un solo trozo, atada con piolín para darle la forma adecuada, de modo que el único trabajo de la dueña de casa es condimentarla y meterla en el horno o la cacerola.

La verdura y las frutas están limpias, pulidas y lustradas; y lo de lustradas no es una simple metáfora: en los tomates, berenjenas, manzanas, ajíes, uno puede mirarse casi como en un espejo.

El sistema es de "auto-servicio". En la entrada uno toma un carrito, coloca en él los paquetes o bolsas que haya traído de otro negocio —y a nadie se le ocurre la idea de meter en ellos de contrabando algo que esté en las estanterías—, recorre el local y va colocando en su transporte privado todo lo que necesita o lo que no necesita, ¡porque uno se tienta tanto!... Ya de regreso de la gira, se pasa por la Caja, se coloca lo que se ha adquirido sobre un mostrador deslizable que está al lado de la registradora; es deslizable para agilizar la tarea de la persona que atiende la Caja, ya que los productos se colocan en hilera y a medida que son registrados, haciendo correr el mostrador, otro empleado los va ubicando en una de esas grandes bolsas de papel grueso por las que siempre asoma un pan y que hemos visto centenares de veces en las películas norteamericanas. Se paga... y ya está.

Y todo está limpio y reluciente: el techo, el piso, las paredes, las estanterías..., y los productos.

### *Teléfonos*

Los teléfonos en Nueva York y en todo Estados Unidos, tienen una característica sorprendente e inquietante: siempre funcionan bien. Y cuando no, entonces, entonces...

Un amigo mío, desde un teléfono público de un negocio, hizo una llamada. No contestaron; colgó el receptor... Y el aparato se "tragó la moneda". Empecé a reírme a carcajadas: estaba en Nueva York, pero el accidente era tan porteño...

Mi amigo me miró de reojo y me dijo:

—No te rías, todavía te falta ver el último acto.

Descolgó otra vez el receptor y marcó un número. Inmediatamente atendió la operadora.

—Señorita, quisiera saber qué pasa con los teléfonos en Nueva York.

—¿Algún inconveniente en el servicio, señor?

—Sí, acabo de hacer una llamada a..., no contestó nadie y al cortar el aparato no devolvió la moneda.

—¿Es usted abonado?

—Sí, señorita; soy..., domiciliado en..., y mi teléfono es...

—¿De qué número habla?

—Tal número.

—Señor, lamentamos mucho el inconveniente que ha tenido y trataremos de subsanarlo.

Pasaron tres días, y el amigo mío en cuestión me entregó un sobre dirigido a él, que venía de la New York Telephone Co.

Contenía dos tarjetas. Una de ellas decía: "Incluida está la devolución del dinero que usted ha depositado en uno de nuestros teléfonos públicos, por un servicio que no fue prestado. Lamentamos que usted haya tenido ese inconveniente y le agradecemos por llamarnos la atención sobre él". La otra tarjeta, con una leyenda que decía: "Aquí está la devolución por su reciente e incompleta llamada desde un teléfono público"; tenía algo así como un bolsillito dentro del cual había un "dime" —moneda de 10 centavos de dólar—, costo de la llamada.

Creo que todo esto no necesita comentario; mejor dicho, es preferible no hacerlo. Punto.

◆

Y para terminar estas pinceladas, una última minúscula e intrascendente... —o no— observación: en Nueva York NO HAY MOSCAS, ni en las casas, ni en los bares, ni en los más modestos restaurantes o "drug stores" o "luncheonnettes", ni en los "markets", ni en las fruterías, ni en las pescaderías, ni en las carnicerías, ni en... ¿Para qué seguir la enumeración?

# VISITA GRATA Y JUICIO HALAGÜEÑO PARA EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

COMPLETANDO el vasto itinerario de una excursión por nuestro país, cumplida con fines de información, ha visitado la sede central del Automóvil Club Argentino, Av. del Libertador Gral. San Martín 1850, el destacado periodista italiano Sergio Valentini, especializado en temas deportivos y especialmente en materia de automovilismo. Después de recorrer los diversos departamentos de la Institución, se dedicó a observar y analizar su funcionamiento, prestando particular atención a los múltiples servicios que se ofrecen a los afiliados.

Al término de su visita y después de entrevistarse con las autoridades, nos entregó, para ser publicada, la siguiente declaración:

"He quedado verdaderamente asombrado ante la eficacia funcional del Automóvil Club Argentino, que es como una ciudadela donde el automovilista puede hallar cuanto necesita, desde la reparación de un neumático hasta el itinerario para su viaje. Me ha llamado mucho la atención también, que esta Institución se ocupe también de cuestiones y tareas que, en otros países, son de competencia de las autoridades oficiales, como la señalización de caminos, la publicación de mapas topográficos, etc.

"El A.C.A. realiza todo esto con sus propios medios, sin acudir a los subsidios estatales, que son usuales en otras partes; y con sus propios recursos el A.C.A. ha construido una sede en Buenos Aires, que por su elegancia y practicidad tiene pocos rivales en el mundo. El número extraordinariamente alto de nuevos socios que puede advertirse últimamente, demuestra la confianza que los automovilistas de la Argentina depositan en la Entidad. A este respecto, sólo cabe formular este augurio: que, continuando el país en el camino del progreso, el Automóvil Club Argentino pueda multiplicar sus asociados y su actividad, de modo que pueda afrontar las necesidades de una circulación automovilística infinitamente más intensa, como ya sucede en la actualidad.

"Pocos países pueden jactarse de poseer, dentro del ámbito del deporte automovilístico, una tradición tan brillante como la Argentina. En Europa, los grandes pilotos argentinos han dejado un recuerdo imborrable. Y juzgando por lo que he podido observar en esta visita lamentablemente breve, debo decir que este país, de tan sólida tradición y tan grandes posibilidades de desarrollo en el campo del automovilismo, está muy dignamente representado por esta organización que se llama Automóvil Club Argentino".

Buenos Aires, marzo de 1962.

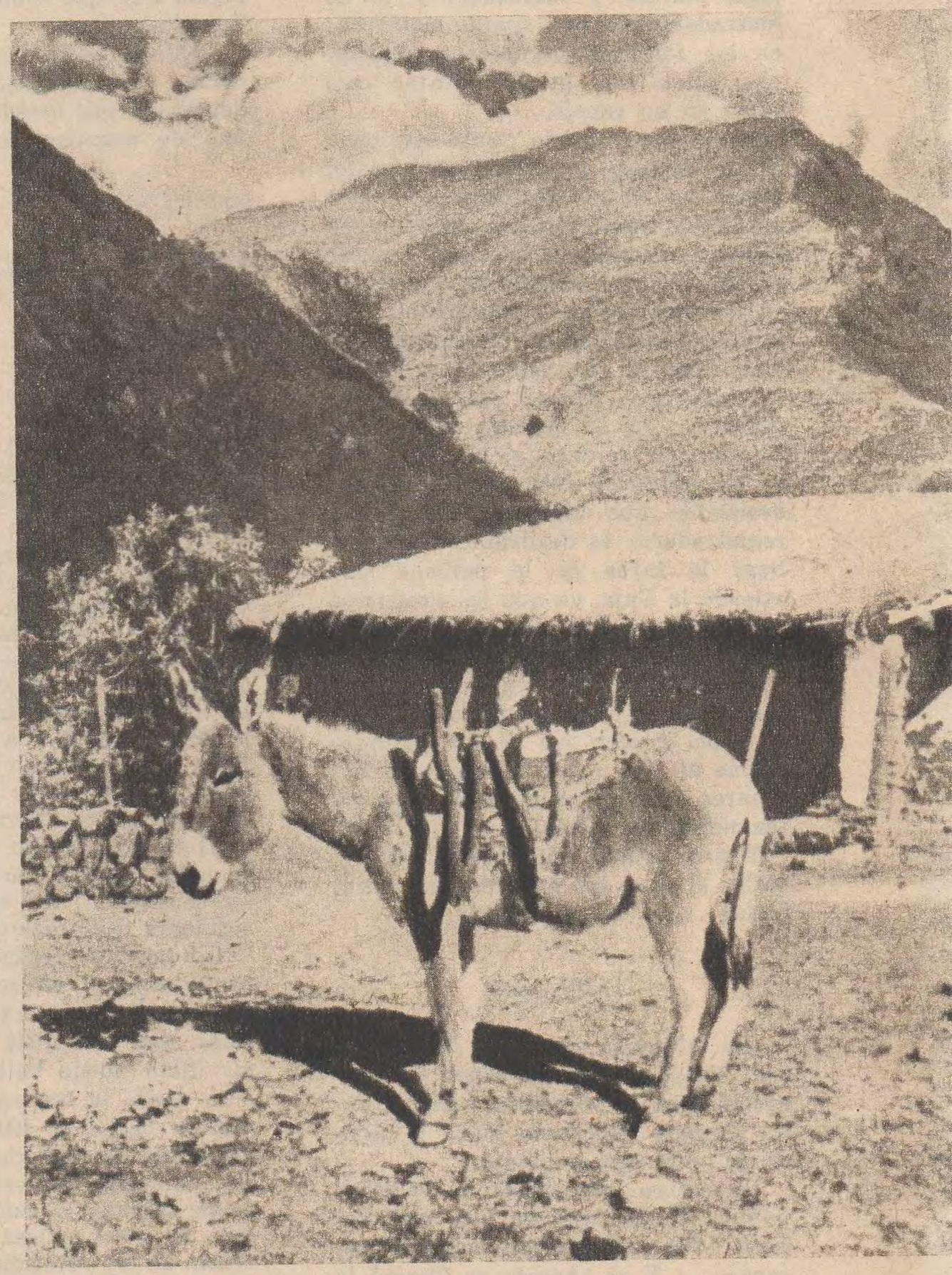
**Sergio Valentini**




# NOTAS DEL PORTEÑO EN PROVINCIAS

Por
CORDOVA ITURBURU

# LA FALSA PERSPECTIVA



NO aspiro a descubrir a los lectores la existencia del maravilloso norte de nuestro país. Aspiro, sí, a desvanecer una noción injusta, la que sugiere la perspectiva falsa ofrecida por las provincias cuando se las contempla desde el mirador deslumbrante de Buenos Aires. Me acuerdo —ya lo relaté una vez—, de una conversación sostenida en Ascochinga. El delicioso vallecito cordobés tendía ante nosotros la mansedumbre inolvidable de sus ondulaciones, y el cono de Los Mogotes recortaba su geometría perfecta sobre el cielo azul intenso de las sierras. Mi interlocutora era una dama culta y andariega cuyas finanzas en derrumbe la habían confinado en el país. Conocía, probablemente, la mayor parte de las playas, las termas y las ciudades del turismo internacional. Trataba de disuadirme de mi propósito de seguir hacia el norte.

—No vaya usted al norte —me decía—. Lo desilusionará.

¿Sería posible semejante cosa? Yo, en realidad, dudaba. Mi circunstancial interlocutora ha recorrido medio mundo. Pero, aunque parezca asombroso, no ha salido jamás de Buenos Aires. En Biarritz como en París, en Saint Moritz como en Puente del Inca, su alejamiento de Buenos Aires ha sido más formal que de fondo.

En ninguna parte ha modificado sus costumbres o ha prescindido de sus relaciones de Buenos Aires. Ha viajado por el mundo amurallada en una especie de baluarte porteño, como un maharajá de la India que recorriera el mundo en la torre de su elefante. De los países y de los hombres de la tierra no ha recogido otra impresión que la de las frías imágenes que se observan a través del vidrio de una ventana. ¿Es extraño que el norte nuestro, con menos

porteños que París, con una vida social rudimentaria, sin calefacción central en la mayoría de los hoteles, sin partidas de bridge y escasos campos de golf, la haya desilusionado? El norte para ella es un país bárbaro y pobre, un país acerca del cual no hay el menor inconveniente en acoger las leyendas más desprestigiantes. ¿Dudar de su miseria, de la decadencia irremediable de sus clases populares? De ninguna manera. Ella ha estado allí. No ha tenido, es cierto, demasiada oportunidad de comprobarlo. Pero debe ser exacto. Además, recuerda que en alguna estación de Salta —tal vez Cerrillos, tal vez Rosario de Lerma—, un opa desagradable se acercó a la ventanilla del "pullman" a pedir una moneda.

—Sí, realmente. Es una raza lamentable.

¿Necesito añadir la excelente acogida que estas versiones tienen en ciertos sectores de Buenos Aires? Son, acerca del norte, artículos de fe. Se les presta crédito absoluto. Prosperan, además, a la sombra de la negligencia informativa, de la despreocupación de las mismas gentes del norte y de la vanidad de Buenos Aires —mi adorable ciudad natal—, convencida, como todas las grandes ciudades, de que la salvación del universo no puede salir de otra parte que de sus rascacielos y sus avenidas asfaltadas.





## Camino del Norte

Las grandes Salinas del noroeste de Córdoba son el lecho de un vasto mar mediterráneo desaparecido. Viando hacia el norte, en tren, se las suele atravesar de noche. Si la noche es de luna hay que considerarse afortunado. El espectáculo vertiginoso de esa inalterable pampa de ceniza resulta emocionante.

—Debemos estar atravesando las Salinas —aventuró mi compañero de viaje. Abrí la ventanilla. El viento salvaje de las noches que atraviesan los trenes me golpeó en la cara. La llanura lechosa, desolada, infinitamente triste, se volvía fantástica bajo la luz azulada y fosfórica de un cuarto menguante esplendoroso. El tren multiplicaba su velocidad. Huía, sin duda, del encantamiento misterioso y terrible de aquella blancura cósmica.

A la derecha, Santiago del Estero. A la izquierda, Catamarca. Después de las Salinas el tren corre sobre el límite de las dos provincias. Este es el país hostil de la tierra, del polvo que todo lo penetra, contra el que no es posible defenderse sino volando. Pondremos toallas mojadas en las rendijas de las ventanillas. Pero todo será inútil. Hasta Tucumán respiraremos polvo, masticaremos polvo. Hay que pasar por este purgatorio para llegar puros —¿pura tierra?— al cielo de las montañas y los valles del Norte.

Montes, montes chatos y enmarañados de talas, de algarrobos, de espinillos, de chañares, se suceden con una monotonía desesperante a los dos lados de la vía. De vez en cuando, un escuadrón de tunas blandiendo, como una tribu enfurecida, sus escudos y sus espinas. Pero apenas entramos en Tucumán la vegetación empieza a alzarse, primero sobre la punta de los pies y después a crecer, a crecer francamente. Son ya los ceibos venerables, floridos y pacíficos; los laureles gigantescos que lucen como condecoraciones sus claveles del aire sobre el pecho; y los tarcos —nuestros jacarandás—, empenachados de violeta, y, más adelante todavía, entre las disciplinadas plantaciones de caña, los árboles más altos de la tierra, los árboles del humo, los troncos rojos, o negros, o plata, de las chimeneas de los ingenios. Estamos en el corazón de Tucumán.






"Cuando canto chacareras
me dan ganas de llorar.
Me acuerdo de una paloma
que volvió pa Tucumán."

## Tierras de bendición

¿Son éstas las tierras sin salvación, sin esperanza; las tierras desdeñadas por los hombres del sur? No hablo de Tucumán. Sigue mereciendo el entusiasmo explosivo del ditirambo de Sarmiento. Sigue siendo el jardín exuberante, cálido y florido. He volado sobre Tucumán, sobre la alfombra cuadriculada de sus cañaverales; sobre Villa Nougués, escarpada y risueña, enmarañada de laureles gigantescos,de helechos desmesurados, de lianas y de enredaderas silvestres. Atravesando una atmósfera densa y acre de bosque de los trópicos se puede llegar a Villa Nougués en automóvil, por un retorcido y empinado camino de montaña. El auto resopla y forcejea hundiendo sus uñas en la cuesta. Pero una vez arriba se comprende que valía la pena haber subido. Al este, la llanura de las plantaciones de caña, geometrizada, meticulosa, en una sucesión múltiple de verdes hasta el horizonte brumoso. Al oeste, a nuestros pies, el cuenco geológico del potrero de las Tablas, un pañuelo de jugosos verdes apretado por los paredones de los cerros. Y más allá, la cadena nevada del Aconquija, el mundo misterioso y enredado de las montañas, de las quebradas, de los valles.

¿Qué no se da en esta pródiga tierra? Tucumán es la provincia más poblada del país. Ninguna alberga tantos habitantes por kilómetro cuadrado. Pero albergará más aún —y holgadamente—, el día que el usufructo de su riqueza se haga con criterio más equitativo.

La riqueza de Tucumán es providencial. Nadie la niega. ¿Pero quien habla de la riqueza de Santiago, de Salta, de Jujuy? La fertilidad santiagueña es asombrosa. Su problema —un problema que puede resolverse— es el agua. En ciertas zonas regadas, en las proximidades de La Banda, las tierras pagan el esfuerzo del hombre con ocho o diez cortes anuales de alfalfa. Me lo han asegurado. ¿Cuántos dan las excelentes tierras húmedas de Buenos Aires y Entre Ríos? Tres o cuatro, a lo sumo.

¿Y Salta? ¿Y Jujuy? De la mano de un cicerone ilustre enamorado de su tierra y de las cosas de su tierra —hablo de nuestro inolvidable Juan Carlos Dávalos—, recorrí, hace años, muchos caminos de Salta, y hace poco, con otros amigos, volví a recorrerlos. Subí cuestas, me metí por las quebradas a la sombra de los cerros nevados que sólo trepan las nubes y los guanacos; atravesé las pampas elevadas donde el viento se afina y silba eternamente en las espinas de los cardones gigantes y descendí a los Valles Calchaquíes, sucesión de paraísos perdidos inalterablemente primaverales, en los que vivió la raza más brava de la tierra.

¿Qué impresión general recogí de todas estas andanzas? La de una enorme riqueza. La de una riqueza inagotable y múltiple. Desde las llanuras elevadas y los valles templados del oeste hasta los bosques tropicales del este, todos los climas y todos los productos de esos climas se suceden dentro de los límites de una sola provincia. Los valles son jardines perpetuamente verdes. Pero allí donde los cerros se desnudan de sus árboles gigantescos y se visten el sayal pardo de las tierras secas, de las punas inhospitalarias, el hombre de ojo agudo y de pulso certero caza la vicuña valiosa. Y el guanaco. Y la chinchilla. O lava oro en las aguas de los ríos de nombre hermoso, como el Orosmayo de la puna jujeña. O extrae el cobre de Cafayate o de los nevados imponentes del Acay o de Cachi.

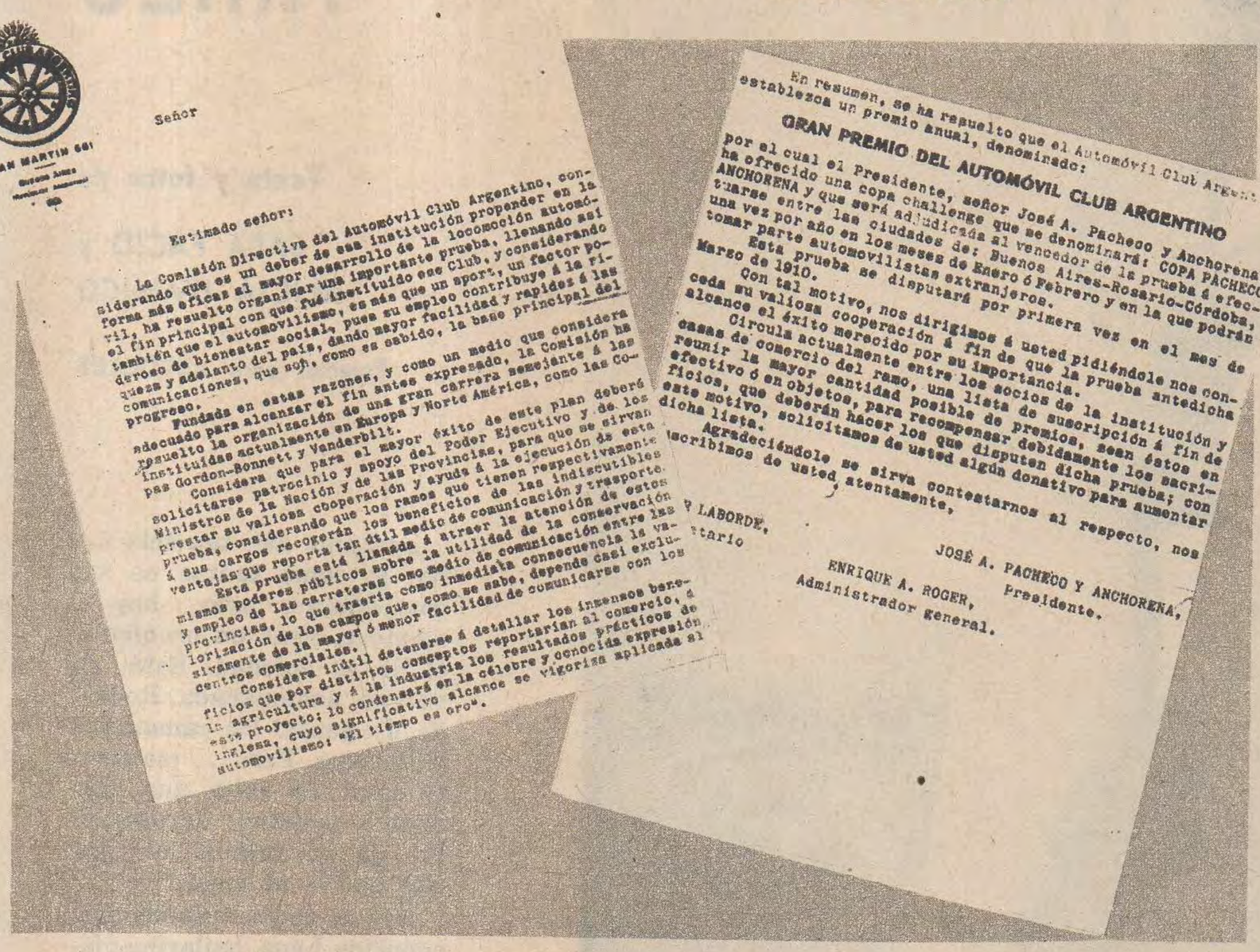
¿Tierras pobres estas tierras? Formidable reserva de riquezas —y, por tanto, de felicidad posible—, el norte del país está ahí, al alcance de nuestras manos, para cuando sepamos utilizarlas, para cuando seamos dignos de ponerlas sobre sus tesoros y sacarlos a la luz para proporcionarnos nuestro bienestar, y no solamente el de otros más audaces, más tenaces, tal vez más laboriosos y, seguramente, menos despreocupados que nosotros

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

# UN ACTA DE NACIMIENTO
## *PARA LA HISTORIA DEL DEPORTE MECANICO*

Por ALBERTO SALOTTO



Buenos Aires, Marzo de 1910.

Señor

Estimado señor:

La Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, considerando que es un deber de esa institución propender en la forma más eficaz al mayor desarrollo de la locomoción automóvil, ha resuelto organizar una importante prueba, llenando así el fin principal con que fué instituido ese Club, y considerando también que el automovilismo, es más que un sport, un factor poderoso de bienestar social, pues su empleo contribuye á la riqueza y adelanto del país, dando mayor facilidad y rapidez á las comunicaciones, que son, como es sabido, la base principal del progreso.

Fundada en estas razones, y como un medio que considera adecuado para alcanzar el fin antes expresado, la Comisión ha resuelto la organización de una gran carrera semejante á las instituídas actualmente en Europa y Norte América, como las Gordon-Bonnett y Vanderbilt.

Considera que para el mayor éxito de este plan deberá solicitarse patrocinio y apoyo del Poder Ejecutivo y de los Ministros de la Nación y de las Provincias, para que se sirvan prestar su valiosa cooperación y ayuda á la ejecución de esta prueba, considerando que los ramos que tienen respectivamente á sus cargos recogerán los beneficios de las indiscutibles ventajas que reporta tan útil medio de comunicación y trasporte.

Esta prueba está llamada á atraer la atención de estos mismos poderes públicos sobre la utilidad de la conservación y empleo de las carreteras como medio de comunicación entre las provincias, lo que traería como inmediata consecuencia la valorización de los campos que, como se sabe, depende casi exclusivamente de la mayor ó menor facilidad de comunicarse con los centros comerciales.

Considera inútil detenerse á detallar los inmensos beneficios que por distintos conceptos reportarían al comercio, á la agricultura y á la industria los resultados prácticos de este proyecto; lo condenará en la célebre y conocida expresión inglesa, cuyo significativo alcance se vigoriza aplicada al automovilismo: «El tiempo es oro».

En resumen, se ha resuelto que el Automóvil Club Argentino establezca un premio anual, denominado:

**GRAN PREMIO DEL AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO**

por el cual el Presidente, señor José A. Pacheco y Anchorena, ha ofrecido una copa challenge que se denominará: COPA PACHECO ANCHORENA y que será adjudicada al vencedor de la prueba á efectuarse entre las ciudades de: Buenos Aires-Rosario-Córdoba, una vez por año en los meses de Enero ó Febrero y en la que podrán tomar parte automovilistas extranjeros.

Esta prueba se disputará por primera vez en el mes de Marzo de 1910.

Con tal motivo, nos dirigimos á usted pidiéndole nos conceda su valiosa cooperación á fin de que la prueba antedicha alcance el éxito merecido por su importancia.

Circula actualmente entre los socios de la institución y casas de comercio del ramo, una lista de suscripción á fin de reunir la mayor cantidad posible de premios, sean éstos en efectivo ó en objetos, para recompensar debidamente los sacrificios, que deberán hacer los que disputen dicha prueba; con este motivo, solicitamos de usted algún donativo para aumentar dicha lista.

Agradeciéndole se sirva contestarnos al respecto, nos suscribimos de usted, atentamente,

JOSÉ A. PACHECO Y ANCHORENA,
Presidente.

ENRIQUE A. ROGER,
Administrador general.

Y LABORDE,
tario

**ENTONCES había en el mundo sólo tres carreras importantes y una cuarta con jerarquía por construir con el correr del tiempo. Las sólidas eran el Gran Premio de Francia y los trofeos Gordon Bennet y Vanderbilt. Asomaba, pero sin salir de su condición local, la Targa Florio de los italianos.**

**Pretender crear algo equivalente a aquéllas, en el año 1910, era descabellado. Alemania, Suiza, Suecia, Inglaterra, no lo habían hecho aún. Sus industrias eran potentes, magníficas; pero les faltó la institución o los visionarios que atacasen la obra.**

**Aquí, en ese año 1910, se firmó el acta de nacimiento de una carrera ilusoria, que resistió, sin embargo, al tiempo y quedó en el orden cronológico de los Grandes Premios de los Automóvil Club reconocidos como la número dos de la historia, inmediata al Gran Premio de Francia. Sólo un año después, en 1911, nace la maravillosa prueba de los norteamericanos, su estupenda "500 millas de Indianápolis". Luego, una a una, fueron tomando forma de continuidad las otras muchas que integran el rosario de grandes empresas automovilistas mundiales.**

**¿En qué medida soñaron quienes nos dejaron la herencia de nuestro Gran Premio del Automóvil Club? ¿Habrán tenido noción de su arrogancia al proyectar una carrera como la Gordon Bennet y Vanderbilt, que eran asombro del mundo, aquí, en este país que nada sabía ni presumía de industrias automotoras? ¿Habrán tenido medida de su arrogancia al certificarlo en la declaración que publicamos en esta nota y que documenta su "acta de nacimiento"?**

**De sus empeños no tenemos otras constancias que las de su triunfo, que, al fin de cuentas, es también la victoria de nuestro deporte mecánico y de sus dirigentes. No sabemos cómo combatieron. No tenemos mayores argumentos para defenderlos de las ironías de quienes, valorando todo el majestuoso poder publicitario de la Fordon Bennet y la Vanderbilt, subestimaron a los primitivos hombres de A. C. A., por aquello de que trabajaban soñando en un país sin caminos..., sin posibilidades inmediatas de tenerlos..., sin fábricas..., en fin..., sin nada de lo indispensable para ser potencia en ese deporte, que entonces era de reyes.**

**Sólo sabemos, en cambio, que triunfaron dejándonos la herencia de una competencia que, en el orden de los Grandes Premios mundiales, guarda lugar inmediato al de Francia. Mucho es lo que no sabemos, porque tales obras sólo son posibles cuando la cordura, razón y método dejan lugar a la inspiración vehemente de la juventud. Por lo que no sabemos, valga en compensación el conocimiento de la personalidad de los tres mosqueteros del motor firmantes del audaz manifiesto. Lo que sabemos, en cambio, por bien concreto, es de su triunfo.**

**Sabemos de la férrea voluntad de José A. Pacheco y Anchorena, presidente entonces de la institución; de su disciplina organizadora; de su visión, concretada en muchas otras obras que son para el A. C. A. motivo de reconocimiento.**

**Fue Pacheco y Anchorena el dique nivelador de los torrentes imaginativos de sus dos compañeros de firma. Cuesta establecer cuál de estos dos tenía más vuelos de fantasía. Víctor Laborde era un francés que llegó a este país como ciclista profesional. Años después, se hace cargo de la dirección del Velódromo Belvedere. En 1900 regresa a su patria para iniciar un curso de manejo de triciclos motorizados y vuelve aquí con olor a "bencina". Fue director técnico del "Petit Breton". Más tarde, corredor de autos. Llegó a ser figura. Ingresó en el A. C. A. y organizó sus más importantes carreras. Allí, en carácter de secretario, planificó el Gran Premio.**

**Enrique Roger tiene pergaminos no igualados en la historia de nuestro deporte mecánico; pero posiblemente su mayor título fue el de periodista. Suya fue la primera revista especializada que conoció Sudamérica. Corrió en automóvil y motocicleta. Fue uno de nuestros primeros pilotos y número uno de los que volaron con pasajeros. Fue fundador del Aero Club Argentino.**

**No fueron sólo esos tres los que planificaron el Gran Premio; pero sí, en cambio, los que tuvieron la audacia de firmar esa acta de nacimiento que destruye las versiones que atribuyen a nuestra máxima expresión de competencia en ruta el principio modesto de una diversión entre pocos, una excursión o un "raid".**


TELEFONOS DE AUXILIO MECANICO ESTACION CENTRAL
80-4431 - 83-8242 - 83-8514
83-5141 - 84-9925 - 84-9807

# SOLEDAD EN BUENOS AIRES

Texto y fotos de

SARA FACIO y
ALICIA D'AMICO

Especial para AUTOCLUB

Se llama así, tan sólo Lena, y, como tantas de sus compañeras, ayer, hoy y siempre, tiene un problema: el de su soledad. Está, en verdad, acompañada. Rodeada de gente. De camaradas bulliciosos. Pero... ¡se siente sola! Le falta una verdadera amistad, la presencia de su familia o ¿por qué no?— el amor.

Así es como nuestra desconocida Lena, bailarina clásica de un conjunto extranjero, se cansa de sus ensayos, de su malla de baile, y sale a la calle a "descubrir" a Buenos Aires. Trata de buscar un compañero de aventuras, pero cada uno, fuera del trabajo, tiene otra ocupación o sus propios problemas. Finalmente, jun-

PLACER de Las Vegas, Lido de París, Ballet de Moscú, Moulin Rouge, Ballet del Marqués de Cuevas. Y así podríamos seguir dando nombres y más nombres. Son todos ellos de compañías artísticas extranjeras, compañías que llegan a Buenos Aires a triunfar, si ello es posible, y con ellas su gente. Entre esa gente, nerviosa, con ansias de triunfos, de aplausos o simplemente de dinero, hemos querido tomar hoy una al azar.









to a un poste indicador toma el primer vehículo que pasa y desciende en un barrio cualquiera que le resulta pintoresco.

Pasea por allí, sola, siempre sola. Trata de conversar con la gente del lugar, pero hay una barrera: la del idioma. Sigue caminando. Toma café. Fuma. Y, a pesar de todo, sigue sintiéndose sola.

Hasta que, ¡finalmente, siente un impacto emocional. Ahora sí ha encontrado compañía. Un pequeño ser, abandonado y friolento, ansioso como ella de una mano amiga y cariñosa. Ha encontrado alguien en quien volcarse.

Ha encontrado un gatito, y, con él en los brazos, prosigue su camino. Ya no está sola.







Para "Autoclub"
Escribe
MARIA DE
VILLARINO

# VIAJE POR LOS ES

## 2ª NOTA




*Vista panorámica de San Francisco, la orgullosa ciudad de las "Puertas de oro".*

Panorámicas

### *Presente y tradición*

ORDENEMOS maletas para seguir viaje. Hemos dejado a Washington en su señorial quietud; hemos visto su cielo surcado por la llegada de un avión por minuto, y recorrido sus anchas avenidas arboladas, sus parques de almendros japoneses, y las orillas del río Potomac, que se demora entre bosquecillos y suaves declives; hemos saludado a la Libertad ante el grandioso monumento de Lincoln, y admirado el esplendente mármol blanco del edificio de la Suprema Corte. Y, andando por la residencial Georgetown de las afueras, hemos captado el vivo retrato colonial de su histórica arquitectura, devuelto, en pleno proceso de restauración, en fachadas e interiores con sus correspondientes estilos de amueblamientos.

Ahora, después de habernos detenido en la insomne y tentacular Nueva York, emprendemos viaje al Norte. A pocas horas, New Haven, con la famosa Universidad de

# TADOS UNIDOS

*El muelle de los pescadores, en San Francisco.*



*La muy tradicional y hoy muy pacífica calle de las Revistas, en el corazón del barrio del Vieux Carré, en Nueva Orleans.*





*El barrio chino de la gran ciudad del Pacífico. Uno de los centros más fascinantes de la urbe, por muchas razones.*

*Washington, la noble capital de los Estados Unidos, es una bella ciudad cuya hermosura está fundada en la armonía y equilibrio de sus masas arquitectónicas, en el excelente ordenamiento de su mapa urbano, en sus monumentos grandiosos y delicados, al mismo tiempo; en fin, en sus parques magníficos y en su río, el Potoruse, caudaloso y pacífico. En la foto, una muestra de arquitectura antigua, pero de suave encanto: la fachada de la iglesia San Juan (Saint John's Church).*

Yale. Y más al norte aún, Boston, con sus calles solitarias y sus viejas y arraigadas costumbres de abolengo provinciano; Boston, la hermosa y extática, latido puritano, conservadora y orgullosa de sí misma. Embellecida de aguas y puentes, se despliega secreta por callejones que mueren en los muelles de troncos, o reviven en el puerto, con sus barcos siempre dispuestos al viaje. Boston, de las tradicionales residencias y del cielo propio, sin intrusiones de rascacielos; de las viejas iglesias y antiguos edificios con pátina de tiempo; un poco Europa: algún barrio de París, de Londres, pero muy americana y señera en su distinción y orgullo de casta con la genealogía de un nombre: Boston.

Y si atravesamos un largo puente sobre un brazo de mar, nos encontraremos con Cambridge y, al azar de sus callejas, con los pájaros que habitan sus árboles, con pequeños y casuales cementerios que hay que transponer, o quizás con la tumba de Longfellow, corazón de poetas, o con algo profundamente vivo: la Universidad de Harvard, en su sugestión y aislamiento exaltados por el alma y quehacer intenso de miles de estudiantes.

### *La ciudad de los anchos hombros*

Con una gran paz de espíritu, vamos viendo, a través de la ventanilla del tren, cómo se aleja el paisaje de égloga de Nueva Inglaterra, verde y rocoso, y las casas semiocultas entre valles y colinas. Recogiendo luego la versión del inmenso Lago Michigan, llegamos a Chicago, llamada popularmente "the windy city" (la ciudad de los vientos), abierta a la ventana inclemente del lago. También ciudad de los anchos hombros, como la define su poeta Carl Sandburg, con estos versos iniciales del largo poema que le dedica:

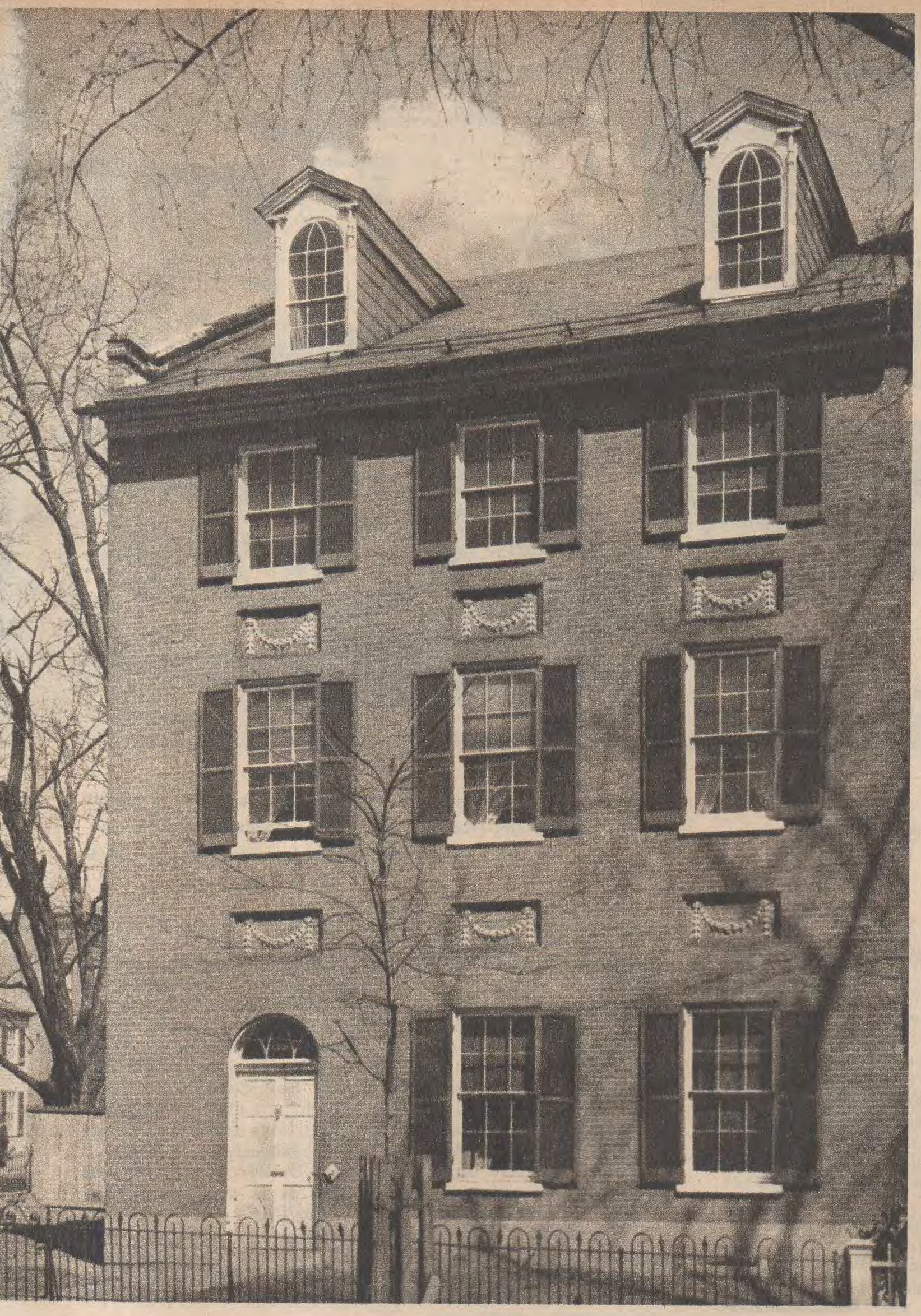
Matarife para el mundo,
fabricante de herramientas, emparvador de [trigo,
dueño de ferrocarriles y el contralor de [producción del país;
Turbulenta, fornida, vocinglera,
ciudad de los anchos hombros.

Ciudad que en la poderosa fuerza de su individualidad seguirá siendo uno de los más recios puntales de la energía del país, con su vecina Detroit.

### *Trigales del Este, y nieves en primavera*

Trigales del Este, estado de Iowa. Paisajes serenos y ondulaciones cicatrizadas por caminos perfectos. Vida que casi no se la

*El pasado permanece intacto en algunos rincones del Sur —y también de Nueva Inglaterra—, en EE.UU. Este antiguo edificio, de estilo gótico, enclavado en la profusa vegetación subtropical de Louisiana, y centro de una vieja plantación, se halla en Nueva Iberia.*



*Una antigua residencia de Georgetown, en el distrito de Washington, cuidadosamente reconstruida.*

*La calle de Chartres, en Nueva Orleans, resistiendo al tiempo con su clásica armonía.*



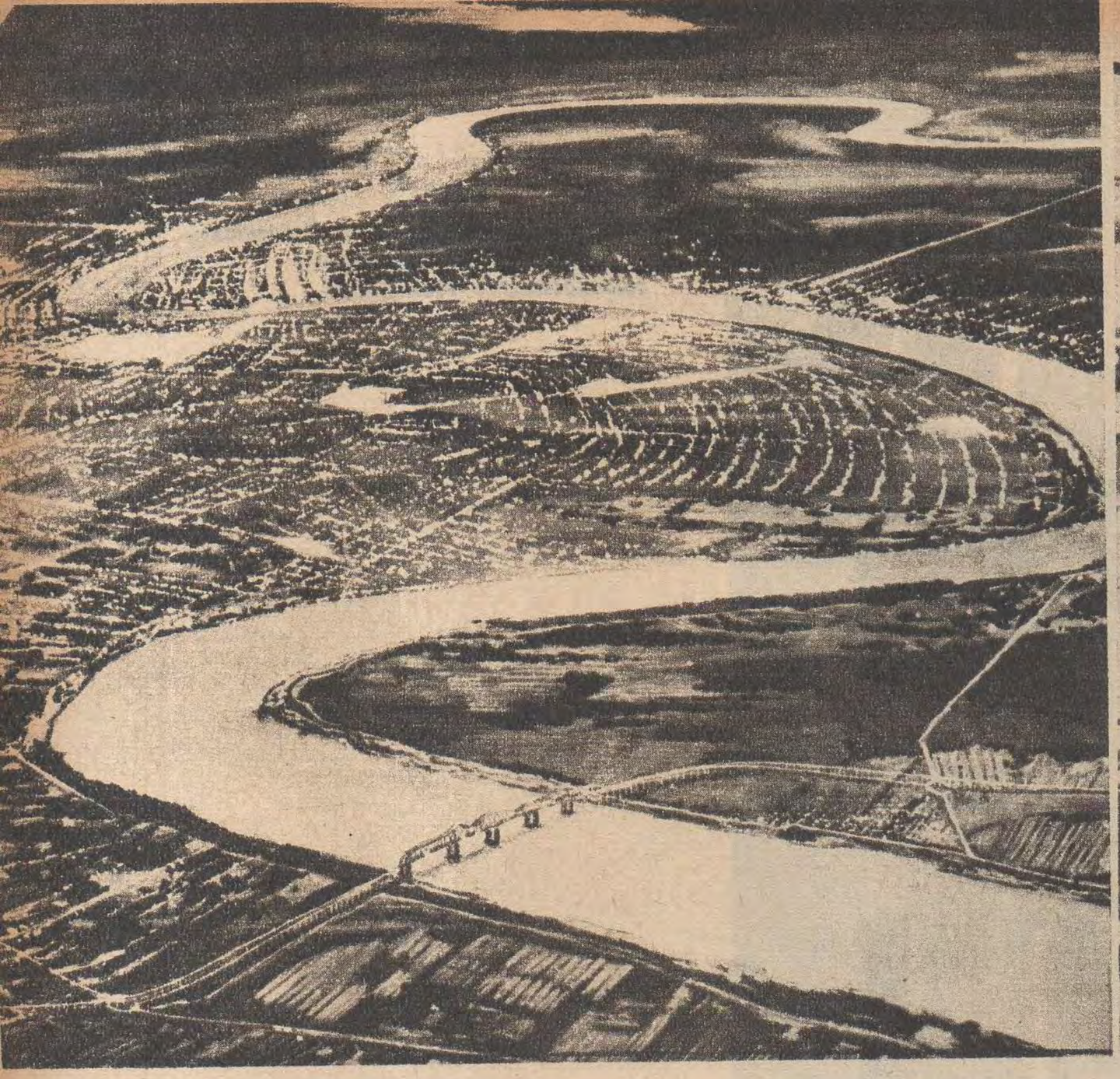
ve vivir, porque todo tiene un ritmo igual, monótono, de limpia y joven cara, siempre acabada de asear.

Camino hacia el Sur, desde el Middle West, ha comenzado a nevar. La nieve reitera sus apariciones invernales con un sosiego de blancos copos menudos. En la mañana fría, las pequeñas casas rurales de madera, con sus techos de cuatro aguas cubiertos de nieve, sólo dan señales de vida en el humo dormido de las chimeneas que, sin duda, dan tibieza de intimidad en ese momento al desayuno campesino. Automóviles quietos bajo la forma fantasmal que les va dando la nieve. Luego el bosque, los riachos suaves, el río cuyo rodar transforma en espumas blancas los níveos manojos que arranca de las riberas. Lagos y pantanos. Y el alto maple americano blanqueando su profusión de ramajes oscuros en perfiles invernales. Corre el mes de marzo (nuestro septiembre). ¿Dónde está la primavera que anuncia el brote fresco, el rosado duraznero, los ciruelos blancos?, nos preguntamos. El árbol fue castigado por duros fríos; pero pronto renacerá el verde esmeralda de los campos y se pondrán livianas las corrientes. El triunfo de la estación del florecer y no morir, apagará el último saludo silencioso de la nieve que en el Este quiere interceptar su paso y dará su adiós al invierno que se ausentó, pero que aún insiste en acurrucarse al pie de los árboles, calzándolos de un blanco intenso...

### *Un bello infierno: Pittsburg*

Por la noche hemos pasado por Pittsburg, todo encendido en las llamaradas alucinantes de las altas fundiciones. Su cielo es un bello infierno, que ha multiplicado su inmenso pozo de fuego aquí y allá, con lluvias de chispas y abanicos de llamas que quieren arrebatar a la materia el poder natural de su belleza.

El tren pasa velozmente, cortando las sombras de la noche, mientras lejos va quedando el horizonte de Pittsburg, encendido por las fuerzas del hombre, de ese hombre que trabaja allá día y noche, y que también suele mirar su propio cielo cuando vuelve los ojos hacia el otro lado, hacia el lado de la vida a la que da la espalda mientras se entrega a sus demoníacas labores, y le permite regresar lentamente a la placidez del hogar circundado de bosques, como un retorno a la tierra que le devuelve el cielo propio.



*Vista extraordinaria del río Mississippi. rodeando a Nueva Orleans, ya cerca de su desembocadura en el golfo de México.*



*El pintoresco tranvía, que aún es utilizado en ciertas zonas de San Francisco para que los viandantes puedan subir sin esfuerzo las empinadas cuestas de las calles.*

### *Hacia el profundo Sur*

Pero nuestro itinerario está reclamando ya el encuentro con el Deep South, el "profundo Sur", que guarda tanto pasado, y con el Mississippi, que es también un brazo de sus memorias. Apenas el día comienza a derramar su órbita de luz, despertamos entre bosques. Montes y montes de pinos, casitas distanciadas con macizos fulgurantes de azaleas, que rompen en colores vivos el verde, aquí definido, de la primavera... Y aquellos cementerios con lápidas verticales sobre el césped, sin ninguna cerca que los separe de las casas, más bien como una morada más entre ellas, que permiten suponer el diálogo de los muertos con los vecinos que siguen viviendo en las alternativas cotidianas de sus vidas.

Marismas y ciénagas, pinos, pinos que suben y bajan por las cuestas a los caminos con sus crespones grises del musgo parásito de Louisiana. Lago Manchac, Port Chartrain. Embarcaderos y puentecillos que conducen a casas montadas en pilotes de troncos; brazos de mar transformados en lagos, que se apoderan de la tierra entre marañas de insistencia casi selvática, y troncos luminosos y náufragos, muertos en lechos de verde acuático.

Después, núcleos de poblaciones con sus **row houses**, casas iguales, uniformes, apretadas unas a otras; parques, caminos, centros fabriles, esqueletos de hierro de las usinas, cementerios de autos, tan comunes en el país, que levantan en guinches los farditos reducidos de sus restos; colmenares de autos de obreros de las fábricas, que comienzan, como en otras partes, a indicarnos la proximidad de una ciudad.

Llegar y partir de nuevo: Georgia, con sus tierras rojas que se desangran en los cortes de sus colinas; Louisiana, Atlanta, Mississippi, Tennessee, Alabama... Profundo Sur...

### *Nueva Orleans*

He aquí que estamos en Nueva Orleans, el viejo corazón del Sur: venas de sangre negra de antepasados africanos, de sangre blanca de antepasados europeos...

Después de detenernos y andar por la amplia Avenida Canal y cruzarnos con el tranvía llamado **Deseo**, que dio título a una obra del dramaturgo norteamericano Tennessee Williams, vayamos a Vieux Carré, que es un pedazo de París con su típico Montmartre. Los escaparates de antigüedades abundan aquí en sobrevivientes mansiones de la dominación francesa, y también española, caracterizadas éstas por sus balcones de encaje de hierro forjado. Allí, la plaza íntima de la Catedral de Saint Louis; el Pasaje de los Piratas, con el **Bar Laffitte**, paradero de los famosos aventureros de los mares: los hermanos Jean y Pierre Laffitte; el antiguo mercado de esclavos, hoy **Bar Maspero's**, en cuyas paredes podemos leer algunos documentos de su pasado ominoso, y recortes de diarios en letra francesa: "Nouvelle Orleans, 1 de mayo de 1833. Trésorerie de la Ville... recibe de Heloise Morand la suma de 200 pesos sobre la propiedad de esclavos mencionados, de la otra parte, conforme a ordenanzas del Conseil de Ville". Otro: "Correo de Louisiana, 1 de junio de 1830. Esclavo a crédito". Otro en el mismo: "Se ofrece un negro llamado François; otro, Pierre Elize, de 15 años, con facilidades de pago. Si no se venden en particular, irán a subasta pública. Terreno en las mismas condiciones..."

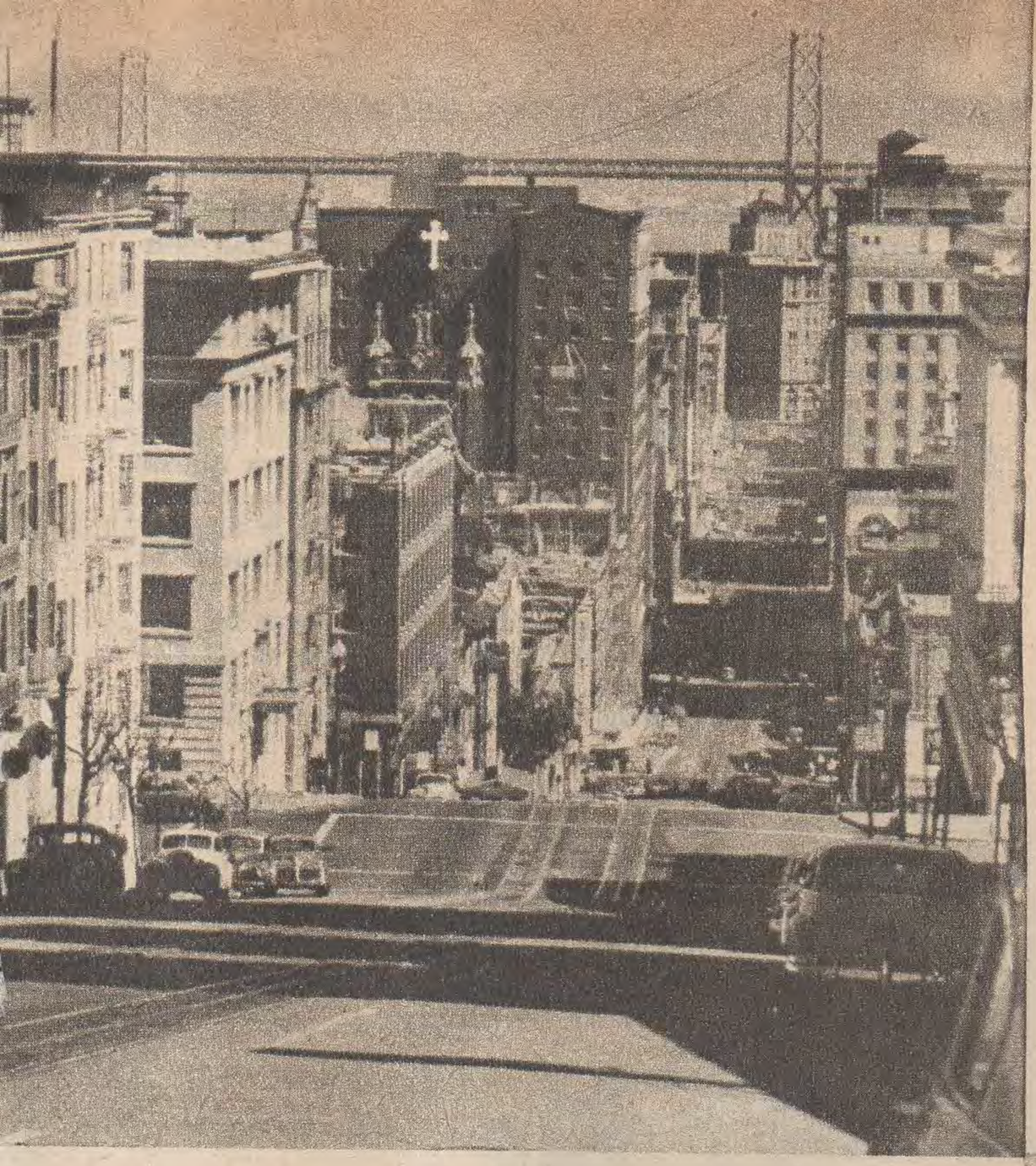
Sigamos andando: calle Dumaine, Toulouse, Chartres, Saint Louis. Calle Royal, con sus apasionantes "jazz" nocturnas de negros; sus ambientes de música a media luz, su extravagante whiskería empapelada desde las paredes al techo por billetes de dólar firmados y garabateados con leyendas por turistas visitantes; o sus repetidas **boîtes**, con parisienses exhibiciones de femeninas desnudeces.

Y el puerto y las cercanías de mercados y cafés, puestos de especias, higos, nueces y castañas, almacenes con muñecas de esclavas negras a las puertas, en tamaño natural.

Y el ancho Golfo de México, donde va a volcar el Mississippi su parda carga de limos y resacas.

### *Camino a Arizona*

Nos alejamos del Sur, partiendo hacia Arizona. Durante días en tren, vamos conociendo otros aspectos de este inmenso país que son los Estados Unidos. Atravesamos tierras fértiles y tierras duras, y, más adelante, ocres desiertos, donde el viento lleva rodando, como único signo viviente, esas matas secas de cardo ruso que se desprenden de cuajo



y siguen largas distancias de soledades rodando y rodando. Yermos de arena del Oeste, cactos gigantes y brazos desnudos de árboles, empobrecidos por la sed, crispados en un impotente abrazo vegetal con la tierra, entre la aridez dramática del suelo y el cielo profundamente azul. Extensiones gredosas y calcinadas. Después, rocas negras pulverizadas, como sacas de carbón o como restos de un inmenso incendio, en el que el poder de la piedra fue vencido. Texas... Nueva México...

El tren hace un salto en medio del desierto de Arizona, donde el silencio nocturno respira un infinito de tinieblas, sólo interrumpido más allá de las vías, por un pueblo: Williams, profusamente iluminado, como una estrella fulgurando, después de su caída, en un solo punto de la oscuridad absoluta.

## *El Gran Cañón del Colorado*

A la madrugada siguiente partimos en ómnibus desde allí hacia el gran Cañón del Colorado después de desayunar en un saloon de puertas de vaivén, donde por momentos esperamos la aparición de algún aventurero que nos saludase empuñando el revólver, o de los cowboys que entraran a beber, de un solo trago, el aguardiente de la amistad o de la reyerta. Pero no corrimos el riesgo de esa suerte, para ser transformado en anécdota. Eso sólo ocurre en películas. Sólo dos vaqueros contra el mostrador —pasivo revólver al cinto, camisa a cuadros, nudo de tientos al cuello— duermen apasiblemente de pie, las caras ocultas bajo el ala de sus anchos sombreros...

*Moderna vía de tráfico veloz, en Hollywood, que soporta un tránsito de alrededor de 300.000 personas por día.*

Continuamos viaje al Gran Cañón durante largas horas, cuando, sorpresivamente, nos dicen que hemos llegado. Descendemos. ¿Y el Cañón? —nos preguntamos—. No vemos nada que nos dé esa certeza. Sólo un gran hotel y un corto trecho de sendero pedregoso que conduce hasta una balaustrada de piedra, hacia donde nos invitan a dirigirnos. Una vez allí, nos asomamos a mirar hacia abajo.

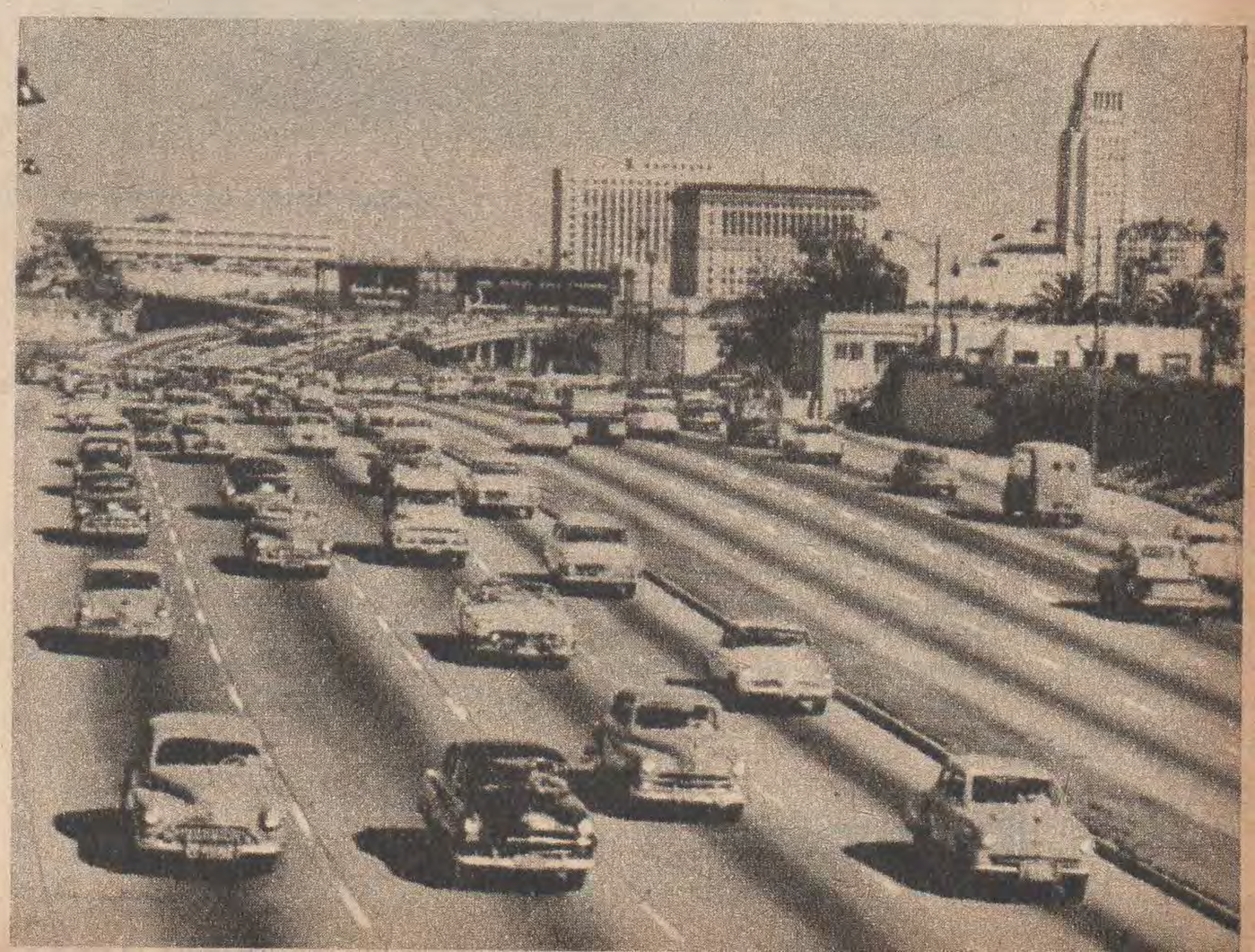
Ninguna frase hará descriptible aquella inmensa hoya, aquel infinito hacia abajo, queriendo alcanzar la superficie de la tierra por los picos rocosos que emergen de la profundidad; aquel rumor lejano de la corriente y los rápidos del río Colorado: venas de la entraña abismal del gran foso telúrico.

Andando el día entero por las crestas que bordean la hoya, nos hemos asomado a los precipicios, y nos hemos quedado viendo cómo mueren las sombras en lo profundo de ese mundo ajeno al otro, al que pisamos, entre nieblas y azules, plomos y bermejas alucinaciones. El Gran Cañón, allá abajo, y, arriba y a lo lejos, una llanura donde el sol extiende su luz sobre el milagro de coloraciones increíbles del Desierto Pintado: cielo en la tierra para un inconmensurable, abierto sepulcro de montañas.

A la noche volvemos al tren, que nos espera en el solitario corazón de Arizona, otra vez perdidos en la inmensi-

*Mercado y café, en la zona del puerto en Nueva Orleans. Pese a los automóviles, conserva el aire del ayer.*



dad, dentro de un vagón desenganchado que esperará la llegada de la máquina, a la madrugada siguiente, para continuar viaje a California.

### *California, la luminosa*

¡California! Luz y regadíos. Misiones jesuíticas españolas, itinerario y mojones de las aventuras civilizadoras de Fray Junípero Serra. Y después, frutales, vida, aromas y sabores distintos: frutas en fuentecitas redondas para cada uno, cuya variedad y exuberancia nos recuerda el sombrero de Carmen Miranda, y cuya identidad, al decirnos qué es lo que da esa tierra, nos lleva a enumerar los manjares de las casas solariegas de las plantaciones del Sur, que colmaba largas mesas tradicionales: pollos fritos y dorados, de heredadas recetas culinarias; ensaladas y legumbres, aderezadas con quesillo blanco y leche cuajada; tortas de coco fresco y cerezas revueltas...




*Canal Street, en Nueva Orleans. Síntesis del pasado y del presente.*

Los Angeles, extendido a lo largo de residencias con verdes y amplias platabandas abigarradas de caritas de tulipanes en flor; Hollywood, entre sus bosques de holly, sus casas y parques de sueño en la ciudad del cine, su casi absurdo cementerio; San Francisco de California, la ciudad de la Puerta de Oro, que se abre al mar por donde escapa a través de sus puentes colgantes, y puertas por las que se va a Extremo Oriente. Ciudad, como Los Angeles, de espesas neblinas, que alcanzan 500 metros de altura. San Francisco, empinada con ímpetu sobre sus colinas: Russian Hill, Telegraph Hill, Nob Hill... Liberándose de ellas o apretada en su compacta edificación, subiendo por penosísimas cuestas para asomarse al mar, espiando la posible aparición del monstruo que puede estremecerse otra vez en sus entrañas para devorarla en un segundo. Ciudad donde sobrevive, por respetado amor a la tradición, el tranvía funicular, que ayuda a subir las pendientes agudas. Portsmouth Square, rincón del Barrio Chino, pueblo oriental dentro de Norteamérica, con todas sus características de vida, costumbres, negocios, alimentos, idioma de aquel país de origen. The Slet, la calle del Mercado, el puerto, el muelle de pescadores; el Barrio Italiano, con sus típicos restaurantes de suculentas salsas y pastas itálicas, ofrecidas en su propio idioma. Y el San Francisco de la elegancia sobria de las mujeres, y del clima que nunca quema el verano.

Después, California del Sur, andando por la costa del Pacífico, desde Los Angeles hacia Oregón, fronteras de Canadá, entre montañas y ríos, paraíso de pescadores de truchas entregados ávidamente a su ejercicio, en el día primaveral que se transforma, al caer la tarde, en pleno invierno, con belleza que maravilla. La nieve se enrieda en los pinos negros. El tren va andando entre desfiladeros, eses y ochos de un camino de rieles. Un paredón de nieve cortado por un riacho deja ver una herida azul... Un ciervo quiere trasponerlo.

Este paisaje nos recibe nuevamente en el brazo del Pacífico que nos lleva en un barco hasta el sur de Alaska, después de cruzar los dominios de Canadá, desde el umbral de Vancouver, y de detenernos en la Isla Victoria, que, como en un cuento de hadas, nos recibe con sus torres de jade —techos de cobre, patinados de verde por el tiempo— y con la luz triunfante de la naturaleza toda en flor.




# Refleja calidad profesional

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




## PINTURA NITROCELULOSICA

# BELCOLAC

calidad garantizada por DUPERIAL

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

# *APUNTES PARA UNA GUIA DE TURISMO*

# UN VIAJE UN TANTO MOVIDO

por CHAMICO

Ilustraciones del autor

GRAVE inconveniente es para un escritor sincero y verecundo el no haber muerto. Si yo escribiera estas impresiones de viaje, cómodamente sentado sobre mi lápida, arrullado por los versos ditirámbicos de mi epitafio y envuelto en el perfume de las ofrendas florales de mis admiradores póstumos, podría decir por qué país, entre qué cocoteros y bajo la mirada de qué monos, corría, o pretendía correr el tren de que voy a ocuparme. Pero como estoy vivo, no puedo hacerlo por el temor de que se me eche la culpa de un lío internacional, ahora que andan tan despiertas las suceptibilidades.

Ya me veo ante una Comisión Investigadora, respondiendo de los tornillos flojos, de los durmientes sonámbulos y de las pitadas afónicas de un ferrocarril extranjero.

Por lo dicho me tragaré la geografía y todo otro dato identificador de mi relato.

Supongamos, entonces, que las cosas ocurrieron en un país imaginario. Soy lo que se llama un turista consciente. Me gusta conocer los pueblos que visito, a fondo. Por eso, al llegar a la estación principal del país a que me refiero, consulté el horario, y como la última estación de la línea era Z, me acerqué a la ventanilla y pedí:

—Un boleto de ida y vuelta para Z.

El boletero se rascó el dedo y medio de frente de que disponía, y me respondió:

—¿Para Z? Lo siento mucho, señor, pero se nos han terminado. En su defecto (el estilo era de lo más ferroviario) le puedo ofrecer uno muy bueno para X.

Ante mi perplejidad, el empleado agregó:

—Llévelo con confianza; son de los que yo uso.

Iba a decir algo, pero el cónsul de nuestro país, que había tenido la amabilidad de acompañarme a la estación, me dio un codazo diplomático, y entonces acepté el boleto para X, sin comentarios.

