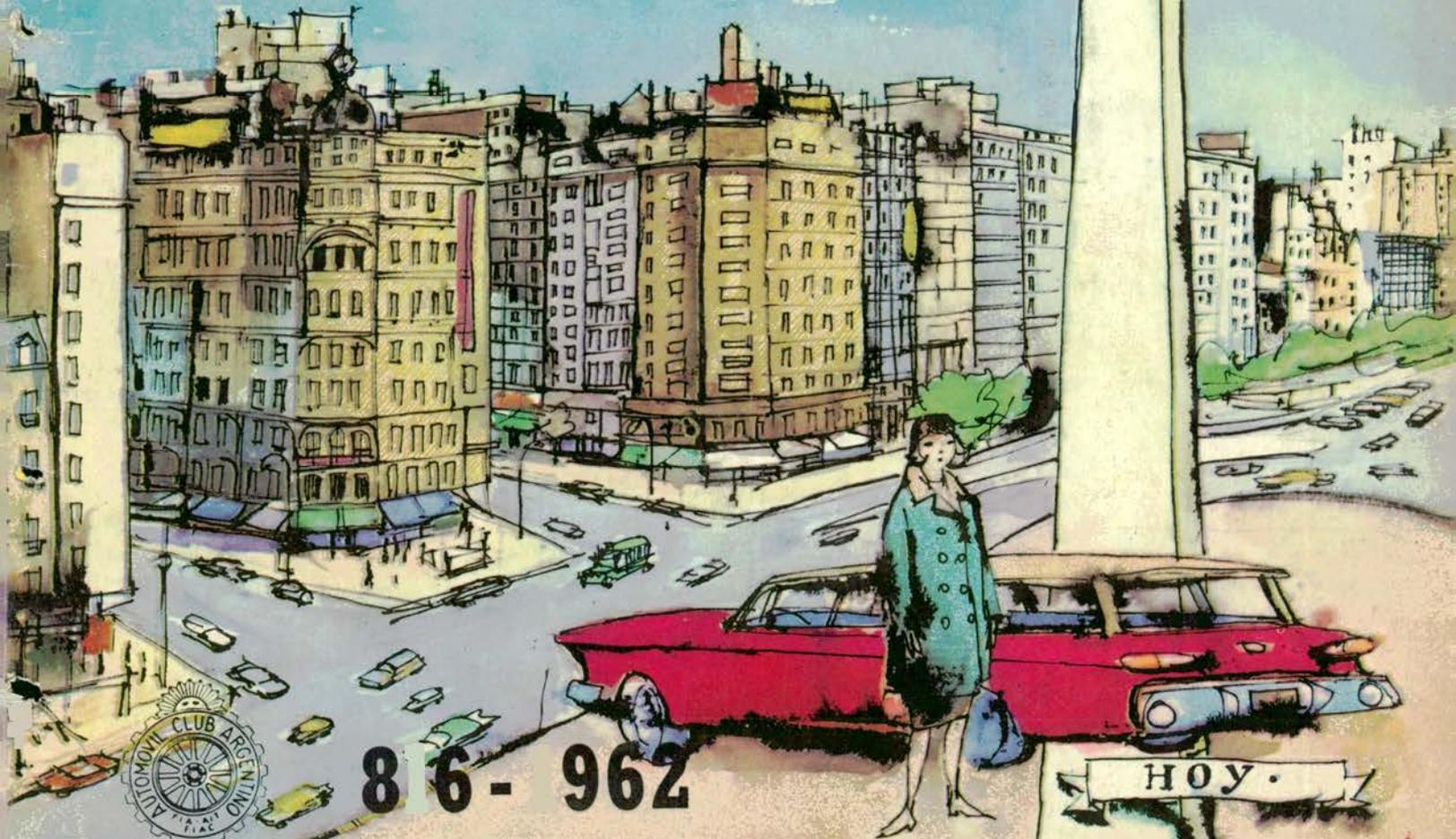


# AUTO CLUB

AÑO 11 - Nº 5 - BUENOS AIRES JUNIO 1962



AYER.



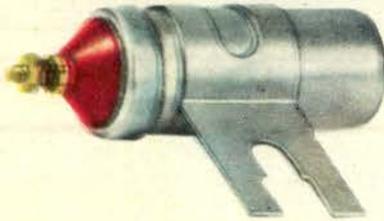
HOY.

8 6 - 962

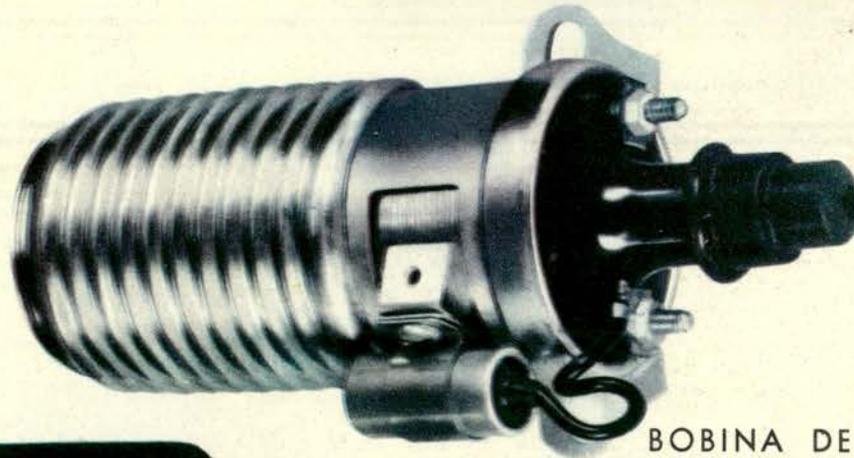


**Si las fábricas los  
usan porque no Ud.!**

CAMBIE LOS  
VIEJOS ELEMENTOS  
POR LA AFAMADA  
MARCA



CONDENSADOR



BOBINA DE  
IGNICION



REGULADOR DE VOLTAJE

**LEYDEN ARGENTINA**

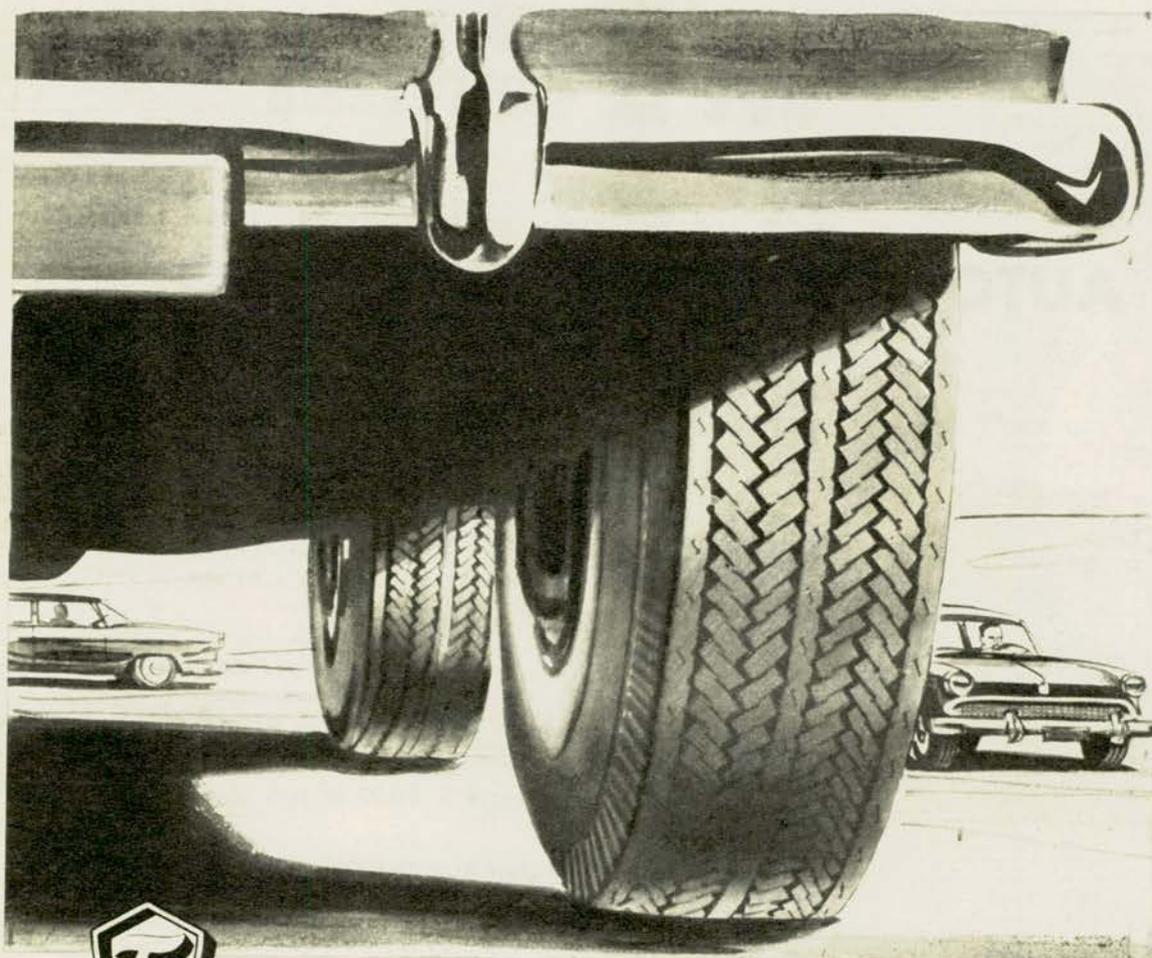
S. A. IND. COM. Y FIN.

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

UNICAMENTE FIRESTONE le ofrece tan completas pruebas de

# seguridad rendimiento economía

En cada neumático FIRESTONE que usted compra están siempre las mejores materias primas, equipos de producción y mano de obra. ¡Pero eso no es todo! ¡Antes de llegar a su vehículo, cada tipo de neumático FIRESTONE pasa pruebas tan rigurosas como no pasa cubierta alguna!



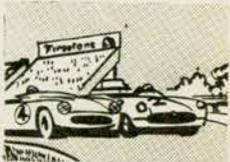
Conózcalas usted:



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



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



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



Símbolo de  
CALIDAD,  
RENDIMIENTO Y  
ECONOMÍA.

¡PIDALOS A SU GOMERO AMIGO!

# Firestone

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

# seguro!



## QUE LE CONVIENE

### SERVICIO DE PREVISION DEL **AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**

CONTRATADO CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

**ROBO o HURTO**  
**\$ 7- ANUALES**

POR CADA \$ 1.000 DEL VALOR  
ASEGURABLE DEL VEHICULO

**DESTRUCCION TOTAL POR ACCIDENTES**

INCLUYE INUNDACION Y DESBOR-  
DAMIENTOS

**INCENDIO**

DAÑOS PARCIALES Y DESTRUCCION  
TOTAL

ESTOS RIESGOS SE CUBREN JUNTAMENTE CON EL DE ROBO o  
HURTO Y POR IGUAL CAPITAL

**\$ 3-ANUALES** POR CADA \$ 1.000 DE ESTE CAPITAL

**GRATIS** INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDEN-  
TE AUTOMOVILISTICO HASTA \$ 300.000...

#### RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS

RIESGOS Y CAPITALES ASEGURABLES		COSTO
LESIONES CORPORALES Y MUERTES PERSONALES	DAÑOS MATERIALES A COSAS	PRIMA ANUAL
\$ 100.000.-	\$ 30.000.-	\$ 675.-
\$ 200.000.-	\$ 30.000.-	\$ 800.-
\$ 300.000.-	\$ 50.000.-	\$ 1.100.-

## **AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**

INFORMES EN LAS REPRESENTACIONES Y DEPENDENCIAS DE TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL, AVENIDA LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN 1850 - 5º PISO - BUENOS AIRES



# AVTO CLVB

REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES

## sumario

Pág.

PAZ PARA TRABAJAR (Editorial), por La Dirección .....	6
EL CAMINO DE LOS CAMINOS, por Horacio Estol .....	8
LA ACERA DE ENFRETE, por Eduardo Zamacois .....	18
LOS NUEVOS MODELOS EN EL SALON DE GINEBRA, por Marcel Reichel .....	20
MARAVILLOSOS NARANJALES SOBRE LA TUMBA DE LOS VIÑEDOS ENTRE- RRIANOS, por Córdova Iturburu .....	24
LA CALLE CORRIENTES, por Rodolfo M. Taboada .....	26
400.000 AUTOMOVILES PARA ALQUILAR, por James Murphy .....	28
DONDE LA GENTE VALE AUN MAS QUE EL PAISAJE, por Sixto Pondal Ríos ..	34
EL ROSTRO ENIGMATICO DE LONDRES, por Ulyses Petit de Murat .....	38
LA AVENTURA Y LA LETRA, por Manuel Goldstraj .....	44
¡OH, LA GRIPE!, por Piolín de Macramé .....	46
AVILA DE LOS CABALLEROS, por Noemí Vergara de Bietti .....	48
ALFREDO CALISTO HA CUMPLIDO SUS BODAS DE ORO CON EL PERIODIS- MO Y LA NACION .....	53
JACQUELINE KENNEDY, por Daisy Cleland .....	54
ESTE PUEDE SER SU AUTOMOVIL, por Federico B. Kirbus .....	50
EL ALMA DE LOS MUSEOS ARGENTINOS, por José Martorell .....	66
VERDAD Y LEYENDA DE LAS AVES ARGENTINAS, por Ciriaco Díaz .....	70
REIVINDICACION DEL FUTBOL, por Mariano Perla .....	74
GRAN POLITICA INTERNACIONAL: FACILITAR EL TURISMO, por Enrique Rojas Vela .....	76
DICCIONARIO DEL AUTOMOVILISTA, por Emilio Villalba Welsh .....	80
MENDOZA, LA DEL SOL Y..., por Juan Draghi Lucero .....	82
DIEZ MINUTOS CON DELMA RICCI Y OTROS DIEZ CON PINKY, por L. A. C.	86
MEXICO, CIUDAD DE INSOLITA BELLEZA, por Martha King .....	92
LAS MUJERES DECIDEN Y ELIGEN EL AUTOMOVIL QUE EL HOMBRE COMPRA, por G. M. ....	96
COSMOS, CIENCIA Y FICCION, por Gastón Lenormand .....	109
ARGENTINA, CAMPO DE ACCION DE LOS PLATOS VOLADORES, por Julio Marzo .....	111
APOLOGIA FERROVIARIA, por Chamico .....	114
CANDONGA, AUTENTICA RELIQUIA COLONIAL, por G. A. G. ....	116
MELINCUE, ACOGEDOR CENTRO DE TURISMO, por Lucio Espinosa .....	120
INVITACION MISIONERA, por María H. Gehan de Lombardo .....	124
NOS ESCRIBEN LOS LECTORES .....	127
HISTORIA VIVA DE LOS CAMINOS CRIOLLOS, por R. Gorraiz Beloqui .....	128
AL INDIO LO EXTERMINO LA "CIVILIZACION", por Venus Videla .....	132
CARTA DE BERLIN .....	134
EL CLUB DE GIMNASIA Y ESGRIMA DE LA PLATA: SU 75º ANIVERSARIO	137
NECESIDAD DEL AUTO PATERNO, por Jota Jefe .....	138
BOMBARDEO EN PICADA: EL TABANO SUREÑO, por Ribó .....	140
LA RUTA HISTORICA: DESDE EL CERRO DE LA GLORIA HASTA EL CRISTO REDENTOR DE LOS ANDES, por Julián A. Vilardi .....	144
HISTORIA DE UN DISCO DE TANGO, por Karl Bjarnhof .....	152
EL PLAN VIAL AMENAZADO, por Manuel Franco .....	154
VALIJA DE VIAJE, por Delia .....	159
LA MESOPOTAMIA ARGENTINA, por G. Warrior .....	161

### DIRECTOR:

Dr. César C. Carman  
Presidente del A. C. A.

### COMISION ASESORA:

Sr. Marcos Victorica  
Presidente  
Dr. Roberto N. Lobos  
Sr. Lino Palacio  
Sr. Alfredo Calisto

### CCMISION FINANCIERA:

Sr. Federico Lajud  
Presidente de la Comisión  
Fiscalizadora del A. C. A.  
Ing. Mario L. Negri  
Vicepresidente 2º  
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 II

Nº 5

JUNIO 1962  
BUENOS AIRES

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

# AVTO CLVB

REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO

nuestra  
portada



En estos días, propicios para la recordación de los próceres que en el solar tucumano dieron vivencia eterna a nuestra libertad, la imaginación pasa, en lógica secuencia, del tranquilo, pequeño y silencioso escenario de la Plaza Mayor a la grandeza arquitectónica, al bullicio callejero y al crecimiento constante de la gran urbe de cemento y acero. Esa idea es la que, con suave fineza de líneas y adecuada composición tonal, ha desarrollado para la portada de este número de **AUTOCLUB** el prestigioso artista ilustrador Aniano Lisa.

## PAZ PARA

Por definición y de acuerdo con claras normas de su Estatuto, el Automóvil Club Argentino es una institución civil con objetivos serviciales precisos y totalmente extraña a toda afiliación o controversia ideológica, política, religiosa o racial. Su única preocupación es ser útil al país a través de uno de los sectores más dinámicos de su población: los automovilistas. De algún modo, esto también significa un beneficio para la posición internacional de la República, porque en nuestra época el automovilismo es casi un sinónimo perfecto de turismo, y esta actividad constituye actualmente uno de los puentes más eficaces y transitados para unir y facilitar el conocimiento recíproco y la mutua comprensión entre los pueblos de todo el mundo.

Consecuentemente, dejamos establecido que el Automóvil Club Argentino es, por su esencia y naturaleza, una asociación "apolítica", en el sentido lato y honesto de esta expresión, un tanto desnaturalizada en los tiempos que corren por quienes han descubierto su utilidad tangencial para cubrir actividades que precisamente implican lo contrario de ese concepto, que supone juicio y actitud imparciales y desapasionados frente a los problemas que plantea la vida de una gran colectividad en marcha. El Automóvil Club Argentino es realmente una organización social apolítica.

Pero no por serlo puede permitirse el dudoso privilegio de desinteresarse de los problemas a que acabamos de aludir, aislándose en el oasis de su propia suficiencia. Ciertamente, se necesita disponer de una gran altura moral para poder participar en la lucha por el bien común sin dejarse llevar

# TRABAJAR

## *Reflexiones ante el aniversario patrio*

*"Gloria a Dios en las alturas  
y en la tierra paz,  
y con los hombres buena voluntad"*

(San Lucas, 11, 4)

por pasiones o intereses de grupo; pero es esto justamente lo que caracteriza a quienes aman a su país, a todo el país, a todo el pueblo del país, sin enrolarse en banderías o parcialidades. La Institución que edita estas páginas está en ese nivel.

\* \* \*

Pero, sin abandonar esa alta posición, debemos recordar, en cuanto es aplicable al caso, la vieja y noble sentencia de Terencio: "Hombre soy y nada de lo humano me es extraño". Tampoco es ajeno al Automóvil Club nada de lo que es auténticamente argentino, de lo que interesa a la Argentina. Y hoy, cuando estamos en vísperas de la celebración de un nuevo aniversario de la Independencia, en momentos en que el sentimiento nacional, la preocupación por el presente azaroso y la inquietud por el futuro, ponen un ritmo de ansiedad en la pulsación del gran corazón argentino, creemos no sólo útil sino indispensable decir siquiera unas pocas palabras para traducir la expectativa y la esperanza del laborioso pueblo de este país, una gran parte del cual, según es notorio, está agrupado en torno a la sigla del ACA.

\* \* \*

Este pueblo está inquieto y desconcertado. Simplemente quiere trabajar en paz, y no sabe cómo conseguirlo. Quiere sembrar en paz y cosechar y construir en paz. Claro es, que cada hombre y cada mujer de este país tienen, por suerte, sus preferencias, sus simpatías, su vocación apasionada por servir sus propias convicciones sociales, políticas,

culturales; pero por encima de todas las cosas y de todos los impulsos de su fe, quieren asegurar la posibilidad de tener un hogar decente y limpio; de poder educar a sus hijos; de vivir honestamente con siquiera el mínimo de comodidades, de higiene y entretenimientos, —sin dejar de aspirar legítimamente al máximo de esos bienes—, que la civilización de nuestros días puede ofrecer. El hombre y la mujer de este país aspiran a que estén abiertos para ellos, en parejas posibilidades para condiciones iguales, los caminos e instrumentos de la cultura espiritual y moral y del bienestar económico, material, que tiene un extraordinario valor social en el medio humano contemporáneo y lo ha tenido siempre, además. Repetimos: nuestro pueblo quiere que le brinden las condiciones para poder trabajar en paz.

\* \* \*

Los políticos y estadistas; los teóricos de la cátedra académica y los empresarios de mente práctica, con la indispensable colaboración de las fuerzas del trabajo como base, tienen el deber y el derecho de asumir la responsabilidad de organizar y conducir el país; pero el objetivo sólo puede ser el mismo siempre: asegurar para toda la Nación, con la equidad y la justicia, la paz. Paz para crear y producir, para soñar y para vivir. Paz, para que el progreso sea una verdad y no un mero latiguillo en una literatura política de circunstancias.

LA DIRECCION

*Una vista del Fitzgerald Expressway,  
en la zona urbana de Boston,  
con una de las salidas y una de las  
entradas, consistentes en largas rampas*





# El CAMINO De Los CAMINOS...



*“El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento ha recomendado para la Argentina un programa vial que comprendería la construcción o modernización de 40.000 kilómetros de caminos, en el curso de diez años, a un costo de mil millones de dólares.”*  
(New York Times, mayo 27/62)

Escribe  
HORACIO ESTOL  
Para AUTOCLUB

*Un aspecto clásico del Turnpike, en el que se ven las dos manos con tres “lanes” cada una, con “lanes” adicionales de entrada y salida doble.*



NUEVA YORK - JUNIO DE 1962

**E**VENTUALMENTE, los argentinos estamos en el camino de tener caminos, iniciándose así la recuperación de un terreno en el que nuestro país ha perdido de treinta a cuarenta años. Nada más oportuno, por lo tanto, que popularizar todo lo que concierne a un tema cuya importancia, complejidad y significado se ha perdido un poco de vista a causa, precisamente, de todo lo que nos hemos atrasado en la materia. La idea general de los

caminos que prevalece entre nosotros es anacrónica. Se ha progresado tanto en este aspecto de la vida moderna, que los caminos de nuestro país han terminado por desembocar en una confusión semántica: cuando hablamos de buenos caminos no hablamos más que de caminos primitivos.

Es importante que el público se familiarice, aunque sea teóricamente para empezar, con la vialidad moderna, por-

que el público, al fin de cuentas, tiene todo que ver con los caminos no sólo porque los utiliza, sino porque en la instancia decisiva es el público quien puede contribuir decididamente a su expansión. Creemos que en este caso, Estados Unidos ofrece un magnífico ejemplo, así como creemos que su desarrollo vial ha sido decisivo para el progreso del país. No es su potencialidad económica la que ha promovido los caminos; son los caminos los que han promovido esa potencialidad. El espectáculo que hoy ofrecen es el resultado de una perseverancia de seis décadas; los comienzos fueron modestos, difíciles y precarios porque los caminos comenzaron a desarrollarse con el advenimiento del automóvil, cuyo futuro no dejó de ser discutido. En 1902, por ejemplo, la construcción de caminos en función del futuro del automóvil, constituía una especulación hipotética; pero los primeros caminos ampliaron las posibilidades de los primeros automóviles, organizándose así una interdependencia progresista que le dio paralelismo y armonía a un sistema de transportes que iba a revolucionar la economía del país.

### **Embrollo práctico**

Antes de referirnos a un camino en particular, resumiendo en su biografía una especie de lección caminera, conviene esforzarnos un poco en dar una idea global de lo

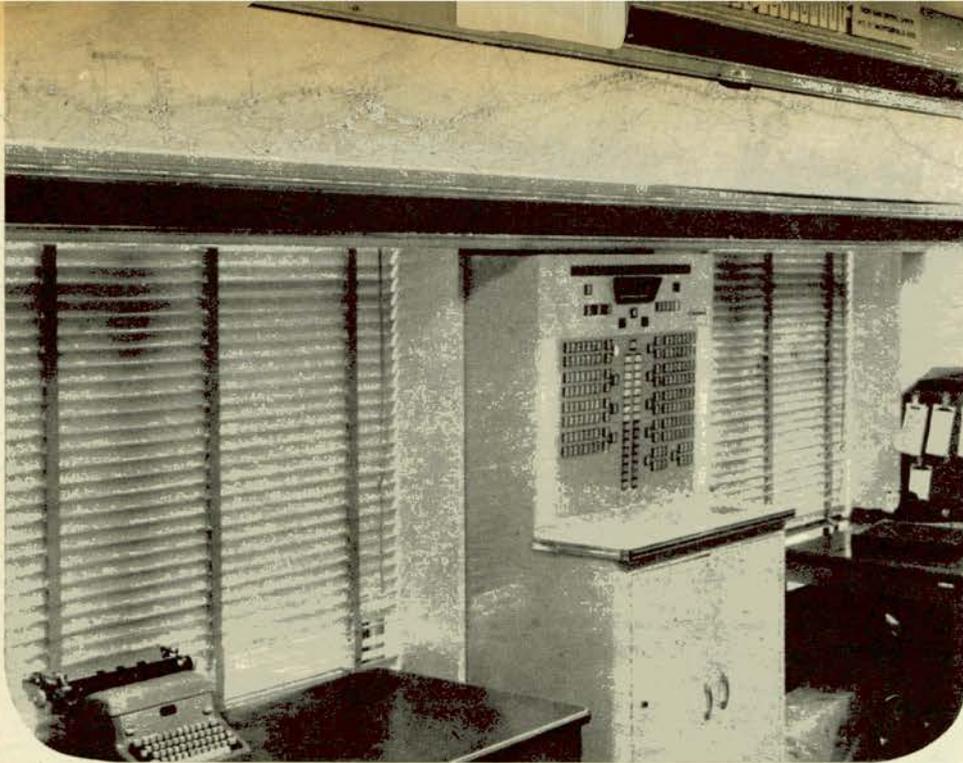
que son los caminos en los Estados Unidos. Aclaremos que será necesario un esfuerzo no sólo por la magnitud del tema, sino por su complejidad. Hablar de los caminos americanos significa el riesgo de caer en un embrollo tan desesperante como el que se ofrece en el propio mapa vial del país, que si puede decirse que se parece a algo, sería al corte anatómico del sistema nervioso de un individuo de esos que se dice que son puro nervio...

El gran total que arroja el kilometraje del sistema de vialidad americano es de 5.722.451 kilómetros. En esta cifra astronómica se incluyen no solamente todas las variedades de caminos, sino también todas las variedades de dependencias que tienen esos caminos. Hay dos principales divisiones: caminos rurales y caminos municipales. Los rurales, a su vez, tienen tres divisiones; federales, estatales y locales; los municipales, por su parte, pueden ser estatales o locales. Al mismo tiempo existe una tercera



*La entrada al New Jersey Turnpike, en Bayonne, donde se documenta por qué los accesos a estos caminos son las obras más complicadas y costosas.*





*La estación central de radio, donde se ve la consola con la botonera que permite controlar las 67 señales que hay a lo largo del camino.*

red de carácter nacional —Sistema Interestatal de Caminos— que comprende únicamente autopistas y que se está construyendo con el auspicio federal y la contribución estatal y privada, como lo veremos en el caso particular que vamos a tratar.

La idea de cómo está distribuida la responsabilidad vial fluye automáticamente de ciertas cifras. Tomando los caminos rurales, vemos que hay 171.800 kilómetros bajo el control federal, 946.092 bajo el control estatal, y 3.733.248 bajo el control local, lo que quiere decir que son las zonas que se benefician con los caminos —condados y poblaciones— las que se preocupan por los caminos.

Y preocuparse, en este caso, equivale a pagar impuestos especiales para construirlos. La misma proporción de responsabilidad se repite cuando se trata de los caminos del sistema municipal; bajo control estatal, 77.420 kilómetros; bajo el control local, 689.892 kilómetros. Conviene hacer notar que en el desarrollo de los caminos de los Estados Unidos se reproduce el principio básico e inmovible de la autonomía de las partes que forman el todo, cuya fuerza se extiende de la organización política del país a cualquiera de los aspectos de su vida.

En el kilometraje global que hemos citado se incluyen toda clase de caminos que, de acuerdo con el tipo de los mismos, se pueden dividir en tres grupos principales: caminos pavimentados, 3.200.000 kilómetros; caminos de grava y/o alquitranados, 2.418.451; autopistas terminadas, en ejecución o vía de ejecución, 104.000.



Los caminos de tierra no son caminos.

Miami está tan lejos de Seattle como Buenos Aires de Caracas, Nueva York de Londres, Calcuta de Moscú o París de Montreal, de modo que no es extraño que el camino que une a las dos ciudades americanas citadas en primer término, tenga 5.731 kilómetros. Si uno recorre ese camino —como ocurre siempre que se recorren grandes distancias en los Estados Unidos— encontrará tramos buenos, tramos muy buenos y tramos ultramodernos, pero jamás un tramo malo.

### **Sacrificio y previsión**

Los caminos que hoy sólo son buenos eran ultramodernos hace treinta años, y los que son muy buenos fueron ultramodernos hace veinte. Las autopistas construidas en 1957, por ejemplo, tienen que ser perfeccionadas constantemente para no perder el nivel con el progreso en general y el desarrollo automovilístico en particular, como también lo veremos en el caso concreto que vamos a tratar. Todo esto, por supuesto, representa inmensas inversiones de dinero; pero es interesante subrayar —si es necesario, hasta el cansancio— que los mejores caminos, que son los que cuestan más caros, son los que el público paga en forma más directa. Para que se tenga una idea de lo que hoy se disfruta es el producto de un sacrificio previo, de la misma manera que los sacrificios del presente pueden asegurar beneficios futuros, se puede señalar siete cifras anuales en caminos, correspondientes a diferentes épocas; y aclaremos que no se trata de gastos exclusivamente federales, sino de gastos federales, estatales, municipales y locales, o sea lo que el pueblo americano ha pagado por sus caminos. Cifras en millones de dólares: 1929/1.266; 1933, durante la Depresión, 847; 1940/1.302; 1945, en plena guerra, 392; 1949/2.139; 1957/4.971, y 1959/5.800.

En los últimos quince años se ha hecho visible un cambio de velocidad en la dinámica del desarrollo de la vialidad americana. Súbitamente, todos los cálculos comenzaron a quedar cortos y fue necesario abandonar conceptos que perdieron su practicidad al modificarse factores y circunstancias vinculadas a la función del automóvil en la vida moderna. De esa época data, en realidad, la duplicación de caminos, agregándose a los que existían un sistema de rutas de alta velocidad, para comuni-

*El Turnpike se transforma en un puente muchas veces para cruzar zonas urbanizadas o industriales, como en el caso que reproduce esta foto.*



*En Estados Unidos el campo está atravesado constantemente con obras como la de esta ilustración, que corresponde a un cruce de caminos del Ohio Turnpike.*

caciones más directas; es decir, caminos de los cuales sólo se puede salir en lugares determinados. Esos caminos, que nosotros hemos envuelto en el nombre general de autopistas, tienen diferentes nombres de acuerdo con sus características especiales: "parkway", camino a través de parques; "expressway", camino expreso; "turnpike", camino de peaje; "thruway", camino que corta camino; "freeway", camino libre. En la realidad, aunque según esta aclaración pareciera que solamente el turnpike fuera un camino de peaje, el hecho es que todos son caminos en los cuales se cobra derecho al tránsito, aunque también existan parkways que son gratis. Esto ocurre porque se trata de los parkways que fueron los primeros caminos de peaje y a esta fecha han sido totalmente amortizados; lo mismo que ocurre en Nueva York, por ejemplo, con los puentes, cuando en algunos se cobra por cruzarlos y en otros no, debido también a esa razón.

Hace poco tiempo, en California, el gobernador Edmund G. Brown, dijo una frase que resume el carácter actual del problema caminero en los Estados Unidos. Al inaugurar un "rond-point" muy importante, anunció: "Por primera vez vamos a tener freeways que alivien a otros freeways".

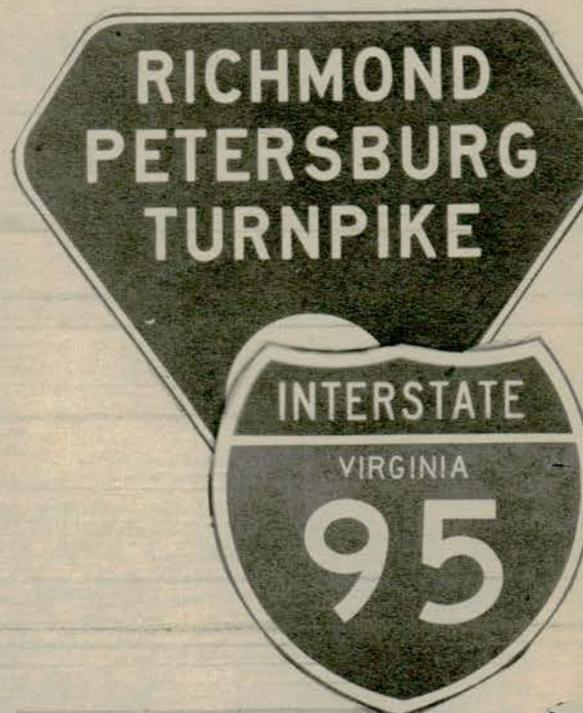
Establecidos así todos los antecedentes, el lector podrá conocer con más naturalidad la biografía de un camino norteamericano.

#### **Al compás de la época**

Los estudios para construir el New Jersey Turnpike se iniciaron en 1946; en 1948 se aprobó la ley correspondiente y en 1949 se iniciaron los trabajos.

Se trataba de un camino de 209 kilómetros, desde la vecindad del Washington Bridge hasta el Memorial Bridge sobre el río Delaware, que cumpliría una función tan importante como para poder financiarse solo.

La construcción se dividió en siete secciones que estuvieron a cargo de ocho empresas. Los 220 millones de dólares necesarios para los gastos iniciales se obtuvieron lanzando una emisión de bonos al 3,¼ % anual, para ser amortizado en 35 años. A mediados de 1951 se lanzó otra emisión de 35 millones al 3,2%, y en diciembre de 1952, un año después de haberse inaugurado parte del Turnpike, se lanzó una tercera emisión de 30 millones, por cinco años, al 1,⅞ %



que fue redimida en 1953, antes de financiarse 120 millones más con bonos al 3,38 %, por 35 años. En 1954 y 1955 se hicieron otras dos emisiones por 27.200.000 y 34 millones, respectivamente, para diversas ampliaciones y mejoras de una obra que ¡todavía no tenía cinco años! El costo total del camino, incluyendo construcción, financiación, etc., fue de 466.200.000 dólares.

En los 209 kilómetros del New Jersey Turnpike hay 18 salidas en lugares estratégicos, separadas entre sí por distancias variables. El trayecto más corto le cuesta al automovilista 5 centavos, y el viaje de extremo a extremo del camino, 1,75. Ultimamente se le agregaron al Turnpike dos extensiones, una de 8 y otra de 13 kilómetros para hacer dos conexiones importantes con otros caminos, y se aumentaron a catorce las llamadas "zonas de servicio", en las cuales se encuentran surtidores de nafta, venta de aceite, neumáticos, repuestos y accesorios, restaurantes, baños, etc. Toda la construcción, puentes, salidas, zonas de servicio etc., tiene una unidad arquitectónica, manteniéndose así lo que se denomina la geometría del camino.

En noviembre pasado el New Jersey Turnpike cumplió diez años desde el día en que se habilitaron sus primeros 85 kilómetros, y es interesante señalar algunas de las cosas que ocurrieron en ese lapso...

...Para el 30 de diciembre de 1960, habrían entrado al Turnpike 300 millones de autos.

...El 30 de junio de 1961 se señaló el récord de tránsito en un día con 204.251 vehículos.

...Del 14 al 22 de agosto de 1961 se señaló la semana récord de actividad con 1.149.671 coches.

...Ese mismo mes de agosto se señaló el mes récord con 5.027.955 autos.

...Se calculó globalmente que durante los primeros diez años el Turnpike había sido utilizado por 900 millones de personas que habían recorrido en ese camino 17.600 millones de kilómetros.

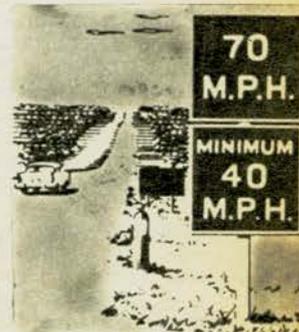
### Números con sentido

Todas estas cifras, sin embargo, por más que sean impresionantes, no tienen sentido si no se las coloca en el contexto adecuado. Veamos.

En 1952, el primer año completo de funcionamiento, el Turnpike fue utilizado por 17.948.325 vehículos, lo que representó un exceso del 136 % sobre el cálculo que habían anticipado los ingenieros para el movimiento de ese primer año.

En 1953, el tránsito ascendió a 22.005.078 vehículos, nivel de actividad que era el que estaba previsto que se alcanzaría en... 1975; de modo que el Turnpike se estaba adelantando en 22 años en sus funciones. En 1960 el volumen de tránsito ya había ascendido a 49.083.017 vehículos, en 1961 llegó a 51.737.682 y se considera que este año se acercará a los 53 millones.

Con una relación automática a su actividad, la economía del Turnpike también se ha desarrollado en escalas que no estaban previstas. Tomando siempre el primer año completo de actividad —1952—, tenemos que los ingresos provenientes del peaje llegaron a 17.829.635 dólares. Sucesivamente, esos ingresos anuales aumentaron de la siguiente manera: 1953 / 19.192.647; 1954 / 20.756.344; 1955 / 21.122.503; 1956 / 24.513.371;



Una foto aérea del New York Thruway que es una de las obras más importantes de este tipo que se han hecho en los últimos diez años.



1957 / 29 022.910; 1958 / 30.159.491; 1959 / 33.317.927; 1960 / 35.583.987; y 1961/37.192.652. Paralelamente, el resto de los ingresos provenientes de las concesiones que hay en el Turnpike, aumentó de 1.523.038 dólares en 1952 a 2.649.782 el año pasado. Finalmente, sumando al peaje el producido por las concesiones, más 1.103.782 dólares de ingresos procedentes de las inversiones hechas con el capital del Turnpike y agregando 53.187 dólares ingresados en concepto de misceláneas. La entrada total, correspondiente al año 1961, fue de 40.998.727 dólares. Deducidos los gastos —8.275.745 dólares— de administración, mantenimiento, seguros e impuestos, resultó un beneficio de 32.722.982 dólares. De esta suma se destinaron 12.678.061 dólares para abonar los intereses de los bonos emitidos, y 1.178.029 para gastos en reparaciones especiales, resultando un beneficio neto final de 18.866.892 dólares.

Puntualizamos todos estos números para que se entienda cómo fue posible que en 1956 comenzaran a amortizarse los bonos emitidos por el Turnpike. Al 20 de setiembre de 1961, esa amortización había llegado a 80.210.000 dólares, o sea el 17,1% de los 466.200.000 dólares en bonos emitidos para financiar la construcción. Por esa razón, los cálculos permiten establecer que, descartándose circunstancias anormales, la amortización del capital invertido en el Turnpike se logrará diez o doce años antes de la fecha prevista, o sea a mediados de la década del 70. Cuando llegue ese momento, el Turnpike, además de financiarse solo, podrá ser fuente de ingresos para amortizar las inversiones que se hagan en los caminos que habrá que construir de aquí a entonces.

### El camino en sí

Ya que hemos apurado a grandes rasgos el proceso aritmético de esta obra, veamos en qué consiste. Primero que nada, debe señalarse que en los diez años que lleva funcionando el Turnpike, el promedio de pérdidas de vidas en accidentes ha sido 2,5 por cada 1.600 millones de kilómetros recorridos; y este índice, expresivo por sí mismo, se magnifica al aclararse que el promedio nacional es de 5,0 y el del Estado de Nueva Jersey es de 2,7.

Dejan establecido así que el Turnpike representa una garantía de seguridad para la vida de los automovilistas que lo utilizan, y pasando por

alto el hecho obvio de su influencia múltiple en el desarrollo económico de la región, tratemos ahora de dar una idea del confort que agrega a un viaje.

El camino tiene un máximo de 90 metros de ancho y un mínimo de 75. Cada mano está dividida en tres "lanes" como mínimo ("lane" es el espacio entre las dos rayas blancas, por el cual avanza un vehículo), y cada lane tiene 3,60 metros. En determinadas zonas de mucha congestión hay seis lanes y hay varias que tienen hasta ocho, como ocurre en el tramo de aproximación al Lincoln Tunnel. Igualmente, 1.200 metros antes de llegar a cada una de las 18 salidas —entendiéndose que a cada salida corresponde también una entrada— se desarrolla gradualmente un lane adicional a cuantas tenga el camino, que se utiliza únicamente para salir. De la misma manera, al entrar, un lane adicional facilita la incorporación del coche al camino sin entorpecer la marcha de los vehículos que avanzan por el mismo.

Las dos manos siempre están separadas por un espacio cuyo ancho varía con un mínimo de 5,40 metros, un promedio de 7,80 y un máximo de 28,20. Además, la parte interior de cada mano tiene una banquina de 1,50, y en la parte exterior otra de 3,60. Debe agregarse que los Turnpikes están iluminados en una buena parte de su recorrido, especialmente las entradas y salidas, así como los parajes vecinos a zonas pobladas; en muchísimos casos, también, la iluminación es de un tipo especial para evitar el encandilamiento. Para completar la idea del camino que nos ocupa, corresponde señalar que a la construcción de la calzada en sí misma, se sumó la construcción de 263 estructuras adicionales: 38 cruces de alcantarillas, 31 cruces de corrientes de agua y 194 cruces de líneas ferroviarias u otros caminos.

Por último, debe decirse que el Turnpike —y todos los caminos de este tipo— constituye una vía de transporte autónoma, independiente de la región que atraviesa, cuyo aislamiento absoluto se asegura de diferentes maneras. Gracias a ello, el pavimento tiene una continuidad permanente a lo largo de toda la extensión del camino, que avanza cortando colinas, bordeando ciudad, saltando sobre valles y ríos, con larguísima rectas y curvas insensibles, que permitirían correr sin ningún peligro a 150 kilómetros por hora, si la velocidad máxima no estuviese limitada a 96.

### Las "extras"

Cuando el Turnpike se inauguró en 1951, el personal patrullero de vigilancia y auxilio estaba compuesto por 34 hombres; en 1952 se lo aumentó a 65; en la actualidad tiene 104. En esa información se resume la historia del Turnpike y de los problemas asociados a su mantenimiento.

... En 1960 se creó un servicio, a cargo de un equipo de seis hombres, para pasar inspección a los ómnibus y camiones e impedir la entrada al camino de todo vehículo que pueda significar un peligro para los demás automovilistas.

... Se construyeron dos nuevas zonas de servicio y se ampliaron varias de las que existían.

... Se ensanchó de 4 a 6 lanes el tramo de 97 kilómetros entre el Washington Bridge y Camden.

... Se construyó una estación de escala para ómnibus reservados, donde se pueden atender a 1.200 personas por hora.

... Se perfeccionó el señalamiento y la información meteorológica que se ofrece a lo largo del camino.

... Se inició la instalación de los carteles eléctricos luminosos que le anuncian al automovilista, "Manténgase Despierto".

Hace poco tiempo, justamente en mayo pasado, se inauguró en el New Jersey Turnpike un nuevo sistema de señalamiento, que podríamos calificar



La salida correspondiente al aeropuerto de Newark, donde el Turnpike se cruza y conecta con otros dos caminos uno de los cuales es expreso.



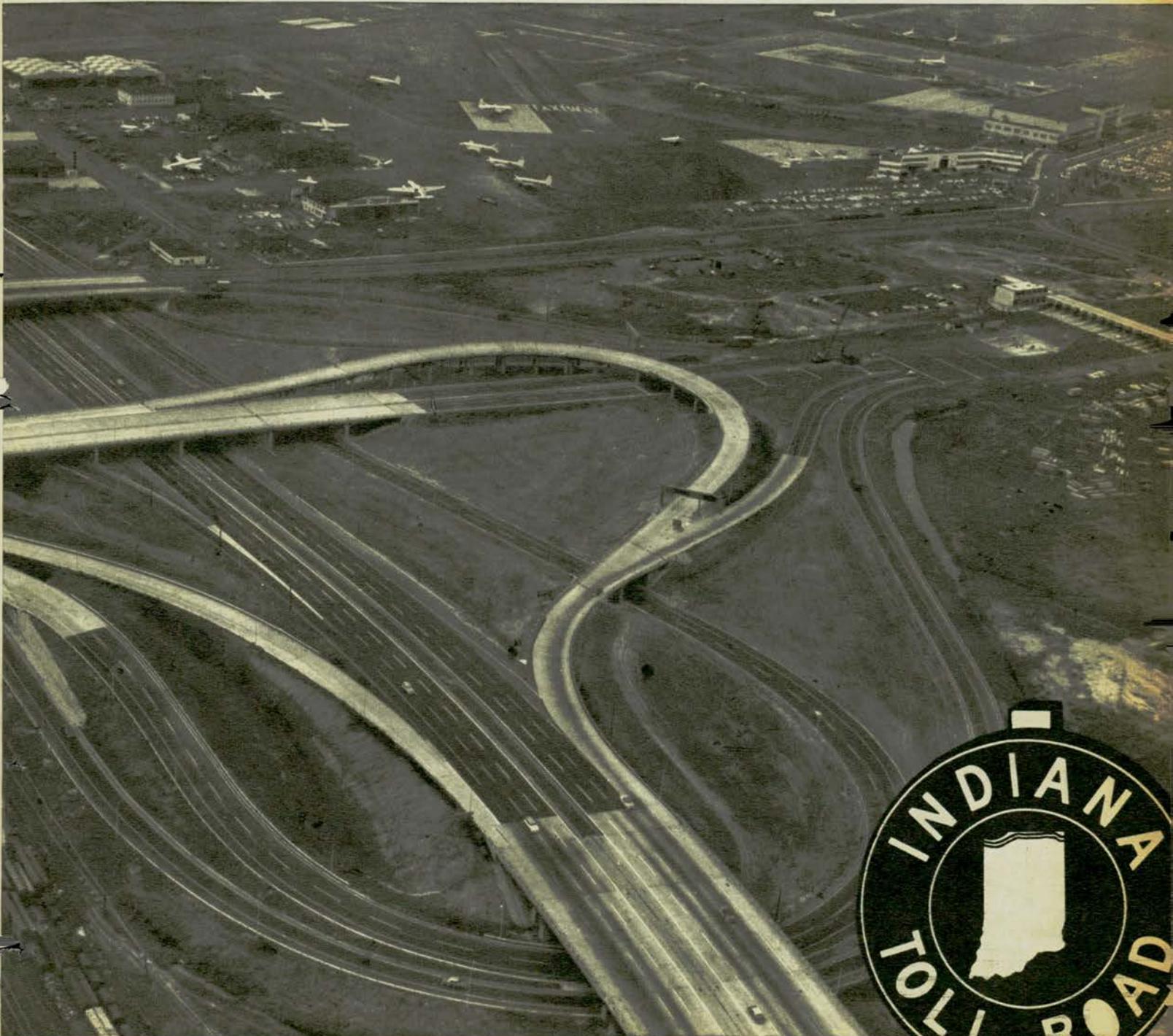
THIS IS THE  
CONNECTICUT  
TURNPIKE

de "incidental", considerado como el más moderno de su tipo en todo el país. Las nuevas señales están colocadas en los 67 lugares del camino que se consideraron estratégicos para la finalidad de las mismas. Son señales accionadas por radio que consisten en anuncios de neón; al tope tiene una advertencia permanente que dice: AVANCE DESPACIO, y que, según el caso, debajo tienen una aclaración que dice: NIEBLA, ACCIDENTE o NIEVE Y HIELO; simultáneamente, los números que anuncian (en millas) la velocidad permitida se modifican cambiando de 60 a 45 ó 35, de acuerdo con la naturaleza de la emergencia. Este nuevo señalamiento, que puede ser ampliado a cien carteles, se controla desde una estación central de radio, en cadena con cinco estaciones móviles, repetidoras, y reúne todos los perfeccionamientos logrados merced a la electrónica en este tipo de operaciones. Los 290.000 dólares

que cuesta el equipo más lo que cuesta el personal que lo atiende, se traducen en factores invisibles de la seguridad y el confort que constituyen la principal razón de ser de este tipo de caminos.

### Lección número uno

Cuando se sale de un Turnpike se tiene la sensación de saltar en el tiempo y pasar del mejor plano del siglo XX al medioevo, aunque se salga a lo que generalmente se considera un buen camino. Utilizando las rutas tradicionales para ir, por ejemplo, de Oklahoma City a Chicago, hay que recorrer 1.326 kilómetros; pero si se toma la ruta de los Turnpikes a través de tres Estados, la distancia se reduce a 1.278 kilómetros. Los 48 kilómetros de diferencia, sin embargo, no son más que una especie de símbolo, porque el viaje por los Turnpikes es muchísimo más corto,



medido en tiempo, muchísimo más confortable e infinitamente más seguro. Es decir, que aunque se gasten unas monedas en el peaje, es tanto lo que se ahorra que, inclusive, puede ser la vida...

Cabe suponer que siendo EE.UU. el país del automovilismo por excelencia, el desarrollo de los Turnpikes debe tener sus buenos fundamentos. El espectáculo que ofrecen los que conectan con Nueva York es impresionante... New Jersey Turnpike, 209 kilómetros; New York Thruway, 894; Massachusetts Turnpike, 648; Connecticut Turnpike, 206; Pennsylvania Turnpike, 752; Maine Turnpike, 169; Garden State Parkway, 276... A la vez, se multiplican por todas partes rayando el mapa del país con un dibujo coordinado: Ohio Turnpike, Richmond-Petersburg Turnpike, Florida Turnpike, Turner Turnpike, Will Rogers Turnpike, Kentucky Turnpike, Illinois Tollway, Indiana Toll Road, y así hasta el cansancio, sin excluir la congestión vial de California con los Santa Mónica Freeway, Harbor Freeway, Santa Ana Freeway, Pasadena Freeway Hollywood Freeway. Golden State Freeway, San Bernardino Freeway, de tal manera que no es extraño que en Los Angeles haya un lugar donde se cruzan cuatro a diferentes niveles, resultando que los que usan el más elevado viajan a la altura de un tercer piso...

En EE.UU., a pesar de todo lo que decimos, el automóvil sorprendió al país malparado. Aun en el New Jersey Turnpike se producen congestiones de tránsito, como la que se ha creado en Newark donde ya se han iniciado los trabajos de ampliación.

Los americanos no tuvieron ningún ejemplo para inspirarse y han tenido que hacer una costosa, larga y sacrificada experiencia para ir acertando con las soluciones más inteligentes. Esas soluciones hoy tienen el valor de una lección para todo el que quiera aprovecharlas, en las escalas que correspondan. Y la lección número uno está en los Turnpikes.

## EXTRAÑO TECHO PARA UN GARAJE

LOS automovilistas que circulan por la carretera principal de Redford, Nottinghamshire, en el norte de Inglaterra, suelen preguntarse cómo ha sido posible impartir al techo de una estación de servicio situada sobre ese camino la extraña y graciosa forma futurista que posee. Profesionalmente, este techo es, por su forma, una estructura paraboloide hiperbólico, hecho de hormigón. A despecho de tan complejo nombre, ese techo es en realidad una losa plana de forma cuadrada, de 18,30 m. de lado que fue curvada hacia arriba en dos de sus ángulos opuestos, en tanto que los otros dos lo fueron hacia abajo, lo cual dio una diferencia de altura de 10,67 m. entre los puntos más elevados y los más bajos. Cuando la estación de servicio haya sido terminada, se agregarán a ella un hotel y un taller de reparaciones. Este inusitado diseño fue idea del arquitecto San Scorer de Lincoln, y su ejecución corrió por cuenta de la firma de ingenieros consultivos dirigida por el doctor K.