Mientras nos dirigíamos al andén, el cónsul me explicó:

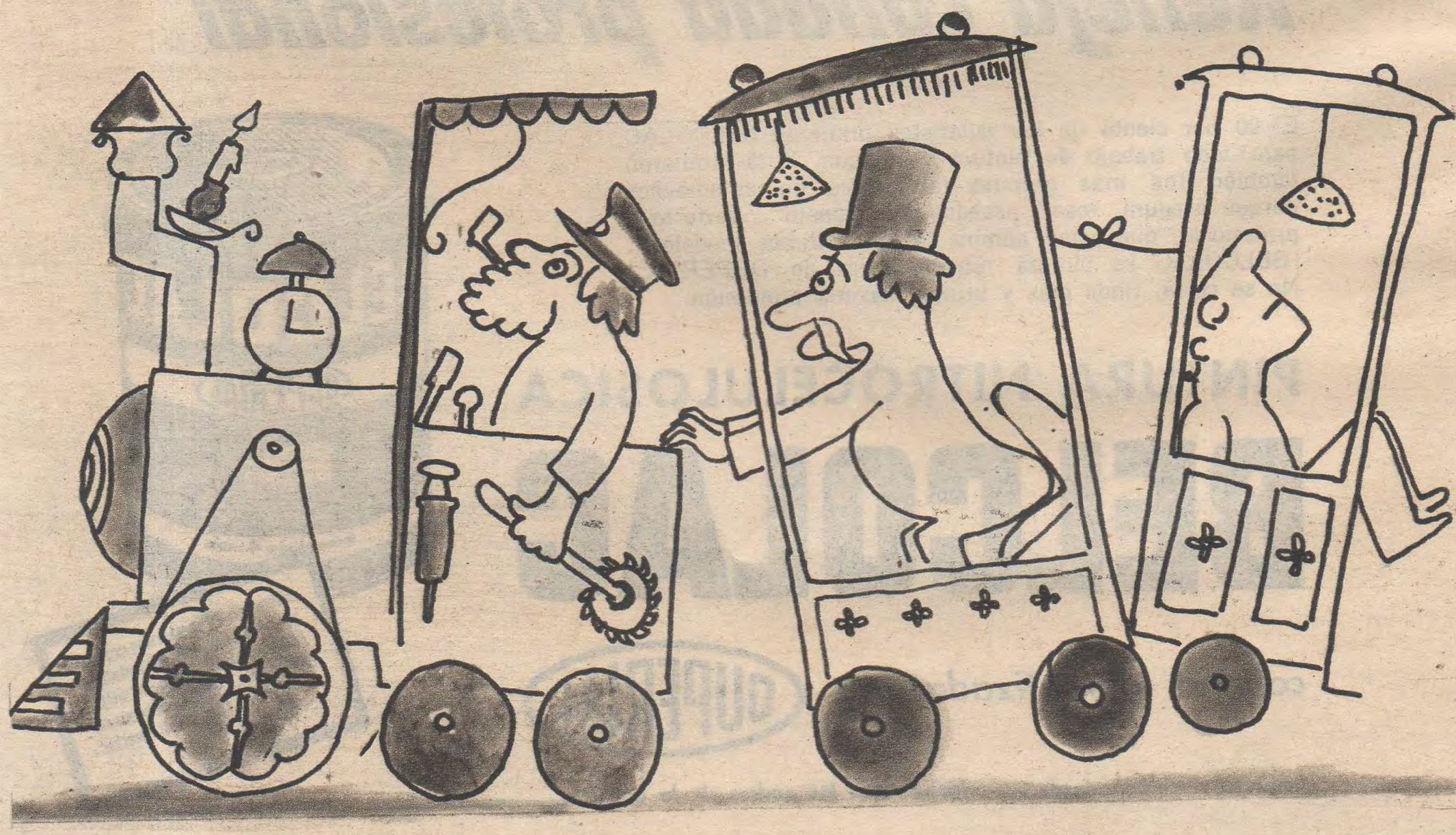
—Al trazar la línea, se calculó mal la extensión del país y la estación Z vendría a quedar muchos kilómetros más allá de la frontera. Pero como ya estaban hechos los horarios, que circularon muchos años antes que el ferrocarril, no se quiso rectificar para no causar al pueblo la desilusión de ver disminuida su línea férrea y el número de sus estaciones. Parece también, que como fue el ejército quien confeccionó los mapas, cualquier rectificación hecha por civiles la habría tomado como un ultraje a la bandera y motivo para hacer una revolución más. El amor propio nacional impide confesar todo esto a los extranjeros y se resuelve el problema diciéndoles que los boletos se han terminado.

En eso estábamos, cuando se nos acercó un hombre vendiendo salvavidas.

Dadas las características del país, pensé por un momento si aquello, en lugar de una estación ferroviaria no sería un embarcadero; pero no era y no se veía una sola vela en el horizonte.

—¿Un salvavidas, señor? —insistió el vendedor.

Iba a rechazar la oferta, pero mi amigo el cónsul me aconsejó que comprara uno. Así lo hice, y no tuve tiempo de preguntar el porqué, pues el





tren ya arrancaba con lío de pitos y campanas.

—¿Cruzamos por algún río sin puente? —pregunté a un señor que viajaba a mi lado.

—No, caballero, pero...

Antes de que terminara de responderme comprendí la utilidad del salvavidas: era para los barquinazos que la goma inflada amortiguaba agradablemente.

Poco después nos llamaron al comedor. Sirvieron el primer plato entre un balanceo espantoso. El tal plato era en realidada una fuentecita con tapa, que se sujetaba a la mesa por medio de unos tornillitos. Nadie lo probó, hasta que un funcionario uniformado, especie de bastonero de comedor, gritó:

—¡Ahora, señores!

Levantamos rápidamente las tapas y, en una relativa calma, nos pusimos a comer, hasta que el bastonero ordenó:

—¡Basta, caballeros!

Es que habíamos entrado nuevamente en una zona de baches, que hacía imposible comer sin meter las puntas del tenedor en el ojo del vecino.

Gracias a la pericia de aquel baqueano que, cronómetro en mano, nos dirigía, pudimos comer relativamente bien. Y el viaje continuó sin mayores incidentes, hasta que los guardas anunciaron que íbamos a cruzar el gran túnel de siete kilómetros y procedieron a bajar las persianas de todas las ventanillas y a recomendar a los viajeros que no sacaran las cabezas o las manos para evitar accidentes.

En un momento dado, la locomotora silbó estridentemente y el caballero que viajaba a mi lado me anunció que entrábamos al gran túnel. Pero, en contra de lo que yo esperaba, la radiosa luz del sol tropical, siguió entrando por los intersticios de las persianas.

—¡Magnífico! —exclamé—. Tienen ustedes un túnel con luz natural.

Después de cerciorarse de que nadie podía oírlo, mi compañero de asiento me dijo:

—Le voy a decir la verdad, no sólo porque usted me ha resultado simpático, sino porque soy enemigo de este gobierno. No hay túnel. Por error, en todos los mapas figura aquí una montaña. A todos nos han enseñado en la escuela su nombre, los metales que contiene, los picos más altos y los cóndores que vuelan sobre sus cumbres nevadas y, como usted comprenderá, cruzar la montaña sin túnel habría creado un gran conflicto entre el ferrocarril y la instrucción pública.

Ya fuera del túnel, el tren se detuvo con cierta brusquedad. Me asomé a la ventanilla y vi que estábamos parados en pleno campo.

—¿Qué pasa ahora?

—Nada —me informó mi compañero de viaje. El tren se detiene para dar paso al expreso interoceánico. Sí, sí, ya sé que va usted a decir que no ve ninguna vía que cruce, y es verdad; pero es la obra más importante que se proyectó durante la última campaña política y al esperar que pase, unos minutos, se le da cierta realidad...

Disimuladamente, toqué el brazo de mi compañero. Sí, era de carne y hueso y no, como estaba temiendo, alguna ficción.

En fin, fue un viaje agradable y bastante movido.

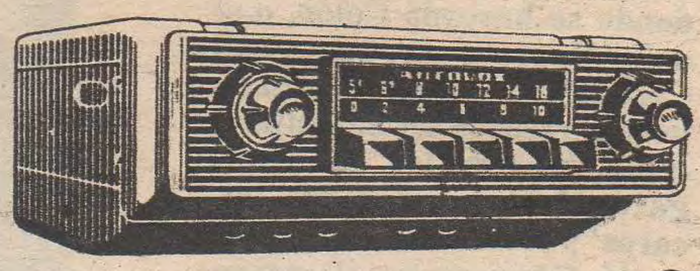




hay una autoradio

AUTOVOX

especialmente diseñada



Sistema de válvulas y transistores alimentados por batería, que elimina vibraciones y ruidos parásitos con mínimo consumo y máxima calidad de sonido.
Las legítimas autoradios transistorizadas AUTOVOX se producen íntegramente en ITALIA.

CONSULTE AL CONCESIONARIO
AUTOVOX MAS CERCANO A SU DOMICILIO SOBRE
EL MODELO AUTOVOX ADECUADO A SU COCHE

AUTOVOX, LA VOZ MAS CLARA PARA EL AUTOMOTOR

Representa y distribuye
RICARDO P. HAAS S.A.
MAIPU 849 - T. E. 32-6871 al 78 - Bs.As.

Espacio

Escribe
NOEMI VERGARA de BIETTI
pare "AUTOCLUB"

# CORDOBA LEJANA Y SOLA...

Córdoba lejana y sola,
Jaca negra, luna blanca,
y aceitunas en mi alforja...
Aunque sepa los caminos
Yo nunca llegaré a Córdoba.

*(Federico García Lorca)*

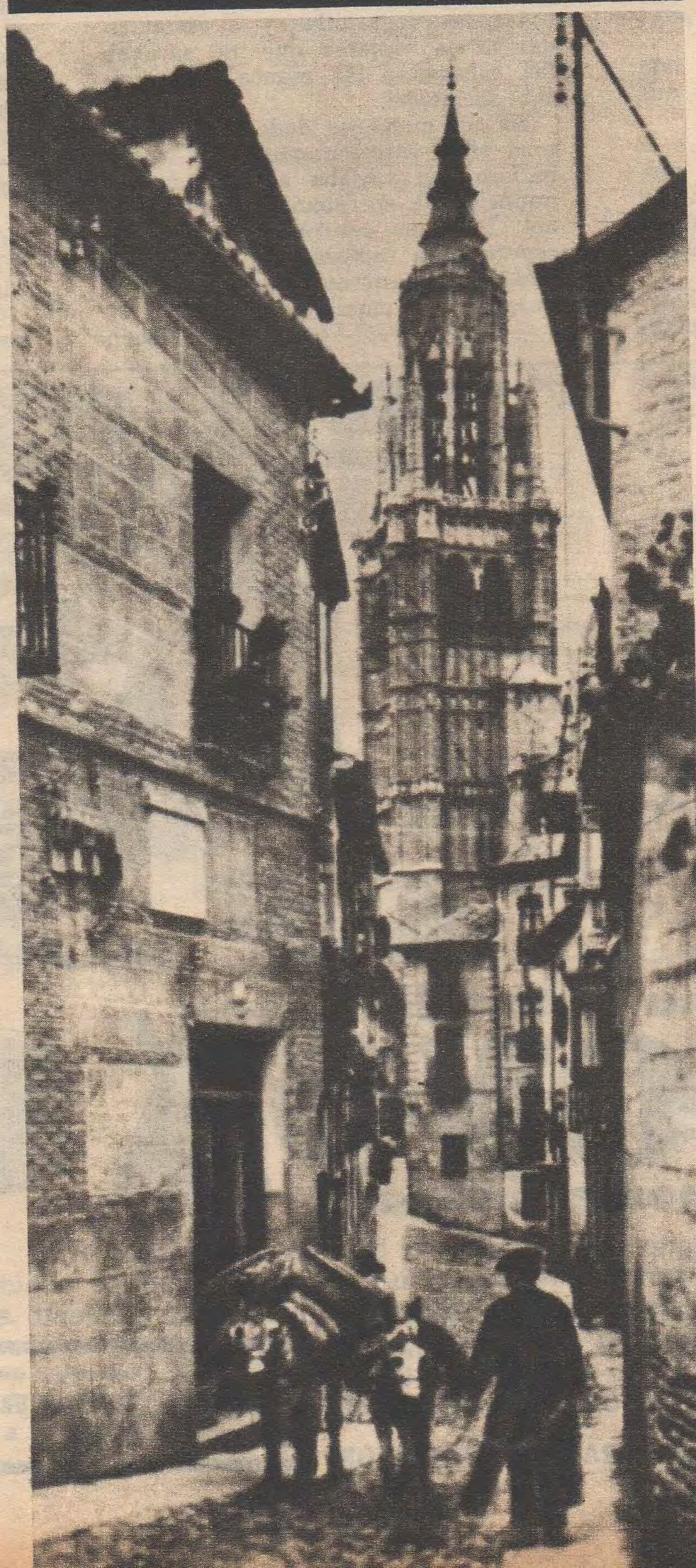
CON mejor suerte que el jinete de la poesía, que rasga la noche con su galope de sangre, una tarde del pasado estío llegué a Córdoba, indolentemente tendida sobre el Guadalquivir, "el caudaloso río donde el muro de mi patria se mira la gran corona y el antiguo pie se lava", según lo exaltó Góngora, su hijo ilustre. Desde aquel mediodía con estridencias de chicharra y color de siesta, en que tiempo más tarde la abandoné, he vuelto muchas veces con la imaginación a la ciudad secular, cuya historia —romana, árabe, del medioevo y la Reconquista— se repasa más que en los oscuros archivos, entre las añejas piedras; en la crónica oral de los seculares barrios; en el laberinto de las callejuelas arábigo-andaluzas con sugestivos nombres: Almanzor, Manríquez, Averroes, de las Hogueras; las plazas recoletas, pequeñísimas, casi jardines de familia, curiosamente empedradas con guijarros negros y blancos; en sus patios, señoriales o modestos, con perfumados juegos artificiales de policromas flores; en sus posadas y mesones, desde éste de Pepe Giménez, donde se gustan los clásicos platos de la cocina regional, sazonados aquí con cierta "fórmula secreta" para tortillas y mariscos, hasta el del "Sol", donde se hospedó Colón, o el del "Potro", en que vivió Cervantes, y cuya plazuela vecina recordó en el Quijote, como "uno de los malos lugares frecuentados por pícaros"; el mismo mesón que cantó Góngora en el refrán de una de sus desenfadadas letrillas:

...(para tonto) busquen [otro,
que yo he nacido
en "El Potro".

Mil recuerdos, aquí y allá, respiran pasado. Los 16 arcos del puente romano que alzó Julio César; el lienzo de una muralla, los conventos silentes, los alminares que desafían al tiempo, los baños árabes de la calle Velázquez Bosco; los palacios, como el de Viana, con sus catorce patios, el lujo artesonado de sus techos y la bellísima colección de cordobanes y guadamecíes; o el señor del Carpio, con su ceñudo aspecto de fortaleza pronta a contener el avance de los siglos, conservándose igual que aquellos días en que, a la luz de la lumbre y al compás de las ruecas, las dueñas desenhebraban agoreras consejas, mientras el cruzado guerreaba en Tierra Santa.

Córdoba tiene la poesía de la luz, lo alegre, lo vital; la tristeza es allí extraña. Y, sin embargo, como para acercarnos a la imagen de la muerte, se encuentra, en la antiquísima plaza de los Dolores, rodeado de faroles, un Cristo agonizante. Verlo en la noche, a luz un si no desvaída de sus lámparas, es un espectáculo de amarga, profunda belleza. En cambio, es dulce el sentimiento que despierta otra imagen, la de la Virgen de las linternas (cuadro copiado de uno del célebre pintor español Julio Romero de Torres, el mago de las mujeres morenas), ofrecida a la devoción popular en una calle aledaña a la Mezquita-Catedral.

Con sus 19 naves y su bosque de columnas romanas o visigodas de alturas distintas —casi mil en mármoles preciosos traídos de Nimes, Cartago, Constantinopla o Tarragona—, la



*Calleja típica de Toledo, con la Catedral al fondo.*

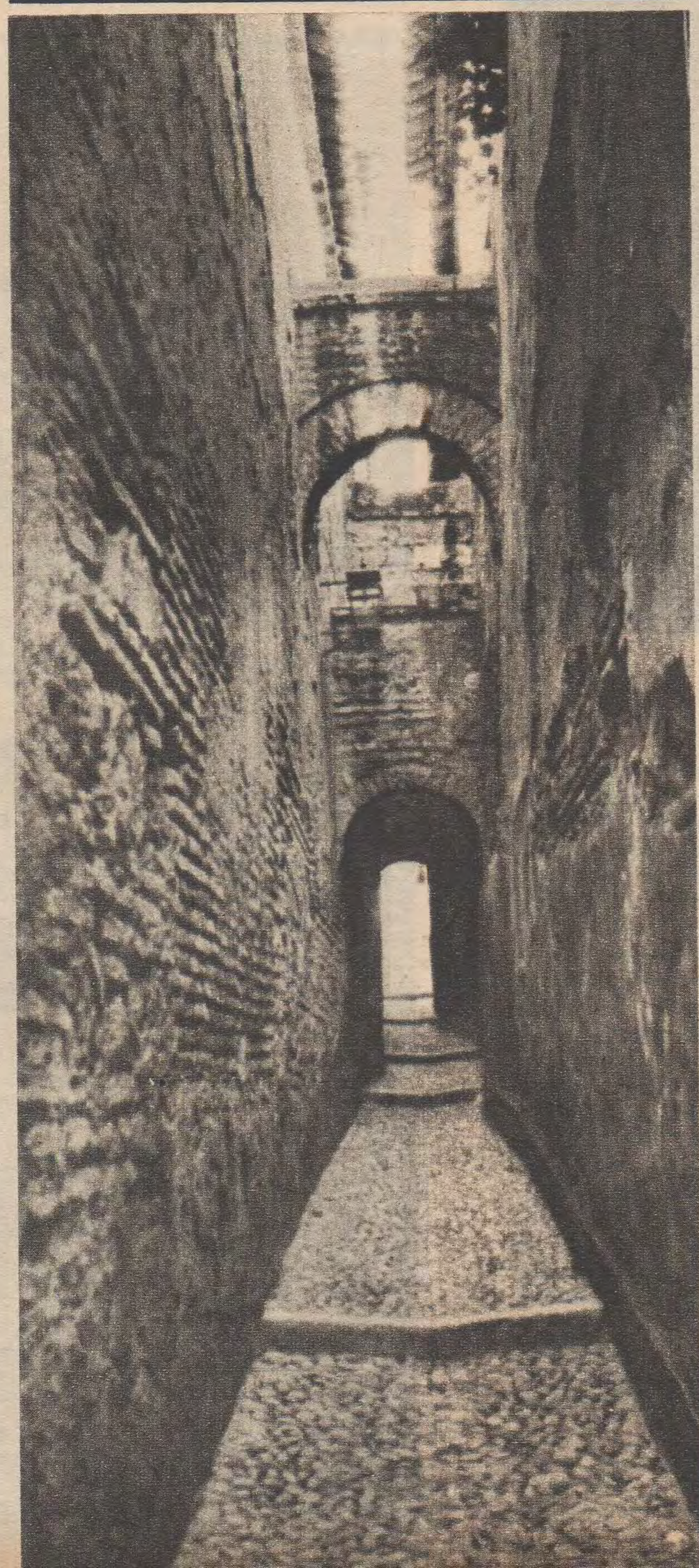
# CALEIDOSCOPIO ESPAÑOL

Mezquita-Catedral, la mayor del mundo después de la Meca, fue testigo de los esplendores del califato, desde los tiempos de aquel Abderrahmán I, que en el siglo VIII inició su construcción, hasta 1236, en que Fernando el Santo redujo el orgullo musulmán, aniquilando su más poderoso reino. Consagrada así como Catedral mantiene, a pesar de las centurias cristianas, el aspecto de un miliunanochesco palacio oriental, alejando el espíritu de las severidades de nuestra religión. Es más fácil imaginar el árabe, peregrino o guerrero, con su alfanje y su albornoz, cumpliendo de rodillas las siete vueltas circulares en el Mibrah, pequeño santuario donde se depositaba el Corán, que a un cruzado ante la Virgen de la Capilla de Villaviciosa, espléndida con sus bóvedas y sus arcos lobulados. Es que, sin duda, la parte morisca es la más bella, sin olvidar, al verter este juicio, la suntuosa Capilla Mayor. El Mibrah, con su original juego de arcos superpuestos, sus textos coránicos inscriptos en mosaicos bizantinos comparables por su preciosidad sólo a los de Constantinopla, lo mismo que la Masurah reservada a los califas o el patio de las abluciones (también conocido como de los Naranjos), pregonan, con obstinada voluntad de centurias, los primores de una civilización que hizo del agua, el estuco colorido y la piedra, los elementos de su increíble gracia arquitectónica.

La sombra de la torre ristiana alzada sobre el antiguo almenar vela sobre la ciudad que otrora poseyó en sus ángulos cuatro torres albarranas; de ellas sólo subsiste una, eternizando un gesto de venganza y duelo: la de la Malmuerta, erigida en 1456 por el rey Don Enrique, con los dineros que don Fernando Alfonso de Córdoba compró el perdón, por haber muerto a su esposa infiel...

Muchos otros monumentos, con sus largos perfiles de piedra, podrían confiarnos secretos que guardan celosos desde centurias: ya los que sabe el Alcázar de los Reyes cristianos, ya los que sigilosos oculta la Sinagoga, una de las tres mayores de España, allí donde profesaron su ciencia Averroes y Maimónides. Secretos de coraje, celos, luchas, guarda la iglesia de Santa Marina, más fortaleza que templo, cercana a esa calle Mayor, granero de toreadores famosos hasta llegar a Manolete, perfil de junco, brazo de estoque sin par. ¿Y cómo no habría de darlos Córdoba, cuando ella misma tiene un no sé qué de grácil, ligero, elástico como una gacela, que se plasma también en los movimientos del hombre al enfrentar la bestia, en un fugaz encaje, una filigrana de luces, claros, avances, retrocesos, riesgos, joya sutil en la arena, como aquéllas de oro y plata que artistas y artesanos vienen haciendo en el Zoco, desde el fondo de los siglos?

Córdoba se apura lenta, como un vino añejo que cosquillea en la sangre y enciende chispas de nostalgia en mis ojos, cuando creo verla de nuevo, hermosa y tibia, tendida como una sultana a orillas del Guadalquivir.



*Una callejuela cordobesa que resiste, triste, pero firme, el paso de los siglos: la de los Siete Infantes de Lara.*

## Toledo, la muy noble y hechicera

Como manos de piedra, asentadas sobre cárdenos riscos, suplicantes, afiladas,



*La Fuente del Potro, en Córdoba.*

extrañas, ascendiendo hacia el cielo en actitud de súplica, en la media luz de aquel atardecer contemplé a la distancia, desde las colinas que caen sobre la margen izquierda del Tajo, arquitecturas sagradas y profanas, que sobresaliendo monumentales, confieren inconfundibles perfiles a la muy noble y hechicera ciudad de Toledo. Allí estaba sobre el peñón que ondula formando varias lomas, en tanto que a sus pies, rondador de su gracia, el río, ciñéndola en herradura, le sirve de cristalino foso protector. ¡Qué carga el ingenio, religión, hermosura, nobleza, hazañas, soporta desde las sombras de los tiempos, este cielo! Ciudad romana, corte visigoda, trescientos años sarracena, la dominación en 1085 de Alfonso de Castilla la convirtió en portaestandarte de la Cruz. Luego de la Reconquista, la historia fue tejiendo su tela con cristianos, judíos, mudéjares, mozárabes, y la villa se fue definiendo, ya con el signo del cilicio y la plegaria, ya con el mundano y guerrero de sus espadas, flexibles como ninguna, de sus sedas vaporosas, de sus cerámicas originales. Símbolo del duelo eterno entre la vida terrena y el más allá, acabó en épocas del Greco, por ser "fortaleza gigante del espíritu, soldado en ese combate del mundo contra Dios". La lucha, la fe, la pompa del Oriente mahometano, la oración sobria del mármol del Occidente cristiano, fueron recortando, como relámpagos, contrastadas arquitecturas en el heterogéneo paisaje. Así, en espectacular confusión, se mezclan los campanarios de las iglesias con los alminares de las mezquitas, mientras las ruinas del Alcázar, por donde cruza la sombra de Rodrigo Ruiz Díaz de Vivar, el Campeador, que fue su alcalde, hablan con triste elocuencia, no ya de luchas cuando Carlos V o Felipe II, sino de otras, de décadas apenas, que desangraron a un pueblo heroico y viril. La vista se detiene ahora en la Catedral, erguida en el centro, con la abundosa robustez del gótico español, ese modo arquitectónico un tanto extraño para el pueblo castellano enjuto, cenceño.

Al contemplar a Toledo desde lo alto, acude a mí una imagen que para otra ciudad creara Groussac: torres y alminares semejan vigorosos pastores conduciendo un rebaño de casas que trepan los desbordes de los cerros, con sus techumbres grises o violáceas y sus paredes enjabelgadas. La vista repasa los tejados; se distrae ahora en la torre árabe de la Iglesia de Santo Tomé, en las puertas almenadas de la ciudad, o en el espléndido templo gótico de San Juan de los Reyes, dominando siempre en el conjunto, sobre la horizontal que es chatura, la vertical que se empina, se yergue, se alarga, como una cabeza del Greco, que allí trabajó.



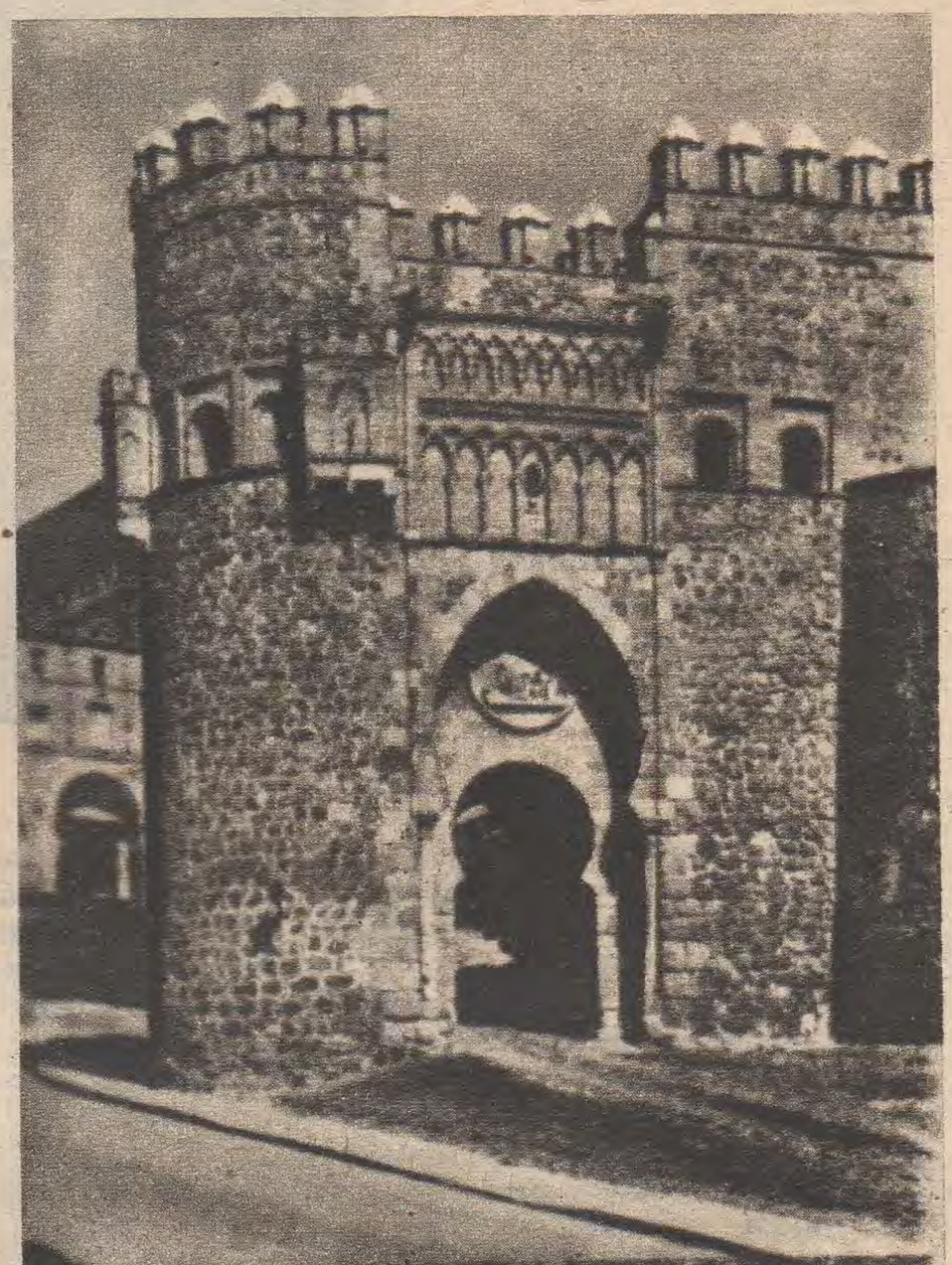
Cuando me dispongo a abandonar mi belvedere junto a la ermita de Nuestra Señora del Valle, me complazco aún, a la luz imprecisa del crepúsculo, con la vista de pinos y olivos, o la de los vecinos "cigarrales", huertos de recreo cercados con piedras y plantados de naranjos. Mis recuerdos se pueblan de imágenes sonoras, ya las de la prosa flexible, aristocrática, de Maurice Barrés, que vio Toledo a esa hora, "cuando todo se sumerge en la luz, y el paisaje despliega hasta el infinito un color silvestre, como una nube verde sobre un suelo rojizo"; ya las de Tirso: "las armas me hacen feliz / letras y hermosura heredo, / mas, ¿qué mucho, si Toledo es en todo emperatriz?".

Salimos de la ciudad cruzando el río por el puente romano de San Martín; ahora retornamos por el de Alcántara, con su airosa torre mudéjar y sus leyendas de cuando los moros o Alfonso el Sabio...

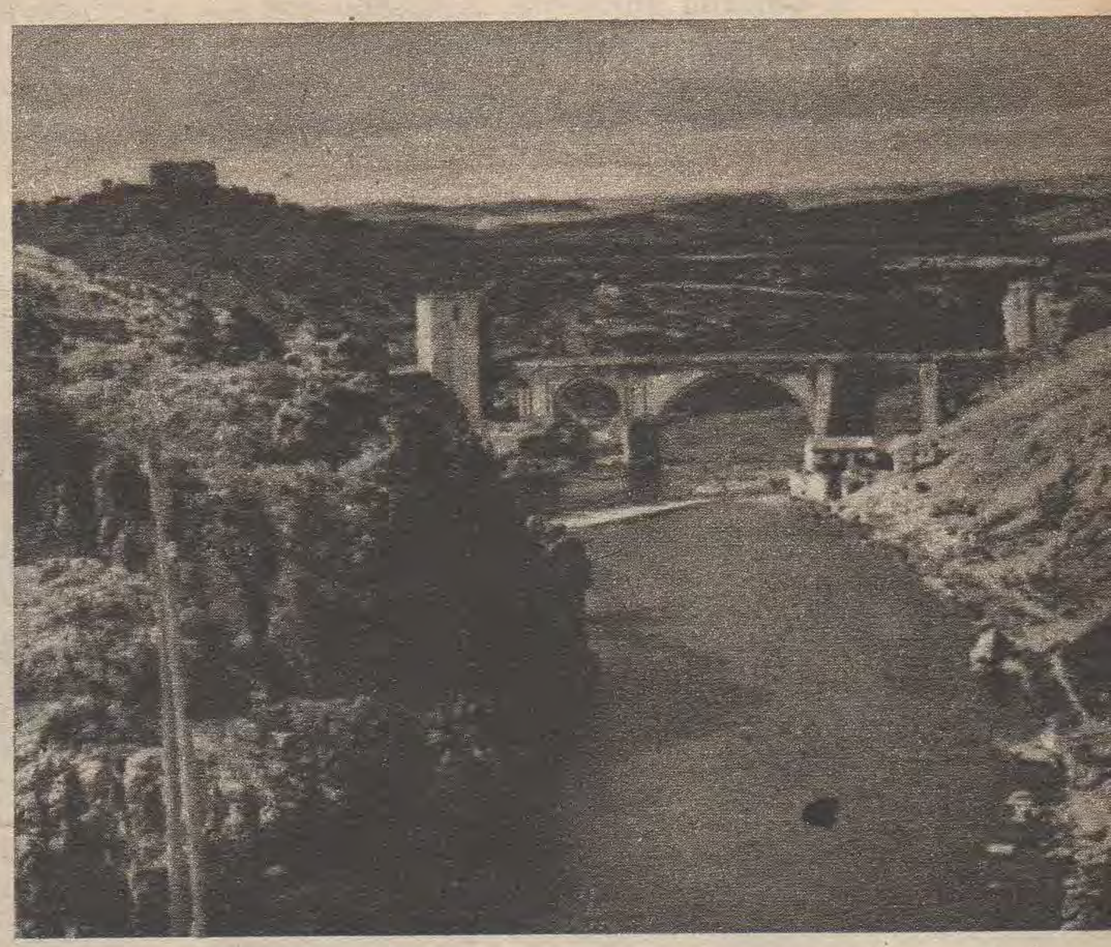
La noche envuelve a la villa con sus misterios; cae una lluvia fina, silente, que moja hasta el alma. El día amanece destemplado; la ciudad cobra un extraño color a cera vieja. Echo a andar por esas callejuelas, menudas y quietas como un suspiro, muy poco cambiadas desde cuando Toledo fue villa Imperial o bastión de caballeros musulmanes. "Un pueblo de imágenes judías, flamencas, ca-



*La Puerta del Sol, en Toledo. Los moros confiaron en que nunca fuera atravesada por los caballeros cristianos; pero la historia avanzó inexorablemente.*



*El puente de San Martín, sobre el Tajo.*



*Vista panorámica de Toledo, la ciudad histórica por antonomasia, en cuyo austero corazón late, bajo el péndulo de la eternidad, el pulso varonil de España.*



*La plaza de las Correderas, Córdoba. Flores y plantas en los balcones, como no podía ser de otro modo.*



*El "Cristo de los Dolores", que los cordobeses denominan de "los Faroles", por razones bien aparentes en la foto.*

tólicas, morunas, aguarda en cada pórtico, mientras los altos muros van denunciando conventos, o palacios con altivos escudos e inexpugnables portalones", moradas que en horas riesgosas para el espíritu cristiano se trocaron en claustros, al igual que cada casa se convirtió en una avanzada para la pelea por la fe. Y, sin embargo, de esa piedra oscura, del alféizar de una ventana, de aquella mirada brillante y enigmática del chiquillo que cruza con su borrico como una aparición, de la manera de ceñirse su faja colorida esta mujer del pueblo, brota una chispa blanda, poética, indolente y artista, del Oriente mahometano. ¡Toledo: bajo el sayal, el albornoz; bajo la sombra de la Cruz, la media luna... Si hasta el Tajo mismo es gumía que se endereza en espada!".

Las estrechas vías se pueblan con un cortejo de inmortales: Góngora, el Greco, Cervantes, Santa Teresa, Ignacio de Loyola, Ercilla. De pronto, como brazos viriles que estrechados por ella se abren, surgen, en la lomada, los soportales de la plaza del Zodocover, nudo bullicioso en la quietud ambiente. Andando por sus alrededores, tropiezo con calles cuya designación actual nada sugiere, como ésta del Comercio...; no obstante, en el medioevo, conocida como de la Alcana, fue mercado de ricos tapices persas, de especias venidas de Oriente, de joyas extrañas traídas de Bizancio.

Mis pasos inciertos me llevan al barrio de la Judería. En la calle de Samuel Leví, casi enfrente a la antigua Sinagoga del Tránsito, está, recién restaurada, la casa que dicen fue del Greco. Cierto o no, me place pensar que, primero de Samuel Leví, tesorero de Don Pedro el Cruel, luego del marqués de Villena, dos veces mago, por poeta y alquimista, fue más tarde habitada por el cretense genial. Sí; me gusta pensar que él, apoyado en esta barandilla del balcón del primer piso, contemplaba, como yo hoy, el mismo paisaje oscuro, convulso, que con reiterada devoción hizo el fondo de sus telas. A pocos pasos, se abre la puerta de lo que fue su "atelier", refugio de exaltaciones y reposos extrañamente mezclados. Allí, evadiéndose de la tierra para buscar ese trasmundo en que todos los sueños del artista se cumplen, combinando colores "como cadáveres", el Greco creó una de las obras pictóricas más ricas y poéticas de todos los tiempos, mientras el Tajo lamía las piedras de la muy noble y hechicera Toledo.



*Impasibles, como si mantuvieran un diálogo inacabable con la eternidad, se yerguen los muros almenados de la antigua muralla de Toledo.*

●



*Toledo: la plaza de Zocodover.*

(Viene de la pág. 46)

en *Motivos de Proteo*, y agrega: "la expatriación de los viajes es por eso, antídoto supremo del pensamiento rutinario, de la pasión fanática, y de toda suerte de rigidez y obsecación".

## TEMPORADA EN EL INFIERNO

Entre ciertos enfermos de la vida civilizada, se cuentan los que pueden airear sus crisis depresivas, pero prefieren seguir todo el año enclaustrados entre las domésticas cuatro paredes. Sufren la neurosis del abigarramiento multitudinario y, particularmente, del que se desplaza de la urbe a las playas. Son roussonianos sin saberlo porque si bien el filósofo ginebrino predicaba la vuelta a la naturaleza, era un incurable paseante retraído como lo declara el título de una de sus obras. Rimbaud, místico de la aventura y navegante solitario en medio del tumulto de la ciudad, escribió *Temporada en el infierno*.

El rótulo podría ser extensivo para sintetizar aquella fobia. "Temporada en el infierno", nada designa mejor la azorada convivencia de un espíritu esquivo a la promiscuidad en ciertos babélicos hoteles de veraneo. A ellos conviene recordarles la observación de algunos psicólogos, según los cuales el secreto placer del que viaja se esconde en el deleite, tanto más subyugante cuanto más demorado, de volver a encontrarse en su casa. De cualquier modo, la compañía de un libro capaz de obrar como reactivo espiritual, contribuye a abrir los poros del alma en complicidad con las soledades agrestes u oceánicas.

## UNA MICRO - ANTOLOGIA PARA TURISTAS

Mas de una vez pensamos en la conveniencia de organizar una micro-antología veraniega, aunque susceptible de ampliarse a las excursiones de invierno. Se trata de una selección actualizada de poemas y páginas en prosa no meramente descriptivas. Debería abarcar la diversidad del paisaje argentino a través de sus más profundos y sutiles intérpretes. Algo parecido al volumen de Azorín *El paisaje de España visto por los españoles*, si bien adaptado preferentemente al uso del lector común. Despertaría el interés de los que no tienen pretensiones literarias o que desconfían de la literatura porque, víctimas de los adefesios, no acertaron todavía a descubrir la legítima a cuya sugestión no escapa nadie. Dicha selección recogería piezas perdurables donde poetas y narradores de distintas generaciones, revelan la intimidad del terrón nativo o de sus fervores aquerenciados. Sería una introducción cordial para facilitar el acceso al paisaje vernáculo, fuera de las consabidas rutas o para sorprender en ellas zonas de belleza física y evocativa aún inexploradas.

El verano invita al hombre de ciudad a salir no sólo del circuito cotidiano en busca de playas y montañas, sino a evadirse del círculo de las sensaciones habituales. La citada micro-antología veraniega o de media estación como las ropas, ofrecería en su doble perspectiva, ese itinerario emocional. Las huellas del pie del verso en la playa, por ejemplo, evocan a ilustres poetas argentinos que el lector común no sospecha para su desventura. Leopoldo Lugones, en sus acrobacias rítmicas sobre motivos marplatenses, se complacía en desafiar la insolación metafórica. Fernández Moreno, paseante contemplativo de la playa, echaba el "medio mundo" y extraía multitud de piezas de la redada de imágenes. Rafael Alberto Arrieta reunió otras tantas de Córdoba adentro en su libro *Estío Serrano*. Alfonsina Storni expresó el magnetismo del mar, unido a la influencia del verano. Luis Franco, Nalé Roxlo, Roberto Ledesma, Ricardo Molinari y numerosos poetas más, inclusive los de las recientes promociones, son pródigos en hallazgos. Falta sólo ponerlos al alcance del lector que se traslada de un extremo al otro del país. En compañía de esos exploradores de la intimidad lírica del paisaje argentino, intensificarán sin duda el placer de viajar. Nadie supera a esos baqueanos de profundas intuiciones regionales y a la vez universales por su misma proyección sugestiva.

# ESPIGAS

### EN OTROS TIEMPOS...

*"El empuje, el movimiento y la propagación de las ideas han venido siempre de los pequeños pueblos. En la misma Asia y en el extremo oriental de Europa había otra multitud de naciones, constituidas también por ciudades rodeadas de pequeñas villas. Allí florecieron por primera vez la libertad y el derecho. Allí nació la filosofía y se emancipó del dogma la ciencia. Allí tuvo la belleza sus más espléndidas manifestaciones y se elevaron a su más alta expresión formal la poesía y el arte. Allí encontró su barrera el despotismo asiático. Allí tomó su mayor vuelo, y se cernió sobre el mundo el espíritu del hombre."*

(F. Pi y Margall, "Las nacionalidades", 3ª edición, 1882.)

### ¿POESIA?

**"Baudelaire (a quien él había conocido) no era verdaderamente un poeta. Poesía, suponía emoción, y Baudelaire, todo intelectual, no pasaba de ser un psicólogo, un analizador, un disecador sutil de estados morbosos."**

(Eça de Queiroz, "Epistolario de Fadrique Mendes".)

### LA LIBERTAD

"La libertad es como el aire, se siente su necesidad sólo cuando empieza a faltar. Cierto que también se puede vivir hasta con muy poco aire en una mina o en una cárcel; pero no sentimos la alegría de la vida y la salud más que donde el aire es puro y libre. Un pueblo no puede hacer nada grande sin libertad."

*(Conversación con Gladstone, Francesco Nitti, "Bolchevismo, Fascismo, Democracia".)*

### AUDACES FORTUNA JUVAT

*"La indecisión es rechazada con desprecio. Unicamente los atrevidos, nuevos privilegiados de la tierra, son encumbrados por los brazos flamígeros del destino, hasta el cénit de los triunfadores."*

(Stephan Zweig, "Momentos estelares de la humanidad".)

## EL INTERCAMBIO CULTURAL FRANCO-ARGENTINO SE INTENSIFICO NOTABLEMENTE EN 1962

Gracias a las becas concedidas por la Dirección General de Asuntos Culturales y Técnicos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Francia, unos 50 jóvenes profesionales argentinos participan actualmente de la vida universitaria francesa y siguen los cursos más diversos en París y en los grandes centros de provincias, o bien estudian en las fábricas o en el terreno mismo, los grandes problemas de la técnica moderna.

Además de estas becas propiamente dichas, el gobierno francés otorgó el título de estudiante patrocinado a los extranjeros que van a seguir cursos en Francia. Este título, que les da derecho a todas las ventajas de que gozan en cuanto a alojamiento y comida, fue concedido durante el año 1961 a 150 argentinos, distribuidos así:

| | | |
|---|---|---|
| Bellas Artes ..... | 50 | estudiantes |
| Letras ..... | 40 | „ |
| Medicina ..... | 15 | „ |
| Derecho, Ciencias, Arquitectura | 45 | „ |

En un plano, digamos más elevado, la Dirección de Asuntos Culturales invitó a numerosas personalidades argentinas para visitar diversas instituciones, ya sea para estudiar en ellas o para hacer conocer sus iniciativas y sus propias soluciones.

Pero si el número de intelectuales y artistas argentinos que visitaron a Francia en 1961 se cuenta por centenares, el número de personalidades francesas que visitaron la Argentina, es también muy considerable: 38 profesores, sabios y conferenciantes.

Digamos, por fin, que los contactos en el terreno de la medicina entre argentinos y franceses se remontan a muchos años atrás y se mantienen en un plano de mutua estima y colaboración.

En la esfera de las "ciencias puras y aplicadas", fueron muchas las misiones francesas que visitaron la Argentina, así como en la de administración de empresas, sin olvidar a numerosos técnicos.

# SOBRE CANTIDAD Y SOBRE CALIDAD

para "AUTOCLUB"

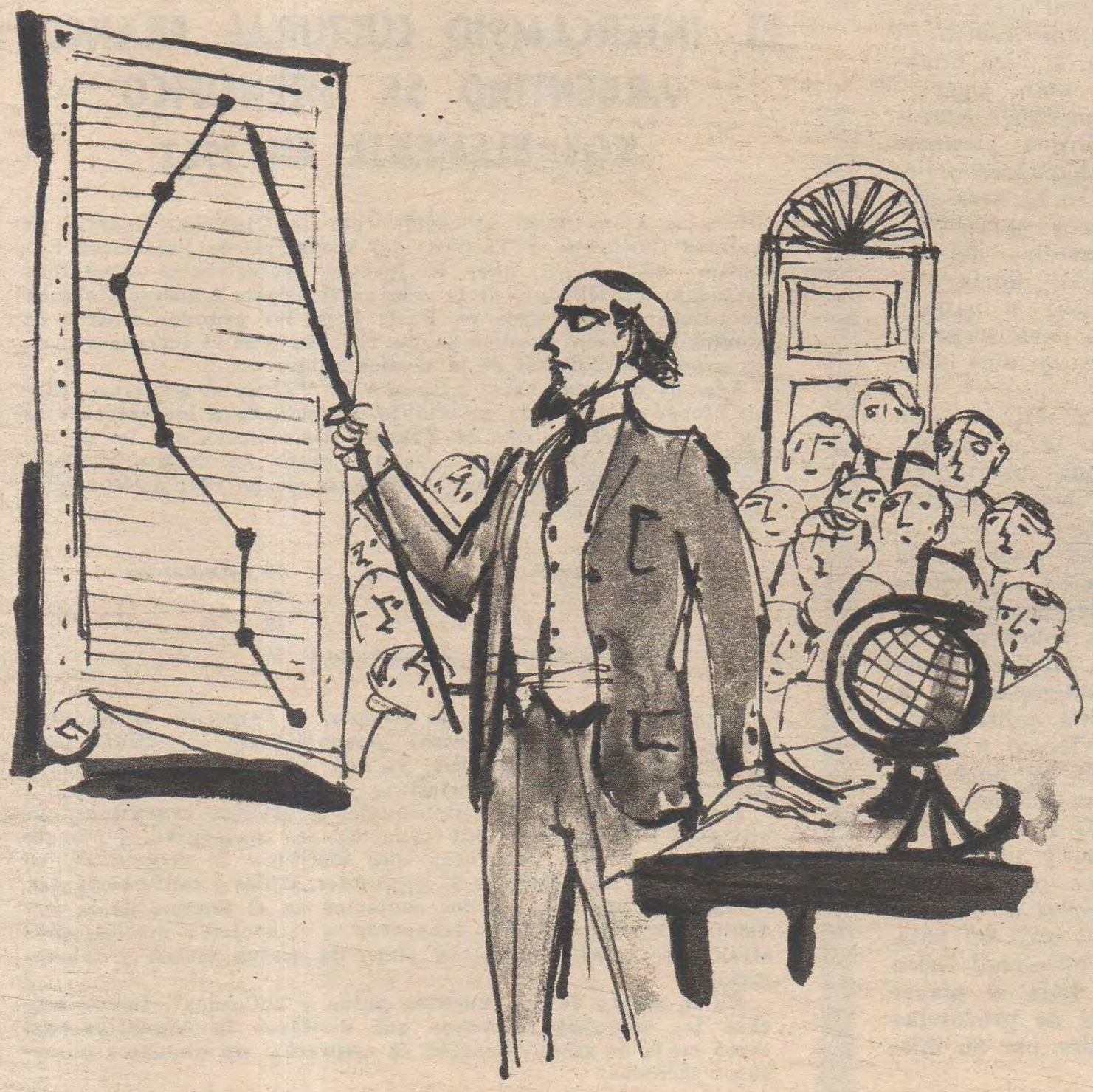
Escribe MARIANO PERLA

Ilustró LISA

**CADA día, la población del mundo aumenta en cerca de doscientas mil unidades. No pasarán tres lustros sin que se haya duplicado.**

**Hace ahora poco más de medio siglo que alguien cayó en la cuenta de que los europeos estaban viviendo un fenómeno asombroso: el del "salto" gigantesco de la población. Werner Sombart dio estos datos: en doce siglos, el XVIII inclusive, Europa no pasa de los 180 millones de habitantes; pero de 1800 a 1914 asciende esa cifra a esta otra: 460 millones. La población casi se ha triplicado. Y otro europeo, José Ortega y Gasset, utilizó esa sorprendente verdad —que, en general, no sorprendió a nadie, porque fue casi ignorada—, como lo que era: la punta de un hilo que aparecía ovillado y con caprichosos enredos, en una transformación social que él llamaría "la rebelión de las masas". Ahora todo el mundo habla del "hombre masa" y de la "masificación", y sobre todo, todo el mundo los padece, pero entonces había que tener una vista penetrante para advertir la abrumadora importancia del nuevo fenómeno histórico. Ortega tenía esa vista.**

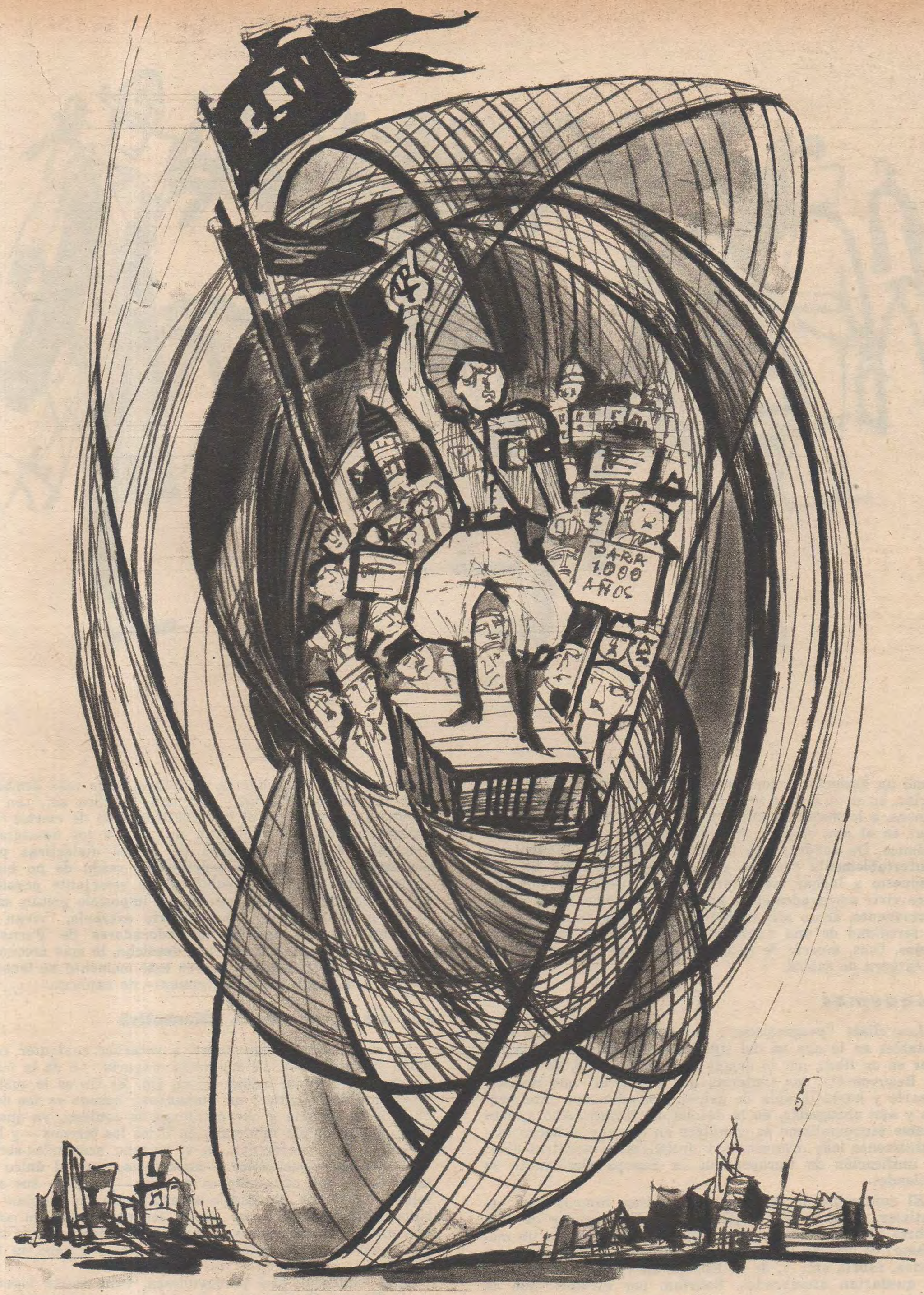
**Según las estadísticas, marchamos aproximadamente a cien por minuto. Quiero decir que la población mundial aumenta en ese redondo número el de sus integrantes, una vez hecha la resta entre los que nacen y los que mueren en tan brevísimo lapso, menor que el gastado en escribir estos pocos renglones.**



## Errores y perspectivas

**Al borde del XVIII, sir Thomas Robert Malthus, seducido por las "ciencias exactas", formuló una ley en la cual asignaba un crecimiento en progresión aritmética a los alimentos, y en progresión geométrica a la humanidad. La relación era falsa; pero había tenido el genio de advertir que era muy importante el hecho de que los humanos, siendo esto y aquello y de mas allá, eran, por lo pronto, cada vez más.**

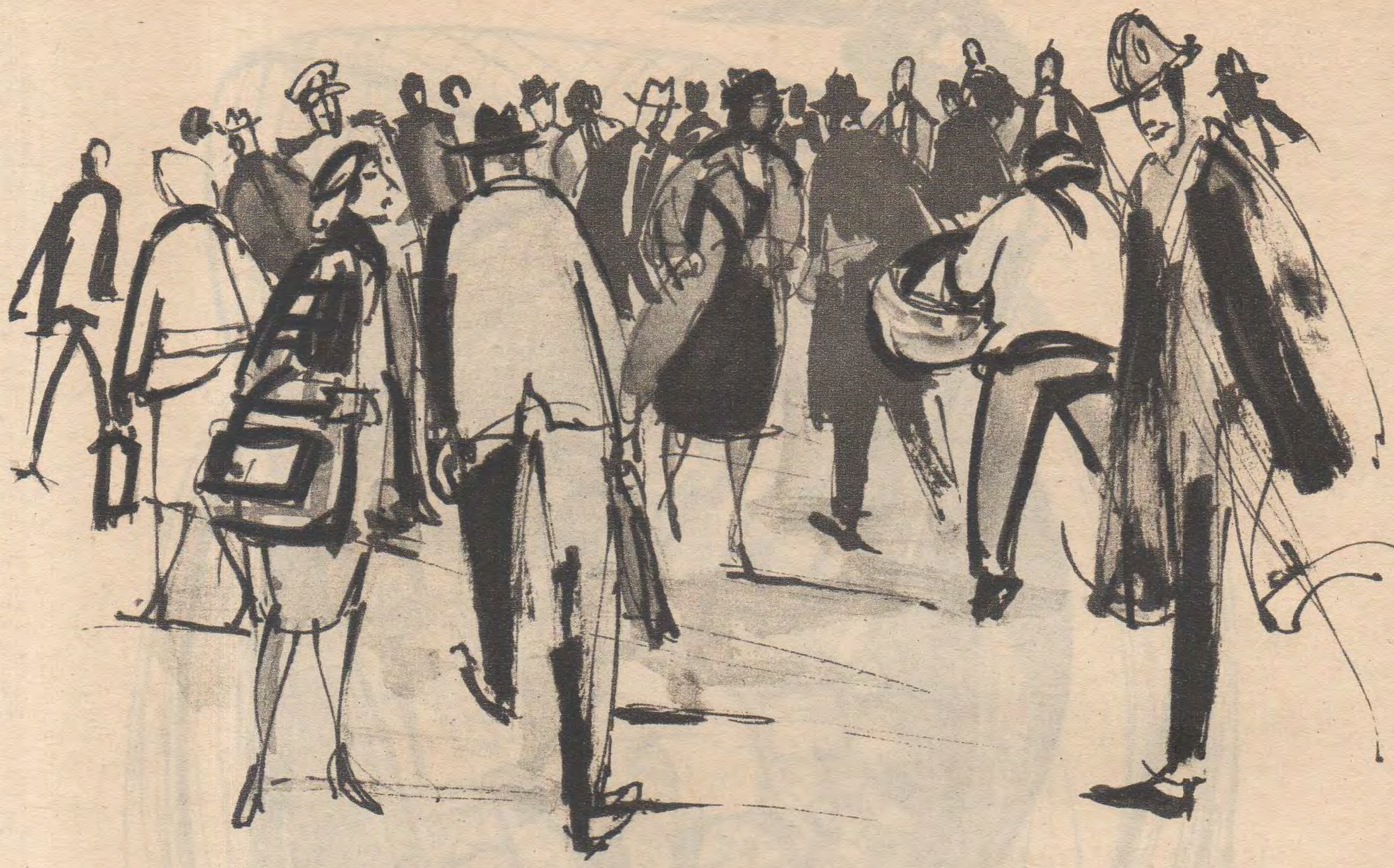
**Error también, pero menos respetable que el de Mathus, fue el de los llamados estadistas —(nombre que, después de todo, no está mal, puesto que indica que son partidarios del Estado, especialmente cuando lo administran ellos)—, que fomentaron el aumento de la población nacional por razones exclusivamente militares. Hasta hace relativamente poco, en Francia había gente que echaba la culpa de las derrotas militares al arraigado hábito de proteger la invariabilidad del censo mediante ardi-**




des varios. Adolfo Hitler regalaba no sé cuántas cosas, incluido un retrato suyo, a las robustas mamás capaces de dar al Tercer Reich una prole numéricamente satisfactoria.

En suma, lo único que importaba del enorme problema, era justamente aquello que pronto iba a carecer de importancia. Todavía hoy se lee, que una infantería numerosa será siempre necesaria "para limpiar y ocupar los territorios conquistados con armas más fuertes". Sí: conquistados y radioactivados.

Todavía queda sitio en el mundo para mucha gente. A la vuelta de unas pocas décadas, los índices de densidad de población actuales parecerán ridículos. Se juzgará la Holanda de hoy como un país casi despoblado, y a Brasil,



como un desierto. Y como la Creación es un juego de misterios, en el cual casi todo viene dado por medio de adivinanzas, a lo mejor la solución está en lo que hoy nos aterra: en el uso, empleo, distribución, etc..., de la energía atómica. De donde puede inferirse —hipótesis provisional, confortablemente profana y por lo cual el autor no está dispuesto a luchar con nadie—, que aquello que hoy nos hace vivir amparados en la abyecta protección de un miedo permanente, acaso sea en realidad el signo anunciador de la fertilidad de una nueva vida. Vaya uno a saber. A lo mejor, Dios, muerto de risa, nos guiña un ojo a través de la caterva de sabios.

## Esquemas

Los clisés "progresistas", han hecho decir cosas muy notables en lo que va del siglo. Es delicioso, por ejemplo, leer en un libro, por lo demás muy interesante, de Simone de Beauvoir (1), las tonterías de "izquierda" que nutrían ideario y hasta la vida de gentes probadamente inteligentes y aún abnegadas, en la década del treinta. Ahora, este mismo esquematismo se complace en ignorar el hecho históricamente más interesante y optimista de nuestros días: la unificación de Europea (de la Europa Occidental, se entiende).

El contemplador de satélites y otras bromas casi celestiales, descarta al Viejo Mundo. ¿Qué pensar de esos pobres europeos, que no son capaces ni de disparar un mal cohete? Si leyeran las cifras que traducen la potencia energética, fabril, etc..., de la Europa en vías de unificación, se quedarían asombrados. Sabrían, por ejemplo, que en ciertos aspectos de la producción supera a Rusia y Estados Unidos.

Esa misma pereza mental —pues no es otra cosa el consumo de esquemas prefabricados— pretende que la idea de democracia se muerda la cola, mediante una especie de suicidio conceptual. La tesis es, más o menos, la siguiente: puesto que la ley clave es el acatamiento de lo que anhele la mayoría, si ésta elige la dictadura, nada más democrático que aceptarla. Claro que nadie lo dice así, tan sin ambages; pero tal es el verdadero sentido de ciertos "populismo". Cosa que atolondra un poco a los demócratas sinceros, de súbito privados de armas dialécticas para contestar. Y ello por la sencillícima razón de no haber comprendido que la imposibilidad de semejante paradoja ha desaparecido; que si antaño era imposible gritar, salvo en casos de pasajero y minoritario extravío, "vivan las cadenas" —como hicieron los adoradores de Fernando VII—, en nuestros días es, por desdicha, lo más frecuente, por razones psico-sociales que en este momento no tenemos tiempo —ni, probablemente, ganas— de explicar.

(1) "La plenitud de la vida". - Traducción de Silvina Bullrich. Editorial Sudamericana - Buenos Aires.

## Las dos puntas de la alternativa

La democracia puede poner a votación cualquier cosa, salvo su propio ser. La ley de la mayoría —o de la minoría mayor—, es un medio, no un fin. El fin es lo sustantivamente democrático: un humanismo basado en los derechos de la persona y que mantenga la equidad, ya que no la igualdad, utopía inhumana en todos los terenos —y hoy, de modo muy preferente, en el terreno económico-social.

El sistema democrático —imperfecto, pero el único potable desde que el mundo es mundo —por algo sus enemigos, en vez de repudiarlo abiertamente, lo simulan con hipocrecías triviales— no puede ser petrificado en ardid que proteja a unos pocos a costa de los demás, pero tampoco convertido en trampolín para llevar a cabo su destrucción.

Esta evidencia, casi perogrullesca, tiene cierta vigencia en la Europa Occidental, y de ahí el mantenimiento y las victorias electorales de partidos políticos que, vistos desde una América invadida de confusiones y esquematismos, parecen anacrónicos, siendo como son, una de las muchas expresiones de una realidad social más lúcida y "a la altura de los tiempos" que la nuestra.

Por hoy, detengámonos aquí. El propósito era muy modesto: advertir contra el peligro de los esquemitas, que a veces degeneran en peligrosas paradojas, y pedir una atención más cuidadosa sobre el ejemplo europeo.

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

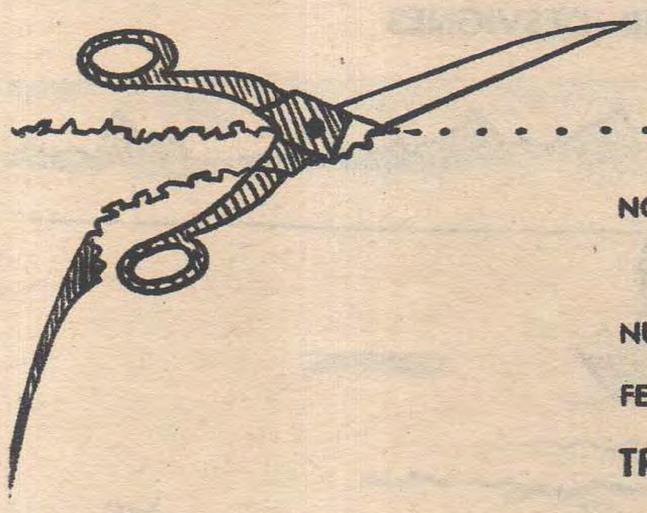
LLENANDO EL CUPON ADJUNTO NOS PERMITIRA ADAPTAR SU PROGRAMA A UNA DE NUESTRAS

## 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 .....

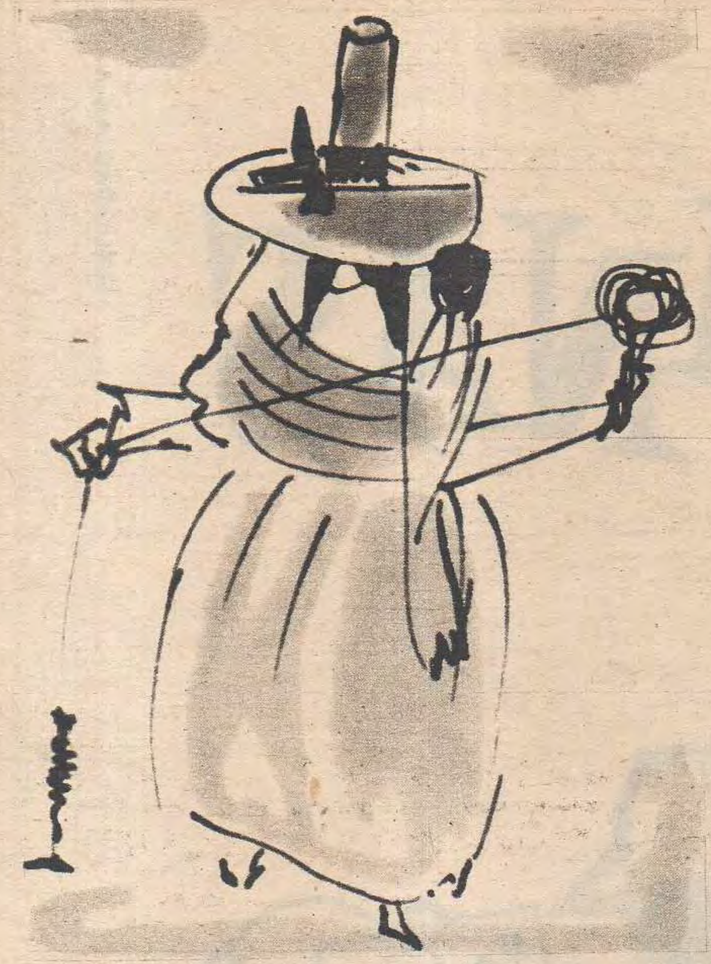
EXCURSIONES: EN AUTO PARTICULAR - AUTOPULLMAN - TREN .....
(alquiler o compra)

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

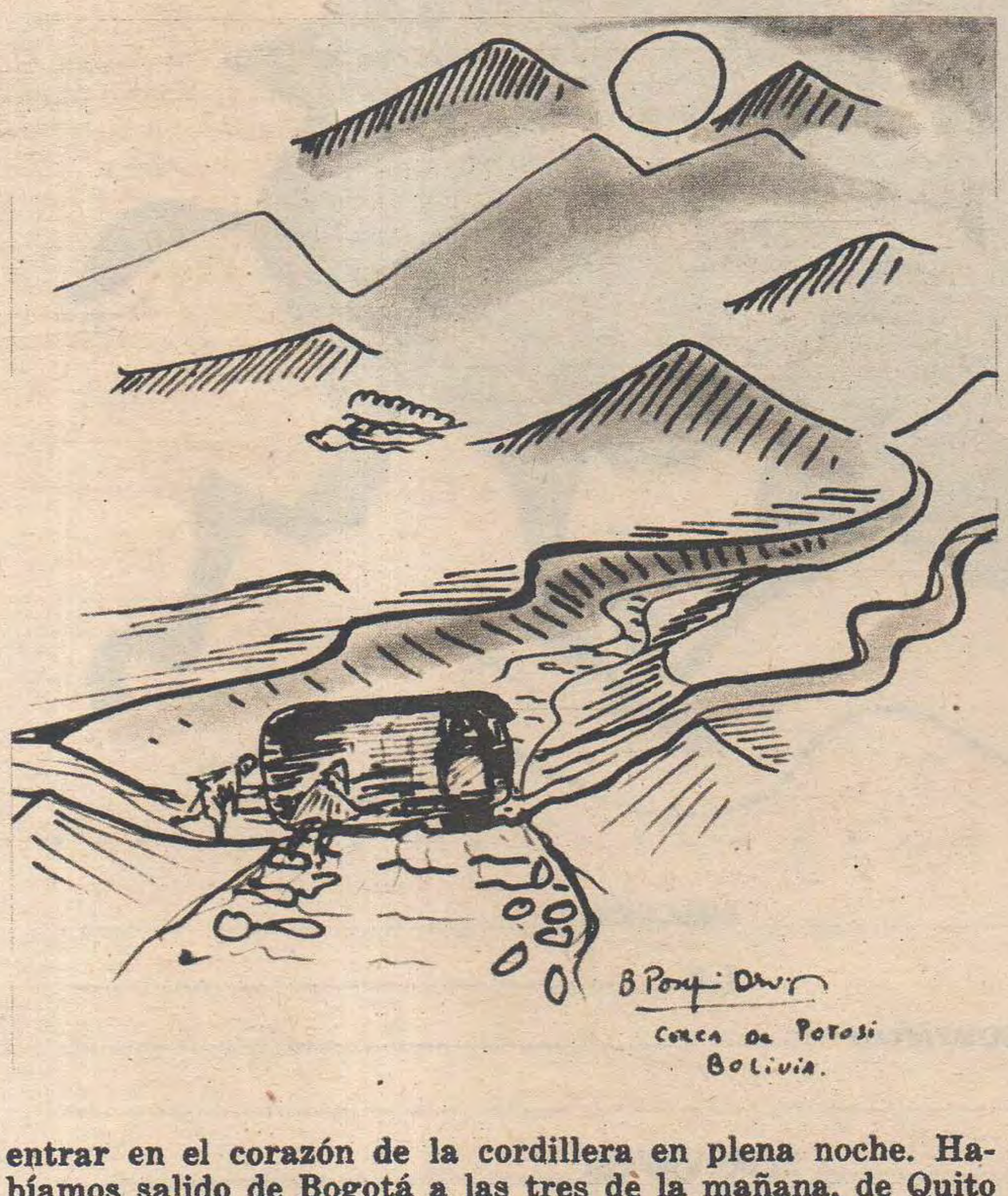


# POR TIERRAS ALTAS Y FRAGOSAS, RUMBO A LA ARGENTINA

## ACCIDENTADA "PERSECUCION" DE LA HUIDIZA CARRETERA PANAMERICANA

para "AUTOCLUB"
Escribe EDWARD L. SHAW
Ilustra BRUNO PASQUIER - DESVIGNES

**TODO el mundo nos dijo que el camino de Lima a Cuzco estaba malísimo. Había rumores de que estaba cerrado por lo intransitable; pero, en concreto, nadie sabía nada. Ya ahora acostumbrados a las fantasías de los "expertos" que nunca han salido de la capital, partimos de Lima a las cinco de la tarde, listos para entrar en el corazón de la cordillera en plena noche. Habíamos salido de Bogotá a las tres de la mañana, de Quito a medianoche, y esta vez, iniciando el viaje tan temprano, teníamos plena confianza de que no tropezaríamos con la más pequeña dificultad.**




**De Lima subimos; destino: La Oroya, casi 4.000 metros más alto que Lima. Estábamos seguros de que había únicamente un camino. Llegó la noche sin disminuir nuestra confianza. Sabíamos que teníamos que subir, y subimos; pero cuando vimos las luces de otros vehículos subiendo la montaña al lado, nuestra confianza aflojó. El camino en que estábamos era del ancho de tres cuartos de un coche, y como el nuestro era vehículo entero, encontramos muy difícil el maniobrar. Después de cuidadoso estudio, decidimos que el camino que seguíamos no era la famosa Panamericana; el problema era cómo podíamos dar vuelta para regresar. Unos kilómetros más adelante encontramos un lugar bastante ancho para girar, y bajamos, no muy impresionados con el dudoso honor de haber descubierto un camino no marcado en nuestro mapa.**

### Los caminos misteriosos

**Paramos en el primer pueblo que encontramos, con el plan utópico de llegar a Ayacucho al día siguiente. Salimos a las cuatro de la madrugada y llegamos a La Oroya para desayunar; mientras cumplíamos esta agradable ocupación, el puente de entrada a la ciudad se rompió,**



y nos pasamos la mañana observando el trabajo del servicio de emergencia de Obras Públicas peruanas. Después de cuatro horas, los técnicos decidieron que la ruptura no era tan peligrosa como habían pensado, y los noventa vehículos detenidos corrieron al puente con la furia de una largada tipo Les Mans. Por la tarde encontramos un pedacito de carretera pavimentada. Con la capacidad de ilusión típica de los que viajan por la llamada carretera Panamericana, imaginábamos que el pavimento llegaría hasta Cuzco. Pero algunos kilómetros después abandonamos los sueños y volvimos a la realidad: pozos y baches, polvo, piedras y llantas bajas. Las condiciones no permitían nuestra llegada a Ayacucho aquel día. Otra vez planeamos la salida para las cuatro de la madrugada. A las cinco salíamos del hotel; diez minutos después volvimos. El mito del camino cerrado llegó a ser una realidad: no podíamos salir hasta las cuatro de la mañana siguiente. Estábamos siguiendo un plan hecho por un viajero en 1940,




quien nos indicó que el viaje de Lima a Cuzco, sin parar, debía tomar 38 horas; nos convencimos de que en 1940 debió haberse utilizado otra manera de medir el tiempo.

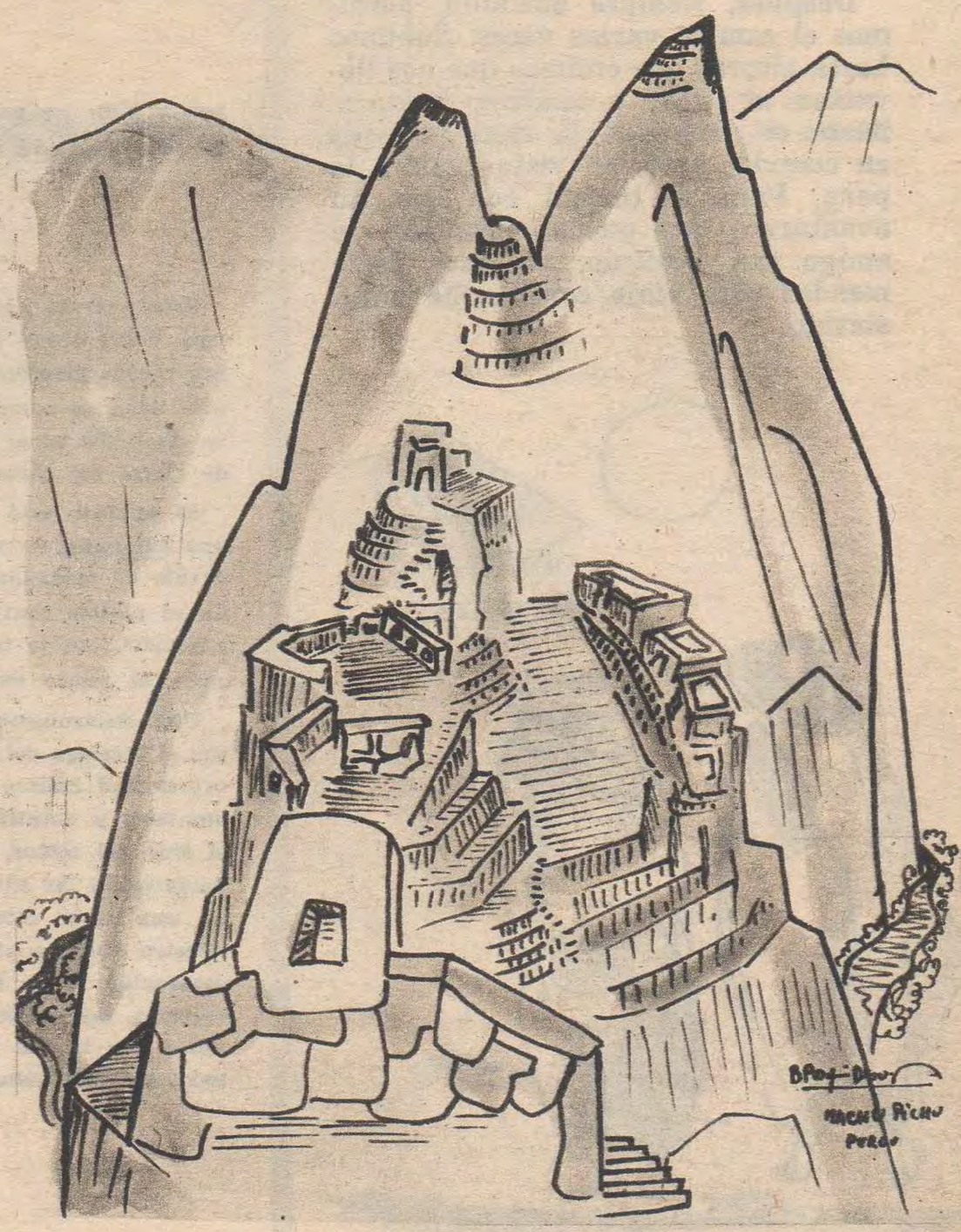
## Indígenas impasibles y llamas asombradas

Al día siguiente llegamos a Ayacucho antes de las doce. Teníamos por delante la parte más desolada del viaje a Cuzco. Después de pedir informaciones a unas quince personas con aspecto de inteligentes, llegamos a creer que conocíamos exactamente por dónde salir; desafortunadamente el camino que seguimos desapareció en un río a pocos kilómetros de la ciudad, y pronto reconocimos nuestro error. De nuevo, corriendo por la ilusoria Panamericana, creíamos que podíamos por fin gozar del paisaje de las cordilleras, las primeras llamas y los primeros indios. Algo de eso sucedió, a su modo, de golpe; paró el motor y nos quedamos entre un cielo azul, picos blancos y un grupo de llamas e indios que nos observaban con mucha curiosidad. Forzados a demostrar la habilidad mecánica que




todos esperan de los extranjeros, bajamos a representar la tragedia de tratar de descubrir el problema del motor. Con un destornillador, unos encantamientos y fe, por fin arrancó. Dejamos nuestro auditorio silencioso, sin que reconociese que había presenciado un milagro.

Después de cinco días de marcha accidentada, apareció, como un espejismo, la ciudad de Cuzco, centro turístico con todas las comodidades: nafta, agua y un mecánico que nos dijo que era experto en Volkswagen. Si bien era experto en VW, no lo era en reparar el motor. La camioneta sufría, y sabíamos que sufriría hasta que llegáramos a Buenos Aires. Resignados al estado del vehículo, seguimos el viaje. Pasamos cuatro días visitando las ruinas y las obras coloniales de Cuzco y los alrededores, antes de salir para el lago de Titicaca. La etapa de Cuzco a La Paz fue relativamente fácil: dos días de paisaje hermoso, colores vivos bajo el fuerte sol.



## Complicaciones policiales y otras

Para salir del Perú tuvimos que procurar el permiso de los varios tipos de policía rivales que dominan el país. El pobre turista queda desamparado entre esas distintas variedades de guardianes, que se vigilan los unos a los otros.

La entrada a Bolivia resultó ideal. Explicamos al oficial lo que queríamos hacer, y pasamos sin problema.

Habíamos entrado a Bolivia con muchísimo miedo; casi nadie sabía nada de los caminos de Bolivia, y los pocos que sabían algo nos dijeron que eran intransitables. Hasta La Paz no encontramos dificultades. De La Paz a Oruro tampoco las hubo, porque habían preparado el camino para una carrera. Otra vez nos sentimos optimistas: quizá el camino a la frontera argentina sería bueno. Pero después de Oruro, Bolivia demostró que su reputación no era vana. Cada vez que estábamos ganando confianza desaparecía el camino. Al fin aprendimos el secreto de seguir la "huella" Panamericana, y llegamos a la cordillera.

En La Paz nos habían dicho que el camino estaba en buenas condiciones —hasta cierto punto—; pero 100 kilómetros antes de este punto se hizo tan malo que no nos quedaron muchas esperanzas de llegar a destino. Más concentrados en estudiar la puesta del sol que en manejar, zambullimos la camioneta en un pequeño río. Tratamos de salvar el vehículo sin éxito; se congeló el agua, y abandonamos la batalla hasta la mañana. A la madrugada vinieron dos indios, y después de una hora de empujar y excavar, la camioneta safó y salimos.

Después, siempre adelante, perdimos el camino varias veces. Subimos hasta alturas que creímos que nos llevarían al cielo, y también bajamos hasta el centro de la tierra de vez en cuando; pero las vistas valían la pena. Para el turista con espíritu aventurero que pueda encontrar un amigo con vehículo, podemos recomendar este viaje con mucho entusiasmo.



# AL MARGEN DEL VOLANTE

## Cinturones de seguridad

Los agentes de los automóviles Plymouth en todo el territorio de los Estados Unidos, y especialmente en las grandes ciudades, anuncian que sus ventas de cinturones de seguridad para los automóviles durante lo que va del año 1962 están decuplicando las correspondientes al año 1961.

## Cifras elocuentes

Durante el año 1960 se gastó en los Estados Unidos 51.000.000.000 de dólares en los diferentes rubros vinculados al transporte automotor: precio de los vehículos, cubiertas, reparaciones, combustible, y para los caminos sobre los que los vehículos se desplazan.

## Millas y gasolina

Los automovilistas americanos recorren por término medio, con sus coches, un promedio de cerca de 10.000 millas (16.000 Kms.) por año cada uno, y consumen en conjunto un total de 58.000 millones de galones de nafta (el galón americano tiene poco menos de 4 litros, el inglés alrededor de 4 ½ litros).

## La American Automobile Association (A. A. A.)

Esta gran institución automovilística americana y mundial acaba de cumplir 60 años de existencia. El número de asociados sobrepasa en la actualidad los 7.000.000.

## Indice de progreso y bienestar

El número de familias en los Estados Unidos que poseen dos o más coches, aumenta constantemente; en realidad, es mucho más considerable el aumento anual de familias con más de un coche, que el de las que poseen uno solo. Los hogares familiares con dos o más vehículos, subieron de 4.100.000 en 1954, a 7.400.000 en 1961, lo que significa un aumento del 78%. En cambio, el aumento de familias propietarias de un sólo coche fue de 10% en el mismo período.

# PULCRI-MOTOR: UN PEQUEÑO APARATO UTIL PARA AUTOMOVILISTAS

Este aparato permite efectuar la extracción del aceite quemado de los autovehículos de cualquier tipo y del aceite de lavaje. El mismo puede desplazarse cómodamente porque está montado sobre ruedas giratorias, así que la operación se puede ejecutar en cualquier lugar, siempre que haya una toma de corriente trifásica. Dicho aparato permite, así, eliminar la maniobra incómoda que se efectuaba en el pasado: tenderse debajo del autovehículo, para quitar y volver a colocar el tapón de cierre del cárter del motor para extraer el aceite por caída.

El aparato está constituido por un mueble de chapa esmaltada que lleva en la parte superior una campana de vidrio o de material plástico, dotada de una varilla de medición del peso del aceite; a través de la campana es posible controlar el estado del aceite extraído del motor y decidir, por lo tanto, el cambio del mismo o si se debe colocarlo de nuevo en el cárter.

Una electrobomba mandada por un pulsante exterior efectúa el trasiego del aceite a través de un tubo de goma en cuya extremidad hállase fijada una sonda de metal, fácilmente desmontable y substituible con otras de tamaños distintos, según el tipo del motor, y que debe ser introducida a través de la perforación del nivel de aceite (todo aparato tiene en su equipo una serie completa de sondas), una gran ventaja para nuestro aparato es la que constituye el filtro insertado en la aspiración de la bomba que lleva incorporado un sistema de válvulas, las cuales, durante la aspiración, obligan al aceite a pasar por la red filtrante que retiene las impurezas y, sobre todo, las partículas metálicas.



*Galaxia del Orión. Fotografía tomada desde el observatorio Mt. Palomar (California).*

# MAS ALLA DE LOS VUELOS ORBITALES

## EL PROYECTO "MERCURIO"

### Perspectivas Espaciales en los próximos cinco años

**El autor de este artículo ostenta el grado de "Master of Aeronautical Engineering" otorgado por la New York University. Ha realizado trabajos de investigación en la misma Universidad de Nueva York, en la Curtiss-Wright Corporation, y actualmente es Jefe de la División Técnica de la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales.**

POR EL ING.
CONRADO J. ESTOL

El último vuelo orbital realizado por los Estados Unidos ha significado, evidentemente, un notable adelanto en la carrera espacial en que actualmente está empeñado ese país. Pero aunque éste haya sido un paso decisivo, sólo representa una corta distancia del largo camino que habrá que recorrer para poder colocar al hombre en la Luna en el curso de la presente década.

Trataremos de presentar aquí una breve reseña de lo que se está haciendo actualmente en los Estados Unidos y de lo que se planea para el futuro próximo en materia de vuelos espaciales.

El proyecto "Mercurio", iniciado oficialmente en octubre de 1958, ya ha dado sus primeros frutos con los vuelos suborbitales de Shepard y Grissom y el vuelo orbital de Glenn. Una clara prueba de lo positivo de los resultados obtenidos la da el hecho de que ya se haya planeado saltear ciertos pasos en el desarrollo de ese programa, a fin de poder alcanzar más rápidamente los objetivos

*Un cohete "Atlas SM-65", de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, es lentamente levantado y colocado en posición en la torre que le sirve de soporte, antes de ultimar los detalles para su lanzamiento en el Centro de Ensayos de la nombrada fuerza, en Cabo Cañaveral, Florida.*



*En el Centro Edwards de Pruebas de Vuelo, en California, un grupo de técnicos examina el avión-cohete de investigación X-15, después de un vuelo realizado con el mismo por Joseph A. Walker, a quien se ve aún sentado en su cabina de piloto. El aparato ha sido desarrollado y construido para volar a alturas variables entre 50 y 100 millas (80 a 160 km), a velocidades de más de 4.000 millas (6.400 km).*



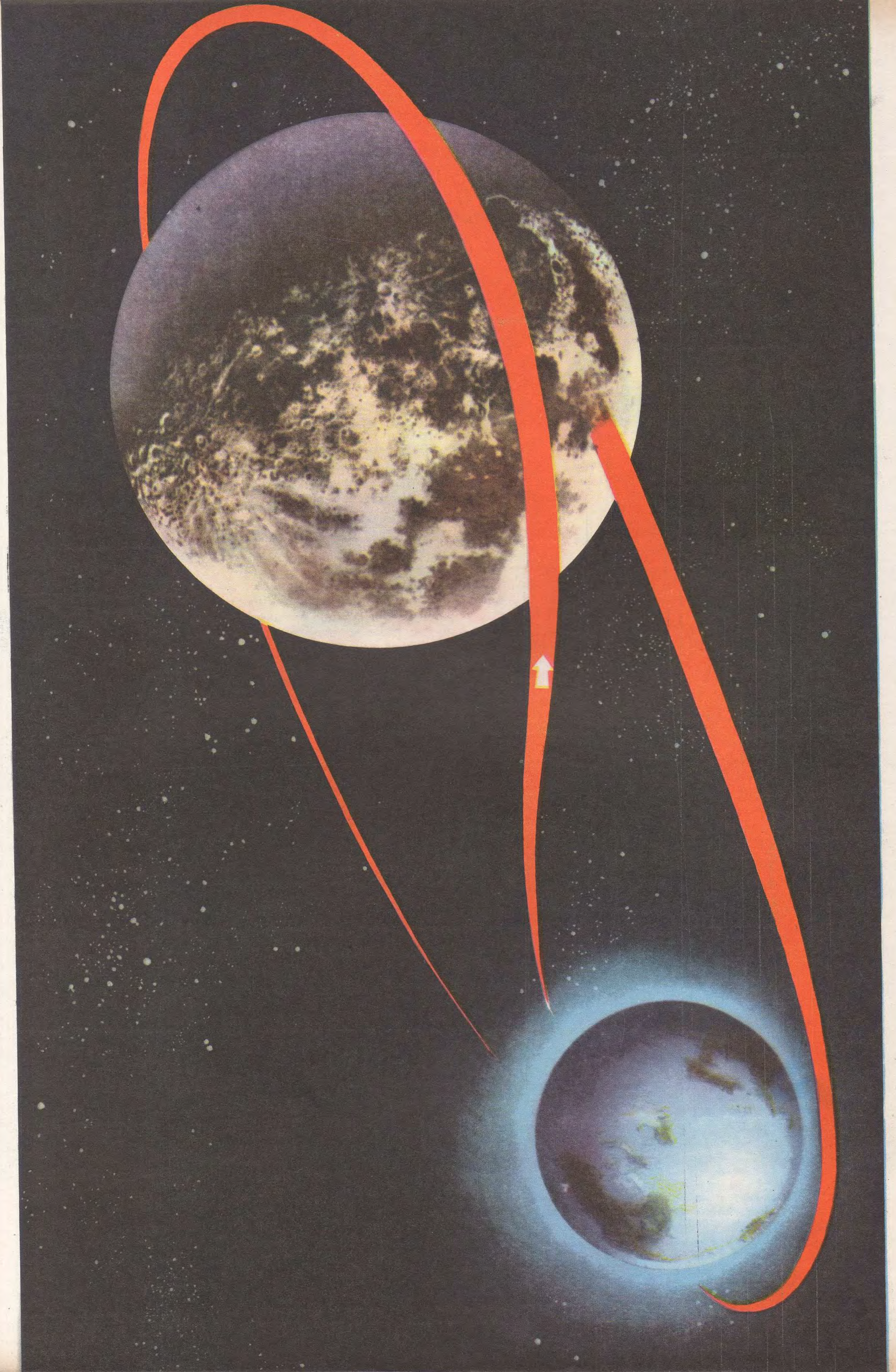
*Magnífica fotografía de uno de los momentos más dramáticos del itinerario orbital cumplido por el astronauta americano John Glenn: la cápsula liberada del "Friendship 7", con el navegante dentro, ha descendido atravesando felizmente la atmósfera y flota sobre las aguas oceánicas en medio de una gran mancha coloreada de tintura que se desprendió de la misma al tocar la superficie del mar, para señalar su ubicación. Dio tres vueltas, en torno a nuestro planeta, el 20 de Enero último; la cápsula fue recogida por el destructor NOA pocos momentos después de su acuatizaje en pleno Atlántico.*

*El más moderno de los cohetes balísticos intercontinentales de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, TITAN, abandona su base e inicia el vuelo en el primer lanzamiento realizado con éxito el 6 de Febrero de 1959 en Cabo Cañaveral con este poderoso instrumento. Construido para la Fuerza Aérea por la Cía. Martin, el TITAN tiene un alcance previsto de 5.500 millas (8.800 km), y una velocidad máxima de 15.000 millas (24.000 km) por hora.*



perseguidos. Para fines de este año, por ejemplo, está previsto el lanzamiento de cápsulas Mercurio especialmente equipadas, que permitirán vuelos orbitales de unas 27 horas de duración. Con este propósito, ya se han modificado cuatro cápsulas, a un costo total de 3 millones de dólares, lo que significa un gasto muy reducido si tenemos en cuenta que en todo el programa "Mercurio" se llevan ya gastados unos 400 millones de dólares.

Estos vuelos orbitales de mayor duración permitirán obtener información más exacta de los efectos sobre el organismo humano de una prolongada falta de gravedad. Darán, además, la oportunidad de poder investigar más a fondo la capacidad del hombre para desenvolverse y actuar en ese nuevo medio. Entre otras cosas, se podrá averiguar, por ejemplo, si esa prolongada falta de gravedad no tiene resultados nocivos sobre el sistema digestivo, para lo cual se usarán



*Esta máquina señala al punto a que hemos llegado en este momento: un propulsor Atlas, igual al que impulsó al espacio al primer astronauta americano puesto en órbita, John Glenn, parte de la base de Cabo Cañaveral. Sobre el cohete está la nave espacial "Mercurio". Los dos motores principales del Atlas están funcionando a toda capacidad.*

substancias radioactivas que, introducidas en los alimentos, permitirán seguir su trayecto por el organismo. Al mismo tiempo, se dará a los astronautas la oportunidad de tener una intervención más directa en el vuelo que hasta ahora, asignándoseles, además, tareas científicas. Una de éstas podría ser, por ejemplo, la de realizar mediciones de radiación ultravioleta, que no se verían afectadas por la absorción de la atmósfera terrestre.

El objetivo principal del proyecto "Mercurio" es estudiar el comportamiento del hombre en el espacio; pero es evidente que en el desarrollo de ese programa va también implícito un desarrollo paralelo de todo lo relacionado con la ciencia y tecnología de los vuelos espaciales.

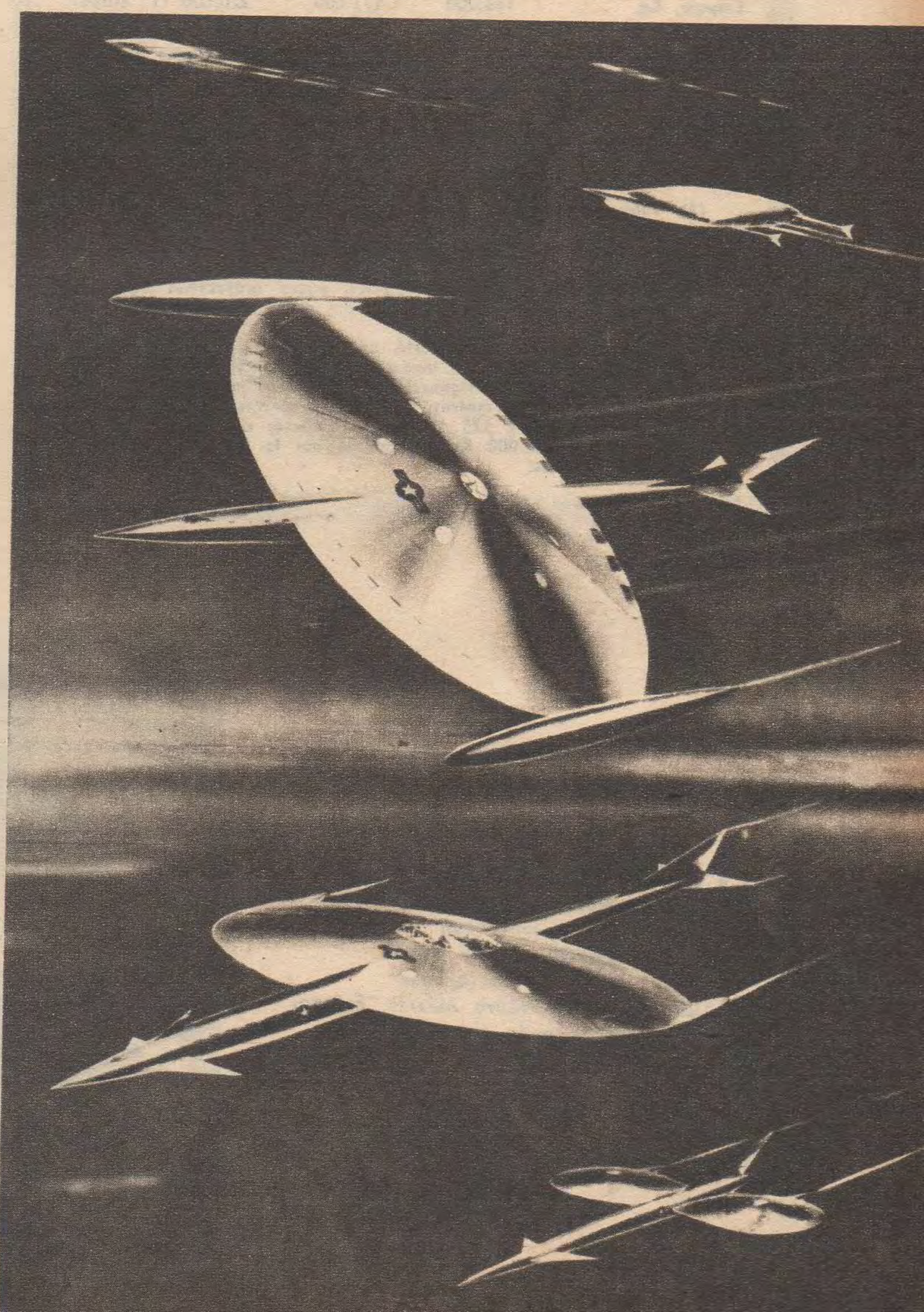
Para fines del próximo año, se tienen ya proyectados vuelos orbitales aún más prolongados, con duraciones de hasta siete días. Estos vuelos se realizarán en vehículos exteriormente similares al "Mercurio", pero de un tamaño ligeramente mayor y con un peso de casi tres toneladas. Esta cápsula es la que se está actualmente desarrollando dentro del proyecto Gémini, "los mellizos". El nombre se justifica por el hecho de que los astronautas serán dos, sentados lado a lado. Un detalle importante en el diseño de esta cápsula es el aprovechamiento de la experiencia obtenida en el lanzamiento de Glenn. A fin de eliminar las postergaciones provocadas por material electrónico defectuoso descubierto a último momento, se ha previsto proveer fácil acceso a las partes del vehículo que estadísticamente exigen el mantenimiento más complicado.

La cápsula "Gémini" tendrá también la familiar forma de campana de la "Mercurio"; pero contará, además, con innovaciones que la colocarán en una categoría totalmente distinta de vehículos espaciales. Una de las más importantes de estas innovaciones es el proyecto que existe de equiparla con planos aerodinámicos inflables, hechos de fibra sintética, que le permitirán obtener sustentación y cierto grado de maniobrabilidad en el descenso.

El proyecto "Gémini" debe, en realidad, ser considerado en dos etapas. En la primera se planea colocar la cápsula en una órbita de larga duración, y en la segunda se prevé la ejecución de la llamada maniobra de "rendez-vous", es decir, el encuentro y unión, en un lugar predeterminado de la órbita, de la cápsula y un motor cohete, lanzados separadamente. A fin de poder cumplir esta maniobra, en la proa de la cápsula "Gémini" se colocará un dispositivo que le permitirá enganchar el motor cohete, mientras ambos se encuentren girando alrededor de la Tierra a una velocidad de 28.000 kms. por hora. El cohete a utilizarse será un "Agena" modificado, lanzado a una órbita de unos 250 kms. de altura. A su vez, la cápsula "Gémini" se colocará en un órbita elíptica que hará oscilar su altura de 140 a 250 kms. Esta diferencia en trayectorias permitirá a la cápsula ganar camino sobre el cohete a razón de unos 500 kms. por revolución alrededor de la Tierra. Para la maniobra de acercamiento final, la cápsula "Gémini" se valdrá de siete motores cohete de unos 100 kg. de empuje cada uno, que le permitirán un aumento de velocidad de más de 600 km. por hora. Una vez obtenida la unión del motor cohete con la cápsula, el nuevo vehículo así formado podrá realizar "sondeos" espáciales, alejándose 10 ó 15 mil kilómetros de la superficie de la Tierra.

El desarrollo de esta técnica del "rendez-vous", que acabamos de describir, es importantísimo justamente para la evolución del tercer paso en el programa espacial de los Estados Unidos: el paso encaminado a realizar un aterrizaje en la Luna, es decir, un "alunizaje". El programa dirigido a cumplir con este objetivo, es el denominado "Apolo", y se prevé en él el desarrollo de un vehículo espacial de 75 toneladas de peso, con capacidad para tres personas. La primera etapa de este proyecto comenzará a fines de 1964, con la puesta en órbita de la unidad central del navío espacial, que albergará a tres astronautas y que tendrá un peso de unas seis toneladas. Después esta unidad será combinada con otras que transportarán aprovisionamientos y cohetes extra, para proseguir con las órbitas lunares que serán el preludio del alunizaje. Este vehículo, por supuesto, será proyectado para un viaje a la Luna de ida y vuelta, y se prevé diseñarlo con superficies que le darán cierta sustentación en su vuelo de reingreso a la atmósfera terrestre. De esta manera, el piloto de la nave podrá en cierta forma elegir su punto de descenso sobre la superficie terrestre, dentro de una zona de unos 1.500 kms. de largo y casi 1.000 de ancho. La maniobra, sin embargo, se verá complicada por la necesidad de mantener la trayectoria del vehículo dentro de un ángulo predeterminado, para evitar los catastróficos resultados de un excesivo recalentamiento aerodinámico al entrar en contacto con las capas más densas de la atmósfera, a alta velocidad.

Hemos mencionado ya tres programas espaciales actualmente en desarrollo en los Estados Unidos; pero no hemos dicho una palabra acerca del elemento más importante en el lanzamiento de esos vehículos: los cohetes impulsores. Y decimos más importantes, porque, además de ser fundamental para colocar en el espacio un vehículo determinado, son los que gravitan más poderosamente sobre los adelantos y retrasos de los programas espaciales. Veamos, pues, rápidamente cuáles son esos elementos.



*Y esto puede ser el futuro próximo: un proyecto que podría convertirse en realidad. Por ahora, es sólo un imaginario plato volador; pero es probable que mañana, movido por energía atómica, pueda desplazarse en el espacio transportando pasajeros, carga y correspondencia, a unas 4.000 millas (6.400 Kms.) por hora, velocidad que se prevé en las investigaciones y estudios a que el proyecto está sometido. Porque no se trata de mera fantasía.*

El cohete que puso en órbita a la cápsula "Mercury" fue una versión ligeramente modificada de un ATLAS D, cohete de una sola etapa, que tiene un empuje total de unos 160.000 kgs., y un peso de 115 toneladas. La energía que permite obtener ese empuje se obtiene de un propulsante formado por oxígeno líquido y un hidrocarburo, RP-1. Para dar una idea más clara de lo que significa ese empuje, podríamos decir que a una velocidad aproximadamente igual a la del sonido al nivel del mar, la potencia desarrollada equivaldría a unos 320.000 HP. Y esto a un costo de unos 2 millones de dólares por cohete.

En cuanto al proyecto "Gémini", la cápsula con los dos astronautas será puesta en órbita con un proyectil balístico intercontinental de la Fuerza Aérea, el "Titán II", al cual se le harán algunas leves modificaciones para adaptarlo a ese uso. El "Titán" es un cohete de dos etapas, de unos 30 metros de largo, capaz de desarrollar un total de 240.000 kgs. de empuje, es decir, un 50% más que el "Atlas". Los dos han sido probados durante varios años; el primer lanzamiento del "Atlas" tuvo lugar a mediados de 1957, y el primero del "Titán" a comienzos de 1959.

Por otra parte, el progreso del programa Apolo para viajes lunares, está íntimamente ligado a los éxitos o fracasos que se encuentren en la construcción y ensayos del cohete "Saturno" que está siendo desarrollado por el Centro Marshall de Vuelos Espaciales, de la Administración Nacional de Aeronáutica y del Espacio (NASA). El "sistema Saturno" consistirá en cuatro etapas, con un largo total aproximado de 60 metros, un peso de unas 500 toneladas y un empuje máximo de unos 700.000 kgs., para su versión inicial, el C-1, que será utilizado en vuelos orbitales. Una versión más avanzada, el C-5, contará con un empuje de casi 3 millones y medio de kgs., lo que le permitirá colocar vehículos en órbitas lunares. Ambas versiones utilizarán hidrógeno líquido como combustible y oxígeno líquido como oxidante.

En diciembre del año pasado comenzó ya una actividad decidida para poder colocar hombres en la Luna hacia fines de 1966 o principios de 1967; en esa fecha se firmó un contrato inicial con la North American Aviation, por un monto de 400 milones de dólares, para el desarrollo completo del vehículo espacial. Por lo tanto, si todo se produce de acuerdo con los planes establecidos —y no siempre sucede así en los programas espaciales—, todos los problemas del vehículo Apolo deberán estar resueltos para dentro de un par de años, de manera de poder proceder a las pruebas finales dentro del plazo preestablecido. Es importante también recordar, que en todos los programas espaciales de Estados Unidos, para salvaguardar al máximo la seguridad de los futuros astronau-

**DATOS APROXIMADOS DE DISTINTOS PROYECTILES BALISTICOS UTILIZADOS EN LANZAMIENTOS DE SATELITES**

| | ATLAS (1) SM 65 | TITAN(1) SM 68-B | T-3 (2) |
|---|---|---|---|
| Largo total, m. .... | 25 | 31 | 28 |
| Diámetro máximo, m. | 3 | 3 | 4.5 |
| Peso total, ton. .... | 115 | 100 | 80 |
| Carga útil, ton. ... | 1 | 2 | 1 |
| Alcance, Km. ..... | 14.000 | 14.000 | 8.000 |
| Techo, Km. ..... | 900 | 800 | 1.000 |
| Empuje, Kg. ..... | 163.000 | 172.000 | 220.000 (1ª etapa) |
| Propulsante ..... | RP-1 y Oxígeno líq. 1 etapa | RP-1 y Oxígeno líq. 2 etapas | Alcohol o Kerosene y Oxígeno líquido 3 etapas |

(1) Proyectil Balístico Intercontinental de la Fuerza Aérea de los EE. UU., usado en distintas versiones y con diferentes modificaciones, para lanzamiento de satélites.

(2) Proyectil Balístico Intercontinental de la Unión Soviética, probado existosamente ya en 1957. El Sputnik I y otros satélites soviéticos probablemente han sido puestos en órbita por vehículos similares, pero de mayor potencia, como el T-3A. Actualmente, la Unión Soviética posee proyectiles aún más avanzados, con empujes totales del orden de los 400.000 Kgs.

NOTA: Actualmente, la NASA está desarrollando en los EE. UU. el cohete SATURNO para investigaciones especiales. El SATURNO tendrá distintas configuraciones, pero básicamente será un cohete de unos 60 metros de largo, 6 metros y medio de diámetro máximo y 525 toneladas de peso, con un empuje (1ª etapa) de 680.000 Kg., producido por la potencia combinada de 8 motores.

**COMPARACION DE LOS PRIMEROS CINCO VUELOS ORBITALES Y SUBORBITALES**

| | GAGARIN URSS | SHEPARD EE. UU. | GRISSOM EE. UU. | TITOV URSS | GLENN EE. UU. |
|---|---|---|---|---|---|
| Fecha | 12/IV/61 | 5/V/61 | 21/VII/61 | 6/VIII/61 | 20/II/62 |
| Vuelo | Orbital | Sub-Orbital | Sub-orbital | Orbital | Orbital |
| Número de órbitas ..... | 1 | 0 | 0 | 17 | 3 |
| Tiempo de vuelo ..... | 108 m. | 15 m. | 16 m. | 25h.18m. | 4h.56m. |
| Distancia recorrida (en Km.) ..... | 40.000 | 486 | 485 | 700.000 | 130.000 |
| Altura alcanzada (en Km.) ..... | 175.302 | 187 | 190 | 178.257 | 159.260 |
| Velocidad máxima aproximada (Km./h.) ..... | 28.000 | 8.200 | 8.500 | 28.600 | 28.200 |
| Peso aproximado de la cápsula (Kg.) ..... | 4.740 | 1.830 | 1.830 | 4.730 | 1.900 |
| Empuje aproximamado del cohete (Kgs.) .. | 360.000 | 35.000 | 35.000 | 360.000 | 163.000 |

*El 3 de noviembre de 1957 entró en la historia el nombre de la perra Laika, el primer ser viviente que penetró en el espacio cósmico; pagó este privilegio con la vida. Fue lanzado en el Sputnik II.*







*El 8 de abril de 1952 Mike y Pat, dos macacos filipinos fueron enviados a 60 Kms. de altura, junto con dos ratones blancos, en un cohete "Aerobee", que partió de la base de Alamogordo, en Nueva México, Estados Unidos. Volvieron a la tierra en paracaídas, sanos y salvos.*

*El Lunik III. Satélite ruso que describió una complicada órbita mixta. Octubre de 1959. —en torno a la Luna y la Tierra—. ¿Sigue girando todavía?*

tas, se prevén muy amplios períodos de prueba, que, en última instancia, explican en parte el hecho de que no se progrese con mayor rapidez.—

Hemos tratado de dar en pocos párrafos una idea sobre las perspectivas espaciales en los próximos cinco años. Debemos destacar, para no pecar de optimistas, que los planos mencionados son altamente susceptibles de sufrir modificaciones y retrasos, dada la gran complejidad de los problemas que deben ser resueltos. Entre esos problemas, podemos, por ejemplo, mencionar como importantísimo el de las letales radiaciones que amenazarían al hombre en vuelos alejados de la atmósfera terrestre. Y nos referimos no sólo a la radiación de los anillos de Van Allen, sino, principalmente, a la producida por el Sol en períodos de gran actividad solar, como el que ocurrirá, justamente, en 1966 y 1967.

*El 27 de agosto de 1958, dos perras, Bielka y Strelka, alcanzaron, con el cohete soviético A-3 que las conducía, una altura de 450 Kms. Regresaron incólumes.*



Por último, es importante recordar, en toda referencia que se haga a la llamada carrera espacial entre Oriente y Occidente, que funcionarios soviéticos ya han hablado de un vuelo tripulado alrededor de la Luna para este año, y han dejado también entrever la posibilidad de un descenso en la Luna para 1964. Por supuesto, resulta muy difícil hacer comparaciones con los planes espaciales soviéticos, ya que fundamentalmente sabemos sólo de ellos "a posteriori". Podemos exclusivamente referirnos a declaraciones como las citadas más arriba, o a lo expresado por el Profesor G. V. Petrovich en marzo de 1959, en cuanto al plan soviético general de exploración espacial, pero no podemos hacer una comparación concreta. El hecho cierto es, que pese a todo el tremendo esfuerzo que se viene realizando en los últimos años, Estados Unidos puede muy bien no resultar primero en la carrera a la Luna.

# CARACTERISTICAS SINTETICAS DE LOS PRINCIPALES ARTEFACTOS LANZADOS AL ESPACIO POR LA UNION SOVIETICA Y LOS ESTADOS UNIDOS

## UNION SOVIETICA:

**Sputnik I.** — Lanzado el 4 de octubre de 1957; fue el primer satélite artificial de la Tierra. Peso: 83,4 kgs. Distancia mínima de la Tierra: 212 Kms.; distancia máxima: 962 Kms.

**Sputnik II** — Lanzado el 3 de noviembre de 1957. Peso: 508 kgs. Distancia mínima de la Tierra: 349 Kms.; distancia máxima: 2311 Kms. Este vehículo espacial llevaba a bordo a la perra Laika.

**Sputnik III.** — Lanzado el 15 de marzo de 1958. Peso: cerca de 3 kgs. Distancia mínima de la Tierra: 216 Kms.; máxima: 1865 Kms. Seguirá en su órbita por tiempo indeterminado.

**Lunik I.** —Lanzado el 2 de enero de 1959. Es el primer planeta artificial. Peso: 1470 kgs. Orbita en torno al sol: con un ciclo de 15 meses.

**Lunik II.** — Lanzado a las 11,30 del 12 de septiembre de 1959. Cayó sobre la Luna poco después de las 22 hs. del día siguiente. El contenido pesaba 390,2 kgs., y el último estadio del cohete, 1511 kgs.

**Lunik III.** — Lanzado el 3 de octubre de 1959. Peso: aproximadamente, lo mismo que el Lunik II. Es un satélite artificial del nuevo tipo, con órbita intersecante con respecto a la de la Luna. Distancia máxima de la Tierra: 470.000 Kms.; mínima: 40.000 Kms.

## ESTADOS UNIDOS:

**Explorer I.** — Lanzado el 31 de enero de 1958. Peso: 13,86 kgs. Distancia mínima: 349 Kms.; máxima: 2.311 Kms. Estará en órbita entre 2 y 5 años.

**Vanguard I.** — Lanzado el 17 de marzo de 1958. Peso: 1,47 kgs. Distancia mínima: 635 Kms.; máxima: 3.955 Kms. Podrá permanecer en órbita de 200 a 1.000 años.

**Explorer III.** — Lanzado el 26 de marzo de 1958. Peso: 1,47 ks. Distantancia mínima: 201 Kms.; máxima: 2,470 Kms. Se desintegró el 29 de junio de 1958.

**Explorer IV.** — Lanzado el 26 de julio de 1958. Peso: 17,42 kgs. Distancia mínima: 261 Kms.; máxima: 1.929 Kms. Su duración alcanzará aproximadamente 4 años.

**Pioneer I.** — Lanzado el 11 de octubre de 1958. Es la primera sonda espacial de los Estados Unidos. Después de 42 horas, a una distancia de 114.740 Kms. de la Tierra, se desintegró.

**Pioneer III.** — Lanzado el 6 de diciembre de 1958. Sonda espacial de 5,87 kgs. A una distancia de 102.000 Kms., se desintegró, después de 38 horas de vuelo.

**Vanguard II.** — Satélite lanzado el 17 de febrero de 1959. Peso: 9,75 kgs. Distancia mínima: 627 Kms.; máxima: 3.388 Kms. Estará en órbita durante 10 años.

**Pioneer IV.** — Lanzado el 3 de marzo de 1959. Peso: 6,08 kgs. Es el primer planeta artificial americano. Estará en órbita por tiempo ilimitado.

**Explorer VI.** — Lanzado el 7 de agosto de 1959. Peso: 63,8 kgs. Distancia mínima: 250 Kms.; máxima: 42.240 Kms.

Durante los años 1960 y 1961, los hombres de ciencia y los técnicos de los Estados Unidos consiguieron paulatinamente disminuir la distancia que, aparentemente, los separa de los rusos en materia de investigación y conquista espacial. En efecto, el 12 de abril de 1961, los rusos lanzaron al astronauta Gagarin, que dio una vuelta completa a la Tierra, y el 6 de agosto del mismo año, otro astronauta, Titov, viajó en torno a nuestro planeta durante 25 horas 18 minutos, cumpliendo 17 veces la circunnavegación orbital; pero los americanos, después de haber ensayado dos vuelos sub-orbitales en aparatos tripulados por Shepard y Grissom, respectivamente, el 5 de mayo y el 21 de julio de 1961, consiguieron poner en órbita, el 20 de febrero del año en curso, al astronauta Glenn, que dio tres vueltas a la Tierra, en un tiempo total de 4 horas, 56 minutos.

En otro artículo de este mismo número se expone la proyección de los vuelos orbitales y hacia las profundidades del espacio en los próximos años.

*Constantin Ziolkovsky, el científico ruso que previó, hace muchos años, los vuelos espaciales.*

*Ari Sternfeld: se dice que ya en 1934 calculó las órbitas de los Sputniks y Luniks.*

*Andrei Nesmejanov, fundador y presidente de la Academia de Ciencias de Rusia.*

*Eugeny Fiodorov, vicepresidente del Comité Ruso para las investigaciones espaciales.*

*Leonid Sedov, director del Comité Interplanetario de Rusia.*

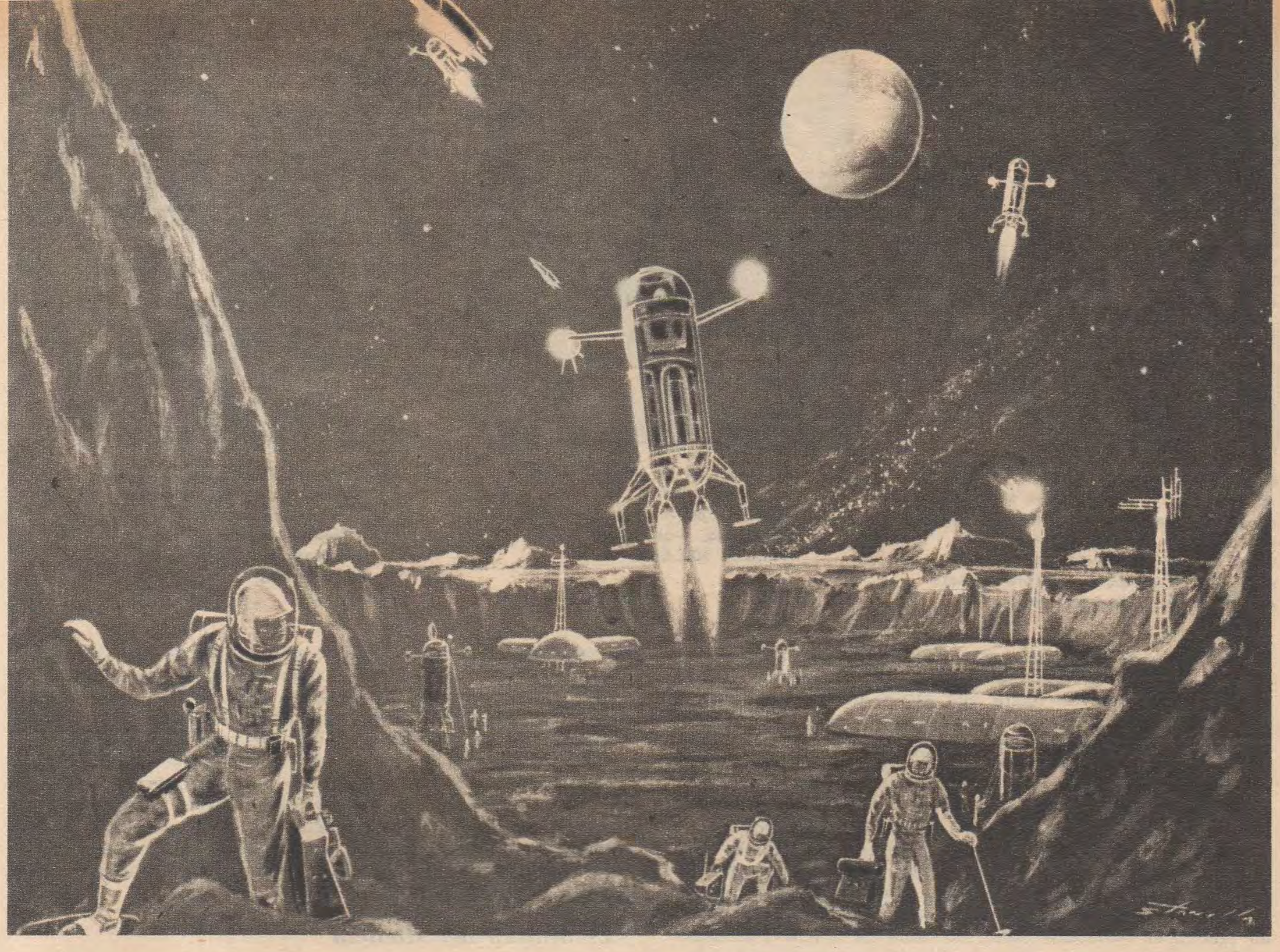












*Exploradores humanos en la superficie de la Luna. En el espacio, aparentemente inmóvil, pende la tierra sobre el negro cielo lunar.*

# UN MUNDO PRIMIGENIO SIN VIDA, DESIERTO Y ESTERIL

ASI ha sido definido el mundo lunar por los astronautas e investigadores del espacio, hasta estos últimos años. Todavía los científicos no están en condiciones de afirmar, de manera absoluta e incontrovertible, que ésa es la realidad de la Luna, pero, aparentemente, las comprobaciones parciales que se han hecho últimamente y los datos que nos van llegando a medida que los aparatos creados por el hombre avanzan en el espacio, parecen confirmar esa afirmación proclamada desde hace muchos siglos: la Luna es un astro muerto.

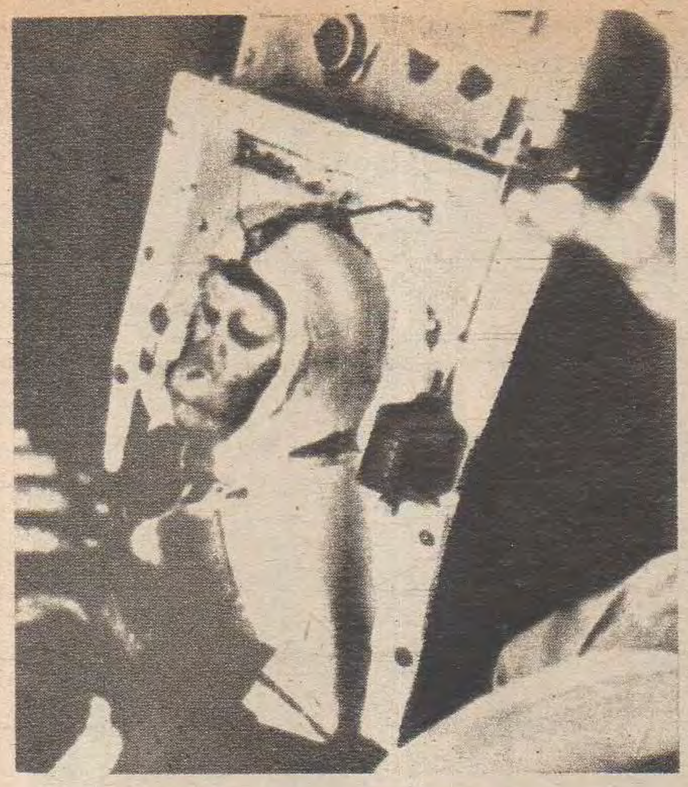
Atendiendo al hecho de que, en principio, el objetivo inmediato de todos los esfuerzos que están realizando las grandes potencias para internarse en el espacio es la Luna, haremos a continuación una somera descripción de las características más importantes que hasta hoy ha sido posible encontrar en la superficie de nuestro satélite.

### *Millares de cráteres*

Las formaciones o sombras redondeadas, que dan a la superficie de la Luna, vista con el telescopio, el característico aspecto como "picada de viruelas", alcanzan, aproximadamente, a 250.000. Esas formaciones son de dos tipos: unas, tienen el fondo como aplanado y sus paredes son de altura relativamente escasa; las otras, los llamados cráteres, son de una profundidad generalmente superior a su diámetro, y se parecen mucho a los cráteres terrestres, pero sus dimensiones parecen ser bastante mayores. Del primer tipo, hay algunas formaciones que parecen tener hasta 200 Kms. de diámetro, y hay cráteres de una profundidad que alcanza a 7.000 metros. Su origen es muy discutido. Es probable que sean debidos, en parte, a erupciones volcánicas muy antiguas, y en parte a la caída de meteoritos o a la eclosión de gigantescas "bolas" originadas por la presión de los gases internos.

### *Altísimas montañas*

Sobre la superficie lunar no existen grandes cadenas montañosas, como sobre



*El 29 de mayo de 1959 los monitos Able y Baker fueron enviados en un cohete Júpiter desde Cabo Cañaveral y cumplieron un recorrido de 2.400 Kms., a 16.000 por hora. Fueron recogidos en condiciones aparentemente normales y exhibidos a la prensa.*



*El 2 y el 10 de julio de 1959, los rusos lanzaron en cohetes tipo A - 3 a dos perros y un conejo, y una perra. Viajaron 500 Kms.*



*En espera de la hora X, el viaje tripulado por seres humanos a la Luna, Estudios, preparativos y perfeccionamiento técnico constante del instrumental y de los vehículos.*

la Tierra. Se ha señalado hasta ahora alrededor de una decena, y ninguna de gran extensión. Sin embargo, existen montes que se elevan hasta una altura de 8.000 metros y que, en consecuencia, son relativamente más elevados que las más altas montañas de la Tierra. Si la Tierra las tuviese de altura proporcionada con relación a las de la Luna, el Monte Everest debería llegar hasta 35.000 metros. De todas maneras, aun desde lo alto de la más alta cima lunar, el Monte Leibnitz, de 8.200 metros, el panorama no se presenta tan amplio como sobre nuestro planeta, debido a que, siendo nuestro satélite mucho más pequeño que la Tierra, la curvatura del suelo es mucho mayor y limita grandemente el campo visual. Sobre la superficie lunar, en efecto, el horizonte tiene un radio de 3 Kms., término medio, mientras que sobre la Tierra es aproximadamente de 35 Kms.

### *La faz oculta*

Una parte de la superficie lunar nunca es visible para nosotros, porque nuestro satélite natural emplea el mismo tiempo en rotar sobre sí mismo como en girar en torno a la Tierra: por esta razón siempre nos presenta la misma faz, el mismo hemisferio. No falta quien haya supuesto que el hemisferio lunar inaccesible a nuestros telescopios esconde algún extraordinario secreto de la Luna: formas de vida o, ¿quién lo sabe?, bases para "platos voladores" procedentes de Marte o de Venus. Pero la mayor parte de los astrónomos cree que la "otra faz" no nos reserva ninguna sorpresa, porque teóricamente no debe ser muy distinta de la que nos es permitido ver constantemente. Por lo demás, algunas variaciones que se presentan de tanto en tanto en los movimientos lunares (llamadas "libraciones"), permiten ver en escorzo, diremos así, una vigésima parte del hemisferio desconocido. Y bien, también allí se han observado montañas, cráteres y "mares" del mismo tipo que nuestros telescopios nos revelan habitualmente. Como acaba de verse, hasta ahora es posible observar, bajo determinadas circunstancias, hasta el 60 %, aproximadamente, de la superficie lunar; pero, probablemente, está cercano el día en que la "faz secreta" de la Luna será accesible a los aparatos fotográficos y televisivos instalados sobre "sondas espaciales", de la que el LUNIK III, lanzado por los rusos, fue el primer ejemplo.

### *Mares sin agua*

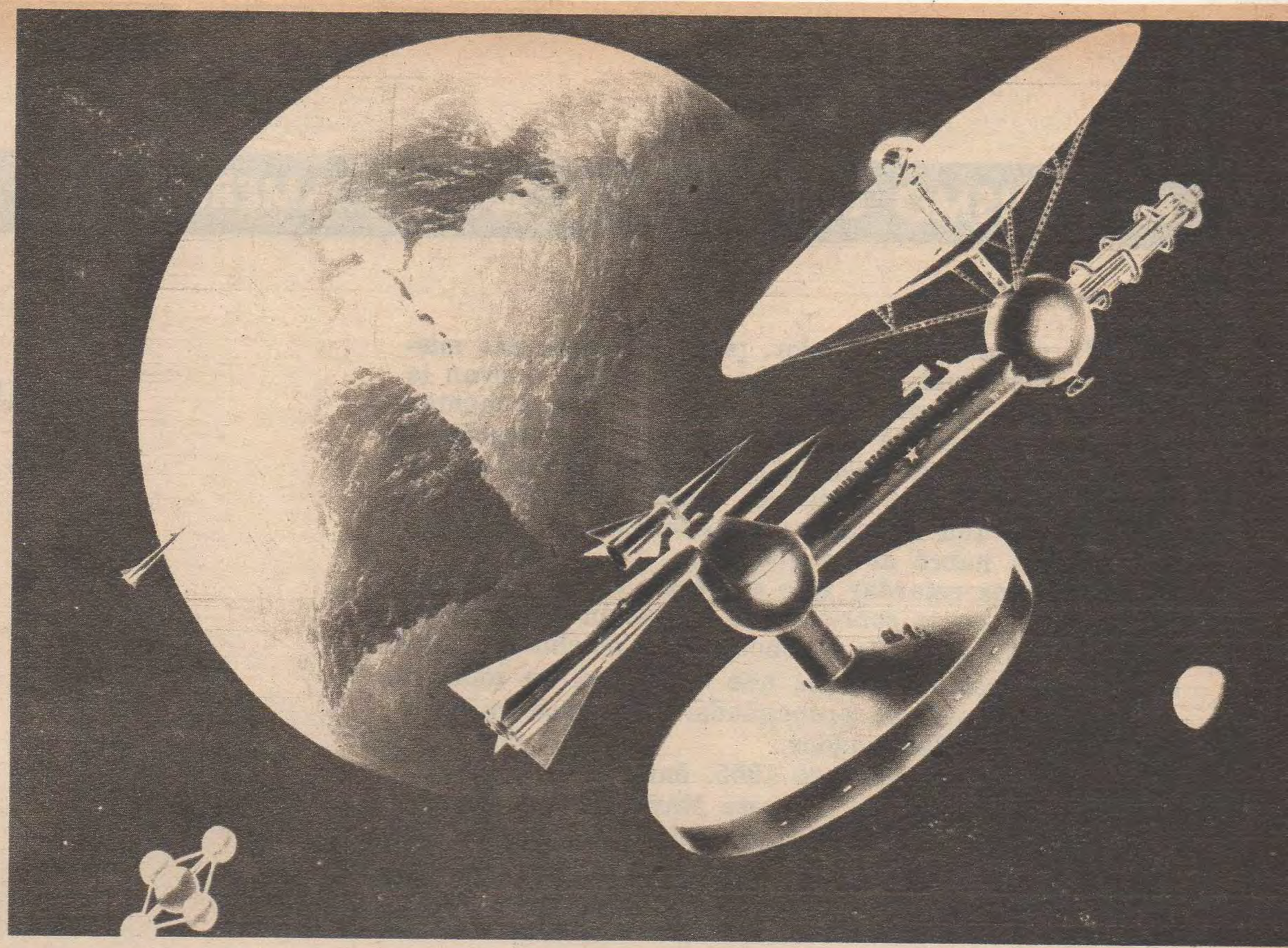
Las manchas oscuras que se puede ver a simple vista sobre el disco lunar han excitado siempre la imaginación de los hombres de todos los países. Cuando Galileo Galilei apuntó su catalejo sobre la Luna, tuvo la impresión de que esas manchas eran mares, y se creyó entonces que el satélite formaba un mundo muy similar a la Tierra. Después de Galileo, muchos astrónomos sostuvieron que los llamados mares eran en realidad enormes estanques o lagunas desecadas. Hoy prevalece la opinión de que se trata de vastas llanuras y valles recubiertos de lava, de piedra pómez, de ceniza volcánica y de polvo. El polvo lunar deriva, sea de erosiones producidas por los rayos solares, sea de la acumulación de microscópicos meteoritos; esta es la teoría, por lo menos. No se sabe bien cuál puede ser el espesor de esa capa, suponiéndose que puede variar desde algunos metros hasta 2 Kms., aunque algunos estudiosos sólo admiten un espesor de pocos centímetros. Tampoco hay acuerdo respecto a la extensión de esas manchas: según algunos, la sustancia que las produce recubre casi toda la superficie de la Luna, mientras otros sostienen que sólo alcanza al 5 % de la misma.

### *El mundo del silencio*

La Luna no posee atmósfera y, en consecuencia, no hay en ella vientos ni nubes, y mucho menos auroras y crepúsculos parecidos a los de la Tierra. Gigantescos fragmentos de roca caen de tanto en tanto en sus despeñaderos y gruesos meteoritos se estrellan contra su suelo; pero estos fenómenos no producen ruido alguno. Sobre la Luna, el hombre caminará y hablará sin hacer ningún rumor (las conversaciones sólo podrán realizarse por radio). La Tierra y la Luna reciben del Sol casi la misma cantidad de radiaciones; pero sucede así, porque sobre la Luna falta la acción moderadora de la atmósfera. El suelo lunar se enardece de día, llegando su temperatura hasta 120º sobre cero, y se hiela de noche con marcas de hasta 150º bajo cero. El paso del calor al frío es muy rápido, porque la superficie lunar está constituida por materiales que son malos conductores del calor. Pero esto significa que a poca profundidad bajo la superficie, la temperatura es uniforme durante toda la jornada.

### *Un paseo peligroso*

Sobre el suelo lunar, los exploradores deberán proceder muy lenta y cautelosamente, para evitar las trampas del terreno, que se compone de rocas resquebrajadas y extensas capas polvorientas, y está constelado de hoyos y grietas. Este es el paisaje que se presentará a los hombres que lleguen a poner el pie sobre el suelo de la Luna: un caos áspero, primitivo, salvaje, con inmensas extensiones de cenizas y lava, altas montañas y depresiones profundas, innumerables colinas, crestas y hendiduras. Ni un árbol, ni una brizna de hierba. Un mundo árido y pobre de color. Al revés de lo que ocurre con la vasta gama de tintas del dilatado paisaje terrestre, el breve horizonte lunar aparecerá opaco y descolorido, dominado por el marrón y el gris e interrumpido aquí y allá por algún rojo esfumado. Sobre la Tierra, la atmósfera difunde la luz solar y el cielo parece azul; sobre la Luna, donde la atmósfera no existe, la luz solar es cruda, deslumbrante, y en el cielo, siempre de un negro intenso, se ve brillar las estrellas aún en pleno día. El Sol se verá de un color blanco azulado, con sus protu-



*Antes que el hombre pueda volar cómoda y seguramente en el espacio exterior, se supone que podrían y deberían ser completadas las actuales investigaciones mediante un vehículo automático, como el que reproduce la foto, por ejemplo, lanzado desde una estación espacial. Aquí se ve un aparato ideado para circular en órbita, dotado con telescopio, cámara de televisión y otros instrumentos que recogerían y transmitirían informaciones a su base terrestre. Esta nave meteorológica emplearía energía solar y circularía a una altura de 15.000 millas (24.000 Kms.) en el espacio. El proyecto es estudiado por la Martin Company.*

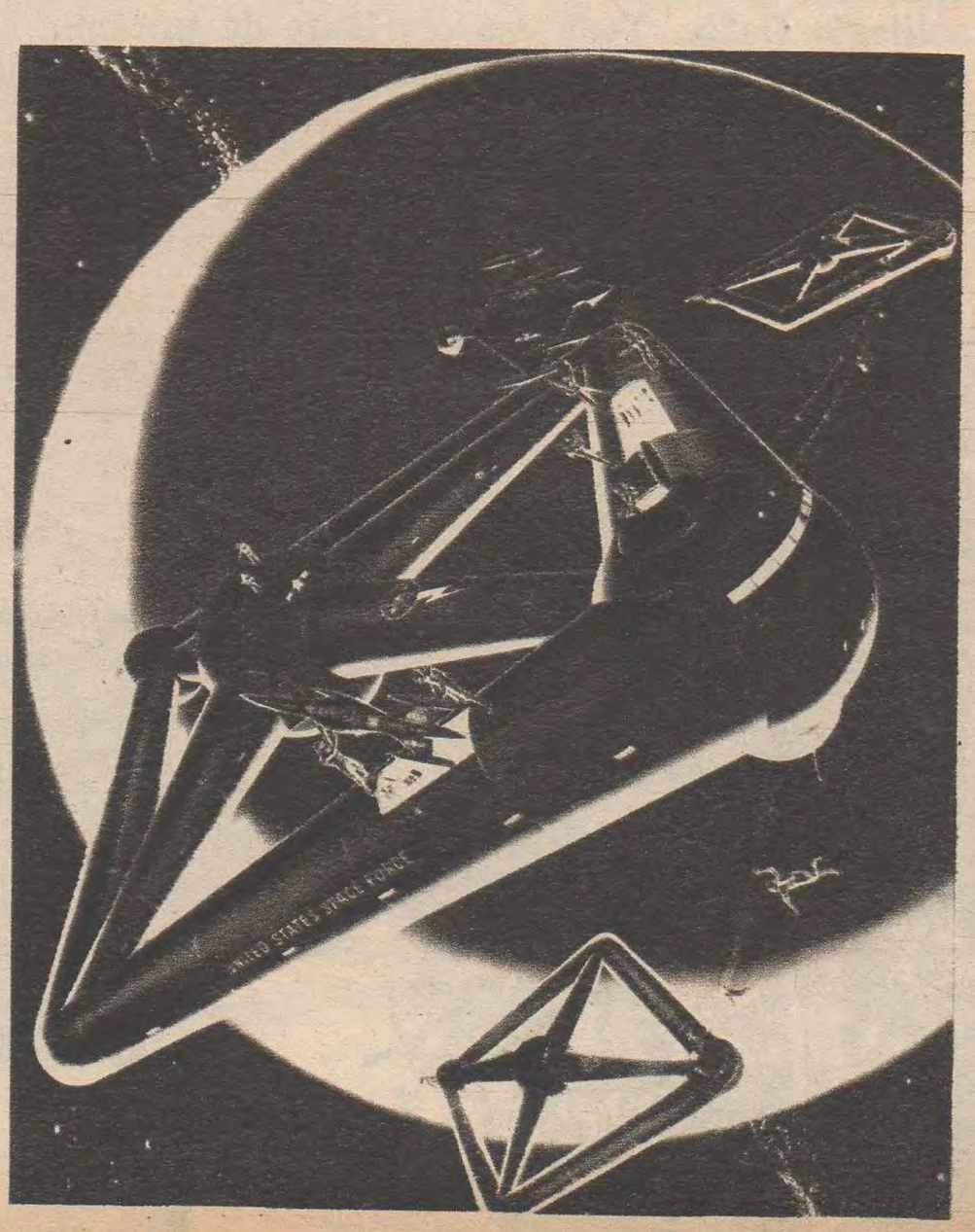
berancias bien visibles. Contemplado desde la Luna, el cielo, principalmente de noche, será de una belleza incomparable: las estrellas visibles serán mucho más numerosas y vívidas que aquí, y las constelaciones familiares a los habitantes de la Tierra no serán probablemente reconocibles. Nuestro planeta, inmóvil en el espacio, parecerá como una gran luna de espléndidos colores, de un tamaño alrededor de cuatro veces más grande del que nos presenta la Luna. Esa "Luna" terrestre también tendrá sus fases e iluminará el paisaje con una claridad tan intensa, que nuestras noches de plenilunio en la Tierra parecerán oscuras en comparación. La Tierra "llena" brillará en el cielo lunar, circundada de un anillo de luz estelar difusa, procedente de su atmósfera.

### *El museo más antiguo*

Debido a que en la Luna no existe atmósfera, tampoco hay agua. En consecuencia, sobre su superficie no actúan los factores constantes y poderosos de erosión que han contribuido y contribuyen a cambiar incesantemente la faz de la Tierra. Por lo tanto, es bastante probable que el aspecto actual de nuestro satélite no haya cambiado mucho en el curso de los últimos 3 ó 4.000 millones de años, época en la que, probablemente, se solidificó. El hombre se encontrará, cuando visite la Luna, en un mundo que ha quedado casi intacto desde un período muy anterior a la aparición de las primeras formas de vida sobre la Tierra. El satélite es un enorme museo, en el cual se podrán reconstruir muchos capítulos de la historia más antigua de nuestro planeta y de todo el sistema solar.

### *Acontecimientos misteriosos*

No es cierto que la Luna sea un mundo muerto, totalmente muerto. Desde que los hombres han comenzado a observarla con medios ópticos, se han comprobado muchos extraños fenómenos en su superficie. Algunas veces se ha visto "nieblas" y "nubes" de breve duración, que hacen pensar en una ilimitada actividad volcánica. Algo así como una erupción fue fotografiada durante la noche del 3 de noviembre de 1958, por el astrónomo soviético Nikolai Kozyrev, en el interior del cráter llamado Alfonso. También se han observado manchas oscuras o variadamente coloreadas, que aparecen y desaparecen periódicamente, con preferencia en las zonas "protegidas", como las depresiones de los grandes cráteres; por esta razón, algunos estudiosos piensan que se trataría de una leve, pero persistente forma de vegetación, que se ha conservado en los lugares donde existe alguna traza siquiera de humedad y gas. También se han visto manchas de coloración variable en algunas zonas planas: esas manchas se desplazan a una velocidad de 6 Kms. por hora, y no falta quien las haya atribuido a la existencia de algo como un inmenso enjambre de insectos.




*Aunque el dibujo aquí reproducido se refiere a un paso más distante de la astronáutica, vale la pena de explicarlo, porque también está a estudio. Representa una "plataforma" espacial, que serviría de etapa intermedia para los viajes a Venus, planeta muy distante de nosotros. De esa "plataforma" partirían pequeños cohetes para ese destino, y también otras "plataformas" menores, como bases espaciales para diversas exploraciones. Se ven astronautas en distintas maniobras, utilizando, inclusive, aparatos para desplazarse. La "plataforma" principal dispondría de energía atómica.*

# EL TURISMO EN EL CONO SUR DE AMERICA (2a. nota)

por
JOSE MANUEL
ALVAREZ ARANGUIZ

# LA ISLA DE ROBINSON CRUSOE

***El turismo debe ser materia de una organización nacional y sistemática, inclusive para evitar interferencias maliciosas***

EN un artículo anterior, publicado bajo este mismo título, exponía las razones que apoyan la idea de preocuparse seriamente por fomentar una efectiva corriente de turistas extranjeros hacia esta incomparable zona de bellezas y atracciones mundiales, como medio de explotar una inmensa e insospechada riqueza que tal afluencia habrá de producirnos.