## EN EL MES DE MARZO SE MATRICULARON 90.000 COCHES EN FRANCIA

EL récord de automóviles nuevos matriculados en Francia en el mes de marzo de 1962, superó al de marzo de 1961: 90.000 contra 85.400.

También el mes de marzo último registró el récord de ventas a Gran Bretaña y Alemania: 91.300 y 132.000 unidades, respectivamente.

Estos resultados se deben al éxito logrado por los nuevos modelos construidos en 1961.

Durante el primer trimestre de 1962, fueron matriculados cerca de 230.000 coches particulares y comerciales, o sea el 16 % más que en el mismo período de 1961 y 41 % más que en el mismo lapso de 1960.

## MAS DE 600 "SIMCA 1000" SE PRODUCEN POR DIA

La cadencia de producción de la "SIMCA 1000", que era de 250 coches por día en el mes de diciembre, ha sobrepasado 600 coches por día al principio del mes de marzo y sobrepasará 700 coches por día al fin de este mes.

El personal de "SIMCA" ha adquirido: en 1958 1.396 coches de esa marca; en 1959, 1.831 coches; en 1960, 2.419 coches, y en 1961, 3.842 coches.

El efectivo prácticamente no cambió durante ese período: esa progresión indica por un lado, una confianza cada vez más grande en los coches de la marca y, por otro lado, un aumento constante del poder adquisitivo.

Durante 1961, 43,1 % de las ventas al personal satisficieron una primera compra SIMCA y 42 % de esas ventas fueron hechas a crédito.

REVOLUCIONARIO  
**ADITIVO**  
*Oh-Kay*  
PARA BATERIAS  
NUEVAS O USADAS

Más Potencia - Más Vida  
Más luz - Más Pique  
Ahorra platinos y bujías

LO COLOCA UD. MISMO EN 1 MINUTO

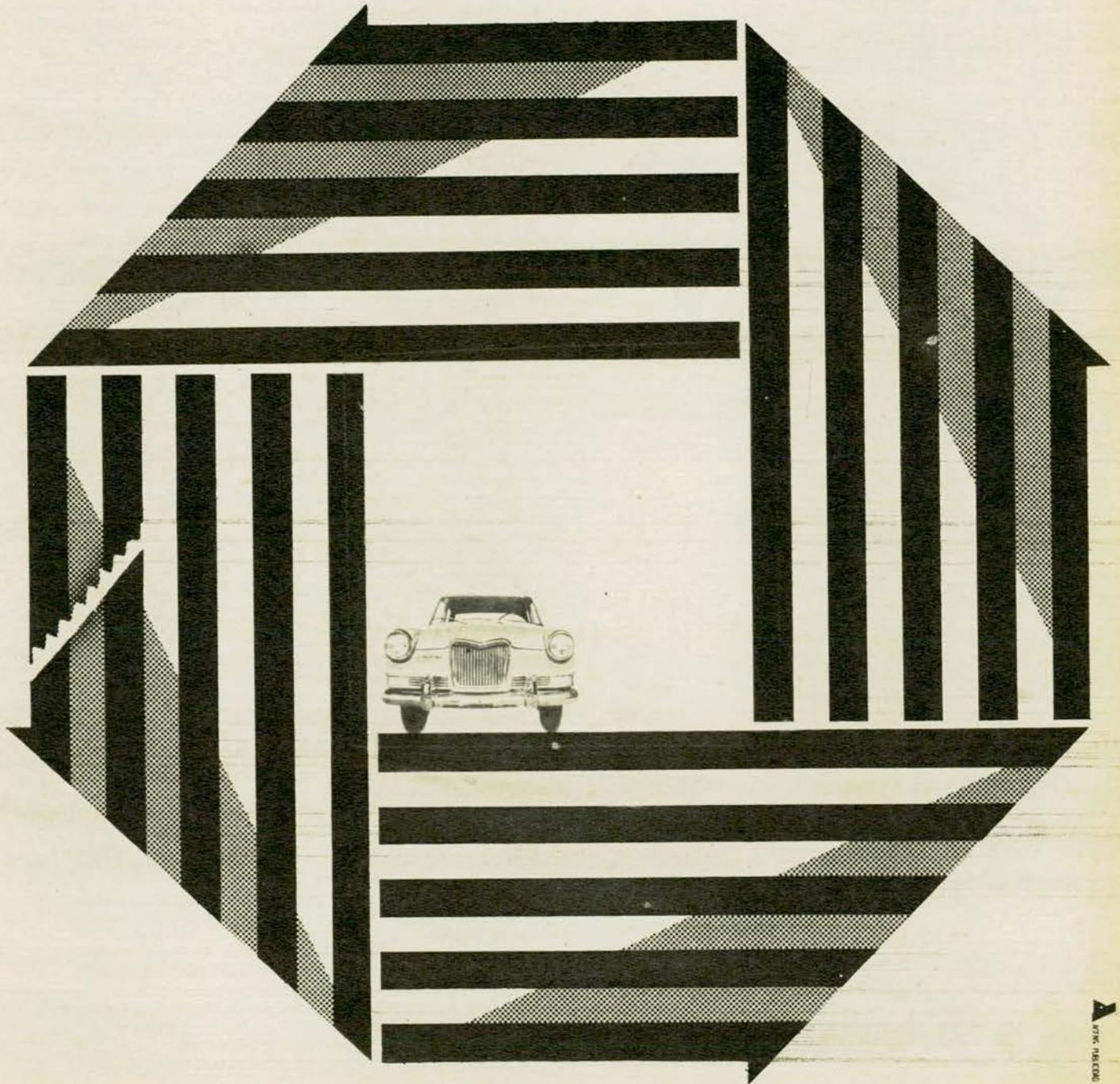
EN VENTA EN  
LAS MEJORES CASAS DEL RAMO

**Oh-Kay**  
de la República Argentina  
San Martín 486  
T. E. 45-7597 y 49-5121

**PROTEGE  
Y  
PROLONGA  
LA VIDA  
DE SU  
BATERIA**



# DI TELLA 1500



# LA ACERA DE ENFRENTE

Escribe:  
EDUARDO ZAMACOIS

Para AUTOCLUB  
Ilustró LISA



La escena en Sevilla. El forastero, ya bañado, afeitado y vestido de limpio, desciende al comedor. Es un inglés que desea conocer España, porque leyó a Lafuente y siempre le interesaron los buenos vinos y las escenas de amor y torería con que la industria malagueña adorna el interior de las cajas de pasas. El viajero acaba de ocupar una mesita junto al balcón sobre la umbría de una callejuela morisca, tortuosa y callada; parsimoniosamente desdobra su servilleta, se sirve un vaso de agua, corta el pan en pedacitos iguales, pincha una aceituna...

El dueño de la fonda se llega a saludarle. Su actitud es, a la vez, respetuosa y cordial. Los dos hombres hablan. El inglés mueve mucho los labios para pronunciar las vocales; se expresa en español correctamente y sólo cuando tropieza con un verbo vacila un poco.

—Desearía —dice— ver el Alcázar. ¿A qué hora permiten visitarlo?

—Creo que desde las diez de la mañana en adelante, pero no lo sé. Ya lo preguntaremos.

—Me han asegurado que es una obra admirable...

Pausa. El dueño de la casa mueve la cabeza, sonríe, baja los ojos. El inglés, con una sorpresa que le arranca de la mano la cuchara con que se disponía a tomar la sopa:

—¿Es posible? ¿No conoce usted el Alcázar?

—No, señor. Vergüenza me da confesarlo: no conozco el Alcázar; y soy sevillano y en Sevilla, exceptuando dos años que pasé en el extranjero, he vivido siempre.

El inglés demuestra la sorpresa que esta declaración le produce con gestos alegres y cálidos, completamente contrarios a la flema proverbial de su raza.

—¡Increíble —exclama—, increíble!...

Hojea luego un cuadernito de notas, y prosigue:

—¿Están muy lejos de aquí las ruinas de Itálica?

—Aproximadamente, a unos ocho kilómetros.

El inglés va a decir algo, pero su interlocutor, con un ademán le interrumpe:

—Ya sé lo que iba usted a preguntarme: no, señor; no conozco las ruinas de Itálica. He tenido ocasión de verlas..., figúrese usted, pero, como si no... Los españoles somos así...

El forastero, mientras escribe algo en su block, repite:

—¡Increíble..., verdaderamente increíble!...

El dueño de la fonda interpela al mozo, que se acerca con una bandeja de pescado frito:

—¿Tú sabes a qué hora dejan visitar el Alcázar?

El hotelero, como consolado, mira a su cliente, sonriendo.

—¿Oye usted?... Otro sevillano que sabe de Sevilla lo que yo.

Al mozo:

—¿Tú conoces Itálica?

—¿Itálica? ¿Las ruinas de Itálica, donde dicen que hay un anfiteatro?... No, señor.

Dirigiéndose al inglés:

—Mire Ud., caballero. Yo, según sabe mi principal, vivo para mi trabajo... Fuera de mi casa y de este comedor, donde llevo sirviendo 10 años y cuatro meses cabales, que no me busquen. Treinta y ocho años cumplí en mayo: he nacido en Sevilla y de aquí no he salido nunca. Sin embargo, no conozco ni la Lonja, ni el Archivo de Indias, ni el Palacio de San Telmo, ¿qué más voy a decirle?... Ni siquiera he subido a la Giralda...

El camarero suspira con la tristeza de quien no ha cumplido su misión sobre la tierra, recoge los platos sucios y se va. El fondista, con cierta petulancia:

—Londres, en cambio, me lo sé de memoria.

—¡Ah! ¿Estuvo usted allí?



que, al decidirnos a separarnos de una mujer, siempre nos acomete el recelo —un recelo que es una acusación— de no haberla estudiado bastante. Porque la vida es específicamente ingrata; porque en su vertiginoso huir, llegar es pasar. Sueñan los ojos con lo que todavía no vieron; sueña el corazón con lo que no ha amado aún; y es porque siempre, en el espacio, lo remoto fue lo mejor; como en el tiempo, lo que nos parece mejor, es lo que se ha ido o se ha muerto.

De lo predicho cabe deducir que estamos enamorados de lo que podríamos años, se creyó en la obligación de sea, "de lo que no tenemos". Y por eso el doctor Tebusen, buen ironista, tan pronto adquirió la propiedad del hotelito donde había de quemar sus últimos años, se creyó en la obligación de preguntarle a su vecino fronterero de qué color quería que pintase la fachada.

—Porque no soy yo —le dijo— quien ha de verla, sino usted.

—Cinco meses. Pregúnteme usted por la Westminster-Abbey, por la National Gallery, que usted conocerá...

El inglés, suspirando:

—No, no la conozco. ¡Los negocios le absorben a uno el tiempo de tal modo!...

—Como a mí. También fui diferentes veces al Museo de Madame Tousseau. Es interesante, ¿verdad?...

—No he entrado nunca en él.

—¿Habrá usted visitado la catedral de Canterbury?

—No, señor.

—Aseguran que es muy notable. ¿Y el Palace of the Coronation, en Windsor?

—Tampoco.

—¿Estuvo usted en Oxford?

—No...

Sigue el diálogo: el inglés, que apenas conoce Inglaterra, habla de España; mientras el español, que ignora su país, habla de Inglaterra.

Siempre fue así. La atracción alucinante, el imán de ensueño con que el horizonte cautiva a las almas, nos impide detenernos a contemplar lo que está cerca de nosotros. El vecino de la Alhambra granadina, orgullo del mundo occidental, se dice, mientras compra un billete para el Canadá:

—Puesto que vivo aquí, a mi regreso la veré.

Como hay chilenos que, pensando en las montañas suizas, cruzan los Andes sin mirarlos. Es el deseo, un poco novelesco, que sufrimos todos de ver lo que nuestros amigos ignoran, porque no hay viaje largo que no perfumen las fragancias exquisitas de la aventura y de la mentira. Si necesitáis saber algo del Cairo, preguntádselo a un argentino, verbigracia; un argentino que seguramente no habrá visitado las Cataratas del Iguazú. En cambio, si queréis conocer todos los secretos de la Argentina, hablad con un norteamericano o con un japonés.

Muchas veces, al marcharnos de una ciudad donde vivimos largo tiempo, mientras el taxi rodaba con nuestro equipaje camino del aeródromo o del muelle, experimentamos remordimientos punzantes por no haber visto tal o cual monumento; igual

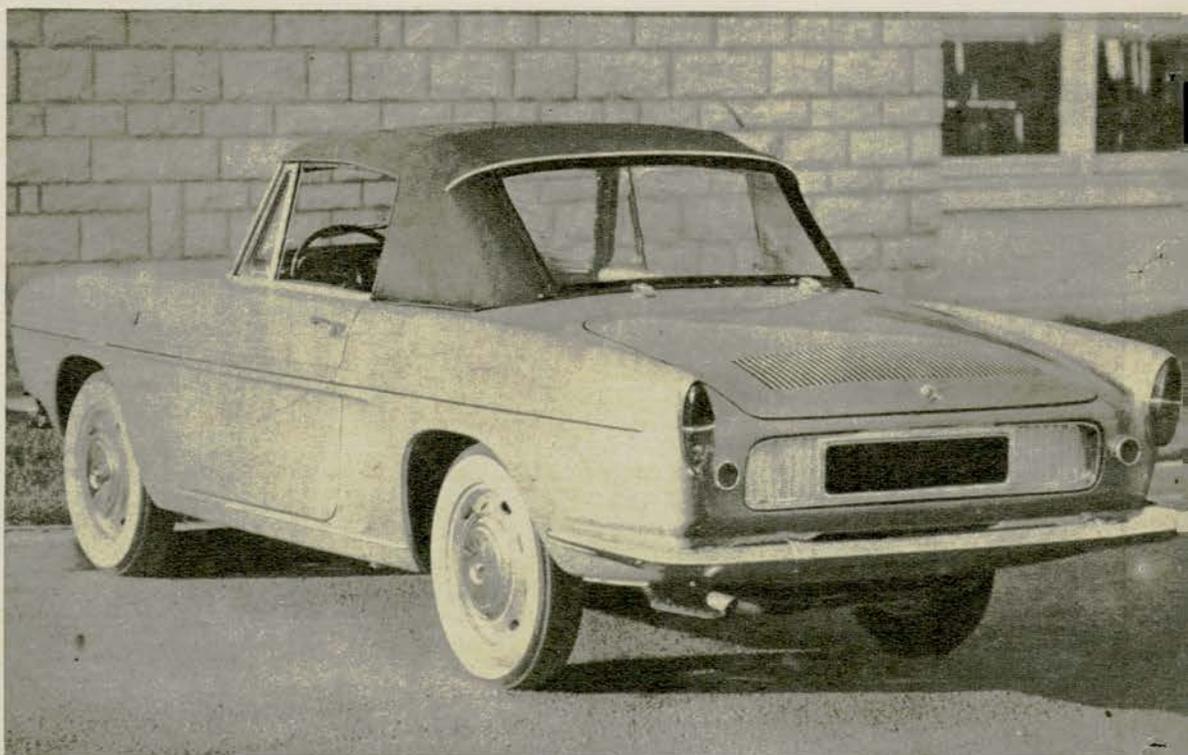


# LOS NUEVOS MODELOS EN EL SALON DE GINEBRA

LA GRAN PRUEBA DE

Por  
MARCEL  
REICHEL

(Corresponsal de  
AUTOCLUB en París)



*Alfa Romeo presentó este atrayente modelo de "coupé" Sprint, alimentado por tres carburadores.*

*Renault ha expuesto en Ginebra este coche, el Floride S decapotable, y que puede tener un techo rígido.*

París, Mayo 1962.

**L**A siguiente cuestión está en labios de todos los economistas europeos: ¿terminará Suiza por entrar en el Mercado Común Europeo?

Según se desprende del discurso pronunciado por el Presidente de la Confederación Helvética, durante el banquete de inauguración del Salón del Automóvil de Ginebra que se celebró entre el 15 y 25 de marzo último, parece que los dirigentes de ese país piensan realmente en esa posibilidad. Esta resolución eventual probablemente tendrá mucho que ver con el futuro del mercado del automóvil.



*Fiat también se coloca en la línea  
de los decapotables,  
con este "cabriolet" 1500, de hermosas líneas.*



# LE MANS

El último Salón de Ginebra presentó un carácter muy particular, porque no poseyendo Suiza una industria nacional propia de automóviles de turismo, su mercado es alimentado únicamente por la importación, de modo que la competencia internacional se desarrolla en ese territorio al máximo. Ahora bien, exactamente el mismo fenómeno va a producirse dentro del Mercado Común Europeo cuando éste haya adquirido su completo desarrollo.

De todas maneras, el mercado suizo está en constante expansión. Basta anotar estas dos cifras: en 1960 absorbió 90.329 vehículos, mientras que en 1961 el número ascendió a 107.017, es decir, un aumento de alrededor de 20%.

Entre los proveedores de automóviles para Suiza, la industria alemana ocupa el primer lugar con 52.918 vehículos; le siguen Francia, con 24.981; Italia, con 10.735; Gran Bretaña, con 9.549; los Estados Unidos, con 5.840, y Suecia, con 2.511.

Los citados guarismos indican que la industria francesa ocupa el segundo lugar en las preferencias del mercado suizo; pero es interesante señalar que, en el orden de marcas individualmente consideradas, los cuatro principales fabricantes franceses —Peugeot, Renault, Citroen y Simca—, están respectivamente en el quinto, sexto, séptimo y octavo lugar entre los proveedores, con cifras muy parejas entre ellos.

En los cuatro primeros lugares están tres firmas alemanas: Volkswagen, Opel, Ford de Colonia, y la firma italiana Fiat, que ocupa la tercera posición entre Opel y Ford.

La libre competencia que, como hemos señalado, existe en el mercado suizo, ha hecho que en el Salón de Ginebra de 1962 se haya presentado un importante número de modelos nuevos, habiendo llamado la

atención la abundancia de "coupés" y de "cabriolets", designándose con la primera calificación coches de dos o cuatro asientos, cerrados, con solamente dos puertas; y con la segunda, los que los americanos denominan "convertibles".

El auge que parece advertirse en la fabricación de "cabrioletas" convertibles se explica, sin duda, por la aparición de una nutrida generación de automovilistas jóvenes, ansiosos de exhibirse en una impresión de mayores velocidades, impresión que siempre produce el hecho de conducir un vehículo sin capota, con los cabellos al viento.

Pero en realidad, eso significa cierto retroceso, digamos así. En efecto, en los primeros años del automóvil y hasta el período de 1920-1925, la gran mayoría de los automóviles de serie eran descubiertos. Se les llamaba entonces "torpedos". Estaban munidos de una capota que era posible colocar y tender fácilmente en tiempo lluvioso o en ciertas regiones particularmente cálidas, para protegerse del sol. Después los torpedos desaparecieron casi enteramente para dejar lugar a los coches de "conducción interior", que en Europa se llamaron "limousines" o



*El Spyder 2600, de Alfa Romeo,  
es un "cabriolet" que posee  
cinco velocidades hacia adelante,  
todas sincronizadas.*



He aquí el Mercedes Benz 300 SE, con motor de inyección de nafta y con suspensión neumática de aire.

"berlinas". Y de pronto parecen reconquistar el favor de los compradores los coches descubiertos.

Es curioso señalar que, de los modelos nuevos presentados en el Salón de Ginebra, alrededor de una docena no son más que tipos evolucionados de modelos ya conocidos, pero que fueron modificados profundamente para merecer la calificación de novedades. Entre los modelos nuevos citaremos por orden alfabético:

ALFA ROMEO, con un tipo totalmente novedoso, el 2.600 de seis cilindros, presentado en tres versiones de carrocería: "Berlina" (sedan), con cuatro puertas y conducción interior; el Coupé de dos puertas y el Cabriolet "Spyder", descubierto, con dos puertas y dos o cuatro asientos. El motor de la Berlina es alimentado por dos carburadores Solex; el del Coupé-Sprint y el del Cabriolet Spyder, por tres carburadores Solex dobles. Resulta así que la potencia máxima es de 143 cv (SAE) para la Berlina y de 165 cv (SAE) para los otros dos modelos. Debe agregarse que los frenos sobre las ruedas delanteras son de disco y en las ruedas traseras de tambor. Poseen caja de cinco velocidades hacia adelante, todas sincronizadas.

ASTON-MARTIN, la marca británica de coche sport, asiduo concurrente a las 24 horas de Le Mans, presentó una versión modificada de su Coupé D.B.4, con una potencia superior a los modelos anteriores.

LANCIA ofreció su modelo Flavia en dos nuevas versiones de carrocería: un Cabriolet decaapotable, dibujado por Vignale, y una Coupé Sport, realizada por Zagato.

MERCEDES BENZ presentó su coche 300 SE, con motor a inyección de nafta, en dos tipos nuevos, un Cabriolet y una Coupé, con suspensión neumática a aire, transmisión automática y frenos de disco en las cuatro ruedas.

Entre las productoras francesas, cabe señalar que en el stand de PEUGEOT se presentó un Cabriolet ya expuesto en el Salón de París de 1961; el público podrá adquirirlo dentro de breve tiempo.

SIMCA reveló en Ginebra su nueva Coupé SIMCA 1000,

de muy bella presentación, y también una Coupé "Gran Turismo" de 1300 cm., a doble árbol y válvulas a la cabeza, realizada en colaboración con Abarth. Coches de este tipo se han inscripto ya para las 24 Horas de Le Mans.

En fin, RENAULT ha presentado en Ginebra lo mejor de sus dos nuevas versiones del Floride. Una es el Cabriolet de dos y cuatro asientos Floride S, decaapotable y que puede admitir un techo rígido; el otro ha recibido el nombre de "Caravelle", y es una Coupé de cuatro asientos. Estos nuevos Floride llevan un motor también nuevo de cuatro cilindros, de 950 cm. de cilindrada, cigüeñal que lleva cinco paliers; la suspensión también es original y las cuatro ruedas llevan frenos de disco.

#### LAS PROXIMAS 24 HORAS DE LE MANS

La mención que hemos hecho más arriba de las novedades presentadas por SIMCA y RENAULT, nos llevan a hablar de las 24 Horas de Le Mans —carrera que tiene resonancia en la industria automovilística de todo el mundo—, porque este año participarán en ella aquellas dos firmas: la primera con una escudería de René Bonet, y la segunda en colaboración con Abarth. Y dado que la productora Panhard, a la que precisamente René Bonet abandonó para ligarse a Renault, también será de la partida con coches preparados por un equipo dirigido por Ch. Deutsch —que era director del grupo Deutsch y Bonnet—, resulta que tres marcas francesas participan en la mundialmente célebre carrera. Es verdad que lo harán con coches de pequeña o media cilindrada que, en principio, no pueden abrigar la ambición de luchar en velocidad pura contra las Ferrari, Maserati, Jaguar y Aston-Martin, de tres o más litros de cilindrada; pero tratarán de perseguir la victoria mediante un índice regular de performance o gracias a su índice energético.

El anuncio de esta triple participación francesa en la carrera de Le Mans ha sido calurosamente acogido en Francia porque, desde hace muchos años, únicamente la firma Panhard, decana del automovilismo, defendía los colores de la industria nacional.

La lista de inscripción para las 24 Horas de Le Mans se cerró el 5 de marzo, ya que la clausura de los pedidos de inscripción había sido fijada para el 28 de febrero.

El Caravelle y el Floride S, los dos nuevos modelos de Renault, muestran aquí la elegancia y esbeltez de su diseño.



*El fondo vetusto de un viejo castillo  
contrasta con la línea moderna  
del "coupé" Mercedes Benz 300 SE,  
presentado como novedad absoluta.*



Como se sabe, sólo puede admitirse 55 automóviles en el punto de partida y fueron recibidas solicitudes de inscripción para 118. Es evidente que la Comisión de Invitaciones no tuvo, en consecuencia, dificultad para elegir. El resultado de las deliberaciones de esa Comisión estableció, en definitiva, la participación de veinte marcas de coches homologados en la categoría de "Gran Turismo" o de "Experimentales", debiendo entenderse que en este último caso están los vehículos que responden a las exigencias de automóviles realmente destinados al "Gran Turismo", de acuerdo con las especificaciones registradas en el anexo A del Reglamento de las 24 Horas de Le Mans.

A este respecto, se sabe que para ser homologado como coche de "Gran Turismo" por la Comisión Deportiva Internacional, el modelo presentado debe haber sido fabricado por lo menos en 100 ejemplares. Los organizadores de la prueba de Le Mans consideran que esta carrera tiene por objeto promover el progreso de la industria, sometiendo a una dura experiencia los vehículos que los fabricantes se proponen presentar en el mercado con posterioridad. Así, de los 55 coches inscritos para las 24 Horas, 20 pertenecen a la categoría ya fijada de "Gran Turismo" y los 35 restantes a la de los coches experimentales.

En cuanto a las marcas que figuran en la lista de los 55 automóviles elegidos, debe mencionarse Chevrolet-Corvette, de los Estados Unidos; Porsche, de Alemania; Panhard, Simca-Abarth y Renault, de Francia; Ferrari, Maserati, Osca, Alfa Romeo y Fiat-Abarth, de Italia; Aston-Martin, Jaguar, Austin-Healey, Tojeiro, Morgan, T.V.R. Cars, Marcos, Lotus-Elite y Lotus, de Gran Bretaña.

Por otra parte, toda la "élite" mundial de pilotos de carreras figuran en los equipos, con dos pilotos por coche.

Parece, pues, que se han reunido todas las condiciones para que el Gran Premio de Resistencia de las 24 horas de Le Mans ofrezca una lucha ardorosa y dé lugar a performances extraordinarias para todas las categorías de cilindrada.



*Simca presentó en Ginebra  
su nueva "coupé" 1000,  
de bello aspecto,  
y con las novedosas líneas  
posteriores  
que muestra la foto.*



## NOTAS DE UN PORTEÑO EN PROVINCIAS

Por  
CORDOVA ITURBURU



# MARAVILLOSOS NARANJALES SOBRE LA TUMBA DE LOS VIÑEDOS ENTERRRIANOS

**L**OS alrededores de Concordia, en Entre Ríos, son proverbialmente pintorescos.

Las gentes de Concordia tienen motivos para estar orgullosas de los alrededores de su ciudad. Una nota de color, viva, intensa, es lo primero que golpea los ojos del viajero. Sobre el fondo rojo de las tierras se dibujan las masas de un verde intenso de la vegetación. Los caminos son rojas pinceladas de acuarela tra-

zadas entre las esmeraldas abigarradas de las arboledas y las plantaciones.

Una "cuchilla" —así se llama a las lomadas en Entre Ríos y el Uruguay—, una "cuchilla", digo, aquí y allá, rompe con sus curvas caprichosas toda posibilidad de monotonía y, de tanto en tanto, la lámina de acero azulado del gran río, el Uruguay, resplandece entre el verdor del monte con la sorpresa de sus vivos espejos.

—Esto es muy lindo, muy lindo, seguramente... —observa una persona del lugar—. No se cansa uno de verlo. Pero antes era más lindo todavía...

—¿Más lindo aún? ¿Ha cambiado el paisaje —pregunta no sin sorpresa el recién llegado.

No hay allí, en realidad, demasiadas construcciones. No se ve en qué forma la mano del hombre puede haber modificado la fisonomía de los panoramas. Sobre ciertas zonas, al borde del camino, se tienden hasta la lejanía los dilatados campos de palmares. Pero lo que da clima y personalidad al paisaje en las proximidades más inmediatas de Concordia son los naranjales. Estamos en el mes de mayo.

Obedeciendo a un régimen de casi perfectas simetrías, los árboles se alinean en las quintas y sus largas formaciones giran como abanicos de color en torno





ha desaparecido. Razones económicas justificaron, no se sabe hasta qué punto, el arrasamiento de las cepas. Razones que no vale la pena en este momento analizar. Lo cierto es que todo eso se ha ido. Sobre la tumba de los viñedos, sobre el espectro maravilloso de su recuerdo, se tienden, ahora, los maravillosos naranjales. Pero todos los años, en memoria y homenaje seguramente de toda esa vida desaparecida, los árboles se llenan de blancos azahares. Y esto ocurre, invariablemente, apenas asoma sobre las "cuchillas" la rosada cara de la primavera.

al viajero que pasa en automóvil. El oro de las innumerables naranjas maduras se cuaja, como en racimos densos y pesados, sobre el verde casi siempre metálico e intenso y muy pocas veces pálido de las hojas. El cielo, aterciopelado de tan denso y tan limpio, de un azul profundo, baja y se mete entre los árboles, los envuelve. Se piensa, viendo todo esto, en una fiesta de color, en uno de esos felices dramas de luz sobre las cosas eternizados en los cuadros de los impresionistas franceses. A Monet o a Renoir, se piensa, le hubiera gustado pintar esto.

—Esto era más lindo, todavía —reflexiona melancólicamente la persona del lugar—, cuando había viñedos donde están ahora los naranjales...

El viajero, que no es la primera vez que cruza estos campos, pero que no los ve desde hace muchos años, desde que era niño, recuerda de pronto. El hombre del lugar tiene razón, tal vez.

Era otro este paisaje entonces. Otra fisonomía. Otro su color. Otro hasta su clima humano y el trajín numeroso de su trabajo.

Donde se alzan y alargan las hileras de jardinería de los naranjos, se alineaban, con su aire de campamentos vegetales, las formaciones perfectas de las vides. El violeta vinoso de los racimos manchaba el verde feliz de las hojas, unas veces. Y otras, el verde azulado del sulfato espolvoreado sobre las vides, metalizaba las dilatadas plantaciones.

—Sí, es verdad —hay que convenir—, era otro paisaje...

En la época de la vendimia, centenares de cabezas humanas —sombrosos criollos y femeninos pañuelos de colores— invadían los viñedos, y bajo el sol radiante, en el aire estremecido por las vibraciones del calor, subían al cielo el rumor de colmena del trabajo y el son de alguno que otro canto. La uva se amontonaba en los lagares y los primeros estrujones de los pisadores poblaban la frescura penumbrosa de los galpones con ese dulce olor penetrante, levemente ácido, del maravilloso jugo en cuya sustancia se esconden las jubilosas y cálidas alegrías del sol.

—¡Qué ricos vinos se hacían entonces en Concordia! Había un clarete, me acuerdo...

Me acuerdo... Me acuerdo... Todo aquel mundo pacífico, casi bíblico, de las viñas y de las bodegas,



DOMINGO YULIARNE

**L**A calle Corrientes —todo el mundo lo sabe— es la más porteña de todas las rectas que cuadriculan el damero ciudadano. Y es, tal vez, la más porteña por ser la que mejor demuestra que lo porteño no existe.

Efectivamente, es en la calle Corrientes donde el turista itálico reconoce el aura familiar de las pizzerías, y recobra así, la saludable nostalgia del solar nativo... Es en la calle Corrientes donde los marineros norteamericanos contemplan las

el mundo informan permanentemente sobre nuestro cosmopolitismo.

\* \* \*

Apresurémonos a aclarar que, para nuestro enfoque estrictamente objetivo, la calle Corrientes no reconoce los límites convencionales que le asigna la prestigiosa Guía Peuser. Geográficamente considerada, es harto probable que nazca en Leandro N. Alem, como el radicalismo, y que mue-

## GUIA TURISTICA DE BUENOS AIRES

Por  
RODOLFO M.  
TABOADA

Especial para  
AUTOCLUB



# LA CALLE CORRIENTES

marquesinas de los cinematógrafos y comprueban, con emoción, que el león de la Metro continúa rugiendo las bases fundamentales del imperialismo democrático... Es en la calle Corrientes donde los franceses que salen del Ta-Ba-Ris reactualizan, al filo de la madrugada, un lugar común que nos llena de distinguido orgullo: "Buenos Aires tiene mucho de París"... Es, en fin, en la calle Corrientes donde los rostros y las voces de todo

ra en Chacarita, que es lugar muy apropiado para esas cosas. Pero la Corrientes auténticamente porteña posee una extensión mucho más breve, puesto que desputa en la intersección con Florida, y se desvanece a los pies del Obelisco.

De Florida para abajo, la calle Corrientes se desbarranca hacia el río, envuelta en la solemnidad que le insuflan la proximidad de los Bancos y la vecindad de la Bolsa de Comercio. Y del Obe-

lisco hacia arriba, pierde su cálida intimidad, su tono vocinglero, su bullicio de feria, y ese toque compadre que le da a la calle Corrientes su aire de masculinidad noctívaga.

De Florida hacia el río, Corrientes se torna repentinamente seria; con esa solemnidad pavorosa y deshumanizada que caracteriza a los funcionarios públicos y a las máquinas de calcular. Y del Obelisco hacia Callao, nuestra calle Corrientes se desespera inútilmente por conservar su frivolidad,

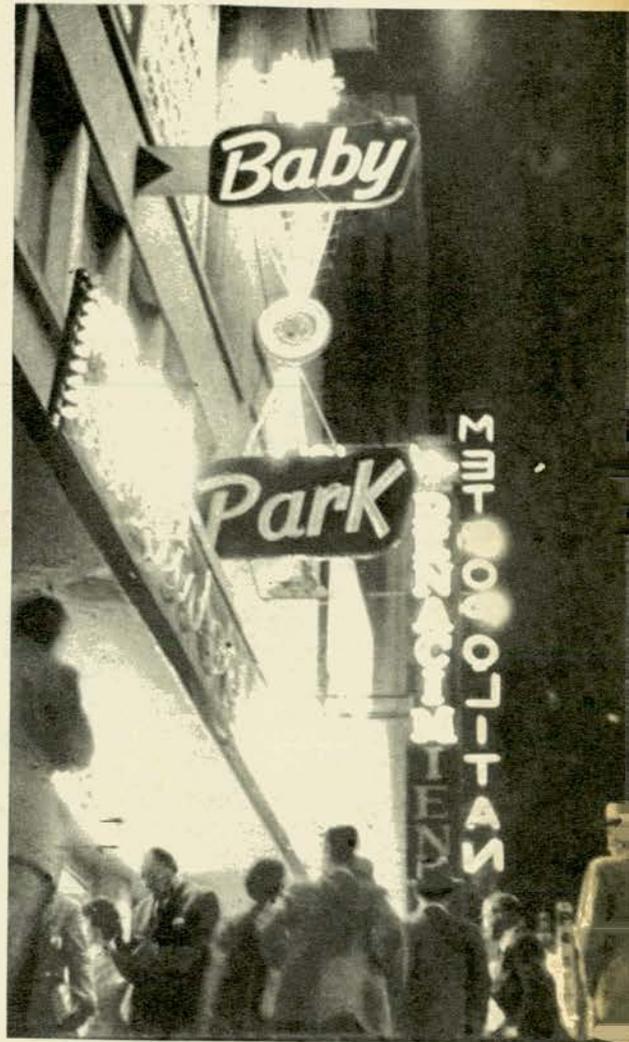
ir a tomar café. Es la calle del tango. Es el tango mismo, que anda distraído por la acera, en ancas de un silbido trashumante.

Los porteños químicamente puros sienten que ese tramo de la calle Corrientes les pertenece como si lo hubieran heredado. O, por lo menos, como si lo hubieran adquirido en cómodas cuotas mensuales. La calle Corrientes no es de nadie y es de todos. ¡Pero tampoco es de todos!... Esa calle es de los porteños cien por ciento; de esa "élite"



*La calle Corrientes que los porteños conocemos como tal es esa cuadra que nace en Florida y termina unos metros antes de llegar al Obelisco. Pero Corrientes, en realidad, comienza junto al río y termina en Chacarita.*

*Las luces de los letreros luminosos de la calle Corrientes dan extraños reflejos rojos y azules a los pocos apurados peatones que vienen de la auténtica "Corrientes" que va de Florida hasta la avenida 9 de Julio.*



pegando alaridos de gas neón: últimos alaridos de una calle alegre y despreocupada que, al llegar a Callao, sabe que de allí en adelante su asfalto la lleva inexorablemente al cementerio.

\* \* \*

Corrientes, entre Florida y el Obelisco, es, en realidad, una sola cuadra. Una cuadra inmensa, donde acostumbran encontrarse los porteños para

consecuente y nocherniega que conoce, baldosa a baldosa, el antiguo historial de la calle milonguera; de ese núcleo privilegiado que recuerda con nostalgia incurable la fisonomía de la "Corrientes angosta": aquella calle risueña, familiar y cordial, a la que don Mariano de Vedia y Mitre le practicó la cirugía estético-edilicia durante quel rapto de ensanchamiento galopante que supo llenar de escombros la ciudad de nuestros mayores.

**ADILLAC LEASING**  
12 Month Lease Only  
Please Lease Only  
New York City  
\$169.85 per mo.  
Model 42 Buick Wildcat LES Corp. R-2398

**SUMMER RENTAL**  
LEASE A  
NEW AIR-CONDITIONED  
PLYMOUTH  
All Makes and Models Available  
**HENRY CAPLAN RENTAL SERVICE, INC.**  
(Div. of Henry Caplan, Inc.)  
Auth. Chrysler & Plymouth Dist. Estab.  
Over 40 Yrs.  
1491 BEDFORD AVE., BRLYN, IN 7-6000

# 400.000 AUTOM. PARA ALQUILAR

Por  
**JAMES MURPHY**

*Uno de los servicios  
que se han hecho más populares,  
es el de entregar  
el coche alquilado en el  
aeropuerto,  
a la llegada del cliente.*



# OTORES

En EE.UU, el alquiler y arrendamiento de automóviles y camiones ha promovido el desarrollo de una enorme industria.



Una de las oficinas típicas de la Hertz, a la que se ha adosado una playa de estacionamiento, que puede ser utilizada por el público en general.

Otro tipo de oficina de la Hertz, que corresponde a las que siempre se encuentran en las zonas suburbanas de todo el país.

Nueva York, junio 1962.

EN Nueva York hay tantos automóviles que nadie puede tener automóvil, de modo que no se explica cómo hay tantos automóviles... Este y otros galimatías tiene su fuente de inspiración natural en el espectáculo que ofrecen las calles de esta ciudad donde hay dos millones de automóviles que frecuentemente dan la impresión de encaminarse todos a un mismo tiempo hacia un mismo puente o de que han terminado por concentrarse misteriosamente a lo largo de veinte cuadras de Park Avenue a las 5 y 20 de la tarde...

Lo que en Nueva York ya es una catástrofe consumada, resulta al mismo tiempo una amenaza evidente para su país, a la vez que una perspectiva inquietante en las pequeñas poblaciones. La magnitud de este problema ha promovido, además de un embotellamiento del tránsito de tipo casi histórico, una cantidad de innovaciones que en pocos años han pasado a formar parte de las nuevas características que siempre se están incorporando a la fisonomía de EE. UU. Una de las más inesperadas, dicho sea de paso, es la incorporación del Motel a la vida de la gran ciudad. Actualmente, en Manhattan, la Décima Avenida se está transformando velozmen-

te en una calle de Moteles que resuelven parte del problema a quienes tienen la temeridad de venir a Nueva York en automóvil, evitándose de esa manera —imaginamos— una cantidad de suicidios. Porque hasta hace un par de años, llegar con auto representaba un problema que sólo tenía tres soluciones: marcharse inmediatamente de la ciudad, vender el auto o pegarse un tiro...

La más espectacular de todas las innovaciones determinadas por la imposibilidad de tener auto en una



Es negocio que nació en Chicago, llega ahora a todas partes del mundo, como lo demuestra esta foto de la oficina que hay en el aeropuerto de Orly, cerca de París.

ciudad como ésta es la industria del alquiler o arrendamiento de automotores. Este tipo de servicio es bastante antiguo, pero hasta hace unos diez años no fue más que un negocio precario: se alquilaban autos y camiones, pero en la práctica esa modalidad tenía un carácter puramente accidental. Todavía hace diez años convenía más comprar un auto que alquilarlo, por la simple razón de que se lo podía usar con menos dolores de cabeza, entendiéndose que seguimos hablando concretamente de Nueva York, y, por extensión, de todas las grandes ciudades de los Estados Unidos.

### La "industria nueva"

Hoy, todo eso es historia antigua. Actualmente el alquiler de autos y camiones se ha transformado en una industria seria. En 1956 se utilizaban con ese fin unos 30.000 automotores que en el curso del año recorrieron 560 millones de kilómetros; en 1961 se utilizaron 70.000 vehículos, que recorrieron 1.340 millones de kilómetros. No debe extrañar, por eso, que en 1961 también, los ingresos globales de esta industria llegaran a 905 millones de dólares y que ahora se descuenta que en el curso de este año se pase la barrera de los 1.000 millones de dólares.

Há que aclarar que cuando hablamos de automóviles hablamos de automóviles.

Porque el alquiler de automotores abarca a todos los tipos de autos para pasajeros, más ómnibus, camiones y automotores especiales. El grupo de los camiones, a su vez, comprende los camiones para carga general y los camiones para carga específicas, como ganado, troncos de árboles, líquidos de diferentes tipos, productos congelados, valores, etc., etc. En 1961 el total de automotores utilizados en este tipo de servicios era de 440.000, y se calcula que para fines de este año habrá aumentado a 515.000.

La difusión de este servicio ha sido paralela a la difusión de las modalidades de este servicio. La suma de facilidades que se le han ido agregando a medida que se descubría la expansión que podía tener el alquiler de automóviles, produjo el natural efecto de "facilitar" el uso del automóvil alquilado. El caso más tradicional, digamos, el de alquilar un auto por día, está simplificado por la practicidad de los



trámites. Usted llega a una oficina, que siempre está ubicada estratégicamente, y diez minutos después, o antes, sale con un coche último modelo de la marca que prefiera. Toda la documentación que se necesita es el carnet de conductor, no hay que dejar depósito y se paga, término medio, 10 dólares por día y 10 centavos de dólar por milla recorrida, quedando por cuenta de la empresa la nafta, el aceite y "cualquier" gasto que haya que hacer, determinado por el coche. El promedio que señalamos envuelve desde los Cadillacs a los Rambler, porque la tarifa más baja es de 7 dólares diarios y 7 centavos por milla, tarifa que se reduce cuando se usa el coche más de 2.000 millas, o cuando en vez de alquilarlo, se lo arrienda por uno, tres, seis meses o más tiempo.

### El caso práctico

La mejor demostración que puede hacerse de las ventajas que tiene este sistema para el público americano, es plantear un caso concreto. Imaginemos que una persona compra un coche y en un año recorre 5.000 millas y que otra, que también recorre 5.000 millas en un año, en vez de comprarlo lo alquila.

*Un aspecto menos decorativo, pero no menos impresionante, es el de alquiler o arrendamiento de camiones, como los que se ven en la ilustración.*



**LEASE a new CADILLAC or CHEVROLET**  
 announces a new and unique one year or longer Lease Plan tailored to suit your individual needs  
 81-45 Queens Blvd. Rego Park, N. Y.

**CARS UNLIMITED**  
 CORP.  
 For Information Please Call **BR 5-2017**  
 ASK FOR MR. LANE

**RENT CHEVROLETS CORVAIRS VOLKSWAGENS**  
 \$6 per day, plus mileage  
 By the Day, Week, Month or Year  
**ACE RENT A CAR**  
 400 W. 42nd St., N.Y.C. 36-2752  
 400 W. 42nd St., N.Y.C. 36-2752

**SUMMER RENTALS**  
 3-4-5 Months & Weekends  
**BRAND NEW RAMBLERS**  
 size, pow. steering, auto radio, heater, reclining seats  
**LOW RATES INCLUDE FULL DAMAGE AND INSURANCE**  
**WE WI 7-8777**  
 RENTAL ASSOCIATES  
 30th St., N.Y. 1, N.Y.

ner en cuenta la eliminación de los dolores de cabeza que significa desentenderse de todos los problemas mecánicos del coche; hay que tener en cuenta también, la ventaja que representa manejar un auto que "siempre" es un coche último modelo; luego hay que considerar dos o tres posibilidades que, por sí solas, tienen un valor inapreciable. Imagínese que una persona viaja en auto de Nueva York a Chicago y que luego no tiene ganas de regresar manejando o que, por una emergencia, debe regresar a toda prisa: todo lo que tiene que hacer, simplemente, es dejar el auto en Chicago porque en el servicio que se ofrece —"alquile el auto aquí y déjelo donde quiera"— está prevista esa comodidad. En el caso contrario, Ud. no quiere manejar de Nueva York a Chicago, pero quisiera poder disponer de su coche en esa ciudad: lo alquila en Nueva York y cuando baja del avión en Chicago el coche lo estará esperando en el aeropuerto. Y decimos Chicago como pudiéramos decir Dallas, París, México, Roma y aparentemente, Buenos Aires también, ya que uno de los más grandes servicios americanos de este tipo, está representado entre nosotros.

En Nueva York, sólo se añora el automóvil cuando hay que salir fuera de la ciudad y el hecho cierto y dramático —durante el verano— es que el 85 % de la población sólo puede salir de la ciudad durante el fin de semana. Ergo: sólo se añora el automóvil durante el fin de semana, para ir a la playa o el campo. Por esa simple razón, los sábados y los domingos, la tarifa para el alquiler de los autos es algo más elevada. La gente que aguantaba el problema de tener un automóvil para

*Los coches que los clientes dejan en una ciudad son llevados a su punto de origen por los propios camiones de la compañía.*

*Una idea del volumen de actividad de la Hertz Corporation, se documenta en esta foto, donde aparece un lote de coches nuevos, listos para entrar en servicio.*

El primer caso corresponde a la compra de un coche de 3.000 dólares incluido el gasto de la financiación. Las cuentas son las siguientes: Cuotas mensuales de 70 dólares; seguro mínimo, 175; depreciación, 700; garaje, a 30 dólares por mes, 360; nafta, aceite, mantenimiento y reparaciones, 200; total: 2.275 dólares. En el segundo caso, los números son los siguientes: alquiler de un coche por 75 días a 10 dólares diarios, considerando que ese es el lapso necesario para recorrer 5.000 millas; 750 dólares; kilometraje recorrido, a 0.10 centavos por milla; 500; total: 1.250 dólares. La diferencia económica apreciable que resulta de la comparación entre los dos procedimientos está reforzada, además, por otras ventajas que superan de lejos a las que puede deparar la propiedad de un automóvil.

En primer término, hay que te-



**RAMBLER RENTALS**  
 SUMMER... 3-4-5 Months... in 1 year  
 Call US before you rent!  
**LOWEST RATES IN TOWN**  
 OFFERED ONLY BY  
**AMERICAN ASSOCIATES**  
 231 West 30th St., N. Y. C. ... WE 7-8777  
 and their Associate Dealers:  
 Broadway Rambler, 154 West 4th Street, NYC  
 Diamond Rambler, Inc., 1400 West 14th Street, NYC  
 Kay Auto Sales Inc., 300 10th Ave. 1st Fl. NYC  
 Stone Park Rambler, 1400 1st Ave. 1st Fl. NYC  
 ... and many others

**SUMMER RENTAL**  
 FREE PARKING  
 NEW LEASE PLAN RENT  
 \$69 PER MONTH  
 INCLUDES: INSURANCE, TAXES, LICENSE, REGISTRATION, MAINTENANCE, TIRE ROTATION  
 CALL US TODAY  
**CHARLES KREISLER**  
 MOTORS, INC.  
 100 W. 42nd St., N.Y.C. 36-2752

**NEW LEASE PLAN RENT**  
 \$69 PER MONTH  
 INCLUDES: INSURANCE, TAXES, LICENSE, REGISTRATION, MAINTENANCE, TIRE ROTATION  
 CALL US TODAY  
**CHARLES KREISLER**  
 MOTORS, INC.  
 100 W. 42nd St., N.Y.C. 36-2752

poder salir los fines de semana, ahora lo alquila; y durante toda la semana, y todo el invierno, ni se acuerda de que existen los automóviles, como no sean taxímetros.

### **Made in U.S.A.**

La historia de esta industria es, típicamente, una historia americana, porque tiene todos los elementos de imaginación, tenacidad y dinamismo que son inseparables del espíritu empresario característico de este país. La mejor forma para dar una idea de esa historia, es examinar a grandes rasgos la evolución de la Hertz Corporation, que es la figura en primer plano entre las grandes compañías que se dedican al alquiler y arriendo de automotores.

En un principio, estaba Walter L. Jacobs, quien vivía en Chicago, y en 1918 tenía 23 años. Estaba por terminar la primera guerra mundial, y las fábricas de Detroit todavía seguían produciendo materiales bélicos, de modo que había cierta escasez de autos. Jacobs, con cierta previsión, había ido adquiriendo algunos coches usados, 12 en total, y comenzó a alquilarlos. El negocio, a pesar de haberse iniciado accidentalmente, se convirtió en una pequeña empresa. En 1923, esa empresa fue adquirida por John Hertz, quien incluyó a Walter L. Jacobs en el inventario, porque lo consideraba inseparable del buen funcionamiento del negocio, para crear el "Drive-Yourself-System" (Maneje Ud. Mismo), como parte de otras empresas de automotores que había organizado. Tres años después, todas esas empresas —incluyendo los servicios personales de Hertz y Jacobs— fueron adquiridos por la General Motors, que las administró durante 27 años. Al cabo, en 1953, la Omnibus Corporation le compró a la General Motors todas las propiedades de Hertz, y después de liquidar sus intereses en la Fifth Avenue Coach Co. y la New York City Omnibus Corp., se dedicó exclusivamente al negocio de alquiler de automotores, cambiándose el nombre de la compañía, en 1954, por el de Hertz Corporation. Entre tanto, desde 1950, Walter L. Jacobs fue el gerente general y presidente de la empresa, hasta que se retiró, en 1960, aunque siendo uno de los directores y el presidente de la comisión de finanzas. Y señalamos deliberadamente el caso de Jacobs, para demostrar cómo se reconoció el papel importante que tuvo en la industria que él puso en marcha, aspecto éste típicamente americano también, a pesar de todas las complicaciones financieras que arrastraron a la pequeña empresa que él había creado.

### **El gran negocio**

En 1954, cuando se constituyó la Hertz Corporation, sus entradas brutas fueron de 23 millones de

dólares. En 1961, llegaron a 138.026.014 dólares...

La intimidad de esta última cifra es absolutamente normal, aunque tomada fuera de contexto pueda parecer una enormidad. La Hertz Corporation tiene actualmente más de 70.000 automotores; y cuando termine el año 1962, habrá comprado, en el curso de los 12 meses, 28.000 unidades nuevas: 16.100 autos para alquilar; 8.100 más para arrendamiento a largo plazo, y 4.000 camiones para alquilar y arrendar. Esto se entiende mejor al aclararse que la compañía opera en 1.800 lugares diferentes de EE.UU., al tiempo que su Departamento Internacional tiene 370 oficinas que están en 285 ciudades de 55 países diferentes.

Una idea del concepto que preside la organización de estos servicios la da, por ejemplo, el hecho de que entre los autos que se alquilan, se incluyen coches de tipo económico, coches de "sport", convertibles y coches europeos; y que esos coches se renuevan, generalmente, después de ser usados 18 ó 24 meses.

Respecto a los servicios en general, debe aclararse que se dividen en tres categorías principales. La primera comprende el alquiler de automóviles para pasajeros; la segunda, el arrendamiento de automóviles a grandes empresas por un plazo que, por lo regular, es de dos años, y en lotes de por lo menos cinco coches. Tanto en este último caso, como en el del arrendamiento de camiones a grandes empresas, se ha provisto un servicio que permite a esas empresas desembarazarse del mantenimiento de un departamento de trans-

portes, con la consiguiente simplificación de la tarea administrativa.

La importancia real de esta nueva industria se documenta fácilmente con la información superficial sobre las finanzas de la Hertz Corporation, porque los números fundamentales ilustran sobre la fuente de trabajo que se ha creado con esta industria y su consiguiente contribución al desarrollo del país. Ya hemos dicho que en 1961 los ingresos fueron 138.026.014 dólares. Los gastos de administración, operación y depreciación sumaron 121.482.683 dólares; al saldo de 16.543.331 dólares, se le sumaron ingresos por la venta de vehículos usados, formando un gran total de 17.968.939 dólares. Luego, los intereses y los impuestos —estos últimos, 6.230.000 dólares— redujeron el beneficio líquido a 6.255.517 dólares. El hecho de que esta compañía tenga más de 7.000 accionistas asegura, de paso, una razonable distribución del buen negocio que hace, al tiempo de beneficiar a los usuarios, beneficiando a la comunidad y beneficiando al gobierno. Que son los requisitos ideales para que un negocio sea de verdad un negocio bueno.

### **Balance**

Hemos citado el caso de la Hertz Corporation porque es el más impresionante y, por lo tanto, el que proporciona mejor idea de la vitalidad de esta industria. Pero esta compañía no es más que una de las muchas que se pueden citar, como la Avis Rent-A-Car System, que tiene más de 12.000 vehículos; la National Car Rental System, con 5.000 unidades; el Kiney System, la National Trust Leasing System, el Ryder, System, etc.; en total, 2.100 compañías entre las más grandes y las más chicas, que utilizan actualmente cerca de medio millón de vehículos...

Entre todas estas compañías, se incluyen muchas que tienen las especialidades más inesperadas. La Buckingham Livery Inc., para citar un caso, funciona únicamente en Nueva York, y sólo tiene 23 coches... ¡Pero qué coches! Son todos de una sola marca, Rolls-Royce, y todos están equipados con teléfono, aire acondicionado, bar y tienen chofer y lacayo embutidos en el precio de alquiler. Pero como no todo el mundo puede gastar de 80 a 120 dólares diarios en ese tipo de transporte, sucede que toda la gente que usa esos coches, además de tener un promedio de 65 años, tiene mucho dinero...

La Hertz Corporation, en un extremo, y la Buckingham Livery Inc., en el otro, señalan la dimensión de toda una nueva actitud con respecto al automóvil, acomodando su utilidad a los niveles de un país donde el predominio de los automóviles ha terminado por transformar a los automóviles en un problema.

### **CAMINO INTERNACIONAL A CHILE, POR PASO LAS CUEVAS**

En forma oficial ha quedado clausurado el túnel cordillerano al tránsito de vehículos automotores; situación que se prolonga, generalmente, hasta el mes de diciembre. Entre tanto, para el cruce de vehículos al país trasandino se hace necesario utilizar los servicios de transporte del Ferrocarril Trasandino. Las tarifas actualmente en vigencia, son las siguientes: De Mendoza a Frontera: \$ 1.163 m/n. por tonelada. De Polvareda a Frontera: \$ 839. De Punta de Vacas a Frontera: \$ 677. De Puente del Inca a Frontera: \$ 474. De Las Cuevas a Frontera: \$ 209.

En todos los casos, el aforo se calcula con un recargo de 2.000 kilos.

De Frontera a Los Andes (Chile): 60.000 pesos moneda chilena.

Pasaje 1ª clase: Mendoza a Los Andes: \$ 1.217 m/n., y de Mendoza a Santiago: \$ 1.373.

Los trenes salen de Mendoza los días lunes y viernes, a las 7.5 hs., llegando a Santiago a las 23.30 hora chilena.

# 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.



**"DESDE USHUAIA A LA QUIACA"...**

# **DONDE LA GENTE VALE AUN MAS QUE EL PAISAJE**

*Generosidad e hidalguía, dos manos de oro en el blasón de la Rioja*

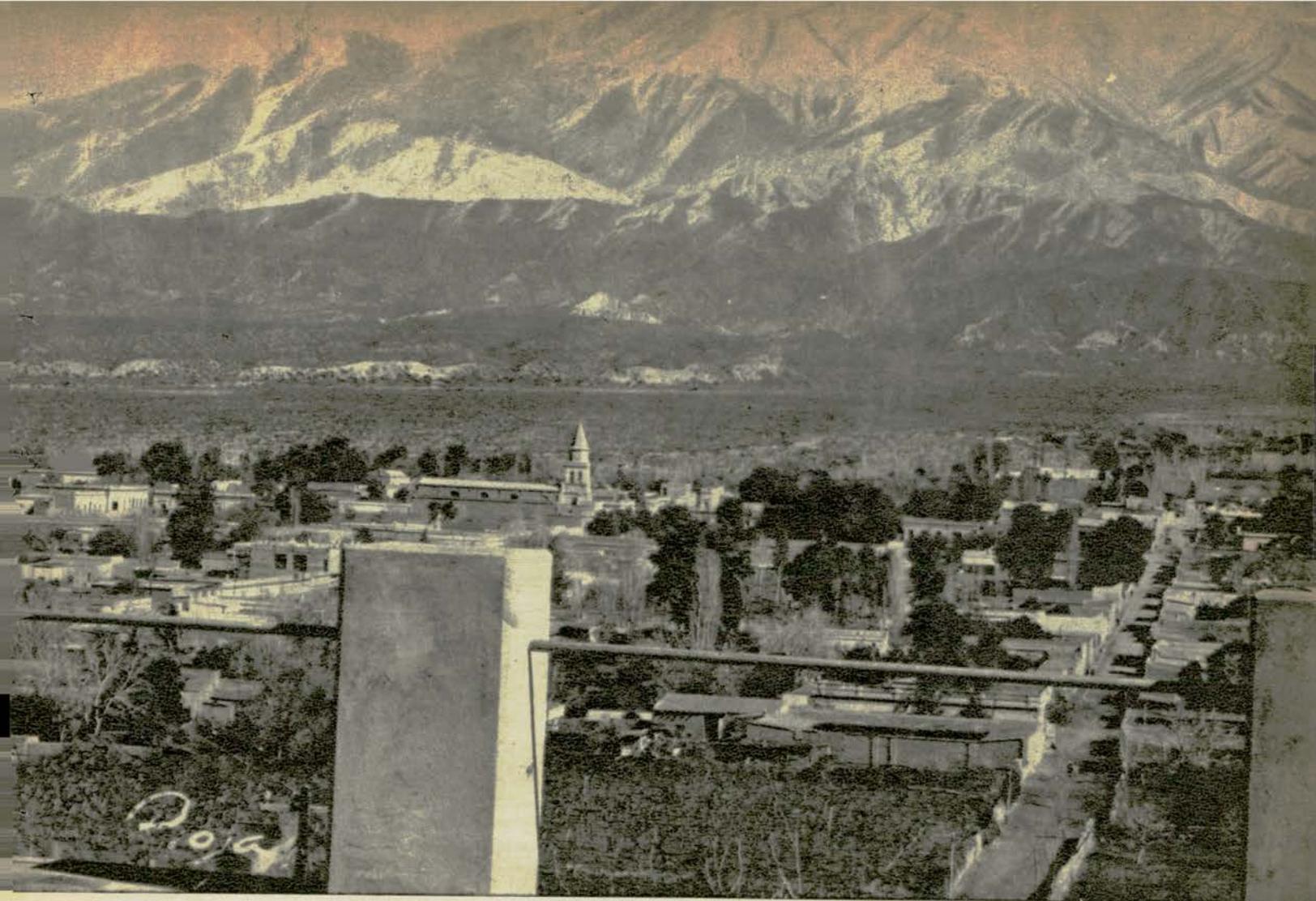
Escribe  
**SIXTO  
PONDAL  
RIOS**

Para AUTOCLUB

*Para los turistas  
que llegan a La Rioja  
en busca de sosiego  
para sus nervios  
y de color  
y luz para sus ojos,  
se ha habilitado  
este moderno hotel.*

**34 AUTOCLUB**





*Una vista de Chilcito,  
la pintoresca localidad riojana, de la  
que sale el camino  
a San Blas, a que se refiere el  
autor de esta nota.*

**C**OMENZARE esta nota sobre La Rioja con el recuerdo de algo que me ocurrió en Europa, hace muchos años. Ya se verá por qué.

Fue en ocasión de mi primer viaje al Viejo Mundo, que hice en compañía de dos amigos, también pichones de periodistas y escritores. En esa época teníamos veinte años y fuimos en un barco mixto que se pasaba más tiempo cargando en los muelles que navegando en alta mar. Así fue cómo nos quedamos dos días en Cádiz y pudimos echar un vistazo a "La tacita de plata" y a la mejor colección de cuadros de Zurbarán que existe en el mundo.

Recuerdo que un mediodía los tres paseábamos en coche por la calle de Curumelas, tan estrecha que los peatones debían meterse en los zaguanes al paso del vehículo. De pronto, a nuestras espaldas resonó la aguardentosa voz del médico de a bordo, un gaditano cincuentón, más devoto de Baco que de Hipócrates, extraordinariamente entendido en cuestiones artísticas y que se había hecho amigo nuestro al descubrir que leíamos a Gracián.

—¡Eh, argentinos!...

Estaba parado en la puerta de un "colmao", ya con una buena dosis de manzanillas entre pecho y espalda, so pretexto de festejar la visita a su ciudad natal.

—¡Bajen a tomar un "chato" y a conocer lo que son "tapas" y aceitunas "aliñás"!...

Tenía razón. Aquella manzanilla era tan deliciosa, y los platillos tan sabrosos, que las vueltas se repitieron, servidas personalmente por el dueño del "colmao", un andaluz que parecía escapado del repertorio de Quintero y Guillén. De tanto en tanto, el médico pagaba lo que se debía, ofendiéndose cuando hacíamos además de sacar la cartera. Por ahí aproveché un descuido del anfitrión y me corrí hasta el extremo del mostrador, donde el dueño preparaba una vuelta.

—Por favor —le dije en voz baja—. Cóbreme a mí lo que ahora se debe, sin que el doctor se dé cuenta...

La amplia sonrisa del dueño del "colmao" desapareció como por encanto, substituida por un altivo gesto de dignidad ofendida.

—¿Cobrarles a ustedes, que son extranjeros?... ¡Vamos, hombre!... Aquí paga el doctor, que es de Cádiz... Y si al doctor no le alcanza...

¡pago yo!

Y se golpeó el pecho, como los toreros cuando piden que los dejen solos.

Varios años después, y a muchos kilómetros de distancia, volví a escuchar una frase idéntica durante un viaje que hice por el noreste de nuestro país, en compañía de un productor de cine y en busca de escenarios para filmar una película.

Ya se sabe que a las autoridades provinciales les interesa mucho que se haga propaganda de las bellezas del terruño, y como el mejor medio para ese tipo de propaganda es el cine, no es de extrañar que aquella vez las autoridades de La Rioja trataran por todos los medios de facilitarnos nuestro cometido. Baste decir que el propio Director de Turismo fue designado para acompañarnos durante la gira.

Salimos de la capital una mañana temprano, por la ruta 38, rumbo a la frontera con Catamarca, junto a al cual tomamos la ruta 60, que pasa por Aimogasta. El proyecto era doblar luego por la ruta 40, hasta Chilcito, para seguir después hasta Los Colora-



dos y Patquía y desde allí regresar a la capital de la provincia.

Yo escuchaba a mis compañeros hacer continuos elogios del paisaje, que desgraciadamente no podía apreciar muy bien a causa de una repentina y aguda inflamación aparecida en un párpado, que empezó a hincharse con velocidad alarmante. Mi malhumor aumentó cuando nos detuvimos para almorzar en un pueblito de mala muerte, donde había una casa de comida famosa por las empanadas y el vino que se servía.

—Por favor, ¿me da un poco de hielo para ponerme en el ojo? —le pedí a la dueña apenas bajamos del automóvil.

—¿Hielo?... ¡De ande!...

Y la vieja criolla me dió la espalda, yéndose en busca de las empanadas.

A pesar de que soy tucumano —y las empanadas tucumanas, como se sabe, son las mejores del mundo— reconozco que las amasadas por aquella vieja tuvieron la virtud de hacerme olvidar la hinchazón ¡Qué masa, qué relleno, qué jugo!. Basta decir que entre los tres nos comimos más de una docena, regadas en abundancia con el correspondiente vino riojano. Por supuesto, tuvimos que ir a la pileta que había en el patio de tierra, a lavarnos las manos, bien arremangados.

—Sirvasé.

La vieja me extendió un repasador que hacía las veces de toalla.

—¿Cuánto es, señora?

—¿Qué cosa?

—Las empanadas y el vino.

La vieja me miró de arriba a abajo.

—¿Cobrarles a ustedes, que son forasteros?... ¡Qué esperanza!... Pagará el señor, que es de aquí... Y si él no paga, yo no les cobro.

Es decir, casi las mismas palabras que había oído antes en Andalucía.

Al salir, felicitamos al funcionario que nos acompañaba.

—No sabíamos que era tan popular en la provincia. La vieja lo reconoció en seguida.

—¿Reconocerme?. Es la primera vez que me ve en su vida...

—Entonces, ¿cómo supo que usted era el único riojano de los tres?

El hombre hizo un guiño de picardía provinciana.

—¡Qué gracia!... Por la tonada...

El camino entre San Blas y Chilecito tiene pedazos maravillosos que por momentos recuerdan la famosa ruta que atraviesa los valles Calchaquíes, entre Tucumán y Salta. Mientras los admirábamos, yo les conté a mis acompañantes lo que me había pasado en Cádiz, y los tres estuvimos de acuerdo en que es en ciertos rincones provincianos, que no han sido invadidos por la marea de la imaginación cosmopolita, donde todavía la gente conserva, junto con la sangre española, el culto por la leyendaria hidaguía de la raza.

A todo esto la hinchazón de mi párpado alcanzaba proporciones impresionantes. No solamente me desfiguraba por completo, sino que me producía un intenso malestar. Tanto que resolvimos hacer un alto en la po-

*Pórtico de entrada a la ciudad de La Rioja, una de las capitales provincianas, en las que, al decir del poeta, tiene el hombre su justo tamaño bajo el cielo... 1*

*El campanario rústico de la capilla de Aimogasta pone una nota de emotivo primitivismo en el paisaje montañoso.*

blación anterior a Chilecito, en busca de un médico.

Ya era de noche, y el otrora pujante pueblo nacido al pie de la famosa mina del Famatina, entonces inactiva, parecía una población fantasma, por lo obscura y solitaria. Nos avisaron que el médico estaba en el almacén de ramos generales, donde lo encontramos y me revisó. Nunca olvidaré aquella consulta. El médico era un hombre de facciones y aspecto rarísimos, y al principio me despertó recelo, pero luego su seguridad y su modo de ser me infundieron confianza.

—No es nada serio —me dijo—. Se hinchó tanto por la tierra y el viento del viaje. Así, no debió viajar...

Se fue a buscar un colirio y una pomada, mientras nosotros nos refrescábamos un poco. Cuando volvió, el dueño del boliche ya había preparado la mesa.

—Mientras le hacen efecto los remedios, coman con nosotros...

Los remedios y la comida resultaron excelentes. Y gratis...; en efecto, al despedirnos, ni el médico ni el bolichero quisieron cobrarnos un centavo.

—¡Con razón ese pueblo es tan pobre! —pensará algún lector materialista. Otros sonreirán adivinando que el médico y el bolichero eran descendientes de españoles...

No. El médico era indio. Indio puro, no recuerdo si recibido en Córdoba o en Tucumán.

Y el bolichero era turco.

¿Entonces?

Quizá la explicación esté en unos versos que no recuerdo si leí o recibí hace algunos años. Se titulan "Ciudad" y comienzan así:

Sé que atrás de estos muros, en los campos abiertos,  
la vida es más sencilla y verdadera.

Tiene el hombre su justo tamaño bajo el cielo.

Como una planta mansa ve crecer su existencia.

Mira pasar las horas con lentitud de río.

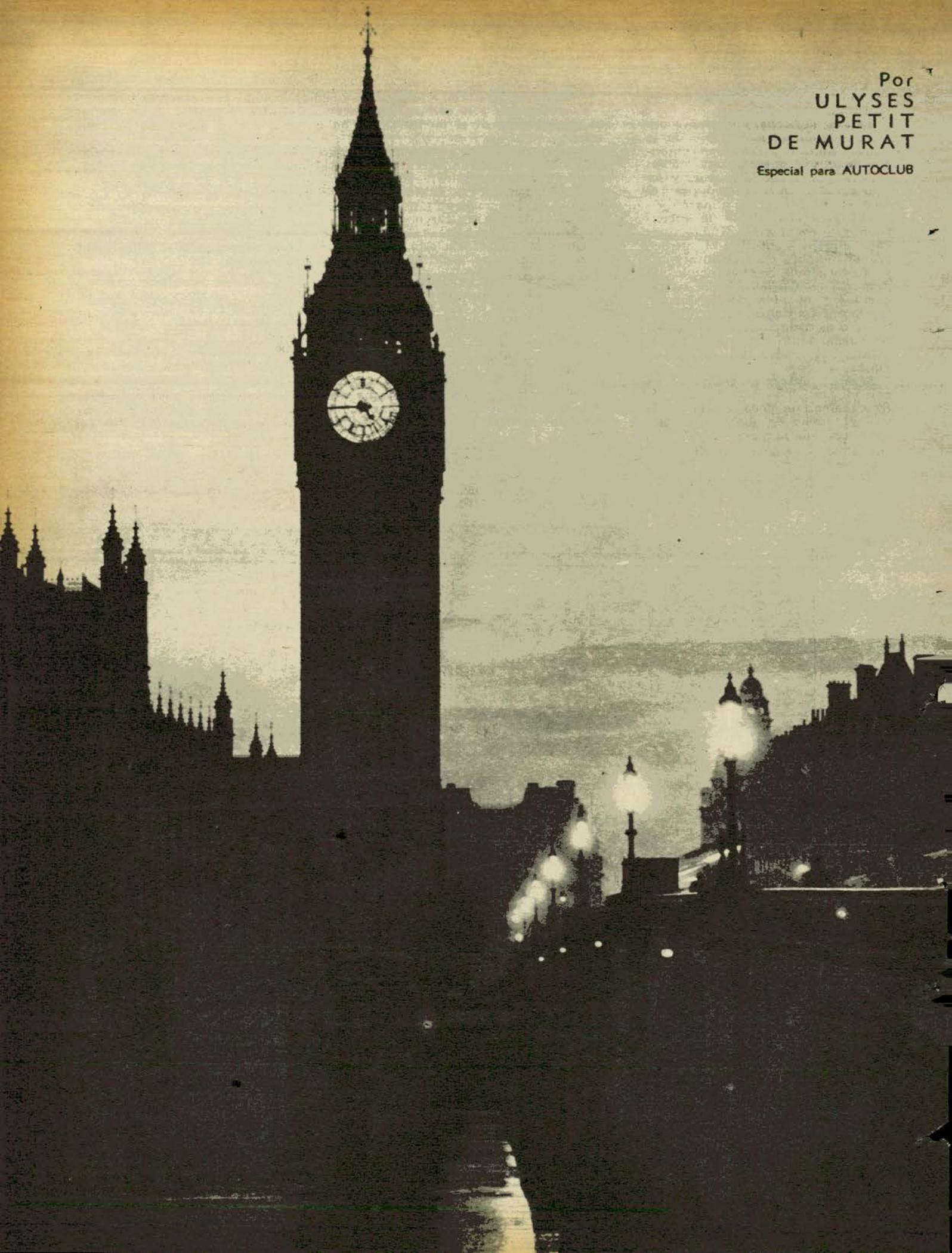
Es desnudo y eterno el mundo que contempla,

y al desandar las tardes, mirando el horizonte,  
queda callado y piensa...

Se me dirá que en esta nota he descrito pocos paisajes para ocuparme más de la gente. Y bueno; también hay que interesarse por las personas cuando uno viaja. Limitarse a admirar exclusivamente las cosas y los lugares, sería viajar como una máquina fotográfica.



Por  
ULYSES  
PETIT  
DE MURAT  
Especial para AUTOCLUB



La cámara fotográfica ha sorprendido, en esta interesante nota ambiental, la ribera del Támesis, el río londinense. Al fondo vemos los edificios del Parlamento, vistos desde el puente Lambeth.

Soho, el famoso distrito cosmopolita de Londres, en el que está ubicada la famosa iglesia de Sainte Ann, con su patio de sepulcros, junto a la cual los niños juegan en silencio, como los pájaros en sus canchales.



**H**AY dos ciudades que nadie discute: París y Roma. Por diferentes que sean, por más que las preferencias personales se inclinen a una u otra, estos dos magníficos florones de piedra inciden de modo idéntico en todas las sensibilidades. Quizá porque resumen el apogeo de lo latino, toda esa fuerza y afán de vivir que están involucrados en una palabra que hace ya mucho dejó de definir una raza y es apenas la connotación de ciertos lugares y formas de vida. Habría que ver este ámbito latino como una costa y al que se le opone —o lo complementa— como otra. Podríamos, entonces, acceder al dictamen que T. S. Elliot dirige al viajero: "Aquí entre aquella costa y la siguiente / mientras el tiempo se retira / considerar con ecuanimidad / el pasado y el porvenir". Los versos están en "Cuatro cuartetos" y Elliot, puntual empleado de una editorial londinense, a pesar del premio Nobel y todo lo demás, puede brindarnos la apertura del pórtico que conduce al meandro extraño de su ciudad. No jugamos con una fácil adjetivación. Londres es definitivamente un lugar que puede ser calificado de insólito. Su exploración minuciosa llevaría años. Y no esos años que la riqueza histórica inscripta en cada piedra acumularía para un excursionista que en Roma quisiera seguir las trayectorias de Fustel de Coulanges o Stendhal, sino los necesarios, precisos, para una orientación y conocimientos adecuados.

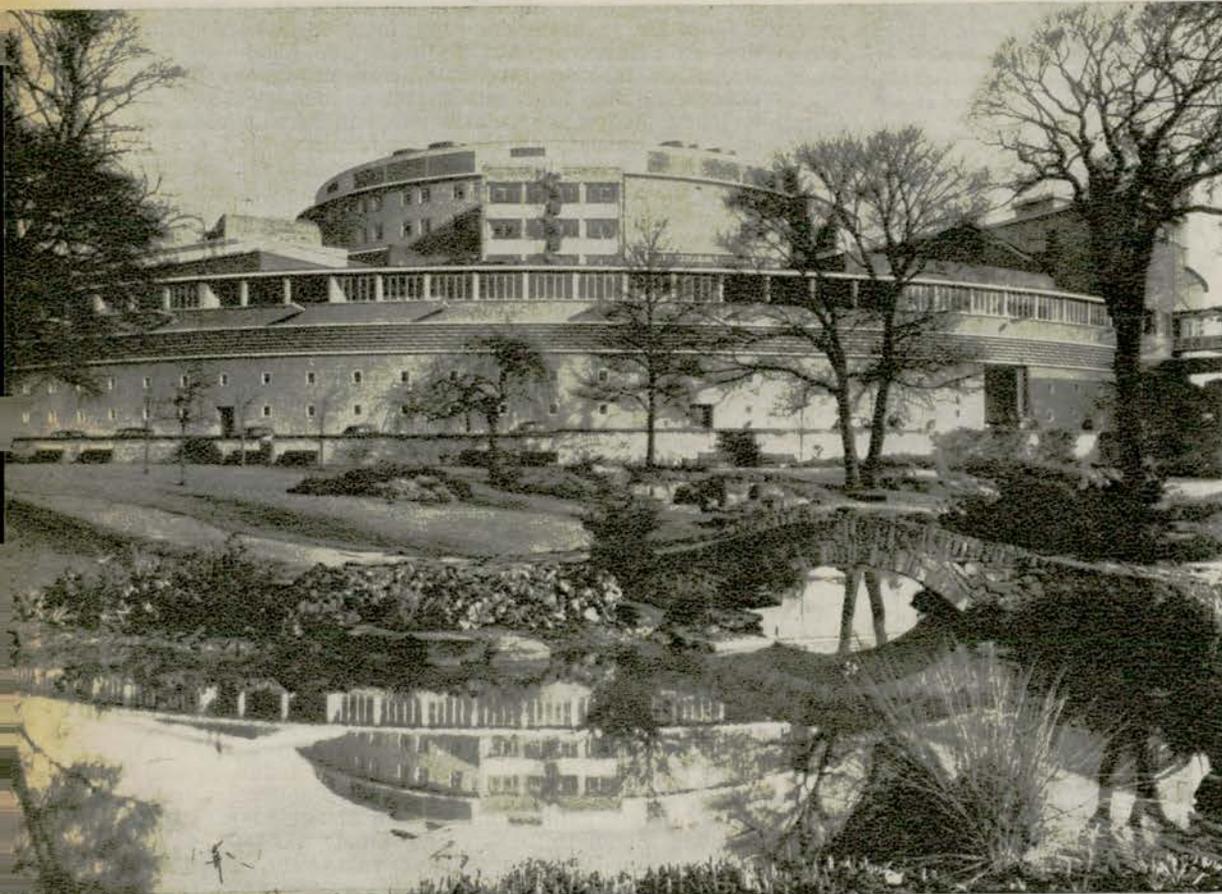
Londres, por lo pronto, no es una ciudad. Es un conjunto de ciudades. Londres en sí no es más que la City, el distrito primero, colmado en el día por una muchedumbre que compone el mundo del dinero y los cálculos complicados de las acciones bursátiles, y profundamente solitaria y deshabitada en la noche. No quedan muchos recuerdos de la época en que las pequeñas ciudades medioevales se miraban recelosamente al través del verde melancólico del césped que ya se preparaba para ser el césped más cortés del mundo. Apenas los lugares llamados "comunes", prados visibles sobre todo en el lado este de la ciudad. De pronto, cuando son muy extensos, como en el caso de Holland Park, advertimos que pacen tranquilamente —lejos de la fiebre circulatoria de Oxford Circus o Leicester Square— carneros que nos parecen una decoración más apta para alguna campiña irlandesa. Es el rastro final de un antiguo privilegio que tenían los moradores de la ciudad que bordeaba el parque. Sus descendientes, con ese afán de permanencia que caracteriza a lo europeo, lo han mantenido. Londres tiene mil de esas cosas: recordemos, al pasar, que nadie puede tocar un cisne. Ni tenerlo. Todos son de propiedad del rey.

En "Orlando", Virginia Woolf nos ha pintado admirablemente el Londres isabelino. Una ciudad jocunda, casi latina, agresiva, peligrosa. Y ya llena de misterio. No es raro que calles como Swallow Street o tantas otras situadas en distintos lugares (desde las que dan a Victoria Embalment a las que componen los dédalos de Soho o Limehouse), apenas sus contornos fueron difuminados por la niebla ante los ojos de un creador

# EL ROSTRO ENIGMATICO DE LONDRES

con imaginación, hayan dado origen a una gran literatura policíaca, de misterio o fantasmas. Porque el elemento misterio, que compone el principal atributo del rostro de Londres, continúa a través de los siglos, pese a todas las transformaciones. Hay calles donde el espíritu isabelino dejó de existir, arrancado de raíz, para dar paso al aire burgués, serio, asentado, un poco duro e inmensamente sólido, que proclama la presencia del naciente imperio en la época victoriana. Pero a pesar de todo eso las perspectivas no se han aclarado. No; esas calles nunca ofrecen la claridad de planteo con la que se manifiestan las de París, semejantes a la prosa exacta de sus clásicos. Siempre albergan la atmósfera ambigua que surge en las atropelladas invenciones de Dylan Thomas, cuando describe a Londres y donde la genialidad del poeta se hace patente en un lirismo empecinado y secreto. Si marchamos por los muelles del Támesis, si nos animamos a

prohibición paterna, se casó con Browning, marchándose de su casa, donde la reclusa una parálisis nerviosa, a las riberas soleadas de Italia. Un drama así puede haber existido en cualquier ciudad. Pero su ámbito natural es Londres. Como lo son las hazañas criminales de Jack, el Destripador, sádico que no desvirtúa el romanticismo de que hablamos, sino que muestra una exaltación contraria, en el polo opuesto, pero sólo posible en esa



*En Shepherd, el centro de la televisión londinense, puede apreciarse esta interesante combinación de la arquitectura con la topografía. Un espejo de agua pone el necesario detalle de buen gusto.*

*El enigmático rostro de la "city" londinense sufre constantemente las variantes que le impone el progreso, como en el caso de este gigantesco edificio para oficinas, que se está levantando en Holborn.*

llegar a sitios tan remotos como Island Doga, aunque esta primavera se nos dará la magia desconcertante de las "Rimas de un viejo marinero", de Coleridge, más allá de toda belleza convencional del paisaje. Es decir, más acá, mucho más acá de toda belleza, ya que esos paisajes de agua y gran ciudad son de una trágica contradicción. El muro impone al agua un ramalazo sombrío; el agua no alcanza a vivificar ninguna perspectiva; está helada, quieta, plena de una oscura desesperanza, como si la vieran los ojos de un ahogado.

Hay otro misterio bien diferente en Londres. Es el que surge de su pudoroso romanticismo, oculto en graciosas fachadas, en escondidas plazuelas, de esas con verja de hierro y puerta de la que poseen llaves los vecinos que las rodean. Berkeley se ha hecho famosa por el drama de Balderstone. Cuando la transitamos parece posible esa historia en que un hombre venido de América retrocede en el tiempo para vivir un amor ideal. A su regreso constata que no se trata de un sueño: en su mano está una cruz egipcia, símbolo de eternidad. Es en otro lugar tan delicioso y característico como el anterior donde una pasión fabulosa y real tuvo su escenario. En la calle Wimpole vivía la familia Barret. Elizabeth, la poetisa, se enamoró de Robert Browning, otro poeta cuya delicada oscuridad parece tener su fuente en el misterio de las perspectivas londinenses. Pese a la mórbida



inmensa ciudad que, de pronto, se desvanece bajo el imperio de la niebla invernal, como si se tratara de aquella catedral de la leyenda, engullida una y otra vez por el mar, pero resurgiendo siempre de su seno con el eco de sus campanas sumergidas. No hay mayor convocación al misterio y a la aventura que la que fluye de la niebla. Cuando se prolonga, hace de los seres humanos personajes de interior, difíciles de alcanzar o confrontar.

Al revés de esas multitudes que abren sus pensamientos, sus vicios, sus cantares, su sentir en las callejas atestadas de Nápoles o Marsella. Londres es la diferencia máxima, con respecto a las ciudades nombradas. Todo circula con reserva. Una callada cortesía habita las piedras y los seres. De verdad, mirando pasar por las calles a la gente, no me explico el temor que hizo huir de Londres a más de veinte especies de pájaros, según afirma Guillermo Enrique Hudson, en unas cuantas décadas de aumento de población. Nunca me olvidaré de mi primera visita a Londres. Llegué cuando la ciudad —sobre todo años atrás— se tornaba desértica en ese día que el puritanismo protestante se empeñó en volver intensamente aburrido. Una de las ventanas de mi cuarto caía sobre el patio con sepulcros de Sainte Ann, iglesia de Soho. Miré una y otra vez hacia el lugar, donde estaban una cantidad de niños. Me creí sordo, al no escuchar ni un grito.

*El famoso  
"Big Ben", el viejo  
reloj del tiempo,  
en las esfumadas  
noches  
londinenses, refleja  
su cuadrante en las  
tranquilas  
aguas del Támesis,  
junto al puente  
feéricamente  
iluminado.*



Abri la ventana. Hablaban pausadamente sin ruido. Claro que en el East-End hay niños más escandalosos. Las callejuelas siempre los forman. Pero no parecen niños de tipo francamente forajido como nosotros, que hubiéramos desterrado de la ciudad hasta a los gorriones, si estos vivaces pájaros no fueran la encarnación misma de la indiferencia alegre y desaprensiva. Los pájaros de Londres, a juzgar por esas criaturas, hicieron mal en alejarse hacia los bosquecillos de Bath, Skindle o Reading. ¿O es que no soportaban su creciente misterio? Vaya a saber. Hombres y pájaros, con sus reacciones, proponen siempre un enigma.

Londres está empeñado en dar, plásticamente, la presencia de conceptos que forman parte de la resignación de nuestra mente frente a la imposibilidad de asir la multiplicidad de la vida, la maravillosa (y a ratos tediosa, por imposible de explicar) complicación del universo en este espejo pequeño, en este fragmento insignificante que es la Tierra. Es un mensaje que los que estén alerta siempre recogen en Londres. Basta perderse un par de veces, tratando de alcanzar objetivos caprichosamente fijados (por ejemplo: ir de Trafalgar Square a Soreditch; de Wilton Crescent a Shatsbury Avenue), sin guía, confiando solamente en la orientación, para descubrir un anticipo de lo que las mentes tipo Kant tal vez intuyen: el infinito, la prolongación dentro de la repetición. Calles y calles, como los astrona-



tas ven estrellas y estrellas y más estrellas. ¿Dónde termina ese horizonte de piedra? No se puede eludir a Londres como eludimos rápidamente a Roma, para encontrarnos con la sonrisa abierta, circular, limitada de una pequeña campiña, con sólo enfilarse hacia la Vía Appia Antigua. Hay instantes en que de verdad, nos parece la ciudad infinita por excelencia. Y, por eso mismo, la ciudad misteriosa como ninguna.

*El incesante latir de la vida londinense bulle en el Shell Centre, el gran edificio en que funcionan las oficinas administrativas de la mundialmente conocida compañía petrolera del mismo nombre.*

*La ciudad bulliciosa del mundo del dinero y de los negocios; se transforma en la noche en una urbe solitaria y deshabitada, en la que la niebla pone su acento de poesía, de encanto y de misterio.*

### OSCAR CABALEN HABLA SOBRE SU RAID DE 19.000 KILOMETROS

En una reunión de prensa el vencedor del ranking argentino en la categoría de Turismo de Carretera, Oscar Cabalen, se refirió al raid de 19.000 km., que efectuó por varias provincias argentinas al mando de un coche Peugeot 404.

Dijo que antes de partir de Buenos Aires había asentado el coche, recién salido de fábrica, durante 750 kilómetros y que con ese único preparativo inició el recorrido.

Manifestó luego que desde Bariloche a Córdoba había realizado el trayecto en 24 horas sin ningún inconveniente y a una velocidad de 190 km. por hora a pesar de que, gran parte de los caminos eran de piedras y con temperaturas de dos a tres grados por zonas montañosas.

Al referirse a su paso por el norte argentino, señaló que en la Puna de Atacama, a 3.900 km. de altura, el coche marchó sin inconveniente a una velocidad de 100 km. por hora sin sufrir los efectos de la altitud tan habitual en las pruebas de automovilismo.

Como otro detalle de interés agregó que a pesar de estar expuesto el automóvil a los bruscos cambios de temperaturas no había sido necesario cambiar ni una bujía ni un amortiguador.

El trayecto de 400 km. que va de Salta a Metán, lo realizó —dijo— siempre por caminos barrosos y con el acelerador a fondo y, no obstante ser expuesto el coche a la mayor exigencia posible, no pudo verificar ninguna anomalía.

Señaló más adelante que toda la prueba estaba documentada en una película que se había tomado y que el coche estaba a disposición de los periodistas.



AHORA  
LOS AUTOMOVILES  
SE TAPIZAN  
CON.....

**PLAVINTEX**



MIL Y UN DISEÑOS Y COLORES

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



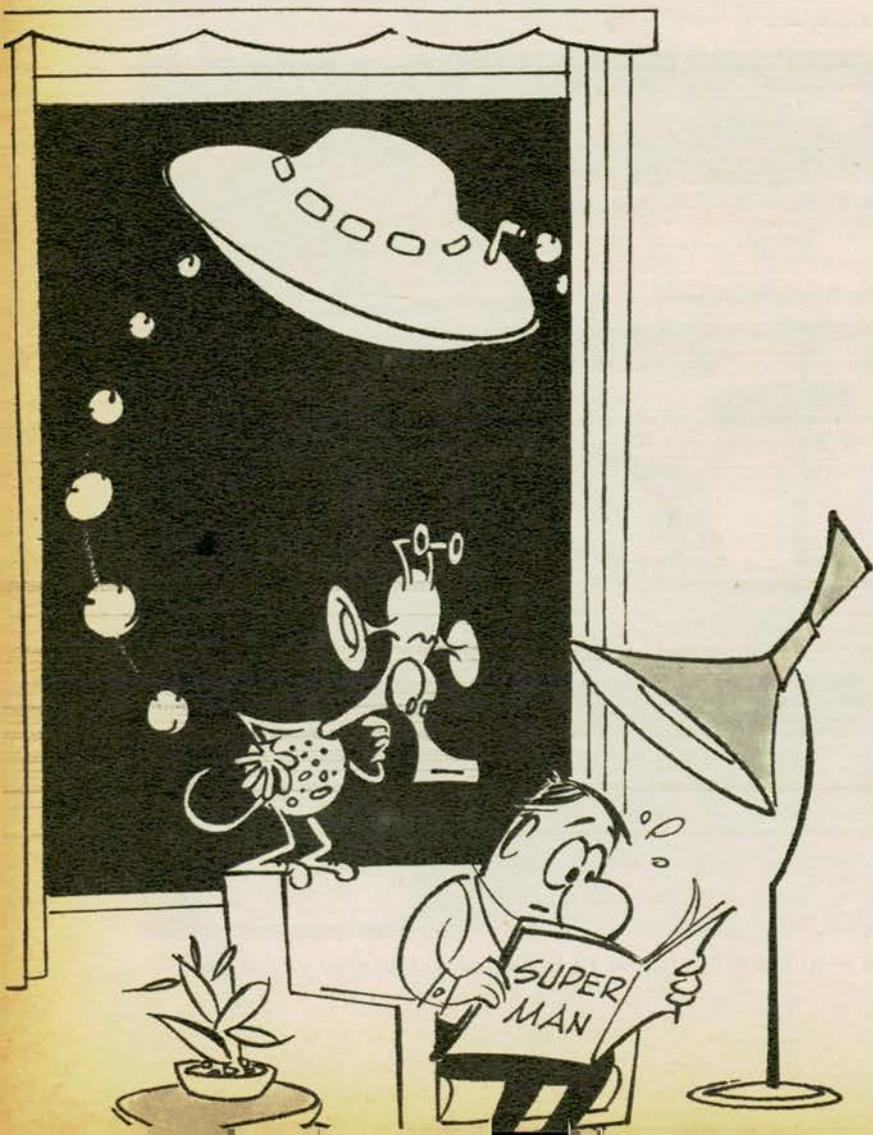
VEA A  
FRED MAC MURRAY EN  
"MIS TRES HIJOS".  
DOMINGOS 19.30 HS  
POR CANAL 9

PLAVINTEX ES OTRO PRODUCTO DE PLAVINIL ARGENTINA S.A.I.C. FABRICANTES DE LAS FAMOSAS TELAS PLASTICAS PLAVINIL AVDA. BELGRANO 367 - T. E. 33-8361 al 65

# LA AVENTURA Y LA LETRA

Por MANUEL GOLDSTRAJ

Para AUTOCLUB

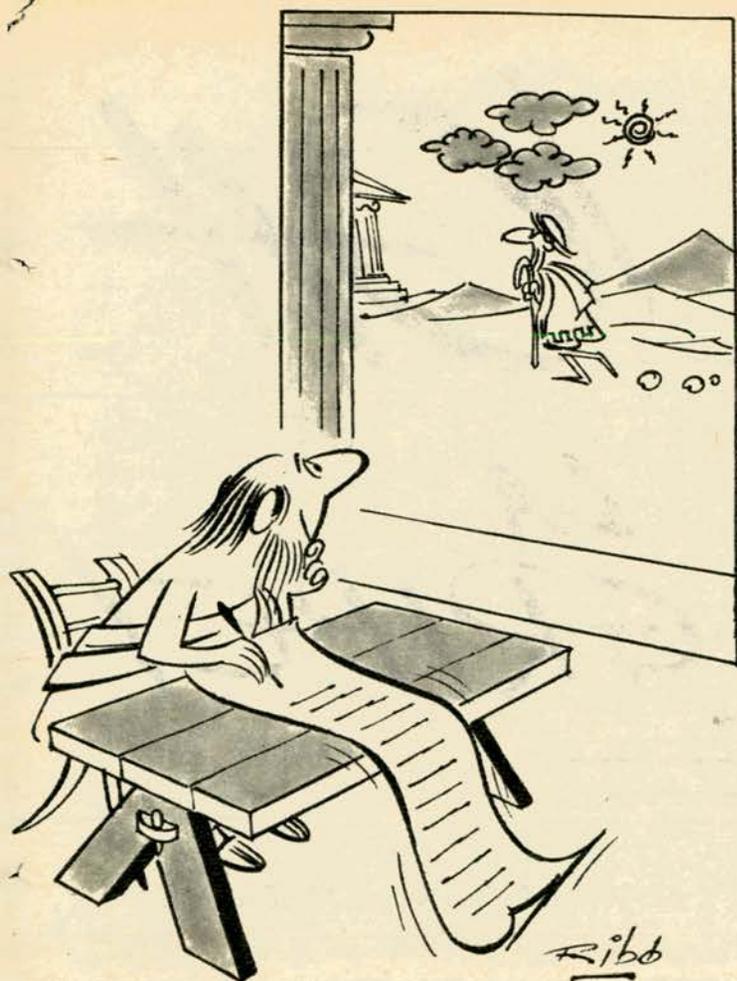


**E**S difícil encontrar hoy en las librerías libros de aventuras del género que hizo la delicia de nuestra adolescencia, con audaces navegantes sobre mares infestados de piratas o exploradores incansables que desafiaban el misterio de continentes desconocidos. En cambio, el mercado editorial para el gran público se regocija con la afición creciente de los niños y aun de muchos que ya no lo son, por lo que en las imprentas de diarios y revistas populares se denominan "tiras cómicas". Publicaciones periódicas y abundantes en páginas están dedicadas a esta nueva especie dentro del vasto género de la literatura de la aventura, que simplifica las emociones de los lectores simples, valga la redundancia aparente, y les facilita la captación de algunos elementos esenciales que caracterizan la inquietud de nuestro tiempo.

Por lo demás, no conviene ser demasiado severo en el juicio sobre ese tipo de producción editorial. El "Superman", el conquistador del espacio, el aventurero que nos sobresalta con hazañas superiores a nuestra condición humana, no son meramente frutos de la ficción, sino la interpretación esquemática de un mundo irreal que ha dejado de serlo en este final de siglo, que asiste a una realidad casi increíble.

Ciertamente, muchas, muchas cosas son hoy totalmente diferentes de como las hemos conocido o pensado antes. Por ejemplo, hasta no hace muchas décadas, expresábamos el proceso de la civilización en fórmulas euclidianas, a despecho del impulso metafísico inmensurable e innato de la naturaleza humana. Durante veinte, treinta, cien siglos, hemos vivido satisfechos con la medida concreta, con la superficie, con la realidad inmediata. Aventura era sinónimo de conquista, en términos de distancia plana. Evadirse era simplemente caminar. La audacia se medía en jornadas solares.

Sin embargo, desde muy temprano la literatura intentó sustraernos a los lazos de la contigüidad física elemental. Pero, consecuente con los tiempos, su vuelo no pasó de la horizontal. Carecía



humanas, para satisfacción del instinto sado-masoquista que alimenta la sensibilidad de los lectores primarios.

\* \* \*

Es curioso señalar que la aventura moderna del pensadores y matemáticos de alto vuelo —Copérnico o Galileo, Newton, Leibnitz o Pascal—, que todavía luchaban desesperadamente aferrados al compás y la escuadra. Empieza mucho más cerca, con un literato puro, prescindiendo de su calidad técnica como tal: con Jules Verne, nacido en el siglo pasado y fallecido a comienzos del presente. Con él aprendimos a volar. Él acordó la realidad con el pensamiento y el sueño. En sus páginas el mundo se hizo idea e imagen. Así estableció la letra su valor ecuménico, en el sentido absoluto de esta palabra. Por lo demás, la aventura de nuestro tiempo es esencialmente "literaria" y quizá por esto mismo es tan grandioso su acento. La letra vive y palpita sin descanso, y presiente y preforma la realidad, engalanándola con el iris más hermoso que poseemos en nuestra intimidad; el espíritu, que nos libera de lo fácil y accesible. Quizá haya sido esto lo que quiso decir Bergson cuando habló de la "imaginación creadora", recogiendo, no sé si inconscientemente, la antiquísima sentencia del Gautama: "la realidad del mundo exterior no vale sino por la imaginación que la crea".

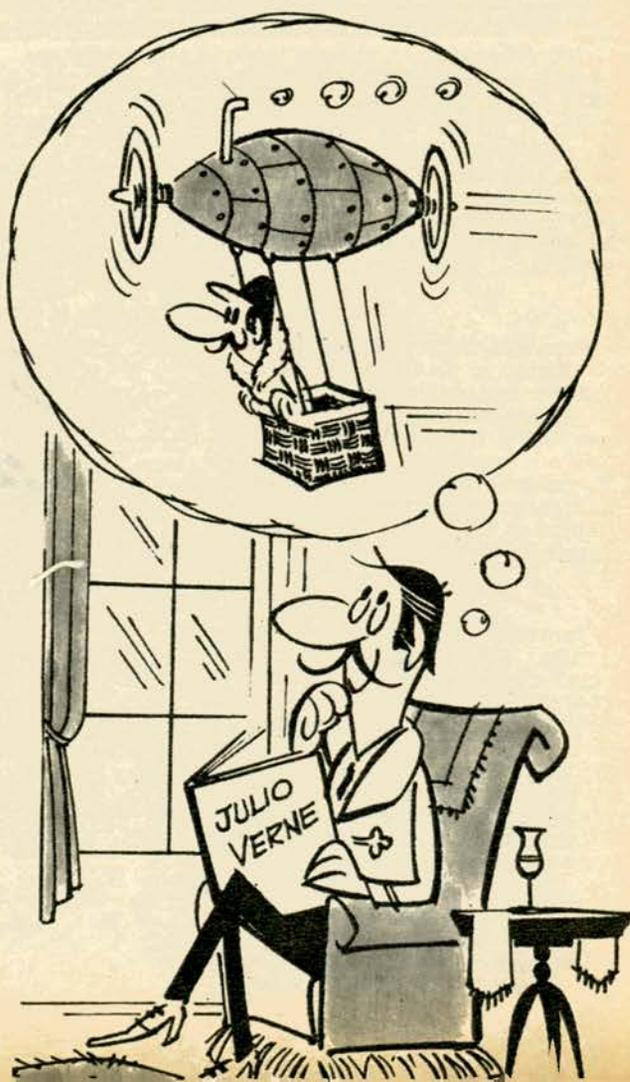
La aventura y la letra constituyen hoy una unidad indisoluble que interpreta las vivencias creadoras de este fin de siglo, en cuyos estertores se anticipa la imagen de la gran aventura de mañana. Quizá el primer libro que aparezca inesperadamente en el estante de una modesta librería pueda revelarnos su identidad.

de perspectiva en profundidad espacial. Estuvo siempre atada a su medio, a las cosas cercanas. La máxima aventura estaba en el amor y en la muerte. A veces, los escritores cuyas páginas recogió la historia, trataron de crear la ilusión de la aventura como si fuera un hecho real; pero, por lo general, falsificaron la realidad circundante. Toda la literatura de viajes, por ejemplo, que nos ha legado la antigüedad clásica y pre-clásica, no es más que una colección de relatos hiperbólicos. Adviértase que no se trata del fruto de una fantasía libre, como la que hoy nos sirve para elaborar la aventura de nuestro pensamiento, totalmente "adimensional" e imaginativo. Nuestros antepasados simplemente convertían la realidad en una leyenda o recogían las leyendas para presentarlas con la apariencia de lo tangible. No construían mundos ideales autónomos. La Iliada y La Odisea, los Nueve Libros de Herodoto y aún, mucho más cerca de nosotros, los curiosos relatos sobre los germanos y los judíos, por ejemplo, que Tácito inserta en sus Anales, son solamente —aparte de su valor literario en sentido estricto— fantasías enganchadas o inocentemente superpuestas a una realidad deformada.

\* \* \*

Las cosas han cambiado. Hoy la imaginación se ha convertido en pensamiento, y viceversa, y ambos se equivalen. Ya no es posible pensar sin calzar alas. La aventura contemporánea no puede ser medida: es espacio y tiempo en libertad. Dentro de esta incommensurable magnitud sin fórmulas invariables, la aventura vive y se nutre de sí misma, de su propia esencia. Es un puro azar del espíritu libre de ataduras y limitaciones.

Ese es también el signo de nuestra literatura, salvo la circunstancial afición de sus obreros menos audaces a chapotear en la ciénaga de las pequeñas miserias





Por PIOLIN DE MACRAME

Ilustró VILLAFANE.

LA gripe de antes tenía dos P y parecía un producto exótico. Como el ámbar del Kalabar — y las elecciones libres. — Y el tiempo de la pulmonía doble, que ha pasado de moda. Como la galera de pelo — y el sistema parlamentario. La de ahora tiene una grafía más sencilla.

I

Pero ello no la acriolla del todo. — Antes se llamaba trancazo y parecía una enfermedad para machos. Se curaba con leche con cognac. — Y friegas de unto sin sal. Después se denominó influenza. — Y parecía una enfermedad para damas gordas. Se curaba con sinapismos Rigolot. — Y vahos de eucalipto.

II

También tuvo su época nacionalista. — Y se llamó gripe española. Coincidió con la crisis del año 18. Cuando las epidemias y el sistema republicano se tomaban en serio. También hubo una gripe francesa. Pero esa no fue adoptada por las mujeres decentes. — Y fue cayendo en desuso. — Como la palabra de honor. — Y el bicarbonato después de comer.

III

La gripe es una de las mejores industrias de la época moderna.



Sirve para que se fabriquen y vendan fabulosas cantidades de medicamentos — que hay que tomar con método y vigor. — Hasta que la gripe se pasa sola. — De ese modo se prueba que la mejor medicina sigue siendo la medicina mágica. Sólo que ésta es un poco más cara.

IV

La gripe es además un test del carácter: "Yo me la paso de pie" dicen los estoicos. — "Lo mejor para la gripe es la cama", refutan los poltrones. — "Yo me la curo con whisky", afirman los curdelas.

"El ayuno es lo indicado", aseveran los flacos. "Hay que alimentarse bien", anotan los gordos. Pero la gripe es como la política. — Hace que todos hablen de lo que nadie entiende. — Y proyecten sus deseos más profundos. — Y más inútiles.

V

La gripe ha prestado un gran servicio a la medicina. Haciendo que se llame gripe a todo cuadro que los médicos no entienden. — Bastante tienen con tratar de entender al griposo. Y pone de relieve el lema máximo del arte de Galeno. — "Paciencia y ácido acetil salicílico".



QUE NO  
FALTEN EN SU  
VEHICULO

BATERIAS  
**DITCO**

Calidad probada · arranque inmediato



*Dittlensen y Cia. Ltda.*

Av. ING. HUERGO 1335  
BUENOS AIRES

D102

# caleidoscopio español



## AVILA de los CABALLEROS

Por NOEMI VERGARA  
DE BIETTI

Para AUTOCLUB

**E**L tren, un tren asmático y fatigado, abandona Madrid, la capital sonriente que oculta bajo su natural distinción, una austera y digna pobreza. El madrileño sonríe, conversa, bromea con ese gracejo incomparable del español, y más de uno, semejante al hidalgo de "El Lazarillo de Tormes", mordisquea un mondadientes, portavoz demasiado ostentoso de una imaginaria comida opípara. Nos internamos en las desnudas tierras castellanas, con ciudades color ceniza o risco, cortado el paisaje cenceño por la gracia de una iglesia romántica o las ruinas de un castillo ya en lo alto del peñón, ya semisumergidos entre islotes de trigo que el viento ondula, un vientejillo semejante al que hace decir a los madrileños "Aire tan sutil / que mata a las gentes / y no apaga un candil...".