No debemos retardar este esfuerzo, a fin de entrar cuanto antes en la corriente de captación del turismo internacional. Hay que reconocer que mucho depende de las Agencias de Viajes que funcionan en todo el mundo y de su eficaz propaganda. Citaremos un caso elocuente, pero aleccionador.

En el mes de febrero de 1955, durante la gira que realizó por el Caribe la Princesa Margarita Rosa, hermana de Su Majestad Británica Isabel II, anunciaron los cables que aquélla había visitado la isla en que vivió y sufrió Robinson Crusoe. Las Agencias de Viajes británicas y norteamericanas habían trasladado el sitio de los sucesos que magistralmente relató Daniel Defoe, de la pródiga y austral Isla "Más a Tierra", del archipiélago chileno "Juan Fernández", a las roquerías de la Isla "Tobago", situada a pocos minutos por barco desde Puerto España, capital de Trinidad, (40 kilómetros al noroeste).

Se trata lisa y llanamente de los deseos del Gobierno de esa Colonia de Gran Bretaña, de aumentar la corriente turística norteamericana y británica hacia esa región del Caribe, lo que ha conseguido ampliamente valiéndose sólo de esa simple superchería.

Ella se origina en el antecedente de que un ex Comandante de la Fuerza Aérea Británica, John Crook, contrajo matrimonio con una nativa y abrió en aquella Isla un Hotel al cual llamó "Robinson Crusoe". De allí nació el mito que tan bien han sabido explotar, hasta producir un éxito enorme por la atracción que significa la visita al sitio en que vivió su drama el solitario Defoe. Toda esa corriente de turismo, ha sido substraída naturalmente, a la zona meridional de Sudamérica.



*Paisaje de Santa Cruz. Impresionante vista del cerro Fitz Roy.*

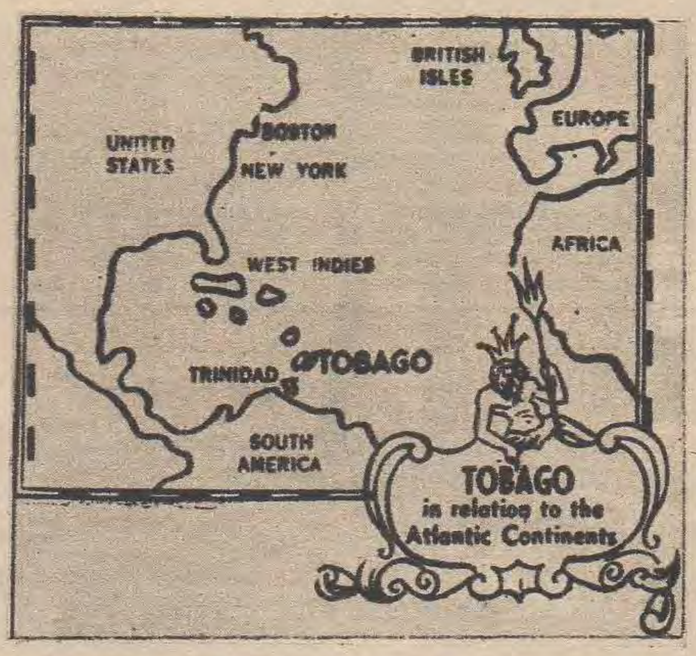
## La Promoción del Turismo

Los escépticos y profanos en la materia, junto a los derrotistas, que no escasean, arguyen que para atraer al turismo hay que fabricar primero los grandes hoteles, las comodidades y las atracciones consiguientes. Nada más anacrónico y falso que tales teorías, en las que radica, seguramente, la razón fundamental del estancamiento en que vivimos. Es un hecho probado que la necesidad crea la función. Nadie se aventura a abrir un negocio cuando teme la falta de clientela; pero, en cambio, la demanda estimula más que nada su creación. Este principio se ve abonado por la experiencia que brindan todos los sitios de atracción turística del mundo, y localmente podemos citar Mar del Plata, Río Hondo, Sierras de Córdoba, etc., donde la afluencia de visitantes ha engendrado el aumento de hoteles, residenciales, comercios y centros de diversión. El capital está siempre alerta para acudir donde se le ofrecen buenas perspectivas de rendimiento y es la demanda el mejor incentivo para la iniciativa privada.

Naturalmente que, para dirigir este movimiento, debe existir un eficaz organismo promotor y director, con un Consejo Superior activo y diligente, compuesto de elementos bien probados que honorariamente cumpli-

*Puente colgante en el Bodudahue, en la zona boscosa.*



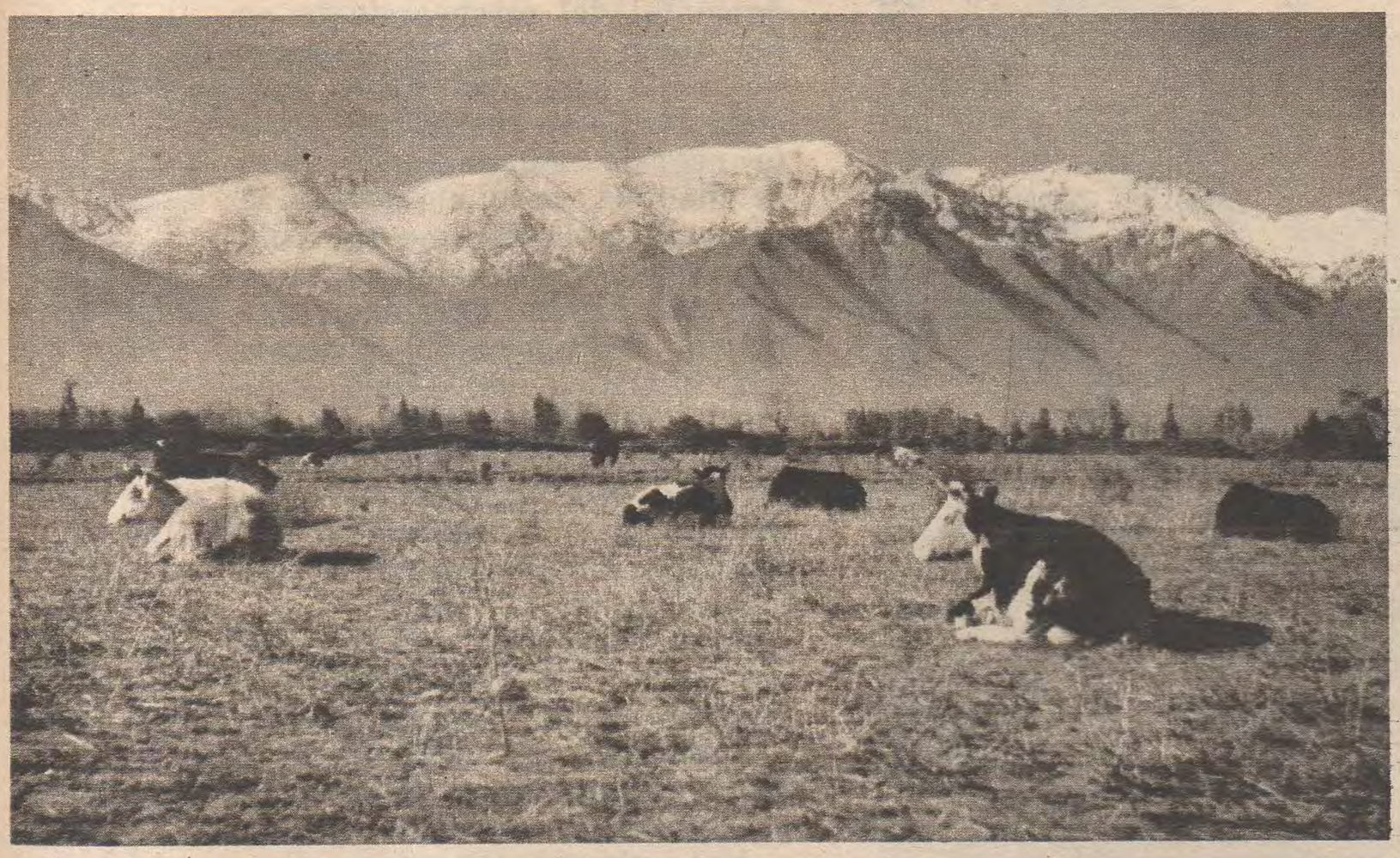



*La isla de Tobago, sitio en donde los británicos están trasladando la leyenda de Robinson Crusoe. Es una pequeña porción de tierra distante 20 minutos, por barco, desde Puerto España, capital de Trinidad.*

*Una hermosa vista de Santiago de Chile. La armonía arquitectónica de la ciudad parece proyectarse sobre la serranía nevada que le sirve de fondo.*

rían esa función, con el interés de sus profesiones privadas, porque en esa Junta o Consejo deberían estar presentes todas las actividades capaces de influir positivamente en el desarrollo de este menester.

*Típico paisaje compesino en Chile.*





*La sugestión de una naturaleza poderosa y soñolienta bajo la paz de una mañana invernal, ofrece esta vista del cerro Otto, en las proximidades de Bariloche.*

Así es como deberían estar representados en primer término, el Automóvil Club Argentino, el Touring Club Argentino, el deporte, los transportistas, el arte, las autoridades comunales, nacionales y universitarias; los hoteles, las entidades sociales y folklóricas, el comercio, la industria, la ganadería y la minería. De esta suerte, cada factor haría el eficiente aporte de los conocimientos de su especialidad, sirviendo así a la patria y a su gremio, ya que una gran afluencia de turismo internacional favorecería a todos por igual.

### Moneda Fuerte y Barata

No debe olvidarse jamás, que estas famosas "exportaciones invisibles", llamadas así por los economistas, son eficaces proveedores de divisas y se logran por razones particulares, por inteligente trabajo de atracción y, prosaicamente hablando, también porque la baratura de la moneda implica ventajas de orden material.

Uno de los principales dirigentes de una gran empresa norteamericana de aviación señaló últimamente, que los Estados Unidos gastan en turismo en el mundo más o menos 3.500 millones de dólares anualmente, de los cuales insume la mayor parte Europa, Canadá, México y anteriormente Cuba. Señala el mismo experto, que la América del Sur percibió de aquella cifra solamente unos 48 millones, y se pregunta: "¿a qué se debe tan reducida proporción?" El mismo personero responde convencido: "solamente a la falta de una mayor y mejor propaganda específicamente turística".

Esta es la cruda realidad. Falta un programa racional de trabajo, que, tendría que concentrarse especialmente en las Agencias de Viaje y Turismo, a quienes debería estimularse e interesar en el éxito de esos planes. Esto resulta mucho más eficaz y económico que establecer Agencias propias de turismo en el exterior. Naturalmente que a aquéllas debe asesorárselas convenientemente y proveerlas de todo el material ilustrativo de propaganda que fuera necesario.

El complemento consistiría en que el turista hallase en las Oficinas de la Repartición establecidas en el país, todo el eficaz apoyo que necesita para su orientación, guía y defensa ante los explotadores del viajero foráneo, que abundan y nos desprestigian con sus especulaciones y acechanzas.

### Propaganda Orgánica e Inteligente

En materia de propaganda, poco y nada se hace en el exterior, no obstante que estos países del cono sur de América contienen los monumentos más grandiosos que la naturaleza puede ofrendar.

Sirvan de ejemplo las cataratas del Iguazú, que son de una

excepcional belleza y a las que el mundo, en su mayoría, ignora. Cuando las visitó la viuda del presidente de los Estados Unidos de Norte América, Franklin D. Roosevelta, no pudo menos que exclamar: "¡Oh, poor Niágara!" (¡Oh, pobre Niágara!). Sin embargo, acuden a conocer éstas millones de turistas, que no saben siquiera que la Argentina puede ofrecerles un espectáculo mucho más grandioso.

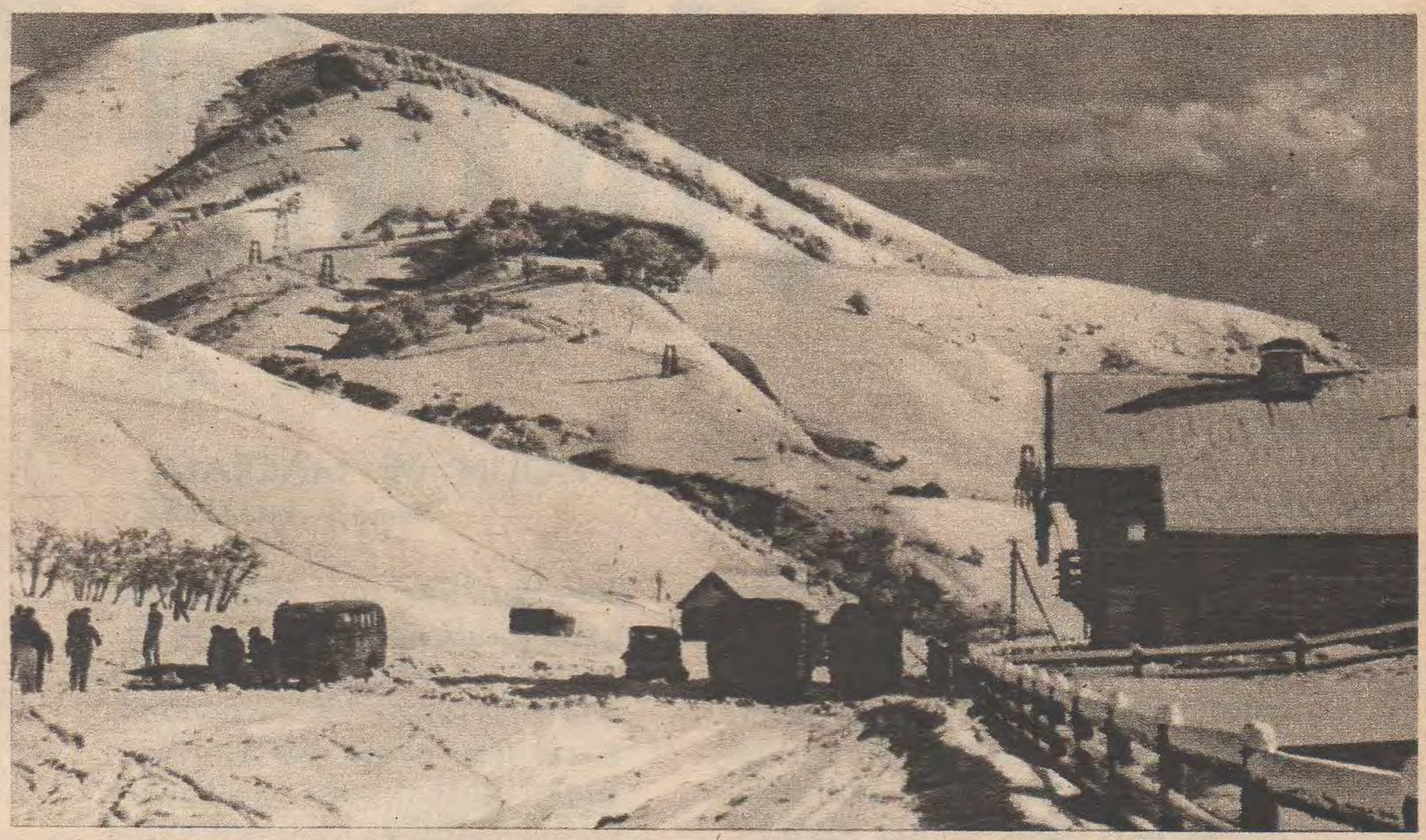
Mirando este problema bajo otro ángulo, obsérvese como influye en la decisión de los viajeros, cualquier rebaja en la tarifa de los transportes u hoteles. Hace unos años, la Pan American World Airways promovió la creación de la "clase turista" para facilitar los viajes a los norteamericanos de recursos limitados. Inmediatamente pudo apreciarse la diferencia: el tráfico anual de la ruta del Atlántico, que no llegaba entonces a 300.000 pasajeros, sobrepasó rápidamente los 600.000, de los cuales el 70 % correspondía a la nueva clase más económica.

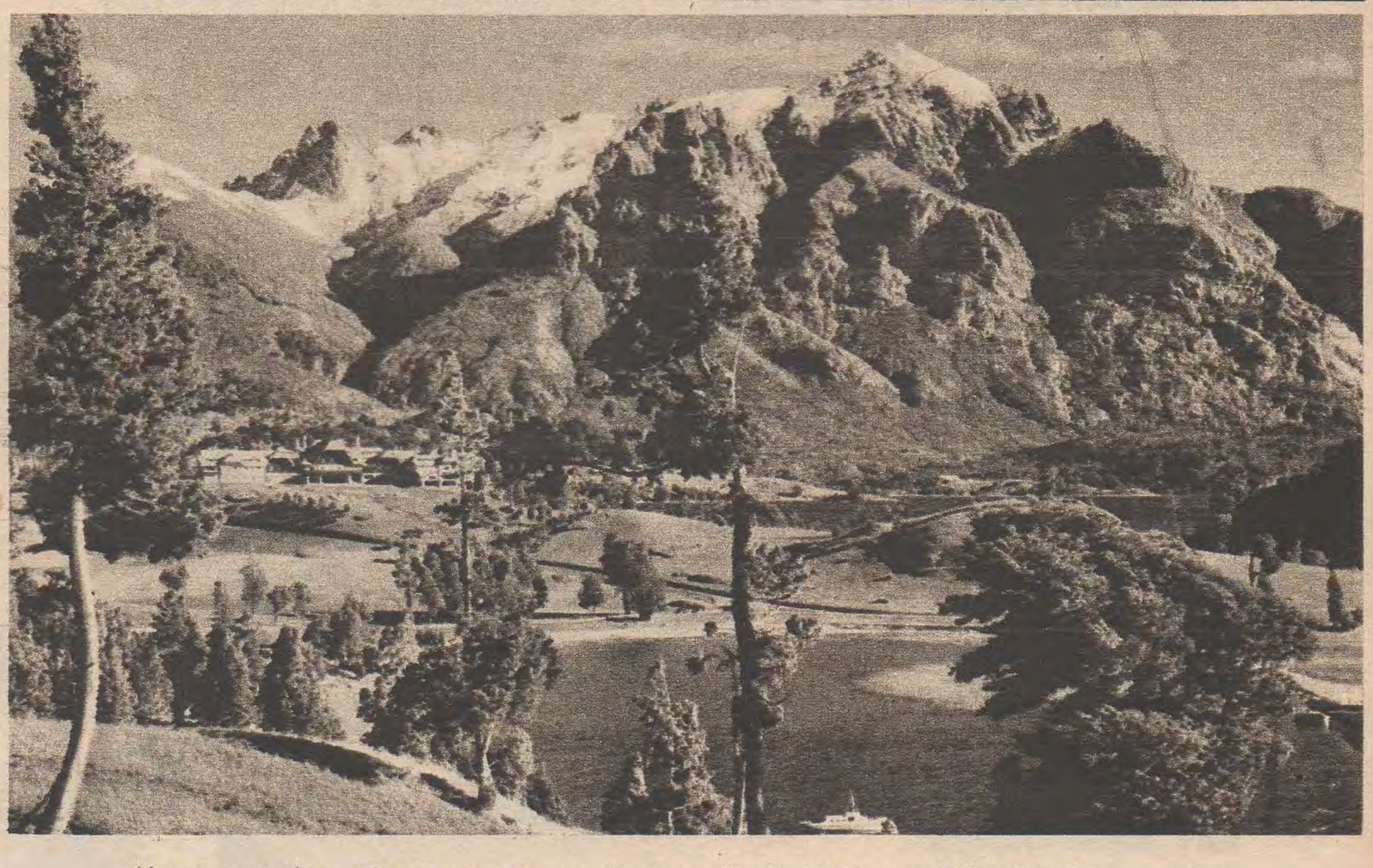
El Uruguay también nos ha dado ejemplos de lo que se logra con medidas de esa índole. En muchas oportunidades ha subvencionado a las Compañías de transporte fluvial y hoteleras, a fin de brindar al turista tarifas más económicas, lo mismo que ha ofrecido bonificaciones en el precio de la nafta o ha concedido un cambio preferencial de turismo. Algunos años, incluso, prometía a los viajeros el flete gratis de su automóvil y el éxito más completo coronó sus esfuerzos, porque bien pronto las playas uruguayas se vieron invadidas por argentinos que hacen al comercio de ese país un aporte de enorme importancia e influyen en el equilibrio de su balanza de pagos.

## El Circuito Argentino - Chileno

Acaban de clausurarse en San Carlos de Bariloche las deliberaciones del Primer Congreso de Turismo Argentino - Chileno "Lagos del Sur". Como se ve, no somos nosotros los únicos en propiciar una estrecha unión turística entre estos dos países que integran el cono meridional de América. También allá, en esa región de privilegio, se piensa que Argentina y Chile juntos deben invitar al turismo internacional a aquella zona de seducción, capaz de atraer a todos esos trotamundos que la riqueza ociosa o el trabajo excesivo arrojan por playas y montañas, por lagos y ensenadas, en busca de amables refugios y de paisajes hermosos. Parece absurdo hasta imaginar el viaje de un turista extranjero al sur argentino y su regreso por la misma ruta. Lo lógico, lo ideal, lo sublime, es atravesar por allí los Andes imponentes, surcar sus lagos encantados, admirar sus vertientes montañosas tapizadas por bosques centenarios y refrescadas por alegres manantiales, recorrer el territorio chileno, para regresar nuevamente al país, si se desea, por Mendoza, por entre la grandeza de las altas cumbres con sus nieves eternas, o sea, por el derrotero que nos señala el Cristo Redentor.

*Los turistas esquiadores están preparados. La bajada Piedra Cóndor, en las laderas del cerro Catedral, representa una irresistible tentación para los deportistas.*





*Algo que casi no tiene parangón en la geografía turística mundial: el vallecito maravilloso donde anida el hotel Llao - Llao —tradición y confort—, al pie del imponente cerro López.*

# ¡OH, VIAJAR!



POR

**PIOLIN DE MACRAME**

Ilustró D. VILLAFAÑE

No hay viajes. Hay viajeros. Para cada uno, viajar significa lo que él mismo signifique en el viaje. Un amigo mío suele decir: "Hay viajes de placer y hay viajes con la señora". Es una definición del viaje. Y del viajero.

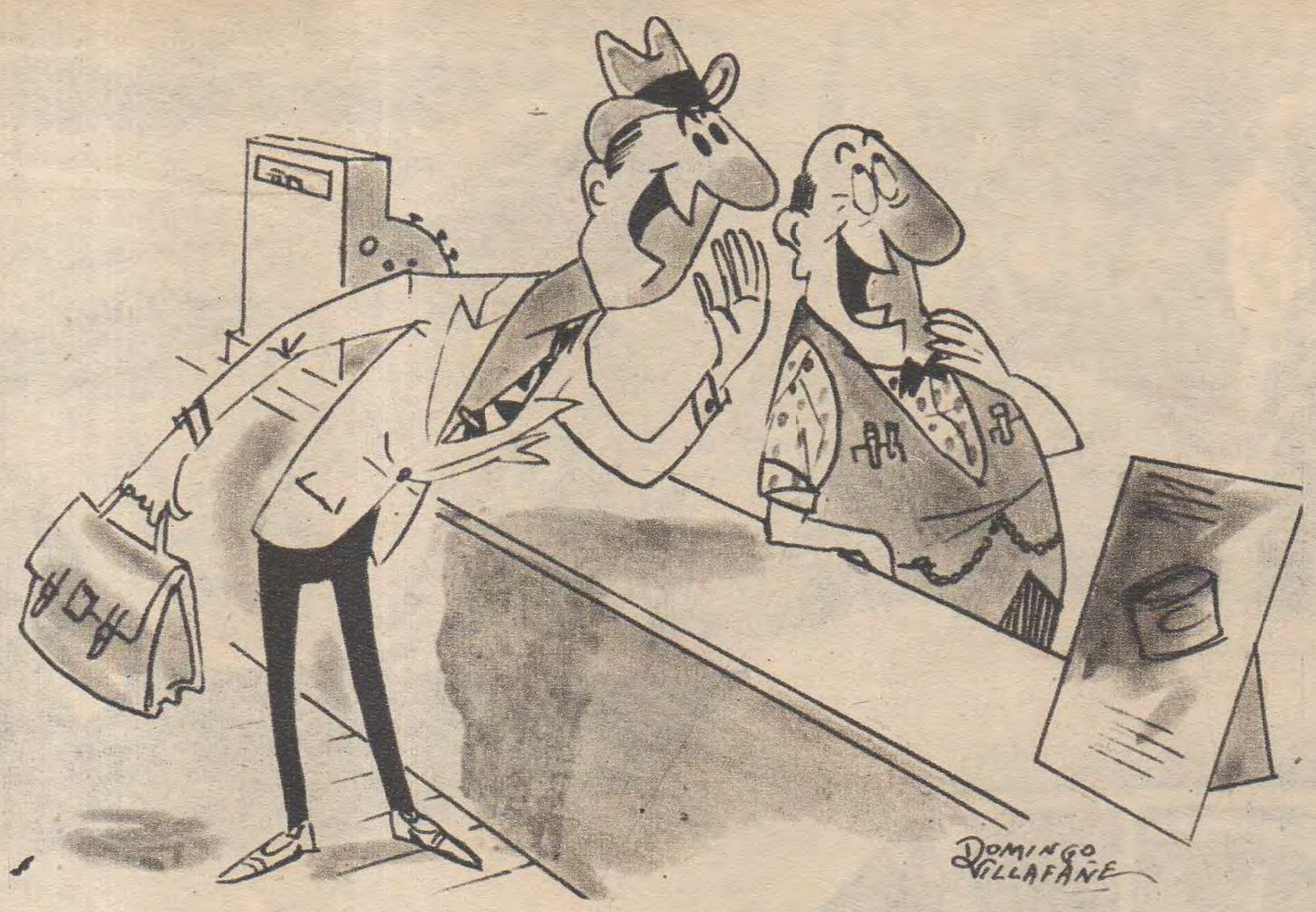
I

El turista no viaja. Se traslada. Y ha decidido que estar en otro lado es una fatiga obligatoria. Se llama turista a un señor que no ve las cosas. La fotografía. Para verlas después. El turista es un hombre que recuerda lo que nunca ha mirado. Se llaman empresas de turismo a unas formidables organizaciones. Que hacen viajar a gente a la que nunca le interesó viajar. Su obra consiste en que luego del viaje tampoco les interesa.

II

Hay también los viajes de estudio. Son aquéllos que realizamos para publicar el libro que tenemos escrito de antemano. Viaje de negocios se denomina el que hacen los hombres importantes para descansar de sus familias. Con pretextos impresionantes.






Y a cuenta de futuras ganancias. También se usan para conocer las secretarias de otros países. Y ahí está el negocio. Los viajes de descanso consisten en cansarse bajo otro cielo. Haciendo todo aquello que no hubiésemos pensado hacer jamás. Si no estuviésemos de viaje. Como comer a horas inauditas. Bañarnos bajo duchas filiformes e indecisas. Y comprar cosas superfluas y horribles. Que luego olvidamos definitivamente. Porque las hemos adquirido como recuerdo.

III

Hay los llamados viajantes. Cuya misión consiste en propagar por todo el país los chistes verdes de reciente aparición. Y conservar en buen estado los chistes viejos. Por eso tienen que viajar constantemente. Algún día se reconocerá su benemérita labor. Ya que entre chiste y chiste también venden cosas. Que la gente del interior no necesita en absoluto.

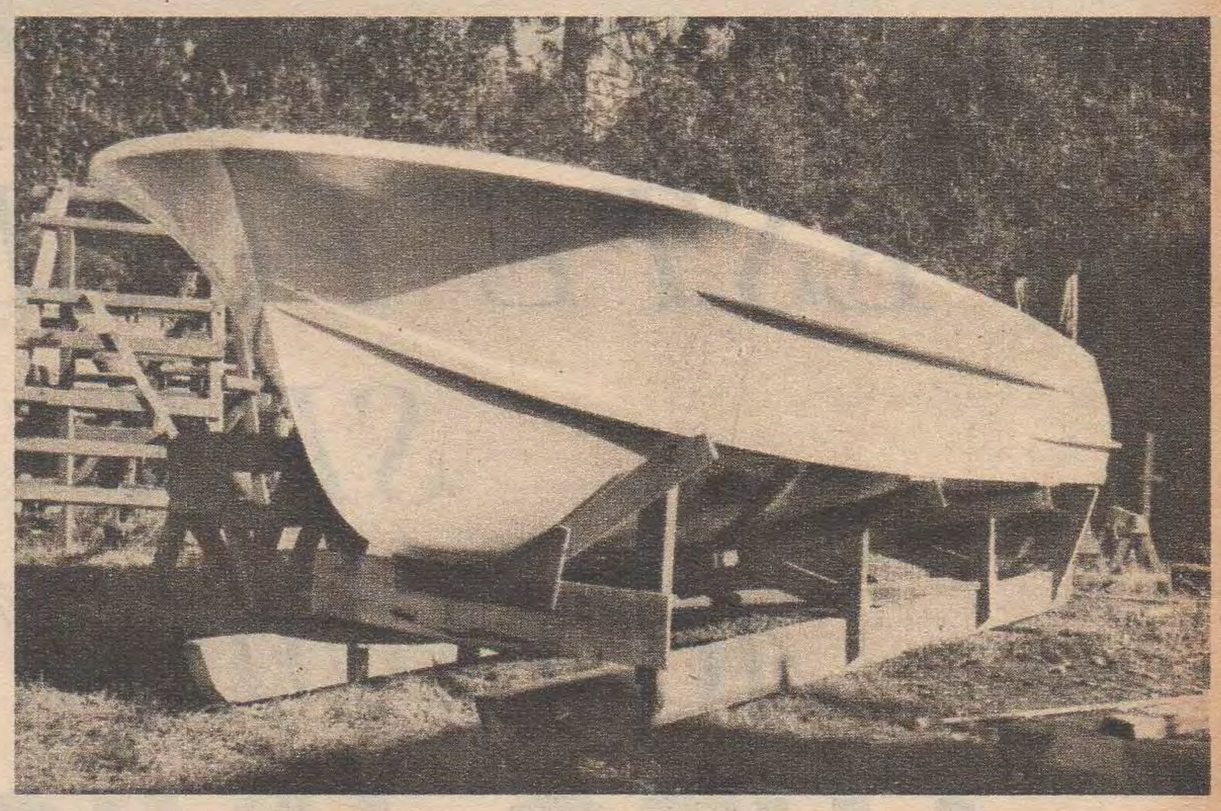
IV

Y existen los cheques del viajero. Cuyo ingenioso fin es que no perdamos nuestro dinero durante el viaje. Sino que lo perdamos todo de golpe antes de partir. Y de una manera absolutamente segura. Realizan una manera peregrina del préstamo a dos firmas. Con dos firmas de la misma persona.

V

"Partir es morir un poco". Es una frase inventada por los hermanos en el momento de distribuir la herencia del padre. También se aplica a los viajes. Pero no es exacta. Ya que no partir nunca es también morir poco a poco.

# LANCHAS VELOCES EN PLASTICO REFORZADO



CONOCIDA es la construcción de botes y embarcaciones menores para motores fuera de borda, en material plástico. Ahora, la firma argentina Astilleros Baader S. R. L. inició la fabricación en serie de cascos mayores, para lanchas veloces y cruceros a motor. El modelo denominado "Catalina" tiene 6.30 m. de eslora por 2.50 m. de manga, y constituye en la actualidad la mayor pieza estructural de plástico reforzado que se construye en serie en el país. Se destaca por sus líneas elegantes como también por sus notables cualidades marinas.

La resina poliester reforzada con fibra de vidrio, posee una serie de notables ventajas para la construcción naval. Permite producir cascos monolíticos sin costura y a prueba de filtraciones de agua. Elimina por completo el calafateo, el resecamiento al sol, la podredumbre y los efectos corrosivos del agua salada. Su resistencia, tanto estructural como al impacto, es enorme, su duración casi ilimitada, y los gastos de mantenimiento muy reducidos.

El "Catalina" se termina en diversas alternativas. La lancha veloz tipo automóvil, con siete asientos, recibe motores marinos entre 100 y 370 HP., e iguales potencias se instalan en la lancha de "media cabina". El crucero "Catalina" posee cabina completa con dos camas, cocina y baño, y recibe motores marinos entre 35 y 185 HP. Otras variantes comprenden la lancha para pesca deportiva, para inspección, y para diversas finalidades utilitarias. También se previó la colocación de uno o dos motores fuera de borda de 40 a 80 HP.

Para la forma del fondo del "Catalina" se adoptó una sección denominada "V-profunda", logrando cualidades marinas altamente satisfactorias y muy superiores a las formas clásicas usuales en lanchas veloces. Otros modelos de 7,60 y 9,00 m. de eslora se proyectan actualmente en la oficina técnica del astillero, como asimismo se halla en estudio un velero de algo más de 6 m. de eslora. Ultimamente, la firma entregó una serie de trineos para la Antártida Argentina, confeccionados en plástico reforzado. Confecciona en dicho material también bocinas de eje, orzas, tanques, cubiertas, carrozas y modelos de hélice.

# *ESTE PUEDE SER SU AUTOMOVIL*

# AUTO UNION 1000




Especial para "AUTOCLUB"

por **FEDERICO B. KIRBUS**

MAS que un automóvil destinado al gran público, el Auto Union 1000 es un coche para una selecta minoría: aquella minoría de automovilistas que saben valorar y aprovechar las ventajas de un motor muy rendidor y de frenos que, dentro de lo que estamos acostumbrados, son poco menos que un seguro de vida.

No abundan los automóviles que combinen tantas características particulares como el Auto Union. Entiéndase como característica particular el motor de dos



tiempos, tres cilindros, la carrocería que, sin ser moderna, es de belleza eterna, su amplio espacio interior y su gran economía de marcha.



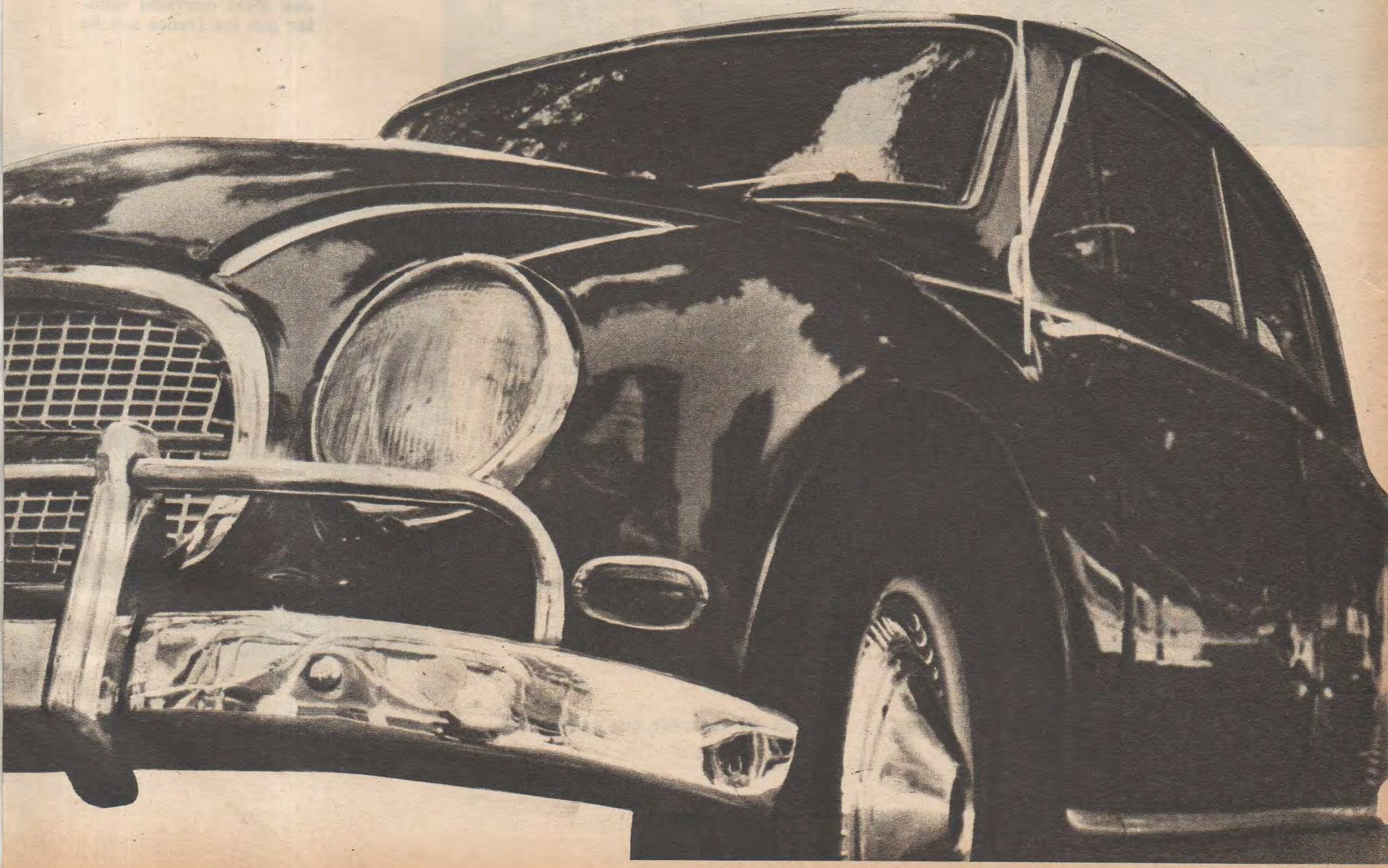
Hay pocos automóviles que posean igual cantidad de partidarios y tantos detractores a la vez: aquéllos lo prefieren y lo poseen por las ventajas positivas del motor de dos tiempos; éstos "no lo pueden oler" justamente por su condición de ser un "dos tiempos". Y lo curioso es que tanto éstos como aquéllos tienen sus bien fundadas razones.

Es necesario tener presente que el Auto Union, como concepto, nació hace más de un cuarto de siglo. Vio la luz del mundo en días en que el motor de cuatro tiempos estaba lejos de haberse impuesto en forma definitiva. Cierto que la gran mayoría de los automóviles estaba dotada de motores de cuatro ciclos, pero su rendimiento y su eficiencia eran todo, menos enviadiable. Allí fue donde surgió la idea de un coche de dos tiempos como medio utilitario eficaz, barato y libre de fallas mecánicas, amén de un costo de mantenimiento sumamente bajo.

De modo, pues, que el Auto Union viene arrastrando este legado de sus creadores y lo defiende frente a coches de concepto mucho más moderno, al punto de alardear con cifras de producción que lo ubican en su país de origen —Alemania— entre los modelos de más aceptación entre el público.

El motor de cuatro tiempos ha alcanzado un grado de eficiencia notable hoy día; pero a pesar de este indiscutible hecho, el de dos tiempos sigue conservando una ventaja fundamental que lo eleva en este aspecto muy por encima de aquél: sus pocas piezas móviles (cigüeñal, bielas y pistones) y la simplicidad mecánica lógica resultante de todo ello.

La carrocería, sin ser de corte moderno, es funcional y muy aerodinámica, pero conserva hasta cierto punto las líneas básicas de los Auto Union de



hace más de una década. No obstante ello, ofrece más espacio interior que la mayoría de los automóviles de precio y rendimiento comparables: con un ancho interior de 132 cm, (adelante) y 134 cm. (atrás), un ancho total de 170 cm. y un largo de 432 cm., es uno de los típicos representantes de aquellos coches que resultan "grandes por dentro y chicos por fuera". Los cristales son generosamente dimensionados, aunque la visibilidad sufre mucho debido a la con-




siderable altura de la parte metálica de la carrocería (tanto el capot como la tapa del baúl experimentan una caída brusca y las puertas son relativamente altas). Dentro de todo, el confort para los pasajeros satisface aun al automovilista exigente, salvo la posición del volante, que podría hallarse más lejos del conductor para proporcionar mayor comodidad en viajes largos. La ubicación de los pedales es inmejorable, y el tablero combina lo práctico con el buen gusto.

La característica acaso más sobresaliente es el "chasis", muy simple en su principio funcional, pero de resultado realmente notable. No hay camino, por más sinuoso que sea, al cual no se adapte el Auto Unión con sorprendente facilidad. Un factor positivo dentro de eso es la tracción frontal, que permite un tren de viaje forzado aun en pasajes montañosos, con curvas y desniveles.

Ya hemos señalado que el motor es un dos tiempos, tres cilindros, con una cilindrada total de 981 cc. Puesto que el ritmo de trabajo de los émbolos es el doble que en un motor comparable de cuatro ciclos, nos hallamos con que su funcionamiento equivale al de un motor de seis cilindros (de ahí la sigla 3 = 6), como por otra parte no falta quien lo equipara con un 1.500, 4 tiempos. Lo positivo es que, con su potencia de 51 HP-SAE a 4.500 rpm. el Auto Union se halla por encima de la mayoría de los automóviles de un litro de volumen, hecho al cual debe sumarse su considerable torque o par motor de 8,5 Kg. a 2.250 rpm.

Su condición de dos tiempos y la ausencia del conjunto árbol de levas —tren de distribución— válvulas, permiten pasarlo de vueltas sin peligro de que surjan inconvenientes de índole mecánica. Por ello es que, si bien su velocidad en la llanura es de 135 km./ph. a 4.500 rpm., en bajada se lo puede pasar de régimen hasta llegar a los 140 km./ph., que equivalen a 4.800 rpm., sin peligro de un eventual desgobierno de válvulas u otras consecuencias.

La 2ª, 3ª y 4ª marchas están sincronizadas, lo que obra aún más en beneficio de la gran maniobrabilidad. Las tres velocidades inferiores están calculadas de manera que se hallen muy juntas, como se desprende de esta comparación numérica basada en un régimen de 4.500 rpm.:

1ª 31 Km./ph.
2ª 53 Km./ph.
3ª 86 Km./ph.

Se ha de observar que entre la 3ª y la 4ª (con la cual se llega a más de 130 Km./ph.), existe un "escalón" pronunciado que, sin embargo, no se nota siempre que se sepa aprovechar todo el régimen útil del motor. Gracias a esta disposición de las marchas es posible acelerar de 0 a 100 Km./ph. en 24 segundos.

Una de las mayores desventajas del Auto Union es —justamente por su ya señalada condición de dos tiempos—, la ausencia casi completa de frenaje del motor: si bien es posible bloquear la rueda libre y acoplar los órganos de transmisión al motor, al levantar el pie del acelerador el coche sigue avanzando prácticamente a la misma velocidad que antes. Ello determina que se tenga que recurrir con mayor frecuencia a los frenos que en automóviles con motor de cuatro tiempos. Los creadores del Auto Union tuvieron en cuenta este detalle, dotando al coche de rodado relativamente grande (5.60 x 15") para mejorar las condiciones de frenado. Sin embargo, las cintas tienen una vida breve y requieren con cierta frecuencia su reemplazo. Los que sufren mucho son los neumáticos delanteros, que deben soportar el peso del conjunto motor-embrague-caja de velocidades. Pero conviene señalar que los frenos son de



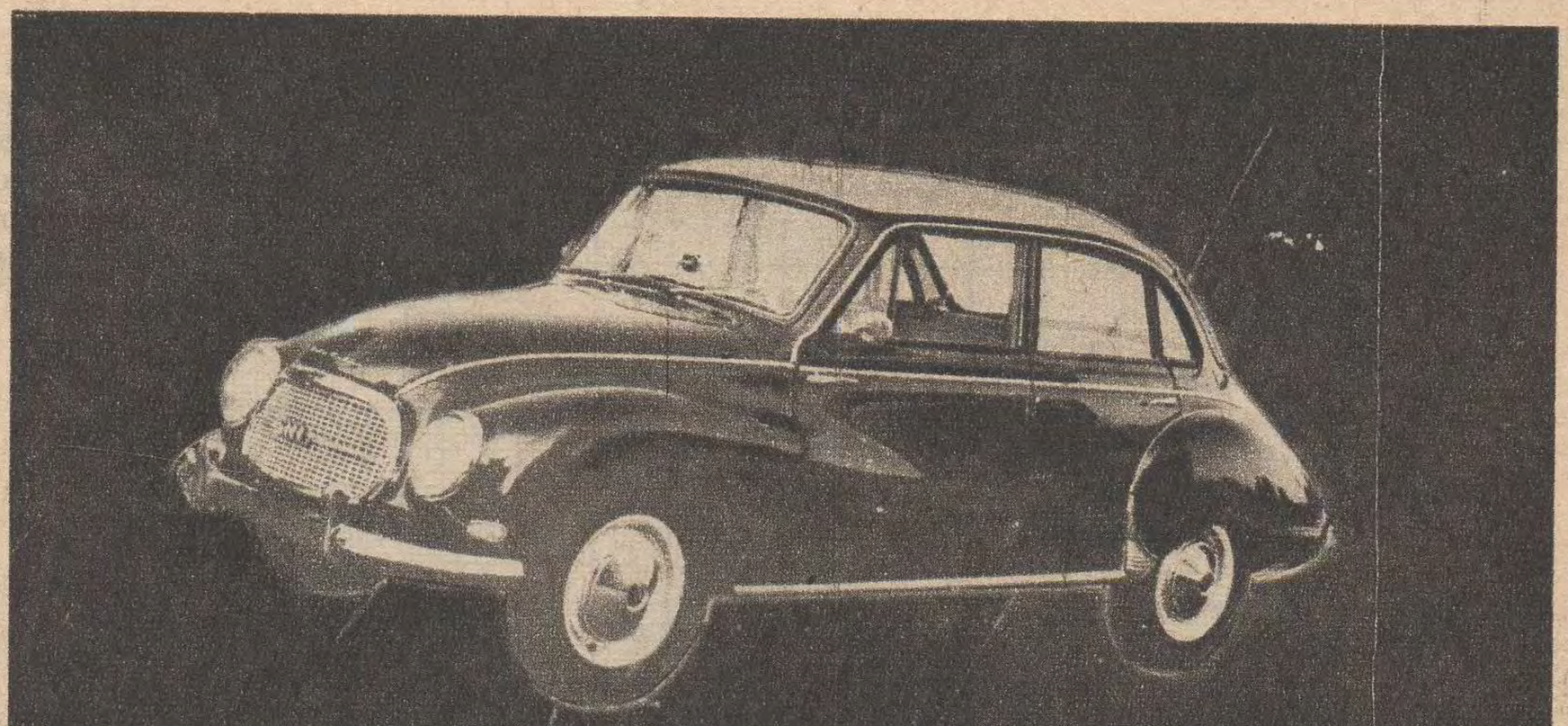
gran eficiencia y no pueden, en absoluto, ser motivo de preocupación para quien alega que la ausencia del frenaje del motor podría ser perjudicial.

A pesar de la tracción delantera, la dirección es suave y libre de vibraciones. La suspensión tiene un toque deportivo por lo rígida, sin que ello obre en detrimento del confort general.

No resulta fácil conducir el Auto Union en la ciudad, puesto que no es fácil mantener la velocidad que llevan los demás participantes (de cuatro tiempos) en el tráfico urbano sin alternar continuamente entre el acelerador y el pedal de freno. Ello se debe a la ya referida característica de que el Auto Unión no aminora la marcha cuando se levanta el pie del acelerador, o al menos no lo hace en la medida deseable dentro de la ciudad.

Otra cosa es en la carretera: allí el Auto Unión es dueño y rey, manteniendo promedios en el orden de los 120 Km./ph. sin dificultad y llegando también a 130 y más Km./ph. sin mayores problemas. Merced a su estabilidad "aguanta" en los virajes más que la mayoría de sus competidores.





# AUTO UNION 1000

(SEDAN 4 PUERTAS)

## CARACTERISTICAS GENERALES

MOTOR: 3 cilindros en línea, dos tiempos; diámetro: 74 mm., recorrido de émbolos: 76 mm.; 981 cc.; relación de compresión: 7,25:1; 51 HP a 4500 r.p.m.; torque máximo: 8,5 kg. a 2250 r.p.m.; rendimiento específico: 51 HP/litro.

TRANSMISION: tracción frontal; embrague a monodisco seco; caja de cuatro velocidades; 2º, 3º y 4º sincronizadas; palanca de cambios en el volante; relación de demultiplicación en las distintas velocidades: 1º: 3,82:1; 2º: 2,22:1; 3º: 1,39:1; relación piñón-corona: 4,38:1.

CHASIS: bastidor de tubos de acero de sección rectangular, con travesaños de refuerzo; suspensión delantera independiente con brazo triangular inferior y elástico de ballesta transversal superior; suspensión trasera, eje rígido y ballesta de efecto progresivo; amortiguadores telescópicos en las cuatro ruedas; frenos hidráulicos en las 4 ruedas; tanque de 45 litros.

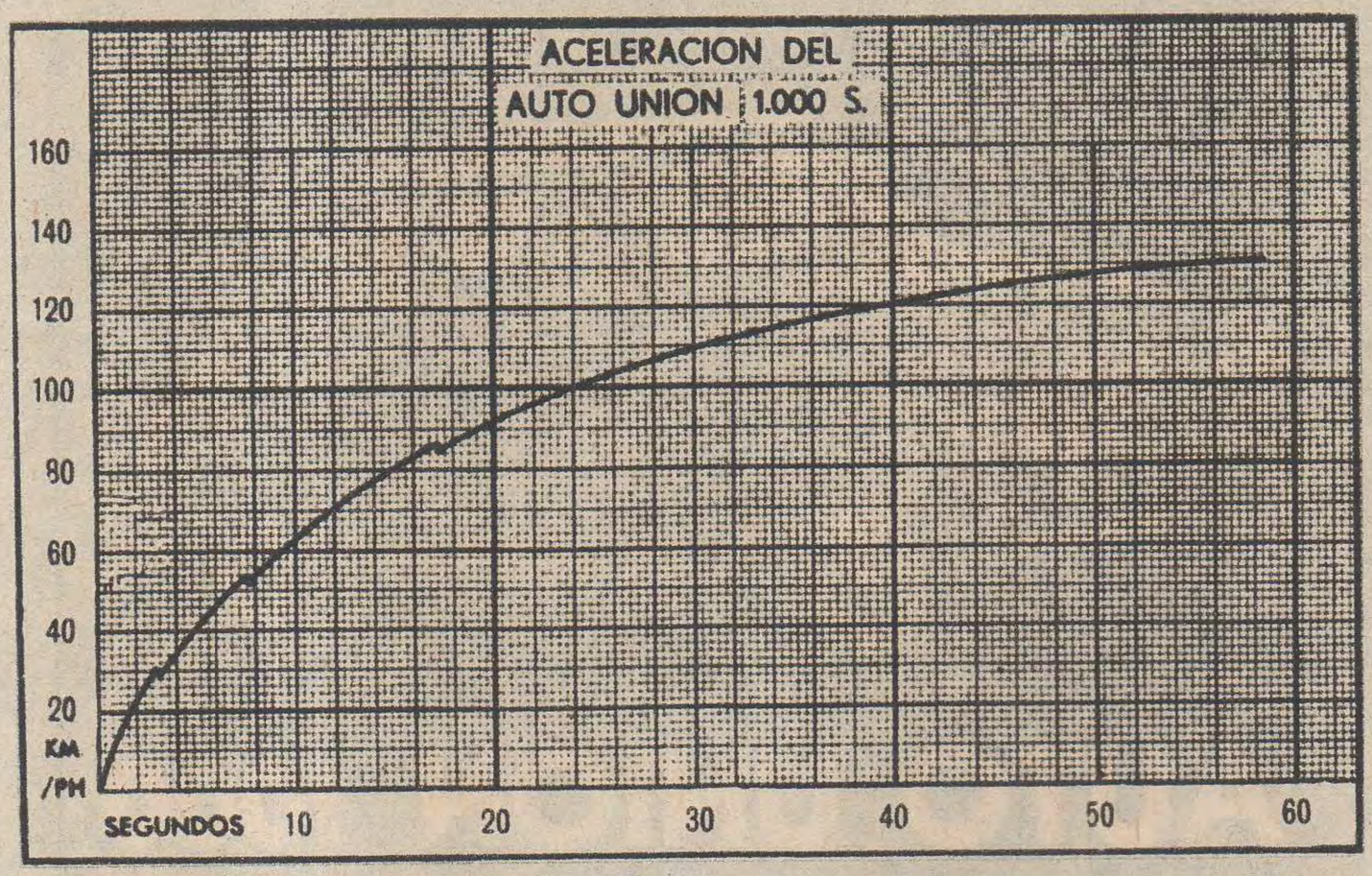
CARROCERIA: distancia entre ejes 235 cm.; trocha delantera 130 cm.; trocha trasera 135 cm.; distancia al suelo 17 cm.; viraje mínimo 11,6 metros; largo total 432 cm.; ancho total 170 cm.; altura total (sin carga) 147 cm.; capacidad del baúl 0,35 m³; peso seco 905 kg.; carga útil 355 kg.

RENDIMIENTO: velocidad tope 130-135 km/ph; relación peso/potencia 18 kg/HP; velocidad en directa equivalente a 27 km/ph cada 1000 r.p.m.; consumo de 8 a 10 litros/100 kms. en la ciudad y de 10 a 12 1/100 km. en carretera, a alto promedio.

## CALCULO DE COSTOS

| | | |
|---|---|---|
| Precio neto | $ | 378.000.— |
| Flete a Buenos Aires | " | 3.300.— |
| Calefacción | " | 6.500.— |
| Radio (Becker) | " | 14.000.— |
| Total | $ | 401.800.— |
| Seguro (con franquicia hasta pesos 2.000) | " | 15.000.— |
| Patente, impuestos, etc | " | 17.400.— |
| Costo del service (para 20.000 km.) | " | 10.700.— |
| Subtotal gastos fijos | $ | 43.100.— |
| Gstos posbles durante un año de uso: | | |
| Dos cubiertas 5.60 x 15" | $ | 5.200.— |
| Un juego de bujías | " | 510.— |
| Total gastos fijos por año | $ | 48.810.— |
| Consumo de nafta y aceite: | | |
| 10 litros/100 kms. | $ | 56.— |
| ¼ de litro de aceite/100 kms. | $ | 8.— |
| Total gasto combustible por 100 kms. | $ | 64.— |
| Gasto nafta y aceite para 20.000 kms. | $ | 12.800.— |
| Total gastos fijos y movibles por año y 20.00 kms. de uso | $ | 61.610.— |
| Total gasto mensual (promedio) | $ | 5.130.— |
| Gasto por km. recorrido | " | 3,08 |
| Total gastos fijos y movibles por año y 40.000 km. de uso | $ | 88.100.— |
| Costo por kilómetro | $ | 2,20 |

OBSERVACIONES: El costo del "service" varía de caso en caso, pudiendo estimarse así: a los 500 km.: $ 600; 2.500 km.: $ 800; 5.000 km.: $ 1.200; 7.500 km.; $ 1.800; 10.000 km.; $ 2.100; 12.500, 15.000 y 17.500 km.: $ 800 cada uno; 20.000 km.: $ 1.800, y así sucesivamente. Se estima que por cautela deben renovarse las cubiertas delanteras después de 20.000 km. de uso, sin que ello sea siempre imprescindible. El seguro es contra robo, incendio total o parcial y contra terceros, con franquicia hasta $ 2.000. En la cifra correspondiente a 40.000 km. se incluye un juego completo (4) cubiertas, dos juegos de bujías y gastos de "service", para los 20.000 kms. adicionales por un total de $ 8.000.—.




El consumo de nafta se mantiene dentro de límites reducidos, pero aumenta sensiblemente cuando el conductor imprime un tren de marcha fuerte. Pero aún en tales condiciones, difícilmente gasta más de 14 litros/ 100 Km.. Muy positivo es que el típico ratear del motor de dos tiempos no se percibe en absoluto dentro del coche, como, por otra parte, también el motor se halla libre de vibraciones molestas y ruidos provenientes de las válvulas y otros elementos del tren de distribución.

Con este automóvil hemos realizado un viaje de 5.000 kilómetros, que comprendió el recorrido íntegro del Gran Premio Internacional Standard 1961 organizado por el A.C.A. No hubo problemas que hubiesen empañado el placer del viaje, aunque lógicamente es necesario tener el coche muy a punto cuando se incursiona en regiones serranas. En resumen: dentro de su cilindrada y su precio, un automóvil de positivas ventajas, libre de problemas mecánicos y sólido en su terminación.

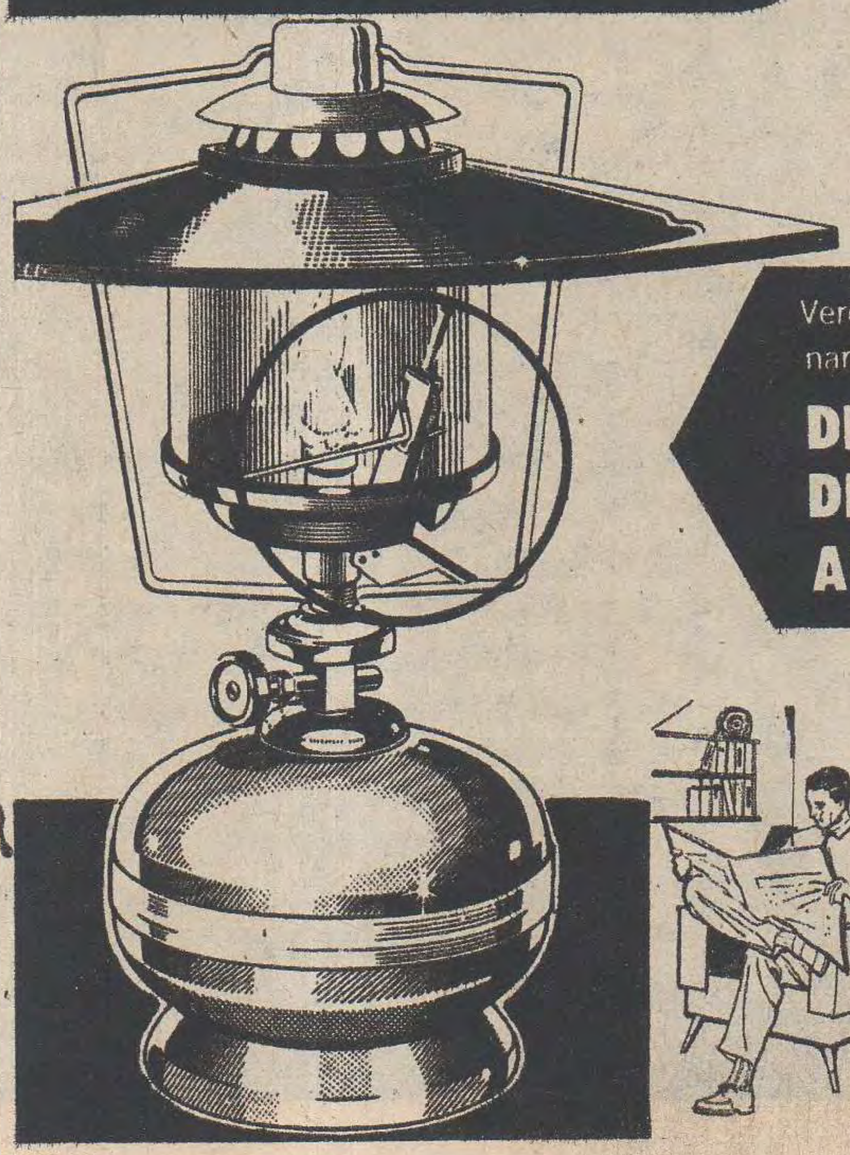
**Esta es la primera de una serie de notas que AUTOCLUB ofrecerá a sus lectores con el deseo de presentarles los automóviles argentinos e informarles sobre los gastos de mantenimiento de cada uno de los modelos. Las notas aparecerán siguiendo el orden alfabético que corresponde a los nombres de cada coche. N. de la D.**

## 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.**


CORTES DE LUZ

FAROL MASELUZ



A GAS LICUADO

UNICO EN EL MUNDO

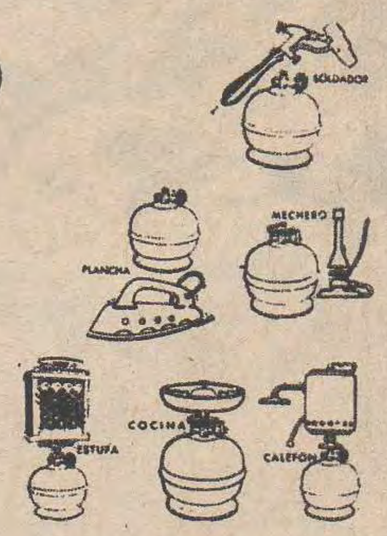
Verdaderamente revolucionario!

DISPOSITIVO DE ENCENDIDO AUTOMATICO

con patentes nacionales y extranjeras.

No falla nunca, no le afecta la lluvia, el viento, ni la humedad como ocurre con los fósforos o encendedores comunes.

Una ligera presión con el dedo y ya está!



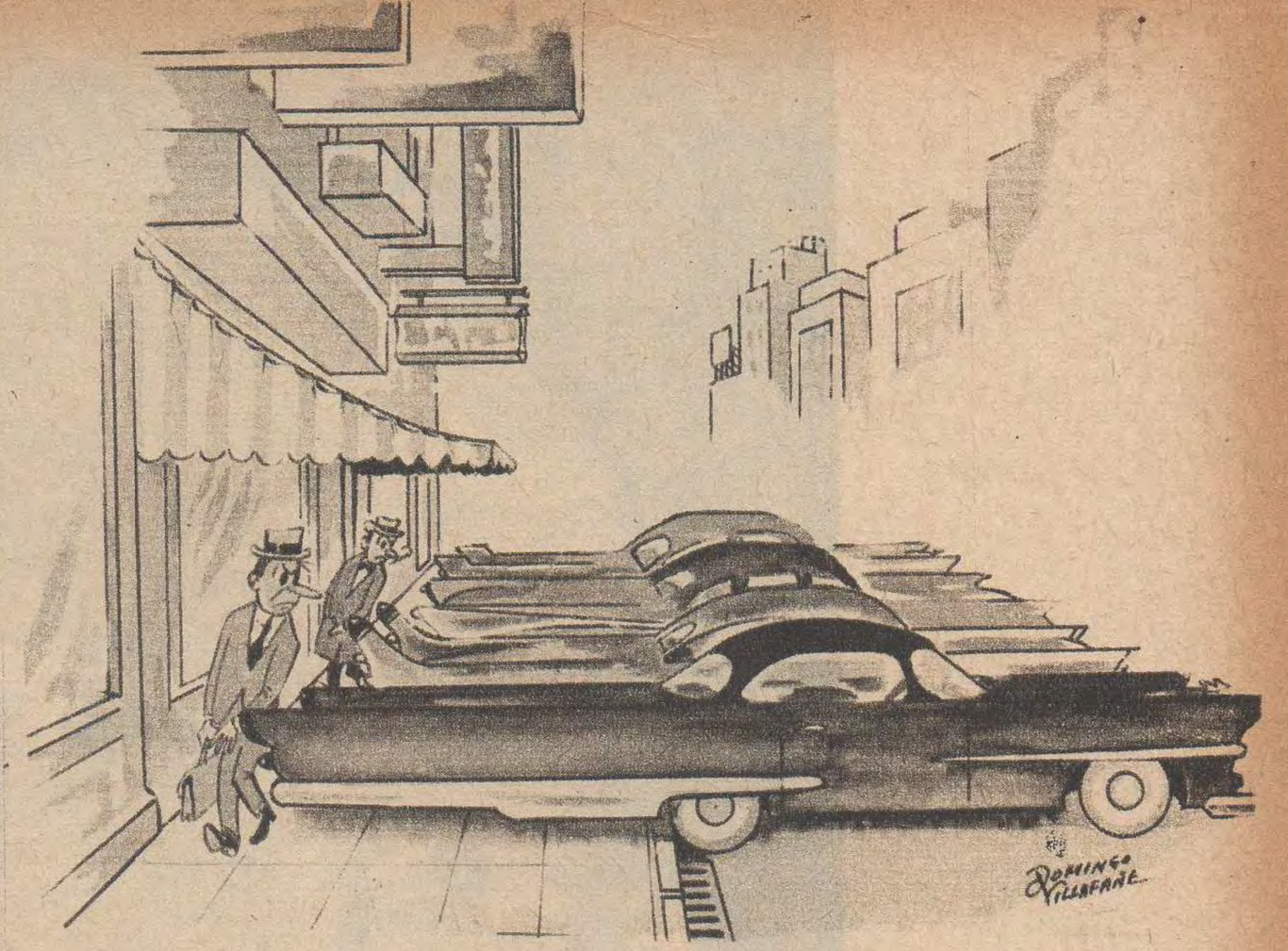

***VENTAJAS UNICAS:*** Todos los artefactos MASELUZ vienen provistos de garrafas recargables por el mismo usuario. Además son los únicos artefactos con válvula reguladora economizadora de gas.