*Avila y sus antiguas murallas, construidas en 1090, pero en excelente estado de conservación, en general, vistas desde la carretera de Salamanca*

*Próximos a la muralla, los restos de una iglesia semiderruida, que no resistió al tiempo. En lo alto, varios nidos de cigüeñas.*

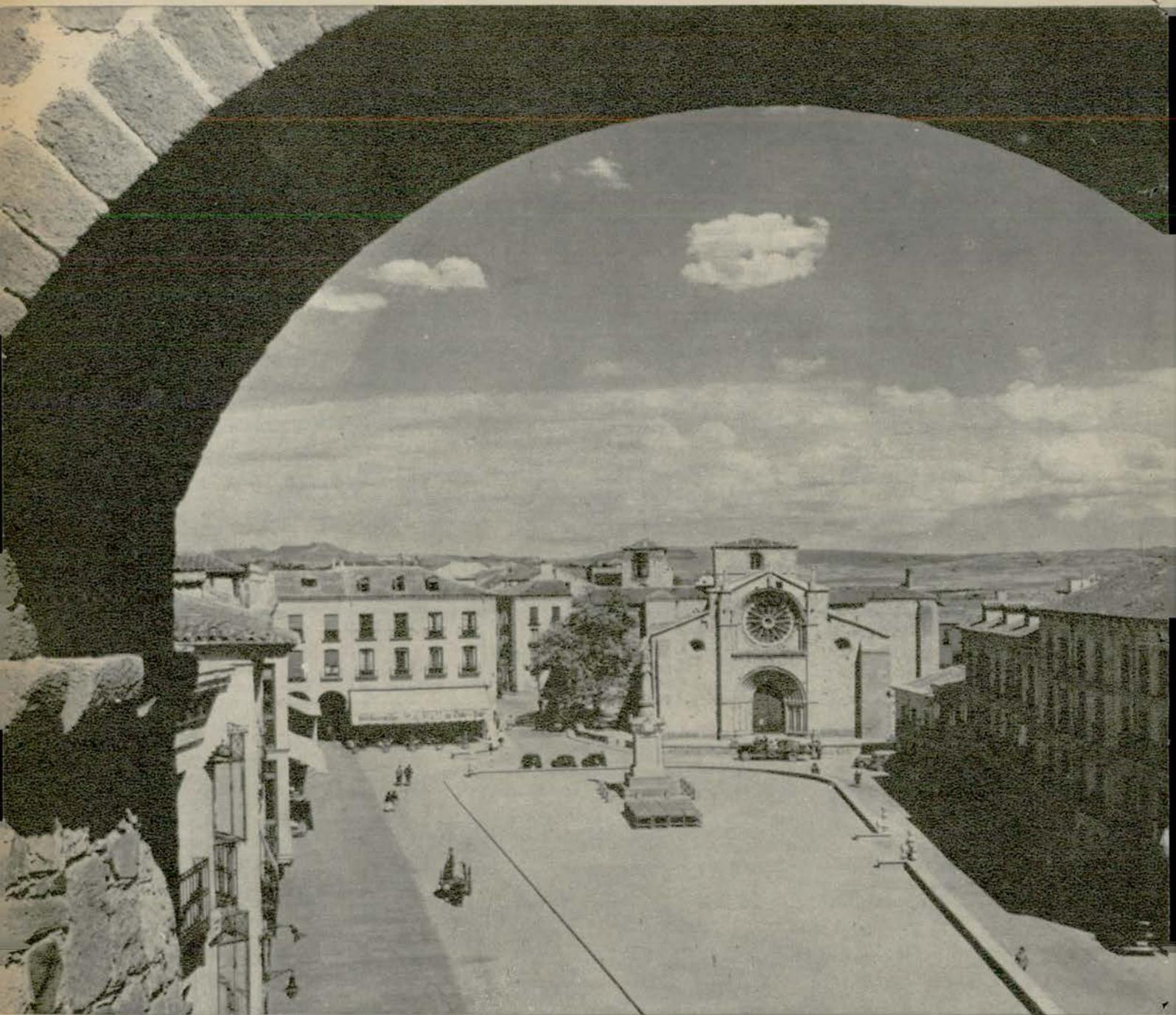


*Vista de un sector de los aledaños de Avila y el valle que la rodea.*



El tren avanza a lo largo de lo que otrora fuera campo de rudas luchas religiosas. Castilla, militar y mística, evoca las lides entre moros y cristianos, cuando fuertes caballeros decían sus adioses al alba a la niña y entraban en la lid, como camino prometido para la eterna salvación. Castilla es una inmensa cruz; el invierno es largo para la cansada tierra milenaria y para el modesto menestral. La noche, esa noche que en Madrid casi no existe por obra del jovial espíritu noctámbulo de sus habitantes, cae temprano sobre los pueblecitos acurrucados junto a las peñas, a orillas de pequeñas y límpidas corrientes. Va a tardar en llegar la primavera hasta esos nidos de casitas de las que se eleva un humo azul, débil, casi ñoño. El crepúsculo vespertino acecha desde todos los ángulos del paisaje, cuando surge ante mí ese milagro de piedra que es Avila. Estoy apenas a 113 km. de la capital y a 8 siglos atrás en el tiempo. En caricia un poco ruda, como de diestra con manopla, un cerco de murallas ciñe la llamada ciudad antigua. Es un trapacio imperfecto coronado por 88 (¿90?) torres. Nueve puertas se abren como nueve evasiones hacia la llanura riscalosa. Me gusta oírse las nombrar a estos avilenses silenciosos, sencillos, ingenuos, honrados, sin doblez en las acciones:

—Mire, usted... (ah, qué lejos el Madrid o el Mediodía galantes donde las gentes dicen siempre un: "señorita", imprimiendo a las palabras la tibia tonalidad del re-



*La Plaza de Santa Teresa. Severo rectángulo irregular, dulcificado por las esculturas que le adornan.*

quiebro...).— Pues mire usted: aquélla es la del Mercado; la de más allá la del Peso de la Harina, la tercera es la de San Vicente y la otra es la de Mariscal...

Con gesto sobrio, mi interlocutor las enumera mientras lleva la cuenta: “la del Carmen, la del Puente, la del Matadero y la de San Andrés, que con la del Rastro suman nueve”. Nueve puertas bellísimas, de monumental arquitectura, por donde los caballeros con sus leyendas y sus consejas entran y salen a su placer. Mi gentil informante se apresura a explicarme las tres ciudades de que se compone Avila: la del sur de la colina, que abarca los barrios de San Nicolás, Santiago y las Vacas; la de la ladera Norte con los de San Francisco y San Andrés, y la tercera, que comprende la parte murada, —la única que rige para mí y pienso que para casi todos los avileses— sita sobre una colina a 1100 metros sobre el mar, a orillas del Adaja, “esparcida sobre la arena como un galón de plata”. En ella voy a quedarme a conversar con ustedes; mejor dicho, a discurrir con la verdad, y con la fábula que es el otro rostro de la verdad, para contarles cosas de sabor añejo.

Me doy a barzonear, morosa, por las callejuelas estrechas, torcidas, muy

pintorescas, donde ya triunfan las sombras, mientras en lo alto de las fortificaciones persiste ese color rojo, ese rubor de coral, que tanto placía a Larreta. Una tristeza infinita, pudorosa, domina allí. Me detengo a contemplar las casas, de grandes piedras irregulares, con una sola planta; muchas reciben la luz por la abertura de acceso o por otras angostas, en la pared o el tejado. Portalones seculares, muestran, entre los clavos, la herida de algún ataque. No veo flores; ni hay color; ¿dónde



*Una bella columnata circunscribe el patio que se abre ante una de las puertas de la muralla de Avila*



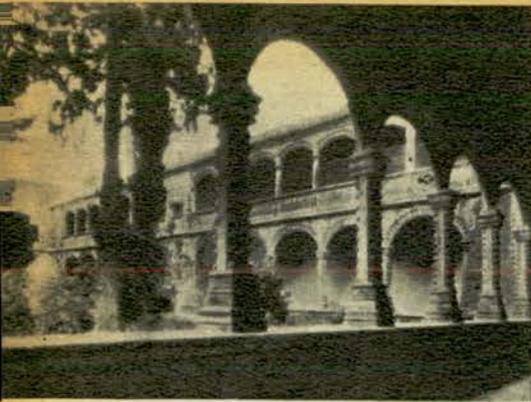
*La Catedral de Avila, uno de los más bellos ejemplos del estilo ojival de transición en España. La construcción comenzó en el siglo XII y durante varios siglos fue objeto de adiciones y reformas.*

se entibia el amor, el pequeño amor de todos los días, en estas casas recias, hechas para soportar la pelea?...

Suena el Angelus en la iglesia cercana; el eco que rebota contra las piedras es, paradójicamente, un eco de tambores o trompetas. Mientras retorno a la Plaza Mayor, repaso, hasta donde puede mi vista, la más perfecta obra militar del medioevo. Es un lienzo de casi tres kilómetros de murallas que desde 1090, siguen airozas, en pie, vivas. Tan seguras frente al atacante, su "estreno" no fue, precisamente, un hecho sangriento sino de astucia. Celebraba doña Urraca, mujer apasionada y tornadiza, sus segundas nupcias con Alfonso I de Aragón, dicho el Batallador, y a rendirle pleito homenaje partieron los señores de la ciudad. ¿Quién anunció a los moros la situación inerme de la plaza? ¿Alguna esclava herrada? ¿Un falso converso? Poco vale; lo cierto es que Jimena Vázquez, esposa del gobernador, junto con otras damas de alto linaje de las casas de los Blázquez, los Polentinos, los Bracamonte o los Guzmanes, se fingieron hombres. Barbas, bigotes y otros postizos, no muy curvadas bajo el peso de las armaduras de sus padres, sus maridos o sus hijos, dirigidas por quien "no sembraba fembra sino fuerte caudillo", se apostaron en los adarves. Rodaban las piedras bajo los cascos de los impacientes caballos moriscos cuando, de súbito, los jinetes frenaron... La ciudad aguardaba en pie de guerra, pronta a repeler el ataque... Volvieron grupos los invasores y un restallar de carcajadas femeninas rodó por la llanura...

En tanto recuerdo el episodio, me llega desde lejos, el son apagado de una vieja canción: "Avila, tierra de santos y de cantos..." y también de los Caballeros. Se dijera que por arte de alquimia, busca en su lúcida nostalgia, revivir los días en que se la llamaba "Ciudad del Rey". Apagadas historias se encienden y surge la estampa de un monarca-niño, Alfonso VII, defendido aquí contra los apetitos de su padrastro, el aragonés. En tan leal afán, hallaron la muerte varios señores cuyas cabezas fueron arrojadas en ollas con pez hirviente. Desde entonces los añosos cronicones la nombran: la del Rey, la Leal, la de los Caballeros.

Asoma la mañana en la lejanía; en el fondo, la sierra con sus picos nevados y aquí Avila, que para mirar al cielo, tiene que empinarse sobre sus muros. Estoy sentada en un poyo en la Plaza de Santa Teresa; a ambos lados, un par de leones pétreos parece atisbar a los transeúntes. Cruza una muchacha joven, bonita, espigada. Dicen que la doctora mística fue así: de muy buena estatura; en su mocedad, hermosa, y aún después de vieja, parecía harto bien". Me encamino a encontrarme con ella en el convento de Carmelitas, alzado junto con la iglesia alemana, en lo que fuera solar natal de la autora de "El castillo interior". Me es fácil imaginaria en su celda,



Las hermosas arcadas del claustro de Santo Tomás.

por la noche, escribiendo presurosa, sin releer, a la luz oscilante del velón: "Se me ofreció considerar nuestra alma como un castillo, todo un diamante o muy claro cristal"... También Avila es llamada "Castillo de Dios", como en los tiempos en que era una heroica avanzada de la Cruz.

"Vivir es volver a ver", escribe Azorín; nosotros lo estamos aprendiendo ahora cuando, al acercarnos a la Catedral, nos hundimos para ver en el pasado distante. Situada entre las puertas del Alcázar y San Vicente, integrado en el lado del ábside "con su cónclave de almenas".

el plano defensivo de la ciudad, más fortaleza que templo, gótica con algunas reminiscencias románticas, impresionada, como la de Burgos, por su belleza fuerte, algo así como un gigante que reza, muy abiertos los brazos. En los portales, la piedra ha cedido un tanto de su áspera condición, para plegarse a la voluntad de quien contó con ellos, la vida del Salvador y las de los santos. Pero donde se la verá sometida más aún al capricho y al sueño del artista, es en el sepulcro de alabastro que en el Altar Mayor, guarda los restos de "El Tostado", aquel obispo Alonso de Madrigal que fue erudito y santo.

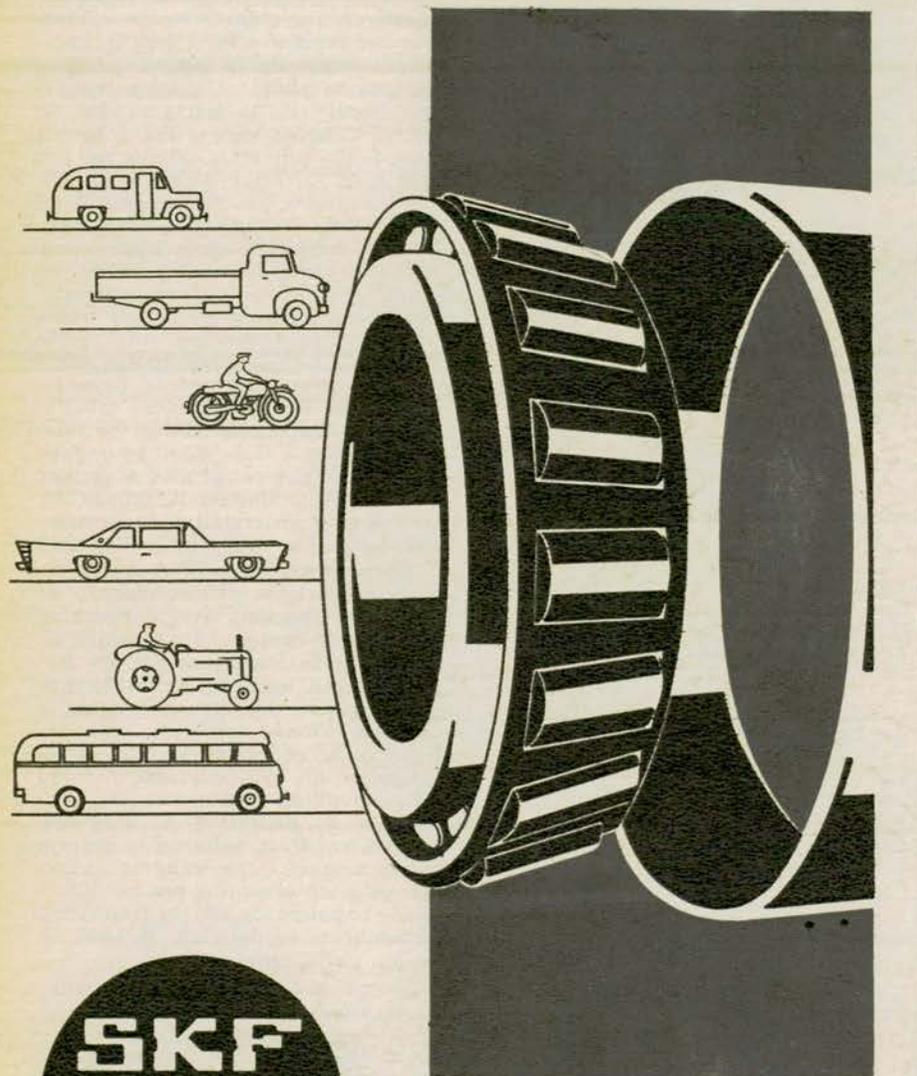
Saliendo de las murallas encontramos una de las joyas artísticas más valiosas de Castilla. Se trata del retablo que ocupa el altar mayor de la iglesia de Santo Tomé, debido a Berruguete, aquel mago de la talla, que transformaba en piezas inestimables los perfumados troncos de los pinares lugareños. A sus pies, en medio de la paz del templo, un templo más silencioso que los otros en el conventual silencio avilense, duerme su postrer sueño el príncipe Don Juan, un jovencito, hijo único de los Reyes Católicos, que al desaparecer, deja trunco un capítulo vital en la historia española. Para la caja de piedra que lo guarda, el florentino Domenico Fancelli hizo su arte más melancólico y más profundo.

A poco abandonaré Avila. Una imagen inaudita rasga el aire. Es una larga flecha clara que concluye en un gran pico. Va la cigüeña a refugiarse en su nido, allá, en lo más empinado de un campanario en ruinas. Es la vida que pasa... Repito un poema de Machado:

¡Oh, tarde luminosa!  
El aire está encantado  
La blanca cigüeña dormita volando...

La blanca cigüeña  
como un garabato  
tranquila y disforme  
¡tan disparatada!  
sobre el campanario.

Interior de una casa privada, toda de piedra. Testimonio "vivo" de los siglos.



**SKF**

tiene para cada caso el rodamiento adecuado

**RODAMIENTOS  
PARA AUTOMOTORES**

**A**LFREDO Calisto ha cumplido sus bodas de oro con el periodismo.

Cincuenta años de entrega incondicional al quehacer periodístico, constituyen de por sí suficiente galardón y título. Pero el hecho reviste para el señor Calisto un doble significado, pues ha cumplido también sus bodas de oro con "La Nación".

Muchos años han transcurrido desde que se iniciara como cronista de aviación, en el matutino fundado por Mitre. Fue redactor veraz, impulsor entusiasta y protagonista heroico de las primeras hazañas aéreas, y compartió también la satisfacción de los triunfos



*El doctor César C. Carman, presidente del Automóvil Club Argentino, con el director de "La Nación", doctor Bartolomé Mitre, y los señores Marcos Victorica, presidente de la Comisión Asesora de la revista AUTOCLUB, y Alfredo Calisto, secretario general de "La Nación" y miembro de la Comisión citada, en el banquete con que se celebró sus bodas de oro con el periodismo.*

## ALFREDO CALISTO HA CUMPLIDO SUS BODAS DE ORO CON EL PERIODISMO Y "LA NACION"

Con tal motivo fue objeto de una demostración a la que asistieron alrededor de 500 personas

y la tragedia de los fracasos de los primigenios conquistadores del aire.

No habría de pasar mucho tiempo para que en el joven cronista se evidenciaran un talento singular y una limpia voluntad de conocimiento y superación. La valoración de tales condiciones fue requiriéndolo en los más diversos cargos. En todos, indefectiblemente, supo desempeñarse con el talento y la dedicación que las circunstancias exigían. Ha sido así como "La Nación" fue testigo del proceso sereno, pero sin retrocesos, de la transformación paulatina de Alfredo Calisto de discípulo vivaz en autorizado maestro, de receptor de enseñanzas en forjador y en guía de profesionales.

Hoy, don Alfredo Calisto, secretario general de "La Nación", continúa dando fiel cumplimiento al deber de hombre de prensa que hace 50 años se impusiera. Pues el secretario general de hoy añade a su inestimable experiencia, el

dinamismo y el entusiasmo del ya lejano en el tiempo cronista de aviación. Esa síntesis, nada común, de la sabiduría de la madurez con la vivacidad de la juventud, la manifiesta en la realidad vital de la tarea de todos los días.

Y porque no es posible en Alfredo Calisto separar el ser humano del profesional de la prensa, se eligió, precisamente, el Día del Periodista para rendir homenaje a uno y otro.

Las instalaciones del salón comedor del Automóvil Club Argentino, aunque espaciosas, se colmaron con la presencia de casi medio millar de comensales. Compañeros de tareas, numerosos amigos personales, representantes de entidades vinculadas, de una u otra forma, al agasajado, destacadas personalidades de nuestra prensa, de nuestras letras, de nuestra música, de nuestro teatro, concurrieron para testimoniar el reconocimiento unánime de las virtudes del ser humano y del profesional.

Se encontraron allí el respeto y el cariño filiales de los jóvenes, con la amistad y el afecto inquebrantable de los mayores.

Diversos oradores perfilaron la personalidad del agasajado. El director de "La Nación", doctor Bartolomé Mitre, que agradeció en nombre de la institución la colaboración inestimable de 50 años, inteligente, afectuosa, honorable y sin retaceos, lo definió como "periodista por vocación y por convicción". Otros, como el subdirector del diario, doctor Juan F. Valmaggia, el director del teatro Coliseo, don Cirilo Grassi Díaz, y don Miguel Angel Fulle, coincidieron en la exaltación de los valores ejemplarizadores del varón sin tacha, del periodista por antonomasia y del reconocido maestro. Manuel Mujica Láinez también se refirió a don Alfredo Calisto, pero lo hizo en forma especial: en romance de jocosos octosílabos, que arrancó de la concurrencia nutridas expresiones de hilaridad.

*Cabecera del banquete ofrecido en el A.C.A. al señor Alfredo Calisto, con motivo de cumplir sus bodas de oro con el periodismo. De derecha a izquierda, aparecen las señoras Berta Carpentiero de Calisto, el doctor Bartolomé Mitre, director de "La Nación", el agasajado, la señora María Helena Mitre de Noble y el doctor Enrique Luís Drago Mitre, administrador del mismo diario.*



por  
DAISY CLELAND

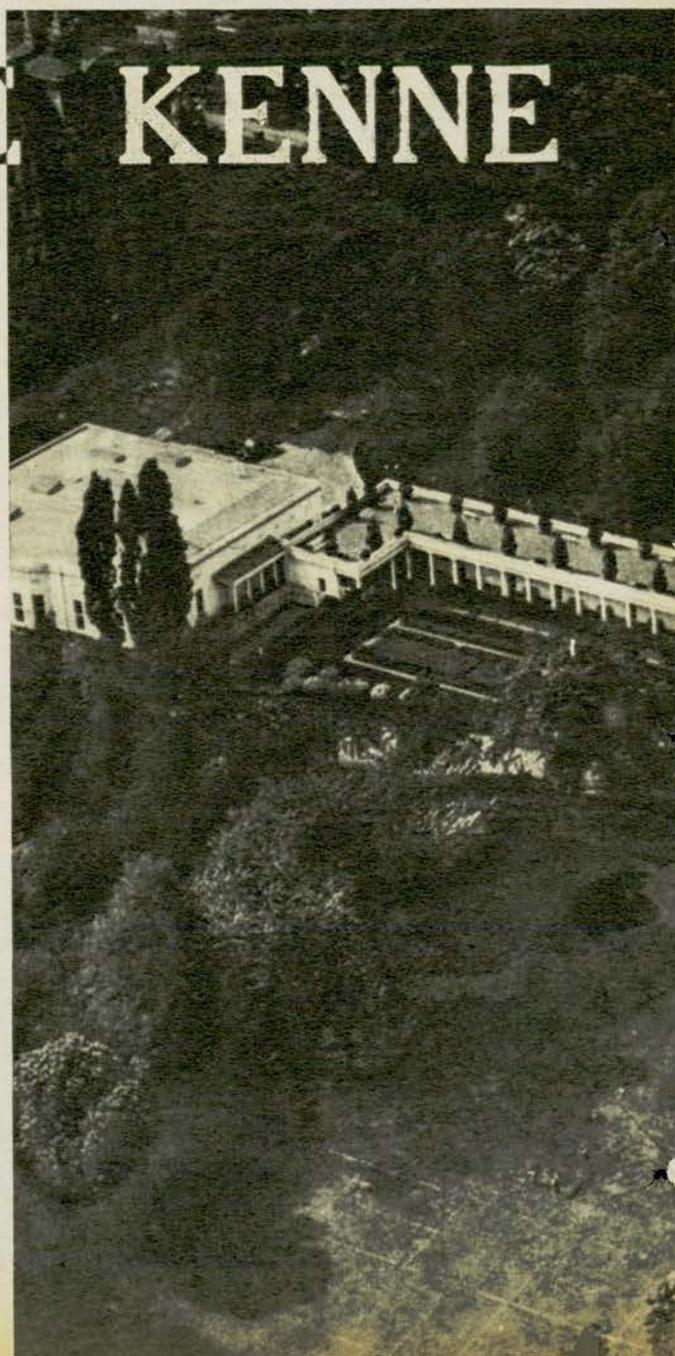
(Derechos de publicación  
adquiridos por  
AUTOCLUB)

*El dormitorio del presidente Lincoln,  
en la Casa Blanca, tal como estaba durante  
los años 1861 a 1865, en que fue  
ocupada por el prócer. En ella fue firmada  
el Acta de la Emancipación.*



# JACQUELINE KENNE

## ESTA CAMBIANDO EL TONO DE LA CASA BLANCA



UNO de los cambios más importantes que se han producido en la Casa Blanca, debidos a la señora de Kennedy, se refiere a los atractivos y a la hospitalidad que brinda el Palacio a sus invitados, a menudo de carácter espectacular y siempre de justificada repercusión en la prensa.

La primera dama de los Estados Unidos tiene una filosofía especial, digamos así, respecto de las reuniones que organiza, según la opinión de sus amistades íntimas: "Las reuniones deben tener una calidez atractiva, de tal modo que la Casa Blanca se parezca a un hogar y no a un museo".

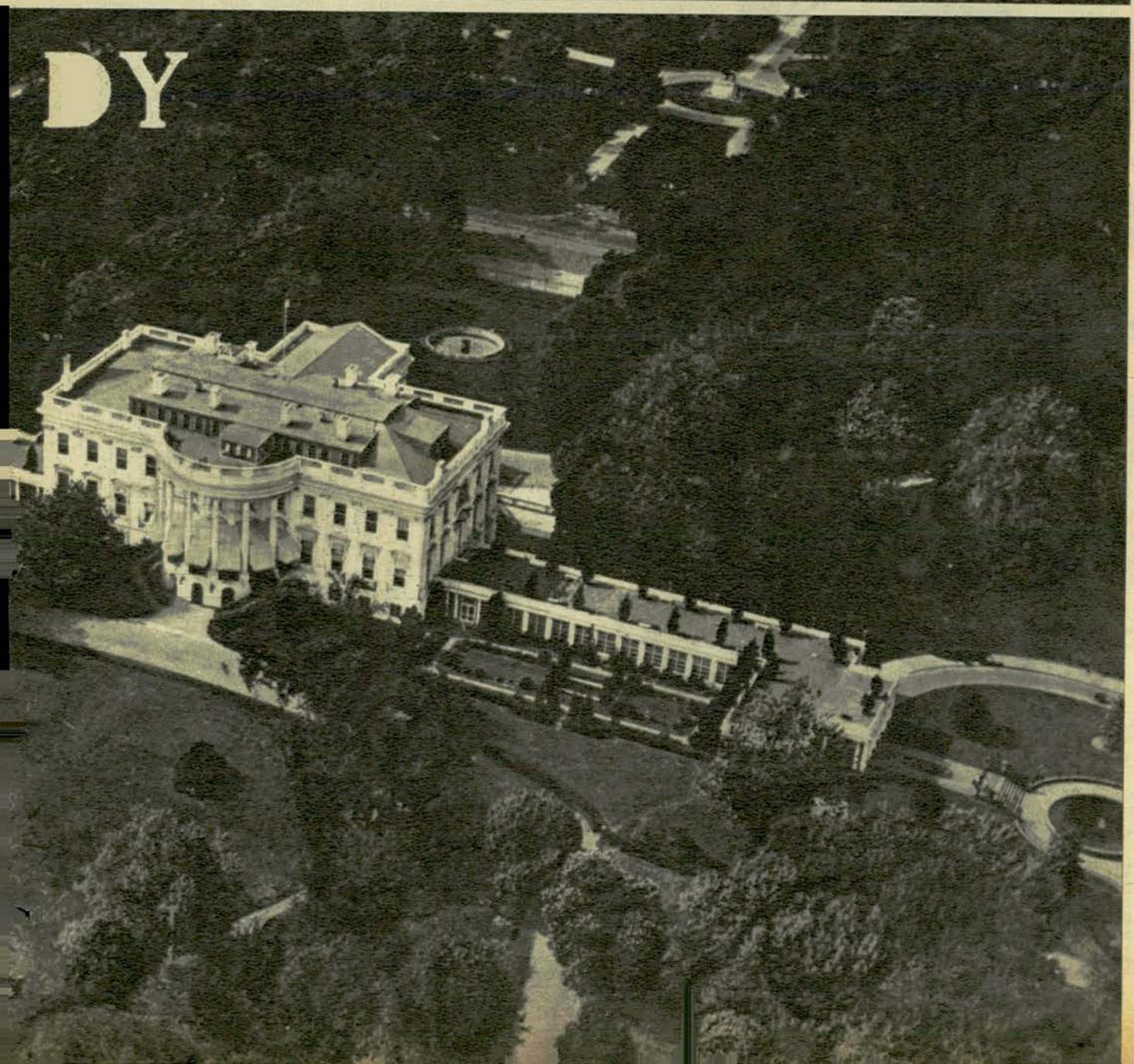
Para conseguir este resultado, la esposa del Presidente emplea diversos medios.

En primer lugar, se preocupa de la organización material de las reuniones, es decir, se empeña en conseguir que impere en las mis-

*Desde un helicóptero fue tomada  
esta vista aérea de la Casa Blanca de Washington,  
a la que la señora de Kennedy trata de  
dar calor de hogar, y no apariencia de museo.*



*Aspecto que presentaba la Casa Blanca, residencia del presidente de los Estados Unidos, durante 1830, época en la que el general Carlos de Alvear ejercía en Washington la representación diplomática de nuestro país.*





*Esta es la primera fotografía oficial de la señora Jacqueline Kennedy, facilitada por la Oficina de Prensa de la Casa Blanca para su publicación en diarios y revistas.*

mas cierto tono de informalidad, sin que ello afecte a la dignidad, ofreciendo variados y diferentes tipos de entretenimientos, para lo cual usa su imaginación hasta el máximo.

Por ejemplo, no se advierten más en la Casa Blanca los estilizados y un tanto rígidos arreglos florales, con macizos de helechos y palmeras en macetas distribuidas en las habitaciones principales. Desapareció la prohibición de fumar. Las chimeneas chisporrotean con sus alegres fuegos durante el tiempo frío. Continuamente flota en el aire música agradable —y no es raro percibir cómo el pie de alguna niña marca el compás.

Los primeros cambios fueron notados en la recepción diplomática que el Presidente y la señora de Kennedy ofrecieron en febrero último.

#### **NUEVOS TIEMPOS**

Una innovación que se advirtió entonces consistió en que, en lugar del clásico atuendo con corbata blanca y recepción

de las 9 de la noche, las tarjetas de invitación establecieron un cómodo horario de 6 a 8 de la tarde, aunque, por deferencia al cuerpo diplomático, a todos los hombres que concurren se les invitó a venir de frac, inclusive a los reporteros de los diarios y a los funcionarios del Servicio Secreto.

Los arreglos florales no fueron demasiado impresionantes por su tamaño, ni presentaron un aspecto "profesional". En los actos posteriores, las flores fueron muy a menudo colocadas en los jarrones de la fabulosa colección "vermeil" donada a la Casa Blanca por la finada señora Margaret Thompson Biddle.

La señora Kennedy también modificó con agregados al programa tradicional de música en las comidas de la Casa Blanca. La orquesta de la Marina, la "Marine Band", hace oír sus composiciones a medida que los invitados van llegando y durante el transcurso de la comida; pero cuando aquéllos abandonan la mesa para instalarse en los salones anexos al comedor y tomar su café o conversar, son saludados por la banda de la Fuerza Aérea "Strolling Strings", que continúa con el resto del programa.

La señora Jacqueline Kennedy se ha ocupado también de cambiar la forma de la mesa destinada a las grandes comidas. En la

*Contra la pared oriental del Salón Rojo, se encuentra un sofá imperio, que se cree perteneció a una antigua primera dama, la vivaz y encantadora Dolly Madison. El cuadro que se ve detrás de la señora Kennedy representa una acción de guerra en Virginia, en 1861.*





*Después de la comida en el comedor de gala, los invitados suelen dirigirse al Salón Rojo, que ha sido totalmente redecorado, bajo la supervisión de la señora de Kennedy. Constituye ahora una auténtica sala estilo americano de la época de 1817, con algunos muebles estilo imperio.*

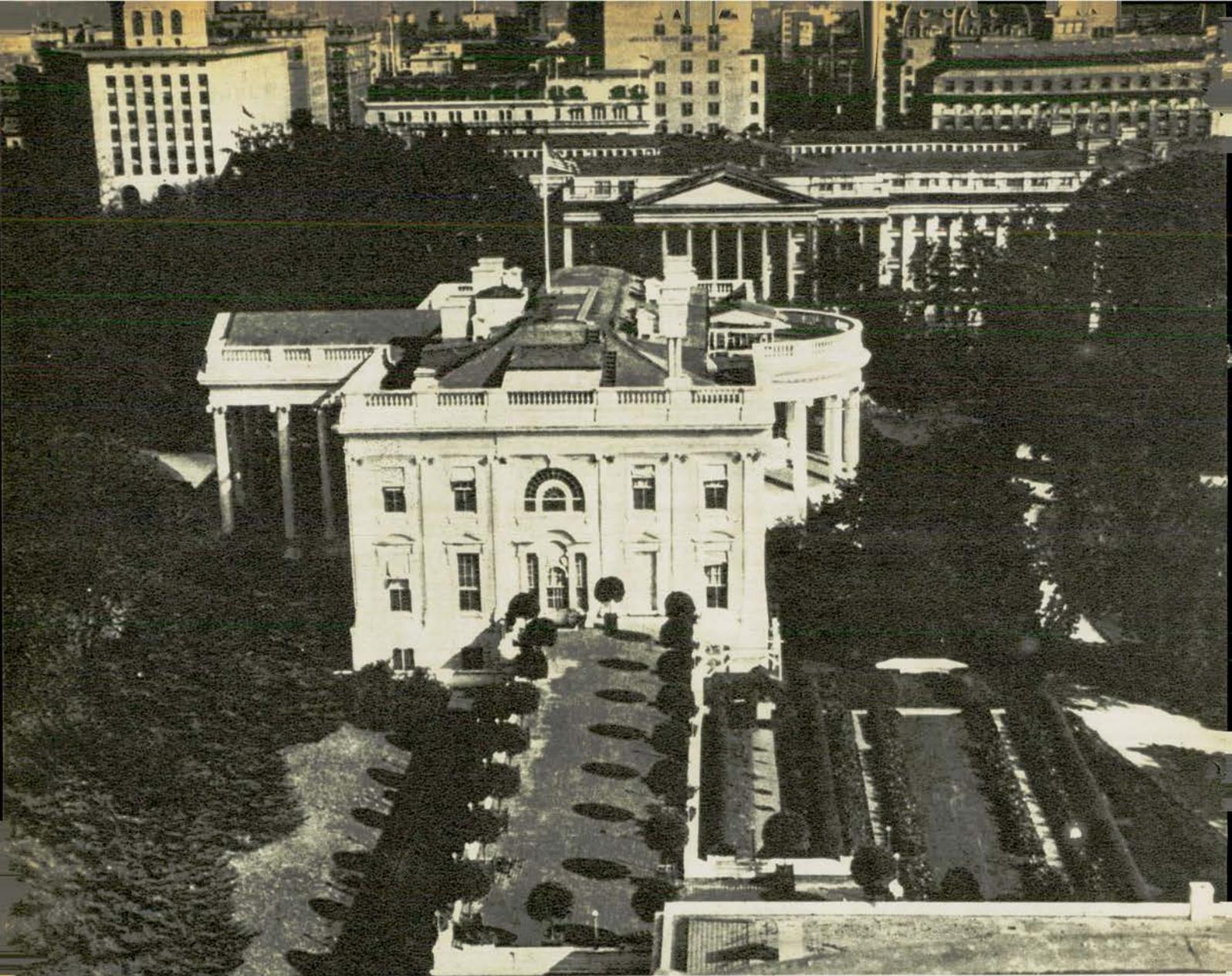
actualidad tiene la de una U; el Presidente toma asiento de espaldas a la chimenea y al famoso retrato de Lincoln pintado por Healey; la señora de Kennedy se sienta frente a su esposo, teniendo a los invitados de honor a cada lado de la mesa.

#### **SERVICIO MAS RAPIDO**

Una de las razones para usar esa nueva disposición de la mesa está en que el servicio puede ser hecho mucho más rápidamente, según informan los funcionarios de la Casa Blanca.

La señora Kennedy ha reducido también el número de los platos en las comidas: en lugar de 5, se sirven solamente 4 ahora. La razón para ello, de acuerdo con la información de un ayudante, es que la primera dama considera simplemente que cinco platos constituyen demasiado alimento y alargan en exceso el tiempo de la comida.

Los esposos Kennedy han demostrado que no les gustan las reuniones excesivamente numerosas. Por ejemplo, se ha observado



*Otro aspecto de la Casa Blanca, en la que pueden verse los bien cuidados espacios verdes que rodean la histórica mansión de los presidentes norteamericanos.*

que nunca ha habido invitados adicionales para programas después de las comidas y, por otra parte, no se ha celebrado una recepción que llegase a 800 invitados.

Con las reuniones más pequeñas, los invitados tienen mayor posibilidad de hacer amable la fiesta, sin dejar de observar los principios. En lugar de la separación habitual entre damas y caballeros para tomar el café después de la comida, todos están juntos en el salón rojo, azul y verde, y el presidente y la señora Kennedy se mezclan con ellos.

Los Kennedy han demostrado de otro modo también su deseo de tener un contacto personal con sus invitados: esto se advierte en su manera de recibirlos y de despedirlos.

Si bien cada invitado es saludado una vez que el Presidente y su esposa bajan de sus departamentos privados, usualmente no se advierte esta rígida "línea de recepción", en la que en otros tiempos se ubicaban los visitantes de acuerdo con el protocolo, en espera, con frecuencia hasta el cansancio, de que le llegara el turno para recibir el saludo de los dueños de casa.

#### **Y LA DESPEDIDA...**

Los nuevos huéspedes de la Casa Blanca también se despiden personalmente de cada uno de sus invitados. Las mujeres reporteras de la prensa, que a menudo son invitadas para la tertulia que se desarrolla después de la comida, siempre tuvieron también su participación en el apretón de manos presidencial; generalmente son invitadas a tomar café.

La señora Kennedy lleva ofrecidas una gran variedad de entretenimientos en la Mansión Ejecutiva, desde un espectáculo vespertino no protocolar de música de banda, hasta algunas reuniones musicales más serias, inclusive con ejecuciones del famoso pianista Eugene List. La primera dama procura que el espectáculo ofrecido sea el mejor posible en su género.

Las mejores bandas de las fuerzas armadas han desfilado por la Casa Blanca; pero también ha ejecutado en sus salones la Orquesta Sinfónica Nacional, y han actuado igualmente las estrellas del Metropolitan Opera, Roberta

Peters y Gerome Hines, el elenco del Teatro y Academia del "Shakespeare Festival", y próximamente lo hará el mundialmente famoso cellista Pablo Casals.

Una excelente demostración de la imaginación de la señora Kennedy pudo advertirse en la organización de la histórica "Comida de los Estados", que se celebró el último verano en los jardines de Mount Vernon, a la que una gran cantidad de invitados llegaron por agua, en embarcaciones que recorrieron el trayecto a lo largo del río Potomac. Fue minuciosamente cuidado hasta el menor detalle de la reunión, proveyéndose inclusive de sweaters de cachemira y echarpes de chiffón a las señoras que hicieron el trayecto fluvial.

Jacqueline Kennedy, refiriéndose a su función en la Casa Blanca, se expresó del siguiente modo: "Gobernar una casa es para mí una fuente de alegría. Cuando todo se desenvuelve suavemente, cuando las comidas son buenas, cuando las flores son



Jacqueline Kennedy logró comunicar mucho de su propio entusiasmo, al hacer el recuento de los pasos iniciales en su búsqueda de objetos y muebles que hubieran estado asociados a sus antiguos moradores. Aquí la vemos delante del candelabro de plata que ha sido dorado para armonizar con el decorado del comedor de gala.

y parecen frescas, realmente me siento muy satisfecha".

Cada primera dama de los Estados Unidos suele aportar su propia personalidad a la Casa Blanca, y algo de ella queda cuando los días de su preeminencia desaparecen. Su actividad en la mansión de los presidentes se incorpora a la historia de la misma, y rara vez deja de ser recordada.

Un hermoso espejo, que fue propiedad de Jorge Washington, y que ha sido traído de Mount Vernon, pende sobre una de las paredes del Salón Verde. Debajo de él, se encuentra un escritorio de señora, hecho en caoba, con incrustaciones doradas y paneles de cristal, pintados en negro y oro.

El Salón de Lincoln, en el segundo piso, fue originado por el presidente Truman. De diversos lugares de la Casa Blanca coleccionó lo que hubiera pertenecido o estuviera relacionado con el prócer y lo colocó todo en este salón. La cama corresponde a la extraordinaria talla de Lincoln.





**ESTE  
PUEDE SER SU  
AUTOMOVIL:**

**S**E hace imperioso definir el lugar exacto que ocupa el Chevrolet 400 dentro de la vasta gama de series, modelos y variantes de carrocerías de la citada marca, para ubicar al lector en un plano que permita una mejor identificación.

Dentro del panorama global de la marca Chevrolet, el 400 representa el eslabón de enlace entre el Corvaire, como auténtico compacto, y los coches de lujo de mayor tamaño y potencia (Biscayne, Bel Air, Impala). Esta serie intermedia (intermedia en rendimiento, dimensiones y precio) lleva la denominación Chevy II, que a su vez se produce con dos motores distintos (4 y 6 cilindros) y carrocerías también diferentes.

El modelo que hoy nos ocupa posee motor de seis cilindros y carrocería sedán, con la única variante respecto del coche original, norteamericano, de tener una relación de compresión reducida de 8,5:1 a 7,5:1.

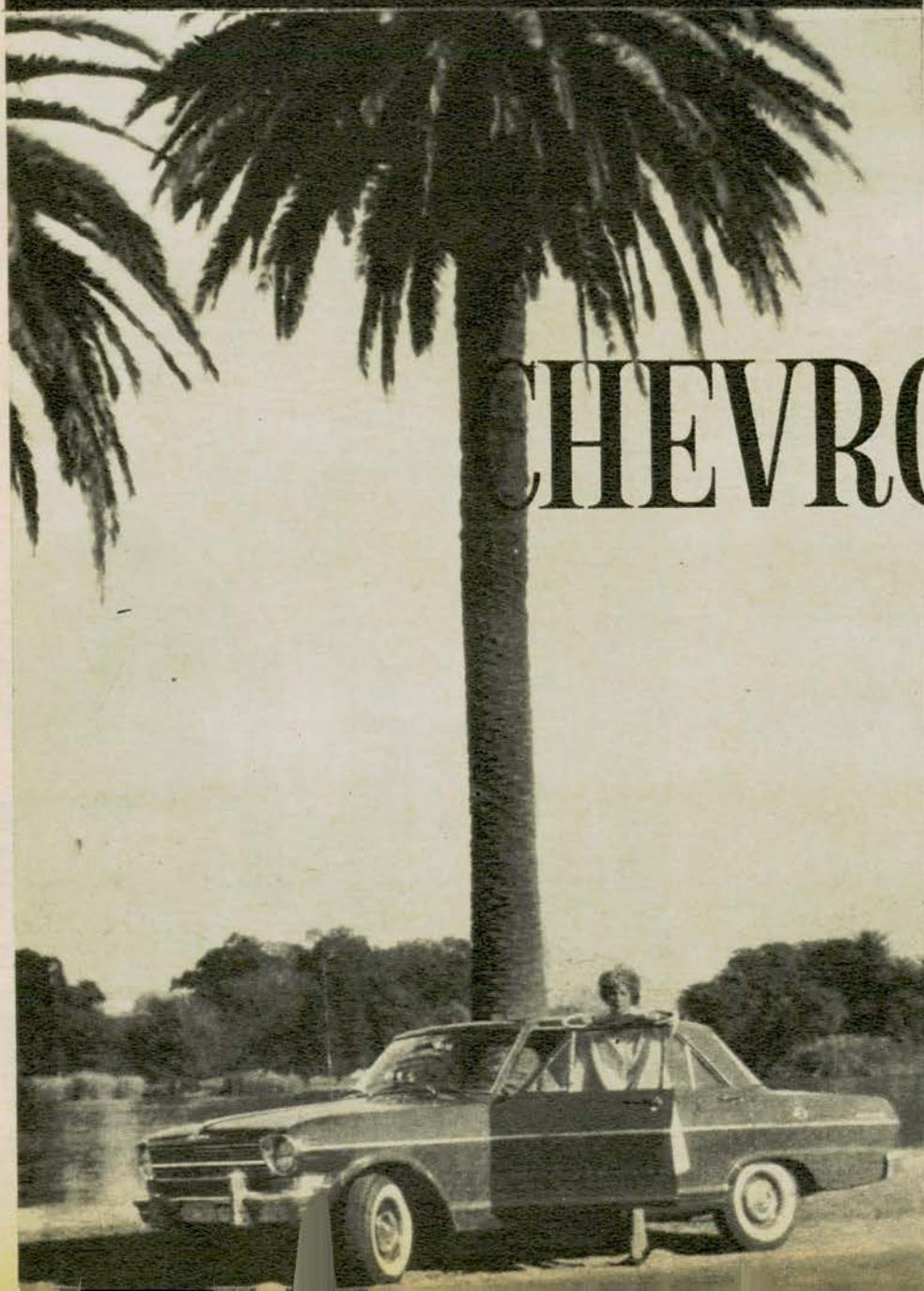
**CHEVROLET**  
**400** →

**SEDAN 4  
PUERTAS**

Especial para AUTOCLUB

Por  
**FEDERICO  
B. KIRBUS**

*En cualquier parte el  
Chevrolet 400 armoniza con  
el ambiente.*



En consecuencia, la potencia primitiva de 122 HP-SAE sufre en el modelo argentino una merma de 15%, aproximadamente, estimándose la entrega en 105 HP-SAE. Con una junta de cilindros más delgada se puede volver a la compresión y la potencia originales, aunque en tal caso resulta imprescindible el empleo de nafta especial. Con la compresión actual de 7,5:1 el motor no muestra la menor tendencia al pistoneo en el uso de nafta común de surtidor. Esta fue precisamente la razón que indujo a la General Motors Argentina a entregar el 400 con una escala de compresión más reducida.

Si procurásemos trazar una línea paralela entre el Chevrolet 400 y algún automóvil europeo, podríamos citar al Mercedes Benz 220 como uno de los coches que más se asemejan en su carácter a aquél. Naturalmente que éste, como expresión genuina de la industria automotriz norteamericana, conserva muchos atributos típicos de los automóviles de Detroit: motor de diseño convencional y mando de distribución lateral, eje rígido posterior, frenos de tambor, etc. Por el otro lado ofrece algunos adelantos técnicos dignos de tener presente: carrocería integral monoblock, suspensión trasera "Uniflex" con una sola hoja de acero de laminado especial, ruedas con llanta de 13 pulgadas y motor levemente supercuadrado (mayor diámetro de cilindros que carrera de émbolos, en relación 0,9:1). De modo que se ha procurado combinar el progreso, reflejado en distintos detalles técnicos, con la robustez surgida de la simplicidad constructiva y la experiencia. Un compacto rendidor, espacioso y libre de complicaciones mecánicas.

Acaso lo más sorprendente en este automóvil es el amplio espacio interior que ofrece a pesar de sus dimensiones exteriores relativamente reducidas: con su largo total de 4650 mm. es un metro más corto que, por ejemplo, un Cadillac '62 y, al mismo tiempo, exactamente 25 centímetros más angosto que los Chevrolet de las series V8: Biscayne, Bel Air o Impala. De ahí, entonces, que el primer contacto con el tráfico urbano resulte para el conductor un tanto insólito, puesto que se tiene la im-



*El baúl del 400 es generosamente dimensionado; los extremos de los guardabarros, un poco expuestos.*

presión de estar detrás del volante de un automóvil muy ancho, impresión que es causada justamente por la amplitud de la carrocería. Tres personas adultas pueden estar sentadas con cierto confort tanto en los asientos delanteros como en los posteriores. El baúl es de dimensiones generosas (0,72 metros cúbicos), y el compartimiento del motor lo suficientemente amplio para permitir un acceso fácil a todas las partes de la unidad propulsora.

Detengámonos un poco frente al tablero. Se ha tratado de simplificar el instrumental reduciendo los indicadores

*La línea "trapezoid" se refleja también en la parte frontal*



de generador, presión de aceite y temperatura de agua a otras tantas (3) lucecitas coloradas que se encienden en caso de contratiempo. El velocímetro llega a 200 km/h., velocidad que naturalmente no alcanza el coche. A la izquierda del volante se hallan los botones para la luz (la iluminación del instrumental es regulable) y del limpiabrisas y, debajo del tablero, los de la traba del capot y control de respiradero. Tres botones del lado derecho del volante integran el sistema de calefacción y refrigeración, muy eficaz, por otra parte. Sumamente valiosa resulta la traba mecánica del volante, que tiene la forma de un bastón y debe de ser, por la impresión de solidez que causa, motivo suficiente para ahuyentar a un posible ladrón.

La dirección es de accionamiento extremadamente fácil y muy desmultiplicada, y vuelve bien sola a su punto neutral, después de un viraje cerrado.

La terminación interior y el equipamiento del tablero dan la impresión de sencillez, buen gusto y acabado impecable. En este aspecto el único motivo de recriminación podría ser la ausencia de un tapizado en la parte superior del tablero como medida de precaución en caso de un encontronazo o frenada brusca.

El motor es el clásico Chevrolet 6 cilindros, con árbol de levas lateral y válvulas en la culata, tipo L-6 Turbo-Thriftmaster, de 3179 centímetros cúbicos. Ya queda consignada la potencia, de 105 HP-SAE a 4400. El torque máximo se obtiene con alrededor de 20 kilogrametros a 2400 r.p.m.

Una breve referencia en torno al término "torque" o "par motor": si nos disponemos a levantar un peso de, digamos, 75 kilos a un metro de altura realizamos una fuerza equivalente a 75 kilogrametros. No importa si para efectuar esta tarea echamos un segundo, un minuto o una hora; simplemente disponemos de la fuerza necesaria para hacer el trabajo, sin que importe el tiempo empleado.

Las cosas cambian cuando hablamos de "rendimiento" o "potencia": en este caso ya entra a jugar el factor tiempo. De ahí que para determinar un HP o caballo de fuerza inter venga también el cronómetro al extremo que lo que antes era "fuerza" (o "torque", o "par motor") ahora se convierte en



*Pedales colgantes, instrumental muy adecuado y volante de dimensiones prácticas son detalles del interior del coche.*

*Compacto por fuera y grande por dentro: el Chevrolet 400.*



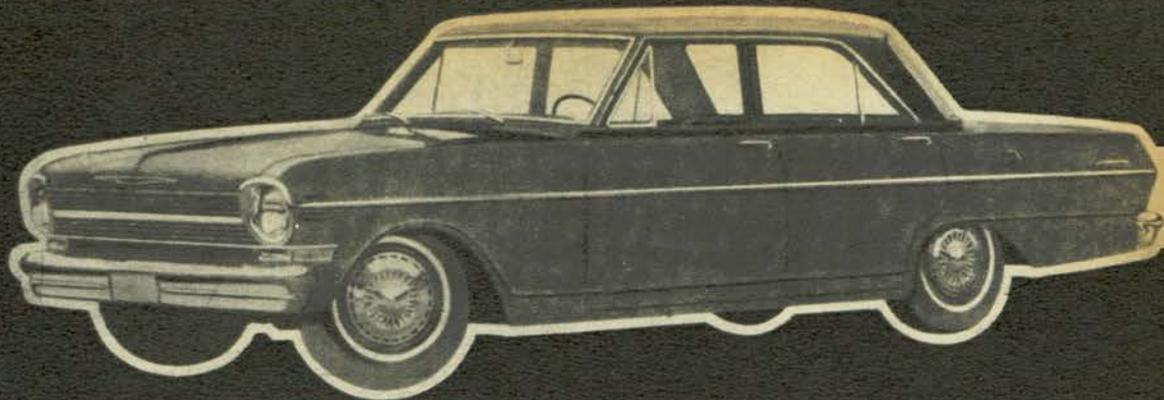
"rendimiento" (HP): levantar los consabidos 75 kilos a un metro de altura en el término de un segundo equivale a un rendimiento de un caballo de fuerza o HP. La diferencia entre "torque" y "rendimiento" está, pues, en la presencia o la ausencia del factor tiempo.

Pero volvamos al Chevrolet 400. A pesar de tratarse de un motor de seis cilindros, hay una elasticidad de marcha que sorprende. En tercera marcha (directa) se puede acelerar de 30 km/h. en adelante sin que el motor o los elementos de transmisión causen la menor vibración. Tan silenciosa es la marcha del motor cuando regula que a veces se tiene la sensación de que está parado.

El pique es estupendo, especialmente en 2ª marcha entre los 40 y los 60 km/h., donde el coche usufructúa del mayor torque. Aunque el motor tiene elasticidad suficiente para viajar en el tráfico a 20 km/h. en segunda, se nos ocurre que la primera velocidad es demasiado "corta": frente a los 34,9 km/h que el Chevrolet 400 alcanza a 1000 r.p.m. en tercera y los 21 km/h. a que llega en segunda al mismo régimen, en primera velocidad cada mil vueltas del motor equivalen a solamente 11,9 km/h., aproximadamente. En consecuencia, a 4400 revoluciones por minuto, que es el régimen máximo indicado por la fábrica, se llega a 52 km/h. en primera, a 92,4 km/h. en segunda y a 153,5 km/h. en tercera.

La relación final piñón-corona es de 3.08:1, por lo que cada tres giros del motor corresponden a una vuelta entera de las ruedas motrices, que a su vez avanzan en cada giro dos metros y fracción.

Los frenos tienen una superficie efec-



# CHEVROLET

SEDAN 4 PUERTAS

400 →

## CARACTERISTICAS GENERALES

**MOTOR:** L-6 Turbo-Thriftmaster, de seis cilindros en línea; diámetro de cilindros, 90,500 mm.; carrera de émbolos, 82,550 mm.; cilindrada, 3179 cc.; compresión, 7,5 : 1; potencia, 105 H-P-SAE; torque máximo, más de 20 Kgms., a 2400 rpm.; régimen máximo de trabajo, 4400 rpm.; potencia específica, 33 HP por litro. Arbol de levas lateral con válvulas a la cabeza; un carburador Rochester de tiro descendente, bomba de nafta mecánica. Sistema eléctrico, 12 voltios. Refrigeración por agua; contenido del radiador, 12,3 litros.

**TRANSMISION:** Embrague a monodisco seco; caja de tres velocidades, con 2ª y 3ª sincronizadas; palanca de cambios en el volante; relación final piñón-corona (desmultiplicación): 3,08 : 1. Relación de las tres marchas: 1ª: 2,94 : 1; 2ª: 1,68 : 1; 3ª: 1 : 1 (directa); marcha atrás: 3,33 : 1.

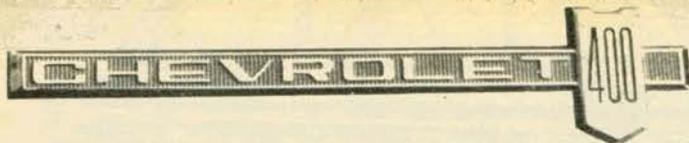
**CHASIS, CARROCERIA Y SUSPENSION:** Carrocería autoportante, integral; suspensión frontal a espirales con un brazo "A" superior y brazo simple inferior con tensor longitudinal y amortiguador telescópico; atrás, eje rígido con una hoja laminada de acero especial; frenos hidráulicos en las 4 ruedas, freno de mano mecánico; superficie efectiva de frenaje, 935 cm². Contenido del tanque de combustible, 60,5 litros; capacidad del cárter, 4 litros; neumáticos 6.40 x 13".

**MEDIDAS:** Trocha delantera, 1440 mm.; trocha trasera, 1430 mm.; largo total, 4650 mm.; ancho total, 1760 mm.; altura total, 1400 mm.; distancia entre ejes, 2790 mm. Peso, sin carga: 1201 kilogramos.

**RENDIMIENTO:** Velocidad tope, 153 Km/h; relación peso/potencia (sin carga): 11,4 Kg/HP; velocidad en directa, 34,9 Km/h cada 1000 rpm.; consumo: 14 - 15 litros/100 Km. en la ciudad y 12 - 13 litros/100 Km. en ruta abierta.

## CALCULO DE COSTO

Precio neto, incluido radio y todas las "extras" (no hay implementos opcionales) .....	\$ 785.000.—
Seguro completo, con franquicia hasta \$ 2.000 y con un 85 % de cobertura en caso de robo, por año .....	" 43.000.—
Patente en la Capital Federal, primer año (íntegro) .....	" 10.500.—
Impuestos (en el acto de compra) .....	" 12.000.—
Total gastos fijos por año .....	" 65.000.—
Cuatro servicios generales (el primero es gratuito), a 1.200 c/u. ....	" 4.800.—
Cambio de aceite (4 litros cada 1500 Km.) .....	" 2.750.—
Dos neumáticos 6.40 x 13", a \$ 4.000 c/u. ....	" 8.000.—
Un juego de bujías (6) .....	" 900.—
Subtotal de gastos movibles por año y 20.000 Km. de uso .....	" 16.450.—
Total gastos fijos y movibles, básicos .....	" 81.450.—
Gasto de nafta, a un promedio de 13,7 litros cada 100 Km. en tráfico urbano y ruta abierta, para 20.000 Km. ....	" 19.200.—
Gasto de aceite, a razón de 1 litro cada 1000 Km. y para 20.000 kilómetros, total .....	" 1.060.—
Total general de gastos fijos y movibles, por año y 20.000 Km. ..	" 101.710.—
Costo por kilómetro .....	" 5.15
Costo por mes (promedio) .....	" 8.550.—



tiva de 935, valor que debe aceptarse como bueno para un automóvil de la performance y del peso (1201 kgs.) del Chevrolet 400.

Otra ventaja: con su trocha de 1,44 metros se adapta perfectamente a los rieles del tranvía, sobre los cuales se desliza gustosamente, incluso cuando se sacan las manos del volante.

Uno de los aspectos más positivos es que el 400 no posee accesorios o implementos opcionales, dado que viene equipado de fábrica con una gama realmente extraordinaria de extras (que en este caso no lo son): cubiertas con banda blanca, uñas,

defensa delantera y baquetas cromadas; calefactor; radio y antena; cerradura del tanque de nafta; traba de dirección, traba de capot; encendedor de cigarrillos; apoyabrazos delanteros y traseros; ceniceros en los apoyabrazos traseros; limpiaparabrisas dual, eléctrico; lavaparabrisas (que se acciona con el pie izquierdo); protección asfáltica; inflador a pedal y aro de bocina. El precio de 785.000 pesos es, por lo tanto, total. Se nota la ausencia de una conexión especial para la guiñada de luces, muy necesaria en el tránsito bonaerense.

El tanque tiene capacidad para 60,5 litros, que alcanza para recorrer en la ciudad alrededor de 400 kilómetros. Observamos que el indicador de nafta atrasa un poco, puesto que cuando la aguja indicadora llega a la marca del medio, el contenido del tanque es de unos 25 litros. El velocímetro, en cambio, adelanta como en la casi totalidad de los automóviles de uso normal.

Para quien ha de destinar su Chevrolet 400 preferentemente al uso en la ciudad la colocación de una defensa especial brinda la ventaja de proteger los extremos de los guardabarros, particularmente los traseros: la concepción de la carrocería en el estilo trapecio brinda muchas ventajas, como por ejemplo el gran espacio interior y la fácil maniobrabilidad en el estacionamiento, pero hay que acostumbrarse al hecho de que los extremos de los guardafangos posteriores están muy expuestos a tomar contacto con otro vehículo estacionado, antes que el paragolpes entre en acción.

El consumo de nafta y de aceite, así como el estado general del coche, dependen mucho del tratamiento a que se lo someta y de la carga que lleva.

En el tráfico urbano llegamos a un consumo de 14,9 litros por 100 kms., pero entendemos que este valor puede bajar a 14 l/100 kms. si no se recurre con mucha frecuencia a la 1ª y 2ª marcha. En viajes en ruta abierta, con dos personas a bordo y no llegando más allá de los 120-130 km/h., el consumo de nafta arrojó 12,5 por 100 kms. Forzando la marcha o cargando el vehículo, esta cifra aumenta naturalmente, pero aún así nos hallamos frente a guarismos bastante favorables. En el cálculo de costos llegamos por vía de estos valores a la cifra básica de 5,15 pesos por kilómetro, suponiendo que se recorran en el término de un año 20.000 kilómetros: en esta cifra están contenidos los gastos de seguro, patente, impuesto, service, los cambios de aceite, dos gomas, un juego de bujías, descartándose de plano roturas, que lógicamente no entran en el cálculo de costos elaborado por nosotros. Por otra parte, al segundo año de uso queda eliminado el impuesto que se paga al comprar la unidad y que oscila en el presente caso en 12.000 pesos. Asimismo, la patente sufre una pequeña reducción, por lo que al segundo año de uso el costo efectivo baja a 4.70 pesos por kilómetros, siempre sobre la base de 20.000 kilómetros anuales.

Considerando el rendimiento, el espacio que ofrece, la calidad del material y la calidad del service que proporciona General Motors Argentina, estimamos que la adquisición del Chevrolet 400 no involucra gastos fijos y móviles que escapen a las posibilidades del hombre de la clase media: 8.550 pesos por mes de costo promedio, es una cifra que, si tenemos en cuenta la situación actual, se mantiene dentro de límites muy razonables.

## LA CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD

OTORGADA A

AMORTIGUADORES

**MONROE**

expresa lo que la opinión pública reconoce:

Amortiguadores **MONROE** en la Argentina...

...tan buenos como los

**MONROE** Norteamericanos!



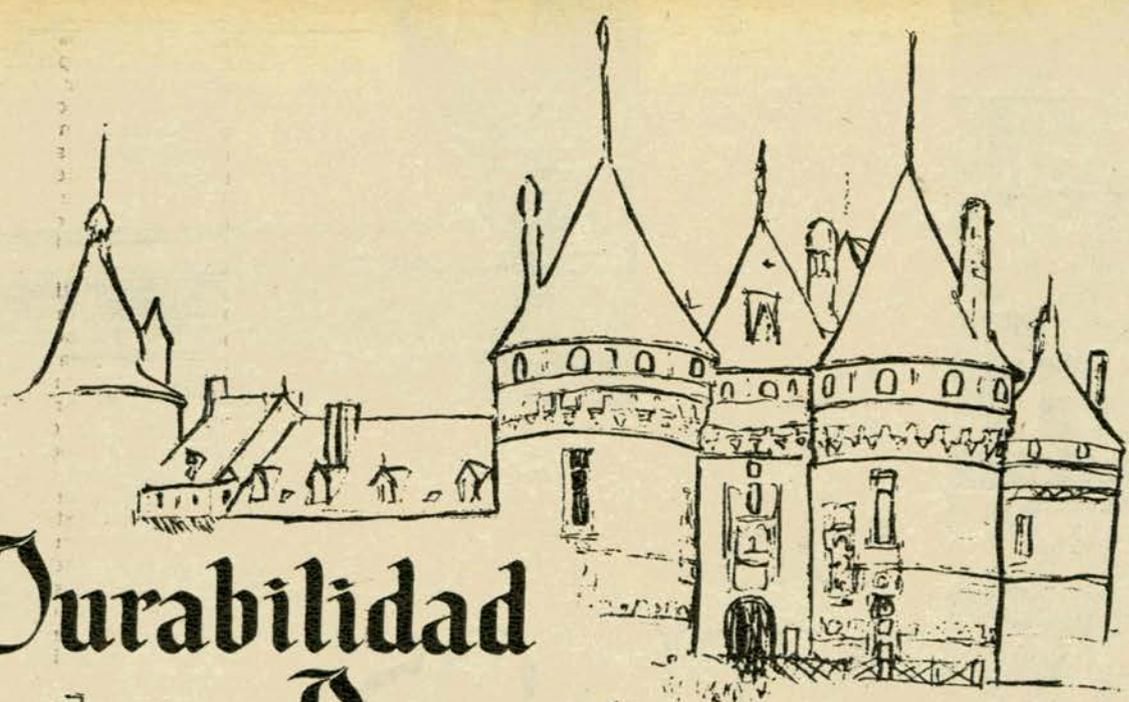
Distribuidor



**WILL L. SMITH S.A.**

DIVISION AUTOMOTOR

LUIS SAENZ PEÑA 443/451 T. E. 38-2011 - BUENOS AIRES



# Durabilidad Peugeot

es durabilidad europea

PEUGEOT 403. EL AUTOMÓVIL CONSTRUÍDO PARA DURAR MÁS... POTENTE... CONFORTABLE... SEGURO..

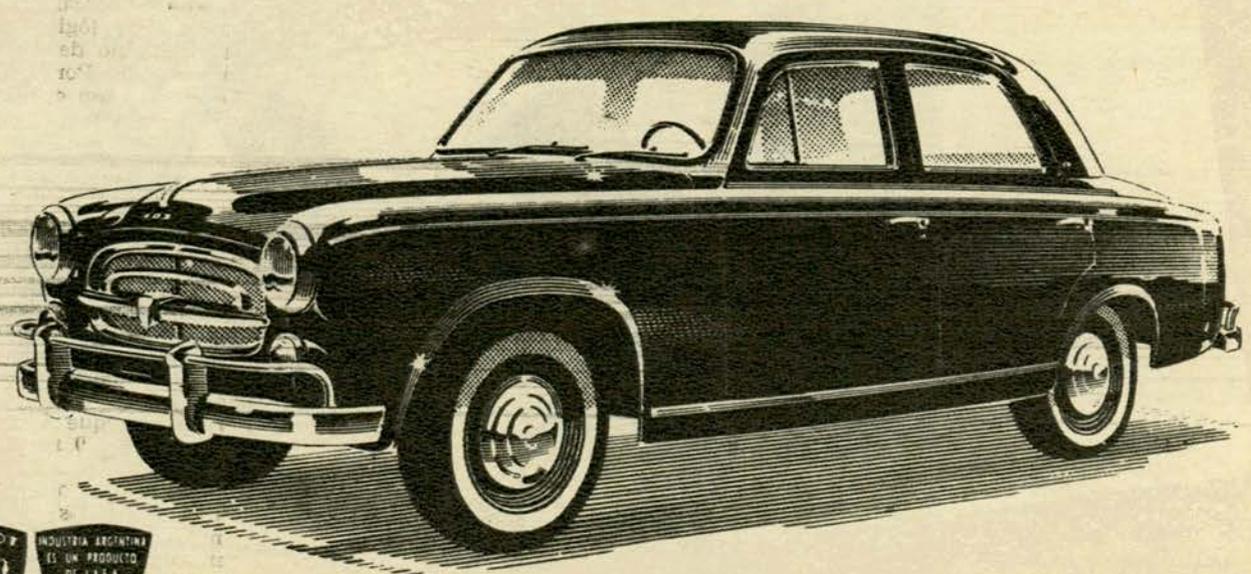


PEUGEOT 403. Con el prestigio que distingue a las marcas europeas... Ahora fabricado en la Argentina... PEUGEOT 403. Motor supercuadrado de 4 cilindros, suave y potente. Aceleración rápida. Segura conducción. Asientos delanteros transformables en

cómodas cuchetas. Extraordinario sistema de suspensión. Techo corredizo de cierre hermético. Cuatro puertas. Frenos hidráulicos. Amplio baúl trasero iluminado. Tablero instrumental completo. Mandos de calefacción anti-vaño y climatización de regulación triple. Amplia visión panorámica.

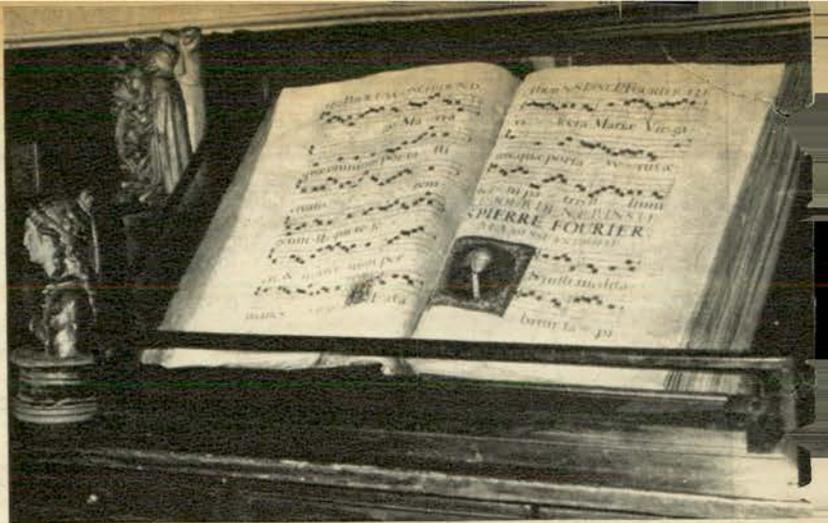
## PEUGEOT 403

¡LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE!



D. A. P. A. S. A. DISTRIBUIDORA AUTOMOVILES PEUGEOT ARGENTINA COMERCIAL F INDUSTRIAL S.A - PASEO COLON 1070 - TEL 347560/7569 - 30-3807 - BS. AS.

# EL ALMA DE LOS MUSEOS ARGENTINOS



Recorriendo la sala de honor del Museo de Arte Decorativo, el visitante encuentra, entre otros muchos tesoros artísticos, este misal antiguo, en perfecto estado de conservación.

Por  
JOSE  
MARTORELL

Especial para AUTOCLUB



El bronce, tanto en la industria bélica como en la estatuaria creadora, suele ocupar un lugar preponderante en los museos argentinos, destinados a dar, en apretada síntesis, un panorama visual de la epopeya y del arte.

UN gran poeta contemporáneo ha fijado el concepto valedero del fondo misterioso de las cosas y del hombre, expresando que todo tiene alma: la tierra, el paisaje, lo que se vive, lo que se ama, lo que se piensa, lo que se siente y lo que se sueña.

Frente a ese mundo de abstracción de las ideas y de los sentimientos que torna misterioso cuanto gira alrededor de la subconsciencia, respondiendo seguramente al genes de la célula, una cosa nos es común y nos identifica a todos, el amor, las obras, la heroicidad, el pecado, la fe, la picardía, el ensueño y muchas veces también lo que no se ha hecho, que puede ser acaso más importante que lo realizado. Quizá por aquello de que es más interesante lo que se sugiere que lo que se da, ya que en ello está siempre la esperanza de la mujer y del hombre, que de no ser así, al decir de escritor celebrado, "cuántos pasarían por la feria sin comprar nada".

Por eso cuando San Agustín afirma que él sabe cómo es el tiempo pero que si le preguntan qué es el tiempo él ya no lo sabe, aclara casi de manera meridiana, todo aquello que es instinto y que lo mismo es del hombre culto, del espíritu más iniciado, del ser más inteligente o ignorante o del ciudadano más gregario.

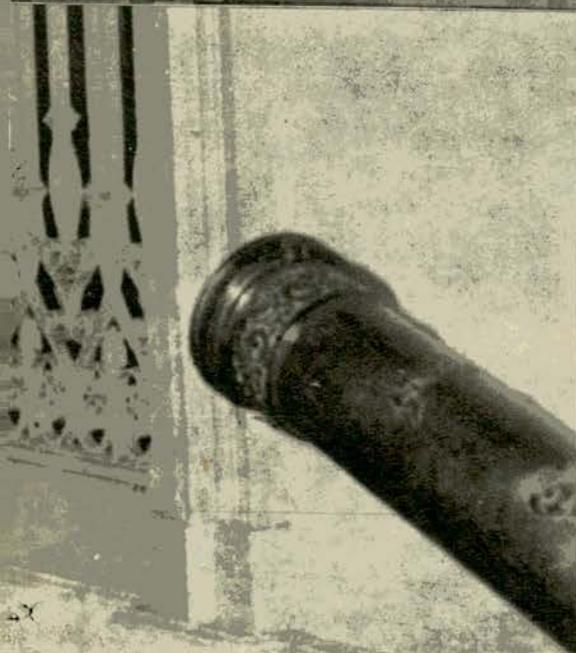
Cuando aquel indígena sostiene en "Tempestad en los Andes", con



*La entrada del Museo Histórico Nacional ha sido registrada por la cámara fotográfica en un momento, el peor y el más inconcebible en un museo, registrado en el cartel de la izquierda: "Clausurado hasta nuevo aviso".*



*Estos mascarones de proa, reunidos hoy en la sala especial que les ha sido destinada en el Museo de Bellas Artes de la Boca, dizlogan, quizá, en sus momentos de soledad, sobre la permanencia eterna del mar y de las sirenas en sus recuerdos de viaje.*



su aparente candidez, que él no sabe hacer melones pero sí cuáles son buenos, nos demuestra que lo mismo en el Tibet, en México, en el Cuzco o en Buenos Aires, la mujer y el hombre son, con su proyección anímica, el mejor espectáculo logrado por Dios a su imagen y semejanza, y, por lo tanto, digno de valoración cuando salga de sus manos o de su espíritu inquieto.

Ahora bien, por eso nos interesan tanto sus obras múltiples, sus ideas, sus libros, sus cuadros, sus útiles de ayer o de hoy —para el caso es lo mismo—, su preocupación por conocer el origen de las cosas y del hombre, sus investigaciones sobre las grandes especies prehistóricas, por supuesto sin solución de continuidad, sus tumbas, su escultura, su alfarería colorida y parda, con sus signos jeroglíficos aparentemente indescifrables, las armas empleadas en sus guerras y batallas, todos los instrumentos rudimentarios y modernos de caza, pesca o para su sustento, sus vestimentas de colores secretos transmitidos de padres a hijos, las efigies de los grandes héroes y dioses de su devoción y toda esa serie caleidoscópica de elementos que fijan climas y épocas, por lo cual nada de eso resulta inanimado en los museos, cuando en una tarea docente y ejemplarizadora se propone un diálogo con el tiempo en una radioscopía en la que sus personajes, al mostrarnos su alma, siguen teniendo para nosotros vigencia viva y ejemplo que tanto necesita esta hora actual.

Por eso, hacer itinerario por cada uno de esos establecimientos museográficos argentinos habrá de ser tarea pedagógica, humana y patriótica, ya que al hacer notas y exaltar sus características,



*Entrada principal del Museo de La Plata que figura en un primer plano mundial entre todos aquellos que registran la historia viva de las ciencias naturales.*

formados con sentido vital, habrá de mostrarse que, a pesar de nuestra juventud como pueblo, poseemos una historia magnífica que es alta jerarquía para el país.

Procuraremos que en esas visitas imaginarias a través de este conducto cultural que es AUTOCLUB, al servicio

del país, se objetive el diálogo, la polémica y el patriotismo que vivieron sus personajes, con sus escenas de amor, de luchas y de fiestas que dieron lugar a grandes acontecimientos; las horas románticas y líricas que han dado destino a la Nación, bajo la inspiración de sus maravillosas mujeres, que animaron con su gracia todos aquellos acontecimientos, sus figuras vernáculas y populares, algunas acaso desconocidas, pero que forman parte de ese cuadro que merece ser destacado con todo verismo, pensando con Unamuno, que eso tendrá finalidad humana, universal, aun partiendo de su tipicidad, aleccionadora "para que así la patria —como lo afirma el ex rector de Salamanca— nos lleve a la historia infinita y eterna y sobre todo a la conciencia de Dios".

Así, pues, lograr para el futuro todos esos enunciados, aunque habrá de ser tarea ardua pero aleccionadora en su divulgación, establecerá, por supuesto sin empaques, diálogos y contacto ante quienes se interesen por conocer nuestros museos y sus cosas por dentro, realizando la función estética del conocimiento y del ejemplo, cosa que satisfará al pensar que sin alharacas, y acaso humildemente, estamos sirviendo al país en una afirmación sostenida de cultura y en una jerarquización no técnica pura, sino de los valores humanos y nuestros que ya tienen el índice que nos singulariza particularmente, y que lo hacemos gustosos, apasionados solamente por el bien público, dándole al César lo que es del César y a Dios lo que es de Dios, que es lo único que realmente deseamos objetivar.



*El frontispicio del Museo Nacional de Arte Decorativo es un anticipo de lo que se ha logrado reunir en su interior.*



*Torso, bronce  
de Rogelio  
Yrurtia que  
figura entre las  
obras del  
Museo de Bellas  
Artes  
de la Boca.*



*Hombre del Chaco, talla  
en madera del desaparecido  
escultor Stephan Erzia,  
del mismo museo boquense.*





*Un cisne australiano, enteramente negro, y nuestro cisne de cuello negro (cygnus melanocoryphus) se aproximan mansamente a la orilla, aguardando una galletita de su visitante. El cisne de cuello negro nidifica en las provincias australes, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, pero en el invierno llega hasta las provincias centrales y norteañas.*

**H**ACE mucho tiempo, en una calurosa siesta de nuestra mesopotamia, a orillas de un arroyo, dos jóvenes lavaban ropa. En esa ocasión se aproximaron a ellas dos forasteros pobres y sedientos, quienes rogaron a las niñas les sirvieran un poco de agua fresca en alguno de los utensilios que tenían a su alrededor. Estas, sin compadecerse de la sed de los viajeros, tramaron en seguida una broma y les ofrecieron agua con jabón; los viajeros sedientos, luego de tomar un pequeño trago, arrojaron el resto y se alejaron disgustados y en silencio, en tanto las niñas reían ruidosamente y su burlaban de ellos.

Pero al caer la tarde, cuando una de ellas quiso decirle a su compañera: "Vamos, es la hora de regresar", sólo pudo exclamar: "¡Chahá!" (que en guaraní quiere decir algo así como ¡huyamos!) \*. La otra niña, sorprendida, quiso también hablar, pero de su boca salió un graznido similar: "¡Chahá!", al tiempo que ambas comenzaron a cubrirse de plumas y cambiar sus graciosas formas por las de un ave color ceniza, del tamaño de un pavo; dotadas de fuertes alas, remontaron el vuelo, co-

mentando su sorprendente transformación con el único grito que podían emitir: "¡Chahá!, ¡Chahá!", y se perdieron volando detrás de los montes.

Se supo después, como explicación de este fenómeno, que los viajeros burlados eran Jesucristo y su compañero, San Pedro. Casi nada. Y así, en un atardecer correntino, a la orilla de un arroyo, nació el Chajá, y su grito se fue haciendo tradicional en nuestras pampas.

El chajá —chauna torquata (oken)— es un ave zancuda, corpulenta como un pavo, pero con la cola más corta y plumaje en general grisáceo; las alas son más oscuras que el resto del cuerpo y están armadas con dos fuertes espolones, uno bastante mayor que otro: "en dobles púas del ala /

\* "El origen de este vocablo es onomatopéyico, pero es el caso que la gramática guaraní tiene orgánicamente establecido el vocablo como elemento de uso, arraigado y tradicional. Chahá es más que todo la advertencia con fuerza admirativa, de algo que se aproxima y se considera extraño, peligroso. Generalmente se dice Chajá". ("Hortus Guaranensis" - "La Fauna", de Julio S. Storni, en "Memorias del Jardín Zoológico", tomo X, La Plata, 1942.)



*Sorprendido en su camino hacia el agua, se detuvo complacido para recoger las migajas que le ofrece su amable visitante. En territorio argentino existen cuarenta y cuatro especies y subespecies de la familia anatidae.*

le aflora el coraje gaucha", según dice el poeta Juan Burghi. Tiene cuello erguido, con un collar de plumas oscuras, cabeza pequeña con copete, pico corto y grandes patas.

Debajo de la piel tiene una capa de tejido celular laxo que puede llenar de aire a voluntad y aligerar así su peso, lo que le permite volar y permanecer a grandes alturas. Eso le da, también, apariencia de mayor corpulencia, pero cuando se toca su cuerpo se le nota fofo, como espuma. De ahí el dicho gaucha:

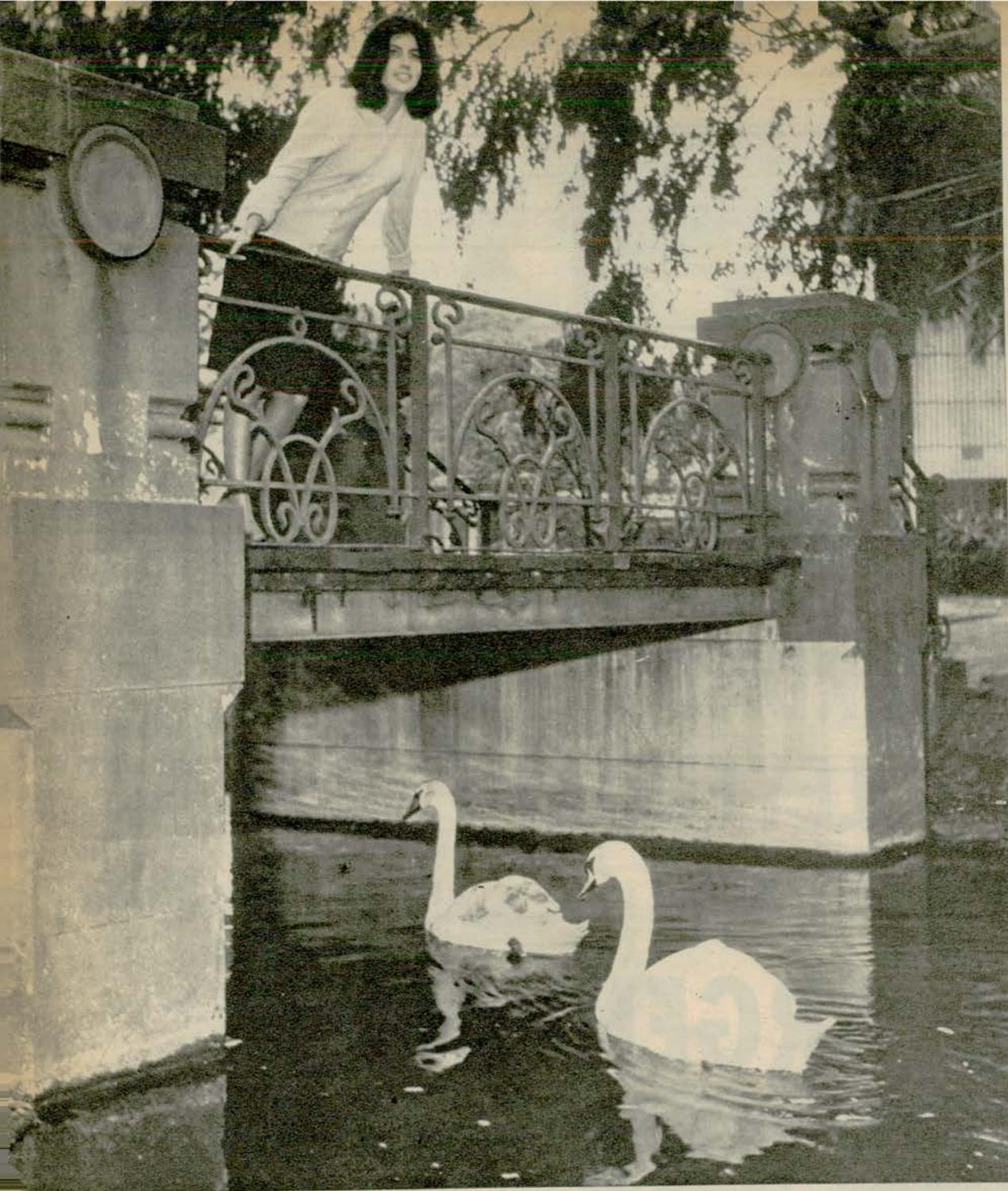
# VERDAD Y LEYENDA DE LAS AVES ARGENTINAS



**HOY: EL CHAJA,  
LA CIGÜEÑA Y EL CISNE  
DE CUELLO NEGRO**

Escribe  
**CIRIACO DIAZ**  
Para AUTOCLUB

*La cigüeña (euxenera maguari) frecuenta esteros, bañados y campos cultivados de casi todo el territorio argentino, desde el Norte hasta Chubut. En general, son mansas y se adaptan perfectamente a la cautividad, como este ejemplar que reclama golosinas con la insistencia de su pico abierto.*



*Según la leyenda,  
los cisnes  
blancos nunca  
cantan,  
ni aun frente  
a esta monísima  
visitante,  
y sólo lo hacen  
en el momento  
de morir.  
Su noción serena  
y elegante  
y el interrogante  
de su largo  
cuello,  
contribuyen  
al encanto y misterio  
de la vieja  
leyenda.*

"pura espuma, como el chajá".

Si las características físicas del chajá son atrayentes, mucho más lo son sus "virtudes morales". "Centinela de los campos" se lo ha llamado con razón, porque ante la presencia de extraños o ante un ruido que lo alarme, sea de día o de noche, lanza el viejo grito de aquellas lavanderas correntinas: ¡chajá!, ¡chajá! Y aunque su celo de guardián es similar al del tero y la lechuza —también vigilantes de la pampa— su grito es más grave y potente, y su presencia más intimidatoria que la de aquéllos. Un chajá le avisó a Martín Fierro la proximidad de la partida en la noche memorable que conoció a Cruz:

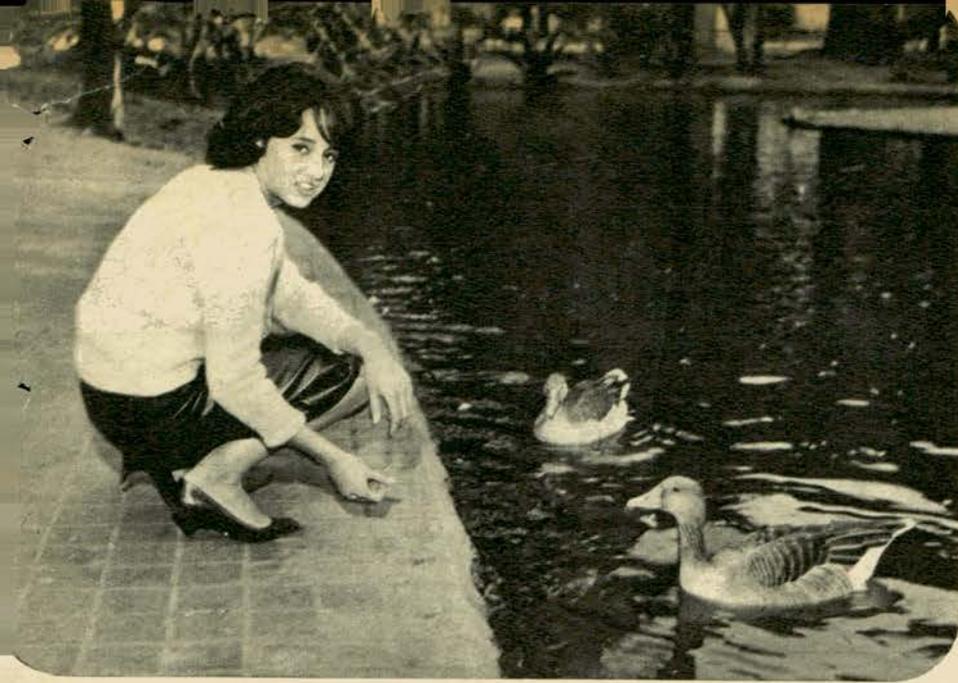
*"Me encontraba, como digo,  
En aquella soledá  
Entre tanta oscuridad*

Es bien conocido el "amor conyugal" de estas aves y la dedicación con que atienden a sus hijos. En esto también son ejemplares, como si toda su vida estuviera consagrada a reivindicar su origen y la triste memoria de aquellas lavanderas burlonas.

Dícese que la pareja es tan unida, que muriendo uno el compañero no le sobrevive. Este comportamiento fue comprobado en repetidas ocasiones con ejemplares en cautiverio. Con animales en libertad la comprobación es más difícil, y seguramente la posibilidad de encontrar otro compañero les haga más llevadera su pena; excepto los románticos inconsolables y los soñadores empedernidos, que los ha de haber también entre los chajajes.

Anidan en las proximidades del agua, generalmente entre juncales, y ponen hasta 6 huevos blancuzcos, más grandes que los del ganso (sus dimensiones 90 x 64 mm.). Los pichones son de color amarillento, y en cuanto nacen comienzan a seguir a sus padres. Estos, muy solícitos en sus cuidados, los defienden con valentía, sin detenerse nunca ante el tamaño o la cantidad de los atacantes.

*Echando al viento mis quejas,  
Cuando el grito del chajá  
Me hizo parar las orejas."*



### La cigüeña

Un sobrino mío que sólo tiene 5 años, pero que es un atento observador de las aves, me decía, en plena pampa y parado frente a una cigüeña: "Ese pico no puede aguantar a mi hermanito". Y se refería, sin duda, a la vieja versión, porque eso de que a los niños los trae la cigüeña de París es una versión que los ornitólogos todavía no han podido confirmar. Y posiblemente sea falsa. No tanto por la cigüeña y el pico en sí, y lo largo de los vieja versión, porque eso de que a los niños los trae la cigüeña de París es frentamiento, la violencia y el egoísmo del mundo actual, que todos los hombres provengamos de París o de algún otro lugar común.

Pero de cualquier manera, aunque no nos haya traído ni nos lleve a ninguna parte, la cigüeña —euxenera maguari (Gmelin)— fue y es un pájaro admirable. Frecuenta esteros, bañados y campos cultivados en casi todo el territorio argentino, desde el norte hasta Chubut.

En general son mansas, y el viajero puede aproximarse a ellas para contemplarlas; se las encuentra en pequeñas bandadas o ejemplares aislados, y en setiembre anidan en los bañados, construyendo un nido grande donde ponen hasta tres huevos blancos (sus dimensiones: 74 x 50 mm.).

En el sudeste de la provincia de Buenos Aires, en la estancia "Santa María", de don Carlos Defferrari, he podido observar los distintos cambios de color en el plumaje de dos ejemplares capturados jóvenes, y que se adaptaron muy bien a la semicautividad. Los pichones son de color crema, y cuando empluman, negros con la cola blanca, después van tomando una coloración blancuzca con manchas pardas claras, y por último adquieren el plumaje adulto: blanco con las alas negras. Tienen cuerpo robusto, cuello fuerte, cabeza grande, pico recto, patas largas, desplumadas y rojas, cola corta y grandes alas.



En nuestro país encontramos numerosos representantes de la familia anatidae, integrada por cisnes, gansos, patos y avutardas. Aves palmípedas y acuáticas, de alimentación vegetal o animal, que frecuentan lagunas, ríos, arroyos, esteros, pantanos y costas del mar.

Se alimentan de batracios, peces, culebras, pequeños roedores y, ocasionalmente, pequeñas aves. El ornitólogo José A. Pereyra capturó una cigüeña en un rastrojo de maíz, y comprobó que tenía 8 lauchas en el estómago y 6 en todo el trayecto del esófago. Después que han comido suelen descansar parándose sobre una sola pata y ocultando la otra en el cuerpo.

Vuelan muy bien, y lo hacen con el cuello extendido hacia adelante. Así las immortalizó Martín Fierro, al contarnos su correrías: "Íbamos como cigüeñas Estirando los pescuezos."

### El Cisne de cuello negro

Pocas aves poseen la apariencia serena y misteriosa del cisne y ninguna es capaz de nadar en la forma majestuosa que ésta lo hace. Su lento deslizarse sobre la superficie de las aguas quietas, desveló a más de un soñador, y los poetas, especialmente a fines del siglo pasado, abundan en cifras sobre estos anátides. Rubén Darío los llamó "príncipes divinos" y les dedicó versos memorables: "¿Qué signo haces, oh Cisne, con tu en-corvado cuello / al paso de los tristes y errantes soñadores? / ¿Por qué tan silencioso de ser blanco y ser bello, / tirano de las aguas e impasible a las flores?". Por aquel tiempo, como síntesis inmejorable de belleza y poesía, su figura se multiplicó en las ilustraciones de los libros de versos y en las tapas de las novelitas cursis.

Y hasta hubo un cisne que antes de conocido fue "inventado" por un poeta. Hace muchísimos años fue uno de ellos —aburrido, seguramente, de crear metáforas en torno a los cisnes blancos— quien imaginó un cisne enteramente negro, y así lo describió en un poema. Resultó que tiempo después se descubrió en Australia el cisne negro —Chenotis atrata (Latham)—, y así, aquel audaz creador de ficciones, no hizo más que igualar la realidad. El cisne negro se adapta bien a la semicautividad, y en ese estado puede vérselo en nuestro Jardín Zoológico. También se ha reproducido allí, y sus pichones son de un hermosísimo tono gris perla, capaces, éstos sí, de superar la imaginación del poeta.

Quizá el más popular de los cisnes sea el cisne europeo —Cygnus olor (Gmelin)—, enteramente blanco y el de mayor tamaño, denominado también "cisne mudo",

(Continúa en la página 91)

Debió acercarse esta niña a la orilla del lago, para que el cetro de belleza que poseen los cisnes peligrara. Porque estas aves son, sin duda, de las más bonitas que se conocen.

# REIVINDICACION DEL FUTBOL

Por MARIANO PERLA

Especial para AUTOCLUB

CUANDO se escriben estas líneas, apenas ha comenzado el Campeonato Mundial de Fútbol. Aunque haya quedado atrás en el tiempo —lejanía siempre más grave que la otra, la del espacio, dicho sea de paso— en el instante en que esta notita aparezca impresa, seguirán siendo de interés algunos de los comentarios que suscita marginalmente, o para decirlo en la jerga que le es propia, "off-side".

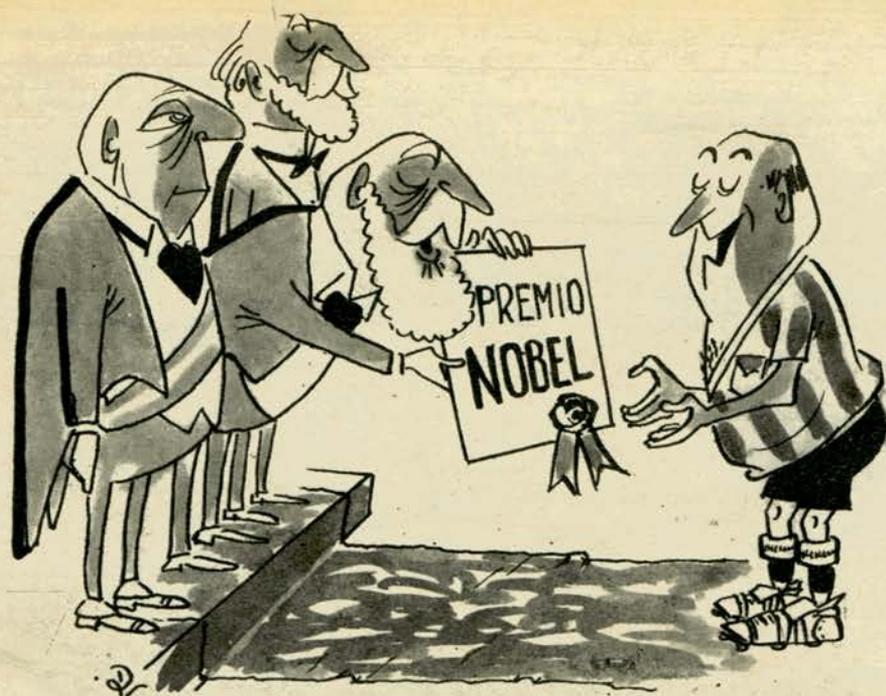
Durante varias semanas, las inmediatamente anteriores al torneo y las de su celebración, millones de personas del mundo entero han hablado y oído hablar de Chile. Muchos de ellos ignoraban, o lo sabían sin las elementales y debidas precisiones, dónde quedaba esa risueña y a la vez trágica franja de tierra, hoscamente acariciada por el Pacífico, confin del mundo,

como lo es nuestra Argentina, y habitada por un pueblo originalísimo y naturalmente creador, cuyo "status" definió algún certero humorista como "un país de andaluces gobernado por vascos". Rancagua, el histórico Valparaíso, Arica, la jovial Santiago, han sido descubiertos de nuevo, gracias al fútbol, más eficaz que la filatelia en el plano de la sapiencia geográfica.

Otras muchas gentes habrán permanecido indiferentes e ignorando, con un ademán compasivamente desdeñoso, las páginas que los diarios y revistas dedicaban al acontecimiento. Mal hecho. Nada colectivo me es ajeno, en la medida en que la colectividad es —¿y qué otra cosa podría ser?— suma de humanos en general. Las gentes más ilustradas, saben mejor que el "hincha" ignaro lo que la civili-

zación debe al deporte, y aun al deporte como espectáculo. Es difícil que olviden a las decenas de miles de entusiastas —es decir, impulsados por un sentimiento religioso— espectadores que coincidían en el rumoroso y umbrío valle del Alfeo, procedentes de todos los rincones de Grecia e inclusive de sus colonias —Sicilia, Siracusa y tantas otras—, para asistir a los acontecimientos periódicos de Olimpia. Se congregaban en un lugar que no era ciudad, pero que tenía lo más significativo y atrayente de las ciudades: estatuas, un templo, dos estadios, dos hipódromos. La actitud estética de contemplación del arte se prolongaba en la actuación de los deportistas. Pindaro ha descrito magistralmente al auriga. La escultura ha inmortalizado a los atletas. Y como dice Ortega, fue eso, el deporte olímpico, la expre-





sión más viva y auténtica de unificación espiritual del mundo helénico, naturalmente disgregado, sin las afinidades que hoy, a lo lejos, le descubrimos; un mundo con una tendencia particularista como la que el propio Ortega deplora en el hispanoamericano.

Cierto que era aquella, la de los espectadores de Olimpia, una pasión sin excesos y que, cerca de las pistas, el sofista alzaba su tribuna callejera y hablaba del viejo y maravilloso Heráclito, y el poeta recitaba, y el charlatán exhibía, parlero y fantástico, su mitomanía comercializada. Nada o casi nada de esto sucederá en Chile. Pero no nos vayamos tampoco a la opuesta frontera. Olvidemos por un momento los excesos —en rigor, defectos— que aparecen como una verdadera lacra social en los estados de nuestros días, por otra parte, menos bellos que los de la antigüedad. Más estimulante será recordar al genial ex futbolista que alcanzó un premio Nobel. Claro que su genio no se expresó en el fútbol, sino en la literatura; pero, de todos modos, cuando alguien vino a decirle que la Academia Sueca le había elegido a él, tuvo dos reacciones igualmente admirables. La primera, de turbación y de generosa justicia: “¿Y entonces, qué habría que darle a Malraux?”. La segunda, de hombre sencillo, así traducida: “No me gusta ser famoso. Quiero que nadie me conozca, hacer una vida tranquila y poder ir los domingos a ver un partido”. Albert Camus hubiera sido dichoso en Chile.

Había jugado en un equipo de Orán. “Arquero”, como se dice aquí de un modo tan impropio, puesto que ni lo custodiado es un arco, sino, en todo caso, una puerta

simbólica, ni la misión del custodio es lanzar, disparar, sino, muy por el contrario, ser escudo. En uno de los capítulos de su novela “La peste”, se respira el clima de la cancha. Dejó de jugar porque sus pulmones se enfermaron. Otro escritor, éste argentino, Ernesto Sábato, dijo en un programa de televisión, con un simpático matiz de ironía, recordando sus tiempos de “back” derecho de Estudiantes de La Plata: “No pude seguir. Mi cabeza era débil. Siempre lo ha sido.”).

Un singularísimo compatriota del autor de “El extranjero”, Henri de Montherlant, escribió hace muchos años una obra que exalta las bellezas y la armonía del fútbol. Sí, Montherlant, ese hombre áspero y ascético, enamorado de la santidad, anacrónico por sutiles razones estéticas —como Valle Inclán, pero gravemente—, deslumbrado por la fuerza trágica de las corridas de toros.

Si el profundo e inigualado Camus, muerto apenas alcanzada la madurez, en un accidente desesperadamente absurdo, hubiera podido ir a este último campeonato mundial, se habría interesado, sin duda, por los secretos, sutilezas tácticas, planes y teorías que han acompañado la preparación de los equipos internacionales. En el fondo de cuyos tecnicismos espeja un problema contemporáneo y universal: el ajuste entre el hombre y el “equipo”, la colaboración —empezando, claro, por la convivencia— encuadrada en la armonía de lo singular. Pues, en último análisis, el “ideal” futbolístico es la eficacia y el talento individual actuando libre y originalmente, pero con el influjo de un esquema —de un alma—, cooperativa y libremente

subordinados. La libertad en la comunidad dinámica, de tal suerte que el objetivo común no frustre la realización individual, ni a la inversa.

No el hombre maquina, sino el atleta-artista que cumple una función ensamblada en otras, a la vez semejantes y distintas. Cumple una función, que no es lo mismo que “funcionar”. Suele hablarse de máquinas como un límite de perfección. “Como una máquina”, se dice, en elogio de un trabajo. Inversión curiosísima, puesto que, para llegar a esa supuesta hipóbole, ha sido menester suponer en los entes mecánicos una perfección que no tienen; y por lo demás, la máquina no es sino una de las creaciones del hombre, y ahí está, conjuntamente, su miseria y su gloria.

Todo esto, y bastante más, sugiera la lectura de los preparativos y emociones de algo que ahora, cuando tú lees, ya ha pasado. ¿No te convence, lector? ¿Opinas que pongo “literatura” donde sólo hay trivialidad? ¿O estás recordando aquello de “pan y circo”? Pues, mira, no te equivoques: tanto el circo cuanto el pan son deseables y benditos.

La culpa será de quien quiera valerse de ellos, como antes se decía y ahora, vaya por Dios, ha vuelto a decirse, maquiavélicamente.

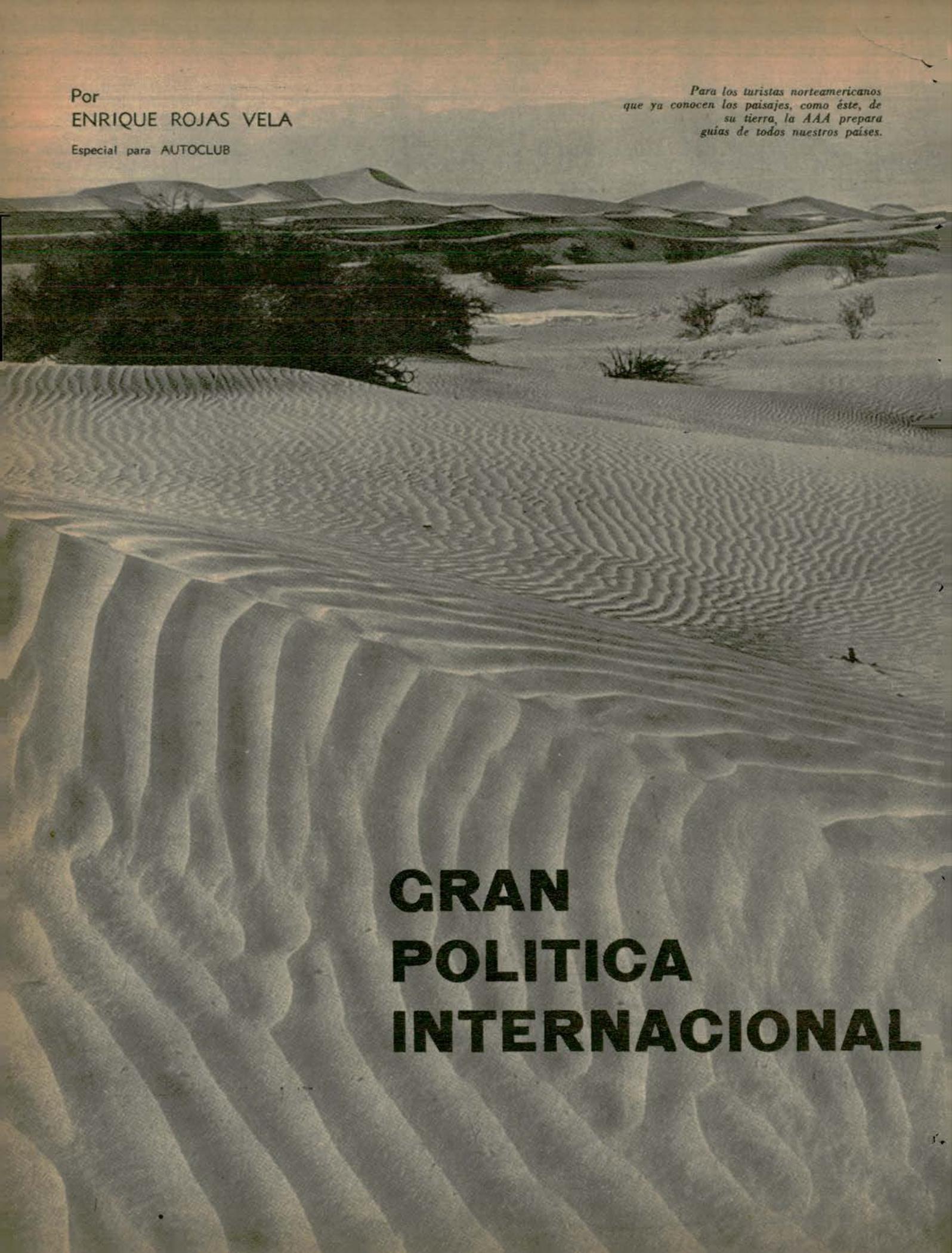
Pero esto es ya otro “match”...