Fabricados por:
TALLERES METALURGICOS
MASEL

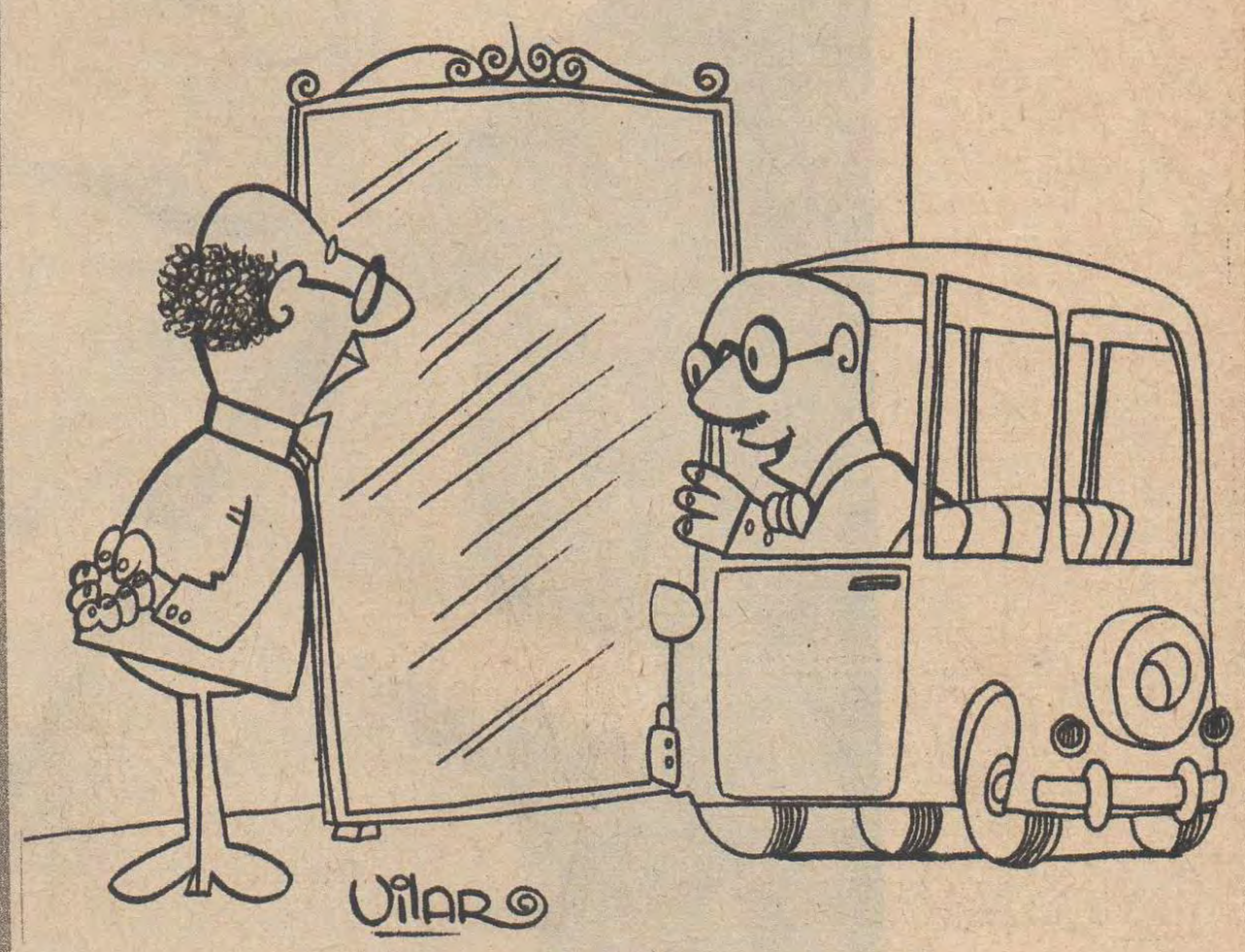
DISTRIBUYEN y GARANTIZAN
AGAR, CROSS & Co. Ltd.
Paseo Colón y Venezuela - T. E. 33-7501 - Cap.
CALEFACCION - INT. 147 y 126
DIFA METAL S. R. L.
San José 513 - T. E. 38-3411 y 37-7133

# COSAS DEL AUTOMOVILISMO







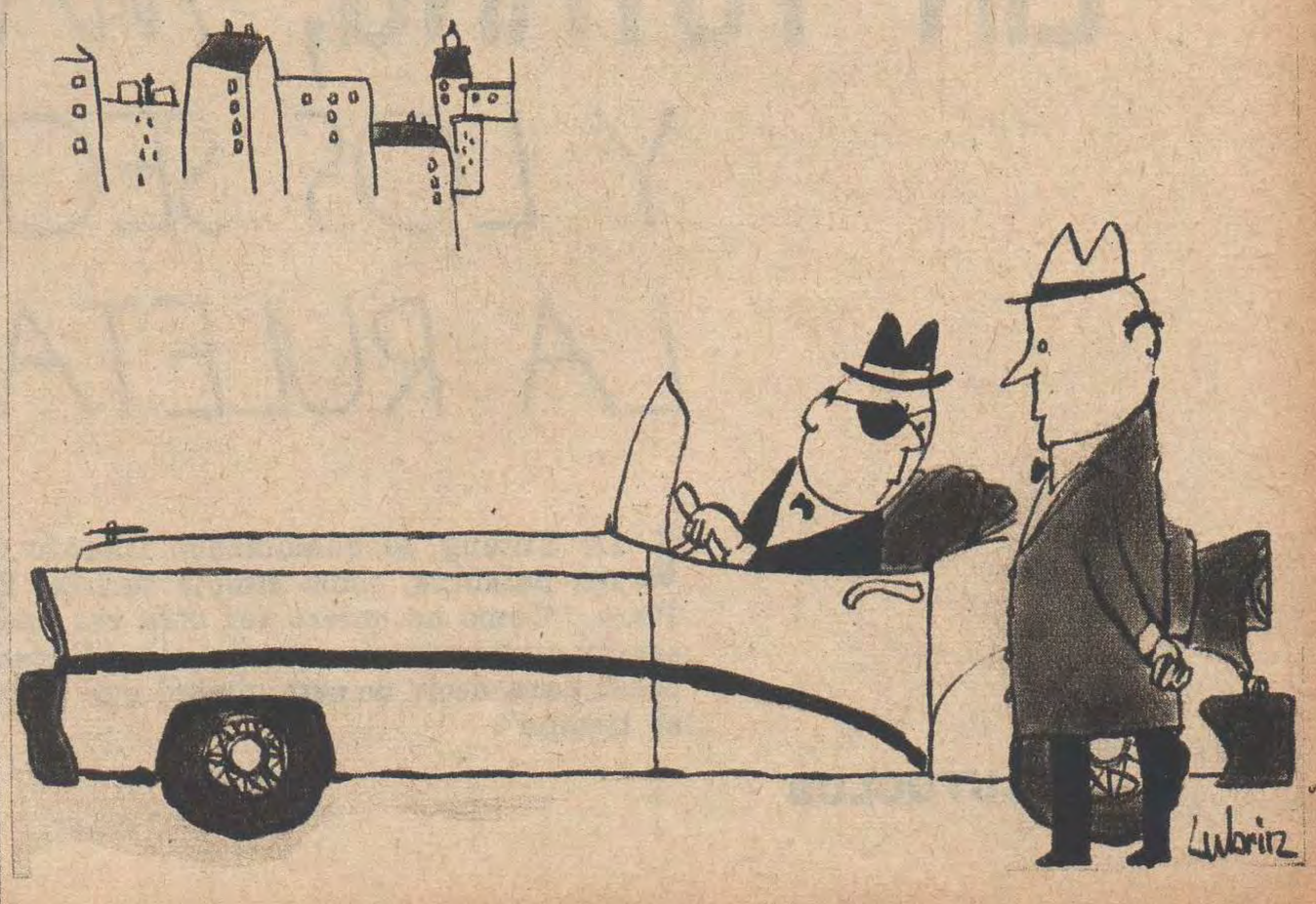



*—Lo siento un poco ajustado de espalda, ¿puedo probarme una medida más grande?*




*—¡Pepe, dónde diablos te has metido, ven a ayudarme!*

*—¡Sí, el auto es lindo, pero me salió un ojo de la cara!*





# LIN YUTANG, *MAR DEL PLATA Y LOS SECRETOS DE LA RULETA*

**LIN Yutang, el humanizado filósofo chino de la sonrisa suave, ha venido a la Argentina, según sus palabras, como simple turista. En afirmación de ello, prefirió llegar primero a Mar del Plata. "Como no quiero ser otra vez nada más que un tranquilo turista —nos dice— no quiero conservar otra impresión previa de mi llegada que la que me ha brindado Mar del Plata. Tengo muchas cosas para decir de esta ciudad que me ha resultado tan grata y cuyo recuerdo me acompañará en el tiempo".**

Lo escuchamos en silencio, sin interrumpirlo, convencidos de que estamos abusando de su gentileza. El lugar no es adecuado, por cierto, para el reportaje. Caminamos al lado del filósifo, sin que se oiga el ruido de nuestros pasos, apagados por la enorme alfombra roja sobre la cual avanzamos. Hay mucha, mucha gente cerca nuestro, pero nadie ha reparado, al parecer, en nosotros. El rumor de las voces pone un extraño fondo de sonidos. Lin Yutang es gentil y amable con todos y muy especialmente con los periodistas. Acepta conversar con el cronista en tiempo y lugar que él nos indica y optamos por aparentar alejarnos de su presencia para permitirle así una mayor libertad de movimientos.

Estamos seguros de que el filósofo no cree, en el fondo de su espíritu, que vayamos a dejarlo discretamente solo. Así lo da a entender la sonrisa que se insinúa en sus labios, la suavidad del apretón de manos y la disimulada mirada con que nos ve marchar. La razón es fácilmente comprensible. Estamos en la "sala de entretenimientos" del Casino de Mar del Plata y Lin Yutang va a probar suerte en la ruleta...

## 41 besugos y 11 anchoas

El filósofo nos recibe exactamente a la hora convenida. Está muy contento y se apresura a presentarnos a su esposa. Como adivinamos su intención de retirarse, le rogamos que se quede y ella accede con oriental condescendencia.

—AUTOCLUB es una revista —le decimos— que le dedica buena parte de su contenido al turismo. Y estamos seguros que a los lectores les agradará que conversemos con ustedes sobre este tema.

—El turismo es el medio más directo y eficaz para el conocimiento y el entendimiento entre los hombres y las mujeres de nuestro tiempo —afirma Lin Yutang—. Yo, en Mar del Plata, por ejemplo, he podido practicar algo que me gusta mucho: la pesca. He salido mar afuera en el barco "Sierra", del patrón Batané, el que por menos de cincuenta dólares, ha puesto a mi disposición su embarcación, desde la mañana hasta el final de la tarde. Es un hombre gentil y amable, y gracias a su buena voluntad y a su estímulo desinteresado he podido pescar 41 besugos y 11 anchoas, lo que constituye el record absoluto y posiblemente el definitivo de mi carrera de pescador aficionado.

—Yo estaba un poco intranquila por su tardanza —confiesa la señora—. Me había mandado decir que estaría de regreso a las 16 y se excedió en casi tres horas a lo previsto. Pero lo mismo quedé muy contenta al enterarme del buen resultado de la excursión. Lo obtenido lo regaló en la banquina del puerto, al llegar, al dueño de un restaurante, que iba a comprar besugos, y a Martínez, el chófer; pero a mí me trajo los más grandes como trofeos de victoria.

Lin Yutang es como la mayoría de los pescadores aficionados. Entra en detalles minuciosos de su excursión y la conversación tiene inesperadas derivaciones. Así nos enteramos de que madame Tsuiteng Leao Lin, la esposa del filósofo, es autora, también, de un libro que ha alcanzado gran circulación, "The Secret of Chinese Cooking", en el cual, con la ayuda de su hija mayor, Hsiangju Lin, enseña a preparar los manjares de la cocina china que más le gustan a su marido...

POR
JAIME G.
FONT

## Lin Yutang y Papini

El autor de "La importancia de vivir", tiene junto a una mesita de su departamento en el Hotel Provincial diversos diarios porteños y marplatenses que dedican preferente atención a su visita.





PUBLICIDAD A.C.A.

visite:
MEXICO
PERU
CHILE
BRASIL
Y
EE.UU.

NUESTRAS MARAVILLOSAS EXCURSIONES ESPECIALMENTE ORGANIZADAS LE BRINDAN UN AMPLIO PROGRAMA CON FACILIDADES DE PAGO Y SALIDAS DIARIAS

SOLICITE INFORMES
VIAJES Y TURISMO 1er. PISO
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
AV. LIB. GRAL. SAN MARTIN 1850

**En un momento dado, queriendo ser gentil con el cronista, toma uno de ellos y nos alcanza el comentario de un periodista local que recoge el juicio que le mereció Lin Yutang a Giovanni Papini y que este escritor registra en "El Libro Negro".**

**El filósofgo chino evoca la entrevista que Papini narra en su libro y ayudándose con la versión castellana del rotativo marplantense, nos dice:**

**—Sí, es verdad. Papini quería saber cuáles eran mis últimas opiniones acerca de mi patria y yo, tras otras consideraciones, le dije: "Después de algunas generaciones, el "peligro amarillo", se convertirá en el "dominio amarillo". El color amarillo, según los occidentales, es el color de la envidia y el odio. Los amarillos no pueden tolerar la idea de que haya razas superiores a la propia, y las someterán. Su dominio no será dulce ni fácil, pero, a pesar de todo, el Imperio del Sol Naciente llegará a ser un día, aunque lejano, el Imperio donde el Sol no se levantará ni se pondrá jamás..." Papini, azorado, me interrogó: "¿Habla seriamente?". "Nada hay más serio", contesté. Y estallé en una sonora carcajada.**

## El filósofo se confiesa

**Hay veces en que el periodista debiera pagar a la empresa a la cual pertenece por el placer que puede llegar a producirle el conocimiento, aunque sea fugaz, de ciertas personalidades extraordinarias. Este es hoy nuestro caso, aun cuando confiamos en que la dirección de AUTOCLUB no tome en serio lo que acabamos de expresar en un arranque de sinceridad del que ya nos sentimos totalmente arrepentidos.**

**Debemos aclarar que cuando aparentemente lo abandonamos en la sala de juego del casino marplatense, la curiosidad nos llevó a ver qué hacía Lin Yutang en tan inadecuado escenario. Lo seguimos. Se detuvo en varias mesas de ruleta en las que aún no había mucha gente, pues eran las primeras horas de la sesión de la tarde. Observó los números que salían, que eran todos bajos, continuó su recorrida y se detuvo finalmente en una mesa en la que se había cantado "negro el 29". Compró dos mil pesos en fichas de veinte y, después de consultar una pequeña bola de cristal que extrajo de su bolsillo, comenzó a jugar. Acertó con dos plenos y cobró 1.400 pesos. Volvió a consultar su extraña bola mágica y siguió jugando. Media hora después, cuando dejó de jugar, su ganancia debía ser de alrededor de doce mil pesos.**

**Como es natural, ante la cordialidad de la acogida que el filósofo nos dispensaba, nos permitimos inquirirle sobre la misteriosa bola mágica.**

**—¡Ah! Es una cosa muy sencilla —nos contestó—. Se trata de una bola de plástico en la que en un ingenioso dispositivo, puede verse cuáles son los números del plato de la ruleta vecinos del que acaba de salir. Se siguen unas fáciles instrucciones y uno, con ellas, puede ganar mucho..., cuando no pierde. La compré en Nueva York en uno de esos raros negocios de armenios de la calle 14...**

**La conversación salta de un tema a otro y el cronista anota algunas frases del hombre de la sonrisa suave que vamos a reproducir seguidamente, sin ningún comentario, como cierre de este reportaje, enfocado, desde el comienzo, con criterio enteramente turístico:**

**—Encuentro a Mar del Plata superior a muchos otros balnearios que conozco. Aparte de su progreso y de su pujanza, el costo de la vida es en Mar del Plata muy aceptable, especialmente con relación a Buenos Aires. Allí, el Plaza Hotel puede costarle 3.700 pesos diarios. Aquí por tres veces menos tiene en el Hotel Provincial mayores comodidades y mejor atención. Cuando escriba mis próximas crónicas de viaje, Mar del Plata ocupará el primer lugar. También me encanta Bariloche. Los lagos del sur, en Argentina y Chile, son mucho más hermosos que los de Suiza. Lástima que ustedes los argentinos, no parezcan darse cuenta de ello...**

# ESTACIONES DE Y. P. F. ADHERIDAS AL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

**(Inaguradas hasta el 30 / III / 1962)**

**La lista de estaciones de servicio de concesionarios de Y.P.F., adheridas al plan de servicios del A.C.A., que publicamos a continuación, y que actúan dentro de la reglamentación del mismo en vigencia, demuestra una vez más, de una manera concluyente, los alcances de la política servicial que sigue la Institución.**

**Esta nómina, que será acrecentada considerablemente en los próximos meses, ofrece la certidumbre de que los asociados del A.C.A. podrán disfrutar de servicios de auxilio y demás que requiriesen, en condiciones preferenciales, prácticamente en todo el ámbito del país —considerando, además, la existencia de las estaciones propias de la institución—, y especialmente en los lugares y centros donde son más constantes las exigencias del intenso tránsito automovilístico.**

Nº 1 TRES ARROYOS, FCNGR
Guillamón, Villador y Cía. S.R.L.
Sarmiento y 1810
Teléf. 857

Nº 2 PUNTA ALTA, FCNGR y BM
Jara y Leyes
Av. Colón 199
Teléf. 409

Nº 3 OLAVARRIA (San Jacinto), FCNGR y GB
Hernando Hnos. y Cía. S.R.L.
Ruta Prov. 76 Km. 19,500
Teléf. 10

Nº 4 AYACUCHO, FCNGR
Russo Hnos.
Av. P. Solanet y A. Brown
Teléf. 160

Nº 5 JUNIN, FCNGSM
Alfredo O. Di Marco
Saavedra y Lebensohn
Teléf. 86

Nº 6 VILLA CARLOS PAZ (Córdoba)
Raghi, Maculán, Fernández, S.R.L.
Av. 9 de Julio 173
Teléf. 90 y 57

Nº 7 VILLA ELISA, FCNGR
Pagani Hnos.
Camino Gral. Belgrano Km.15,500
Teléf. 87-152

Nº 8 LOMAS DE ZAMORA, FCNGR
Martínez y Videla
H. Yrigoyen 8590 esq. Rivera
Teléf. 243-1268

Nº 9 LUIS GUILLON (Esteban Echeverría) FCNGR
José Delfino y Cía.
Camino de Cintura y Ruta 205
Gral. Uriburu y Sta. Catalina

Nº 10 LANUS, FCNGR
Bernardo y Gómez
Av. Pavón 3702 esq. Caaguazú
Teléf. 241-1702

Nº 11 ROQUE PEREZ, FCNGR
Basso, Barbaría y Pastor Ris
Ruta 205 Km. 133 C. Correo 39

Nº 12 SALADILLO, FCNGR
F. Eugenio del Campo
Rivadavia y M. Sojo
Teléf. 25

Nº 13 MARCOS PAZ (Bs. As.), FCNGB y DFS
Mario J. Grand S.A.
Ruta 200 esq. Moreno
Teléf. 97

Nº 14 MORON, FCNDFS
Serrano, Querejeta y Sánchez
Rivadavia y San Martín
Teléf. 629-7137

Nº 15 BERISSO, FCNGR
D'Alessandro y García
Río de Janeiro y Av. Génova

Nº 16 TIGRE, FCNGBM
Santurio y Caro
Av. Cazón 997 esq. Chacabuco
Teléf. 749-0405

Nº 17 FLORENCIO VARELA, FCNGR
Chefor S.R.L.
Av. San Martín y B. Mitre
Teléf. 205-0140

Nº 18 PERALTA RAMOS (Mar del Plata), FCNGR
Conde y Miller
Av. Martínez de Hoz y 16

Nº 19 MIRAMAR, FCNGR
Osvaldo Alfonso Villaverde
Av. 9 de Julio y Calle 20

Nº 20 PINAMAR, FCNGR
Dagoberto Paredi
Camino de Acceso y Av. Libertador

Nº 21 VILLA GESELL
Francisco Arenas Cordero
Av. 3 y Paseo 111





**Haga revisar los frenos de su automotor periódicamente en un taller responsable y exija la colocación de fluído y repuestos para frenos Wagner Lockheed, máxima garantía de seguridad.**

**Wagner Lockheed**

**MARCAS REGISTRADAS**

Fabricados por FARLOC ARGENTINA S.A. en su fábrica de J. L. Suárez, Prov. de Bs. As. bajo licencia exclusiva y control técnico de Wagner Electric Corporation, U.S.A.

# París Y OTRAS CIUDADES

Escribe
**ENRIQUE ROJAS VELA**
Especial para "AUTOCLUB"



*Esto es historia vibrante, que no pierde su resonancia ecuménica a través de los siglos: el gran Arco de Triunfo, en el centro de la Place de l'Etoile, donde se encuentran doce avenidas.*

¿QUE mejor que llegar a la *Villa Lumière* avanzada la noche y con apetito? Largo había sido el viaje en autobús desde Bruselas, y si bien los caminos son buenos, en las escalas en las localidades francesas intermedias no encontraron restaurante abierto, de modo que sucesivas copas de coñac, de primera calidad, constituyeron el único alivio al exigente estómago.

Al cruzar la frontera belgo-francesa, el chófer había prevenido que el paso por inmigración y aduana sería: o muy prolongado, o en extremo breve, según el humor de los funcionarios de turno. Fue lo segundo, y tanto que ni siquiera examinaron los pasaportes.

Avanzando por las carreteras de Francia, resultó marcado el contraste con las de Bélgica. Cada tantas docenas de metros hay parejas de gendarmes, prestos los fusiles-ametralladoras. Entonces era el *terror* de los argelinos; ahora son los atentados de los extremistas franceses de derecha. Lo cierto es que, debido a la crisis de Argelia, Francia, sus fuerzas armadas, viven en permanente alerta desde hace ocho años.

## Las luces de París

Eran las dos de la mañana cuando las luces generosas de París alegraron el espíritu. Rápido cambio de ropa en el hotel, taxi, y al más próximo restaurante con





*Domingo en París. La gente busca quietud y paz. Los paseantes a la orilla del Sena, el río histórico, y el barquito de excursionistas, muestran una faz íntima de la gran ciudad, que los turistas, generalmente, ignoran.*

*El bello y severo frente de la iglesia de Saint Germain des Près, en París. Antiguo monumento levantado por la fe que nunca se agota.*

# Paris



*Esta es la estampa de un viejo gondolero de Venecia. ¿Cuántas visiones han pasado y quedado en su retina, que ha contemplado el desfile de tantos años y rostros apasionados o ansiosos?*

sabrosas viandas, excelentes vinos y adecuado espectáculo. Otro taxi y a la colina del *Sacré Coeur*, para presenciar el grandioso amanecer. La imponente basílica, que puede verse desde cualquier callejuela de Montmartre, parece brindar su protección al centro de la vida alegre y del pecado que se extiende a sus pies, y ofrece una vista única de París, 100 metros abajo.

Por allí está también el *Gaumont*, el cinematógrafo más grande del mundo, según los franceses, con variado programa de película, órgano, orquesta y variedades, ni más ni menos que el *Radio City Music Hall*, de Nueva York.

Situado nuestro hotel sobre el *Quai des Grds. Agustins*, en la *rive gauche*, el *Pont Neuf*, que conserva este nombre a pesar de ser el más viejo de los 27 puentes que cruzan el Sena (fue terminado de construir en 1607), resultó el paso obligado hacia la *rive droite* y el Louvre.

Los jardines de las Tullerías, siempre tan cuidados, nos llevan a uno de los cuatro arcos de triunfo que tiene París: *l'Arc de Triomphe du Carrousel*, réplica del arco de Séptimo Severo, de Roma. Plaza de la Concordia y obelisco de Luxor, que data de 12 siglos antes de nuestra era y que originalmente fue erigido delante de un templo de Tebas. *Campos Elíseos* y el mayor arco triunfal del mundo, conmemorativo de los triunfos de Napoleón y tumba del soldado desconocido. La *Porte St. Denis* y *Porte Saint Martin*, son los arcos construidos en homenaje a Luis XIV.

La capital de Francia experimenta una fiebre de construcciones modernas, sin desmedro ni peligro para las estructuras antiquísimas. Por doquier se ven altos edificios de apartamientos. El mejor exponente del brote constructor, es la *Maison de Radio*, que alberga a toda la radiofonía y televisión de París.

*Un modernísimo aspecto callejero de la gran urbe: intenso tránsito de automóviles..., y los peatones apresurados, que deben esperar, en medio de la calzada, el cambio de luces, para poder cruzarla.*

## Hotelería defectuosa

Salvo unos cuantos hoteles modernos, los más son antiguos y carentes de las comodidades que brindan los de las grandes ciudades de las Américas. Una habitación con baño es cara, y, por lo visto, las que no lo tienen están sometidas al régimen del baño a horario. Nuestra última noche en París resultó altamente desagradable, y nada menos que en un establecimiento de fachada imponente y de nombre con campanillas: el *Grand Hotel du Louvre, Place du Théatre-Française*. El avión



*La otra cara de la noche, la faz nocturna y cotidiana: una escena animada en el cabaret* Les naturistes.

de la B. O. A. C. en que debíamos partir esa noche, se demoró, y la empresa nos alojó en el hotel de marras. Nuestra habitación, en el quinto piso, no tenía baño, y cuando solicitamos al conserje que nos permitiera tomar siquiera una ducha, replicó que el cuarto de baño estaría abierto el siguiente día, de 9 a 10 de la mañana. Nuestra insistencia en que abriera esa noche el baño, lo indujo a llamar a dos policías que prontamente nos dieron un ultimátum: ¡o calladito a la habitación, o a la comisaría!

Y ya que mencionamos a la policía, diremos que la de París parece hostil al mundo entero. No hay turistas ni periodistas que valgan. Si hay manifestación de argelinos, leña con ellos; si los manifestantes son extremistas de derecha que quieren derrocar al gobierno, leña con ellos. Si son franceses de centro o izquierda, que respaldan al gobierno, leña con ellos. Nadie puede quejarse de falta de atención policíaca.

*La clásica regata de los gondoleros venecianos.*



## Un caso que merece atención

Conocemos el caso de una educadora argentina residente en Nueva York, que preguntó al consulado francés si necesitaba visa para ir a París. Como la respuesta fue negativa, fue sin ella. Estaba en el autobús de Bruselas a París, y ya hemos dicho que no hubo examen de pasaporte al cruzar la frontera. En París los hoteles piden los pasaportes para que la policía los examine. El documento de la educadora argentina fue devuelto sin observación alguna. La policía de Niza tampoco objetó el pasaporte argentino sin visa francesa, pero cuando el tren en que del hermoso balneario de la Costa Azul, se dirigía a Roma, paró en Ventimiglia, sobre la frontera con Italia, la policía francesa señaló la ausencia de la visa, hizo descender a la educadora del tren, la obligó a pagar una multa de 90 francos, y perdió el tren. No obstante las reclamaciones, las autoridades francesas nada hicieron por desagraviarla. Urge que el gobierno argentino concierte con el de Francia, el sistema de libre acceso de ciudadanos turistas, que París tiene con otras naciones latinoamericanas.

## La Costa Azul

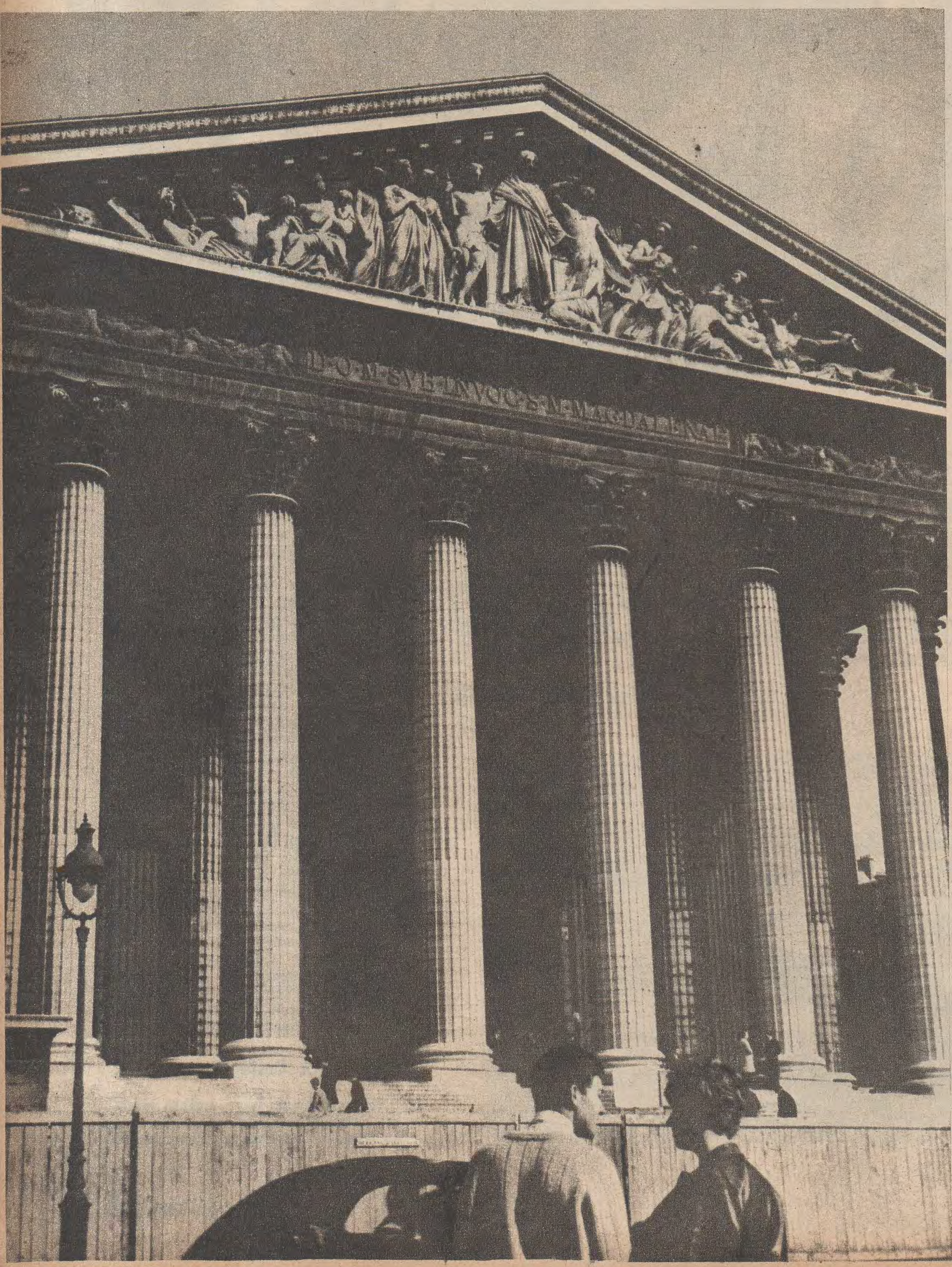
Las playas de Niza, quinta ciudad de Francia, son de tosca; pero las de Cannes, sede de los renombrados

# Paris

festivales cinematográficos, son de blanca arena. Hoteles confortables, ramblas extensas, clima ideal, y abundancia de entretenimientos, hacen, de la famosa Costa Azul francesa, una región paradisíaca.

Numerosas son las excursiones que pueden hacerse desde Niza. Una de las obligadas lleva a Montecarlo, cuyo casino no puede compararse con el de Mar del Plata. Hay, sí, en Montecarlo, un acuarium de primer orden. La Bahía de la Condamina, que está entre Montecarlo y Mónaco, es frecuentada por los más bellos yates de Europa.

Tanto la Riviera francesa como la italiana, atraen a los millonarios de muchos países, y abundan los norteamericanos con residencias fabulosas sobre el lito-



*La clásica fachada de la iglesia De la Magdalena, situada en el encuentro de la rue Royale con los grandes bulevares que ahí nacen, en el corazón metropolitano de París. Ningún turista deja de visitarla.*

ral del golfo de Génova, incluso Joseph Kennedy, padre del actual presidente de Estados Unidos.

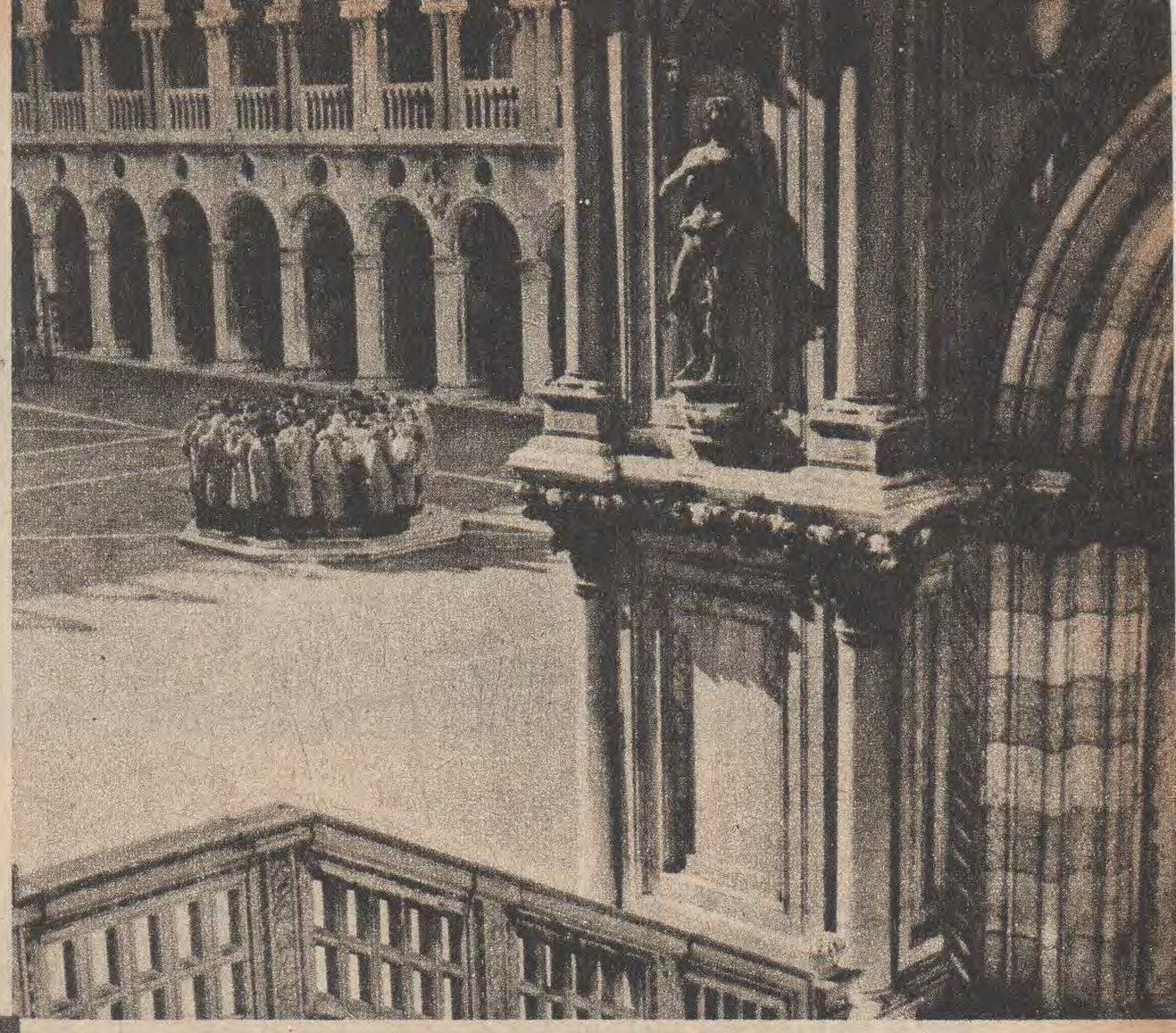
El turista que lo prefiere puede contar con un automóvil, alquilado o comprado, no bien desembarca en cualquier punto de Europa Occidental. Desde Nueva York es, asimismo, posible ir dotado de un abono ferroviario por uno o más meses, que permiten viajar ilimitadamente en los trenes de primera clase de la red europea. Hay quienes prefieren los autobuses y, por supuesto, no hay dificultades para conseguir avión entre ciudades. Para los turistas que no quieren preocuparse de sus itinerarios, lo mejor es contratar con una agencia de viajes.

## Ginebra, una ciudad cosmopolita

Viajando de noche, para aprovechar mejor el tiempo, fuimos de la *Rivièra* a Ginebra en tren. Centro de la excelente industria relojera suiza, Ginebra es la más cosmopolita de las grandes ciudades de la confederación. A fines del siglo pasado se fundó allí la Cruz Roja, y allí está el hermoso palacio de la Sociedad de las Naciones, ahora sede de las Naciones Unidas. En Ginebra nació Juan Jacobo Rousseau, y allí está la Academia de Calvino, ahora parte de la Universidad. En uno de los parques, funciona, con precisión cronométrica, un enorme reloj, cuya esfera y números son de plantas; el mecanismo está enterrado y las agujas de horas, minutos y segundos, son casi del tamaño de una persona. En la Isla Rousseau hay una hermosa estatua del autor del *Contrato Social.*



*Un placer inocente y clásico de los turistas en Venecia: hacerse fotografiar con una paloma de San Marcos sobre la cabeza.*



*El gran patio de honor del Palacio Ducal, en Venecia.*

Desde el comedor de delegados de las NU se ve el Monte Blanco. La visita al más elevado pico de Europa es obligada. Se va en ómnibus hasta Chamonix y de allí el ascenso. Para quien no desea esta excursión de día y medio, hay una de medio día a las montañas Saléve. En ambos casos se pasa a territorio francés y, por tanto, el pasaporte es necesario.

El viaje en tren de Ginebra a Italia permite ver una serie de antiguos y hermosos castillos, ya en lo alto de las montañas, ya sobre la margen de los lagos.

## Venecia, la gloriosa señora del Adriático

Venecia atrae muchos turistas. A todos les gusta que, a diferencia de los demás lugares, para llegar a los hoteles haya que tomar góndola. Los gondoleros siguen siendo tan pintorescos como siempre, pero hay también góndo-



*Plantas tropicales en los jardines del Boulevard Marítimo, de Niza. Africa está enfrente, a un paso.*



*El Gran Canal al pie de los palacios de Cà Foscari.*

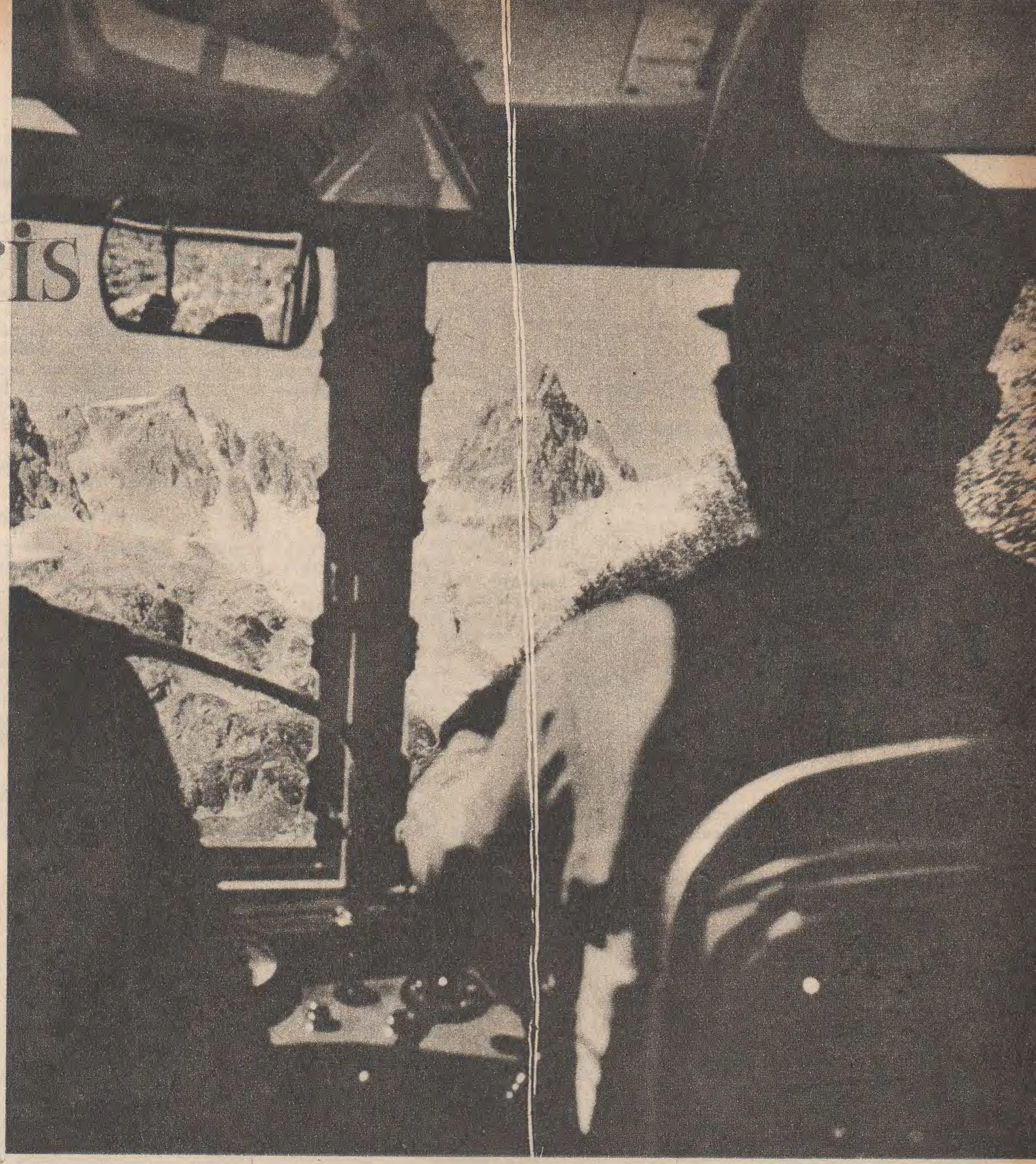
*El ballet de las* Bluebell Girls, *entreteniendo a los turistas en el Lido, de Venecia.*



las a motor, lanchas y buquecitos. Yendo en uno de éstos al *Lido de Venecia,* sobre el Adriático, vimos un moderno barco soviético de turismo. No hay forma de evitar una visita a la isla, donde funcionan los numerosos e independientes talleres Murano. Es muy interesante ver el trabajo que realizan los operarios con el vidrio en caliente, pero a renglón seguido hay que visitar el salón de exposiciones y ventas. Si uno no compra collares, adornos o cualesquiera otros artefactos Murano, a precios, generalmente, más elevados que en los comercios habituales,

*Vista aérea de la Isla de Capri: es la que se ve desde el mirador de la villa de San Michèle.*

# Paris



*Un vehículo motorizado para transporte de correspondencia, atravesando el paso Suster, en los Alpes de Suiza.*



*Una vista del Gran Canal, en Venecia, a la altura del puente de Rialto.*

*Escena típica de Paris, en la "vive grande" —el barrio clásico de la orilla izquierda del Sena—: el artista exhibe y ofrece sus obras a los caminantes.*



se pierde prontamente la popularidad.

Otra modalidad veneciana, y de otras ciudades italianas, es el sistema de algunos restaurantes buenos. Despliegan, fuera del local, un pequeño menú que es bastante razonable, pero ya dentro del establecimiento, el "maître" no lo encuentra por ningún lado. Resultado: el turista no avisado tiene que ordenar, a elevado costo, eligiendo de un impresionante menú de varias páginas. Pero insistiendo con el que está afuera, el "maître" sonríe... Se come bien y a precio conveniente.

En la renombrada *Piazza San Marco* abundan las palomas, que los turistas alimentan con los granos que venden infinidad de buhoneros. Muchos turistas norteamericanos distribuyen suculentas propinas, para que les tomen fotografías con una o dos palomas de sombrero. La Catedral de San Marcos, como los muchos templos de Venecia, contienen verdaderos tesoros. No obstante el sinnúmero de góndolas, la mejor forma de ver esta ciudad gloriosa es caminando, y

# paris

partiendo, precisamente, de la *Piazza San Marco.*

### La sonriente majestad del arte: Florencia

Florencia, bella ciudad sobre el Arno. "Florentinos: fue en vuestra ciudad donde nació de nuevo la cultura que murió en Grecia", afirmó Angelo Poliziano. Resulta difícil disentir con el humanista y escritor del siglo XV, contemplando la *Piazza della Signoria*, el *Palazzo Vecchio*, la *Fontana delle Carrozze*, el *Palazzo degli Uffizi*, la *Piazza del Duomo*, el *Battistero*, donde fuera bautizado el Dante y su áurea *Porta del Paradiso*, el *Campineli di Giotto*, el *Ponte Vecchio*, respetado por los germanos en la Segunda Guerra Mundial, el *Palazzo Pitti*, y sus jardines versallescos...

Emociona visitar la Iglesia de Santa Groce, construida por Arnolfo di Cambio en 1294, mejor conocida por el Panteón de los Poetas y de los Artistas. Descansan allí Miguel Angel, Maquiavelo, Rossini...

### La ciudad eterna

La visita a Florencia prepara magníficamente al turista, para luego conocer Roma y sus tesoros incontables. La vista desde el más alto mirador del Vaticano es inolvidable. A pocos kilómetros de Roma está *villa d'Este in Tívoli*, cuya construcción se comenzó en 1550. A la muerte del cardenal Ippolito d'Este, en 1572, no estaba terminada aún. Colaboraron en esta obra grandiosa, artistas como Pedro Ligorio, arquitecto del Vaticano y ayudante de Miguel Angel durante la construcción de la Basílica de San Pedro. Su Eminencia habría quedado maravillado con el espectáculo de las 29 grandes fuentes iluminadas de noche.

Sobrecogen las catacumbas romanas, esos subterráneos usados por los primitivos cristianos para enterrar sus muertos y celebrar las ceremonias del culto. En la de San Calixto, hay criptas y sarcófagos de los siglos II, III y IV.

La *vía Veneto*, corta y en forma de S, es el paseo vespertino más frecuentado, como aquí la calle Florida; pero hay numerosas confiterías con mesas sobre las veredas, como en nuestra Avenida de Mayo. Sobre la *vía Veneto* está la agencia de Aerolíneas Argentinas.

### Capri y Anacapri

Las carreteras italianas son de primer orden. Aunque larga, no fatiga la excursión en autobús al puerto de Nápoles, para tomar el buquecito que conduce a Capri. Se sale de Roma a las 6 de la mañana y se regresa a medianoche. En Anacapri, parte alta de la isla, hay buenos hoteles. Algunas estrellas de Hollywood poseen mansiones allí. Es así como lo ultramoderno es vecino de las ruinas de villa Tiberio, el emperador romano, que en los albores de la Era Cristiana, supo apreciar las excelencias de Capri y fijó en ella su residencia. La Gruta Azul, con entrada increíble, es algo que nadie deja de visitar, y hay que hacerlo en pequeños botes, no más de tres personas y el botero por unidad.

De vuelta en la Ciudad de las Siete Colinas, los días transcurrieron demasiado rápidamente, y de pronto, nos encontramos en el moderno aeropuerto Leonardo da Vin-

***Donde el arte tendrá su refugio por los siglos de los siglos. El Louvre —y los jardines que le rodean—. En París, por supuesto.***



# EL ESQUI ACUATICO YA ES UN DEPORTE FACIL

CON el ascenso gradual del esquí acuático hacia el reinado de todos los deportes, sus entusiastas seguidores están desarrollando constantemente nuevos accesorios a fin de probar su habilidad y temeridad, a la vez que aumentar la emoción de esa prueba.

El espectador que observa a un esquiador acuático moverse suavemente tras una lancha motora sobre sus dos esquíes, con un ocasional deslizamiento hacia ambos lados, puede asegurar que se trata de un principiante que aún no ha adquirido el suficiente equilibrio y coordinación requeridos para maniobras más complicadas; una semana más tarde verá seguramente al mismo deportista cruzar repetidamente a través de la estela dejada por la



embarcación y quizás hasta girar ocasionalmente sobre un solo esquí. Antes de que pase un mes, el esquiador —o esquiadora— probará su habilidad con pequeños saltos y, de aquí en adelante, esa habilidad estará tan sólo limitada por los esquíes mismos...

La gente joven comienza a esquiar casi al mismo tiempo que aprende a nadar y, a veces, cuando tan sólo sabe mantenerse a flote. No es nada extraño ver a tres o cuatro miembros de una misma familia, de cinco años para arriba, deslizarse suavemente y con gracia tras la estela de la lacha común. Con instructores competentes en casi todos los lugares veraniegos acuáticos, el número de esquiadores de esta especialidad aumenta día a día; y a medida que aumentan esos esquiadores, aumentan también el número y calidad de combinaciones de habilidad. El sexo femenino ha mostrado sobre los esquíes acuáticos tanta pericia como los representantes del sexo fuerte, encontrándose que muchas jóvenes han alcanzado distancias de más de 30 metros en sus saltos. La mayoría de las maniobras toma su nombre de las mismas prácticas sobre la nieve. El "slalom" o descenso, por ejemplo, requiere tanta habilidad en el agua como en la nieve, puesto que el esquiador debe rodear boyas al igual que en aquélla, se debe pasar las banderas y, en algunos casos en el agua se alcanzan mayores velocidades.

Aquellas personas que aspiran a ganar un puesto en las competiciones deben conocer, al menos, treinta ejercicios o combinaciones y, en la mayoría de los casos, realizarlas con un estilo semejante al patinaje de exhibición; suavidad y elegancia son también factores importantes.

El esquí acuático en grupos ha llegado a ser más complicado y difícil, no siendo imposible ver con frecuencia a seis esquiadores formar una pirámide, lo cual requiere un excelente dominio acrobático a la vez que habilidad extrema.

Después de aprender a deslizarse sobre el agua, algunos esquiadores desean ir más arriba. Mientras algunos se contentan con saltos normales, otros han añadido accesorios especiales que, controlados debidamente, les elevan hasta incluso diez metros de altura. Pruebas de resistencia y duración han atraído a otros y cada año hay multitud de concursos en que el esquiador sigue a su lancha a gran velocidad durante largas distancias. El único elemento que continúa inamovible es el agua misma, y el año próximo quizá se desarrollen equipos especiales que permitan al esquiador acuático seguir adelante, sobre o BAJO la superficie del agua...


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



*En pleno trabajo, atacando la veta carbonífera.*

# RESERVAS DE ENERGIA PARA SIGLOS

## Sus fuentes son prácticamente inagotables en nuestro país

por

ANTONIO CATALDO

## EL PETROLEO ARGENTINO VISTO DESDE COMODORO RIVADAVIA

LOS diarios han anunciado recientemente que en un próximo futuro "nos vestiremos de petróleo" queriendo significar que del petróleo extraeremos también nuestras vestimentas. Si se hiciera una encuesta para elegir la palabra del siglo, "petróleo" estaría entre las primeras. En poco más de 100 años el petróleo ha renovado el mundo.

Por lo que a Argentina se refiere, el siglo que vivimos comenzó auspiciosamente. El 13 de diciembre de 1907, un grupo de técnicos localizó en Comodoro Rivadavia, por azar, un riquísimo venero de petróleo, base del gran futuro petrolero nacional. La provincia de Chubut fue la primera en levantar la cabeza en el sur patagónico.

El volumen de su "oro negro" fue creciendo y entre las dos guerras mundiales fue el decidido motor de empresas técnicas e industriales gestadas en su ámbito. El tiempo fue sumando ese medio siglo alimentado con bocanadas de subsuelo y la entraña ubérrima de Chubut dio a la Nación, en ese lapso, 70 millones de

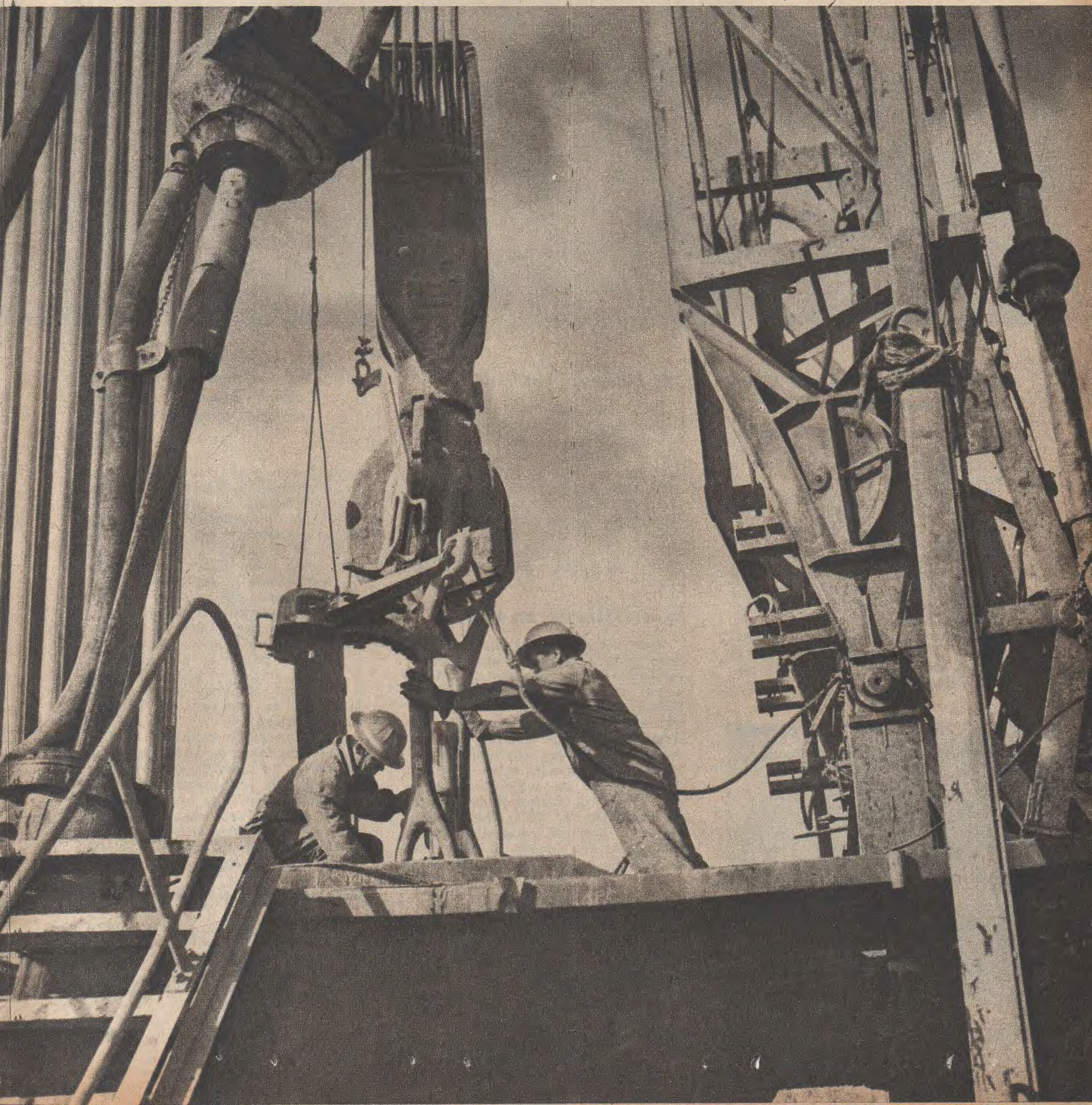
metros cúbicos de petróleo, que representó entre 1907 y 1957, más del 70 por ciento de la producción total del país.

El panorama actual destaca nuevos yacimientos situados en las zonas de Cañadón Perdido, Manantiales Behr, El Trébol, El Tordillo y Pampa del Castillo. Las explotaciones se van internando hacia el oeste, por la región de Sarmiento, con la presencia de dos empresas que Y.P.F. ha contratado: la Pan American y la Union Oil.

Santa Cruz integra el panorama productivo actual. En el año 1944 Y.P.F. inicia la perforación en Caleta Olivia con magnífico éxito y, continuando los estudios geológicos de la zona, identifica una valiosa acumulación petrolífera en Cañadón Seco, encontrando una capa con una surgencia natural de 160 metros cúbicos diarios. La producción en la provincia de Santa Cruz, desde 1946 hasta 1960, alcanzó a 12.133.366 metros cúbicos.

Después de los festejos del 13 de diciembre 1961, juntamente con la delegación de la Asociación Argentina de Corresponsales Extranjeros, hemos visitado Comodoro Rivadavia, Caleta Olivia y Cañadón Seco, donde hemos podido apreciar de cerca las tareas que se cumplen en torno a la explotación, extracción, bombeo y almacenaje de petróleo y su carga en los buques de Y.P.F. para el transporte a la Capital Federal.

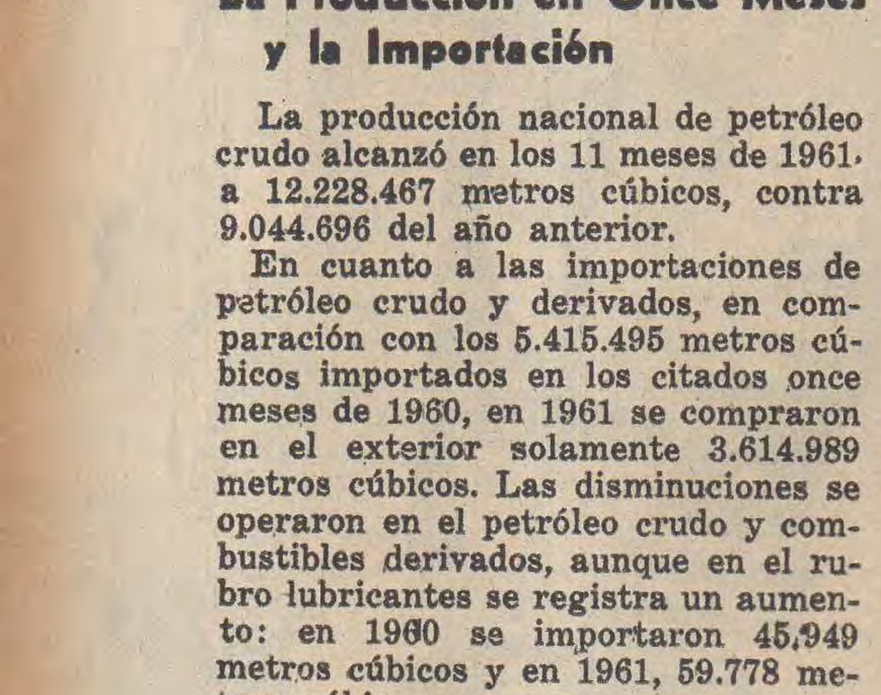
***Detalle de una sonda en plena actividad de perforación, manejada por dos obreros especializados.***



## La Producción en Once Meses y la Importación

La producción nacional de petróleo crudo alcanzó en los 11 meses de 1961 a 12.228.467 metros cúbicos, contra 9.044.696 del año anterior.

En cuanto a las importaciones de petróleo crudo y derivados, en comparación con los 5.415.495 metros cúbicos importados en los citados once meses de 1960, en 1961 se compraron en el exterior solamente 3.614.989 metros cúbicos. Las disminuciones se operaron en el petróleo crudo y combustibles derivados, aunque en el rubro lubricantes se registra un aumento: en 1960 se importaron 45.949 metros cúbicos y en 1961, 59.778 metros cúbicos.



*Los mineros de Río Turbio abandonan un socavón, al término de la jornada. No falta una sonrisa ante la cámara, lo que es significativo.*

## 181 Millones Ahorrados

En el año 1959 las importaciones de petróleo y derivados, representaron para el país un gasto de 271 millones de dólares. Al siguiente año, es decir, en 1960, la inversión en divisas para comprar petróleo en el extranjero bajó a 113 millones de dólares, cifra que se redujo a 90 millones de dólares en 11 meses de 1961. Es decir, que en estos dos años se ahorró 181 millones de dólares en divisas.

## Exitosa Gestión en Italia

Entre Argentina e Italia han quedado sentadas las bases para la concertación de un convenio definitivo, por el cual la compañía petrolera del Estado italiano, ENI, invertirá 450 millones de dólares adicionales en la Argentina durante los próximos 13 años. Los acuerdos, que amplían extraordinariamente las actuales actividades de ENI en la industria petrolera argentina, fueron firmados por el presidente de ENI, Ing. Enrico Mattei, y por una delegación argentina, en la que figuran el secretario de Energía y Combustibles, Ing. Vicente Branca y el Dr. Juan José Bruno, presidente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. El primer contrato contempla la explotación, por ENI, de los yacimientos petrolíferos de la región de Comodoro Rivadavia en zonas donde hasta ahora los trabajos se limitaban a la exploración. ENI deberá invertir 350 millones de dólares en esta operación durante 13 años. Realizará la explotación por cuenta de Y.P.F. y no bajo concesión. Todo el petróleo producido pertenecerá a Y.P.F., al precio por metro cúbico de 8,70 dólares, en lugar de los 10 dólares que se abonan a la empresa Pan American.

Por el segundo contrato, ENI e Y.P.F. ampliarán su colaboración, en particular en materia de refinación y distribución. El convenio contempla el establecimiento de una compañía mixta que operará una refinería y una red distribuidora con una inversión calculada en alrededor de 100 millones de dólares.

*Pozos petrolíferos de Y.P.F. en pleno mar, en la costa de Comodoro Rivadavia. Extraño "bosque" marítimo, sobre la superficie del agua.*

## Convenio Francia - Argentina

El presidente de Y.P.F., doctor Juan José Bruno, informó que en Francia había sido firmado un precontrato con representantes de un consorcio que integran Forex, el gru-

po Schneider, y la Société de Pétrole d'Aquitanie, para la exploración de seiscientos pozos.

## II

# RIO TURBIO - CARBON

### Gran Reserva Energética Argentina

A fines de febrero de 1887, el capitán de Corbeta Agustín del Castillo descubría la reserva de carbón mineral más grande del país: Río Turbio. Cinco años después, Alcides Mercerat visitó el lugar y señaló la importancia de los afloramientos carboníferos.

Pero pasarían cincuenta años antes de que se realizaran exploraciones de la cuenca tendientes a su explotación e incorporación a la economía argentina. Los yacimientos del Río Turbio aseguran una existencia carbonífera cubicada de 140 millones de toneladas. Si tomamos en cuenta que las necesidades del país se hallan en el orden de los 2 millones de toneladas anuales, habremos comprobado que Río Turbio podrá suministrarnos carbón depurado por UN LAPSO SUPERIOR A LOS 100 AÑOS. Todo ello sin olvidar la intensificación de trabajos tendientes a localizar nuevas cuencas, respecto de las cuales se abre un panorama ampliamente promisorio.

Si bien la industrialización del país supone una incrementación paralela en la producción de petróleo, ésta de manera alguna puede incidir en desmedro de la explotación carbonífera. Muy al contrario, una mayor producción de aquél posibilitará la exportación de grandes excedentes, con el consiguiente ingreso de divisas, en tanto se aumentaría el consumo de carbón en industrias, ferrocarriles, plantas de energía, etc., evitando su importación.

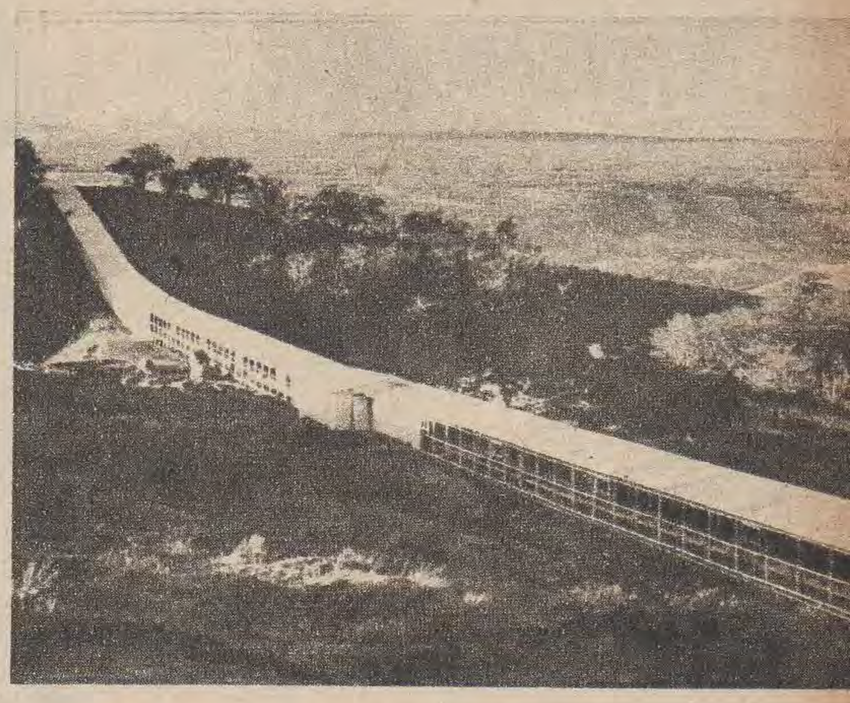
### Ubicación

Río Turbio, en la provincia de Santa Cruz, cerca del paralelo 52, confina al oeste con la frontera chilena. Está a 260 Km. de distancia de Río Gallegos y a 3.000 de Buenos Aires, mediante la ruta 293 y la 3.

En la cuenca carbonífera de Río Turbio existen, dentro de las capas sedimentarias que la forman, varios niveles carbonosos pertenecientes a la edad terciaria.

Estos niveles o mantos, que en un número de cinco integran la mayor reserva carbonífera del país, son los que a continuación se detallan:

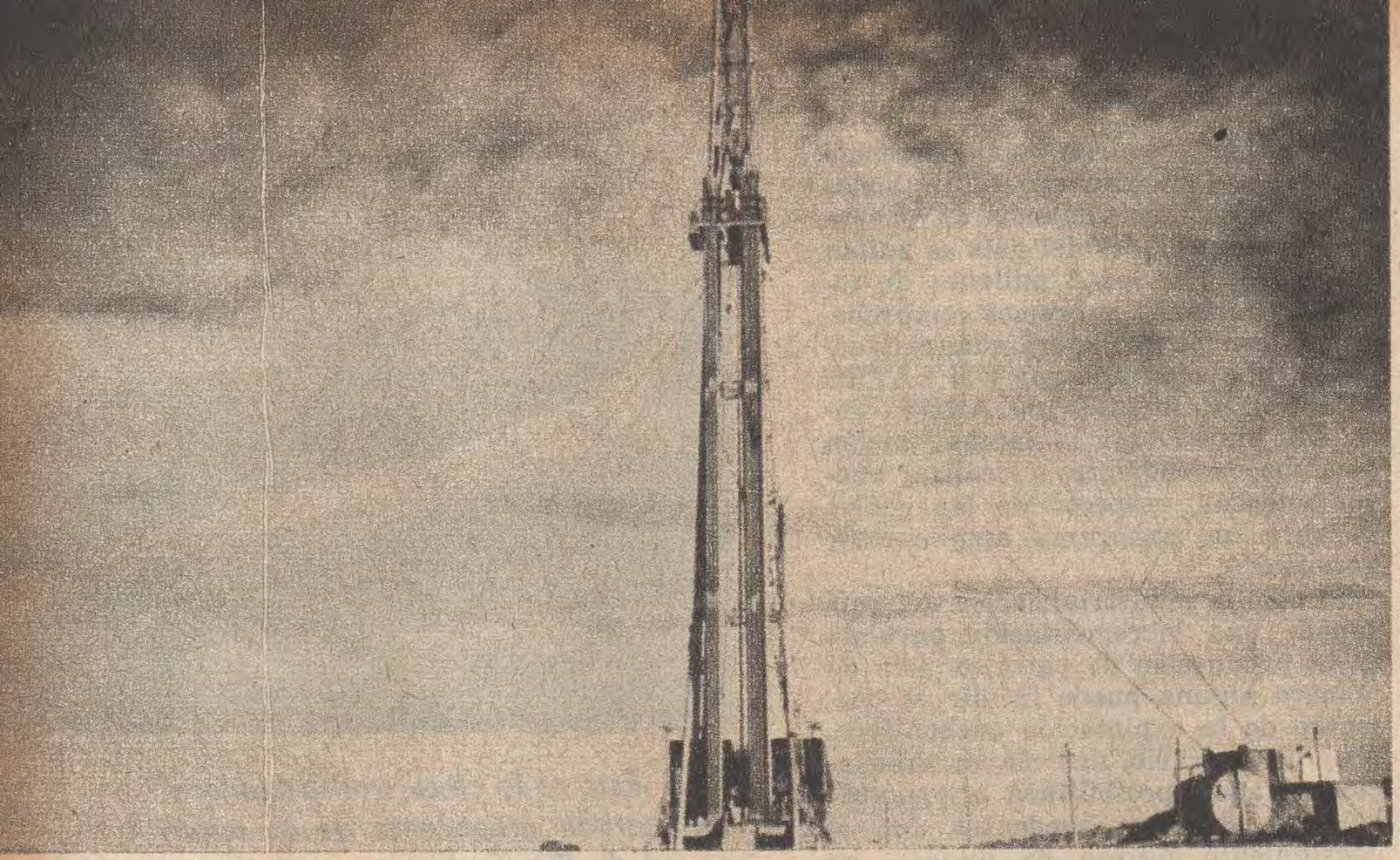
MANTO DOROTEA: Ocupa un área de aproximadamente 150 Km², prolongándose su línea de afloramiento por una extensión de 47 Km. desde la estancia "Cancha Carrera", al norte, hasta el límite con Chile, al sur, con un espesor de hasta de 3 m.; MANTO "A": Con una extensión real de 60 Km². y un espesor prome-



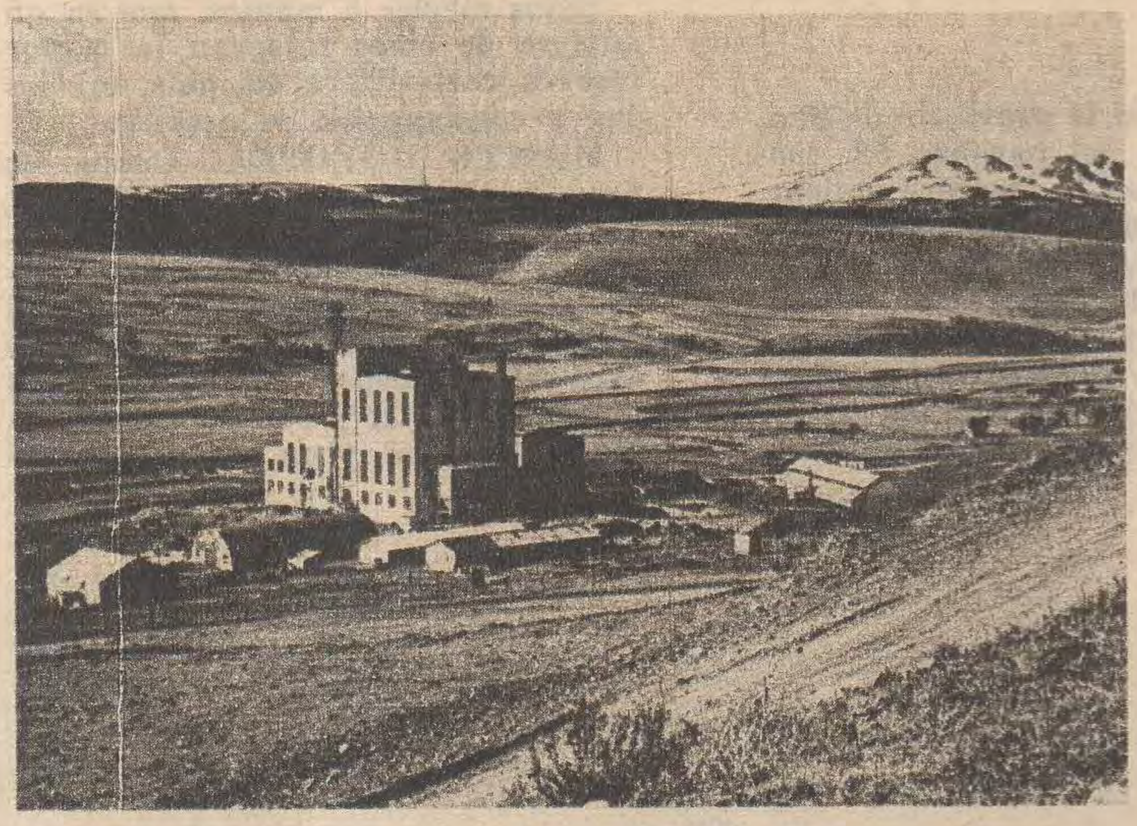
*Esta es la cinta transportadora del carbón procedente de la mina 4 de Río Turbio, y que lo lleva a la planta de lavado del mineral.*

*El capital europeo —italiano especialmente en la construcción de nuestro porvenir industrial. En la foto, una vista parcial de la nueva población que el ENI ha levantado en Cañadón Seco, Comodoro Rivadavia, como campamento estable para el personal de técnicos y obreros de S.A.I.P.E.M., la empresa ejecutiva que representa a ENI.*



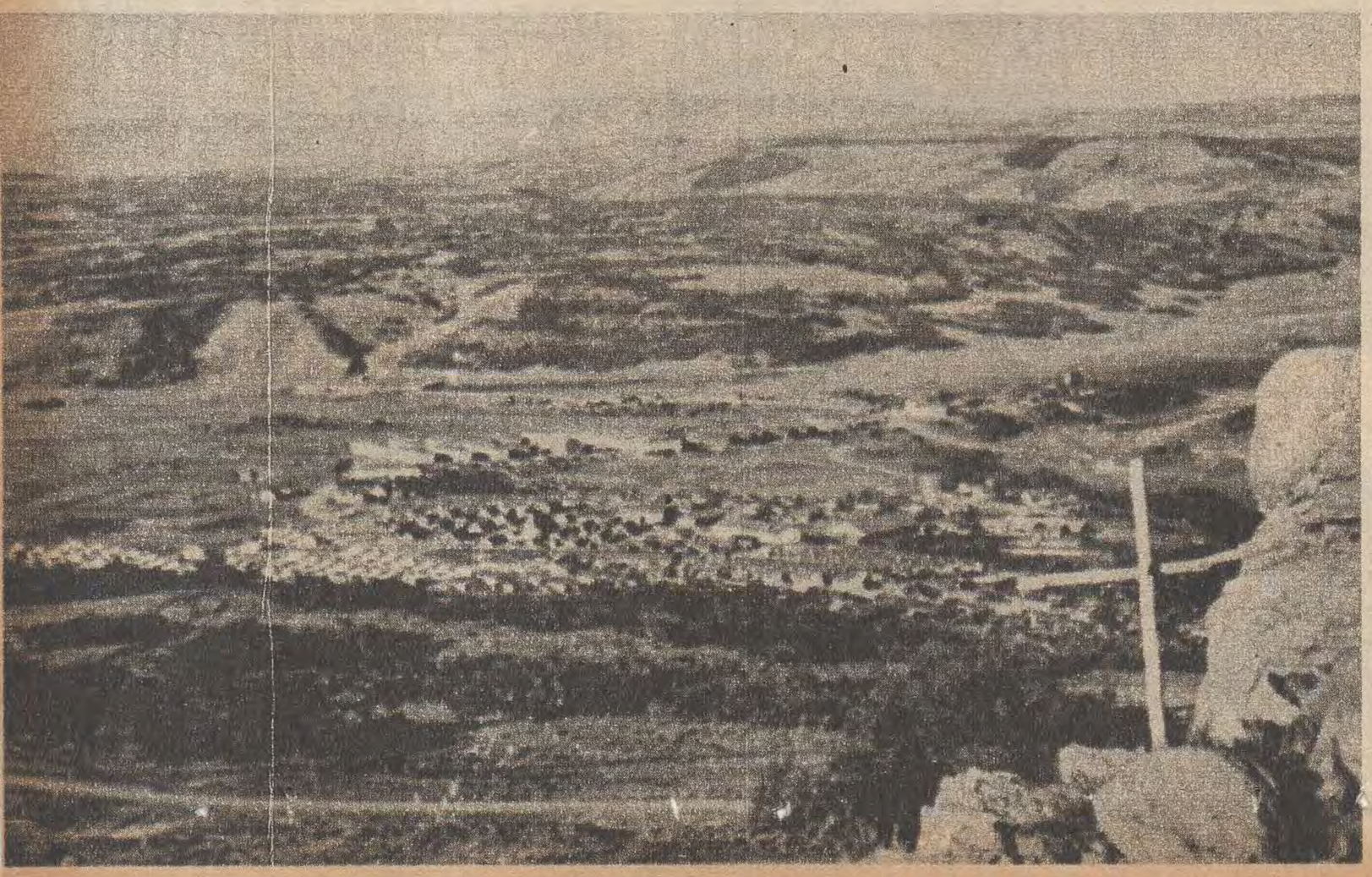


*Un equipo de perforación de Y.P.F., listo para la tarea, en la zona de Comodoro.*



*Planta termoeléctrica que abastece de energía a Río Turbio. Es una usina de 6.000 Kw., construida por la empresa Ansaldo.*

*Vista panorámica de un sector de la cuenca carbonífera de Río Turbio. En el vallecito, un centro nutrido de viviendas para obreros, empleados y técnicos. Puede ser base para una futura ciudad.*



dio de explotación de 1,00 m.; **MANTO "B"**: Es el de menor importancia en toda la cuenca, dado que se presenta en forma muy discontínua. **MANTO SUPERIOR**: Actualmente en explotación en las labores mineras que constituyen la mina Nº 2. Para el área que abarca (26 Km².), su potencia media es de 1.30 m.; **MANTO INFERIOR**: Es el de mayor potencia total. (hasta 7 m.)