Por  
ENRIQUE ROJAS VELA

Especial para AUTOCLUB

*Para los turistas norteamericanos  
que ya conocen los paisajes, como éste, de  
su tierra, la AAA prepara  
guías de todos nuestros países.*



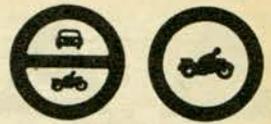
**GRAN  
POLITICA  
INTERNACIONAL**

**P**ARA FRASEANDO a Don Quijote, quien lee mucho y viaja mucho, ve y conoce bastante. En nuestra época de aviones a reacción y de raudos automóviles, se ve y aprende cada vez más, con la ayuda de organizaciones tan admirables y serviciales como el Automóvil Club Argentino y la American Automobile Association (AAA) de los Estados Unidos, que facilitan los desplazamientos del turista, permitiéndole sacar el máximo provecho de su tiempo y su dinero.

La AAA es seguramente la mayor casa editora de literatura para el turismo en el mundo entero. Cada año distribuye entre sus asociados un número creciente de libros-guía, cuya tirada en 1962 se acerca a los siete millones de ejemplares.

El que corresponde a Europa, por ejemplo, es un señor volumen de 704 páginas, con toda la información que el turista puede necesitar para desenvolverse en Austria, Alemania, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Gibraltar, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia, Lichtenstein, Luxemburgo, Mónaco, Noruega, Polonia, Portugal, Suecia, Suiza, Turquía, Unión Soviética y Yugoslavia. Ascien- de a 90.000 ejemplares la tirada de este libro, que se denomina "1962 Travel Guide to Europe".

La triple A viene ayudando a sus asociados con gafas de turismo desde 1910,



en que publicó el "Automobile Blue Book", primordialmente para explicar los caminos de los Estados Unidos, muy diferentes de las modernas y rápidas carreteras de ahora.

Fue en 1925 cuando la AAA distribuyó su primera guía con listas de hosterías, hoteles y garajes, además de mapas y planos. Doce años más tarde estableció un sistema de control de las comodidades ofrecidas por tales establecimientos, con el fin de garantizar que los asociados recibirían en ellos los servicios correspondientes. Elmer Jenkis, director de turismo de la AAA, inició esa labor con un personal de cuatro. En la actualidad la triple A cuenta con 46 inspectores de zona, que anualmente recorren un promedio de 40.000 kilómetros cada uno para verificar la calidad de hoteles, moteles y restaurantes alistados.

Cada uno de los libros-guía es revisado y puesto al día año a año, gracias a los informes que ininterrumpidamente se reciben de los 46 inspectores de zona. El hotel, motel o restaurante que no mantiene su nivel de atención e higiene es eliminado de la lista. El

ada de uno de los merzables folletos editados la AAA en su tante campaña licitaria de estímulo turismo.

# FACILITAR EL TURISMO

La American Automobile Association ha conseguido crear una perfecta organización, al servicio de los turistas, dentro del continente y hacia todos los rumbos del mundo.

\* \* \*

UN BUEN RECUERDO PARA LA ARGENTINA



año pasado fueron borrados 800 hoteles y moteles del mundo entero.

En el Departamento de Cartografía de la AAA, en su sede central de Washington, D.C., 35 especialistas se encargan de dotar a las publicaciones de planos sencillos de todas las ciudades y pueblos mencionados en los libros. Se dedican asimismo a la confección de los mapas camineros que tanto facilitan el movimiento del automovilista, que se familiariza así con todas las señales de las carreteras, nacionales e internacionales, así como con los lugares que conviene ver, alojamientos, dónde se puede comer, precios, etcétera.

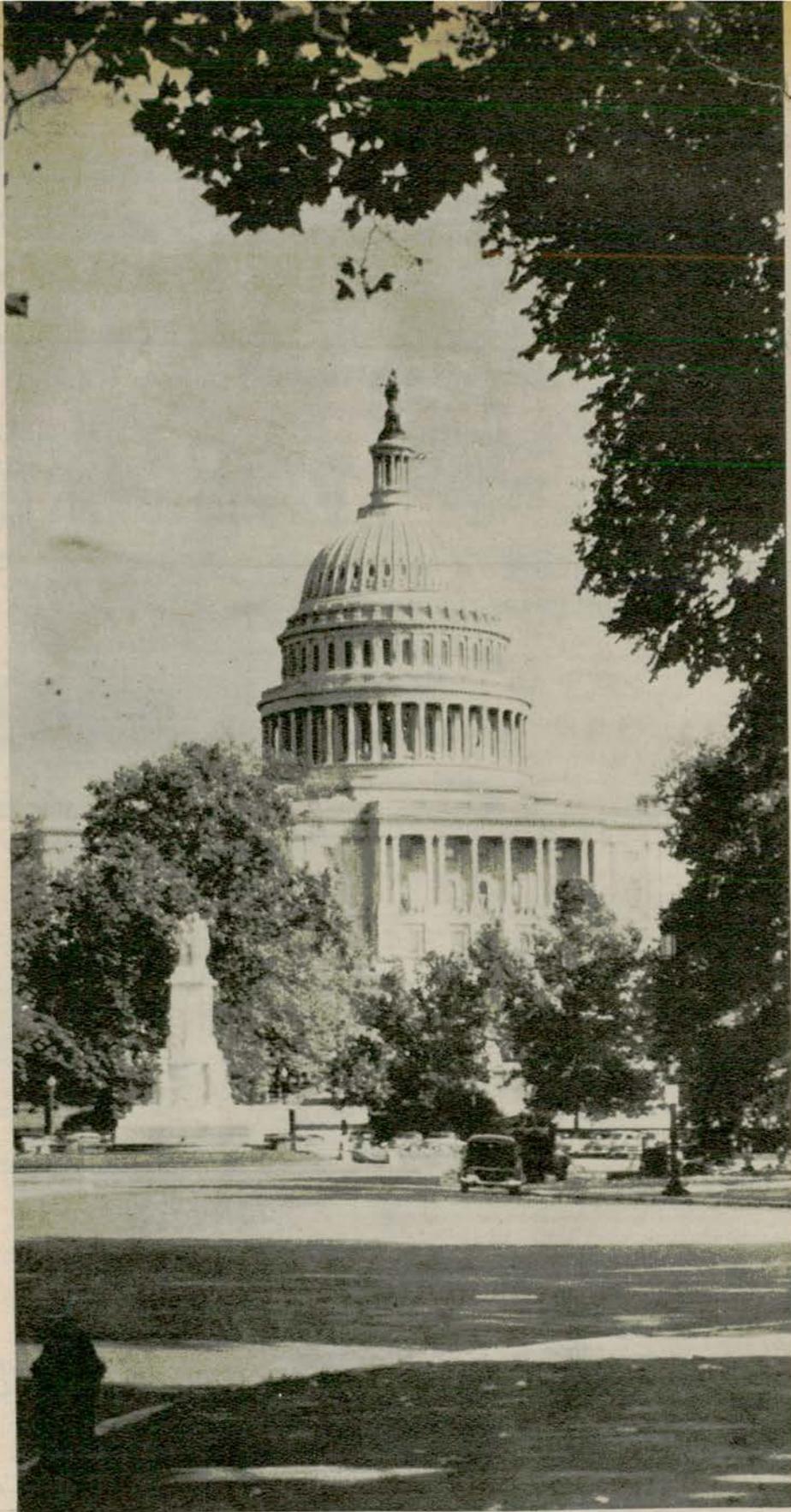
Un trotamundos norteamericano, el periodista Robert S. Kane, acaba de publicar un libro-guía de América del Sur (ganándole así a la triple A), bajo el título de "South América A to Z" (Sudamérica de la A a la Z). Los turistas norteamericanos, o aspirantes a ello, lo están adquiriendo en cantidad y la editorial Doubleday, que lo publicó a 4,95 dólares el ejemplar, contempla ya una segunda edición.

En las 35 páginas que dedica específicamente a la Argentina, Kane va desde los requerimientos que debe llenar el visitante de los Estados Unidos hasta la lista de los mejores vinos argentinos para rociar las parrilladas, asados y pucheros, que no tienen par en ninguna otra parte. Subraya el autor que entrar en la Argentina es lo más fácil para el turista norteamericano, pues no necesita otra cosa que el pasaporte; nada de visas, ni de tarjetas, ni de certificado policial de buena conducta, como exige Paraguay.

Tras una brevísima referencia histórica, pasa Kane a describir el enorme y bello país. Buenos Aires, "una de las glorias del universo", los lagos del Sur, Mar del Plata, las cataratas del Iguazú, el Aconcagua, las ruinas jesuíticas de San Ignacio Mini, las sierras de Córdoba... desfilan cinematográficamente ante el lector, que queda asimismo en condiciones de saber dónde alojarse y cuánto pagar para ver lo mucho que ofrece la Argentina.

"La Argentina conoce el valor de la palabra escrita y el potencial ilimitado de la inteligencia humana. Es una nación letrada, donde la escuela y la universidad constituyen el lugar común más bien que la excepción a la regla; donde el artista es respetado, y donde la prensa se distingue en grado superlativo. La Argentina tiene como parte de su personalidad esos atributos poco frecuentes del estilo y el buen gusto", dice Kane, observador perspicaz y experimentado viajero.

Señala en otro capítulo que los turistas norteamericanos gastan anualmente



*Aquí, en Washington, funciona el departamento de cartografía de la AAA, donde 35 especialistas reúnen datos para actualizar las rutas.*

2.000 millones de dólares en el exterior, en transporte y compras. Con ser considerable el número de ellos que en sus vacaciones se desparraman por el exterior, principalmente Europa, es infinitamente mayor el que recorre el inmenso y propio país.

De allí que los libros-guía de los Estados Unidos sean los de gran tiraje en las publicaciones de la AAA. El más popular es el "Mideastern Tour Book", que abarca los estados de Delaware, Indiana, Kentucky, Maryland,



New Jersey, Ohio, Pensylvania, Virginia y West Virginia; el distrito federal de Washington, capital de la República, y las ciudades de Nueva York y Chicago. La tirada 1962 de esta guía pasa del millón.

Los otros libros-guía norteamericanos de la triple A son:

"Northeastern", que comprende los estados de Connecticut, Maine, Massachusetts, New Hampshire, New York, Rhode Island y Vermont, más la zona oriental del Canadá, 708.000 ejemplares.

"Great Lakes" (Grandes Lagos), con los estados de Illinois, Indiana, Michigan y Wisconsin, 625.000 ejemplares.

"North Central", estados de Iowa, Minnesota, Nebraska, Michigan y Wisconsin, 625.000 ejemplares.

"Northwestern", estados de Idaho, Montana, Oregon, Washington, en cuya floreciente metrópoli Seattle se realiza una gran feria internacional, y Wyoming, más Alberta, British Columbia y Saskatchewan, del Canadá, 438.000 ejemplares.

"Florida", que además del Estado de ese nombre, donde está Miami Beach y Cabo Cañaveral, cubre la ciudad de Nueva Orleans y las islas del Caribe, 558.000 ejemplares.

"Southeastern", estados de Alabama, Georgia, Mississippi, North Carolina, South Carolina, Tennessee y parte oriental de Louisiana, 687.000 ejemplares.

"South Central", estados de Arkansas, Kansas, Louisiana, Missouri, Oklahoma y Texas, 537.000 ejemplares.

"Southwestern", estados de Arizona, Colorado, New Mexico y Utah, más la región texana de El Paso y la carretera número 30 de los Estados Unidos, 520.000 ejemplares.

"California-Nevada", estos dos estados, asiento el primero de Hollywood y Disneyland, y de Las Vegas, capital del juego en los Estados Unidos el segundo, más Baja California y partes de México, 698.000 ejemplares.

"Hawaii", el flamante estado en medio del Pacífico, 45.000 ejemplares, y "Alaska", 46.000 ejemplares.

La AAA publica además un libro-guía de México y América Central, que tiene este año un tiraje de 153 mil ejemplares, y otro del Medio Oriente, que abarca Irán, Israel, Jordania, Líbano, Siria, República Árabe Unida, Hong Kong, Macao, India, Japón, Pakistán, Filipinas, Singapur, Malaya, Taiwan (Formosa), Tailandia y Camboya.

Entre muchas otras cosas, estos



*Siempre al servicio del turista, la AAA le facilita los medios informativos para su cómoda permanencia en lugares como el que aquí vemos.*

libros de la triple A enumeran e informan sobre un total de 16.175 hoteles y moteles y 3.350 restaurantes, de modo que hay para escoger y satisfacer todos los gustos y bolsillos.

Libros aparte, la AAA publica infinidad de mapas carreteros que distribuye sin cargo entre los asociados. La excelente red vial de los Estados Unidos permite al automovilista ir de un extremo al otro del país, ya sea de norte a sur o de este a oeste, sin la menor preocupación en cuanto a que pueda faltarle combustible o no contar con un taller de reparaciones.

Cada tantas millas (una milla es un kilómetro 600 metros) hay estaciones de servicio. Si, por ejemplo, en viaje de Nueva York a Buffalo (400 millas) y las cataratas del Niágara, el automovilista quiere detenerse en el camino, abundan los hoteles. Syracuse es una ciudad, a mitad del camino, que vale la pena ver, pues es activo centro industrial y comercial, y tiene una buena universidad. Entre paréntesis, diremos que en "South America A to Z", Kane destaca que las cataratas del Iguazú son más impresionantes que las del Niágara.

Son las buenas carreteras y la abundancia de automóviles los que

impulsan a los norteamericanos a efectuar largos recorridos, que a veces se transforman en aventuras verdaderas. Conocemos a numerosos neoyorquinos que cada año suben a su automóvil y van hasta Acapulco, el renombrado balneario mexicano del Pacífico, para disfrutar de sus vacaciones. Es un viaje de varios días, pero con escalas no fatiga.

Por supuesto que hay también norteamericanos que no vacilan en tomarse un año o más para hacer un largo viaje en automóvil. El ejemplo reciente más notable es el de los esposos Helen y Frank Schreider, que con un jeep anfíbio bautizado "La Tortuga" fueron desde Circle, en Alaska y sobre el círculo ártico, hasta la localidad argentina de Ushuaia, en Tierra del Fuego. Acompañados por su perra (German Shepherd) Dinah, los Schreider recorrieron 32.000 kilómetros en 18 meses. Publicaron posteriormente sobre esta aventura panamericana un libro "20.000 miles south", que vale la pena leer.



# DICCIONARIO

# DEL AUTOMOVILISTA

Según  
EMILIO VILLALBA WELSH  
Para AUTOCLUB

Letra de suma utilidad para el automovilismo y para el turismo. Puede decirse que sin ella, nos veríamos en apuros para ir a cualquier parte.

No puede uno viajar a Mar del Plata, a Bariloche o a Paris sin la letra "A". Prácticamente, la falta de la A sería catastrófica para el turismo y un automóvil, sería solamente un **utomóvil**.

## Acompañante

El acompañante de un automovilista sin automóvil. Su misión es indicarle al que conduce, cuándo hay un coche delante, cuándo debe frenar y dónde puede estacionar. Generalmente, para esto último, indica los lugares prohibidos. Su mayor contribución es sacar la mano cuando se supone que el conductor va a hacer una maniobra. El acompañante tiene todos los beneficios del automovilismo, sin sus desventajas, como ser gasto de aceite, nafta, patente y taller. Cuando el acompañante es del sexo femenino y rubia por más señas, la molestia no es tanta.

## Bujías

Las bujías son el último reducto de la ley seca. Cuando se mojan, el coche no anda.

## Cambios

Hay varios tipos de cambios. Los comunes son los que se logran mediante una palanca ubicada en el piso del auto. Más modernos, son los que están en el volante; pero los ultra modernos, son los cambios que se producen automáticamente.

Los cambios ministeriales son distintos. El mejor cambio, con todo, es el dólar a veinte pesos, pero es un modelo que ya no se fabrica.

## Carburador

El carburador es el alma del motor, el corazón y el pulmón al mismo tiempo. Un motor sin carburador es como un día sin vino. La función del carburador, sin embargo, no está todavía bien aclarada, pero es muy útil para explicar todas las fallas del

motor. Si se le echa la culpa al carburador, hay muchas posibilidades de asombrar a los acompañantes y amigos por la alta erudición mecánica, aunque el auto siga parado en medio de un camino solitario. No es conveniente aceptar invitaciones para viajar en automóviles a cuyos propietarios les falle el carburador.

## Choque

Llámase choque a la atracción violenta que sufren un auto y un árbol, o dos autos entre sí. Lo primero que hay que hacer cuando uno choca, si están aún vivo, es ir al encuentro del ad-

versario —si está vivo— y echarle indignado la culpa de lo sucedido. Si el adversario es mujer y no ha pasado los treinta años a ojo de buen cubero, puede llegarse a un arreglo amistoso.

Si en vez de precipitarse contra otro coche, usted se ha tragado un árbol, la conducta a adoptar depende de que se sea o no vegetariano.

## Disyuntor

Llámase disyuntor a un dispositivo cuyo verdadero nombre debe ser **disyuntivo**. Pero eso no tiene importancia. En materia automovilística hay una gran li-





cencia de lenguaje. Por ejemplo, los franceses, al conductor le dicen, como todo el mundo lo sabe, "chauffeur", que en buen cristiano quiere decir "fogonero". Y por más que un conductor, muchas veces, pase calor, es exagerado llamarle fogonero. A la tapa del motor, le decimos "capot", que es una palabra francesa que deriva de "capa". Al "cárter" se le dice "cárter", que es el nombre de su inventor inglés, en lugar de llamarle "cubre-cadena". Y así por el estilo. El disyuntor o disyuntivo —como más les guste— es un aparatito que forma parte del dispositivo de arranque del motor. Sirve, como su nombre lo indica al menos avisado, para separar o desunir. Se diferencia de las sueltas, en que actúa automáticamente y sin ninguna animadversión.

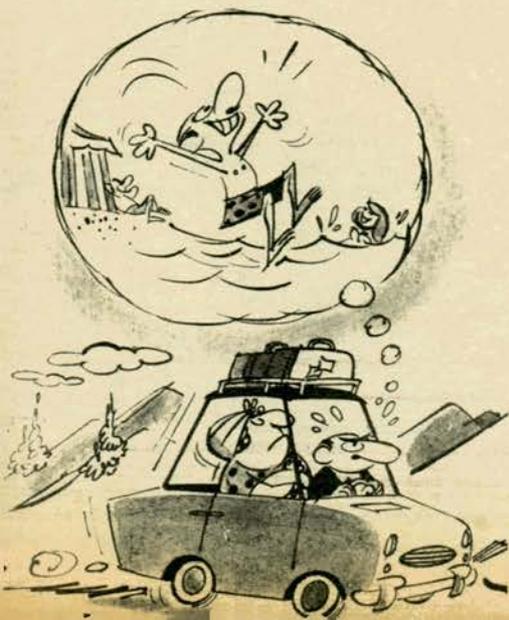
### Embrollo

Accidente automovilístico que proviene de la defectuosa limpieza del interior del coche y que puede dar lugar a que su señora encuentre una peineta o una liga o un guante que desgraciadamente no le venga como anillo al dedo.

### Encandilar

Luz violenta proveniente de los faros de un auto que marcha en dirección contraria a la suya y que causa intensa molestia en los ojos.

Si usted puede encender los faros primero, la molestia es para el otro.



### Freno

Ingenioso mecanismo de que están dotados los coches con la intención de poder detener su marcha a voluntad. Su verdadera eficacia reside en usarlo antes de que el auto detenga su marcha por sí solo en razón de encontrarse frente a una pared o a una columna de alumbrado. Los mejores frenos son los llamados hidráulicos. Los frenos morales no deben usarse para detener los coches, por su escasa influencia.

### Itinerario

Como su nombre lo deja traslucir, el itinerario es muy útil para viajar de un lado a otro. En realidad, un itinerario es el camino que uno se propone hacer desde el punto de partida hasta el de llegada. En general, el automovilista propone el itinerario y es su mujer quién dispone.

### Kilometraje

Kilometraje, como el más ignaro puede deducirlo, viene de kilo y metro.

Metro es cada recorrido de cien centímetros que hace un automóvil. Cuando hace muchos metros, es un metraje. Y cuando ese metraje es apreciable, es verdaderamente un kilo de metraje. Pero ¡cosa curiosa! cuanto más kilometraje tiene un auto menos vale y cuando tiene cero de kilometraje llega a su máximo de valor, lo que es un absurdo, porque nadie compra un coche para tenerlo parado. Pero la psicología (ver esta palabra) del automovilista es muy particular, es decir, cuando es particular. Porque los conductores de automóviles se dividen en dos categorías: los particulares y los profesionales. La diferencia entre unos y otros consiste en que los profesionales pueden cruzar las esquinas sin tocar bocina.

### Multa

Etimológicamente hablando multa, viene del latín "multa", que quiere decir lo mismo que en castellano; pero prácticamente hablando viene por vía del inspector de tránsito. En general, la multa tiene el aspecto de un papel de forma rectangular con el dorso de color verde y suele llegar a manos del automovilista varios días después de que circuló a contramano en la seguridad de no ser visto por nadie. No teniendo amigos en el Tribunal de Faltas, las multas no queda más remedio que pagarlas, lo que prueba, una vez más, que el hombre que no conoce el valor de la amistad es un desgraciado.

### Patente

La patente configura un convenio entre el automovilista y el municipio, mediante el cual el primero, gracias a oblar una suma determinada, tiene derecho a usar de todos los baches existentes en las calles de la ciudad, cuantas veces quiera. El precio de una patente difiere según la categoría en que

se encuentre clasificado el auto; pero los baches son iguales para todos, de conformidad con el sistema democrático de gobierno imperante.

### Remolque

Ingenioso sistema de propulsión gracias al cual se puede viajar un buen trecho en automóvil sin gastar absolutamente nafta. Dicese también del hermanito de la novia que uno debe llevar en el asiento de atrás sin lo cual no le dan permiso para sacarla a pasear por Palermo.

### Tapizado

El tapizado es la cubierta de género, cuero o material plástico que protege o decora los asientos del automóvil. Comúnmente el tapizado va recubierto de un sobre-tapizado y éste de una funda, para protegerlo de los chicos, de los perros y de la mermelada de durazno. Estas precauciones son muy útiles y se logra así que el tapizado ori-



ginal llegue a viejo sin haberlo podido contemplar nunca.

### Velocidad

Esta es la parte más importante de un automóvil, ligada estrechamente al amor propio de su propietario. Si usted acompaña a alguno de ellos y observa que a pesar de sus infructuosas tentativas, otros autos más veloces lo van dejando atrás, no lo achaque a la poca potencia del coche: si quiere conservar la amistad del dueño, sentencie más bien:

—¡Esos imprudentes creen que los caminos son pistas de carreras!

Pero si por el contrario es su amigo quien deja en la retaguardia a los otros envueltos en el polvo del camino, exclama con entusiasmo:

—¿Vió? ¡Los hice puré!



*Este puente sobre el río Diamante, en San Rafael, permite superar la fiera avasalladora del agua que corre.*

# MENDOZA, la del SOL y... Alma, Paisaje y Canto

*Sus cuatro ríos cordilleranos  
ayudan a dar al  
turista una bienvenida  
alegre y retozona.*

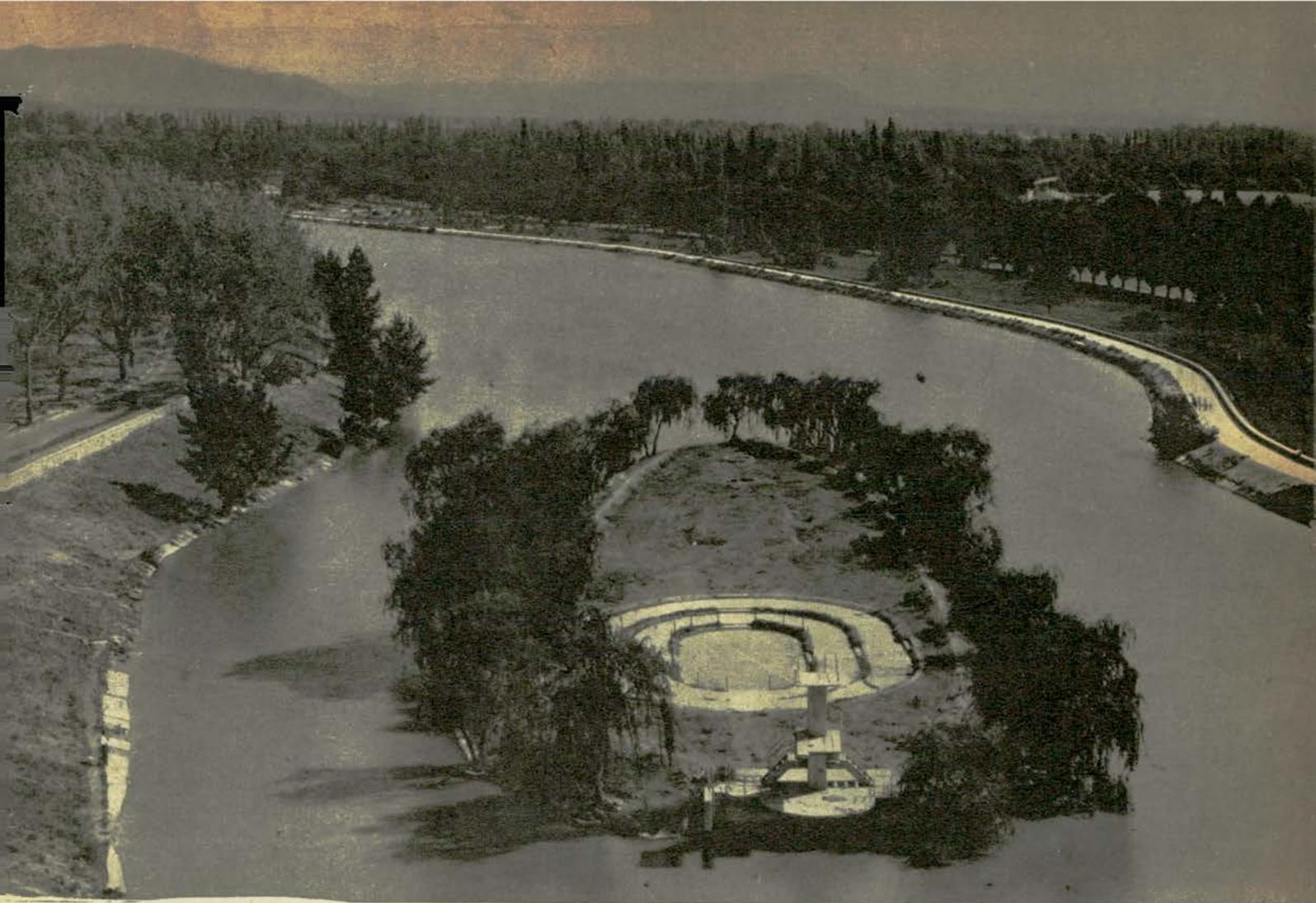
Para AUTOCLUB escribe  
JUAN DRAGHI LUCERO

**M**ENDOZA, en su faz económico-social, presenta un caso único en la República Argentina. Su potencia descansa en el muy precario caudal hídrico de sus cuatro ríos que le rinden las neveras andinas.

Los turistas que llegan a esta provincia por la espléndida ruta N° 7, poco después de traspasar el límite natural e histórico del Desaguadero y hacer su entrada "oficialmente" por el Arco que ostenta la pintoresca prevención, se deslizan por un camino hormigonado y entre los acariciantes verdores del celado oasis. Como van rasando la tierra en un raudal y suave adentrarse, obtienen una visión inmediata, limitada, del huyente paisaje. Corren alegres con la sensación del hallazgo de los verdores al final de la monótona travesía. Tupidos viñedos, montes frutales, arboledas y huertas, les alcanzan la sensación de un saludo cordial, caluroso. Todo concurre a dar una bienvenida alegre y retozona que confunde —en cuanto a la real apreciación del total del territorio—, a los no conocedores de la realidad mendocina. El apresurado turista, que generalmente sobrepasa los 60 kilómetros de velocidad media, corre por un estrecho y tupido cañón verde, aparentemente ancho y profundo. Su exuberancia y fortaleza exalta el poderío provincial; pero no es todo lo macizo que creen los paseanderos. Si el visitante, deseoso de conocer la intimidad de esta tierra, se apartara en sentido transversal por los caminos de huellas, encontraríase de pronto ante la muestra del territorio predominante mendocino: de los 151.000 kilómetros cuadrados, cuyo 98% no está tomado por la mano del hombre. Los que se

*Las curvas del camino ofrecen  
al viajero que recorre Mendoza la inesperada  
presencia de lo desconocido.*





*El lago del Parque San Martín en la ciudad de Mendoza es otro espejo de agua grato al alma y a los ojos.*

extasían ante los cuidados cultivos, lo hacen frente a la diminuta manchita verde que sólo representa el 2% de su extensión total.

Aclaremos que los datos más responsables que pueden obtenerse sobre la materia, son elaborados por el Instituto de Investigaciones Económicas y Tecnológicas de la provincia, de donde proceden estas cifras. Los cultivos actuales no alcanzan a redondear las 310.000 hectáreas. Igual superficie corresponde acreditar a los caudales hídricos de superficie y subterráneos, que con riego no tecnificado mantienen estos cultivos. La vid, la celebrada vid mendocina asienta en 170.000 Has. Es una hojita de parra caída sobre un gran patio asoleado.

El turista que recorre el ámbito provincial en avión, acepta sin escandalizarse estas cifras.

¿La población actual? 850.000 habitantes, cuyo 62% es urbana. El Gran Mendoza, integrado por la capital, Godoy Cruz y las cabeceras de los departamentos de Las Heras y Guaymallén, cuenta ya con 300.000 almas. Los nuevos núcleos inmigratorios acusan mayoría boliviana.

¿Un dato de interés económico? Por primera vez en su historia de 400 años —Mendoza fue fundada el 2 de marzo de 1561 y destruida el 20 de marzo de 1861—, el valor del petróleo extraído supera al valor rendido por la vid.

La dinámica alegre y esperanzada de Mendoza anida en cuatro oasis mantenidos por sus cuatro ríos: Mendoza, Tunuyán; Diamante y Atuel. Los dos primeros veneros acuíferos sustentan oasis que se unen umbilicalmente; igual fenómeno ocurre con los dos últimos ríos. Asocian sus vedores el Mendoza con el Tunuyán y el Diamante con el Atuel. Otras manchitas verdes se hacen presentes, pero son casi invisibles en el mapa.

—¿Cómo —se pregunta el turista— pueden los mendocinos dar muestra de poderío económico con tan pequeños cultivos?

—Señor —contesta el italiano viñador—, nuestros "pequeños" productos alcanzan "grandes" precios: el vino común y fino, la fruta, la horticultura... Y el petróleo, el cemento, etc.

Mendoza la bella, la inolvidable, es tan atrayente que realizó un milagro, único en Latinoamérica; apartada a más de 1.000 kilómetros de la costa, arraigó en su suelo a las más grandes masas inmigratorias, que ordinariamente se asientan a la orilla del mar, con la vista fija en la patria dejada en ansias del retorno. El mosaico de apellidos de sus habitantes lo certifica.

Como todo el mundo se hace lenguas de los viñedos, huertas y frutales mendocinos, permítasenos apartarnos a presentar su estepa. ¿Vive gente allí?

¿Cómo vive?... Bueno, hay inmensas extensiones inhabitables: la pre y la real cordillera de los Andes son tan hurraños para el hombre que lo ahuyentan. Solamente en algún valle, como el de Uspallata, hay un asiento de consideración. Los puestos cordilleranos y de la llanura son escasísimos y apenas si aguantan a dos familias cada uno. ¿Qué hace allí el hombre? Cría su majadita de cabras, algunas vaquitas y caballos criollos. En los "baldes" vecinos a San Luis ocurre igual por la pobreza de los pastos. Calculan en el Instituto citado que no sobrepasará en mucho al número de 600 la cantidad de puesteros de llanos y serranías. Quizá no excedan de 10.000 los habitantes que viven de la explotación de "la vaca del pobre", como se denomina a las cabras, que no producen más de 23 millones al año. Como se ve, la extensísima estepa mendocina presenta, en población humana y significación económica, cifras miserables. Es tan pequeño su aporte al progreso como grande la extensión que abarca. La cabra es acusada de provocar, tanto en la sierra como en el llano, peligrosas erosiones, cuyos resultados negativos soportarán las venideras generaciones campesinas.

Se hacen presentes, pues, dos Menozas enérgicamente diferenciadas:



*El agua fresca y  
cantarina de  
sus ríos  
alimenta las  
necesidades  
hídricas de la  
vegetación  
mendocina.  
Árboles enhiestos  
le confieren  
al paisaje  
una particular  
fisonomía.*

una que produce el 98% de la riqueza con la ocupación efectiva del 2% del territorio, y la otra que, por el contrario, ocupa nominalmente el 98% del ámbito provincial y sólo rinde un 2% de riqueza. Ambas se contraponen tan radicalmente que se desconocen y rechazan. La extensiva tiene una precipitación pluvial de unos 120 mm. anuales, con tapiz vegetal raquíutico, xerófilo. La otra exhibe el tapiz ubérrimo del oasis de riego gobernado. El elemento humano de ambas acusa, también, radicales diferencias: el del oasis es viñador, fruticultor y hortelano con inclinación industrial, es decir, situado en el estado más avanzado de la agricultura; el otro, responde al retardado horizonte pastoril. Es el nativo casi atónico que va a la zaga del progreso febril. Este es el que integra el sector "folk" mendocino. De su "lore" trataremos raudamente en solicitud de intimar con él.

En las "tierras olvidadas" de Lavalle, Las Heras, Guaymallén, San Carlos, del extenso sur, etc., se puede ver a los puesteros en sus pobrísimas chozas con niños mal alimentados y peor vestidos, la mayoría analfabetos. Este elemento paupérrimo es, por antonomasia, riquísimo en caudales de la tradición. En ellos se refugian las sumas empíricas que tanto valoran los folkloristas. Atesoran en sus recuerdos vivos, preciosos mensajes del pasado y retienen, con entrañable cariño, los tiempos idos, simplistas y osados, con el aliento de padre y abuelos. Flotan en ese folklore la presencia huyente de sus antepasados.

Cuando usted, amable turista, se aparte de la ruta trajinada, tome las dereceras del campo por huellas de tierra y llegue hasta los ranchos de quincha, bájese y hable despaciosamente con estos pobladores y entreverá a una Mendoza ¡tan diferente y desconocida! Esta es la manera de atesorar el sentir de los dos sectores del ser mendocino: el del presente y el del que retiene el sen-

tir del pasado; el febril y el despaciado... Si a usted no lo apuran las ansiosas fiebres de la velocidad, reciba el asiento rústico que le ofrecerán caballerescamente y quede usted bien con ellos regalándoles a los niños obsequios útiles (lápices, cuadernos, etc.), y trate de inquirir sin apuros algo de la tradición comarcana. Casi todos ellos saben pulsar la guitarra y si usted les convida "un traguito de vino", los verá animarse y tararear una auténtica y soterrada "fonada" mendocina. La tonada es el monumento lírico que, con raíz hispana, forjaron los cuyanos y Mendoza luce su facultad poética en ellas. Pruébalo con "La pastora", "La madrugada", "El gran Salomón", "La chinita", "La tupungatina", y cien muestras más, donde afloran la pasión amorosa, las humildes quejas sentimentales y la voz de la tierra a través del cantar de sus hijos de urdimbre hispanoindígena. Anímelos a cantar y oirá, al son del encordado instrumento, el regalo fascinante de la tonada con "cogollo", o sea la rendida dedicatoria al visitante. Oigala: —"Caballero de...; (aquí el nombre de usted) /del cielo caigan tres rosas;/ dos se queden en el aire /y en usted la más hermosa". Y luego sigue la tonada: — "Ando queriendo una rosa, /¿qué dice usted.../ con un amor sin segundo / ¡que así ha de ser...! /No se duerma, mi querida, no se duerma, mi adorada / que viene anunciando el día / ¡la madrugada...!

Esta pieza del venero lírico mendocino —"La madrugada"—, se canta preferentemente a las cuatro de la mañana, cuando "se va anunciando el nuevo día". Es de un entregado apasionamiento, y tanto, que entenece y enamora. Lamentable es, turista lector, que no broten de estas líneas los llameantes sentimientos del cantor y su guitarra, que no lo envuelvan a usted en la misteriosa aura de los tiempos idos, que se adornaban con otros encantos, con otros mensajes para los hombres que

no se destrozaban en automóviles aerodinámicos, que no se disciplinaban con vencimientos bancarios, que no se sometían a horarios tiranos, que no se apuraban...

\* \* \*

#### NOTAS DE LA REDACCIÓN:

1) El autor de estas páginas, tan notables por su sinceridad como por su depurado estilo, es un escritor, poeta y periodista que, aparte de su destacada posición en las letras argentinas, en general, representa uno de los más altos valores de la producción literaria de nuestras provincias. Es, además, un profundo y minucioso investigador de la historia de Cuyo y del folklore andino, que ha estudiado y conoce como pocos. Ostenta numerosas distinciones universitarias y académicas.

2) Para los lectores que se interesan en el folklore mendocino, reproducimos íntegramente la letra de "La Madrugada", citada parcialmente en el texto de este artículo, que, junto con el mismo, nos ha enviado el señor Draghi Lucero:

#### COGOLLO:

Caballero de...; ;  
del cielo caigan tres rosas;  
dos se queden en el aire  
¡y en usted la más hermosa!

Ando queriendo a una Rosa,  
¿qué dice usted?  
Con un amor sin segundo  
¡que así ha de ser...!

#### (Estrillo)

No se duerma, mi querida;  
no se duerma, mi adorada,  
que viene anunciando el día  
¡la madrugada...!

Vamos gozando del mundo  
antes que el mundo se acabe,  
que el que no goza del mundo  
¡nada de este mundo sabe!

#### (Estrillo)

Le pregunto si me quiere,  
me contesta que no sabe...  
Yo le pido una respuesta  
¡antes que el mundo se acabe!

# EL PRIMER REVESTIMIENTO FUNCIONAL

PARA AUTOMOTORES  
YA SE FABRICA EN LA ARGENTINA

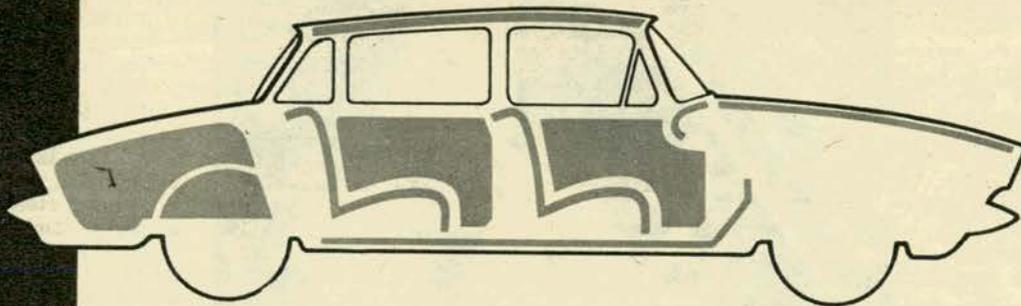
producido por

FABRICA ARGENTINA DE ALPARGATAS S. A. I. C.

Con la sensacional creación

## Espuma de Látex

LAMINA DE LATEX "CON BURBUJAS" UTILISIMA EN MIL APLICACIONES



### INSONORO

Como revestimiento interior: techos, portezuelas, alfombras, baúles, tableros de instrumentos, amortigua ruidos, chirridos y vibraciones.

### MULLIDO

Como acolchado de asientos, respaldos y apoyabrazos, favorece el descanso de los viajeros con su mullida elasticidad. Amortigua los golpes en casos de accidentes.

### PRACTICO

De fácil aplicación, no forma arrugas en los contornos ni requiere operaciones complicadas de instalación. Cómodo para limpiar: basta con pasarle una escobilla o aspiradora.

### DURABLE

A prueba de malos tratos, ESPUMA DE LATEX resiste indefinidamente la presión, la torsión y los golpes. Antideslizable. No se apolilla. No se altera.



**ESPUMA DE LATEX ES EL REVESTIMIENTO IDEAL PARA AUTOMOTORES, CON MIL VIRTUDES Y NINGUN DEFECTO.**

Pida mayores detalles en tapicerías y casas especializadas, y **RECUERDE** que es un producto elaborado y garantizado por

FABRICA ARGENTINA DE ALPARGATAS S.A.I.C.  
Patricios 1053, Buenos Aires.

# la mujer y el automóvil



## Diez minutos con DELMA RICCI y otros diez con PINKY

Por  
L. A. C.

*—Si, parece que chocamos...  
¡Quién lo hubiera  
dicho!... No me di cuenta  
de que iba  
a contramano, y que  
el otro venía  
en sentido contrario.*

**P**EUQUEÑA, dinámica, personal, casi diríamos con un contorno aññado que esconde un matiz de personalidad genuinamente femenina, Delma Ricci, promesa de nuestros escenarios que ya se ha hecho realidad, no fue puntual a la cita programada. El cronista no quiso hacer mayores averiguaciones. Cuando Delma descendió de su auto, comprendió la razón.

¡El tránsito en Buenos Aires es imposible!

Tome nota el Lord Mayor de la ciudad y sus expertos asesores. Sin embargo, así como hay unanimidad en otorgar a Delma los mayores méritos como actriz, corren ciertos rumores que le conceden patente de peligro público número uno cuando se halla al comando de un volante.

Hecha la acotación, la negativa fue rotunda.

—¡No es cierto! Basta que un hombre maneje un auto, para que se transforme en una suerte de lobo estepario...



En realidad la transformación corre pareja para ambos sexos. Es una especie de metamorfosis que hace de los ángeles, demonios; de los seres más encantadores, agresivos y despiadados aventureros que más parecieran estar comandando galeotes en el Caribe, que piloteando un automóvil por las calles de la ciudad.

Para ejemplo, el presente. Delma Ricci es una artista sin misterio. Abierta, comunicativa, inquieta. Es la muchacha a la que los aplausos no han cambiado. La misma que un día, hace nueve años, pobló las aulas del Conservatorio con sus sueños, cuando bajo la dirección de Cunill Cabanillas, comenzó su aprendizaje de actriz.

*—Pero no se preocupe.  
Yo entiendo  
bastante de estas cosas. De  
los chóferes  
y de los motores. Total:  
Hombres y autos  
están para ser conducidos...*

*—Bueno, no se aflija. Va  
a ver. Tengo otros  
recursos. Por ejemplo,  
éste. ¿No cree usted que  
pasará alguien que  
entienda de motores?*





—¡Ah, no! No se vaya a enojar, porque entonces me enojo yo. Además, si analizamos el asunto, ¡vaya a saber quién tiene la culpa!



—Ve, así es mejor... Si usted se enoja, se hace mala sangre, me hace enojar a mí, y el auto no se arregla por eso.

—¡Caramba!... ¡Cuántas piezas tiene este motor! Yo creía que la batería estaba del otro lado. Y, además, ¿qué será ese aparato que está allí?



¡Qué crueles y hermosos años, de purezas, de sueños, de Ofelias y Desdémonas!

Luego, un concurso que se gana y un nombre nuevo que se inscribe en la memoria y la atención de los públicos. Es un camino sembrado de luchas, de sinsabores, de esperanzas que se arrugan como los libretos que bajo el brazo recorren el largo periplo que finaliza en el primer plano de un programa. Con el trazo rojo de una decepción, como el subrayado que tilda el párrafo que impone más estudio. Un camino que tiene amaneceres deambulando por las calles a la espera de la crónica del debut, con la emoción de apretar un montoncito de palabras impresas que sintetizan horas de afanes y sueños, en el párrafo que expresa la opinión de la crítica.

No siempre la crítica suele comprender todo el esfuerzo que hemos realizado.

Es la protagonista de un mundo que se reduce al contorno de un camarín, donde todo marca un momento. Donde cada café tiene un recuerdo, cada fotografía pegada en sus tabiques, un sentido, donde se marchita la primera flor que la amistad hizo ramo en la velada del estreno. Delma Ricci es así, sin misterio. Sin el transfondo de las bambalinas, que sólo conocen los iniciados. Sin el majestuoso ambiente de las galerías donde el celuloide testimonia la mágica simetría del rostro humano. O el desordenado mundo de los estudios de que se ordena por imperio de un grito:

—¡Estamos en el aire!

Delma Ricci es tal como la vemos. Apenas, un poco más adolescente.

Sobre la mesa del bar, en palabras mal escritas, el cronista va escribiendo el retrato de la actriz.

—No se olvide que detrás de cada una hay una mujer —insinúa.

También es cierto. Un ser humano que sabe de la necesidad de un cariño, del apoyo de una amistad, de un sentimiento que se ofrezca sin exigir, sin pedir, sin preanunciar que exigirá su pago en algo bello, alguna vez.

¡Debe ser tan lindo sentirse comprendida por alguien que la sienta suya! Debe ser maravilloso que los chicos miren a la madre, como si fuera una loca, estudiar un texto en voz alta.

Evidentemente Delma Ricci como actriz, no puede dejar de hacer el mejor personaje de su vida: el de una sencilla mujer. En el difícil papel de la sencillez auténtica. Y sigue el trazado de las luces y sombras del retrato. Actriz y mujer, es siempre un poco torbellino. Capaz de querer y no querer al mismo tiempo, pronta a sucumbir ante el abatimiento y a renacer después en una nueva esperanza. Ambiciosa —confiesa— tiene miedo a la vida; rodeada de amigos, se siente sola. Idealiza con exceso.

—Soy pueril, además —agrega como lanzando un desafío.

Si la puerilidad es guardar hojas secas que recuerden un momento determinado; si lo es enojarse y herir a sabiendas para demostrar su valentía; si lo es, pedir perdón de inmediato porque no sabe ver sufrir, acaso tenga razón.

—Soy romántica, también.

—¿Por qué? ¿Puede decirlo en una sola figura?

—Sí. Por ejemplo, si quisiera a alguien, me gustaría estar sentada a sus pies, con una enorme necesidad de afecto.

El cuestionario finaliza. No cree ser bonita. (El cronista da fe de que lo es). Es tímida. (Siempre que no maneje el automóvil). Su confesión agrega dos características contradictorias: calculadora y espontánea.

Todo esto tenía relación con un choque. Esta nota debía retratar la impresión de una mujer cuando manejando un auto sufre un choque. Amigo lector, fue posible llegar a lo más íntimo de una gran actriz que



—Parece que se pinchó la goma. No se asusten... Conozco los gases del oficio. El auto no tiene secretos para mí.



—En verdad, muy pinchada no está...  
Un poco baja, nada más.  
El Automóvil Club está cerca. Me encanta  
cómo me atienden allí los muchachos.

no tiene misterio. Solamente fue imposible admitir que su choque existió en su vida automovilística.

¡Decididamente los seres humanos cuando manejan un auto, se transforman!

### ... Y OTROS DIEZ, CON PINKY.

El cronista fue en busca de Pinky al canal de televisión.

Debió andar bastante antes de dar con ella.

Quizá lo hizo con la secreta esperanza de que su rostro apareciera en cámaras protagonizando un rol estelar. Pero los adelantos del "videotape" y la vigilancia de los porteros, han hecho imposibles los milagros.

Dio por fin con Pinky. Con ese rostro que ha terminado por hacerse muy nuestro, puesto que sus gestos, su sonrisa, "su Angel" se han hecho parte de la vida hogareña merced a esa magia que se llama televisión. Con esa muchacha que se hizo ante nosotros mujer. Y que sigue siendo un poco ensueño y otro poco realidad.

La tarde reservaba una secuencia realista. Decidimos hacer nuestra nota en el Rosedal.

—Me gustan las flores, los chicos, los espacios abiertos... —nos había dicho.

Ella que es trazo de ensueño en el milagro de las ondas, tiene necesidad en su vida real, del mismo campo inmenso que exige su oficio de robarnos nuestra estrecha dimensión de humanos abrumados por la tarea de vivir.

Cuando Pinky se sentó en el volante, la magia se esfumó. Ni el encanto de la mujer, ni la aureola del personaje, disiparon las prevenciones del cronista. Alguien tocó su bocina. Pinky tiene todo el derecho a ser motivo de perturbación de las rígidas ordenanzas municipales. Un señor hizo señas a una goma.

—Debe estar baja la goma trasera. En dos minutos la arreglo.

Sobre la marcha se alisó su cabellera, se arrodilló, volvió a alisarse el cabello, y por último, como optando por una gran decisión, dijo:

—Es una pavada. Estamos tan cerca del Automóvil Club, que no vale la pena... ¡Vamos!

Al cronista —y puede ser que el miedo lo haga exagerado— el cruce de la Avenida del Libertador, le pareció más el tema de una novela que el motivo de una nota. En la Estación Central del A.C.A., Pinky dio muestras de ese imponderable que se llama popularidad. Un indicador prohibiendo estacionar desapareció por imperio de una voluntad que no sabe de negativas. Y por último ante un mar de amables disposiciones, fue ella quien quitó la rueda. No hizo la tarea del emparche, porque según parece las gomas de su auto tienen algo muy moderno, que evita tal menester.

El reportaje, pues, se hizo sobre la marcha. Eludiendo la curva que impone la disposición del hemiciclo del A.C.A. Y tuvo por colofón el hall.

—¿Pero no íbamos a hacer la nota en el Rosedal? —preguntó.

El cronista le dijo que se hacía tarde, que ella tenía muchos compromisos, que... (El cronista miraba la Avenida que había que cruzar otra vez). Pinky siguió su mirada.

—¡Ah, no! ¡Con cartelitos a mí!...

Me quejaré a las autoridades del Club.

¡Lo único que faltaba!

¡Que ya ni en la estación del A.C.A. se pueda estacionar donde una quiera!

—Lo que sucede es que usted es cobarde por naturaleza...

Fue posible hacer el reportaje. Asomarse a la cálida personalidad de una mujer que se llama Pinky. Que no necesita ascender a su estrado de mito que la televisión entronizó, porque es parte de una misma personalidad que no sabe de escapismos, que tiene conciencia de un quehacer que es una consecuencia de su esfuerzo, el fruto de un proceso voltivo que las circunstancias hicieron de un modo determinado, pero que en cualquier terreno se hubiera concretado. Porque es de esos seres que comienzan por ser leales a sí mismos, que no se engañan, que no saben de complacencias con la excusa fácil por las fallas o los defectos que les son atribuibles.