**CUBICACION DE RESERVAS CARBONIFERAS DE LA CUENCA "RIO TURBIO"**
(Datos al 31-X-60)

| | | |
|---|---|---|
| Manto Dorotea ..... | 262.727.635 | toneladas |
| Manto "A" ..... | 79.742.350 | „ |
| Manto "B" ..... | 7.854.345 | „ |
| Manto superior ..... | 44.330.330 | „ |
| Manto inferior ..... | 54.397.620 | „ |
| Cubicación total ... | 449.052.780 | „ |

Se han efectuado 190 perforaciones con el fin de obtener datos sobre las condiciones, espesor y calidad de los diferentes mantos. El total de metros perforados alcanza en la actualidad a 48.201.

**PROGRAMA DE PRODUCCION AÑOS 1962 HASTA 1965. TONELADAS NETAS**

| Años Fiscales | Media Mensual | Anual |
|---|---|---|
| 1962 | 34.000 | 406.050 |
| 1963 | 38.000 | 455.000 |
| 1964 | 60.000 | 720.000 |
| 1965 | 84.000 | 1.000.000 |

## Calidad del Carbón

El carbón del Turbio ha sido ensayado con éxito en instalaciones industriales calificadas: frigoríficos, usinas y ferrocarriles lo utilizan en la actualidad a entera satisfacción. La superusina de San Nicolás lo empleará regularmente, previo ensayo que confirmó sus aptitudes.

## Planta Depuradora

Funciona una planta depuradora con capacidad ampliada a 140 toneladas/hora, mientras la nueva planta de 250 t/h. permitirá una producción de primera calidad.

## Impresiones Periodísticas: más voluntad que recursos. Conclusiones

Juntamente con los miembros de la Asociación Argentina de Corresponsales Extranjeros, hemos recorrido todas las instalaciones, apreciando de cerca la importante labor industrial que se desarrolla en Río Turbio, donde se trabaja con tesón, con mayor voluntad que recursos.

Los técnicos prevén que para dentro de veinte años, Europa utilizará en sus industrias y otras actividades el 53 por ciento de carbón, 32 por ciento de petróleo y gas, y 15 por ciento de hidroelectricidad. Significa, pues, que teniendo presente la instructiva experiencia europea, la intensa explotación de la cuenca carbonífera de Río Turbio y la petrolífera de Comodoro Rivadavia, junto con otras del país, representa uno de los mayores puntales para la total autarquía de la energética argentina, con el valioso aporte de su precioso oro negro, ya sea sólido o líquido.

# DON QUIJOTE EN NUESTROS DIAS



"...y así se dio luego orden como velase las armas en un corral grande que a un lado de la venta estaba, y recogiéndolas don Quijote todas, las puso sobre la pila que junto a un pozo estaba, y embrazando su adarga asió la lanza, y con gentil continente se comenzó a pasear delante de la pila."

("Don Quijote de la Mancha", Capítulo III)

El pozo y la pila que se ven en la foto, son la pila y el pozo de la venta manchega llamada de don Quijote, cerca del Toboso. Dice la fama que fue allí donde, según Cervantes, el memorable desfacedor de entuertos veló sus armas una noche entera, durante su primera salida, a fin de quedar armado caballero. Las dos personas sentadas en el brocal del pozo son dos colaboradores de nuestra revista —los escritores Eduardo Zamacois y Córdova Iturburu —a quienes el azar de sus andanzas por tierras de España reunió casualmente, un día de 1937, en la ilustre venta de muros y tejados seculares.


PUB CENTRO

EL SURTIDO MAS COMPLETO EN AMORTIGUADORES

TODO PARA LA SUSPENSION



RESORTES PARA SUSPENSION

BERGANTIN • BORGWARD • DE CARLO 700 • FIAT • ISARD 300 • MERCEDES BENZ • N.S.U. PRINZ • PEUGEOT • RENAULT • VOLVO • CITROEN • DI TELLA • OPEL

TAMBIEN SURTIDO COMPLETO PARA COCHES AMERICANOS HASTA 1962

PIEZAS PARA SUSPENSION

GIAMMAR

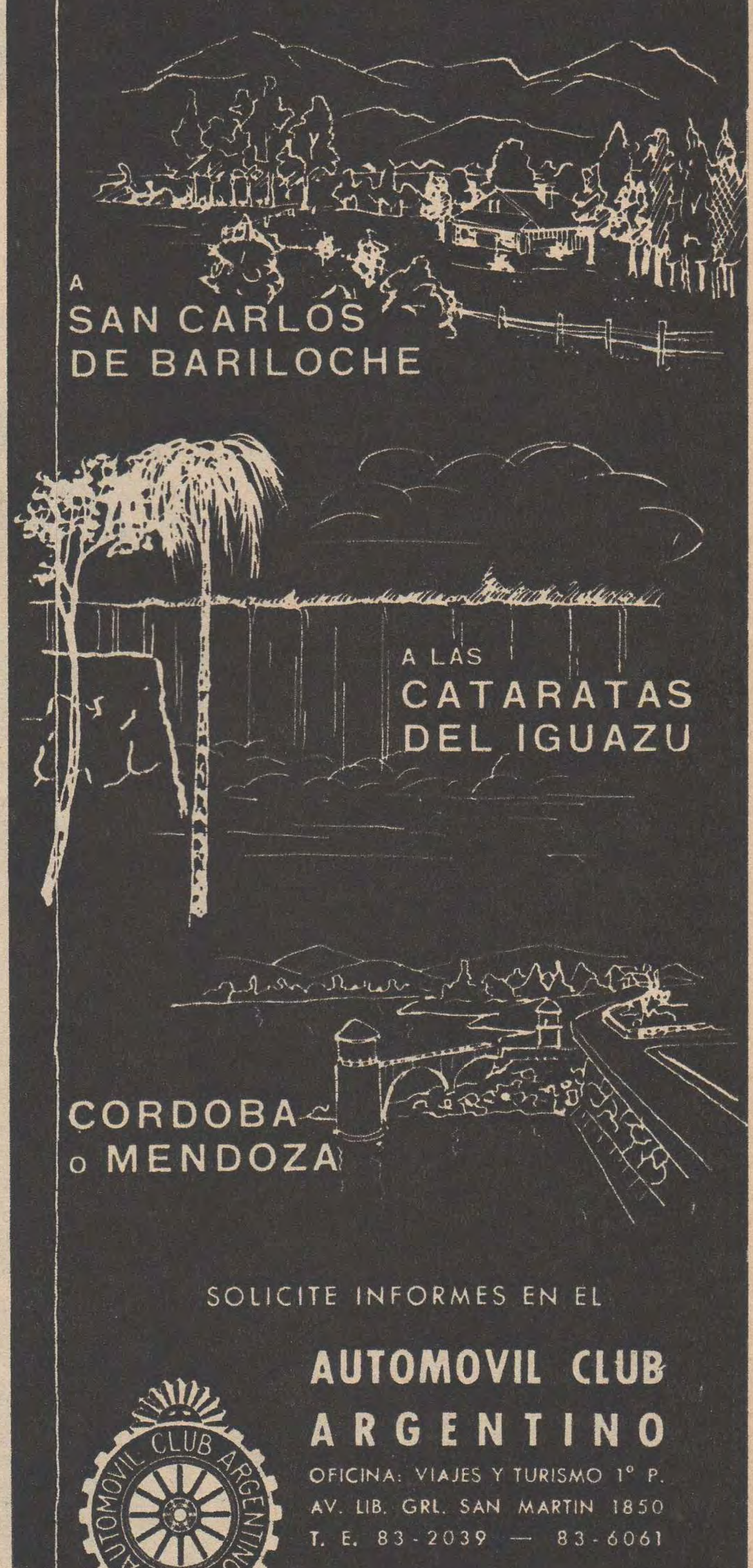
GIAMMAR

VIAMONTE 1635 - T. E. 42 - 4236/4957



ORGANICE YA SUS

VACACIONES



A SAN CARLOS DE BARILOCHE

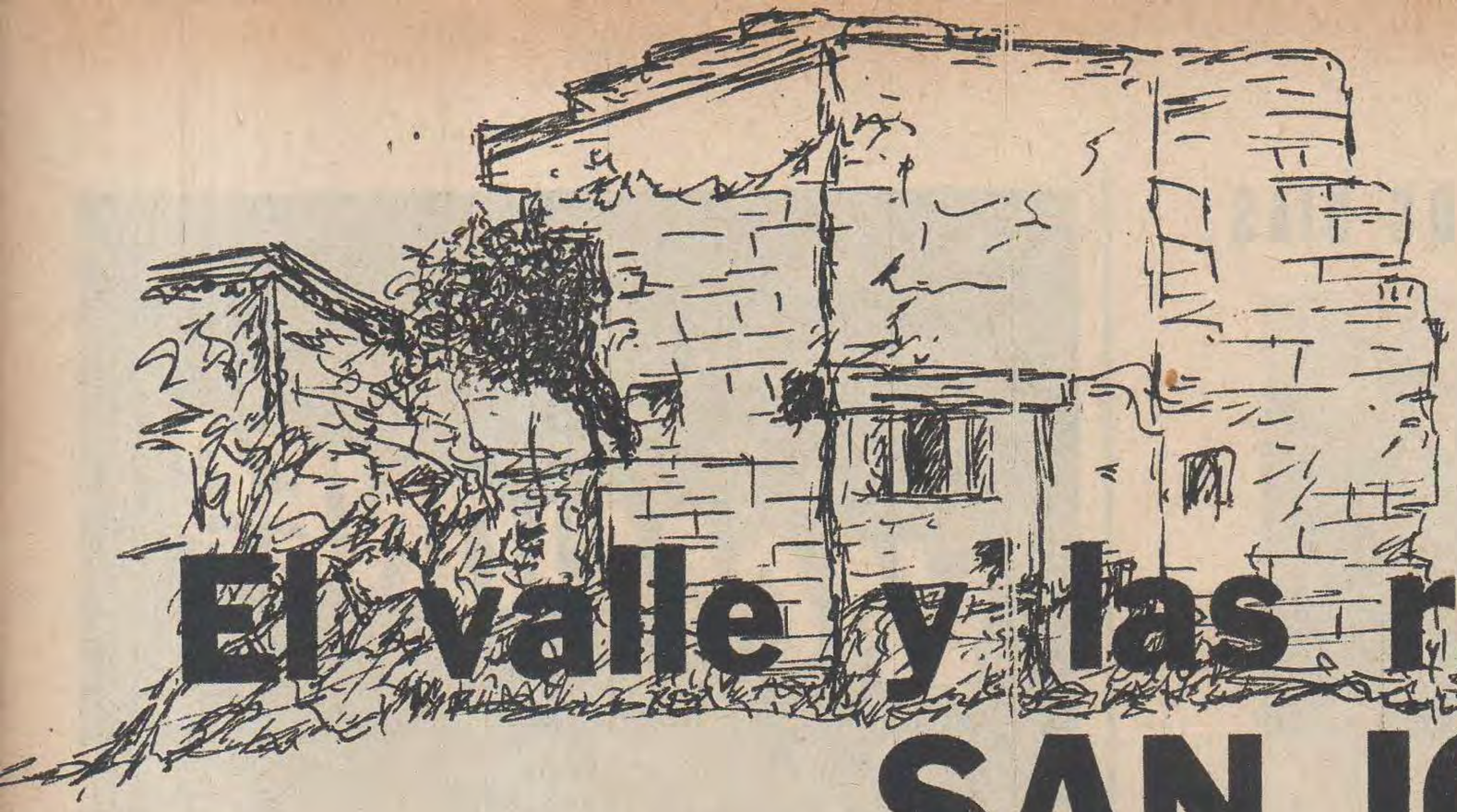
A LAS CATARATAS DEL IGUAZU

A 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



# El valle y las ruinas de SAN IGNACIO en CORDOBA



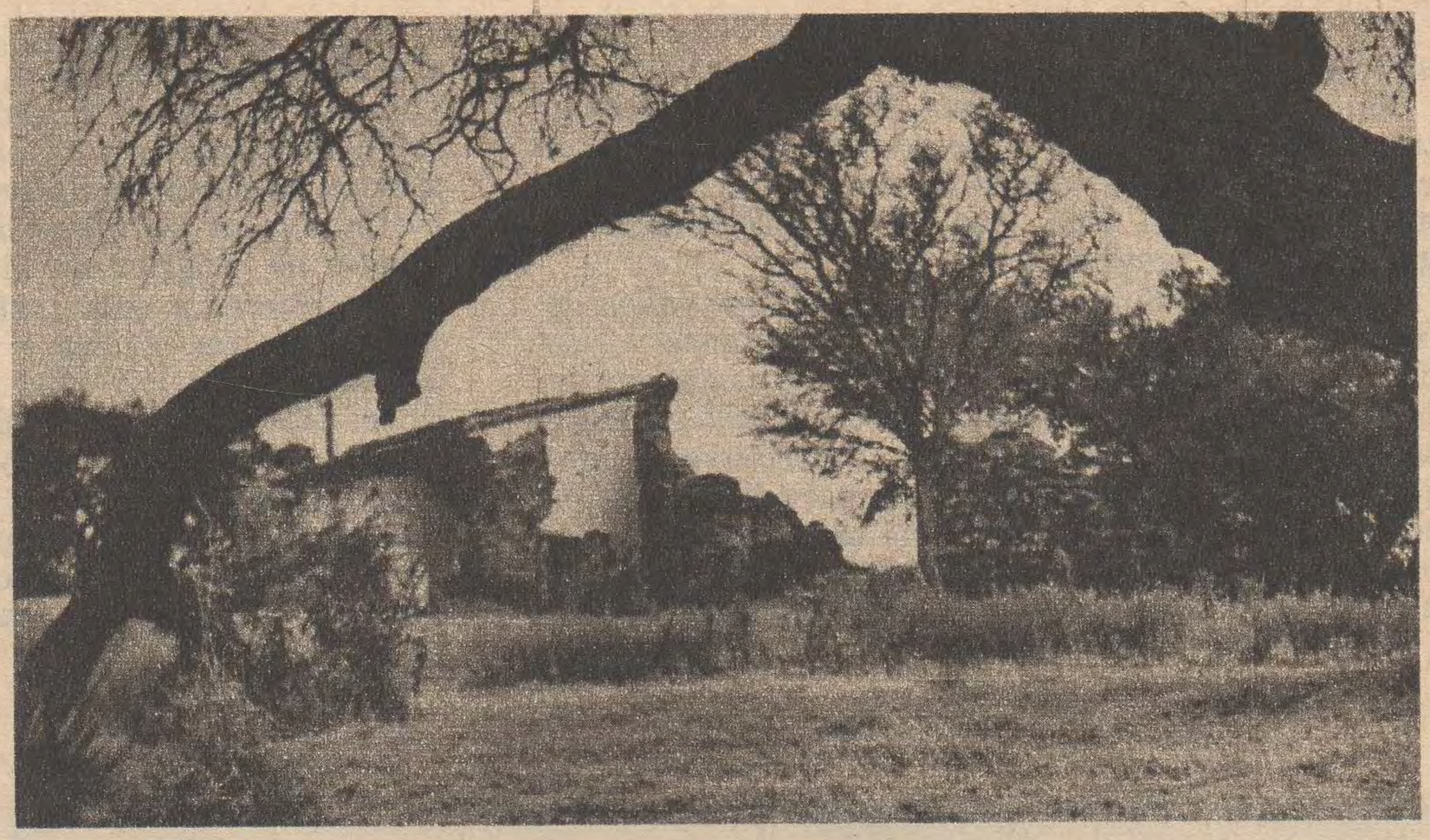

pori

GUSTAV KRIEGER

Fotos de

JOSE SANTOS ESPAGNOL


*La capilla, cuyos techos se han derrumbado, muestra aún el esfuerzo realizado por los jesuitas. Los ladrillos están unidos entre sí por una especie de argamasa.*



***Periódicamente se efectúan tentativas reivindicando el valor histórico de estas ruinas y propugnando su restauración; pero estos esfuerzos caen en el olvido y el tiempo sigue imperturbable su obra de destrucción, acelerada, a veces, por la mano del hombre, por la necesidad de destinar nuevas tierras a la agricultura o a la ganadería.***

**EL** mayor Alejandro Gillespie, oficial de Beresford, hecho prisionero en la primera invasión inglesa, ha dejado dos libros con impresiones sobre la vida de nuestro país, que abarcan la época en que se prolongó su confinamiento. Fue internado al comienzo en San Antonio de Areco, y luego fue trasladado a la zona de Santa Rosa de Calamuchita, donde permaneció hasta fines de 1807. Gillespie hizo interesantes apreciaciones sobre la vida en la reducción de San Ignacio. Primero escribió "Observaciones recogidas durante una larga residencia" (1806-1807), y doce años más tarde, en 1818, dio a conocer su segundo libro, "Buenos Aires y el interior".

Se refiere Gillespie al aspecto que presentaba el valle del río Santa Rosa en su margen occidental. Señala que en esa rica zona se extendían pueblecitos, sembrados, granjas, etc., en una extensión de doce millas (casi veinte kilómetros), con una población de chacareros y artesanos zapateros y tejedores. Dice textualmente: "que los hábitos industriosos son perceptibles en cada cabaña y sus habitantes se ejercitan especialmente en la manufactura de ponchos bastos. Por la larga fila de pueblecitos sobre el río San Ignacio (ahora Santa Rosa) —se advierte— la división de la propiedad y el orden social, junto con los hábitos industriosos conspicuos de todos ellos".

El padre Pedro Grenón S. J., se refiere también a la permanencia de los prisioneros británicos en la zona de la reducción jesuítica de San Ignacio en su libro "Internación de los prisioneros ingleses, 1806-07".

El marqués Rafael de Sobremonte, primer gobernador intendente de esa provincia, por Real Orden de 1783, dispuso dos años después de su nombramiento, realizar el primer censo de la provincia, seguido por el censo de las nueve poblaciones indígenas, "los únicos que restaban", a fin de requerirles el tributo real de cinco pesos fuertes a los varones, desde 18 a 45 años. Los nueve pueblos censados fueron estos: Pueblo de Quilino, San Antonio de Nonsacate, San Jacinto o San Marcos, Soto, Pichanas, Salsacate, Nono, Cosquín y La Toma (El Pueblito). En total, sumaron 531 habitantes. A esa cifra quedaron reducidos en 1785 los 40.000 comechingones que poblaban el oeste de Córdoba en la época de la conquista.

A pesar de ello, se señala que la misión de San Ignacio, fundada en 1726, por los jesuitas, contaba con una importante reducción de indios.



***Algunos sectores de las ruinas han sido adaptados para la vivienda, y los enormes algarrobos diseminados en la región, que han soportado el paso de los siglos, son testigos mudos de una época de gran prosperidad.***

Carlos N. Andrés, en su Geografía de la provincia de Córdoba, dice que el departamento de Calamuchita vivía hasta hace unos años, poco menos que aislado debido a la falta de fáciles medios de comunicación para franquear las sierras de la región, hecho que también retardó su progreso; otro inconveniente es el de sus numerosos ríos y arroyos, algunos muy importantes, que resultan difíciles de atravesar. Los habitantes de la zona —expresa Andrés—, ofrecen la particularidad de conservar los usos y costumbres de los antepasados españoles y el tipo racial puro, con escasas excepciones de mezcla con el

aborigen y con el negro.

En su referencia a la zona, dice: "Calamuchita, tan olvidada por los que no conocen su suelo y su clima maravillosos, donde se produce la manzana más sabrosa del país, que es industrializada en gran parte y también exportada".

El valle de Calamuchita, comprende los valles de San Ignacio y La Cruz y es el más extenso y rico de la provincia. La fertilidad del suelo es extraordinaria y las corrientes de agua, que son más numerosas que en cualquier otro valle, contribuyen a mejorar la calidad de la tierra, apta para toda clase de cultivos. El río Santa Rosa, que es el principal, conocióse antes con el nombre de Río de La Plata, tiene su origen en las corrientes que bajan del Champaquí y es formado por los ríos Tabaquillo y Boca del Río.

Lo que podría llamarse localidad de San Ignacio, no es otra cosa actualmente que una colonia, cuyo centro cívico consiste en algunos comercios y el correo, que tiene la particularidad de tener en su frente el último poste de telégrafo que señala el final de esa línea, como marcando simbólicamente el punto fronterizo con la soledad y el desierto. Las ruinas y la reducción de los religiosos jesuitas no están precisamente en ese lugar, sino que se extienden hacia el norte, en una extensión de varias hectáreas, en un lugar denominado Pueblito, que a pesar de usufructuar el nombre de San Ignacio y de pertenecer a esta jurisdicción, se maneja a todos los efectos legales y vinculaciones comerciales con la pujante localidad de San Rosa de Calamuchita. Dos vados, separados entre sí por unos cinco kilómetros, son las comunicaciones posibles en la actualidad a través del río Santa Rosa, precarias si se quiere, pues no son practicables a pie y el caudal es a veces tan poderoso que pone en peligro a los vehículos que los cruzan.



*En una superficie de varias hectáreas se observan restos de viviendas, capilla, hornos, pircas, etc., levantadas por los jesuitas, que convirtieron el valle de San Ignacio en una de las zonas más próperas en agricultura y ganadería de la provincia de Córdoba.*

La restauración de las ruinas de San Ignacio de los Ejercicios, en Calamuchita, ha sido objeto de varios intentos más o menos entusiastas que no llegaron a concretarse nunca en nada práctico. Inclusive periódicamente, desde la expulsión de los jesuitas, se efectúan nuevas destrucciones, con la esperanza de encontrar tesoros ocultos que se suponían guardados por los moradores de aquella le-

jana época.

El valle del Santa Rosa, en una extensión de una legua comprendida entre los kilómetros uno y seis de su confluencia con el río Grande, fue colonizado por los padres jesuitas, en homenaje a San Ignacio de Loyola, con cuyo nombre bautizaron la zona.

Los esfuerzos por recuperar nuestro patrimonio histórico han merecido siempre el decidido apoyo de las autoridades, y así vemos como en la provincia de Córdoba, varias obras de valor histórico han sido restauradas o por lo menos defendidas de las inclemencias del tiempo, con lo que se impidió la desaparición total de documentos que señalan el paso civilizador de las corrientes colonizadoras. La tarea realizada por los padres jesuitas en la zona de San Ignacio fue realmente meritoria para la época en que se desarrolló, y aun superó el término medio en cuanto se refiere a agricultura e industrias. Con la expulsión de los jesuitas en 1767, la declinación de esa obra se hizo sentir en seguida. Los edificios e industrias elevados durante largos años de trabajo, quedaron abandonados. No existen documentos fehacientes sobre todo lo que significó San Ignacio de los Ejercicios en su siglo de próspera existencia. Se remiten la mayor parte a los datos aportados por viejas relaciones de pobladores de la zona y a acotaciones señaladas en textos históricos y geográficos, que sin profundizar demasiado, hacen someras referencias a esas lejanas reducciones.

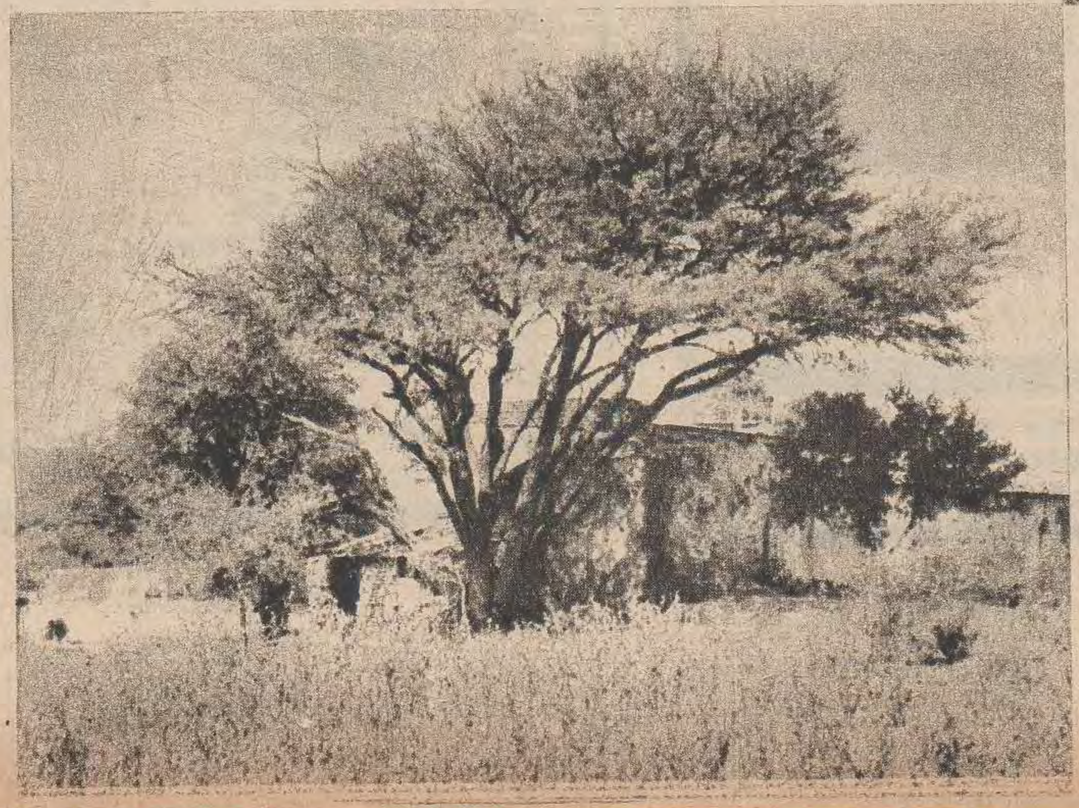
La misión de San Ignacio fue fundada en los alrededores de 1723, en un lugar que reunía todas las condiciones necesarias para una



*La vivienda principal, construida de adobe, se mantiene en mejores condiciones que el resto, merced al esfuerzo de sus moradores, quienes no sólo apuntalaron sus paredes, sino que reformaron los tejados.*



*Presente y pasado. Sobre las ruinas de San Ignacio de los Ejercicios pasa el hilo del telégrafo. El poste utilizado para este vehículo de comunicación es seguramente, de la madera extraída de los algarrobos que plantaron hace dos siglos y cuarto los jesuitas de la congregación de San Ignacio de Loyola.*



*Otra vista de la parte central de la reducción de San Ignacio. Se han hallado en ese lugar diversas muestras de la artesanía indígena, especialmente hornillos de pipas, bolas, morteros, lancetas y otros instrumentos de piedra y hueso.*

LA DIRECCION GENERAL DE FABRICACIONES MILITARES, ADEMAS DE elaborar productos de alta calidad para la industria metalúrgica, química y del campo, ofrece, para trabajos en grandes series, sus modernas máquinas y personal muy especializado.

CONSULTE:

Gerencia General de Ventas

CABILDO 65 - Bs. As. - T. E. 771 - 1678 - 2901 - 4724

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

ventajosa vida humana. Estaba ubicada entonces en un punto de transición en las zonas aborígenes. Los comechingones llegaban apenas hasta esos lares y un poco más abajo, en dirección a Río Cuarto, se hallaban los belicosos ranqueles. Esta región estaba prácticamente inhabitada, cortada por ríos de caudal permanente, que como el Santa Rosa, el Grande y el Tercero, eran de suficiente ancho como para ofrecer dificultades para su cruce. Las ruinas principales están dispersas en unas dos hectáreas. La parte principal o casco de la que también se conoce como Estancia de los Ejercicios, se hallaba rodeada de una pirca y se componía de capilla, claustros, depósitos, viviendas y demás dependencias propias de una colonia. A unos 250 metros en dirección al río Santa Rosa, se encuentra la fundición de bronce, bastante bien conservada, y 400 metros más lejos, siguiendo el curso del río, está el añoso manzanar (actualmente manzanar de Doña Elvira), uno de los más importantes de Córdoba, no sólo por su extensión, sino por la calidad de sus productos. Demostraciones prácticas de la labor de esos religiosos son también los restos de acequias construidas para los baños de las ovejas, previos a la esquila. Frondosos algarrobos son también signo irrefutable de la obra realizada en la zona, donde se cobijaron, algunos centenares de indígenas, tal vez de raza naure, parientes de los comechingones y bastantes mestizados. Cuando Sobremonte realizó el censo a fines del siglo XVIII, eran 53 los indios que habitaban las tolderías aledañas a la reducción.

La capilla es lo primero que llama la atención al acercarse a las ruinas de San Ignacio. Está rodeada por una especie de pirca, que en la actualidad tiene una altura de un metro veinte centímetros, pero se inclina hasta apoyarse prácticamente en las gruesas paredes de la capilla. Los nichos se mantienen en perfectas condiciones y son bien identificables. Allí se hallaban las imágenes, objeto de la veneración de estos religiosos. Aunque los techos han desaparecido totalmente, algunas tejuelas de los aleros muestran la preocupación de sus constructores por el embellecimiento de la misión.

## EN FRANCIA LOS OBREROS SON LOS MAS NUMEROSOS COMPRADORES DE AUTOMOVILES

De acuerdo con la estadística, los obreros, en Francia, son los principales compradores de automóviles.

Las últimas cifras consignan esta repartición:

| | | |
|---|---|---|
| OBREROS | 395.800 | coches |
| Empleados | 177.660 | „ |
| Agricultores | 164.700 | „ |
| Funcionarios | 160.860 | „ |
| Comerciantes | 151.820 | „ |
| Administraciones | 135.660 | „ |
| Representantes | 86.270 | „ |
| Sociedades | 75.390 | „ |
| Varios | 753.500 | „ |

En estas cifras se incluyen automóviles nuevos y de ocasión.

# ¿QUE VENTAJAS OBTIENE UD. VIAJANDO MEDIANTE EL A.C.A.?

**1** Nuestra Institución está al servicio de sus socios, seleccionando para ellos las mejores organizaciones internacionales (transportes, hoteles, etc.) que pueden ofrecer una esmerada atención en sus viajes.

**2** Sus tarifas son oficiales y sin recargo alguno.

**3** La programación de las excursiones está en manos de personal experto, altamente especializado y respaldado por empresas internacionales de gran prestigio y responsabilidad.

**4** Nuestra gran masa societaria, en la actualidad de 160.000 socios, nos permite organizar grupos de excursionistas, los cuales se ven favorecidos con rebajas especiales, que otorgan las compañías de transportes, hoteles, etc.

**5** Todos los Automóviles Clubes de los países extranjeros ofrecen sus servicios y asesoramientos gratuitos a nuestros socios. Por lo tanto, la compra y/o alquiler de cualquier tipo de automóvil en el exterior está ampliamente favorecida por estas condiciones especiales.

**6** EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO ofrece la mayor garantía a sus intereses, en cuanto al manejo de fondos que para gastos de viajes le son confiados.

**7** Cualquier dificultad que pudiere surgir durante su viaje por el exterior, habrá de ser debidamente superada, no sólo por la Institución, sino también por los servicios recíprocos de la Entidades afiliadas a la Fédération Internationale de L'Automobile.

# 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.

ESTOS PRECIOS ESTAN SUJETOS A LA FLUCTUACION DEL CAMBIO MONETARIO DEL DOLAR

## MARAVILLOSOS CRUCEROS

EN LA MODERNA M/N **PROVENCE**

TOTALMENTE CLIMATIZADA

SALIDAS: **1° DE JUNIO - 12 DE JULIO**

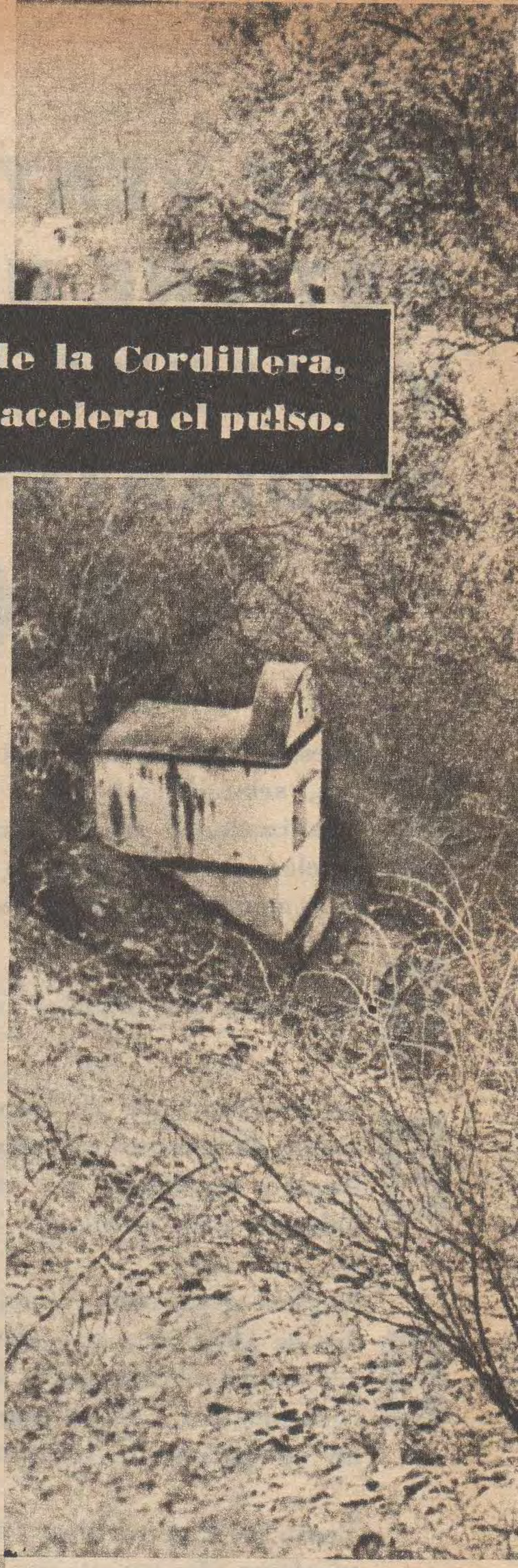
ALTERNATIVAS: IDA Y/O VUELTA POR AVION Y/O VAPOR

**AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**

VIAJES Y TURISMO

AV. LIB. GRAL. SAN MARTIN 1850 - 1er P. - T E. 83-6061-2039

# TRADICION Y REALIDAD



**Al pie de la Cordillera, la historia acelera el pulso.**

por
JORGE DELNORT

## LA RIOJA

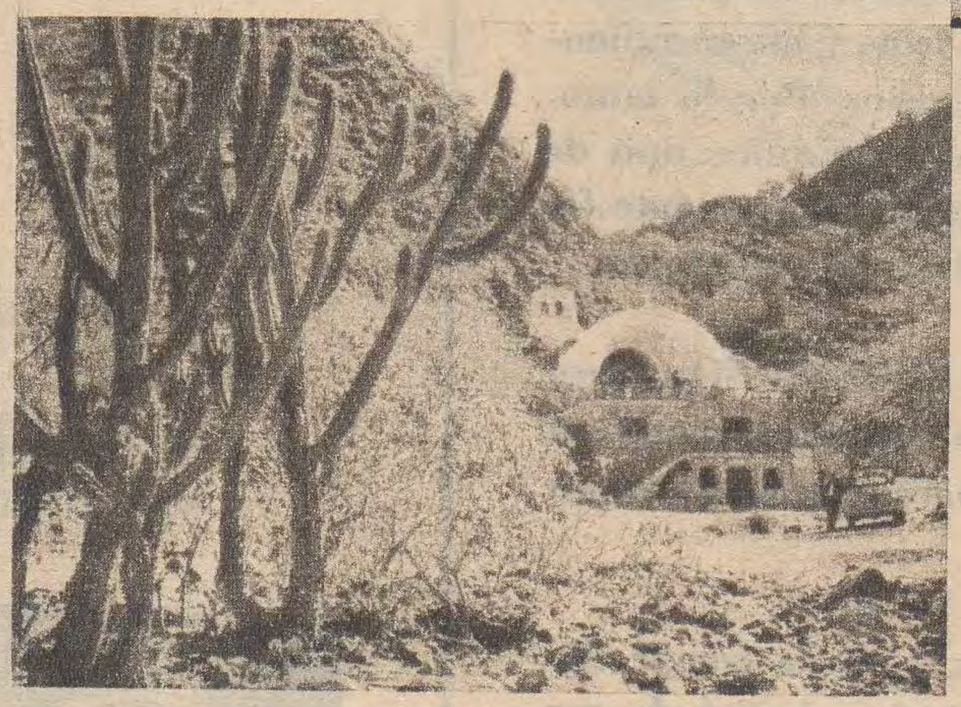
La tierra que inspirara páginas memorables a Joaquín V. González, posee rasgos muy singulares. Uno de ellos es, por ejemplo, su extraño y cambiante colorido. El verde-gris de los nogales y de los olivos pone una nota adusta en su paisaje. Una nota que se lleva bien con el espíritu de sus pobladores.

La Rioja pertenece al grupo de las llamadas —con expresión injusta e injustificada— "provincias pobres" del país. Es cierto, que no posee la millonaria esplendidez de los campos porteños o santafecinos; pero tal comparación sería absurda. La Rioja, como Catamarca, como Jujuy, tiene una economía propia labrada por el afán de superación de sus hijos. Razones de clima, de irrigación, de topografía, razones de diversa índole, en fin, han retrasado en alguna medida el desarrollo pleno de esas regiones; pero el espíritu de lucha de sus habitantes ha salvado y dominado todos los escollos. Suscitó esta breve reflexión el verde-gris de los olivos y nogales a que nos estábamos refiriendo, porque las grandes plantaciones de estos frutales, que hoy puede verse, evidencian el anhelo y la preocupación por el progreso que anima a los hijos de La Rioja. Decíamos que tiñen con un matiz distinto el paisaje riojano; también constituye una nota "diferente" de esta provincia la musicalidad, la riqueza eufónica de los nombres de sus pueblos: Malazán, Chañarmuyo, Mascasín, Amilgancho, Guanchín, Pituil y Patquía, suenan en los oídos del turista como las cantarinas aguas de una acequia de las montañas.

La Rioja es una tierra legendaria.

*Vista panorámica de Chilecito, en La Rioja, de pujante actividad industrial y social.*





*La Gruta de Nuestra Señora del Valle, en Catamarca, fuente de esperanza para innumerables peregrinos.*

*El llamado "Vía Crucis", en pleno cerro, en la "Chacarita de los Padres", en Catamarca, construido por el Padre Francisco José Aimó. Es una Casa de Retiro de los frailes franciscanos. En la Capilla se venera una antiquísima imagen de la Virgen de la Candelaria.*

tierra misma. Y tal como es esa tierra, bella y severa, así es su paisaje humano. El hombre de La Rioja es un paisano sufrido, laborioso, endurecido por el esfuerzo y los sacrificios; pero también de una cordialidad abierta y franca, hospitalario y señorial, como un señor que cultiva su propio huerto.

Especialmente apta para el turismo de invierno, La Rioja posee monumentos históricos y lugares plenos de sugestión por su antigüedad y su valor artístico, tales como el convento de Santo Domingo, construído en 1623, o el de San Francisco, en donde se conserva la celda que habitó en 1592 San Francisco Solano, aquel predicador que confiaba tanto en las palabras del Evangelio como en las melodías de su violín.

Pueblo profundamente respetuoso de sus tradiciones, el riojano revive hoy antiquísimas ceremonias religiosas, como la del Niño Alcalde y San Nicolás. festividad llena de colorido y atractiva para los ojos del estudioso o del viajero atento y observador. En el departamento de Arauco, se rinde culto al Señor de la Peña, enorme

No puede dejar de asociarse su nombre con el del Chacho Peñaloza, con Felipe Varela o con Juan Facundo Quiroga. Los "llanos" de La Rioja y las montoneras están consubstanciados. Casi no es posible concebirlos separados. Asperos varones de la historia, incorporados a la esencia de la

piedra que muestra, desde uno de sus costados, la imagen del Cristo como si hubiera sido labrada por manos humanas.

El cerro de Velasco y el de Famatina, Samay Huasi, la cuesta de Miranda, los pucarás o cementerios indígenas; la riqueza arqueológica de sus museos, que guardan valiosas piezas de la cerámica diaguita y calchaquí, y tantos otros elementos, hacen de La Rioja una de las provincias cuyo conocimiento puede dejar más hondas huellas en el alma del viajero.

Las festividades religiosas y las celebraciones del carnaval, las procesiones y las serenatas, la devoción mezclada con supersticiones —común a todos los pueblos del norte—, constituyen un venero de elementos folklóricos. que el turista puede captar y apreciar con facilidad.

Creemos que esos elementos emocionales son importantes. Por caminos invisibles, pero seguros, pueden lle-

*La Rioja: el embalse del Dique de los Sauces. Si se construyesen varios más, La Rioja sería, toda ella, un jardín y una fuente de progreso y riqueza.*



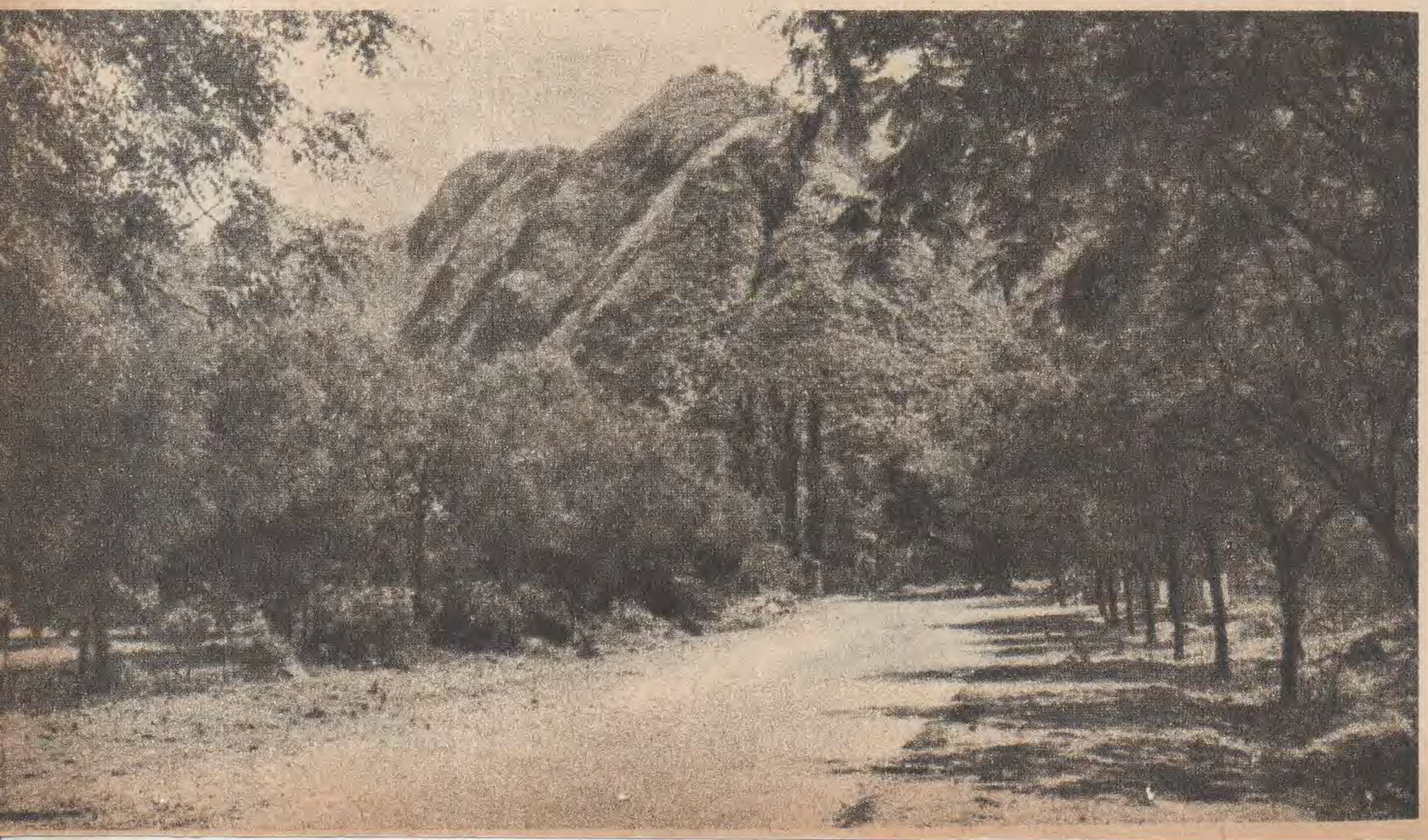


*Un "camino de cornisa", en Catamarca. El paisaje es agreste, pero invitante y acogedor.*



*Un hermoso paisaje catamarqueño se observa desde el camino que conduce a Andalgalá, por la cuesta de La Chilca. La montaña es impresionante.*

*Aquí hay agua, que viene del dique de los Sauces, y ésta es la magnífica vegetación resultante.*



varnos al encuentro de una de las imágenes más puras del alma de la patria.

## CATAMARCA

Mucho de lo que hemos dicho acerca de La Rioja, conserva plena validez para Catamarca. Estas dos provincias, como las dos cuyanas, Mendoza y San Juan, si bien tienen rasgos muy típicos y distintivos, presenta hondos elementos comunes a ambas.

Las características espirituales de sus pobladores son bastante parecidas. Hermanos desde los orígenes de la Nación, en las luchas por la independencia y luego en las contiendas internas, hasta la organización política del país, un mismo aliento heroico anima su historia. Viajando desde Santiago del Estero, la llegada a Catamarca significa un paulatino, pero notable cambio. Esta provincia posee la vegetación propia de las regiones irrigadas por el agua de los ríos montañeses, vale decir, de deshielos. Sus viñedos, sus olivares, sus extensas plantaciones de legumbres, le dan una fisonomía distinta de la llana y cálida Santiago. Cambia el paisaje, quizás también el hombre y, sobre todo, se presentan de otro modo los jalones perceptibles de la historia. Veamos un poco los recuerdos, los monumentos. El lenguaje imborrable del pasado, que sigue siendo el hoy. La iglesia Catedral guarda la imagen de Nuestra Señora del Valle, la "Morenita del Valle" como la nombra la leyenda, que vive en el alma de todos los catamarqueños, en la intimidad del alma de ese pueblo. La festividad de la Virgen, que se celebra anualmente en diciembre y en abril (esta última celebración en recuerdo de la fecha en que la imagen fue coronada), atrae a miles de fieles provenientes de todas las provincias norteñas. Constituye una de las expresiones más puras de la religiosidad de los habitantes del interior de la Argentina. Quizás para el turista sea una de las más emocionantes demostraciones de la fe popular que sea dable contemplar hoy en el país.

Al pie de dos cerros imponentes, el Ambato y el Ancasti, Catamarca posee dos industrias cuya fama ha trascendido ampliamente sus fronteras: la del tejido y la producción de aguardiente. Sus ponchos, mantas y chalinas de lana de vicuña, de llama o de alpaca, obras de artesanos de maestría sin parangón en el país, son un exponente del alto grado de perfección alcanzado por los tejedores e hilanderos nativos; otro tanto puede afirmarse de sus vinos y aguardientes, el famoso "pisco" de Catamarca.

Los yacimientos arqueológicos de Catamarca, que son muchos, sus museos, sus aguas termales, de fácil acceso, sus hosterías, sus pueblos: Las Estancias, Belén, Andalgalá, Santa María, ya en los valles calchaquíes, y sus gentes, de remansado vivir, hacen de esta provincia una de las regiones más dignas de conocer. A esto agréguese su luz, sus cielos serenísimos, su paisaje, que algunas veces en el año el Zonda hace flamear, y resultará comprensible que sus poetas la hayan cantado con perdurable voz y emocionada inspiración. En Catamarca adquiere acento de verdad eterna aquella hermosa frase: "Vivir es la delicia de ir haciendo recuerdos".

# NOCIONES UTILES SOBRE LA ELECTRICIDAD EN EL AUTOMOVIL

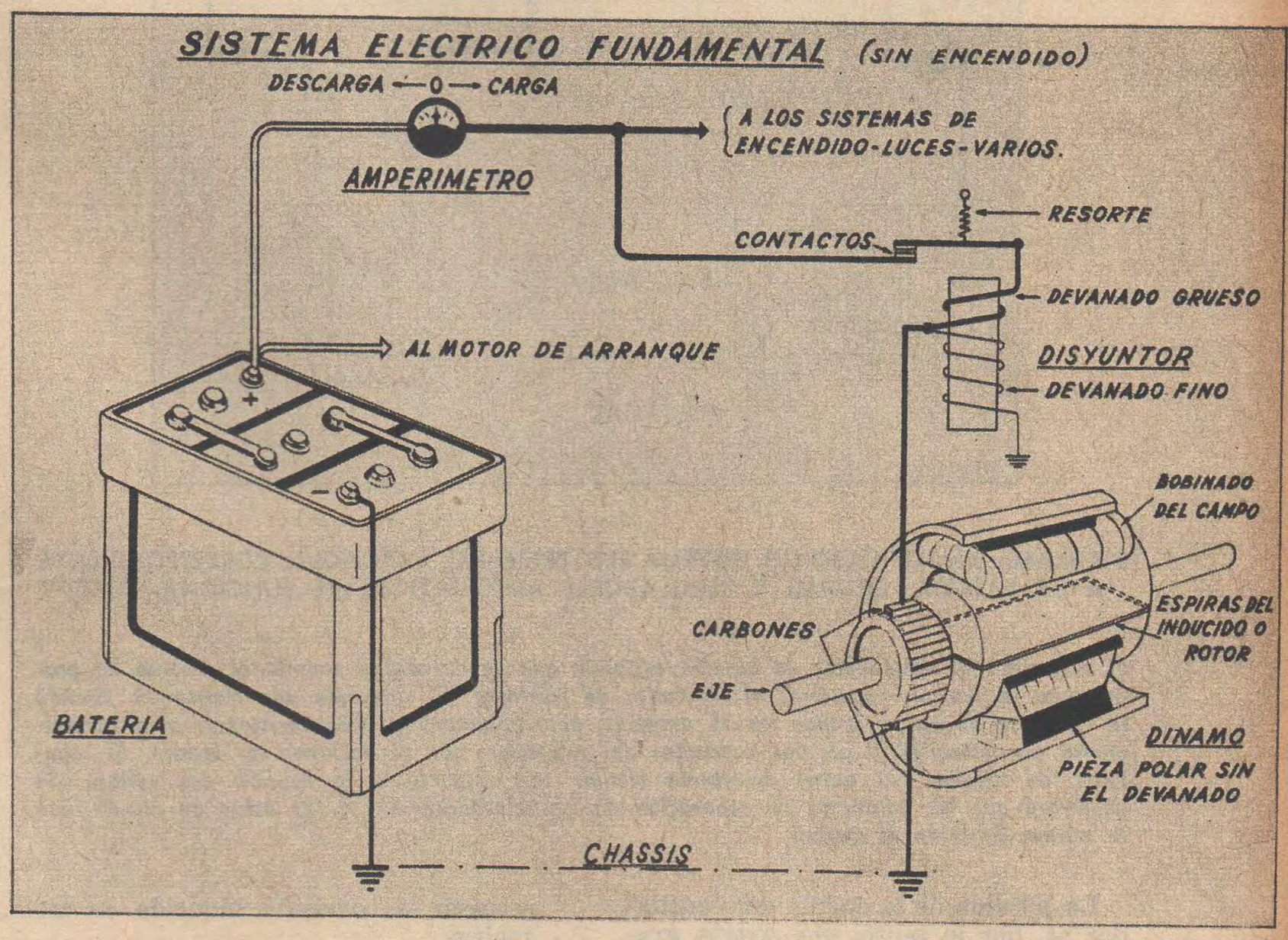
Por

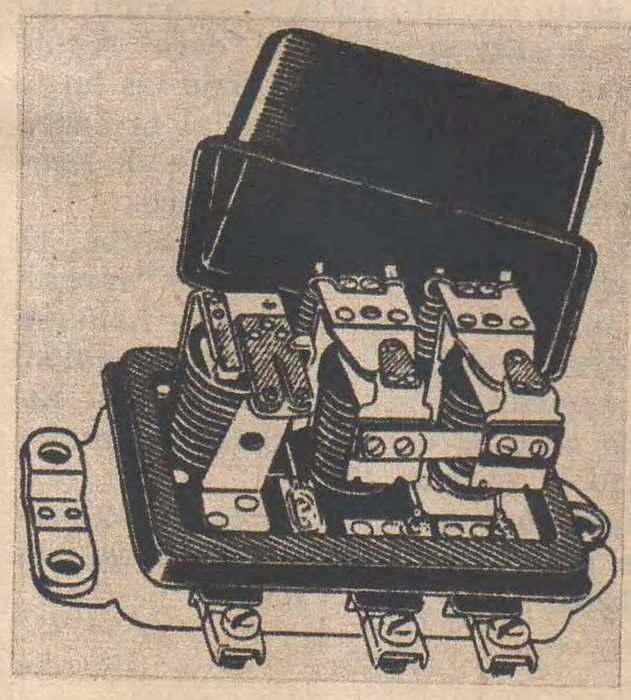
AUGUSTO OSORIO

**La electricidad es tan indispensable para el automóvil que sin ella no sería posible el funcionamiento del motor y tantos otros sistemas que hacen a la seguridad y confort del vehículo, como las luces, bocina, radio y hasta el encendedor del cigarrillo. Creemos que todo automovilista debe conocer el sistema eléctrico del automóvil, lo que en más de una ocasión puede ayudarle a reparar una falla imprevista y facilitar tanto el mantenimiento como el buen funcionamiento de elementos y accesorios.**

**La electricidad es una forma de energía que puede presentarse de varias maneras, siendo las más conocidas la electricidad estática, contínua y alternada. La primera fue puesta en evidencia por Franklin en 1752 con su famoso cometa. La continua es producida por pilas, acumuladores y dínamos, siendo de tensión y sentido de circulación constante, mientras que la alternada, aunque de tensión constante, varía el sentido en que circula determinado número de veces por segundo, denominados ciclos.**

**La electricidad estática no interviene en el sistema eléctrico del automóvil, pero toda su estructura metálica adquiere cierto potencial eléctrico al desplazarse el vehículo por estar aislado del suelo por los neumáticos, y al llegar a tener una carga relativamente alta, puede producir chispas que en los camiones de transporte de inflamables podría ocasionar accidentes muy peligrosos. Por este motivo se provee a los camiones tanques de una cadenita que al estar en contacto con el suelo descarga a éste cualquier tensión estática eliminando la posibilidad de las chispas.**



EL DISYUNTOR Y LOS REGULADORES DE CORRIENTE Y TENSION

*Como podrá apreciarse en la figura, se trata de tres relevadores, que respectivamente tienen las siguientes funciones: el disyuntor impide que la batería se descargue cuando la tensión que recibe del dinamo es menor que la propia; el regulador de corriente actúa como un fusible, corta el circuito cuando por el mismo pasa demasiada intensidad de corriente; y el regulador de tensión, que mantiene la salida del dinamo constante dentro de límites preestablecidos, aunque varíe en límites mucho mayores la velocidad del coche.*

## El dínamo: Usina del automóvil

La fuente primaria de todo el sistema eléctrico del automóvil es el dínamo, que constituye una usina en miniatura. Los primeros automóviles construidos en este siglo, hasta 1912, no tenían instalación eléctrica. La alta tensión necesaria para las bujías la producían los magnetos; los faros eran de acetileno y el arranque a manivela.

La energía eléctrica que suministra el dínamo proviene de otra mecánica, originada en el mismo motor del automóvil, al cual se acopla por medio de la correa del ventilador. La tensión de ésta es importante, por cuanto si es débil, la correa quedará floja y "patinará" sobre la polea del dínamo con la consiguiente pérdida del número de revoluciones que requiere para su normal funcionamiento; por el contrario, si la correa se coloca muy tensa se gastará prematuramente y se cortará a breve plazo, anulando también a la bomba de agua, con el consiguiente recalentamiento del motor.

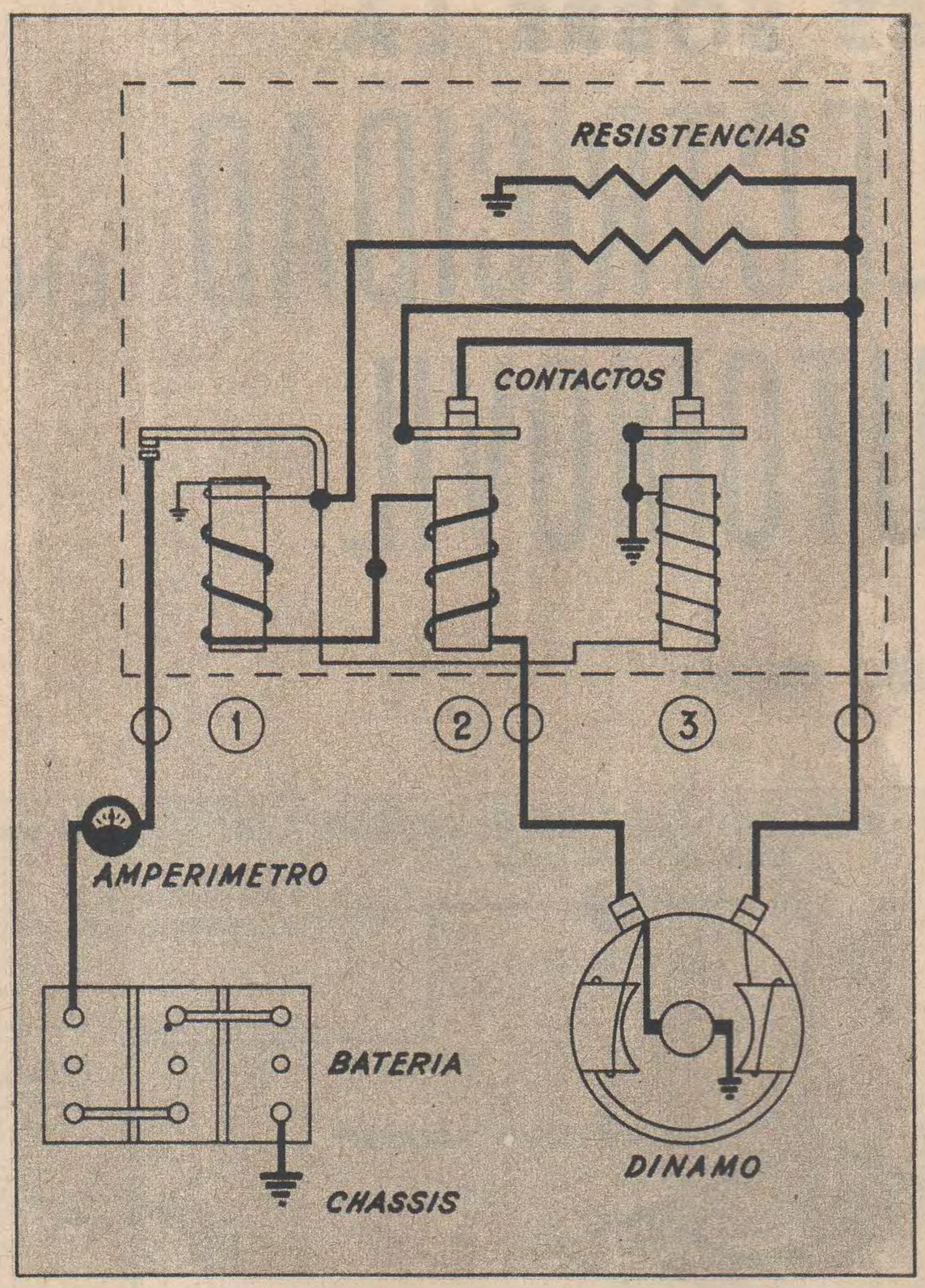



**DIAGRAMA SIMPLIFICADO DEL SISTEMA ELECTRICO DEL AUTOMOVIL CORRESPONDIENTE A LA BATERIA, DINAMO Y REGULADORES AUTOMATICOS DE FUNCIONAMIENTO**

***El disyuntor (1) desconecta la batería evitando que se descargue cuando el dínamo no proporciona la tensión necesaria; el regulador de corriente (2) intercala una resistencia cuando la corriente de carga excede los 35 amperes, aproximadamente. Esta resistencia está normalmente en cortocircuito por los contactos del relevador, que al accionar los separa. El regulador de tensión (3) actúa en forma similar con respecto a la tensión del voltaje. Se observará que los contactos de separación de los relevadores (2) y (3) están en común, con la misma conexión al chassis.***

La pérdida de la correa del ventilador es, por lo tanto, una avería grave a breve plazo ya que no se podrá marchar mucho tiempo en estas condiciones: la batería-se-descargará (especialmente si deben usarse los faros) y se recalentará el agua del radiador.

Por este motivo se recomienda llevar una correa de repuesto cuando se realicen viajes largos o excursiones a parajes sin auxilio mecánico.

El dínamo está compuesto por una carcasa cilíndrica que contiene interiormente dos salientes denominadas piezas polares, sobre las que se enrollan unas bobinas que forman un fuerte campo magnético. Dentro de éste gira un inducido o rotor con varias espiras que terminan en una serie de segmentos de cobre separados entre sí por delgadas láminas de mica, que forman el colector. Sobre este último se apoyan los carbones que recogen la corriente inducida en las espiras.

Los cuidados elementales que requiere el dínamo, además de la lubricación por medio de las aceiteras, consisten en mantener bien limpio el colector, libre de grasa y polvo de carbón proveniente de las escobillas, cuyo desgaste excesivo puede resultar muy oneroso por cuanto obligaría a tornear el colector.

Es importante que la tensión proporcionada por el dínamo sea constante para la carga de la batería y que no varíe exageradamente con la velocidad del coche, porque podría llegar a valores excesivos de carga, perjudiciales para la batería. Por este motivo es indispensable un dispositivo (denominado disyuntor), que desconecta la batería del dínamo cuando el motor no funciona y la conecta conforme al régimen de carga establecido. La intensidad de la carga se regula en base a una tercera escobilla del mismo dínamo o de un sistema de vibradores, que gobiernan por separado el voltaje y la intensidad.

## El amperímetro: Centinela del sistema eléctrico

El amperímetro del tablero es un instrumento que proporciona constantemente al conductor una serie de indicaciones sobre el funcionamiento del sistema eléctrico del automóvil, que son muy útiles si sabe interpretarlas correctamente.

El amperímetro es un medidor de INTENSIDAD de corriente y está graduado, por lo tanto, en amperes con el "cero" al centro, lo cual nos permite apreciar el sentido de circulación de la corriente, que será carga o descarga de la batería.

Todo consumo de batería lo indicará el amperímetro como descarga, exceptuándose el del motor de arranque que por su gran consumo se conecta directamente a la batería por medio de una llave de control remoto o sea de un relé. Por ejemplo: al conectar la llave de encendido, el amperímetro indicará el consumo de la corriente que circula por el devanado primario de la bobina de ignición. En el caso contrario significará que este circuito está cortado en algún punto.

Puede ser algún fusible, resistencia de protección de la bobina, algún borne flojo o lo que es más grave, cortada la bobina que obligará a su inmediato reemplazo.

El amperímetro acusará carga cuando el automóvil marche a 20 o más kilómetros por hora o aún detenido si se aprieta algo el acelerador. Esta simple prueba es índice del correcto funcionamiento del dínamo.

Si el amperímetro indica una descarga brusca y fuerte es síntoma de un corto circuito en la instalación, especialmente si vuelve a "cero" significará que si aún conectando las luces no indica consumo, es señal evidente que se ha quemado el fusible de protección a la salida del tablero.

Si estando el coche en marcha, el amperímetro deja de marcar "carga" es un mal síntoma; puede haberse aflojado algún borne de conexión o quemado la bobina del dínamo. En todo caso se debe localizar de inmediato la avería.