El trayecto que no hicimos en auto, se hizo en temas. El oficio del periodismo exige saltar, de una cosa a otra para desarmar al interlocutor y llegar a conocerlo, sondearlo, retratarlo distraído sin ninguna defensa. Literatura, política, teatro, televisión, cine, periodismo. Definiciones concretas. Pinky idealiza un poco. Pero es una genuina expresión de esta nueva promoción, que no tiene ninguno de los atributos ni de los defectos del intérprete intuitivo. Esta mujer inteligente se ha hecho un mundo de amplio conocimiento y tiene en su favor una fundada intención de asomarse, de ver, de conocer. Es un poco terca. Pero es personal. Y, además, valiente en sus opiniones. En su medio es común caer en el falso intelectualismo.

Pinky no es snob. Y tiene el mérito singular de una generosa disposición hacia los que se abren camino, hacia los





—¿Ven?... Sería capaz de desarmar el auto yo sola. No sé cuándo me siento más cómoda: si cuando estoy ante la tele, o cuando saco una rueda...

creadores ignorados, hacia los que comienzan a tratar de conquistar lo que ella ya consiguió.

Además, lo hace sin alardes y sin concesiones.

Cuando se hizo cierta la exigencia del tiempo, el cronista recordó el objetivo de su nota. Alcanzó a redactarlo en pocas líneas. Por supuesto Pinky tiene auto propio al que considera un elemento vital de su vida. Los hombres como automovilistas no le merecen sino el mismo concepto que a pie, y al decirlo hizo un gesto de condescendiente conmiseración. Asegura que maneja muy bien y confiesa que una vez chocó.

El cronista cree innecesario agregar que Pinky concede, generosamente, todo el privilegio de la culpa, al otro volante.

—Sí, es aquí. Se pega.  
Cuando se pega, no sale más aire.  
Es tan sencillo, que no vale  
la pena de que me ensucie los guantes.



## VERDAD Y LEYENDA DE LAS AVES ARGENTINAS

(Viene de la página 73)

y que, según una vieja leyenda, sólo canta cuando muere. Se produce en el norte de Europa, y en el invierno llega al Mediterráneo, Inglaterra y N.O. de la India.

Una de las aves argentinas más bonitas pertenece también a esta familia de los anátides, compuesta por cisnes, gansos, patos y avutardas. Es el llamado vulgarmente Cisne de cuello negro —*Cygnus melancorypus* (Molina)—, que nidifica principalmente en las provincias australes: Santa Cruz, Chubut y Tierra del Fuego, y en invierno llega hasta las provincias centrales y nortenas.

Su cuerpo es de color blanco, con dos tercios del cuello y la cabeza negros, y una ceja blanca que, en algunos ejemplares, se prolonga hasta la nuca; el pico es negro con ápice blanco, y la cera y las carúnculas que lleva sobre la base, de color rojo. La armonía de sus formas, la pureza de sus dos únicos colores en contraste con la policromía del ambiente y su serenisíma presencia, cautiva a quien lo encuentre en estado salvaje. Para el viajero de nuestra antigua pampa ha de haber constituido un espectáculo sorpresivo e inolvidable la abundancia de cisnes de cuello negro, y aún hoy es una especie común en algunas lagunas de la provincia de Buenos Aires. Quizá por eso mismo Martín Fierro no menciona los cisnes, porque un turista al describir Arabia jamás dejaría de mencionar los camellos, pero un árabe podría olvidarse, según Borges alguna vez.

Nuestro cisne, además de elegante nadador es un extraordinario volador. Aunque en general prefiere no levantar vuelo, y lo hace después de un largo "carreteo". Una vez en el aire, avanzan velozmente, con el cuello estirado hacia adelante, formando una línea recta con el resto del cuerpo.

En septiembre y octubre construyen su nido entre los juncos y ponen de 3 a 5 huevos de color blanco amarillento pálido.

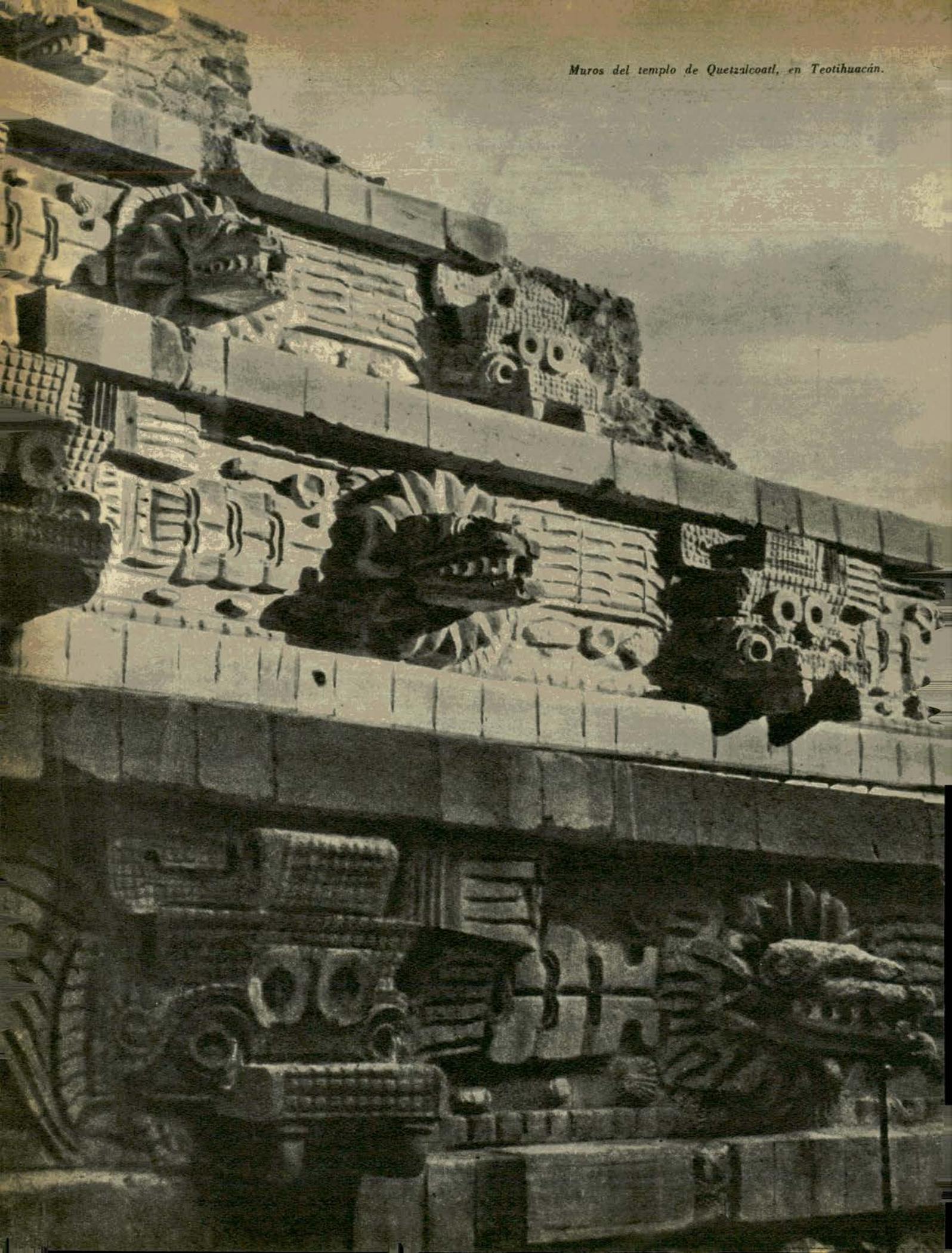
## SOMECA SIGUE CON SU PROGRESION SOBRE EL MERCADO DE LOS TRACTORES AGRICOLAS

El mercado del tractor y de la máquina agrícola que, desde 1958, conocía una recesión grave y continua, pudo al fin superar esa tendencia. El total de las ventas en Francia ha pasado de 74.380 en 1960 a 77.165 en 1961, o sea un aumento del 4%.

Durante el mismo tiempo, SOMECA, División "Tractores y Máquinas Agrícolas" de SIMCA Industrias, único constructor francés que no ha sufrido la recesión de estos últimos años, continuaba su progresión; su producción ha aumentado de 11% y sus ventas en Francia de 19%. Sus exportaciones han representado 35,3% de sus ventas totales. En Francia, su porcentaje de matriculaciones ha seguido su progresión de: 7,2% en 1959, ha pasado a 9,3% en 1960 y a 11,4% en 1961.

En este momento, en la categoría de los tractores de 40 a 55 cv. un tractor entre tres es un SOMECA.

*Muros del templo de Quetzalcoatl, en Teotihuacán.*



*Escuela de Medicina y el  
Pabellón de Rayos Cósmicos. De algún modo, la  
arquitectura funcional moderna se asocia  
a la tradición, como se ve en los motivos  
decorativos. La síntesis es agradable.*



# MEXICO

## CIUDAD

## DE

## INSOLITA

## BELLEZA

Escribe

MARTA KING

Para AUTOCLUB

**C**UANDO en 1952 salimos de Buenos Aires con mi marido y mis dos hijos, con destino a México, donde vivimos durante siete años, no tenía sobre ese país más referencias que las que había leído en los libros y lo que conocía a través de las películas norteamericanas. Al llegar allí, comprobé que la realidad no tenía nada que ver con esas expresiones. Con el correr del tiempo, después de conocer a fondo México y su pueblo, me desagradó leer el libro de Graham Greene, "Camino sin ley", en el que critica a una gente que nunca llegó a comprender y que juzgó sólo por las dificultades que tuvo para conseguir el periódico todas las mañanas, su té a las cinco de la tarde y el whisky con hielo en plena selva, adonde es imposible llegar en la época de las lluvias, que duran de mayo a noviembre, y difícil en el tiempo restante.

México es un gran país y tiene un pueblo admirable. Hay en sus paisajes, en su clima, en sus cielos incomparables, en la humildad de sus indiecitos y en el orgullo de sus señores, algo que atrae y fascina.

¡Cuántas veces fuimos despertados, en medio del profundo silencio de la noche, por música de guitarras o por los alegres sonos de un grupo de "mariachis", dando una serenata o tocando las mañanitas frente a alguna casa de San Angel!

### *El barrio de San Angel*

Aquí vivíamos, en un convento del siglo XVII con paredes de medio metro de espesor, puertas de madera tallada, patio con fuente de cerámica de Puebla, tan buena como la de Talavera, y ventanas mirando hacia un jardín abandonado, cruzado por un acueducto semides-truido. Corría el rumor de que una monja se aparecía de tanto en tanto en algún lugar de la casa. Nosotros nunca la vimos.

Todo San Angel tiene un estilo de edificación colonial. Sus calles son angostas, de canto rodado, y algunas de ellas tienen nombres tan sugestivos como "Cerrada de la Amargura" o "Calzada del Desierto de los Leones". A pocas cuadras de allí se alza la ciudad universitaria, una de las más modernas del mundo, y el barrio llamado Pedregal de San Angel, construido sobre lava y cuyas casas son de una originalidad y modernismo únicos en materia de combinaciones de mosaicos, murales, fuentes, estatuas y jardines rocosos, y donde los muros, pintados con los colores más inverosímiles, apenas dejan entrever el agua azulada de una alberca colocada bajo las puertas de un salón o el rojo o anaranjado violento de una Bugambilia, llamada Santa Rita.

Saliendo de San Angel y tomando por la avenida Insurgentes, se recorren, para llegar a pleno centro, doce kilómetros por una calle bordeada de árboles y dividida por un resguardo de césped, donde en toda época del año hay flores, sobre todo gladiolos de diversos colores, rosas y dalias, que son continuamente renovadas. Se llega al Paseo de la Reforma, de diseño completamente parisiense y donde no es infrecuente ver, los días domingo, pasear a caballo a los señores de vieja estirpe, que gustan de cultivar las tradiciones, vestidos con el suntuoso traje de charro, bordado con hilo de oro o plata y luciendo sus magníficos sombreros.

### *Resplandor de hadas*

De noche, la ciudad brillantemente iluminada es un espectáculo feérico para los miles de turistas que se hospedan en los lujosos hoteles que se alzan sobre las principales calles y avenidas. Durante todo el mes de diciembre estas calles quedan prácticamente techadas de luces de colores.

Los cines de México, como el "Robles", "París", "Chapultepec", "Paseo", "Metropolitan", etc., son de mucho lujo y las alfombras que cubren sus pisos y escaleras, sus espejos, arañas de cristales, estatuas y fuentes, asombran al viajero acostumbrado a lo que son los cines en cualquier otro lugar: grandes, limpios, modernos algunos, pero impersonales y fríos.

En los alrededores de la calle de Niza se halla el centro comercial elegante, como el de Champs Elysées en París



México está edificada sobre agua; es la ciudad de los lagos. En la foto, el Xochimilco, quieto pulmón acuoso y verde de la ciudad.

o la calle Santa Fe en Buenos Aires. Se destacan las casas de modas, perfumerías, joyerías, galerías de arte y cafeterías decoradas con mucho gusto y gran originalidad.

### La ciudad de los contrastes

Pero lo más interesante de México es que es una ciudad de contrastes. Citaré algunos de ellos. Como se sabe, está edificada sobre el lago que rodea la ciudad azteca de Tenochtitlán, protegida por las montañas que la circundan, de los vientos y de los fuertes cambios de temperatura. De ahí, ya sea en verano o en invierno, el aire es tibio y el sol, radiante. Al caer la tarde llega la brisa fresca de las montañas y los mexicanos recurren a sus abrigos y rebozos, aunque para nosotros, acostumbrados al frío de Buenos Aires, el crudo invierno mexicano es apenas un suave otoño. En ese valle, situado a 2277 metros de altura y con el espléndido espectáculo de sus dos volcanes, el Popocatepetl y el Ixtazihuatl, de nieves perpetuas, se levantan edificios de 15 y 18 pisos y el Edificio Latino, de 42 pisos, recientemente terminado, cosa peligrosa en un lugar donde se registran hasta 5 temblores diarios, que muchos no alcanzan a percibir. A causa de esto y de su subsuelo acuoso, muchos de sus edificios están hundidos, como el teatro de Bellas Artes, que está más de un metro bajo el nivel de la calle, y otros francamente inclinados, como la Catedral, en el Zócalo, frente a la Plaza de Armas más linda del mundo por sus proporciones y la belleza de los edificios que la circundan. Es un regalo para la vista ver la iluminación de esta parte de la ciudad, realizada con un gusto severo.

### Los terremotos

Me tocó ser testigo del terrible terremoto del 28 de julio de 1957. A las tres de la madrugada empezó a sacudirse todo y los vidrios de las casas de departamentos volaban, convertidos en polvo. El Ángel de la Columna de la Independencia, del Paseo de la Reforma, cayó hecho pedazos, y dos casas de 6 pisos se vinieron abajo, muriendo todos sus ocupantes. Muchas quedaron tan agrietadas que hubo que demolerlas. La ciudad quedó completamente a oscuras y el cielo estaba de un color azul profundo, iluminado a



La Facultad de Ciencias de México, sobrio y expresivo ejemplo de arquitectura moderna.

ratos por relámpagos, a pesar de que las estrellas brillaban como nunca. El silencio, durante los primeros momentos, fue impresionante. La gente salió a la calle y, mientras los mexicanos se arrodillaban a rezar, silenciosamente, los turistas norteamericanos corrían como enloquecidos, pidiendo que los llevaran al aeropuerto para regresar a su país. Estaban presos del pánico y fue difícil convencerlos de que regresaran al hotel. Pero el Edificio Latino, con sus 42 pisos, no sufrió ni la rotura de un vidrio. Oscilaba a ojos vistas bastante pronunciadamente; pero como está construido bajo el nuevo sistema de compensación de equilibrio que se utiliza ahora allí, quedó en perfecto estado.

En los años que vivimos allí, México se fue transformando ante nuestros ojos, y pasó a ser, de una ciudad bastante descuidada, una ciudad limpia, llena de flores y de fuentes. Los mexicanos tienen verdadero culto por las flores y cuidan y respetan las de plazas y calles, como propias.

### Religiosidad y fe

El mexicano es extremadamente religioso, con una mezcla de paganismo en sus creencias, siendo hasta un poco fanático en la forma en que cumple sus deberes con la Iglesia. Se podría decir que hace su vida alrededor de ella, cumpliendo ciegamente todos sus preceptos. Festejan con gran pompa todas sus festividades y existen ritos que para nosotros son desconocidos. El 3 de mayo festejan la Invencción de la Cruz, y se ve desfilar durante todo el día grupos de albañiles dirigiéndose a la iglesia a hacer bendecir cruces adornadas con flores y cintas de colores. Luego las colocan en lo alto de los edificios, celebrando a continuación una gran fiesta que dura hasta el anochecer. Muchas veces en los atrios de las iglesias y, principalmente, el día 12 de diciembre, fiesta de la Virgen de Guadalupe, y durante todo el mes de julio, en la iglesia del Carmen, en San Ángel, se ven bailar durante horas y horas a grupos de bailarines indios al compás de una música monótona, vestidos en la forma más original, con trajes de colores brillantes, penachos de plumas y espejos en la cabeza y cascabeles en los tobillos.

### Toros y gallos

Otra ceremonia pintoresca y tierna al mismo tiempo es la bendición de los animalitos domésticos, que conmoviera al mismo San Francisco. Pero al lado de esto vemos que un espectáculo tan horrible y cruel como fue la lucha de un toro con un león, llenó la Plaza del Toreo, en el Estado de México. Las corridas de toros son la pasión del pueblo, y las riñas de gallos, donde para apresurar los combates calzan a los gallos con navajas de inusitada largura, se realizan durante las doce horas del día.



*Religiosidad un tanto teñida de paganismo, y fe auténtica: gente del pueblo, durante una festividad, rezando en Ixtaxiuhatl, Amecameca.*



*Una escena típica: el mercado, en Villa Guadalupe (Villa Gustavo Madero).*

Al lado de los restaurantes de lujo, como Villa Fontana, Jenna, La Cava, o los "night clubs" como El Patio o Capri, están los que son más frecuentados por los turistas, en busca de emociones fuertes, y que llevan los macabros nombres de "Las tumbas", "Los nichos", "La bruja" o "Las catacumbas".

### **Familiaridad con la muerte**

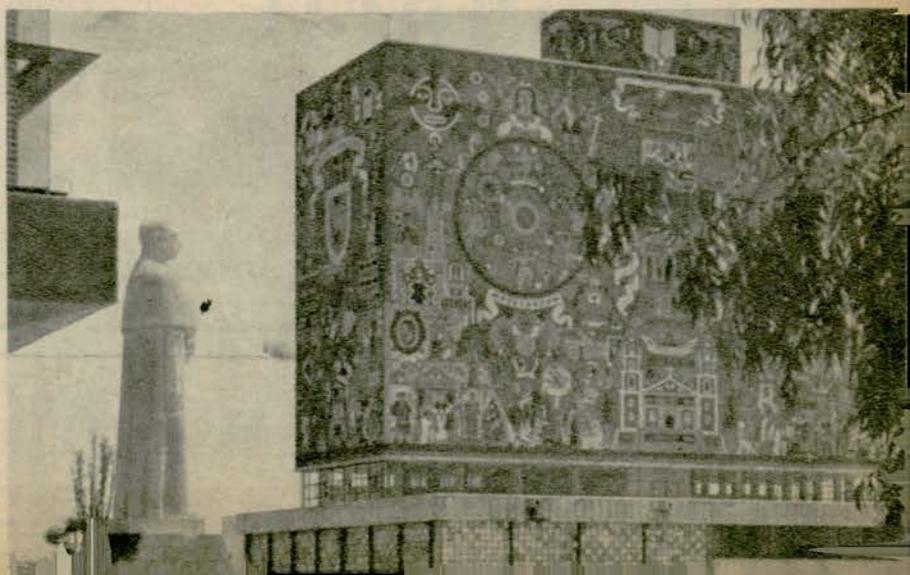
No creo que en ninguna parte del mundo se tenga menos temor a la muerte que en México. Esto se ve reflejado no sólo en el arte popular, sino también en las obras de sus artistas, como Posadas, Rivera y tantos otros, donde esqueletos y calaveras figuran en grabados, murales y cuadros. Y durante el mes de octubre, próxima ya la festividad del Día de los Muertos, se anuncia en todas las panaderías el Pan de Muerto, de sabor parecido al de la rosca de Reyes, con letreros que dicen así: "Nuestros muertos son mejores", "Pruebe nuestro pan de muerto", "Rico pan de muerto", etc. Y en las vidrieras están en exhibición y venta calaveras de azúcar, de todo tamaño. Si uno las compra para obsequiar a algún pariente o amigo, es costumbre hacer colocar el nombre del obsequiado con letras doradas. Yo me impresioné mucho la primera vez que me regalaron una con el nombre de mi hija.

*El edificio de la Biblioteca Central, coronado por una masa arquitectónica rectangular, que se destaca extraordinariamente por los motivos característicos y la ejecución del decorado exterior.*

### **México merece una visita**

Es una pena que muchos de los que van a los Estados Unidos no se enteren que, con una pequeña desviación en su ruta y escaso recargo en su presupuesto, pueden conocer esa alucinante síntesis de las más opuestas culturas que es México, corporizadas, por ejemplo, en la primitiva Pirámide de Cuicuilco, situada al costado de la carretera que va a Cuernavaca y cuya antigüedad se calcula en 20.000 años antes de Jesucristo, o las pirámides del Sol y de la Luna y La Casa de los Muertos, que erigen sus formidables moles de piedra en San Juan de Teotihuacán, a una hora del centro tumultuoso de la ciudad, hasta las revolucionarias construcciones de las escuelas de vanguardia de la arquitectura mexicana, pasando por las estupendas realizaciones del genio español, dos de cuyas expresiones más extraordinarias están constituidas por el Altar de los Reyes, en la Catedral, y el gracioso y noble recinto del Convento de Churubusco.

Es difícil que nadie pueda resistirse a la fascinación de la ciudad de México, capital de uno de los países más extraños, bellos, misteriosos y contradictorios del mundo.





Por G. M.

*He aquí el Lancer de cuerpo entero. Es el último compacto que apareció en el mercado. Se produce con motor de 2.786 cc. y de 3.687 cc. Existen versiones "cabriolet" y "station-wagon".*

# LAS MUJERES DECIDEN Y ELIGEN EL AUTOMOVIL QUE EL HOMBRE COMPRA

Una semblanza de la producción mundial

Si se echa una mirada retrospectiva sobre los últimos salones internacionales del automóvil en Europa, que ofrecieron al público una demostración extraordinaria del nivel alcanzado por la industria automovilística mundial, se puede juzgar con exactitud sobre sus perspectivas inmediatas y anticipar, por lo menos a grandes rasgos, la dirección técnica y estética, diremos así, que seguirán los grandes productores en un futuro próximo. Vale la pena de examinar lo que se vio en el salón de Turín, por ejemplo, sin desdeñar los restantes.

La impresión general fue muy favorable: se recogió una sensación de vitalidad y de bienestar en la industria. Se puede decir que ésta goza de excelente salud y que su tendencia es a crecer.

Entre las fábricas italianas, aparte de la Lancia, que presentó su novísimo coche "Flavia", y de los productores de carrocerías, que renovaron las pruebas de su inventiva, llamó la atención la empresa Innocenti, que presentó el coche Austin A40, montado en su establecimiento de Lambrate. La Fiat, aparte de su coche 600 y 500 modelo D, ya conocidos, no presentó coches nuevos.

Los franceses indicaron cierta tendencia a retocar su Dauphine, y lo acompañaron con el coche Ondine, modelo muy elegante. Muchos de sus precios aparecían rebajados y numerosos modelos, especialmente los de los vehículos de lujo, fueron presentados bajo versiones nuevas.

Los alemanes mejoraron técnicamente su Volkswagen. El Taunus y el Opel fueron enteramente modificados en su aspecto exterior, haciéndolos más ágiles.

Los americanos, después de ha-



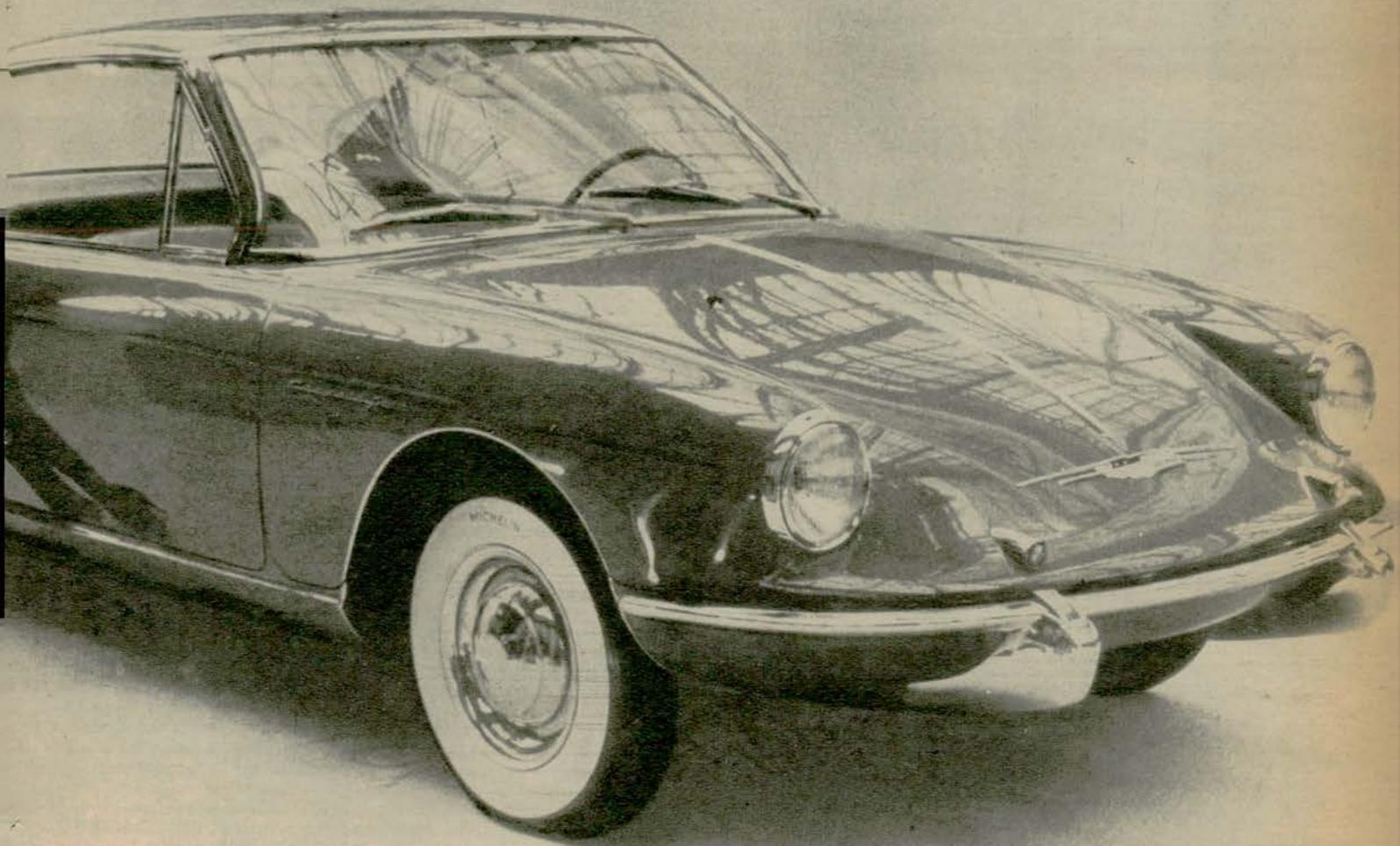
ber utilizado los temas técnicos y estéticos de la industria europea, probablemente han superado a sus maestros y presentaron con orgullo una serie de coches compactos, con la fundada esperanza de afrontar la competencia europea, sobre todo dentro de los Estados Unidos. Pero no han quedado ahí: ahora, esos compactos los están utilizando como un instrumento para la conquista del mercado en Europa misma.

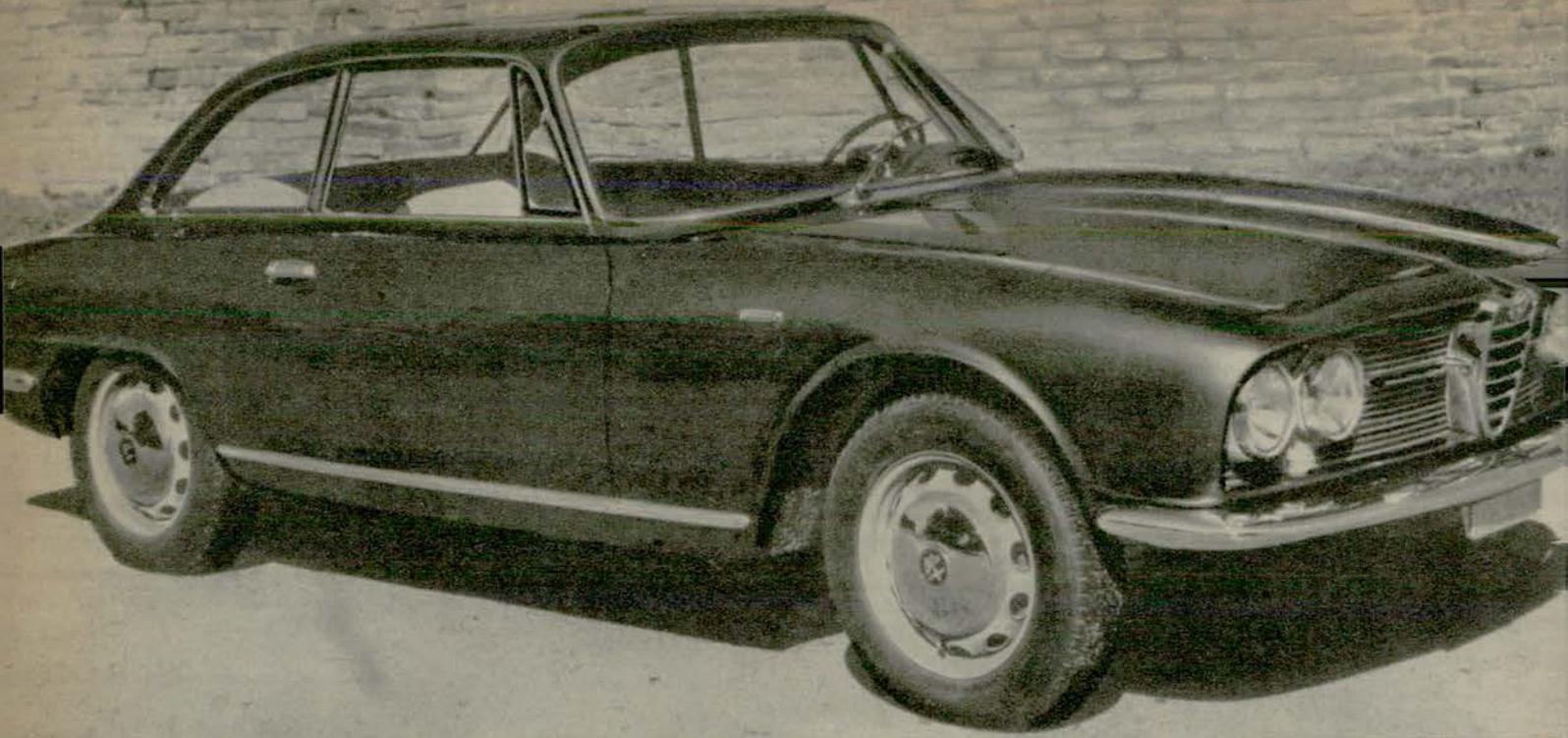
En fin, la industria sueca acudió con dos modelos de Volvo; la checoslovaca con un robustísimo coche producido por Skoda; y también los japoneses trajeron dos modelos agradables, con carronería dibujada por un diseñador de Turín.

\* \* \*

Repetimos que, juzgando por las apariencias, la situación general de la industria parece muy favorable; pero observando más de cerca las perspectivas, es probable que ese juicio deba ser un tanto modificado. Sólo los grandes establecimientos alemanes e italianos están realmente satisfechos de la situación actual y miran con optimismo el porvenir. Por lo menos tienen delante tiempo suficiente para reflexionar y prepararse para la ulterior situación que pueda presentarse en el mercado. En cuanto hace especialmente a la industria

*El Chevrolet Corvair.  
Es el único  
compacto que posee  
motor refrigerado por aire  
(6 cilindros  
con 2.376 cc.; velocidad  
máxima encima  
de 240 Km.; consumo de  
11 litros cada 100 Km.).*





*El 2.000 Sprint, de Alfa Romeo, fue la única novedad de esta firma en el último Salón de Turín. Puede alcanzar hasta 175 kilómetros.*

*El tablero del Dodge Lancer, con gran cantidad de instrumentos de control, ubicados de tal modo que el conductor puede observar sus datos reflejados en un espejo suprayacente.*



*El Ondine y el Floride son estrechos parientes que lanzó al mercado la fábrica Renault. Ambos son agradables, y han encontrado muchos aficionados.*



italiana, el mercado interno todavía está lejos de hallarse saturado, y la reciente rebaja del precio de los combustibles, junto con el mejoramiento de la red caminera, han contribuido a aumentar la capacidad de absorción de los consumidores de la península. Se vende en Italia cerca de 36.000 coches por mes, y las fábricas están trabajando a pleno ritmo. Los motivos de preocupación, si existen, derivan solamente de la progresiva aplicación de los convenios del Mercado Común Europeo, que traerán indefectiblemente una reducción de las tarifas de aduana, hasta su total anulación en 1972. Para esta fecha, los precios de los coches italianos deberán disminuir considerablemente para poder afrontar con éxito la competencia extranjera. Para dar un solo ejemplo, digamos que el precio actual del Volkswagen, de 1.200 cc. de cilindrada, una vez abolidas las tarifas protectoras, estará bastante cerca del precio de la Fiat 600D, hoy mucho menor.

Para la industria alemana el mercado interno acusa una marcha muy favorable. Se venden cerca de 85.000 automóviles por mes y se calcula que solamente podrá empezar la saturación cuando el parque germano cuente con por lo menos 2 millones de coches más. También es favorable para los alemanes, a diferencia de lo que sucede con las productoras italianas, la curva de las exportaciones de sus vehículos: el Volkswagen es el único en el mundo cuya venta fuera de su país está en constante aumento.

En cuanto a las industrias francesa y americana, están muy preocupadas por problemas particulares de diversa índole y de cierta importancia. Los franceses se quejan de su propio gobierno, que se niega a reducir el precio de la nafta (el que se cobra en Francia es probablemente el más caro del mundo, hoy), y a promover una desgravación fiscal, que parece indispensable, lo que agrava los problemas de la industria. El mercado interno no alcanza a absorber toda la producción y parece existir cierta tendencia general a la disminución de las exportaciones. La producción del Dauphine ha bajado de 1.800 a 1.500 unidades diarias; cabe señalar que la rebaja del precio en este coche no se debe a un aumento de la producción ni a una disminución de los costos, sino a la necesidad de dar salida a la producción acumulada en los depósitos.

Para la industria americana, la principal dificultad está en el hecho de que en los Estados Unidos, según la estadística, se está cerca de un automóvil por cada dos habitantes, cifra que puede ser considerada como el punto de saturación del mercado interno. Hasta fines de 1960 y prin-

cipios de 1961, la producción anual, según los últimos ejercicios de la industria, de aproximadamente 7 millones de vehículos —alrededor de la mitad de toda la producción mundial—, era en su mayor parte absorbida dentro de los límites del país; pero en el futuro próximo las grandes productoras tendrán que buscar salida más ágil hacia el extranjero. Teóricamente, los americanos están en condiciones de conquistar cualquier mercado: su potencia económica, técnica y organizativa, les permite construir y vender al exterior coches de calidad a un precio de aproximadamente 1.000 libras el kilo, cifra que corresponde al costo actual de los coches populares europeos. En definitiva, cualesquiera que sean las dificultades que pueda encontrar en su propio país, la industria automotriz americana siempre constituirá un poderoso competidor para los productores europeos.

También la industria automovilística inglesa tiene sus dificultades de tanto en tanto, si bien se halla en una situación muy espe-



*Vemos aquí, de izquierda a derecha, la Appia de gran turismo, la Giulietta SS y la Flamina Sport, en las que puede apreciarse la tendencia actual de los diseñadores de carrocerías.*

*El lujoso L. 6. 4 Ghia, coche para millonarios.*





*La versión combinada de la Innocenti Austin se diferencia de la normal, solamente en la puerta posterior de doble abertura.*



cial debido al amplio mercado que encuentra en el área económica del Commonwealth, donde la producción británica está protegida con tarifas diferenciales.

Merece una breve referencia la industria japonesa. Hasta ahora sus tentativas de presentarse en el mercado internacional no pasan de sondeos de orientación. En 1959 produjo 262.000 automotores, de los cuales 78.000 fueron coches particulares para pasajeros, y la exportación no fue nada importante. Pero los japoneses tienen a su disposición muchos recursos y más tarde o más temprano entrarán en el juego internacional; sería un error pasar por alto esta posibilidad.

\* \* \*

De la observación panorámica de la industria en el mundo entero, cabe extraer una primera conclusión: los productores de los diversos países están en una especie de "guerra fría". Por necesidad inevitable de expansión vital y de desarrollo interno, cada uno de ellos estará muy pronto obligado a buscar espacio

*La disposición de los comandos de los instrumentos en el tablero del Flavia, es completamente original entre los coches italianos.*

*La 2000 Sprint Alfa Romeo es la única novedad de esa firma de Milán al Salón turinés. Este coche alcanza una velocidad horaria de 175 kilómetros, y tiene un consumo de 13 litros cada 100 kilómetros.*



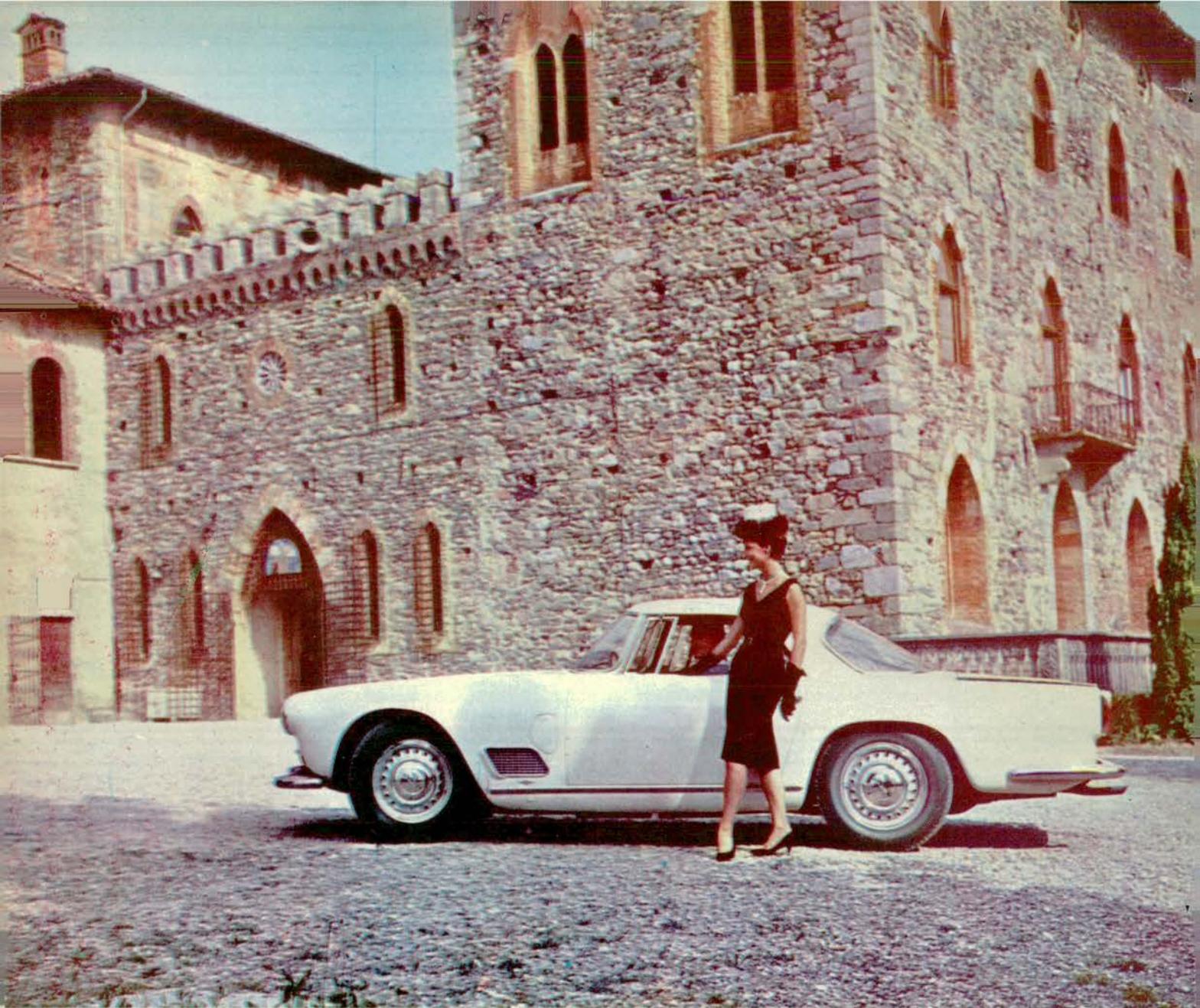
en la casa del prójimo. Es verdad que aún quedan en la tierra amplias regiones donde el mercado de consumo prácticamente está virgen, especialmente en el Asia y en Sudáfrica, y es verdad también que el constante aumento del nivel de vida hace acrecer el número de los posibles adquirentes de automóviles; por otra parte, algunos países euro-



*La línea de la carrocería en el Taunus de la Ford, ha sido enteramente cambiada en el nuevo modelo, que presenta, además, otras mejoras. Este coche fue el de mayor venta últimamente en Italia.*

*Pinin Farina, el famoso diseñador de carrocerías es el autor de esta "coupé 2 más 2", en la que se reúnen las últimas innovaciones aprobadas por los técnicos de la Ferrari para su motor 3000.*





*El 3.500 G. T., de Maserati, vestido con carrocería milanesa Touring. En la foto, la "coupé", con motor de 6 cilindros, con 230 HP., velocidad 220 Km. por hora; frenos anteriores a disco, y posteriores a tambor.*

peos todavía están lejos del punto de saturación. Pero, de todos modos, la competencia se volverá más encarnizada cada día.

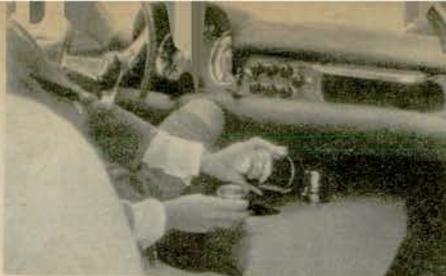
En este esfuerzo de imponerse los unos a los otros, muchos de los elementos tradicionales sobre los que se basaban las técnicas de venta, se han transformado. Hace tres años, la Ford Motor Americana gastó 250 millones de dólares para crear, con muchas esperanzas de éxito, una nueva serie de vehículos que fueron denominados "Edsel"; pero a fines de 1960 la empresa comprobó el fracaso de la tentativa y la abandonó. El periódico "Consumer Reports", una de las publicaciones más autorizadas e independientes de los Estados Unidos en materia económica, comentó de este modo lo acontecido con la fracasada iniciativa de la Ford: "En sustancia, la preocupación mayor de Ford Motor Co. fue alcanzar y superar el nivel de la competencia. Quiso crear el mejor y más moderno vehículo automotor de los Estados Unidos; pero descuidó la sensibilidad del público adquirente. Parece que la Ford no se empenó en la diligencia necesaria para una iniciativa de ese género, en realizar una indagación profunda sobre las probables reacciones de la opinión pública". De acuerdo con este criterio, parecería que no basta construir un buen automóvil a un precio honesto para estar seguro de venderlo; es



*La vista exterior del Flavia, de Lancia, no da idea de las novedades que presenta en su interior, y a las que se alude en la presente nota.*

# LAS MUJERES DECIDEN Y ELIGEN...

*El Oldsmobile F. 85 constituye el punto de encuentro entre los coches americanos tradicionales y los compactos. Potente motor de 8 cilindros con 3.525 cc.*



*El "estilista" Raymond Lowey ha ubicado un bar entre los dos asientos anteriores, en una versión del coche Flaminia.*



*En el coche D. S. 19, los bien acolchados asientos tienen tres inclinaciones: una para conducir, una para descansar y otra para dormir.*





*El Pontiac Tempest es el único coche de fabricación americana con motor de 4 cilindros (3.200 cc.), y es el único en el mundo con árbol de transmisión flexible, sin juntas elásticas.*

*En el coche francés Ondine, Renault ha colocado un acelerador a tablilla; es más cómodo para las señoras.*

indispensable también encontrar la manera de convencer al público de que lo compre.

Sin duda alguna, el precio será siempre un elemento de importancia primaria para el éxito de un automóvil; pero no debe cometerse el error de sobrevalorarlo. En Italia, por ejemplo, muchos coches extranjeros han encontrado recientemente sólidos compradores, no porque su costo fuese más conveniente respecto de modelos análogos de la producción nacional, sino porque ofrecían a los adquirentes la posibilidad de "diferenciarse", de tener un automóvil distinto de los que están en circulación. La propaganda de uno de los coches extranjeros de mayor fortuna en el mercado, insiste justamente sobre el hecho psicológico de que "comprándolo, usted podrá distinguirse".

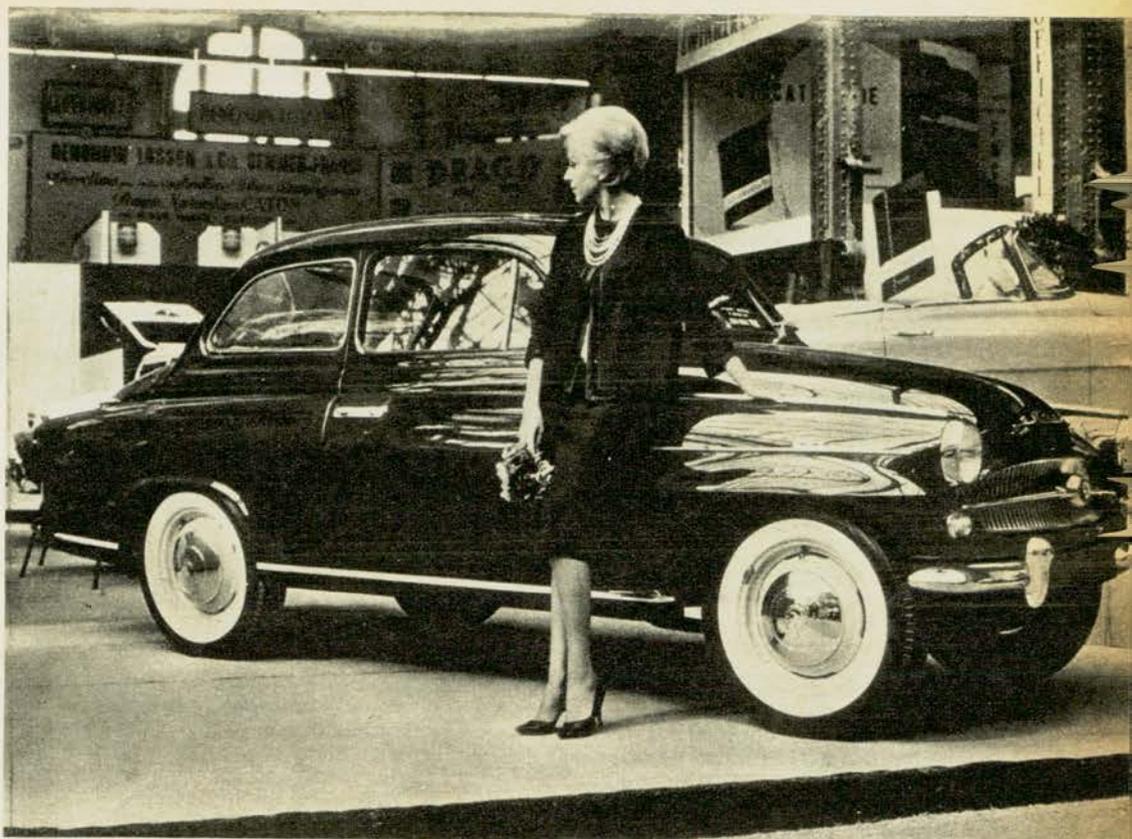
*El Buick Special corresponde a los criterios tradicionales de sus fabricantes, que se vanaglorian de producir coches durables y seguros. El Special tiene un motor de 8 cilindros en V, de 3.523 cm<sup>3</sup>.*



El "Octavia" fabricado por Skoda, 4 cilindros, 1089 cc., velocidad máxima 130 kilómetros.



El espejo retrovisor del "Lancer", que se ve en esta foto, quizá podría estar mejor ubicado para servir su objetivo en la conducción; pero donde se le ve aquí, es más útil para las damas.



El "Prestige" que fabrica Citroen, para "los hombres de negocios", posee radioteléfono, máquina de escribir y... una bella secretaria.



Debe considerarse otro aspecto de la cuestión. Un hombre elige usualmente el coche que va a comprar de acuerdo con su precio, o por sus características técnicas, o porque supone que el uso de ese vehículo contribuirá a aumentar su propio prestigio personal. Las mujeres, en cambio, se ajustan generalmente a otros criterios: a los valores estéticos, el color y la comodidad sobre todo. Algunas tapicerías de colores vivos, algunos accesorios coquetones, algunos instrumentos (palancas de freno, de la dirección y otros), que hacen menos fatigosa la conducción, han sido introducidos con la esperanza de atraer la clientela femenina. Y el razonamiento resulta exacto: cuando se interroga a los concesionarios, se obtiene la impresión de que en el 80 % de los casos, un hombre que quiere comprar un nuevo automóvil, se hace acompañar por su esposa. En los casos de indecisión del comprador, la opinión y el consejo de la mujer resultan decisivos.