Los consumos normales aproximados para los diversos artefactos, con batería de 6 volts, son:

| | | |
|---|---|---|
| Faros ..... | 15 | amperes |
| Luces reglamentarias ... | 3 | „ |
| Ignición ..... | 3 | „ |
| Limpiaparabrisas ..... | 3 | „ |

Si la batería es de 12 volts, estos consumos se reducen a la mitad. El

aparato de radio tiene un consumo de unos 7 amperes, por cuyo motivo no conviene hacerlo funcionar mucho tiempo sin la compensación de la carga del dínamo, que se produce marchando el coche.

## La batería: Central de distribución eléctrica

La batería es la central de todo el sistema eléctrico, por cuanto alimenta todo el sistema de baja y alta tensión (ignición), luces, arranque, radio, bocina, etc. Está compuesta de 3 ó 6 celdas, según sea de 6 ó 12 volts y se la llama acumulador por la propiedad que tiene de "acumular" la electricidad que le entrega el dínamo y que almacena para ser usada en los momentos que sea necesaria. Cada celda contiene un juego de placas de plomo, con separadores, sumergidas en agua destilada con ácido sulfúrico.

El estado de carga del acumulador se determina por medio del densímetro con el que se mide la densidad del líquido o electrólito, que tendrá los siguientes valores:

| Densidad | Estado de la carga | Volts |
|---|---|---|
| 1,1270 | 100 % cargado | 2,15 |
| 1,230 | 75 % „ | 2,05 |
| 1,190 | 50 % „ | 2,00 |
| 1,150 | 25 % „ | 1,85 |
| 1,110 | Descargado | 1,75 |

El acumulador no genera la electricidad, sino que, por una reacción química reversible, se obtiene o se recupera una corriente eléctrica que previamente ha provisto la carga. La cantidad de electricidad que puede entregar un acumulador se expresa en "amperes-horas". Así, si entrega 2 amperes en 10 horas de funcionamiento, serán 20 amperes-hora. Igual capacidad sería si entregara 5 amperes en 4 horas de consumo. Cabe destacar que, debido a un proceso químico interno, la capacidad no es uniforme y varía para cada régimen de descarga.

La falta de carga del acumulador es perjudicial, como también la sobrecarga, que, además de resultar inútil, puede dañar seriamente los elementos. Un indicio del exceso de carga sería la necesidad de reponer con demasiada frecuencia el agua destilada, como también el humedecimiento de las tapas, bornes y puentes de conexión. Estos efectos son debidos a la evaporación excesiva del electrólito, motivada por la elevación de la temperatura de la batería.

Cuando se noten estos síntomas de sobre-carga, se concurrirá a un taller especializado para ajustar el regulador de la carga. Una solución de emergencia en viajes largos para aminorar los efectos de la carga excesiva, sería prender los faros u otro artefacto.

Los 6 puntos básicos que hacen a la buena conservación de la batería son:

1º Perfecta aislación de toda la instalación sin forros de aislación gastados, especialmente en los ángulos y curvaturas donde podría rozar con piezas metálicas.

2º Que la correa del ventilador no esté floja, gastada o engrasada.

3º Que no estén oxidados, corroídos o rotos los soportes de la batería. El acumulador debe estar bien sujeto a su soporte porque cualquier trepidación que sufra afectará las bases de las placas de plomo. Si es preciso se ajustará con cuñas de madera.

4º Densidad correcta del electrólito según la tabla mencionada anteriormente.

5º Correcto funcionamiento del regulador de voltaje.

6º Mantener los bornes y terminales firmes y limpios.

Las descargas excesivas y prolongadas perjudican seriamente al acumulador, particularmente cuando no arranca de inmediato el motor. Entre una y otra tentativa se debe dejar descansar, al acumulador, uno 15 ó 20 segundos. De lo contrario se puede producir una elevación de la temperatura del electrólito y dañarse las placas por curvatura.

En ningún caso se usará la batería para mover el coche debido al excesivo consumo que significa, aun poniendo en "primera". Cuando se requiera reponer electrólito solamente, se agregará agua destilada, por cuanto cualquier otra, aun potable, puede tener sales o substancias nocivas para el acumulador. Asimismo no se deben agregar "mejoradores" químicos, que a la larga afectan a la vida del acumulador, aunque inicialmente mejoren su rendimiento.

# INNOVACION EN EL TRANSITO URBANO DE NUEVA YORK

## QUE MERECE SER CONSIDERADA

EL nuevo director de Tránsito del Municipio de Nueva York, Henry A. Barnes, quien se hizo cargo de esas funciones el 15 de enero de este año, ha puesto en evidencia, desde el comienzo de sus actividades, un singular y, parece, que original espíritu de iniciativa.

Entre otras medidas que está incorporando, a ritmo acelerado, en la reglamentación del tránsito urbano para su mejor ordenamiento, queremos destacar especialmente una, no sólo por su originalidad, sino también porque creemos que puede ser tomada en consideración por nuestras propias autoridades municipales, que tratan de poner orden en el complejo tránsito de la zona céntrica de nuestra capital.

La fotografía que publicamos aquí, y que debemos a la gentileza del "New York Motorist" —órgano del "Automobile Club" de la ciudad nombrada—, ilustra el procedimiento puesto en práctica por Mr. Barnes, aplicándolo, por ahora, en la intersección de la concurridísima calle 42 y la avenida Vanderbilt. El cambio de luces señala tres intervalos, para otros tantos cruces de la citada esquina, en vez de los habituales: uno para los vehículos que transitan por la nombrada avenida; otro para los que corren por la calle 42 y, finalmente, ambas corrientes de automotores son detenidas para dar paso exclusivamente a los peatones, que, como se ve en la foto, forman una masa humana muy numerosa.

Pensamos, como ya hemos dicho, que esa iniciativa podría ser de interés para nuestras autoridades edilicias, como ejemplo de buen ordenamiento del tránsito.



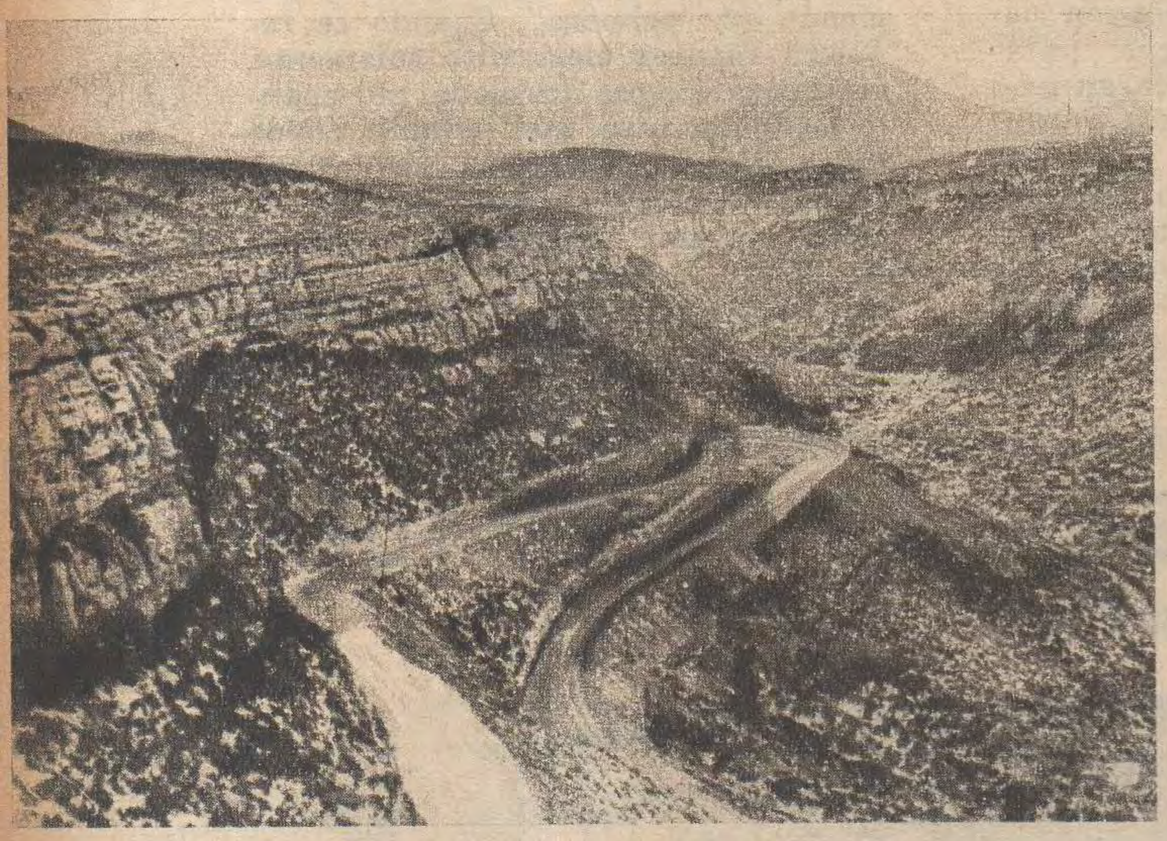
# Rumbo a MENDOZA

*En dos cómodas etapas se puede viajar a Mendoza*

*La ruta está totalmente pavimentada*

*Ofrece toda clase de comodidades en su recorrido*

**POR G. WARRIOR**



*Nos vamos acercando al sur. Este es un tramo del camino que lleva de Malargüe, Mendoza, a Neuquén, en el Chihuido.*

**LA única ruta totalmente pavimentada entre Buenos Aires y Mendoza es la 8, que empalma con la 7 en Mercedes de San Luis. Tiene una extensión de 1.095 kilómetros, que se acostumbra cumplir en dos etapas. Se pernocta en La Carlota o en Río Cuarto, siendo mayor el número de partidarios de esta última alternativa, a 607 kilómetros de la Capital Federal, quedando los restantes 488 para una cómoda segunda etapa.**

**No existe problema de abastecimiento en todo la ruta, que está bien atendida, tanto para el pasajero como para el automotor. Además de la red de estaciones de servicio y camineras del Automóvil Club Argentino, ofrece todas las comodidades de una carretera de gran tránsito y de antigua data. Las estaciones se encuentran en Pilar, Arrecifes, Colón, Canals, Río Cuarto, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza.**

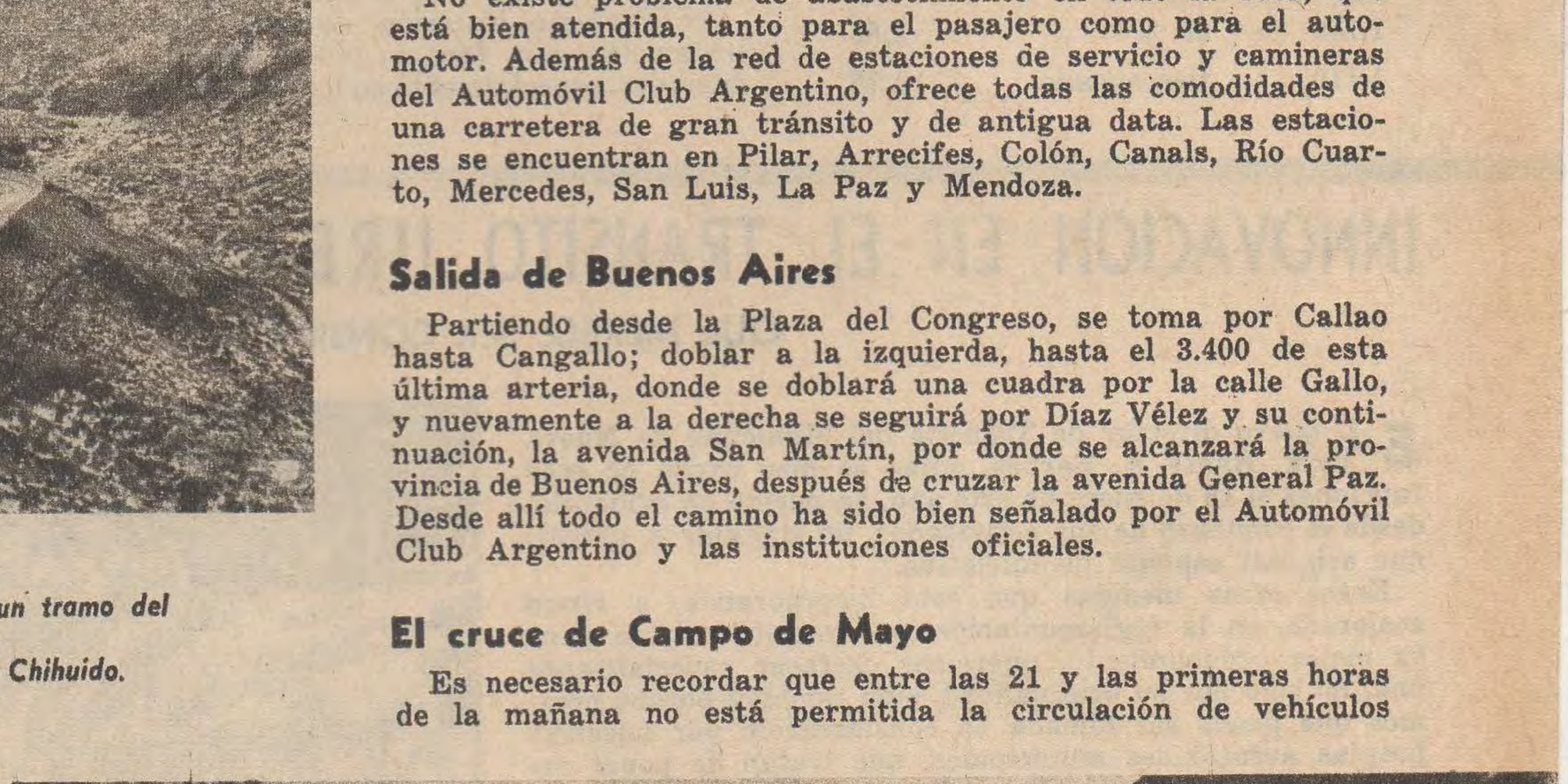
## Salida de Buenos Aires

Partiendo desde la Plaza del Congreso, se toma por Callao hasta Cangallo; doblar a la izquierda, hasta el 3.400 de esta última arteria, donde se doblará una cuadra por la calle Gallo, y nuevamente a la derecha se seguirá por Díaz Vélez y su continuación, la avenida San Martín, por donde se alcanzará la provincia de Buenos Aires, después de cruzar la avenida General Paz. Desde allí todo el camino ha sido bien señalado por el Automóvil Club Argentino y las instituciones oficiales.

## El cruce de Campo de Mayo

Es necesario recordar que entre las 21 y las primeras horas de la mañana no está permitida la circulación de vehículos

*Mendoza es una cifra mayor en el turismo argentino e internacional.*
*No lo debe a la publicidad, sino a sus tesoros de belleza.*
*En la foto, un tramo del camino pavimentado en la montaña andina, que lleva a Potrerillos y Cacheuta, bordeando el río Mendoza.*
*Al fondo, el Cerro de Plata.*



*El arroyo Guiñazú, que fecunda un paisaje de la hermososa tierra de Mendoza.*

particulares dentro de Campo de Mayo. Por este motivo, al llegar al lugar en que la ruta nacional Nº 8 cruza el camino de cintura, debe doblarse a la izquierda, y por éste seguir hasta las localidades de Hurlingham y Bella Vista, con lo que se evitará el cruce de Campo de Mayo.

## El cruce de Río Cuarto

En viaje hacia Cuyo, la R. N. Nº 8 cruza el Río Cuarto por un puente de hierro, desde

*La provincia de San Luis y sus dos centros urbanos más importantes, la Capital y Mercedes, son habitualmente etapas de tránsito para los viajeros, que en considerable número se dirigen a Mendoza y a San Juan. Sin embargo, esa bella provincia cuyana ofrece muchos atractivos propios para convertirse en objetivo turístico autónomo. Damos aquí algunos enfoques. En esta foto, el hermoso frente de la iglesia Santo Domingo, que merece ser visitada en la ciudad de San Luis.*



el cual está a la vista la estación de servicio del A. C. A. Para continuar el viaje desde allí, se seguirá por la avenida España y su continuación, calle Constitución, hasta encontrarse de nuevo con la ruta. Cuando se regresa desde Mendoza, para el acceso a la estación del A. C. A. deberá tomarse la avenida Italia hasta la calle Humberto Iº, donde se doblará una cuadra a la izquierda hasta Alvear. Se continuará luego por ésta hasta San Juan, doblar una cuadra a la derecha para llegar a la avenida España, por la que se continuará al frente hasta la estación de servicio.

## Acceso y cruce de Mercedes (San Luis)

Se llega a la ciudad de Mercedes, después de cruzar las vías del F. C. San Martín por el paso a nivel; se doblará luego a la derecha por la avenida Origone, hasta la estación del ferrocarril. Allí se toma la avenida Mitre y se seguirá hasta la plaza Pedernera, donde se doblará hacia la derecha por la calle 1º de Mayo y se continuará hasta la plaza España, donde se tomará la avenida 25 de Mayo hacia la izquierda. A las dos cuadras se encontrará la estación de servicio del A.C.A.

Para seguir viaje a Mendoza, se tomará la avenida 25 de Mayo. A los pocos metros se cruzará el puente sobre el Río Quinto, y se doblará a la derecha, y ya se marchará sobre la ruta mencionada.

Para el regreso debe utilizarse el mismo camino hasta el A. C. A. Desde allí se marchará por la avenida 25 de Mayo una cuadra, hasta Entre Ríos, y se doblará a la derecha seis cuadras, hasta la avenida Mitre, para continuar por ésta hasta la estación del ferrocarril, donde volverá a doblarse hacia la derecha, hasta el primer paso a nivel, y una vez cruzado se tomará también hacia la derecha, para encontrarse de nuevo en la ruta hacia Río Cuarto.



*La llamada "Dársena", en los alrededores de Mercedes, de San Luis, ubicada en un pintoresco lugar.*

## Entrada y salida de San Luis

La entrada de la ruta en la ciudad empalma con la calle Sarmiento, que deberá seguirse hasta Junín, por la cual se llegará hasta la plaza Pringles, donde nace la avenida Quintana, que deberá seguirse hasta Constitución, donde está ubicada la estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Se seguirá luego viaje por la avenida Quintana hasta avenida Lafinur, doblar a la izquierda hasta Junín, y luego de seguir por ésta, se cruzarán las vías del ferrocarril y se doblará nuevamente hacia la izquierda, para hallarse sobre la ruta a Mendoza.

En el viaje de regreso a la Capital Federal, el cruce de San Luis se realizará por las mismas calles, pero en sentido inverso.

## La llegada a Mendoza

La entrada a la ciudad de Mendoza cuenta con una extraordinaria autopista, perfectamente señalada. Una vez cruzado el canal Zanjón, por el puente de la calle Garibaldi, se doblará a la izquierda una cuadra, aproximadamente, para tomar después hacia la derecha la calle Vicente López, por la que se continuará seis cuadras hasta la avenida San Martín, doblar una cuadra hacia la derecha, hasta la calle Amigorena, donde se levanta la estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en el centro de la ciudad.

### CUADRO DE LA RUTA BUENOS AIRES - MENDOZA POR RUTAS NACIONALES 7 y 8 (DISTANCIAS Y COMODIDADES)

| LOCALIDAD | DISTANCIAS EN Km. PARCIAL | Progresivo de Ida | Progresiv. de Vuelt | NAFTA | GASOIL | ESTAC. DE SERV. | Taller Mecán. | HOTEL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BUENOS AIRES (Ruta 8) .... | 0 | 0 | 1095 | sí | sí | ACA | sí | sí |
| **PROVINCIA DE BUENOS AIRES** | | | | | | | | |
| PILAR ..... | 54 | 54 | 1041 | sí | sí | ACA | sí | sí |
| SOLIS ..... | 44 | 98 | 997 | sí | — | — | — | — |
| SAN ANTONIO DE ARECO | 15 | 113 | 982 | sí | sí | sí | sí | sí |
| CAPITAN SARMIENTO ..... | 31 | 144 | 951 | sí | — | — | — | — |
| ARRECIFES..... | 31 | 175 | 920 | sí | sí | ACA | sí | sí |
| VIÑA ..... | 13 | 188 | 907 | sí | — | — | — | — |
| FONTENUELA ..... | 24 | 212 | 883 | sí | — | — | — | — |
| PERGAMINO (Acceso) ..... | 9 | 221 | 874 | sí | sí | sí | sí | sí |
| EL ARBOLITO (Acceso) .... | 38 | 259 | 836 | sí | — | — | — | — |
| COLON (Acceso) ..... | 15 | 274 | 821 | sí | sí | ACA | sí | sí |
| **PROVINCIA DE SANTA FE** | | | | | | | | |
| HUGHES ..... | 28 | 302 | 793 | sí | sí | sí | sí | — |
| VENADO TUERTO..... | 66 | 368 | 727 | sí | sí | sí | sí | sí |
| MAGGIOLO (Acceso) ..... | 26 | 394 | 701 | sí | sí | sí | sí | sí |
| **PROVINCIA DE CORDOBA** | | | | | | | | |
| ARIAS (Acceso) ..... | 17 | 411 | 684 | sí | sí | sí | — | sí |
| ALEJO LEDESMA (Acceso) | 22 | 433 | 662 | sí | sí | — | — | sí |
| BENJAMIN GOULD (Acceso) | 9 | 442 | 653 | sí | — | — | — | — |
| CANALS (Acceso) ..... | 14 | 456 | 639 | sí | sí | ACA | sí | sí |
| SAN SEVERO (Acceso)..... | 15 | 471 | 624 | sí | — | — | — | — |
| LA CARLOTA (Acceso) .... | 30 | 501 | 594 | sí | sí | sí | sí | sí |
| LOS CISNES (Acceso) ..... | 16 | 517 | 578 | — | — | — | — | — |
| REDUCCION ..... | 42 | 559 | 536 | sí | sí | — | — | — |
| KM. 577 ..... | 18 | 577 | 518 | — | — | — | — | — |
| RIO CUARTO..... | 30 | 607 | 488 | sí | sí | ACA | sí | sí |
| HOLMBERG ..... | 15 | 622 | 473 | sí | sí | sí | sí | sí |
| SAMPACHO ..... | 33 | 655 | 440 | sí | sí | sí | sí | sí |
| CHAJAN ..... | 32 | 687 | 408 | — | — | — | — | — |
| **PROVINCIA DE SAN LUIS** | | | | | | | | |
| JUAN JORBA ..... | 27 | 714 | 381 | — | — | — | — | — |
| MERCEDES (Empalme) Ruta Nacional N.º 7 ..... | 21 | 735 | 360 | sí | sí | ACA | sí | sí |
| FRAGA ..... | 41 | 776 | 318 | sí | sí | sí | sí | sí |
| COMANDAN. GRANVILLE | 10 | 786 | 309 | — | — | — | — | — |
| ELEODORO LOBOS ..... | 15 | 801 | 294 | sí | — | — | — | — |
| SAN LUIS ..... | 33 | 834 | 261 | sí | sí | ACA | sí | sí |
| BALDE ..... | 28 | 862 | 233 | sí | — | — | — | — |
| CHOSMES ..... | 18 | 880 | 215 | — | — | — | — | — |
| ALTO PENCOSO ..... | 12 | 892 | 203 | — | — | — | — | sí |
| JARILLA ..... | 11 | 903 | 192 | — | — | — | sí | sí |
| **PROVINCIA DE MENDOZA** | | | | | | | | |
| DESAGUADERO ..... | 14 | 917 | 178 | sí | sí | sí | sí | sí |
| LA PAZ ..... | 37 | 954 | 141 | sí | sí | ACA | sí | sí |
| LA DORMIDA ..... | 37 | 990 | 105 | sí | sí | sí | sí | — |
| LAS CATITAS ..... | 13 | 1003 | 92 | sí | sí | sí | — | sí |
| SANTA ROSA ..... | 12 | 1015 | 80 | sí | sí | sí | sí | sí |
| LIB. GRAL. SAN MARTIN . | 36 | 1051 | 44 | sí | sí | sí | sí | sí |
| RODEO DEL MEDIO..... | 23 | 1074 | 21 | sí | — | — | — | — |
| GUAYMALLEN ..... | 15 | 1089 | 6 | sí | sí | sí | sí | sí |
| MENDOZA ..... | 6 | 1095 | 0 | sí | sí | ACA | sí | sí |

# EL MILAGRO DEL PINO

Silencioso e incesante,
el pino de Georgia elabora un ingrediente
que es imprescindible en
los productos de limpieza doméstica.

por JOAN MARCH WORDEN

PARA muchos de nosotros, la palabra "pino" evoca el recuerdo de verdes bosques y refrescante fragancia de olor deleitoso y tan sutil como el jazmín.

Del "Pinus Palustrus", o sea, del pino de hoja larga, común en toda la región meridional de los Estados Unidos, procede la mayor parte del aceite de pino que se produce en el mundo.

Una vez derribado el árbol, la naturaleza acumula en el tocón una gran cantidad del aromático aceite que la industria usa desde hace tiempo por sus cualidades limpiadoras y desinfectantes.

Hoy, el aceite de pino desempeña el mismo importante papel en nuevos productos caseros: en los modernos limpiadores, que llevan al hogar el exquisito aroma.

El aceite usado en los productos de limpieza doméstica, no hace más que dar a las habitaciones el fresco olor de los bosques.

Comunica mayor eficacia a los productos en que se emplea, para que limpien desde persianas hasta escaparates de cocina. Usado en cantidad adecuada, da acción de limpieza rápida y eficaz.

Quizás el lector no sepa cuál es la acción del aceite de pino. Su eficacia consiste en que atrapa la suciedad y le da flotabilidad para que el agua pueda arrastrarla. Tiene, además, rápida y potente acción disolvente que actúa contra las grasas, los alquitranes, y demás sustancias que dejan manchas difíciles de quitar.

El aceite de pino empleado en los jabones de lavar la ropa, desprende la suciedad y reduce al mínimo el desgaste de las prendas al lavarlas. Cumple, además, funciones de limpieza fuera de casa: lava brochas, automóviles y hasta perros, usado en diferentes cantidades.

Hoy día, en todo el mundo, millares de las más respetables compañías fabrican productos de limpieza doméstica que contienen aceite de pino y que pueden comprarse en todas partes.

Los fabricantes de tales productos cuentan con técnicos que los proyectan especialmente para la tarea a que se destinen. Algunos, para usos específicos, como desinfectantes y desodorantes.

Otros, como los modernos limpiadores de aceite de pino, son de utilidad universal. La mayoría de estos limpiadores son líquidos, pero los hay también en polvo, con consistencia de jalea y preparados como aerosoles.


EUROPA



VISITE

- ITALIA
- FRANCIA
- ESPAÑA
- SUIZA
- AUSTRIA
- ALEMANIA (Oriental y Occidental)
- HOLANDA
- BELGICA
- INGLATERRA
- DINAMARCA
- SUECIA
- NORUEGA
- CHECOSLOVAQUIA

y opcionalmente

- HUNGRIA
- POLONIA
- URSS

17 PAISES

Incluyendo la maravillosa Escandinavia y opcional a la URSS y países de Europa Oriental.

SALIDA:

25 DE JUNIO

por

GIULIO CESARE

Todo incluido desde

m$n. 150.000 por persona

Estos precios están sujetos a la fluctuación del cambio del dólar.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO

LIB. GRAL. SAN MARTIN 1850 - 1er P. - T E. 83-6061-2039

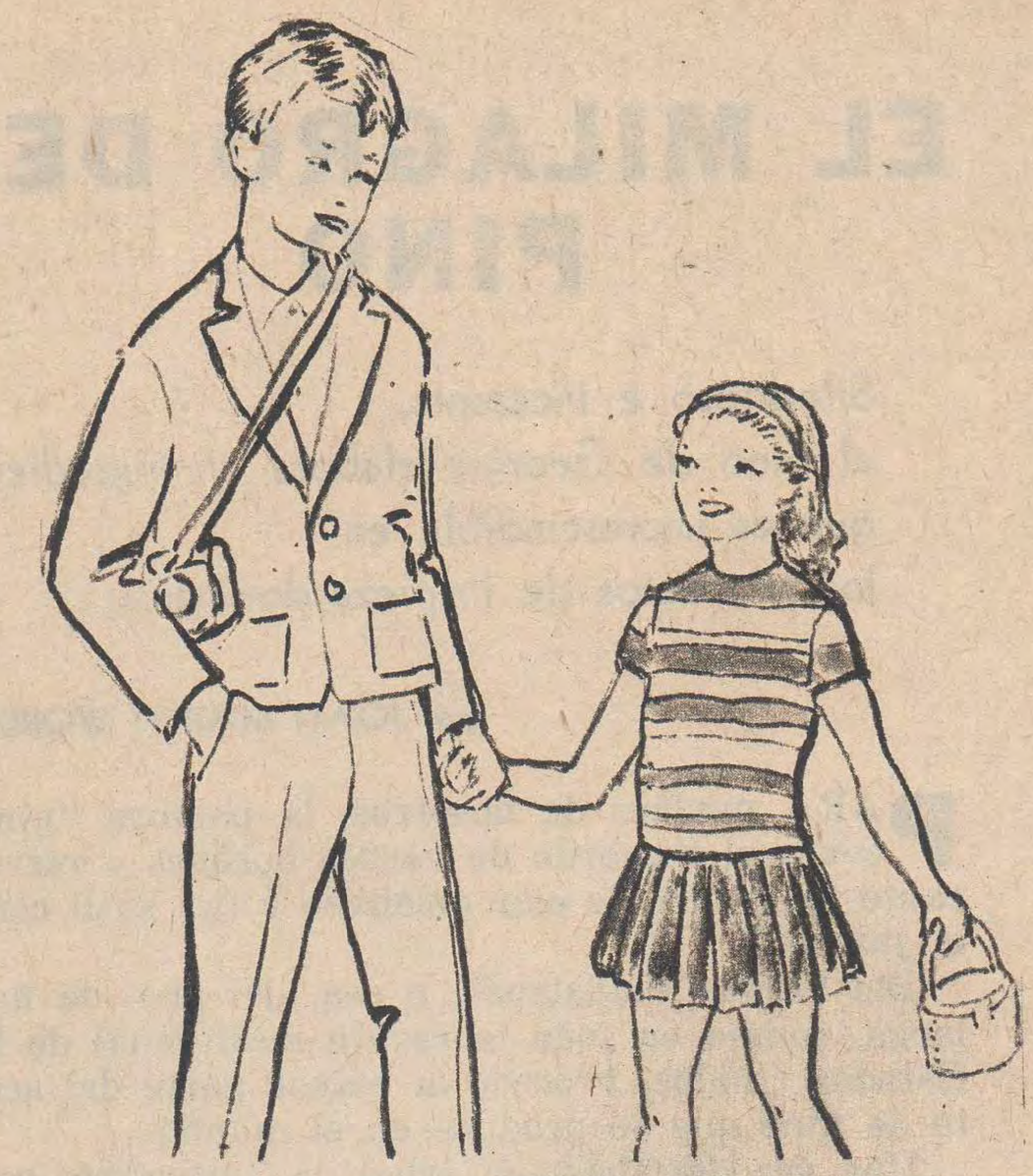
# VAMOS A VIAJAR

En automóvil, hacia las provincias del Norte, ¿...qué ropa llevaremos...?

para "AUTOCLUB"

Por IVONNE LATOUR

Ilustraciones de DELFINA BUNGE de ROSA



*Saco de franela, con pantalón igual o "blue jeans". Pollerita tableada para toda clase de remeras.*

VIAJAR es uno de los acontecimientos gratos que puede depararnos la vida. Todos lo ansían; unos lo han hecho infinidad de veces, a otros se les presenta por primera vez la oportunidad.

Febriles preparativos se desarrollarán en vísperas de partir; pero con un poco de método y calma, todo saldrá bien. El equipo de ropa tendrá naturalmente apreciables diferencias en cantidad y elementos, según sea el punto de destino, la duración del viaje y los medios de transporte que se van a utilizar.

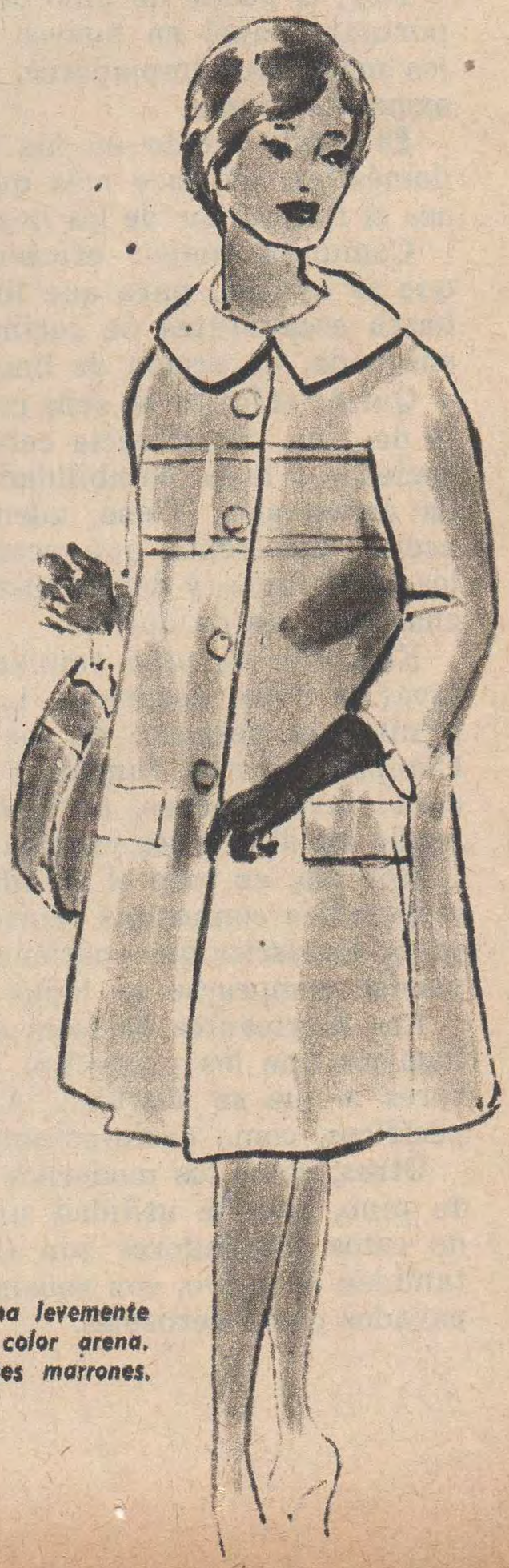
Bien, supongámonos ya en vísperas de partir. Hemos elegido para esta estación un paseo en auto por las provincias del Norte, aprovechando el feriado de Semana Santa... Si llegamos hasta Catamarca, visitaremos a la Virgencita del Valle, venerada Imagen Milagrosa, en cuyo honor se organizan



*"Tailleur" de líneas rectas, saco derecho, ligeramente suelto, bolsillos lisos. "Sweater" claro y pañuelo de color.*



*Capucha en tul de nylon, para mantener el peinado.*



*Tapado en forma levemente "evasé", en lana color arena. Guantes marrones.*

procesiones llenas de emotivo interés y verdadero fervor.

El tiempo en esta época suele ser muy bueno. Encontraremos todavía días cálidos, aunque también noches bien frescas cuando nos encontremos en los lugares de alturas.

¿Y quiénes integran la comitiva? —El padre, la madre y dos niños—. Son "casi" cuatro personas. De modo que conviene abreviar todo lo posible el equipaje de cada uno, para no agregar demasiado bulto ni peso en el automóvil.

Un lema general para la ropa: "poco y bueno". Las prendas de nylon, orlon, ban-lon, han de ser las preferidas para todos. Son livianas, no se arrugan, pueden lavarse y quedar secas en pocos minutos y no se planchan; son indudablemente lo más práctico.

¿Qué llevará "madame"? Un "tailleur" de "tweed" o alguna otra lana inarrugable. Dos blusas y varios "sweaters", otra pollera, escocesa o de tono uniforme, según más le convenga. Si acostumbra a usar pantalones, le será cómodo llevarlos puestos durante el viaje, con blusa y un sacón. Este puede ser impermeable por fuera. Dos vestidos para tarde o noche, sencillos. Se acompañan con algún collar fantasía. Uno o dos pares de zapatos de taco, mocasines y sandalias cómodas para caminar. No olvidar uno o dos pañuelos de seda o gasa de colores. Un sombrero para el sol (liviano y plegable). Como cartera, una sola, tipo bolsón, donde le quepa todo lo que necesite tener a mano y le acompañe en todo momento.

Cuando una mujer se ve obligada a reducir su guardarropa habitual en una valija de viaje, se siente bastante perpleja, pues no alcanza a imaginar cómo podría pasarse sin tal o cual vestido, zapatos, carteras, complementos, etc.

Trate primeramente de combinar los tonos de lo que lleva, de manera que armonicen sin chocar entre sí. Por ejemplo, los zapatos negros van bien con todo, eso le evita la necesidad de varios pares; en todo caso, otros blancos, si combinan con otra parte de su ajuar viajero.



*Juego de cartera, zapatos y pañuelo, en tela escocesa de albene.*





*Pantalón en tono uniforme, contrastante con el saco. Zapatillas cómodas para caminatas y excursiones.*



*Detalle para vestido de noche; escote bajo con moño diagonal.*



*Vestido muy práctico, plisado. No pesa ni se arruga. Chal de lana de cabra.*



*Detalle drapeado para vestido de noche, en tela de color liso o negro.*

*Sombrero liviano para el sol.*

El varoncito no tendrá ningún problema con sus "blue-jeans", que le servirán la mayor parte del tiempo. Un pantalón de franela gris y un saco de "sport" de lana azul marino, harán su conjunto para la tarde o noche. Fuera de eso, remeras, camisas "sport", algún "sweater" de manga larga para el frío, y una campera.

La pequeña quiere llevar su "vestidito de fiesta", y hay que convencerla de que en el viaje no lo va a precisar. Sus conjuntos de ban-lon y pollera tableada, los pantalones y el lindo sacón rojo. Las vinchas para el pelo y algún pañuelo para atarse a la cabeza cuando hay mucho viento.

Y el "pater familiae", ¿qué modelitos lleva? En verdad, los hombres nunca tuvieron tantas elegancias para elegir desde los tiempos del "hermoso Brummel", como hoy. Nuestro viajero ha ido a comprar algunas ropas de "sport", y se ha tentado como una mujer ante la variedad y atractivo de las prendas que le presentan.

Toda clase de telas y colores, en blusas, camisas chombas, "cardigans" y sacos "sport"; desde gamuza, corderoy de tonos vivos, lanas, tejidos de punto en algodón o hilo, más las telas de orlon y derivados, hacen vacilar al viajero en cierne en el problema "l'embarras du choix", pues realmente se llevaría mucho más de lo que necesita y había "calculado" gastar.

Pero elegir no es problema; dejamos al viajero la formación de su ajuar a su gusto, de acuerdo con su físico y costumbres habituales. Estamos seguros que ya no lo veremos con camisa "arremangada" (para eso están las de manga corta), ni con camisa "arrugada" (las hay "anti-arrugables, de lavar y colgar, etc.), ni con tiradores a la vista, ni con zapatos amarillos con traje oscuro, etc., etc.; el hombre ha evolucionado en materia de vestimenta y sabe cómo usarla.

Pero, ¡ojo!, no se entusiasme, no se maree, no se "disfrace". Entre tantos colores puede errar las combinaciones. El espejo le ayudará.

Y por último, recuerde esto antes de comenzar a llenar valijas:

1º) Anotar todo lo que se supone que se va a llevar.

2º) Colocar en algún sitio toda la ropa u objetos, y verificar si es mucho o poco con respecto al espacio disponible. Controlar con el apunte, añadiendo lo que falta o suprimiendo lo que sobra.

3º) Dejar las valijas abiertas y a la vista para calcular el contenido.

4º) Cuando terminó de reunir todo lo que se propone llevar, proceda a colocarlo en las valijas, utilizando muchas bolsas de polietileno, que contribuirán a la prolijidad de ubicación, manteniendo el orden entre unas y otras prendas.

¡Hasta el próximo viaje!



# NUEVOS SERVICIOS PARA TURISTAS

## Fue inaugurada una oficina del Automóvil Club Argentino en la "Estación Marítima Buenos Aires", Dársena A, Puerto Nuevo.

EL 9 de marzo último fue puesta en servicio por las autoridades del Automóvil Club Argentino una oficina en la nueva "Estación Marítima Buenos Aires". Esta Estación Marítima, habilitada ese mismo día en la Dársena "A" de Puerto Nuevo, reemplaza al antiguo desembarcadero de Dársena Norte.

La nueva dependencia inaugurada por el A.C.A. es parte de un plan de expansión de los servicios turísticos de la Entidad, y en ella los viajeros procedentes del exterior, en particular, verán facilitados los trámites para el más rápido despacho de su vehículo a plaza.

También podrán obtener una orientación en cuanto a comodidades en hoteles y transportes, no sólo en la Ciudad de Buenos Aires, sino de los principales centros de turismo, incluyendo toda información sobre excursiones y viajes por el interior y los planos que resulten necesarios.

El horario de atención al público de la nueva oficina será paralelo y coincidente con el de la habilitación de la referida Estación Marítima, o sea, que aquella funcionará durante las horas que demande el movimiento de pasajeros, desde la llegada de los buques hasta el diligenciamiento final ante la Aduana.

Podemos asegurar que la oficina así organizada por el Automóvil Club Argentino será de positiva utilidad para suministrar los servicios que habitualmente requieren y que son tan necesarios para los turistas extranjeros que llegan a la República. Estos contarán con atención y asesoramiento especializados, que, sin duda, contribuirán a hacer más grata su permanencia en el país.



*El vicepresidente 1º del A. C. A., ingeniero Marco L. Negri, despidiendo con el cardenal Caggiano, después de la inauguración de la Oficina de Información y Asesoramiento Turístico, organizada por la Institución, en Dársena A, Puerto Nuevo (Estación Marítima Buenos Aires).*



*Su Eminencia Reverendísima, el cardenal Dr. Antonio Caggiano, junto con autoridades nacionales, en el acto de inauguración de la Oficina de Turismo del A. C. A., en la nueva "Estación Marítima Buenos Aires".*

# CAMINOS ELECTRONICOS

## En los Estados Unidos se ensayará, en vasta escala, el contralor electrónico de la velocidad y conducción de automóviles en las rutas.

HACE pocas semanas, la Asociación Americana de Funcionarios de Caminos Estaduales anunció que se ha resuelto invertir una suma considerable para estudiar y ensayar prácticamente en las rutas, la instalación y funcionamiento de controles electrónicos del tránsito. Las tareas concretas para ese objetivo darán comienzo dentro de algún tiempo, en el curso de este año, y se estima que la inversión inicial será de alrededor de 3.000.000 de dólares. Tres Estados de la Unión: Michigan, Ohio y Massachusetts, han ofrecido gratuitamente 100 millas de sus caminos para llevar a cabo las experiencias.

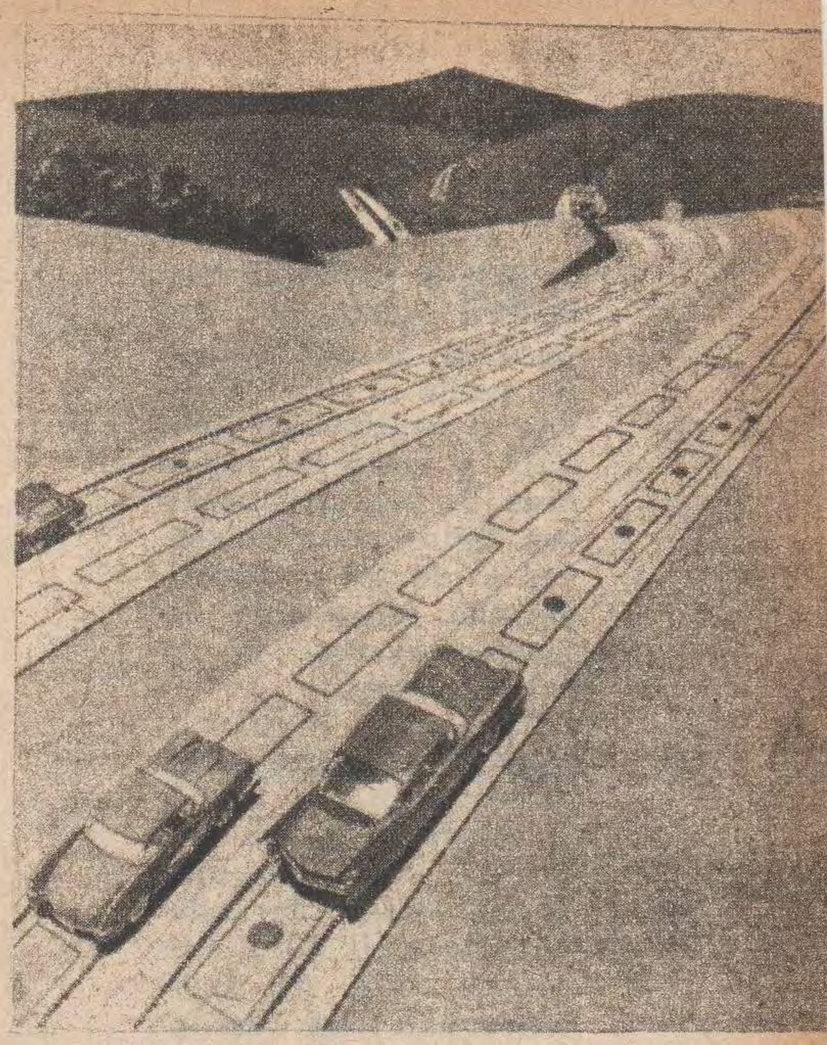
Este proyecto que se va a realizar viene a coronar una iniciativa de la American Automobile Association, secundada por su propia Fundación para la Seguridad del Tránsito, que desde hace tiempo venían empeñando un esfuerzo consistente para hacer viable el desarrollo de "Rutas electrónicas", a los fines que hemos indicado. Las pruebas y experiencias serán realizadas bajo la dirección del Departamento de Investigaciones Camineras (Highway Research Board), afiliado al Consejo Nacional de Investigaciones, dependiente de la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos.

Los ensayos realizados hasta ahora han demostrado que el sistema electrónico es eficaz para controlar con mucha exactitud la dirección y velocidad de los vehículos en las rutas. Los técnicos de la A. A. A. han conseguido probar que ese sistema reduce notablemente los accidentes en los caminos y disminuye el índice de muertos, heridos y daños materiales, mediante la eliminación de los factores que genéricamente, se conocen bajo la denominación de "errores del conductor".

Para los ensayos que próximamente se llevarán a cabo en ciertos segmentos de las rutas como, por ejemplo, curvas cerradas y entradas de caminos laterales, se utilizarán equipos y aparatos electrónicos, que serán suministrados por la R. C. A.

De acuerdo con lo que se sabe hasta ahora sobre las experiencias a realizar, parece que éstas tendrán dos aspectos: por un lado, se incorporará en la estructura de la base del camino un sistema electrónico de guía y orientación que indicará al conductor si se está desviando demasiado hacia la derecha o hacia la izquierda de la direción que debe seguir; el otro equipo, que también formará parte de la infraestructura del camino, consistirá en una unidad de control de aceleración y frenaje, mediante la cual el conductor tendrá conocimiento en todo momento sobre si está marchando con exceso de velocidad y si existen obstáculos delante de él, dentro o más allá del campo de su visión fisiológica. Las señales emanadas de los equipos de contralor del camino serán recogidas por receptores instalados debajo del coche y, en el caso de que el conductor ignore o descuide los avisos recibidos, automáticamente esos equipos actuarán sobre el sistema de conducción y aceleración del coche.

Se prevé para un futuro próximo, en el supuesto de que las experiencias resulten positivas, una instalación en gran escala de los equipos de contralor electrónico en las más importantes rutas de los Estados Unidos.



*La instalación electrónica en la ruta, que esquemáticamente está indicada en la fotografía.*


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




*Esto es historia de ayer, aunque un ayer todavía relativamente próximo, es decir, cuando ya Oscar A. Gálvez era un "as" reconocido de nuestras pistas y carreteras. En 1951: el eximio volante en espera de la iniciación de un Gran Premio corrido sobre el Circuito Costanera Norte con coches especiales.*

## UN CUARTO DE SIGLO DE SUPERACION

# OSCAR ALFREDO GALVEZ

por
**JUAN CARLOS VALENTE**

**¿ME permiten remontarme un poco en los recuerdos? Se corría el Gran Premio Argentino del año 1937, y entre los nombres de bizarros ruteros, figuró por primera vez el de un jovencito porteño acaparando el interés general en la primera etapa.**

**Afeitado, luciendo elegante bigotito, cutis blanquísimo y osado e inexperto, dio su primer paso llegando al éxito. Llevando un automóvil Ford V-8 modelo 1935, del tipo convertible cuya capota era de lona y con el copiloto Horacio D. Mariscal, llegó primero a Rosario empleando solamente 3 horas y 1 minuto.**

**El audaz que despertó así la admiración general, era Oscar Alfredo Gálvez. La semilla quedó echada. ¡Y qué semilla! Es inmenso el caudal de méritos acumulados posteriormente.**

**No voy a enumerarlos. Son demasiado notorios; pero después de este copete, iré al reportaje que tuve ocasión de realizarle para esta revista.**

**Al entrevistarme con él, lo hallé movedizo como siempre y atendiendo a sus colaboradores en los últimos toques al negocio que pronto inauguraría. Gran cantidad de operarios de la construcción había a su alrededor, pero al instante impartió directivas y se ubicó ante un escritorio frente a mí.**

**—¿Qué deseaba saber? —manifestó.**

**—Por de pronto, agradeceré me informe en qué se basaba usted para haber calculado que podía ganar el Gran Premio Turismo de Carretera de 1961.**

**—Me tenía mucha fe. Además sabiendo de sobra las precauciones a tomar, procuré que no se me pasara ningún detalle. Por de pronto, me recorrí toda la ruta íntegramente antes de la largada. Con decirle que cumplí más de cinco mil kilómetros en cuatro días y medio, puede darse una idea de lo que fue eso.**

**—¿Puede detallarme el desperfecto que tuvo su motor en la última etapa?**

**—Cómo no, se le cortó la válvula de escape del cuarto cilindro izquierdo.**

**—¿Qué rival insospechado le sorprendió por su eficiente modo de competir?**

—Hubo varios; pero de los que terminaron la carrera, Luján Saigós.

—¿Fue muy exigido para ganar la primera etapa?

—La verdad es que no pensaba haberla gañado. Más bien deseaba esperar para ver cómo se planteaba la carrera y entonces adoptar un temperamento.

—¿Y las otras que también ganó?

—Le parecerá mentira, pero cuando recorrí la ruta comentaba con mis amigos que me acompañaban, qué etapa podría ganar y me resultó. Por suerte el auto me respondió maravillosamente.

—¿Qué sistema de admisión tenía el motor de su coche?

—Estaba formado por tres carburadores de Ford F/900 y los demás elementos normales.

—¿Sigue siendo gran ventaja para un corredor de rutas, el ser mecánico?

—Sí, porque se conoce más al dedillo el motor y los problemas que se le presentan, casi se adivinan.

—¿Le agradaría pilotear nuevamente coches standard, como lo hizo el año 1953 en la Carrera Panamericana realizada en México?

—Si se tratara de coches standard, como aquéllos sí. Allá recuerdo que sólo se podían mejorar las suspensiones, frenos, quitar el silenciador, reforzar interiores de carrocerías para los vuelcos, colocar depósitos de nafta más grandes y, en otras palabras, nada de homologado, pero mucho de práctico.

—¿Le parece que decae el Turismo de Carretera en nuestro país?

—No; la prueba está que sus carreras siempre van en aumento.

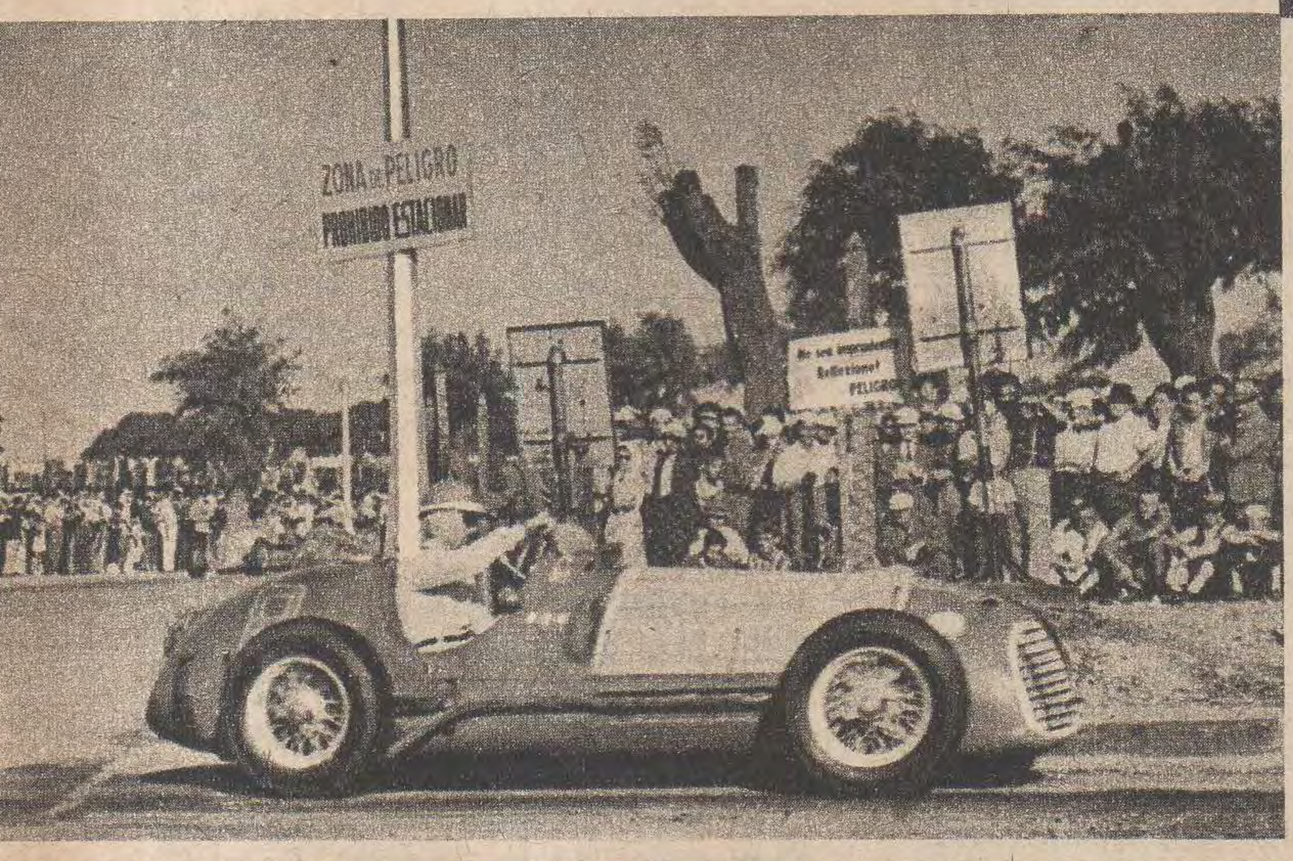
—De no ser automovilista, ¿qué otro deporte practicaría?

—El polo.

*En la misma prueba de la Costanera Norte, febrero de 1951, Oscar A. Gálvez toma una curva con gran pericia y serenidad.*



*Noviembre de 1961, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, entrega a Oscar A. Gálvez el trofeo del campeonato.*






—¿Qué equipo auxiliar llevó en el Gran Premio de 1961?

—Dos pick-ups y un camión, con tres personas en cada vehículo, totalizando nueve.

Junto a mi reporteado se hallaba su hijo, cuyo mote familiar es el de "Pelito", entusiasta admirador de su padre. Miro al niño, y al observarlo bastante alto para la edad que tiene, guiñando un ojo significativamente al volante, pregunto: ¿Cuándo piensa jubilarse de corredor?

—En el estado que mantengo, aún no pensé en retirarme a cuarteles de invierno.

—Muchas gracias, Oscar, y disculpe los minutos que lo entretuve.

—No es nada, a sus órdenes.

*Diez años después: el gran conductor arranca, entre los vítores del público, en los terrenos de la Sociedad Rural Argentina, para dar comienzo al Gran Premio de Carretera 1961 (diciembre), que conquistó holgadamente.*

# EXTRACTOS DE JURISPRUDENCIA PARA AUTOMOVILISTAS

I

## EL REGISTRO DE CONDUCTOR, ¿ES PROPIEDAD DE SU TITULAR?

LA sentencia —de primera instancia, Juzgado de Instrucción del doctor Carlos R. Arigós— que vamos a comentar tiene especial importancia porque resolvió admitir la acción de un agente municipal que secuestró el registro de conductor a un automovilista en infracción, no obstante el antecedente, ya conocido, de que la pertinente disposición de la Ordenanza de Tránsito, que autoriza tal secuestro (art. 249), fue declarada inconstitucional por sentencia de la Suprema Corte de la Nación, de agosto 10 de 1956, y del Juez de Instrucción de la Capital, doctor Pedro Mecina Olaechea, en una causa fallada en 1960.

En el caso de autos, el señor J. A. B. querelló al Intendente Municipal de Buenos Aires y al agente de tránsito que realizó el secuestro del Registro de Conductor, por abuso de autoridad, en virtud de haber desconocido esas decisiones jurisprudenciales, y, además, porque con el acto incriminado se violó lo dispuesto en el art. 36, inc. f, de la Ley 13.893, que dispone, que "la licencia del conductor es un documento habilitante y de propiedad de su titular, del que no puede ser despojado, ni dispuesto su secuestro, para asegurar el pago de multas a las que su dueño se haga pasible, si no media resolución expresa de autoridad judicial competente".

El Juez de Instrucción, doctor Arigós, sentenció sosteniendo, en primer lugar, que la declaración de inconstitucionalidad que acabamos de recordar, no derogaba el precepto de la Ordenanza Municipal de Tránsito, es decir, no obligaba al agente que la aplicaba —ni, por lo tanto, al Intendente que implícitamente la autorizó—, y rechazó, en definitiva, la querella, diciendo que "no cometen el delito de abuso de autoridad (art. 248 C.P.), el Intendente Municipal y el agente de tránsito que, en cumplimiento de lo dispuesto por el art. 35 del decreto-ley 6559/58, proceden, por acción material del último, a secuestrar el registro de conductor a un automovilista en infracción a una legla de tránsito".

Como se ve, el problema que señalamos en el título de este comentario, queda plenamente en pie.

II

## LA RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DERIVADA DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO, ES ESTRICTA Y SEVERA

En la causa L. R. S. contra el Gobierno Nacional, el actor, atropellado en la vía pública por un vehículo de propiedad de la demandada, exigió una reparación por los daños personales sufridos a raíz del accidente; simultáneamente demandó en forma solidaria al conductor del vehículo, agente del Gobierno.

Al resolver la causa en definitiva, confirmando en lo principal la sentencia de primera instancia, la Sala D, de la Cámara Civil de la Capital condenó a los codemandados, aceptando el voto del doctor Néstor Cichero, quien afirmó que para admitir la responsabilidad civil en materia de accidentes provocados por automóviles, basta "la comprobación de las más leve culpa o negligencia —si ella ha influido en la realización del daño—", pues debe aceptarse una "afinada apreciación del concepto de la culpa, para dar más justa solución al problema de la responsabilidad civil, que crea el incremento del uso de automotores".

Conviene, en consecuencia, que los automovilistas tengan presente el espíritu del precedente fallo y extremen la prudencia en la conducción de sus vehículos.

III

## RESPONSABILIDAD DEL DUEÑO DE UNA ESTACION DE SERVICIO

En la causa seguida por el señor A. B. contra los dueños de una estación de servicio (F. y otro), donde aquél había dejado su coche, entregando las llaves, confiándolo a la guarda temporal de los demandados, siendo el vehículo hurtado, los demandados sostuvieron su inculpabilidad porque en la estación no había capacidad suficiente para guardar el coche, y el actor lo sabía o debía saberlo. Pero la Cámara Civil de la Capital, Sala E, resolvió que "el dueño de una estación de servicio que, por intermedio de su encargado, acepta las llaves de un vehículo y confecciona la ficha para realizar el trabajo encomendado, asume la responsabilidad jurídica de la guarda o vigilancia del vehículo; máxime cuando por su determinación los coches deben esperar turno en la vía pública, por carecer de lugar en su local", agregando, en cuanto hacía especialmente a las circunstancias del caso de autos, que "incurre en culpa el propietario de la estación de servicio que, por intermedio de su personal, deja un automóvil, confiado a su guarda, abandonado en la calle, abierto y con las llaves colocadas"; en consecuencia, producido el robo, debe reparar el perjuicio ocasionado.

IV

## LA COMPRA DE UN AUTOMOVIL DA DERECHO A EXIGIR AL VENDEDOR LA ENTREGA EN LA FECHA ESTIPULADA

El caso resuelto por la Cámara Comercial de la Capital, Sala C, en el juicio R., G. y Cía. contra B., S. R. L., tiene importancia, debido a la creciente demanda de automóviles, que aún es perceptible, frente a la todavía insuficiente producción nacional para satisfacerla. Decidió el alto Tribunal, que "la falta de entrega del automotor, motivo de la compraventa, autoriza la condena por daños y perjuicios derivados de la imposibilidad material del uso de la unidad adquirida, desde el día de la adquisición hasta la fecha efectiva de su entrega".

# CONVENIO CON LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

## Se construirán cinco nuevas Estaciones de Servicio y Camineras, con «moteles» anexos



*Acto de la firma del convenio con el gobierno de la provincia de Río Negro, para la construcción de 5 Estaciones de Servicio y Camineras —con "moteles" —en las rutas de ese Estado, que equipará y explotará el Automóvil Club Argentino. El presidente de esta institución, doctor César C. Carman, el gobernador de la nombrada provincia, doctor Edgardo S. N. Costello, el gerente de Elaboración de Y. P. F., ingeniero León Bauni, y el titular de Ventas de esta entidad, señor Héctor Manuel Carreras, durante el acto.*

EN horas de la tarde del 12 de marzo último, tuvo lugar en el salón de sesiones de la C. D. del Automóvil Club Argentino el acto de la firma del convenio celebrado entre esta Institución y el Gobierno de la Provincia de Río Negro, para la construcción por ésta y la entrega a aquélla de cinco nuevas Estaciones de Servicio y Camineras, en las localidades de Viedma, San Antonio Oeste, Los Menucos, Chelforó y Chasicó, obligándose el A.C.A. a equiparlas y ponerlas en funcionamiento. En representación de la provincia patagónica, suscribió ese convenio su Gobernador, el Dr. Edgardo A. Castello, quien concurrió al acto asistido por altos funcionarios y técnicos de su gobierno; en nombre del Automóvil Club lo hicieron su presidente, Dr. César C. Carman, y el secretario Dr. Walter A. Saborido. Además, asistieron a la ceremonia los señores Ing. León Bauni, Gerente de Elaboración de Y.P.F., el titular de Ventas de esta Entidad, señor Héctor M. Carrera, el Jefe de Promoción de Ventas de la misma, Ing. Délfor J. Campenella, miembros de la Comisión Directiva del A.C.A. y altos funcionarios.

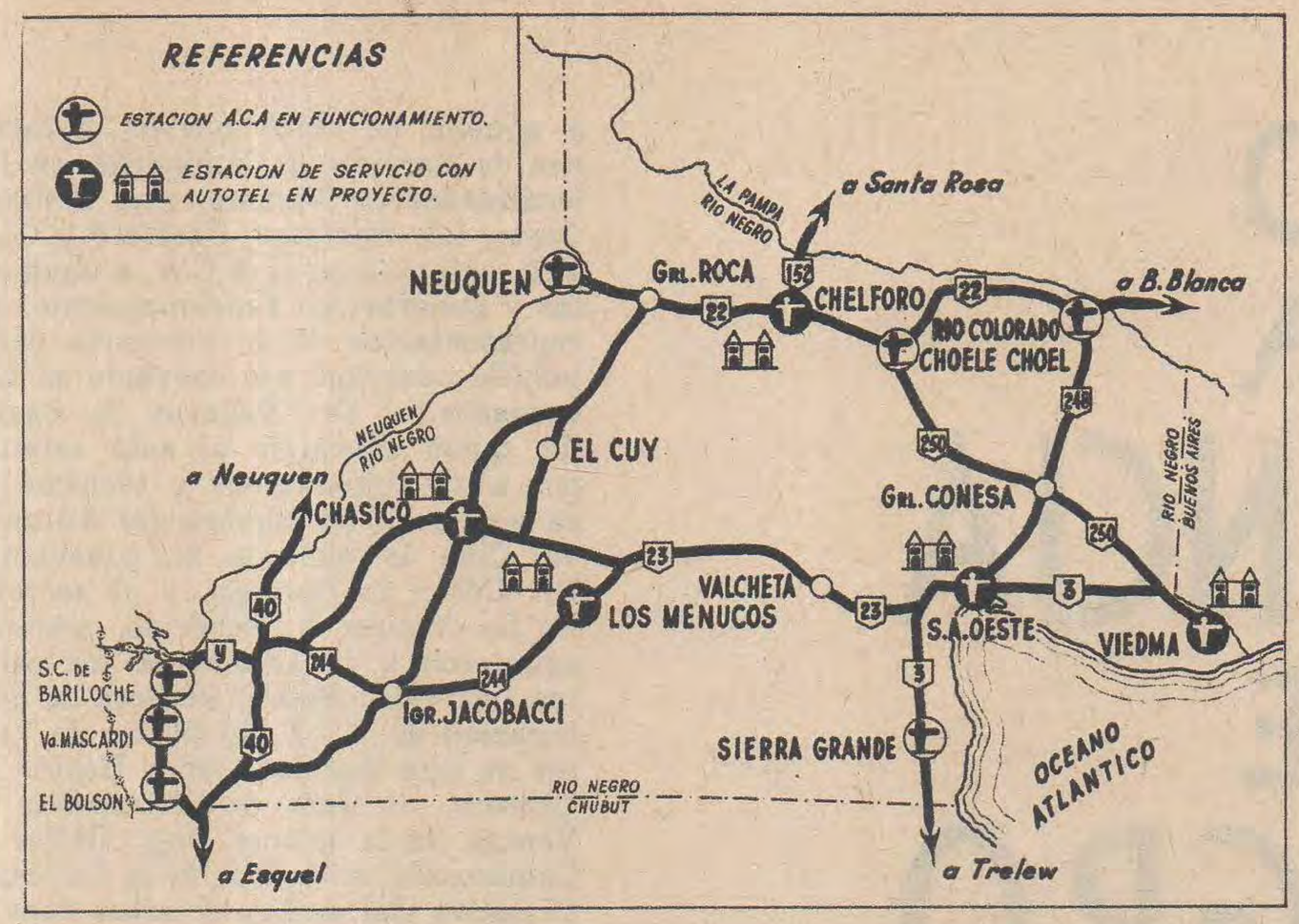
Para destacar la trascendente importancia del convenio para el porvenir de las comunicaciones, transportes y turismo en Río Negro y la Patagonia en general, habló el presidente del A.C.A., cuyas palabras transcribimos más abajo. Al hacerlo en seguida el Gobernador de la Provincia, subrayó el sostenido empeño de sus autoridades en construir una red vial extensa y orgánica, y expresó su satisfacción de poder contar con el concurso del A.C.A., cuya explotación de las estaciones a construir constituye una garantía de buen servicio para los automovilistas y viajeros en general, dentro de una Provincia que tantos atractivos tiene para ellos y, además, para todos los hombres de empresa.

Las palabras del presidente del Automóvil Club Argentino fueron las siguientes:

"La celebración de este acto implica un paso consecuente en la política de expansión servicial que ha emprendido el A.C.A. en estos últimos tiempos; pero, al mismo tiempo certifica la firmeza de los propósitos anunciados por los Gobiernos de nuestras jóvenes provincias del Sur Argentino, de empeñar el máximo de sus posibilidades para dotar sus caminos con los elementos indispensables para asegurar su uso agradable por la corriente de turistas y automovilistas en general, cuyo volumen crecerá en proporción directa al aumento de esas comodidades, con la consiguiente repercusión sobre la economía de esa vasta y riquísima zona del país.

Desde ese punto de vista y especialmente en relación con el acto que estamos realizando, cabe destacar como muy singular la actitud del Gobierno de Río Negro. No me refiero tanto al número elevado de nuevas estaciones que se dispone a construir —cinco—, como al hecho de que todas contarán con "moteles", de mayor o menor importancia. Es una política de extraordinaria trascendencia, no local, sino nacional.

En rigor, debe decirse, y lo hago



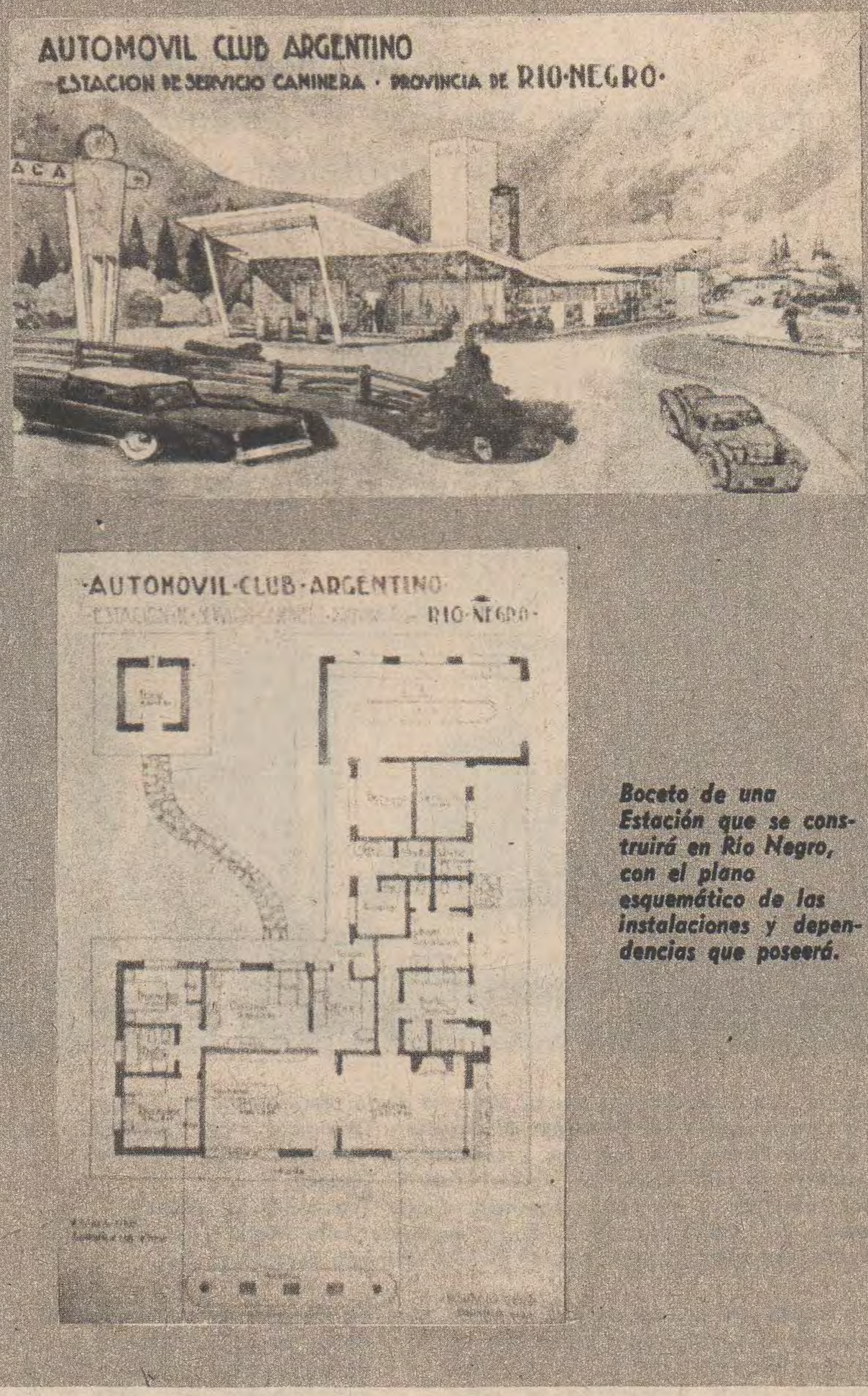

*Reproducción del mapa de Río Negro, con la ubicación de las localidades donde las nuevas Estaciones serán construidas a breve plazo: Viedma, San Antonio Oeste, Los Menucos, Chelforó y Chasicó. En la parte inferior de la foto, plano de las instalaciones de uno de los "moteles", con seis habitaciones.*

para rendir un homenaje a esa provincia, que éste es uno de los actos más importantes que se hayan realizado últimamente en el país para estimular y orientar orgánicamente la corriente turística. En este caso particular, el acierto aparece con tanta mayor relevancia, cuanto que Río Negro es una de las provincias argentinas que más bellezas y atractivos tiene para ofrecer a los viajeros, que la distancia, los caminos deficientes e insuficientes y la ausencia de lugares apropiados para el reposo intermedio durante las dilatadas etapas, han mantenido alejados de los planes regulares de los automovilistas, tan deseosos de recrearse con nuestros imponentes paisajes sureños, singulares por su grandeza y esplendor en la geografía turística del mundo entero.

A este respecto, es justo recordar que una de las más generosas e impresionantes maravillas de la creación, que nosotros orgullosamente llamamos San Carlos de Bariloche, está en la provincia de Río Negro, acunada por la inefable poesía secular del Nahuel Huapí.

Pero esa belleza impar, hasta hoy sólo resultaba un privilegio efectivo para una minoría de automovilistas audaces o para los relativamente pocos beneficiarios del insuficiente sercio aéreo; para los demás, para cientos de miles de argentinos y extranjeros, no pasa de ser un punto brillante en el mapa de una esperanza, que pocas veces podría ser cumplida.

Pero ahora, dentro de poco, una vez completada la construción de las estaciones de servicio en Viedma, San Antonio Oeste, Los Menucos, Chelforó y Chasicó, con sus respectivos moteles —abriendo con las tres primeras, dicho sea de paso, una nueva ruta hacia Bariloche, bastante más al sur que la actual—, el horizonte quedará abierto para todos aquellos en cuyo ánimo anida el afán de conocer el país y disfrutar con sus auténticas bellezas. Claro es, y debemos destacarlo, que esta política constructiva de Río Negro no importa tan sólo abrir de par en par las ventanas de su casa para ofrecer a los turistas la hermosura del paisaje. Importa también, y quizás principalmente, la inyección de savia nueva y vigorosa en la estructura económica de esa provincia o, mejor dicho, de toda la Patagonia argentina, que eso significa. Porque estoy seguro que nada como esas estaciones de servicio y esos "moteles" al borde de los largos caminos contribuirá a exaltar la vitalidad productora




*Boceto de una Estación que se construirá en Río Negro, con el plano esquemático de las instalaciones y dependencias que poseerá.*



*Los miembros de la Comisión Directiva del A. C. A., capitán de navío (R. E.) Luis A. Gianelli, señor Enrique González Vidal, escribano Enrique F. Ghezzi y el señor Héctor Aizpiri; el secretario de la asamblea de delegados, señor Alejandro Giono Giardino, funcionarios y periodistas, escuchan los discursos.*



*El gobernador de Río Negro pronunció un bien documentado discurso, exponiendo los planes de su provincia, con motivo de la firma del convenio con el A. C. A. El presidente de esta institución, el secretario de la misma, doctor Walter A. Saborido, y demás autoridades y funcionarios presentes, aplauden al orador.*

de esas tierras, por mil motivos legendarias, y de los hombres y mujeres que las pueblan, auténticos pioneros del progreso nacional.

Los manes de los estadistas, sabios y guerreros, que incorporaron esa Patagonia al acervo espiritual y al patrimonio de la Nación, han de sentirse regocijados en el Olimpo de los grandes donde descansan.

En cuanto concierne a esta institución, quiero subrayar que nuestra participación en esta empresa que se propone realizar Río Negro, viene a completar un esquema orgánico de servicios. Prueba de ello son, entre otras iniciativas, el convenio en vigencia y principio de ejecución celebrado con la provincia de Neuquén y el hecho de que, en el más remoto punto, casi, de nuestra geografía humana y física, en la misma Ushuaia, el "muñeco" simbólico del A. C. A. está jalonando ya nuestro plan de extender los servicios a todos los ámbitos del país y especialmente a las zonas más necesitadas de atención, como todavía lo es el Sur argentino.

Por todo eso, el Automóvil Club Argentino se siente honrado de contribuir a esa obra, y hace llegar sus entusiastas felicitaciones a los gobernantes de Río Negro.





LA LINEA
MAS COMPLETA
EN
CALEFACCION
presenta
para 1962

21
modelos

21 aplicaciones
21 tamaños
21 satisfacciones
para 21 exigencias
distintas

*Asesórese en nuestro Dto. Técnico o en el local del Agente más cercano.*

NASI S. A.
Lavalle 168 - Bs. Aires
31-0929/4095 y 32-0877

# CENTAUROS PAMPAS

Para
AUTOCLUB

Por
JULIO BARREDA
LYNCH (JR.)

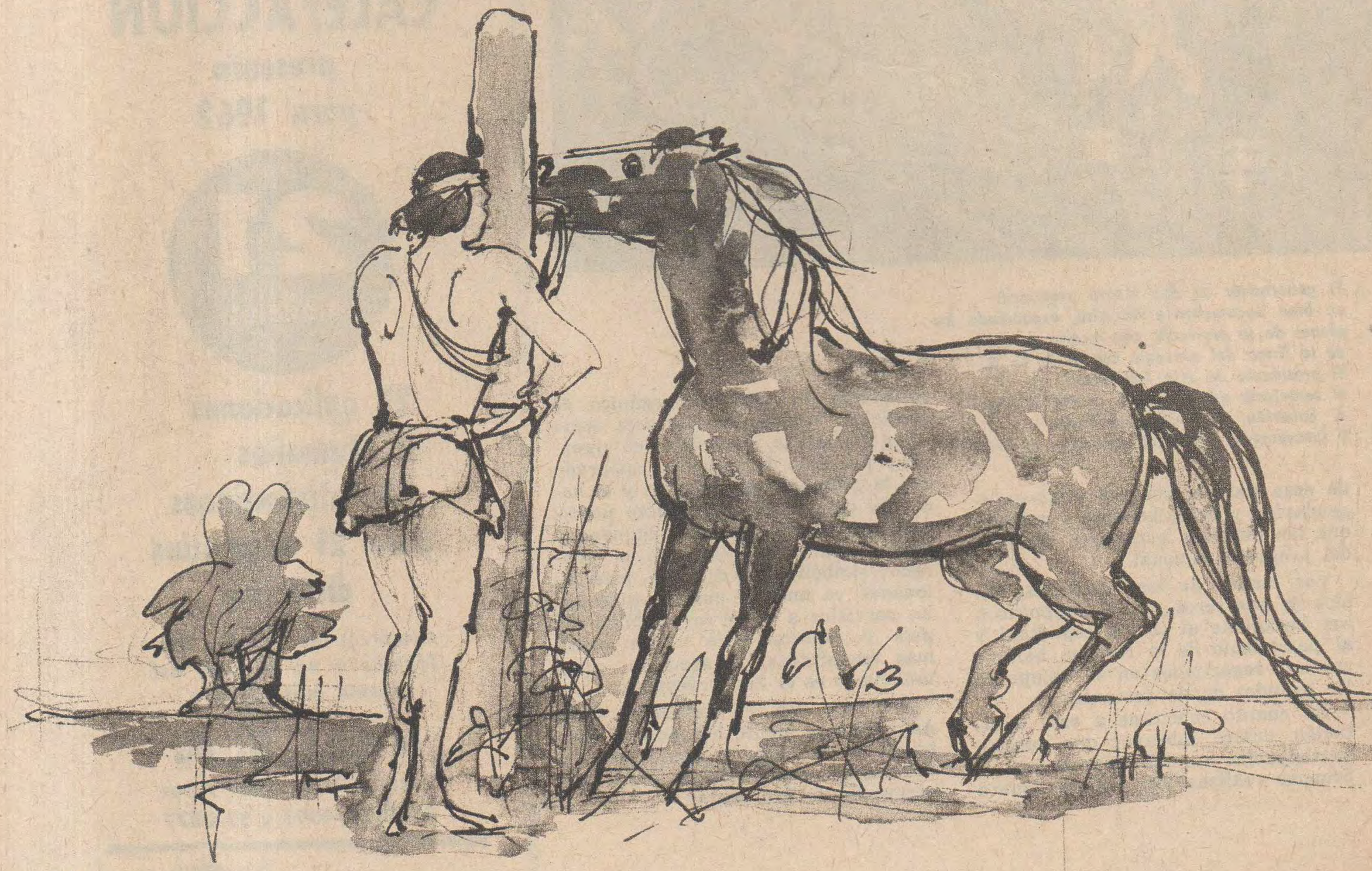
*Ilustró LISA*

EL mediodía impone un alto en la ruta. Es una circunstancia prevista en el viaje, perfectamente planeada de antemano. Caminos asfaltados, cordiales albergues que se ofrecen al viajero, motores que se tragan las distancias...

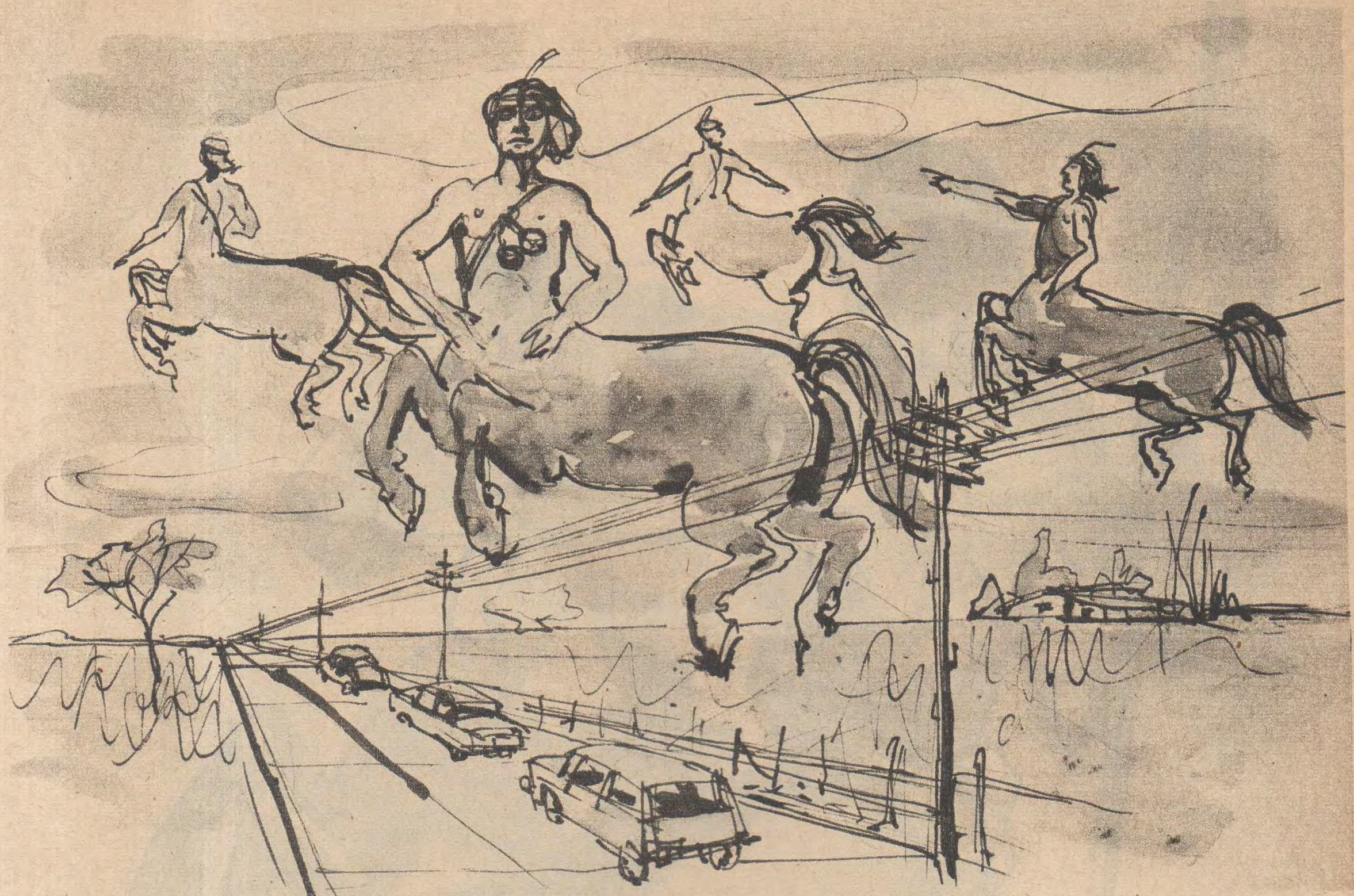
Alguien propone evocar un recuerdo. La conversación se enhebra. Y de su alforja particular cada uno va sacando un ramillete de conocimientos extractados de lecturas, de la escuela, de la anécdota...

Esto es la pampa, que en la lengua quichua quiere decir "campo abierto".

Esto fue el dominio del indio. Su imperio. Su mundo. Una nacionalidad se vertebró en su lucha. Una nación surgió distinta en América. Dueño de una civilización muy inferior a la de sus hermanos del continente, el indio de las pampas no conocerá, sin embargo, la escla-







vitud, ni sabrá de mitas ni de yanaconazgos. La razón es muy sencilla. Perecerá como raza, ante el empuje de la civilización y de la técnica, que en última instancia, en este aspecto, tiene un sinónimo elocuente: el Remington, el fusil, el arma de fuego.

Sin embargo, luchará de igual a igual. Mano a mano. Ante quienes sucumben los disciplinados incas y los adelantados aztecas, no se rinde el desprovisto pampa. ¿Por qué? Porque es indio montado.

Es hora de rendir homenaje a la capacidad del indio para adueñarse de un animal que la naturaleza le hubo negado. Se ha dicho hasta el cansancio de esa compenetración del gaucho y su caballo. No es hacer justicia. El centauro de nuestras pampas es el indio.

Los cronistas, los que hicieron la guerra contra él, son testigos. "Indio que tenga caballo se pone solamente soberbio", dice González de Nájera en su libro "Guerra del Reino de Chile", aparecido en 1961. Y el comandante Ramón Ramayón sostiene: "Indio a pie se amansa". Por su parte, el general Racedo es terminante: "Hay que atacar al indio en su caballo". Narrador estupendo, coincide Mansilla: "Andando con indios no es posible marchar juntos". Martín Fierro no pasa por alto la experiencia: "El indio que tiene un pingo que se llega a distinguir, lo cuida hasta pa'dormir". Por último, en nuestros días, Alvaro Yunque concluye: "Tanta es la compenetración del indio con la bestia cara a su libertad, que los indígenas prisioneros, al oír un relincho, se reanimaban, y más adelante, cuando se los convirtió en duros y sobrios soldados, fueron excelentes y sufridos artilleros, infantes y hasta marineros. No así de caballería, pues al verse a caballo, olvidaba el indio la disciplina y enseñanza de años: se volvía a sus pampas, a su libertad".

¿Qué razón hay para que se opere la compenetración que señala Yunque?

Recuérdese que el caballo no es originario de América. Producto de importación; Mendoza deja algunos ejemplares en su apresurado y trágico retorno. El campo abierto, la buena tierra harán lo demás. Y las tropas de ganado cimarrón se movilizarán en busca de pastos y aguas. ¿Cuál habrá sido la primera reacción del indio ante el intruso? No lo sabremos nunca. Un proceso de adaptación, indicado por su instinto, le obliga a aceptarlo. Y lo hace un complemento de su personalidad.

Cuando la nación vuelque su acción hacia la frontera interior, cuando los cautivos regresen de la toldería, cundirá el asombro. La historia ha tenido mala memoria. Ha querido ver en el jinete gaucho el heredero del español, del berberisco, del árabe. Si buenos, jinetes es cierto, no tienen ese sentido pedagógico del indio.

En efecto, el indio no maltrata al animal, domándolo. Comienza por atarlo a un palo; trata de que pierda el miedo. No le da de comer, sino con la condición de permitir su presencia. Lo palmea de a pie. Lo ensilla sin montar. Lo acostumbra a los recados y, sobre todo, le acaricia. Por horas, por días, su único trabajo —la única faena racional que conoce el indio— es amansar al caballo. Le acaricia y manosea para quitarle las cosquillas. Cuando ya acepta su montura, lo varea todos los días, por caminos abruptos; ensaya carreras entre viscacheras y tucureces, donde se quiebran las tropas del huinca.

Fundamentalmente le enseña a correr boleado. Toda la ciencia militar del general Paz —el más estratego de nuestros militares— se fue a pique ante el par de boleadoras de una montonera. Caballo de cristiano el suyo, no sabía correr boleado. Luis Franco se apresura a decirlo: "Media historia argentina sería distinta si el manco Paz hubiera montado un caballo indio".

Así, ese caballo espera a su amo sin necesidad de ataduras, si el indio está mamado, guarda tal paso que el jinete no pierde el equilibrio; si lo doblega el sueño, duerme sobre él como en la tierra. Le habla, y entiende. Y, a su vez, entiende su lenguaje. Inquietud, orejas que se mueven ha-

cia adelante; miedo, orejas que se echan hacia atrás.

Como sabe que su caballo es su única arma, le mima y le quiere. Será duro con los suyos. No escatimará golpes a su mujer y a sus hijos. Pero al caballo, no. Porque es el resguardo de su libertad. Cuando retorna del malón, le dedica toda su ciencia veterinaria. Para provocarle el apetito, le hace incisiones en el paladar y se las tapona con sal. Los cuidados que él mismo no se brinda, se los concede al caballo.

De este tratamiento sale un animal manso y arisco a la vez. "Medio zonzo es el caballo del indio", dicen los milicos de los fortines, que compadrean de civilizadores. Pero en la arremetida, cuando las tropas nacionales se rinden agotadas, las cabalgaduras indias siguen inmutables, resistiendo al viento, el clima, la fatiga y la sed.

Experiencia singular que la historia, un poco parcial, ha olvidado. Fue testigo de este campo abierto. Este mismo que surca hoy los caminos, los motores que roncan su sed de urgencias, indiferentes al reclamo del pasado, que parece tener perfil pampa, y desde un recodo del horizonte volviera a lanzar su grito de ataque, "¡Ya, ya, ya!". Mensaje telúrico, que tenía por destino su propio coraje y el de aquel caballo indio, cuyos abuelos abandonó don Pedro de Mendoza, en un rincón de la ribera del Plata.

## EL "ANGEL AMARILLO"

Una institución al servicio de los automovilistas alemanes es la llamade "Asistencia de carretera" del Automóvil Club Alemán (ADAC), la cual acaba de cumplir ocho años desde que se fundó. Este servicio, el único organizado por un club en Alemania, presta su asistencia en diversos tramos de carreteras y autopistas que suman un total de 5.000 kilómetros. La Asistencia de Carreteras está integrada por 224 motocicletas con sidecar, a las cuales se les conoce con el nombre de "ángeles amarillos", debido a su color y al altruismo de sus conductores, dispuestos a prestar siempre ayuda a los automóviles que, por una razón u otra, quedan detenidos en la carretera. Solamente en 1961, los "ángeles amarillos" recorrieron más de 6 millones de kilómetros, prestando ayuda en unos 400.000 casos. La Asistencia de Carretera ha elaborado así una estadística sobre las averías más frecuentes, de indudable interés para la industria del automóvil. Según dicha estadística, la mayor parte de las averías se producen en la instalación eléctrica de los automóviles. La segunda causa más frecuente de averías son los sistemas de alimentación de carburante, seguidos a continuación por defectos en el motor, falta de carburante y defectos de los neumáticos y del sistema de refrigeración. Desde su fundación se han invertido en este servicio más de 18 millones de marcos, allegados con las cuotas que pagan los socios del Club.

# CONTROL LUMINOSO DEL MANEJO DEL AUTOMOVIL

ENTRE los últimos refinamientos eléctricos que traen los automóviles, para hacerlos más confortables o más seguros en su manejo o control, figura el sistema luminoso de control, que se instala en el tablero de instrumentos, frente al conductor.

Este sistema es particularmente útil a los conductores poco expertos, a los que advierte de las maniobras que está realizando y les infunde cierto aplomo y seguridad en el manejo. Los elementos que forman este dispositivo son muy simples, económicos y fáciles de instalar en cualquier automóvil. Constan esencialmente de dos llaves inversoras, accionadas respectivamente por los pedales del acelerador y freno, que encienden o apagan, según corresponda, un juego de tres luces, que funcionan de la manera siguiente:

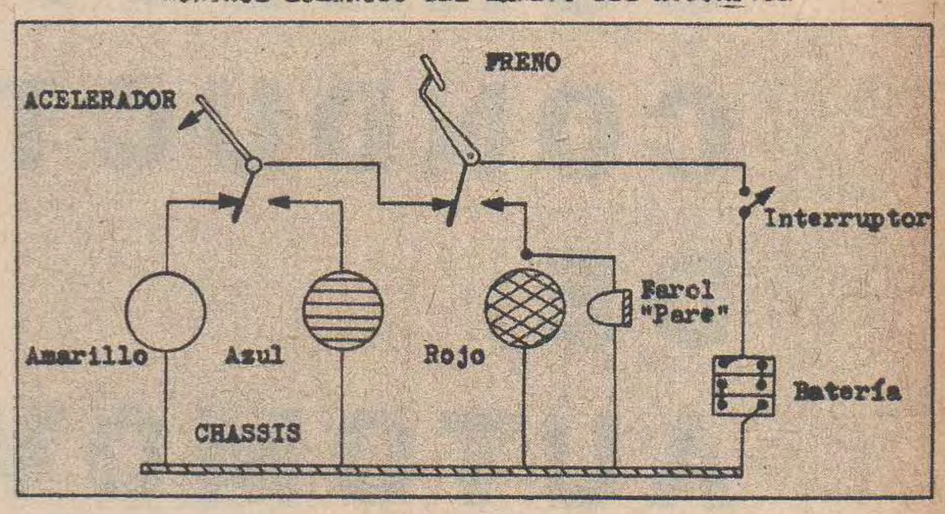
En posición normal, conectada la llave de encendido, se enciende la lámpara piloto amarilla. Al acelerar, a cierta velocidad (que puede establecerse previamente como segura a los efectos del dominio del vehículo por parte del conductor), se apaga la luz amarilla y se enciende la lámpara azul.

Si se deja de acelerar, se apaga la luz azul y se prende nuevamente la amarilla, cuando se circula a baja velocidad o se desembraga como atención, cruce de calle o al girar.

Si debe frenarse ante un peligro de choque o para obedecer a señales del tránsito, se encenderá la luz roja, simultáneamente con el faro de "pare" trasero, y se apagarán cualquiera de las otras dos lámparas que hubieran estado encendidas, simplemente al apretar el pedal de freno.

Al encenderse esta luz roja en el tablero, el conductor sabe que sincrónicamente se ha iluminado el o los faroles de "pare" posteriores, dando el consiguiente aviso a los coches que pudieran venir detrás suyo, lo cual le infunde psicológicamente una sensación de mayor seguridad, porque ya ha avisado a los otros conductores que detendría o disminuiría sensiblemente la marcha, algo así como si hubiera sacado la mano, con la ventaja que físicamente no lo ha hecho y, por el contrario, tiene ambas disponibles para un mejor manejo.

CONTROL LUMINOSO DEL MANEJO DEL AUTOMOVIL




El esquema de la figura muestra claramente el circuito, que cualquier electricista de automóviles podrá instalar sin dificultad. Los colores indicados para las lámparas testigo o pilotos, como se prefiera llamarlas, son, por supuesto, convencionales, y cada uno podrá elegir los colores que más le agrade o estime conveniente.

★★★★★

## CONTRA LOS ROBOS A TAXISTAS

Para proteger a los taxistas de los robos a mano armada, una empresa automovilística alemana ha provisto, en colaboración con la policía, a uno de sus modelos de automóvil más conocido, de una serie de dispositivos que deben contribuir a asegurar la integridad física de los taxistas. En primer lugar, en dicho vehículo el taxista está separado de los viajeros por una mampara de cristal imperforable, que resiste los disparos de armas cortas. Además, entre el conductor y el viajero hay una ventanilla para el pago de las carreras. Una cierta protección contra todo atentado criminal la ofrece también la instalación radiotelefónica del vehículo. Esta es la razón de que en la ciudad de Essen, todos los taxis tengan que estar equipados de radioteléfonos antes de la primavera próxima.

# FORMACION DEL CORRECTO CONDUCTOR DE AUTOMOVIL

Por el Ing.

C. E. MEAURIO

EL novicio conductor de automóvil, tiene prisa, como es lógico, para sacar inmediato provecho de su nuevo medio de movilidad, con ansias de poder dirigirlo con independencia y conforme con sus deseos. Poco o nada le interesa por el momento, lo que, según él, pueden ser misterios de su máquina. Además, carece de la experiencia y tranquilidad necesarias para su correcto desempeño en cuanto se halle mezclado en el complicado tránsito de la vía pública.

El conductor que no es novicio, puede estar acostumbrado a esos problemas de tránsito; pero no es imposible que haya adquirido vicios de conducción, tal vez por intemperancia o por desconocimiento de las normas legales que regulan el tránsito de automotores en las calles y caminos. En cuanto a sus conocimientos de mecánica para el buen trato de su coche, es posible que haya avanzado; pero esto es sólo una parte de lo necesario para su formación como buen conductor.

Para unos y otros, en consecuencia, es fundamental el dominio de las normas legales que rigen para el tránsito de vehículos en la vía pública, hechas no sólo para el ordenamiento del mismo, sino, además, para resguardo de los ocupantes de los vehículos, de los peatones y del material mismo. Es claro que también es fundamental el conocimiento práctico de la mecánica del automóvil.

Por esto, sin perjuicio de desarrollar más adelante temas para la conservación y economía del automóvil, juzgamos de especial interés empezar por un análisis razonado de las normas de tránsito básicas, cuyo cumplimiento es indispensable para llegar a ser un correcto conductor.

Ser buen conductor no es precisamente ser un virtuoso del volante, ni ostentar condiciones de corredor veloz. Se estima que lo esencial para ello es ser prudente en todo momento, reaccionar acertadamente en situaciones que requieren rápidas soluciones, y no violar las normas legales y Código Municipal de Tránsito.

Quien así se desempeñe destacará sus condiciones de buen conductor, lo que redundará en su propio beneficio porque reducirá a un mínimo las posibilidades de colisiones o de atropellar peatones. Con ello, además, no tendrá disgustos con la policía, cuyas indicaciones hay que acostumbrarse a respetar; no discutirá con otros conductores ni con peatones, y no ocasionará por su culpa perjuicio alguno en su propio coche ni en el ajeno.

Las normas fundamentales de la ley citada como las del código aludido, son pocas y fáciles de cumplir. Por eso, cuesta poco ser buen conductor. A esto debe agregarse, que si en el trajín del tránsito público automotor se hace ostentación y se practica la cortesía recíproca, se eliminaría gran parte de los accidentes. La "cortesía recíproca" debiera constituir el dogma de todo buen conductor de automóvil.

Conservar la mano derecha, como exigen la Ley y el Código citados significa que es obligatorio circular bien ceñido sobre el costado derecho de la calzada. Si para esto hay que pasar cerca de vehículos estacionados, no desatender la posibilidad de que alguno de estos salga imprevistamente de la fila de estacionamiento.

Durante la circulación, hay que dejar paso por la izquierda a todo vehículo que mediante señales sonoras de su bocina o luminosas de sus faros anuncie su propósito de adelantarnos. Quien se adelante debe hacerlo siempre por la izquierda, de modo de dejar a su derecha al vehículo que aventaje. De otro modo, si el conductor a quien se pretende adelantar realiza la maniobra correcta que el Código impone en tales circunstancias, se tropieza con un evidente riesgo de choque, del que será único culpable el que pretendió avanzar por la derecha.

En la circunstancia de producirse un adelantamiento reglamentario por la izquierda, un tercer vehículo jamás debe intentar hacer simultáneamente la misma maniobra apareándose al segundo, porque de este modo se hallarán tres vehículos juntos avanzando en la misma línea, ocupando por lo menos uno de ellos, peligrosamente, la contramano. Tampoco, por supuesto, este tercer vehículo debe intentar pasar adelante por la derecha, por las consecuencias ya apuntadas.

La trayectoria de circulación debe mantenerse en una línea recta paralela al eje de la calle. Para salirse de esta línea, debe mirarse, previamente, por el espejo retroscópico, si no se está acercando otro vehículo del mismo lado que se desea desviar; en caso afirmativo, y siempre que haya suficiente distancia entre ambos, hay que hacerle señas con el brazo saliente de la ventanilla para informarle de la maniobra que se quiere realizar. Y antes de empezarla, cerciorarse mirando bien al costado, si hay otro vehículo apareado cerca, cuya presencia indicará la imposibilidad de efectuarla.

Cuando se llega con el automóvil a un cruce de calles y al mismo tiempo aparece por la perpendicular otro automotor que se acerca por la derecha al cruce, este último tiene prioridad para pasar primero, como lo establece la Ley de Tránsito y el Código Municipal. Hay que cederle el paso obligatoriamente; si no se hace así, se arriesga un choque, del que será culpable quien no concedió la prioridad legal de paso. Aparte de ello, conceder la prioridad de paso en esas circunstancias es un signo de buena educación y de cortesía.

En la circulación giratoria, en cambio, la norma legal señala una excepción. En esta circulación, debe dejarse la rotonda a la izquierda; las trayectorias que recorren los vehículos son circunferencias con centro en el de la rotonda. Durante un tránsito nutrido, el vehículo situado en alguna de esas circunferencias interiores no podría salir de la misma si hubiese de conceder continuamente la prioridad de paso al que tenga a su derecha. Por esto, la norma legal establece que el vehículo que necesita salir de la circulación giratoria debe hacer señas a los que tenga a su derecha para que se le conceda paso para salir, y éstos, ante esas señales, están obligados a detenerse para dejarlo pasar.

El buen conductor debe acentuar su mayor respeto a los peatones. La ley de Tránsito y también el Código de Tránsito, obligan a éstos a cruzar la calle solamente por las esquinas y por la senda que sea prolongación de la vereda perteneciente a la calle del sentido de su marcha. Si, en cambio, efectuaran el cruce por otro sitio distinto y ocurriera algún percance con un vehículo, se presumirá, dice la norma legal, su culpabilidad.

Pero esta presunta culpabilidad no da derecho a conductor alguno a atropellar al peatón. Cumple a todo conductor bien educado señalar cortésmente al peatón distraído el error que ha cometido con peligro de su integridad física; tal gesto será seguramente agradecido y se habrá contribuido a educar otro peatón.

En sucesivas publicaciones se tratará sobre las precauciones en las frenadas, la circulación sobre suelos húmedos, en caminos arenosos o ripiosos, en médanos, en caminos de montaña, en cruces de cauces de agua, cruces de pasos a nivel, pasos de pantanos. Y, terminada esta serie de consejos que se dirigen a la formación de un buen conductor, se darán normas para la conservación adecuada del automóvil, para el mejor rendimiento de su maquinaria en toda circunstancia.

**FIAT DE TURIN**

**— No sólo se ocupa de perfeccionar por el mundo entero la industria del automóvil. También las investigaciones atómicas forman parte de su programa científico y técnico. Así, por ejemplo, en las instalaciones construidas por esa gran empresa mundial en el Centro de Investigaciones de Saluggia (Vercelli), las tareas están avanzando a ritmo acelerado. En junio último se consiguió doblar la potencia del reactor nuclear SORIN, que funciona en el indicado Centro de Investigaciones, lo que permite duplicar también las radiaciones nucleares utilizadas para los estudios y la producción de los radioisótopos. La potencia máxima final que se prevé en el proyecto (5 MW) será alcanzada en breve.**


ACUMULADORES CHAMPION




**Señor asociado: usted que adquirió un acumulador CHAMPION, confíe en el service que le prestan las filiales del A. C. A. y los agentes autorizados CHAMPION en todas las localidades del interior. CHAMPION respalda su prestigio a lo largo y a lo ancho del país, confiando el service de sus productos a la capacidad y la experiencia de sus agentes.**

# LA ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

EL día 3 de este mes fueron inaugurados los cursos de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, que ha organizado el Automóvil Club Argentino, y que funcionará en dependencias de su sede central.

Este nuevo instituto, que se agrega, en una versión totalmente original, al ya amplio y muy considerable plan servicial que ejecuta metódica y sistemáticamente el Automóvil Club Argentino, en la Capital Federal y en toda la república, merece un comentario detenido y especialísimo.

Esta iniciativa convertida en realidad no es el fruto de una improvisación con vistas al espectáculo. Al contrario, es el resultado de la elaboración de un plan de acción orgánico, mediante el cual las autoridades de la institución prevén la integración de un sistema de servicios sociales que abarque todas las fases y todos los aspectos de la actividad automovilística. Esto quere decir, que la creación de la Escuela de Conducción y Tránsito responde al concepto, ajustado a una lógica funcional estricta, de que la utilidad y seguridad de las rutas, calles y caminos, no empieza ni termina con la construcción del pavimento, la estructuración de un cuerpo legal de reglamentos y ordenanzas y la dotación de agentes municipales y policiales que cuiden de su correcta observancia: la base, la infraestructura de todo ese ordenamiento, el factor que realmente puede asegurar el buen funcionamiento de todo el sistema —obras y normas—, está en la formación técnica y mental del conductor. Esto es absolutamente indispensable.

Un automovilista así integrado queda automáticamente despojado de todo elemento antisocial, como conductor. En realidad, las excelentes estadísticas extranjeras demuestran acabadamente que la educación vial, tal como se imparte en una escuela teórico-práctica de formación de conductores, ha traído un notable descenso en el índice de accidentes de tránsito, en calles y caminos.

Incidentalmente, y puesto que hemos recordado la experiencia extranjera en la materia, queremos mencionar los antecedentes que al respecto nos ofrecen las grandes instituciones similares a nuestro Automóvil Club Argentino. La American Automovile Association (A. A. A.), organización de significación mundial y señera en este campo, como en muchos otros, desde hace años estableció con claridad los alcances del problema, es decir, el valor de los factores que juegan en el buen ordenamiento y la seguridad del tránsito; y consecuentemente, acudiendo al concurso, que obtuvo en seguida, de las autoridades educacionales de todos los estados de su país, consiguió incorporar a los establecimientos de enseñanza (Highschools) cursos especializados de conducción y tránsito. En



*El presidente del A. C. A. inaugura oficialmente la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, organizada por la institución. Es el primer instituto en su género formado en el país. En el estrado, el ministro de Educación y Justicia, doctor Miguel Sussini (h.), el doctor Horacio C. Rivarola, vicepresidente 1º del A. C. A.; ingeniero Mario L. Negri, vicepresidente 2º; el director de la escuela, ing. Gabriel L. Lamarque, y el señor Antonio Jorge, alto funcionario de Y. P. F., que representa a esta institución.*



*El ministro de Educación y Justicia, doctor Miguel Sussini (h.), probando un mecanismo de investigación sico - técnica de los alumnos de la escuela, en presencia del doctor César C. Carman, prsidente del A. C. A.*

la actualidad, esos cursos, agrupados en secciones especializadas, diremos, dentro de esas casas de estudio, alcanzan a 12.600 en los Estados Unidos, y millones de alumnos han recibido en sus aulas, o reciben hoy, instrucción y educación vial. Gracias a ello, como hemos señalado, las estadísticas de seguridad en las rutas arrojan cifras muy halagüeñas, que mejoran constantemente en estos últimos años. Debemos agregar, que esos procedimientos educacionales implantados con tanto éxito en los Estados Unidos, gracias al esfuerzo tenaz de la A. A. A., no son privativos de dicho país, sino que, en muy vasta escala, sistemas similares de enseñanza funcionan en Alemania, Inglaterra y, especialmente, en Italia, entre otros países europeos, desde hace mucho tiempo.

## LA ESCUELA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

En la Escuela que esta institución acaba de inaugurar, y que está ya dotada de todo el instrumental y equipos necesarios para el examen psico-técnico del futuro conductor, se impartirá una enseñanza teórico-práctica que, en conjunto, comprende las siguientes materias: a) educación vial, es decir, un curso completo sobre leyes y reglamentos de tránsito en las ciudades y las rutas del interior, y b) mecánica del automotor, es decir, fundamentos esenciales y conocimientos teórico-prácticos de la misma. Se practicará el manejo y conducción empleando automóviles de doble comando, adquiridos para ese fin.

Aparte de ese curso básico y más o menos acelerado, en breve empezarán a funcionar en la escuela del A. C. A. cursos superiores, que comprenden la enseñanza de leyes y reglamentaciones internacionales y locales en todo su alcance, lo mismo que otras materias teóricas y prácticas, de modo que los egresados quedarán capacitados, a su vez, para convertirse en docentes e instructores, y podrán dictar cursos en los establecimientos oficiales de educación, con cuyas autoridades el A. C. A. confía en llegar a un acuerdo para la organización metódica de esa enseñanza.

El número de inscriptos ha superado todas las previsiones, llamando la atención el alto porcentaje de mujeres, muy superior al de los varones, con excepción de los inscriptos que tienen entre 50 y 60 años, que arrojan una pequeña primacía masculina (14 a 11). Para los menores de 20 años, las cifras son equilibradas: 9 varones y 10 mujeres. Entre los 20 y los 50, en conjunto, y aún por década, las mujeres están en una proporción de 2,22 a 1; en fin, con más de 60 años hay 1 hombre inscripto y 3 mujeres.

Con el total de alumnos anotados se han creado 6 divisiones, con los siguientes horarios: 8,30 hs.; 9,30; 14,30; 15,30; 18,30 y 19,30. El horario para la práctica del manejo se ajustará a la marcha de los cursos teóricos.



*El profesor de la escuela, señor Darío Vicentini, instructor de Educación Mecánica, enseñando el funcionamiento de uno de los aparatos del completo equipo ténico con que fue dotado el instituto, ante el director del mismo y otros docentes.*

# NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

## SOBRE NUESTROS PARQUES DEL SUD

### Dirección General de Parques Nacionales

Señor Director:

He leído con agrado el número 3 del suplemento "Auto Club", que usted dirige.

Pero detallista, y como colaboración para su perfeccionamiento, le quiero observar algunos pequeños errores referentes a Parques Nacionales.

1º: En la ilustración de la calle Perito Moreno, de San Carlos de Bariloche, hace la siguiente referencia: "A la izquierda, en primer término, el Edificio de la Municipalidad"; error: el edificio de que se trata es el de la Administración de Parques Nacionales; el error debe proceder de que nuestra Administración se llama "Intendencia del Parque Nacional Nahuel Huapi". El edificio de la municipalidad se encuentra a 150 metros a la derecha, dentro del Centro Cívico construido por Parques Nacionales.

2º: En la otra ilustración, muy bella, por cierto, se dice: "Aquí vemos el refugio del Club Andino, de San Carlos de Bariloche"; pero no aclara que se encuentra en "Villa Catedral", dentro del parque nacional Nahuel Huapi, en las cercanías de las canchas de esquí, del cerro Catedral, que también ilustra en otra fotografía.

Lo saluda afectuosamente

Dr. MARCOS SASTRE.
Presidente

*Agradecemos sinceramente al doctor Marcos Sastre, conocedor prolijo y propagandista fervoroso y desinteresado de las bellezas del país, las precisas aclaraciones que formula. Por lo demás, el autor de la nota comentada no es totalmente responsable de la insuficiencia informativa de que adolecen las leyendas de las fotografías comentadas. (N. de la D.).*

## ECOS AUSPICIOSOS

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en mi carácter de socio activo "A" Nº 137.388, haciendo llegar mis más sinceras felicitaciones por la publicación de la revista AUTOCLUB, que prestigia y robustece los sobrados méritos del Automóvil Club Argentino y nos llena de orgullo a los socios que, lejos de esa gran Capital, no podemos colaborar directamente con la obra que realiza la institución.

Reiterándome a vuestras gratas órdenes, saludo a usted muy atentamente.

S. Ricardo Zurita Sánchez
Av. Dr. Enrique Ocampo 268
Catamarca

*Sus palabras son realmente estimulantes. Estamos empeñados en una tarea que exige la colaboración y buena voluntad de todos los asociados del A. C. A. y especialmente de quienes perciben la necesidad de que esta institución pueda expresarse a través de un órgano periodístico de alta jerarquía, aparte de cumplir una intensa y vasta política servicial.*

## LAS COSAS EN SU LUGAR

Señor Director:

En mi calidad de socio activo "B" (Nº 180071) de la institución de vuestra presidencia, he recibido el Nº 2 de la revista de vuestra dirección, la que merece mis sinceras felicitaciones por su material de lectura y su prolija impresión.

Sin embargo, en el artículo titulado "El Automóvil Club Argentino por dentro", (pág. 14, 3ª columna, renglón 29 y siguientes) se desliza un error al hablar de las estaciones del Club que se encuentran más alejadas. En efecto, dice el artículo: "Las estaciones oficiales más distantes son la de Parada Garayalde, sobre la cordillera; Esquel, en la ruta 40, ambas en la Patagonia..." Estando el paraje mencionado en primer término como la ciudad nombrada en segundo en el territorio de esta provincia, me considero en la obligación (como socio del A. C. A. y como funcionario de la provincia del Chubut) de hacerle llegar mi observación a lo manifestado en el artículo de referencia.

**PARADA GARAYALDE:** Según toda la cartografía y antecedentes obrantes en esta dirección, el nombre correcto es sólo "GARAYALDE", donde —efectivamente— funciona una estación del A. C. A. En cuanto a que está ubicado dicho paraje *sobre la cordillera*, debo manifestarle que se encuentra a sólo 80 kilómetros (en línea recta) del océano Atlántico y lo separan unos 350 kilómetros (en idéntica línea) de la cordillera de los Andes.

**ESQUEL:** En cuanto al conocimiento personal que tengo de esta ciudad, no conozco la estación oficial del A. C. A. que funciona en la misma.

Agradeciéndole desde ya cualquier aclaración al respecto, me es grato saludar al señor Director con atenta y distinguida consideración.

**Firmado:** Carlos Raúl Garzonio
Director General de
Estadísticas y Censos
Rawson, Chubut

*Sus observaciones son rigurosamente exactas. Nuestro redactor y autor de la nota que las motiva explica su error imputándolo a una apresurada compaginación del material informativo que hubo de reunir para confeccionarla. De todas maneras, estamos muy reconocidos por la colaboración que usted nos ha prestado para poner "las cosas en su lugar". (N. de la D.)*

## A TOUT SEIGNEUR TOUT HONNEUR

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para recordarle que, en oportunidad de la aparición de la primera nota sobre Tierra del Fuego firmada por Sixto Pondal Ríos hice llegar a esa dirección mi disconformidad. Las razones de ella las exponía en mi carta. Hoy, sin embargo, sería injusto, hasta desleal silenciar la segunda nota, ya que de ella puedo decir:

"Llega como un soplo fresco empujado por el viento a través de la distancia, se engarza en la realidad y se prolonga en la emoción de un estado de humano sentimiento". Ruego a usted transmita esto al señor Sixto Pondal Ríos. Además, me resultó muy interesante el artículo sobre **Problemas de una medicina del tránsito.** Sin otro particular, lo saluda con su consideración más distinguida.

VENUS VIDELA

*El señor Sixto Pondal Ríos agradece las palabras que usted le dedica, y nosotros su consecuente interés en la lectura de AUTOCLUB. (N. de la D.)*

## FOLKLORE Y OTRAS COSAS

Señor Director:

Acabo de conocer AUTOCLUB. Me gusta mucho. Se ha sabido conciliar el interés societario con el del lector común, dando prioridad a trabajos de interés general.

Veo nombres apreciados de viejos colegas. Y eso es como una invitación a participar en una reunión cordial.

He pensado que puede ir bien en AUTOCLUB una nota convenientemente ilustrada sobre esa singular institución que ha trascendido ya los límites de nuestro país: el *Fogón de los arrieros.* (Mi cofrade Córdova Iturburu puede dar testimonio de mi condición de "fogonero" de la primera hora. Ambos poseemos la máxima distinción que confiere el *Fogón*: la *Orden de la llave.*

Conozco "doctrinariamente" el Fogón y su trayectoria, desde los orígenes en la modesta casita de la calle Brown 188, en Resistencia, hasta el suntuoso "templo" que es hoy su ámbito; esa trayectoria siempre oscilante entre la ficción jovial y la realidad municipal de cada día. No menos de veinte notas —periodísticas y radiofónicas— he escrito sobre esta "cripta", que si algún par puede hallársele, hay que retrotraerse a la "sagrada cripta de Pombo", cuyo Papa laico fue Ramón Gómez de la Serna.

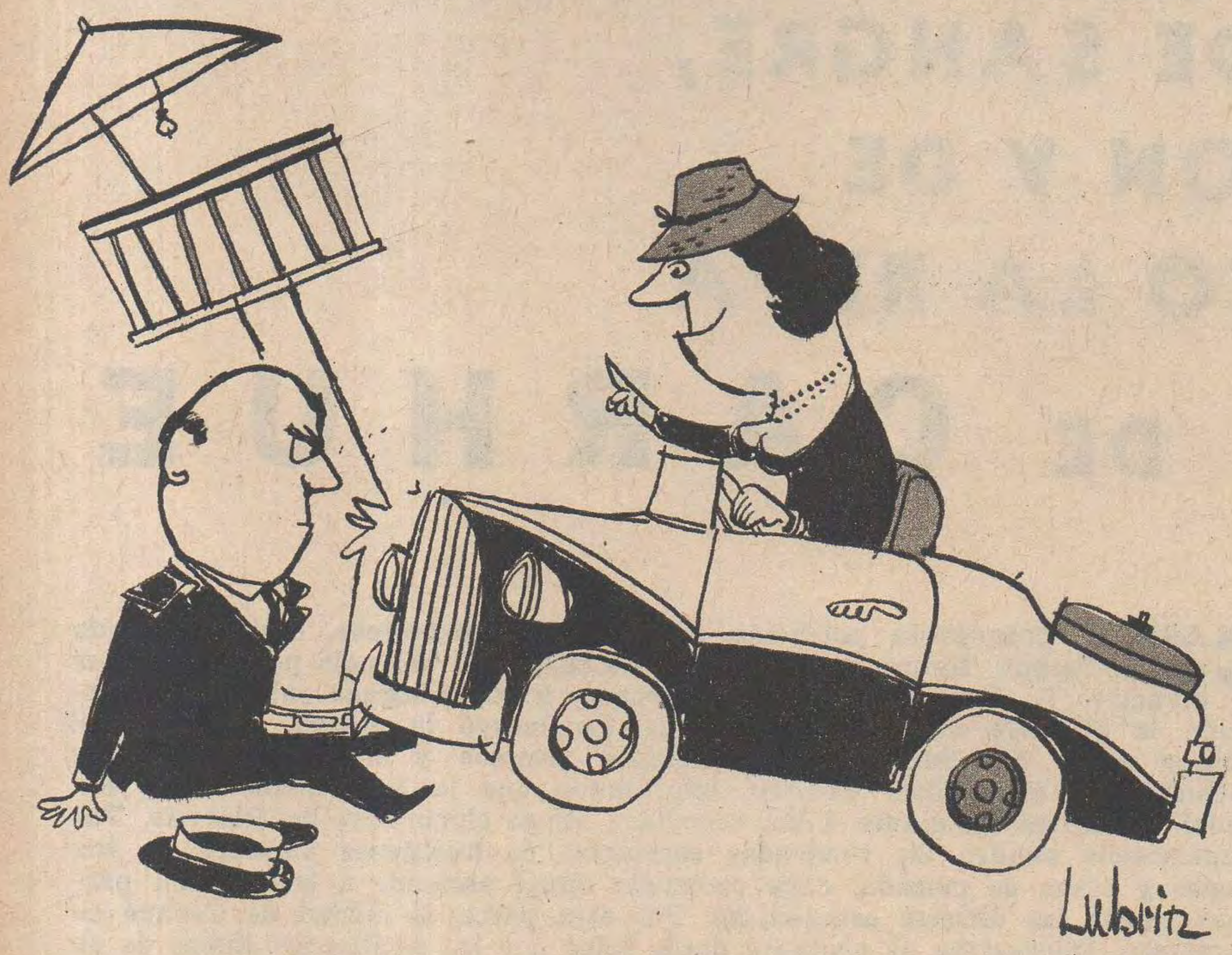
Como la nota sobre el *Fogón* puede haber otras, con temas cosechados en nuestro pródigo mundo argentino, frutos de esa fusión en que se confunden la visión y el descubrimiento del escritor y el periodista.

Saluda a usted muy cordialmente

EMILIO NOVAS

Calle 44 Nº 1288
"EL GRILLO"
Berazategui - F. C. G. R.

*Recogemos los antecedentes que nos suministra sobre "El fogón de los arrieros". Muy interesantes. A medida que el tiempo y el espacio nos lo permitan, iremos publicando notas sobre temas como el que usted sugiere. (N. de la D.)*




**—Agente, viene justo. Dígame, ¿para tomar Corrientes doblo a la derecha?**





**PROTECCION SEGURA PARA TODO TIPO DE MOTOR**

Ya sea que usted trabaje con un camión, un automóvil, un tractor, un motor Diesel estacionario o cualquier tipo de motor de combustión interna, tenga presente que los LUBRICANTES **VEEDOL** son elaborados científicamente para proporcionarle el máximo de rendimiento.
Para mejor funcionamiento y menores costos de operación, utilice siempre LUBRICANTES **VEEDOL**
En más de 80 países y por más de 78 años. **VEEDOL** ha sido sinónimo de buena lubricación.

**Insista en Aceites y Grasas**

**VEEDOL**

**el lubricante de motor más famoso del mundo**

UNICOS DISTRIBUIDORES

**BUXTON LTDA.**

Posadas 1245 · Buenos Aires



*Vista aérea de Carhué. Distribución urbana típica de las ciudades del interior de la provincia de Buenos Aires; pero se advierte en la foto la buena edificación de esta ciudad. Las torres de la iglesia y la Municipalidad, al fondo.*

# TOPONIMIA ARGENTINA

## UN REGUERO DE SANGRE, DE ABNEGACION Y DE CORAJE MARCO LA RUTA SUREÑA DE CARHUE

Por
LUCIO ESPINOSA

CARHUE, progresista población del sudoeste bonaerense, casi colindando con la Pampa, figura en los itinerarios turísticos del país por el singular atractivo de Epecuén, el lago comarcano, a cuyas aguas salobres la tradición le atribuye virtudes terapéuticas. Lo intuyó la ciencia empírica del antiguo señor del desierto desde tiempos remotos y lo confirmó, no hace muchos años, el análisis químico, expresando que la mineralización de ese caudal hídrico es semejante a las conocidas aguas cloruradas de Biarritz. Tal circunstancia explica las renovadas corrientes de huéspedes alojados en sus hoteles y casas de pensión, cuyo promedio anual asciende a treinta mil personas, según las últimas estadísticas. Por otra parte, la ciudad de Carhué es placentera. Impresiona al visitante desde lejos por las estilizadas líneas de su altivo edificio municipal, audaz concepción arquitectónica que define una tendencia vertical con proyección al futuro, y el alarde geométrico de su planta urbana, donde predominan las amplias avenidas bordeadas por gallardos cipreses. Dijérase que los vecinos rinden permanente culto al árbol, pues la

decoración vegetal se advierte por doquier, como si se quisiera reconciliar el espíritu y los ojos del turista con el páramo dejado atrás y que también se ve transformado en tierras de pan llevar por el esfuerzo creador del hombre, que trazó carreteras y caminos de hierro sobre el rumbo de las antiguas rastrilladas indígenas.

Carhué acaba de cumplir ochenta y cinco años. ¿Cómo se produjo el milagro de esa avanzada de la civilización en plena pampa cimarrona? Es una historia de abnegación y de coraje, un ruta regada de sangre fratricida en la guerra secular entre el hermano indio y el hermano gaucho, que a punta de lanza y en heroicos entreveros rubricaron la epopeya del desierto. El dramático capítulo comienza cuando apareció en el escenario bonaerense la figura del ministro de guerra y gobierno doctor Adolfo Alsina, cuyo plan militar consistió en el avance de las fronteras, más allá de la línea de fortines. Si bien confió en que los caciques se avendrían a la convivencia pacífica, mediante pactos honorables, no descartó el estadista una audaz arremetida a fondo. La visión fue certera, porque poco después de celebrarse el famoso parlamento de Azul, se desencandenó la formidable Invasión Grande, que asoló los campos del sur. Fue por aquellos tiempos cuando el gobierno acordó ocupar las tierras de Carhué. En lengua ranquelina esa voz indígena parece significar Laguna Verde; pero autorizadas interpretaciones se inclinan a sostener que se trata de una deformación de Carhué, que equivale a lugar estratégico. Y lo fue en realidad para las audaces tácticas militares del temible Namuncurá, sucesor del gran Calfucurá.

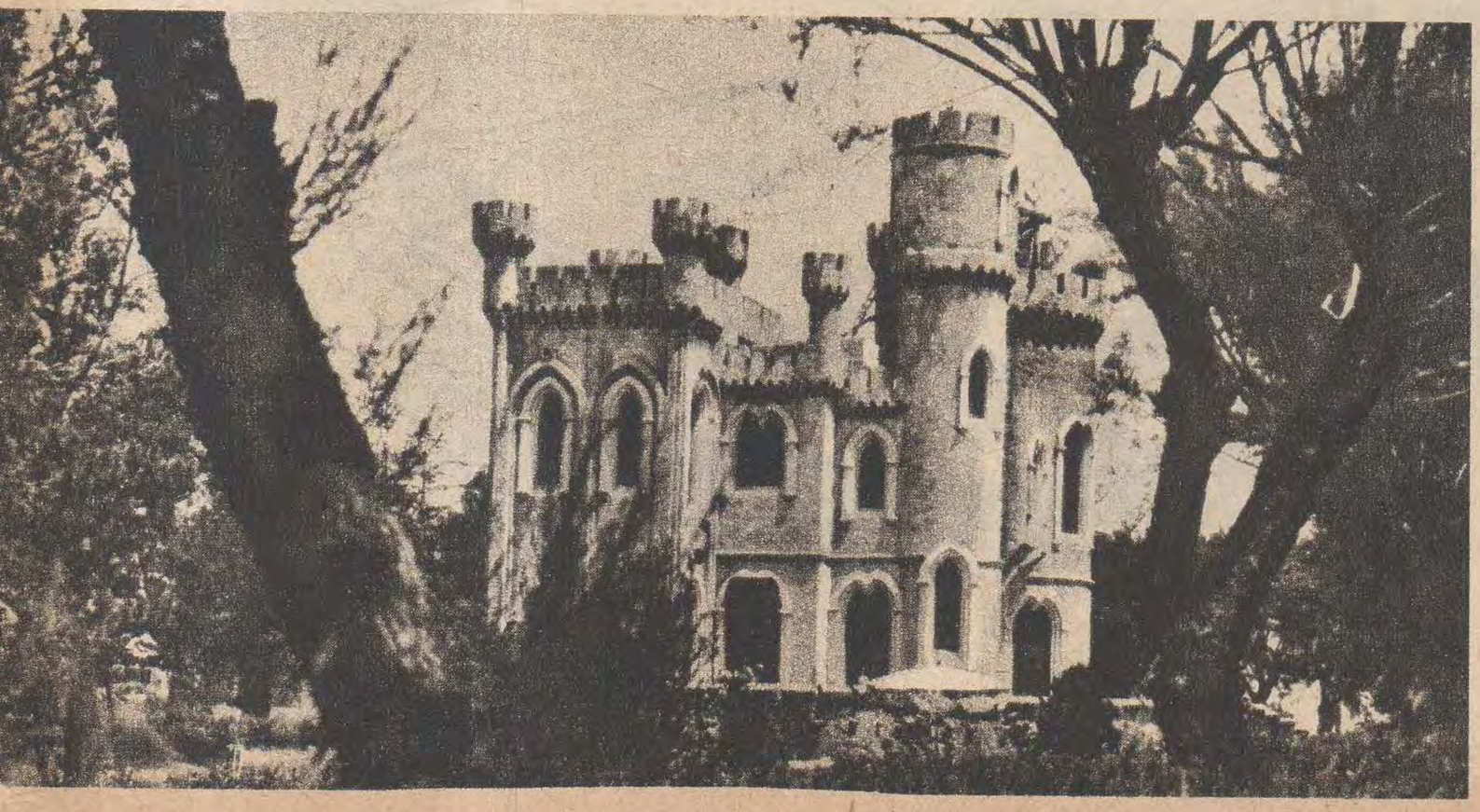
Lo cierto es que, cumpliendo instrucciones de Alsina, la división Sud, comandada por el coronel Nicolás Levalle, llegó a Carhué el 23 de abril de 1876, fecha de la fundación del fuerte, verdadera célula de la futura ciudad balnearia. No fue corta la jornada y la noche se venía encima cuando Levalle, cediendo al cansancio de las cabalgaduras y los bueyes, acordó acampar sobre las barrancas del costado sur, desde donde se observaba en el quieto atardecer otoñal el espectáculo del Lago Epecuén, cuyas aguas brillaban como un espejo, reflejando el disco plateado de la luna. En ese estratégico paraje se levantó el fortín "El Centinela", sede de la comandancia militar.

La presencia en Carhué del ejército de línea dispersó los acantonamientos de las tribus salvajes, que se retiraron a Salinas Grandes, donde Namuncurá planificaba la reconquista con su corte de capitanejos y reyezuelos. Fue por aquellos tiempos cuando el ministro Alsina recibió una nota, dictada por el hijo de Calfucurá y en la cual, después de hacer la historia de sus derechos a la posesión de las tierras, exigía el inmediato desalojo de Carhué o el pago de un tributo de doscientos millones de pesos, amén de una fantástica provisión de ganado y aguardiente. La noticia trascendió a la prensa y produjo sensación en la Gran Aldea, donde la opinión pública reclamaba el castigo de la afrenta. Pero el enemigo, fuerte de veinte mil aguerridos lanceros, no era despreciable y se entablaron negociaciones, prometiéndose a Namuncurá, sus parientes y capitanejos, grados militares con arreglos de clases. Un capitán fue portador de la propuesta, que terminaba diciendo: "Si después de haber recibido esta nota me invadiese o permitiere que otros lo hagan, antes de que Solano esté aquí de vuelta, quiere decir que lo que usted busca es la guerra con el gobierno y entonces le haré el gusto, haciéndosela a usted como no se lo imagina..." El jefe aborigen no se dio por enterado y se renovaron las acciones militares, en tanto el pueblo de Carhué, apenas delineado, crecía perezosamente.

Durante la guerra sin cuartel, que terminó con el repliegue de Namuncurá más allá del río Colorado, hubo momentos angustiosos de privaciones e intemperies, frente al enemigo emboscado, ágil y sañudo. Pero todo lo soportaron los bravos veteranos de Carhué, porque tenían conciencia de su misión histórica y se sabían abanderados de la cristiandad y la soberanía nacional. Fue en esos días de hambruna y de sitio infranqueable cuando el coronel Levalle lanzó esta proclama espartana: "Camaradas de la División del Sur: No tenemos yerba, no tenemos tabaco, no tenemos pan ni recursos; en fin, estamos en la última miseria, ¡tan sólo tenemos un montón de deberes que cumplir con la Patria!..." Y dice la tradición lugareña que no tardó en producirse el milagro, pues un piquete a las órdenes del comandante Maldonado, que había logrado penetrar a través de las líneas enemigas, regresó cuando ya se lo daba por perdido, arreando una tropa de ganado arrebatada al infiel. Por eso, la ruta de la bella ciudad balnearia que conserva el viejo toponímico ranquelino, está jalonada de coraje, abnegación y sangre de bravos. La dimensión histórica agiganta aquel anónimo sacrificio, precursor del ferrocarril, las rutas pavimentadas y el esfuerzo creador de las nuevas generaciones argentinas, que ha trocado el páramo en tierras labrantías.



*Un fenómeno original, pero propio y frecuente en el lago Epecuén, Carhué. La sal de las aguas saturadas cristaliza en grandes bloques en las orillas del lago, durante el verano.*



*Una impresionante y un tanto anacrónica residencia particular, en Carhué, no exenta de belleza, de todos modos.*

# AYER



# HOY

DOMINGO VILLAFAÑE

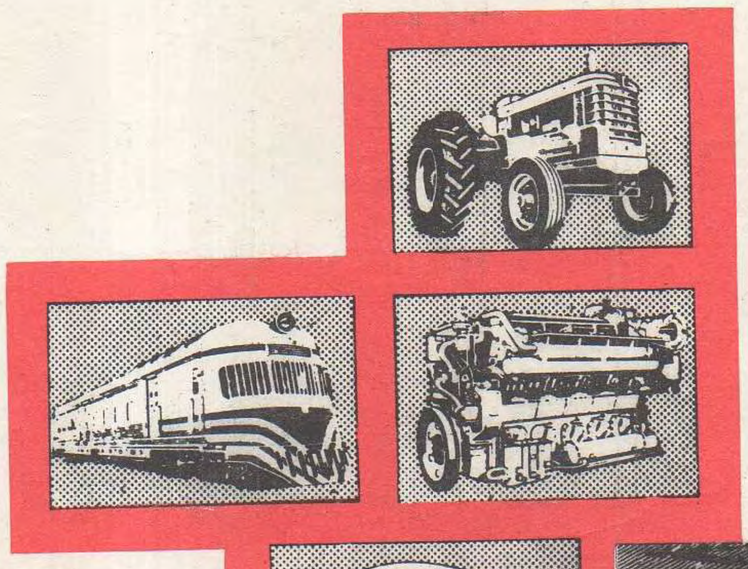
Imp. en Fabril - Abril de 1962
Industria Argentina

Correo Argentino Central B
Franqueo pagado Concesión 4938
Tarifa reducida Concesión 209

Directa

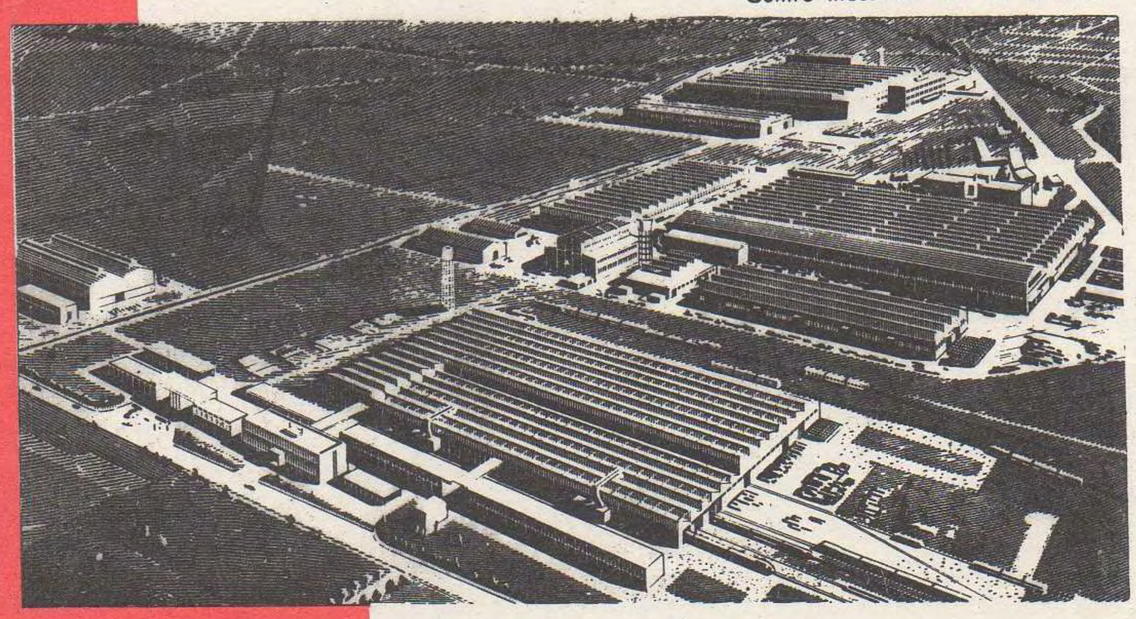
EMPRESAS
FIAT
ARGENTINAS

# en el desarrollo economico nacional



agro
energía
transportes

Centro Industrial FIAT en Córdoba





## produciendo para el país producen para usted

- tractores
- motores diesel y de gas
- equipos para explotación petrolera
- equipos de bombeo
- grupos electrógenos
- material rodante ferroviario
- automóviles

**En el Plan Industrial FIAT cada fábrica complementa la producción de las demás.**

# Más coche por menos precio!

# Rambler

**EL COMPACTO QUE REVOLUCIONO LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ!**

Este es el automóvil que impuso en el mundo entero un estilo y una calidad verdaderamente nuevos!
INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA, por ser la única planta integral productora de automotores en nuestro país, puede ofrecer estos extraordinarios vehículos a precios **absolutamente fuera de competencia!**

**4 modelos para su elección!**

**CLASSIC** DE LUXE

**CLASSIC CUSTOM**

**AMBASSADOR 400**

**STATION WAGON**
**CROSS COUNTRY**

LINO PALACIO y CIA.