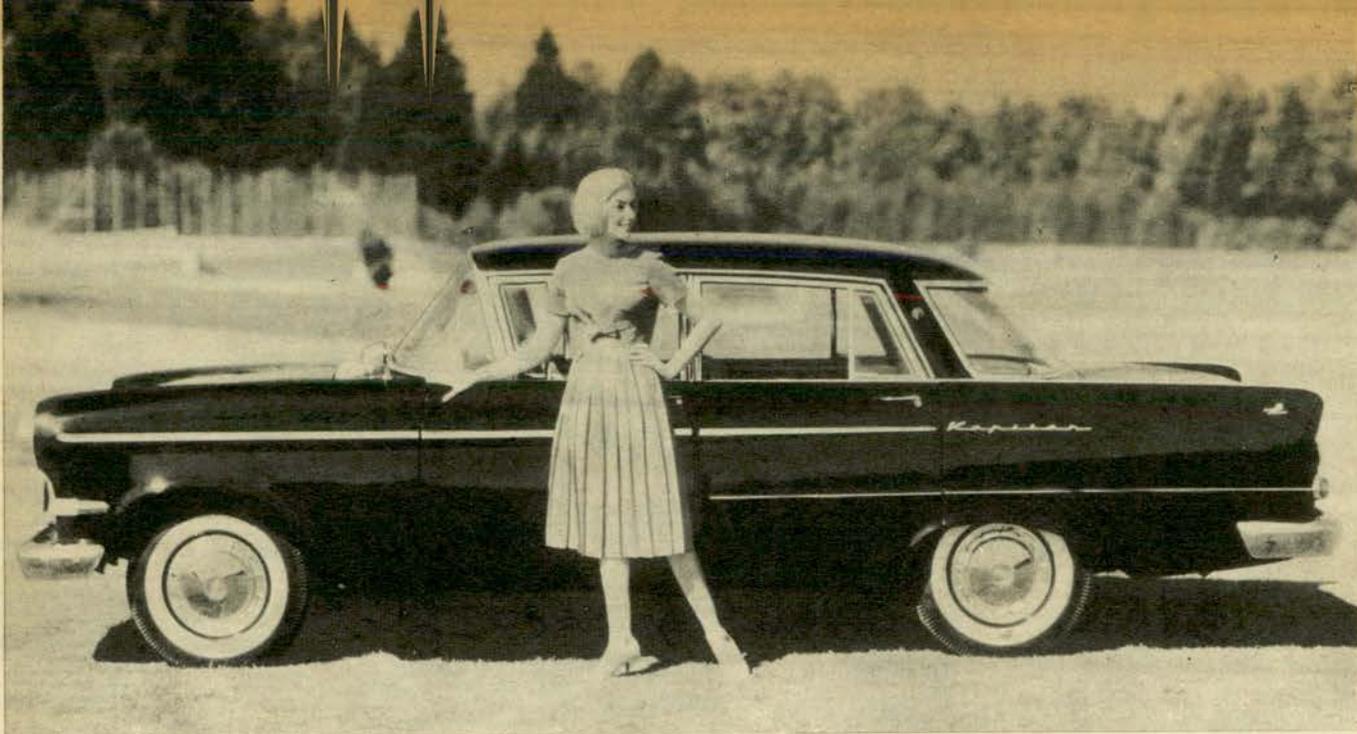
El juego de la concurrencia obligará a los productores a una investigación a fondo. Por ejemplo, ¿qué le interesa más al automovilista italiano? En suma, solamente las ventajas del vehículo. Parece bastante seguro que una reducción de los precios de venta se hará indispensable, máxime si se atiende a la ya cercana abolición de las tarifas aduaneras en el Mercado Común Europeo. Algunas productoras europeas, por otra parte, ya han pensado en la instalación de una amplia red de estaciones de servicio. Desde otro punto de vista, atendiendo a que la industria italiana está buscando insistentemente nuevas zonas de expansión, inclusive con el apoyo del gobierno, el automovilista italiano puede esperar una próxima disminución del precio de la nafta.

La presentación del nuevo Fiat 1300, que se produjo en la última primavera europea, se supone ha de producir una baja de los precios de muchos otros coches, tanto de esta productora como de otras firmas. El porvenir próximo despejará la incógnita en este aspecto de la industria automotriz.

En los párrafos que siguen traeremos una semblanza de las novedades y atractivos presentados en los coches europeos y americanos que fueron exhibidos en los últimos salones del viejo continente.

#### **El nuevo coche Innocenti Austin A. 40: cómodo, sólido, veloz y "utilitario" de lujo**

Con este coche, el elenco de productos italianos aumenta con una nueva marca. Innocenti es una firma muy conocida y consagrada en la producción de "scooters", de tubos, y de grandes plantas siderúrgicas. Para presentarse en su nueva actividad, en el campo automovilístico, la empresa prefirió apoyarse



*El "Opel Kapitán",  
orgullo de la industria alemana.  
Motor de 6 cilindros,  
2605 cc., 150 Kms. por hora.*

sobre un producto ya conocido en el mundo entero a través de millares de ejemplares: el Austin A.40 de la British Motor C<sup>o</sup>. Este coche, que ahora presentó en los salones del continente la firma italiana, es montado en sus propios establecimientos en Lambrate, bajo licencia de la fábrica inglesa: pero difiere del modelo construido en la Gran Bretaña en ciertos detalles de alguna importancia: en los faros, en los paragolpes, en la instalación eléctrica y en la tapicería. Cuando el A.40 era montado directamente en Inglaterra, costaba 1.300.000 liras; ahora, armado en Italia, llega al público a un precio inferior a 900.000.

## ¡POR FAVOR! ¡UN AUTO PARA MUJERES! OPINIONES DE UNA MUJER TRAS EL VOLANTE

**L**AS estadísticas demuestran que en nuestro país, la mayoría de las viajes en auto son de corta duración. Cuando la mujer se instala detrás del volante, es por lo general para realizar una diligencia breve; va, ya sea a la tintorería, al mercado, a la escuela, a la modista o al dentista.

Los fabricantes de automóviles deben, de una vez por todas, habituarse a esta idea, y no obstante, insisten en ofrecernos automóviles con motores diseñados especialmente para tramos largos y altas velocidades.

Las mujeres estamos cansadas de escuchar que nuestra manera de conducir "resiente" al motor, que se nos descarga la batería con más frecuencia, que el silenciador se oxida, que nuestros automóviles requieren cambios de aceite más periódicos, que gastamos más nafta, que sufrimos continuos desperfectos... y todo esto, debido al uso que damos a nuestros autos, uso que todos sabemos es inevitable.

¿Qué es lo que pretenden que haga la mujer? ¿Abandonar sus tareas domésticas y salir a dar una vuelta por los alrededores a fin de recorrer más kilómetros con el sólo objeto de satisfacer las necesidades de un motor? ¿No sería más lógico que ese motor estuviera al servicio del conductor, que es, en este caso, la mujer?

Cierta dama, que retornó recientemente de un viaje de dos semanas (por avión), se dirigió al garaje para buscar su automóvil, que al ser puesto en marcha pareció protestar con un sonido sordo y extraño. Así, pues, tomó un automóvil de alquiler para realizar sus diligencias y llamó a un mecánico para que la asesorara.

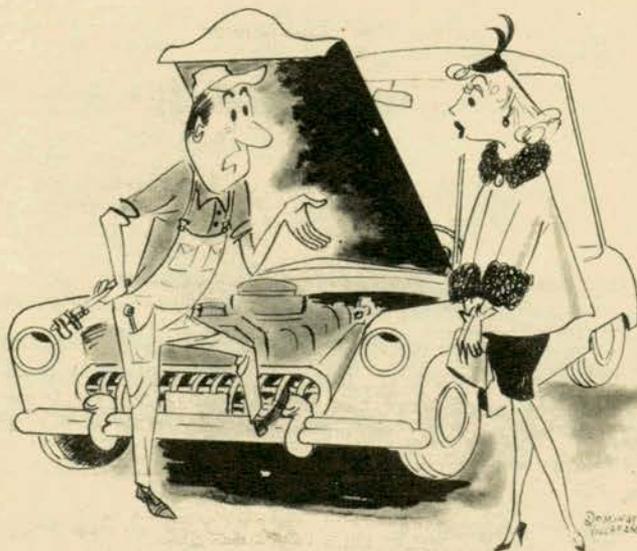
—No tiene nada —aseguróle el técnico—, salvo que no se lo ha usado recientemente.

—Supongo —respondió la aludida— que debí haber contratado los servicios de una niñera para que lo sacara a pasear durante mi ausencia. ¿Verdad?

Conclusión: ¿por qué no se estudia la fabricación de un automóvil específicamente diseñado para los usos que debemos darle las mujeres?

Para AUTOCLUB habla

Nelly de Sánchez Vincente





El "Ariane S. C."  
mantiene el nombre de SIMCA  
en el mercado

El "Peugeot 404", el  
coche del buen padre de  
familia. Motor de 4 cilindros,  
1618 cc., 140 Km. de  
velocidad máxima,  
10 litros de combustible por  
cada 100 kilómetros.

Se trata de un vehículo muy sólido, de un largo de 3,69 metros. Tiene un bajo consumo y una buena velocidad, y dispone de comodidad para cuatro personas. La carrocería ha sido diseñada por Pinin Farina. El conjunto del modelo y su precio, lo convierten en un temible competidor de todos los utilitarios que actualmente se ven en el mercado europeo. Existe una versión camioneta (pick-up), que puede transportar 250 kilogramos de mercadería. La empresa Innocenti se ha preparado para la conquista del mercado.

Las características principales del vehículo A.40 son: motor de cuatro cilindros de 948 cm.; velocidad máxima, alrededor de 120 Km.; consumo, cerca de 6½ lts. por 100 Km.

#### Los americanos en Europa ponen el acento sobre sus compactos

El compacto es, en suma, un coche de dimensiones reducidas en relación con los modelos tradicionales de los fabricantes americanos. Aun cuando su cilindrada es bastante alta —de 2.300 a 3.000 y más cc.—, se acercan bastante al tipo medio del automóvil europeo. Con los últimos modelos de compactos fabricados en los Estados Unidos, la industria americana ha conseguido frenar sensiblemente la importación de los coches extranjeros en el mercado nacional. Los productores más afectados fueron los franceses y los ingleses.

Lo cierto es, que el compacto, una vez completada su evolución técnica, se convertirá en una positiva amenaza para la industria europea en el mercado del viejo mundo. Esta posibilidad es tanto mayor cuanto que el costo del vehículo resulta muy económico frente a sus similares extranjeros. El "Lancer", por ejemplo, que fabrica la Chrysler, viene a costar algo así como 1.300.000 liras, es decir, el precio de un coche mediano italiano, con la diferencia de que este último sólo posee un tercio de la cilindrada del primero y la mitad de su potencia.

#### El primer auto italiano de tracción delantera: "Flavia"

Lo fabrica la Lancia. Para el público italiano constituyó una de las más interesantes novedades del Salón de Turín del año último. Muchos problemas técnicos han encontrado una solución inesperada en el nuevo coche. El Flavia es el primer automóvil italiano fabricado en serie con tracción delantera. Posee un motor "chato", de cuatro cilindros contrapuestos, con 1.500 cc. El movimiento es transmitido directamente, con la interposición de dos cortos árboles, sin nudos, a los cubos de las ruedas anteriores, que de este modo resultan al mismo tiempo motrices y directrices. La tracción delantera ha permitido obtener en el nuevo coche amplia comodidad interior para seis pasajeros.

Este automóvil pesa 1.200 Kg., y puede llegar a una velocidad que se acerca a los 150 Km. por hora. Dispone de potentísimos frenos a disco, munidos de "servofreno", que reduce al mínimo el esfuerzo del conductor cuando actúa sobre el pedal correspondiente. El tablero, recubierto de un material esponjoso que absorbe las sacudidas y los golpes, comprende una serie de instrumentos que es hoy raro encontrar en coches mucho más lujosos. La carrocería es sólida, y lleva interposiciones de bloques de goma en algunas de sus partes, que evitan las vibraciones y los ruidos. El precio no es demasiado alto: 1.750.000 liras; y esto permite al nuevo modelo competir con los mejores coches de tamaño mediano que se fabrican en Europa.

#### El "Ondine", gemelo del Dauphine

La fábrica Renault presentó su nuevo modelo Ondine, que es una especie de hermano gemelo del Dauphine, pero con atavío más elegante. Se dice que, por el momento, ese nuevo modelo está destinado solamente al mercado francés. De todos modos, la empresa Alfa Romeo, que distribuye en Italia el Ondine, le ha introducido algunas modificaciones, como por ejemplo: perfec-



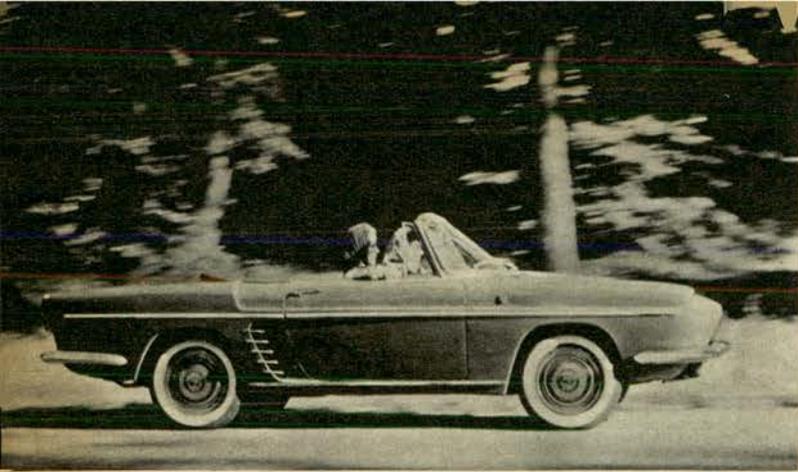
El "Vauxhall Crest":  
motor de 6 cilindros, 2300 cc.,  
150 Kms. por hora.



cionamiento de los frenos, modificación del carburador, pedal de aceleración a tablilla, lavaparabrisas opcional, etc. Además, la Alfa Romeo adoptó colores más variados para los coches que vende.

#### Peugeot

En los últimos salones europeos, y sobre todo en el de Turín, se pudo advertir que la industria francesa ha introducido algunas modificaciones, sea en los motores, sea en la carrocería, de sus modelos más conocidos. El único coche completamente nuevo es el Peugeot 404, que puede ser definido como un compendio de todos los automóviles europeos de mayor éxito.



He aquí el hermoso "cabriolet" Floride, pariente directo del popular Dauphine, de la casa Renault, que está provisto de un techo rígido desmontable, que reemplaza a la anticuada capoté de lona encerada.



La productora Panhard confía en mantener su ya tradicional prestigio con el coche PL. 17. En el último salón de Turín ha presentado varios modelos. El que se ve en la foto es de 850 cc., tracción delantera, refrigeración a aire, velocidad mayor de 130 kilómetros.

El Simca también ha sufrido una modificación importante en sus modelos más populares: el "Ariane" y el "Aronde"; ambos tienen un motor nuevo llamado Rush. Se trata de una variante que sólo los técnicos pueden apreciar plenamente. El motor sigue siendo de 4 cilindros, con una cilindrada de 1300 y 1100 cc. respectivamente, dotado de un árbol que se apoya sobre cinco y tres cojinetes de bancada.

#### Una elección difícil

El coche "L.S.4 Ghia", montado sobre chasis de la Chrysler, es uno de los más lujosos y caros automóviles del mundo. Está especialmente destinado para la exportación a los Estados Unidos o, más precisamente, a la zona de Hollywood; sólo se fabrica sobre orden firme y su costo es de alrededor de 15.000 dólares, o sea, el equivalente a unos 9 millones de liras. He aquí las características de este vehículo excepcional: motor de 8 cilindros en V de 6.400 cc.; velocidad máxima, alrededor de 230 Km. por hora; consumo, 18 lts. por cada 100 Km.; dos asientos fijos y dos más accidentales.

#### Los japoneses se visten con carrocerías de Turín

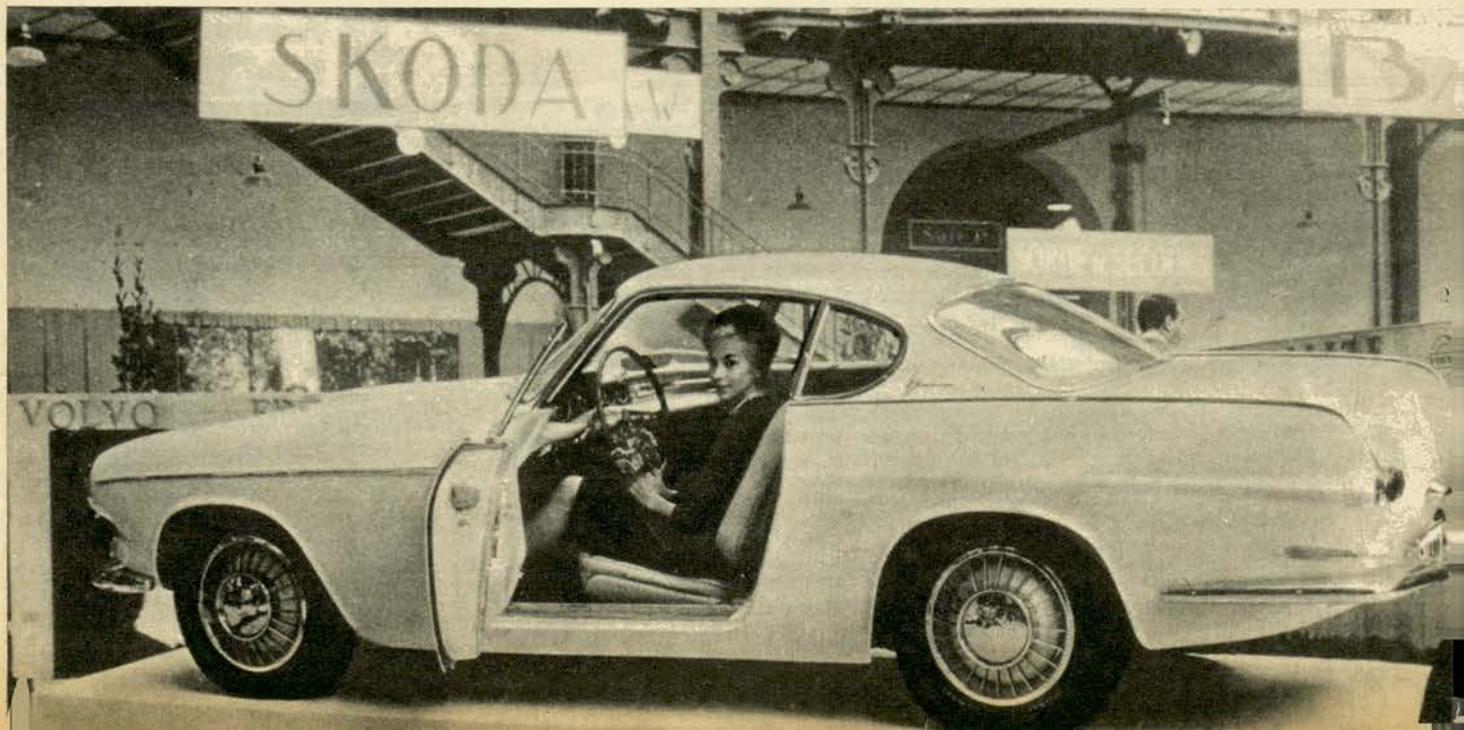
Desde hace algún tiempo una decena de técnicos, ingenieros y expertos comerciales de la industria japonesa se han radicado en Italia y en otros países europeos. Son modestos y prudentes, y siempre evitan toda forma de publicidad. Cuando se consigue interrogarlos, admiten que han venido a Europa para estudiar la situación del mercado automovilístico; pero se apresuran a decir que son escépticos respecto de las posibilidades de su propio país. Dicen que en Europa, y particularmente en Italia, ya han sido alcanzados precios casi imbatibles en el campo de los coches utilitarios. Por lo demás, parece cierto que los equipos técnicos de la industria automotriz japonesa todavía están lejos del nivel medio que se puede observar en Europa o en los Estados Uni-

dos. En general, la industria oriental produce vehículos que no son sometidos a serios problemas de velocidad y de conservación en ruta: en Japón, la velocidad está limitada a 40 Km. por hora en las ciudades y a no más de 60 Km. en los caminos.

Parece, en consecuencia, que por el momento los japoneses no tienen aspiraciones de competencia: observan, aprenden y se preparan. Por lo demás, se sabe por experiencia que poseen grandes condiciones para aprender.

En el salón de Turín del año último aparecieron por primera vez coches japoneses, pero con carrocería italiana. Se anuncia que próximamente utilizarán los servicios de técnicos holandeses para montar el coche "Toyopet Corona", un sedan con motor de 1000 cc.

El "Volvo 1800 Sportiva": motor de 4 cilindros, con 1562 cc. Cinco asientos.



# COSMOS, CIENCIA Y FICCION

Por  
GASTON  
LENORMAND

*La conquista  
del  
espacio  
actualiza  
el enigma  
de los  
platos  
voladores*

*Este es el frente  
de la calle Alsina 1645,  
en cuyo departamento G  
funciona la sede  
central de la entidad  
que investiga el origen y  
actividades de las naves  
espaciales, máximo  
misterio de nuestro siglo.*



*El señor Millán,  
presidente de la Asociación  
Universal  
Metapsíquica, que  
formula en estas páginas  
declaraciones sobre  
los platos voladores,  
disponiéndose  
a hojear AUTO CLUB.*

CASI no transcurre día sin que la prensa responsable de cualquier latitud del globo consigne la noticia de la supuesta aparición de supuestos platos voladores, tema que con explicable prudencia en otro tiempo, antes de intensificarse la conquista del espacio, fue soslayado. El cambio de actitud se inició a partir del instante en que los soviéticos hicieron algo más que ubicar un satélite artificial en torno a la Tierra, penetrando con un artefacto en la superficie de la Luna, cuya otra faz también fue fotografiada posteriormente. Lo demás es historia reciente: el lanzamiento de tripulantes humanos más allá de la órbita de gravedad, cumplido matemáticamente por las potencias en pugna, y su retorno sin mayores tropiezos al sitio de partida. A estos sensacionales acontecimientos, que jalonan la primera etapa de cuanto habrá de depararnos aún lo que resta del siglo en la competición sideral, cabe añadir un viejo interrogante, tan pretérito como el comienzo de la humanidad, aún no contesta-

do en forma categórica por la ciencia, por más que tenga muy eruditos partidarios: ¿Hay vida en otros planetas?

La guerra espacial ha actualizado sorpresivamente la teoría de la pluralidad de los mundos habitados, que precedió a la mitología y proclamaron las principales religiones, aparte de la influencia ejercida en la sensibilidad popular por la exuberante fantasía de Julio Verne, cuyas predicciones parecen hallarse a punto de trocarse en realidad. La profecía de que el hombre puede incursionar en otros planetas de nuestro sistema solar va en camino de convertirse en certidumbre, pues el viaje a la Luna es inminente y está también prevista la visita a Marte en corto tiempo.

Dejando de lado disquisiciones de tipo filosófico, ajenas a la índole de este ensayo de divulgación, ningún astrónomo contemporáneo niega que haya en el universo no uno, sino millones de planetas, semejantes al nuestro, de suerte que sea posible la existencia de algún género de vida. Si el supuesto es cierto, ¿por qué no admitir que haya existencias inteligentes en lejanas latitudes siderales? Ese interrogante constituye por ahora el argumento más sólido que sustenta la teoría de los platos voladores, como se ha dado en denominar a las presuntas naves espaciales no identificadas, que se vienen observando en la bóveda celeste.

No hace muchos años, cuando recién comenzaron a advertirse estos raros objetos luminosos en el firmamento, muchos hombres de ciencia sonrieron y no pocos se mostraron irónicos, atribuyéndolos a fenómenos de sugestión colectiva, o en el mejor de los casos a meteoritos, globos de son-

bien pueden arribar a nuestro planeta seres de otros mundos, previa exploración de la atmósfera terrena por artefactos teledirigidos. En tal caso nos hallaríamos en presencia de culturas muy evolucionadas, quizás por milenios superiores a la nuestra, aunque lastime la ancestral vanidad del hombre. Y he aquí como se retrotrae el tema al interrogante inicial: ¿De dónde proceden y qué objetivo persiguen los platos voladores?



*El señor Millán, mostrándonos una de las muchas piezas de su archivo, en la que aparecen pruebas gráficas de la presencia de platos voladores en la Argentina, a través de las personas que los vieron.*

deos atmosféricos o ensayos de armas secretas. Pero esas posibilidades, en la mayoría de los casos, fueron descartadas por testimonios irrefutables emanados de observatorios astronómicos, oficinas meteorológicas y comandos de las fuerzas armadas. Y hubo algo más: muchos de los escépticos se rectificaron al observar los fenómenos con sus propios ojos y se produjeron declaraciones juradas de gente insospechable, teólogos, universitarios, militares, etc., acerca de su veracidad. En tal sentido basta revisar las colecciones de los diarios.

Si los soviéticos no hubieran puesto en órbita su primer satélite artificial, verdadero alarde de técnica cosmonáutica que culminó con la hazañosa excursión de un cohete a la Luna, acaso se hubieran retardado las investigaciones norteamericanas, que no permanecieron, por cierto, a la zaga, y lógicamente sería más impenetrable aún el enigma de los platos voladores. Pero ocurre que el panorama tiende a aclararse por un planteo lógico: si nosotros nos hallamos en condiciones, dentro de determinado tiempo, dos o tres años a lo sumo, de llevar a feliz término una excursión sideral,



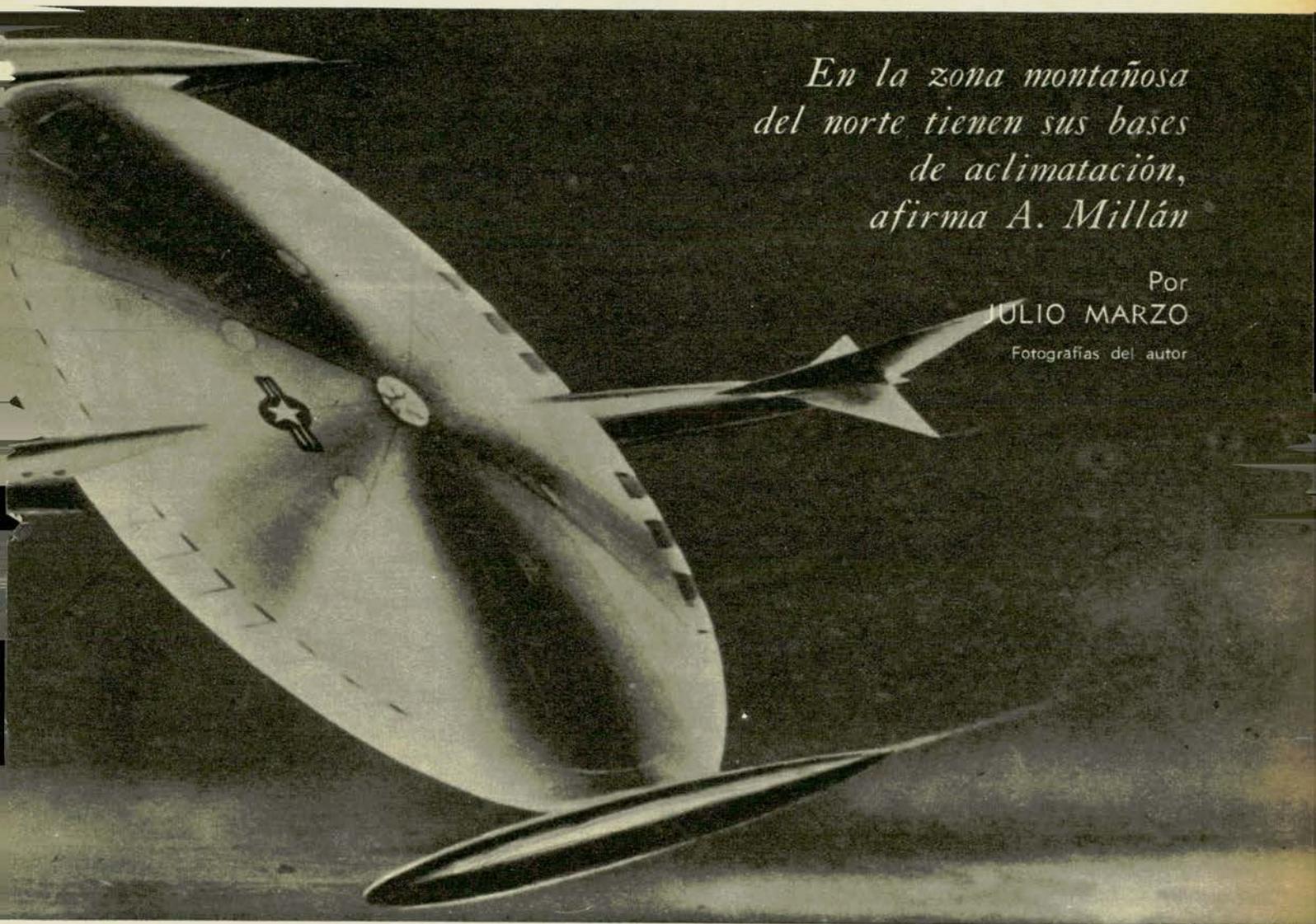
*La imaginación del dibujante ha concebido así el desplazamiento de un plato volador en el espacio aéreo del mundo de mañana. Mientras aerodinámicos aviones, más veloces que el sonido, atienden los servicios de turismo interestelar, el plato volador cumple funciones de otra naturaleza, de prevención y vigilancia espacial.*

# ARGENTINA, *campo de acción de los* PLATOS VOLADORES

*En la zona montañosa del norte tienen sus bases de aclimatación, afirma A. Millán*

Por  
JULIO MARZO

Fotografías del autor



**E**XISTEN actualmente en la Argentina estaciones de aeronaves voladoras, habiendo, igualmente, en las provincias del norte, especialmente en Salta y Catamarca, zonas de aclimatación de seres cósmicos, tripulantes de aeronaves, los que están preparándose, para una vez aclimatados, mezclarse con nosotros, los terráneos, a fin de transmitirnos su ciencia, su bondad y su extraordinario grado de evolución.

Esta afirmación ha sido hecha, en entrevista exclusiva para AUTOCLUB, por el señor Agapito Millán, presidente de la Asociación Universal Metapsíquica de Investigaciones Cósmicas (A.U.M.), con sede en Buenos Aires, en la calle Alsina 1645, departamento G, te-

léfono 45-5772, y filiales en Córdoba y Tucumán. El señor Millán, que insiste en destacar que el trabajo de investigación que cumple la entidad mencionada se hace en equipo, sin preponderancias personales, se ha mostrado dispuesto a satisfacer nuestra lógica curiosidad de periodistas, formulándonos las declaraciones que recogemos en esta nota con rigurosa objetividad informativa para que el lector pueda extraer de ellas sus propias conclusiones.

*¿Qué se sabe sobre los platos voladores?*

Nuestro entrevistado, que en la vida privada se dedica a actividades comerciales vinculadas con una empre-

sa de construcciones que actualmente realiza obras en el palacio del Congreso, tiene un marcado acento español. Habla con agradable amenidad y evidencia pareja erudición en los temas relativos a platos voladores y espiritualismo. Digamos, de paso, que su fuente de información acerca de las extrañas naves espaciales se basa en la recepción de mensajes de evolucionados seres de otros planetas, los que son transmitidos, según sus manifestaciones, a los sensitivos, de uno u otro sexo, integrantes de los tres grupos que forman la A.U.M.

La Asociación debe su nacimiento a un hecho fortuito. El señor Millán, que en esa época se desempeñaba como redactor de la revista espiritualista "Sophia", fue encargado, a mediados de 1952, de hacer un reportaje a los hermanos Duclout. Estos acababan de publicar un libro con interesantes observaciones sobre la exis-

*Esta fotografía nos muestra el aspecto de un marciano, tripulante de un plato volador que aterrizó durante unos minutos en Escocia. La instantánea fue tomada por el astrónomo, Dr. Alingham, sin conocimiento del viajero espacial.*



tencia de platos voladores recogidas por su desaparecido padre, el ingeniero del mismo apellido, y en el que se anunciaba la aparición de un plato volador en la Argentina para el día 6 de septiembre de 1952.

—Decidido a seguir investigando sobre tan apasionante tema —dice el señor Millán—, busqué en los centros espiritualistas el contacto con personas sensitivas, a las que, con un adecuado entrenamiento, traté de agudizar tan indispensable peculiaridad.

"Formé tres grupos de sensitivos, efectuándose la primera reunión



*El señor Remo Dall'Armellina (a la izquierda), camionero de Unquillo, que el 28 de mayo de 1959, a las 4.40 horas, tuvo un dramático encuentro con un plato volador, en la localidad de Boca del Tigre, a 30 kilómetros de Santa Fe, es entrevistado para la televisión cordobesa por un miembro de A.U.M.*

formal el 28 de septiembre de 1952. Previamente, en comunicaciones con seres espaciales ya habíamos sido informados de que el paso de un plato volador, anunciado en el libro de los hermanos Duclout, había sido postergado, por razones no claramente especificadas, hasta el 6 de septiembre de 1954. Ese día, en nuevas comunicaciones, supimos que el plato volador pasaría por la ciudad de San Martín recién a las 0.30 horas del 7, es decir, con un par de horas de atraso sobre lo primeramente anunciado. Fue ese el primer indicio que tuvimos para la dilucidación de lo que muchos han dado en llamar el gran misterio del siglo veinte."

### **Los platos voladores están en plena actividad**

"Las captaciones que hasta ahora lleva registradas la Asociación Universal Metapsíquica —prosigue nuestro entrevistado—, abarcan estos cuatro aspectos: de dónde vienen, cómo vienen, cómo son, y, a qué vienen los platos voladores. Y aunque reconocemos que lo captado representa una gran luz y enseñanza sobre lo poco o nada que se sabía en 1952, podemos decir que aún restan por captar verdaderas revelaciones sobre estos mismos cuatro temas, a los que podemos añadir un quinto punto: "Dónde se estacionan, cómo se aclimatan y para qué lo hacen, en nuestro planeta y en el caso particular de la Argentina, los vehículos espaciales y sus tripulantes".

"Estas nuevas captaciones requieren un tiempo y una mejor preparación; algo así como un tiempo para la primera enseñanza, otro para la secundaria y otro para la universitaria. En estos próximos años se darán al mundo asombrosos fenómenos, tanto de mensajes-enseñanza como de acciones de los platos voladores y de otros modelos, los que empezaron a recorrer el espacio desde abril de 1959. Anunciamos que, dentro de poco, daremos a conocer los casos que van ocurriendo en estos meses, que se anuncian pletóricos de acontecimientos extraordinarios, para lo cual estamos recogiendo cuanto detalle los hagan claros y com-

probables. Pueden los lectores de AUTOCLUB estar atentos al espacio-cielo, pues ya las astronaves voladoras sólo se moverán para realizar fenómenos cada vez más llenos de interés, de convincente y fraternal finalidad y de prodigiosas realizaciones. Los grupos A.U.M. actúan sin cesar. Afirma que desde ahora, y constantemente, se verán astronaves por todo el mundo.

### La verdadera misión de las astronaves

"Las astronaves y sus tripulantes vienen a nuestro planeta en cumplimiento de una ley de amistad universal. Vienen desde Marte, Júpiter, Venus y desde otros mundos de nuestro sistema, porque así se lo permite su evolución científica y espiritual. Estas y otras astronaves cruzan desde hace miles de años todos los espacios del firmamento fraternizando con los mundos del Cosmos. Ahora vienen al nuestro en grata visita de hermanos. Nos ven en peligro, en necesidad de consejo y ayuda, y quieren prevenirnos. Nos ven en un inmenso peligro derivado del giro que toma lo nuclear, los satélites artificiales, los proyectiles teleguidados, las bombas de hidrógeno y de uranio, así como la preparación de viajes o asaltos a la Luna, Marte, etc. Vienen a avisarnos que se puede producir una catástrofe tremenda en nuestro planeta, por las pruebas atómicas y proyectiles teledirigidos y, mayor peligro aún, si se produjera un conflicto armado.

"Nos dicen que, de no atender sus consejos de que vivamos en paz, como ellos en sus mundos lo hacen, podremos hacer saltar el planeta en pedazos. El deseo de esos mundos y de esas astronaves fue, desde un principio, establecer un entendimiento con los habitantes, para que los platos voladores y sus tripulantes, se dejaran ver con detalles y reciproca y sincera amistad. Por muchísimos años nos hicieron señales desde sus evolucionados mundos, pero no las entendimos, aunque sí se comprendió, por distintos aparatos, que nos llamaban. Quieren posar sus naves en nuestra Tierra y que sus tripulantes salgan a conocerse y fraternizar con los terrestres, para enseñarnos sus aparatos e instrumental y crear un sistema de entendimiento general; de su telescopios de foco profundo, de su arquitectura, de sus radares, de su clarividencia y telepatía como fácil sistema para comunicarse entre ellos. Esto y mucho más querían y quieren demostrarnos. Pero como hubo, y aun hay, deseos de interceptarles el paso, de tomarlos por enemigos; como se ha creado una fuerte psicosis de miedo y prevención contra ellos; como pareciera haber deseos de cazar un plato volador para copiarlo y convertirlo en arma de guerra, se abstienen de bajar y de presentarse en masa y en detalle. Algunos de ellos bajan para tratar de entenderse con amor con algún terrestre cualquiera y demostrar su pacifismo y cordialidad, pero esa psicosis de prevención y miedo hace que los terrestres se asusten, escapen o se sientan con bríos para atacar a los tripulantes de las astronaves. Para demostrarnos su amor vuelan muy alto y cuidan de limpiar nuestra atmósfera y la ionósfera, que están en inminente peligro de estallar por la gran acumulación de venenos, cenizas radioactivas y del más sutil y peligroso gas, emanado de las explosiones atómicas.

### Cómo proceder ante un plato volador

"Todos los aparatos interplanetarios tienen a su alrededor un campo magnético que les protege, cuyo diámetro protector por todos sus lados es tres veces el diámetro del disco volador. Ese campo magnético, de increíble poder desintegrador, arrasa todo cuanto entra en su campo de acción. Con él no atacan a nadie, sino que se defienden de los mil peligros que pueden encontrar en los espacios y atmósferas que recorren, bacterias, cenizas y gases provenientes de las pruebas atómicas, aerolitos, proyectiles de todo género y hasta de agresiones preconcebidas. Ese campo magnético hace invulnerable al aparato volador interplanetario.

Ese mismo campo magnético, aun reduciendo en mucho su potencial, es el que paraliza las baterías, motores y luces de los autos en Tierra, como ocurrió en las cercanías de algún campo de prueba de cohetes en los Estados Unidos, o como pasó en la ciudad de

San Martín, aquí, en la Argentina, el 6 de septiembre de 1954, al maniobrar por nuestros cielos el aparato interplanetario que dos años antes anunciara venir a visitarnos y que lo cumplió. Este aparato, al bajar por la zona de San Martín, paralizó una usina eléctrica, quedándose la población sin luz.

"Si en alguna oportunidad nos encontramos con un plato volador cerca del suelo y con sus tripulantes en tierra, no deberemos amenazarlos ni acercarnos mientras ellos no lo soliciten. Nos paralizan con su luz cuando nos acercamos a ellos, porque corremos peligro de un serio accidente, al chocar con el campo magnético del plato, por muy reducido que lo tengan. Todos los testimonios de haber visto un plato semiposado dicen haber encontrado quemado el pasto del lugar donde estuvo, y lo mismo medio quemadas las ramas de los árboles, arbustos y otros objetos cercanos al disco. Cuando un terrestre se acerca a ellos, es recibido con un haz de luz, lanzado por un tripulante con una linterna, que paraliza el sistema nervioso, impidiendo seguir adelante. El marciano lo ha salvado de un serio accidente al paralizarlo. Pero, inmediatamente de elevarse el plato, el terrestre vuelve a caminar sin ningún dolor. No ha sido atacado, sino tratado con amor.

### ¿Por qué vienen a la Argentina?

"Muchos se preguntan —prosigue diciendo el señor Millán— el motivo de que pasen tantas astronaves por la Argentina y tan pocas por otras partes del mundo. En Salta, la señora Dora Araoz Castellanos de Javanovich vio ascender en un monte un plato volador. Algunos pobladores de esa zona pudieron observar una lluvia de cenizas de colores. Luces a veces estáticas y otras fugaces iluminan en la noche la oscuridad ambiente. Esas cenizas, colores y luminosidades tienen por objeto servir para la aclimatación de los seres espaciales que por esas zonas se preparan.

"En altas montañas casi inaccesibles para el hombre, existen instaladas, de tiempo atrás, bases con sus correspondientes hangares, dentro de las rocas de dichas montañas, para los discos voladores. Sus tripulantes, nuestros hermanos del Cosmos, están en proceso científico de aclimatación según reglas, procedimientos, aguas y productos traídos de sus mundos, que les permitan, más adelante, ponerse en contacto con los seres terrestres, para intervenir activamente en el campo de las actividades científicas, culturales, artísticas y espirituales para coadyuvar al progreso y evolución de esta Humanidad, que se ha detenido, precisamente, al borde de un tenebroso abismo, que cada vez parece más difícil de salvar.

"Todo ello nos indica que debemos estar alerta y atentos a todo cuanto ocurre en Salta y por alguna otra provincia vecina. Los nechos mas fantásticos, gratos y salvadores, están preparándose por esas zonas montañosas. Volvamos, pues, los ojos a Salta. ¡Atención a Salta! —termina diciéndonos don Agapito Millán, con indudable tono premonitorio y firme acento de honda convicción."

### FUERTE AUMENTO HUBO EN LA PRODUCCION DE COCHES RAMBLER

El Sr. E. W. Bernitt, vicepresidente de la American Motors informó hoy que la producción del Rambler en los primeros cuatro meses de 1962 aumentó en 57 por ciento.

La producción de coches Rambler de enero hasta abril fue de 160.917, comparado con 102.253 el año pasado. En el mes de abril fabricaron 40.560 y en el mismo mes del año pasado se fabricaron 28.823 vehículos, un aumento de 41 por ciento.

Hasta fines de abril se han fabricado 316.092 Ramblers modelo 1962.

Durante el mismo período del año pasado se fabricaron 262.846 vehículos.

## APOLOGIA FERROVIARIA

Por CHAMICO

**S**IENTO una fiel atracción por todo lo ferroviario. El hecho podría atribuirse a que casi desciendo de un guardabarreras de cuya hija estuvo enamorado mi padre y con la que no llegó a casarse por existir una gran desigualdad social en contra del autor de mis días. Sea por la sangre de mi presunto abuelo que bulle idealmente en mis venas o por otra causa menos clara, la verdad es que cuanto a trenes se refiere me emociona y subyuga.

Espero que el destino me permita morir, no en una hora de reloj, sino en una hora de horario de tren: las 14.13 o las 23.17, pongo por caso. Y si se me da juego de metempsicosis o transmigración, quisiera reencarnar en el cuerpo de una vaca orillera de las vías para mirar a mis anchas los trenes que pasan y descubrir, como creo que ellas han descubierto por vía de contemplación, algún profundo misterio del tiempo fugitivo o de la ausencia como estado permanente del alma, que es lo que deben rumiarse en silencio. Y ahora que mi pensamiento marcha sobre rieles, se me ocurre que esta afición ferroviaria quizá no me venga del frustrado abuelo, sino de alguna vaca pampa atada por misteriosa cuerda evolucionista al tronco de mi árbol genealógico.

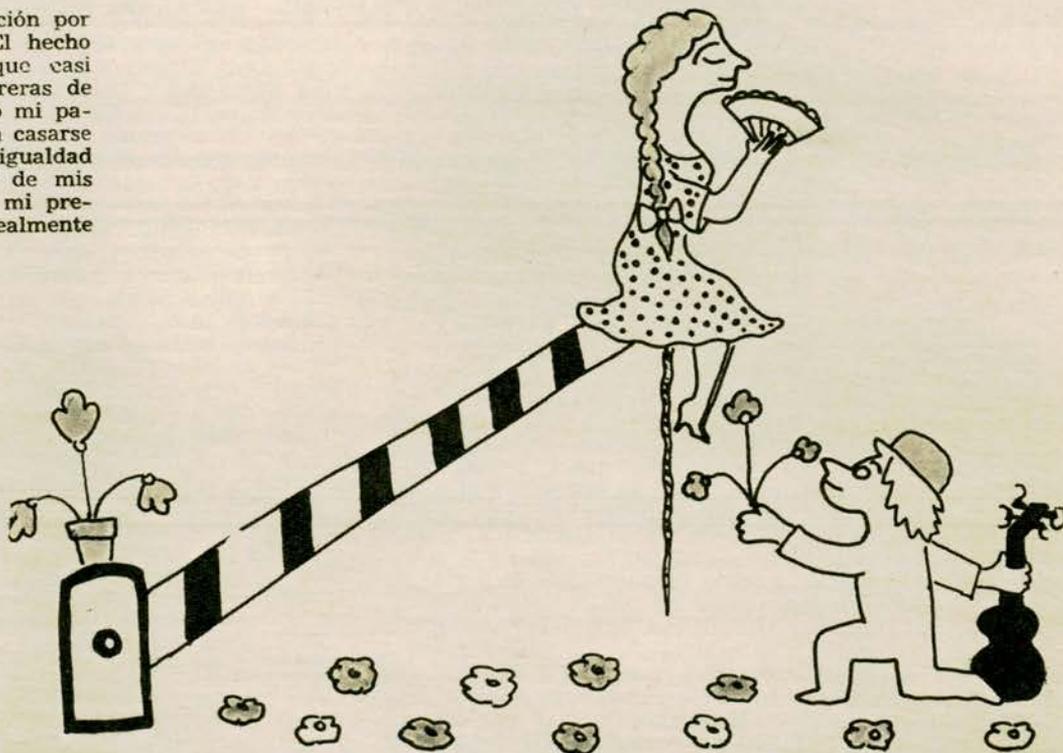
Pero pisemos un terreno más concreto, el de una gran estación, y detengámonos frente al Horario.

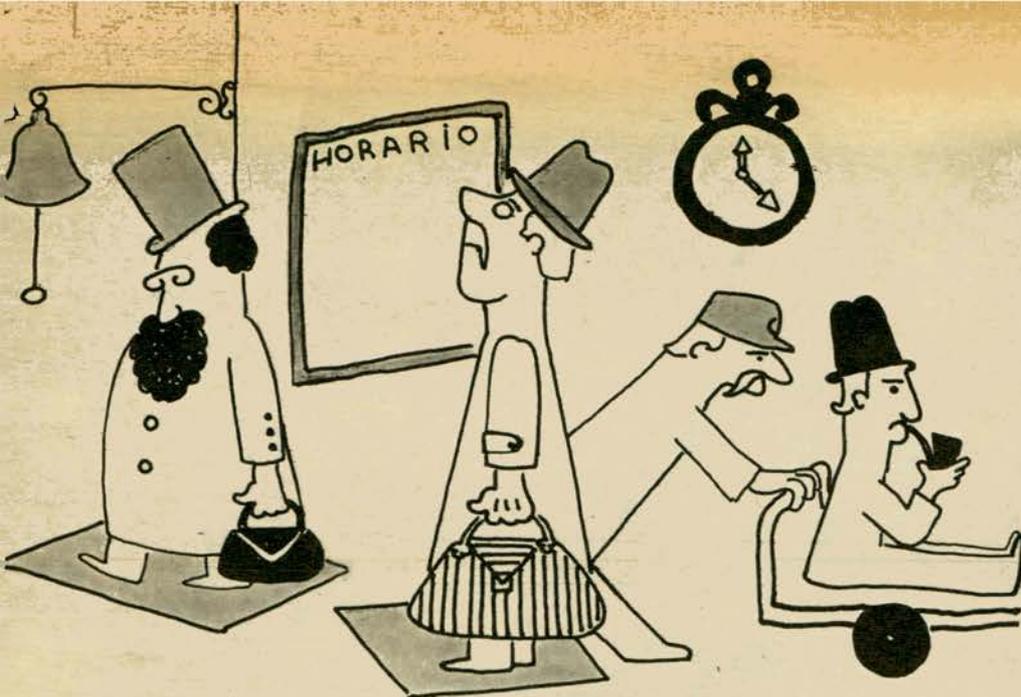
Todo el que mira un Horario lo hace con una finalidad práctica y en un estado espiritual de apresuramiento, lo que le impide ver su belleza y su sentido filosófico. Con los Horarios se ha procedido siempre con ligereza, quizá porque el lector se atribuye indebidamente la velocidad propia de los trenes, con lo que cae en una lamentable aso-

ciación ilicita. Piense el lector si el Quijote, la Divina Comedia o la Crítica de la Razón Pura, gozarían del prestigio que tienen si no hubieran dispuesto más que de lectores de pie, apresurados, prácticos y con una valija o más en la mano, que sólo buscaran en ellos un dato de interés personal, que sólo leyeron una línea sin atender al conjunto. Pensemos más, ya que estamos; pensemos que ese lector ni siquiera elige su línea; que ésta lo es, impuesta por la hora, el lugar de residencia de las personas a quienes va a visitar, la monótona dirección de su casa o el emplazamiento de la plaza comercial de sus presuntos negocios. ¿Cuál de esos lectores apresurados, minoritarios, fraccionadores y de tránsito, abriría hoy la boca ante Cervantes, don Manuel Kant o el divino

Alighieri? Fácil es responder: ninguno. Pensemos, en cambio, en el lugar que ocuparían en el ámbito de la cultura los Horarios, si desde su aparición les hubieran dedicado ensayos pensadores como Emerson u Ortega y Gasset. ¿Qué respeto no les tendríamos! ¿Sus números no podrían sumarse en la gran edición del pensamiento humano a los filosóficos números de Platón? ¡Capaz que sí!

El Horario tiene muchos detractores, genticillas de poca monta que le atribuyen el atraso de los trenes y no es verdad. Cuando un tren parte de una estación cabecera, jamás llega con atraso a la hora de salida, lo pierda quien lo pierda. Si se atrasa es por el camino y de un modo puramente práctico, circunstancial y de lo más tonto, pues en el Horario de pared, y aún en los de bolsillo.





sigue llegando, saliendo y pitando con una regularidad pasmosa. ¿Tiene acaso la culpa Marco Aurelio de que alguien no siga sus máximas? No; él las pensó bien. Y dejando el elevado terreno de la filosofía y la ética por el de la ciencia, que mucha gente prefiere por creer que la entiende mejor, ¿tienen la culpa Volta o Ampere de que se quemó un fusible? Nadie con dos dedos de equanimidad tendrá la osadía de enrostrar a su memoria un corto-circuito.

Descendamos un peldaño más, caigamos en las vulgaridades de la práctica, lejos del mundo ideal de la pura especulación y la ciencia pura a que pertenece el Horario. Imaginemos por un momento los trenes regidos por otras leyes, por una ley natural; por ejemplo, la influencia de la Luna en el régimen de las mareas.

—¿Cuándo sale el nocturno a Rosario?

—En cuarto creciente, señor.

Hasta ahí iríamos bien; pero ¿y los trenes diurnos? ¿Y cuando hubiera un eclipse de luna? ¡Puro disparate!

No, los Horarios son una creación tan perfecta y amplia del espíritu humano que sirven hasta para regular la marcha de los trenes mejor que ninguna otra.

Y no quiero retirarme de esta ventanilla sin haber echado una rápida mirada al boleto.

Mi natural alegre y un poco anticuado, hará que no hable más que de los hoy inexistentes boletos de regreso. Se vendían para regresar en el día, con lo que se nos estaba enseñando de un modo alusivo, cortés y soslayado, sin la machaconería de un Samuel Smiles, que los recreos deben ser cortos, que lo que hace la grandeza de la especie y, por ende, del individuo, es el trabajo fecundo y no los frívolos paseos al Tigre, aunque sean saludables con cierto método, que es, justamente, el que los boletos de recreo imponían.

Otro aspecto no despreciable de sus enseñanzas era que no debíamos quedarnos a dormir en las quintas donde se nos ha invitado a tomar el te, y eso por compromiso, pues, como dice el adagio, huésped que se demora, que se vaya en mala hora.

Y lamento no poder seguir hablando del tema porque de hacerlo perdería el tren.



Para cada  
modelo  
y marca de  
automotor del  
mundo

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. 32-8871 al 78 - Bs.As.

espacia

# CANDONGA,

por  
G. A. G.

Fotos de JOSE S. ESPAGNOL



*El arcón de algarrobo tallado, con simétricas figuras, servía para guardar los ornamentos y vestiduras sagradas. Su estado de conservación es bastante deficiente.*



*El porche, continuación hacia el exterior de la bóveda, es la característica exclusiva de la vieja capilla jesuita.*

**L**A tierra fértil, el agua abundante, el clima benigno, el intenso verdor de la vegetación y algún otro factor telúrico o estratégico decidieron a los jesuitas a fundar junto al río Carnero, cerca de donde sus rumorosas aguas se vuelcan en el caudaloso San Vicente, la estancia de Santa Gertrudis. Allí, en ese lugar, que aún hoy sigue alejado de todo, levantaron la capilla de Candonga, llamada así desde época inmemorial.

Es este símbolo de la fe, una auténtica reliquia colonial. Emerge su graciosa y conmovedora fisonomía en la vertiente oriental de la sierra Chica. Vecina de la estancia y capilla de Santa Catalina, está situada a 50 kilómetros de la ciudad de Córdoba, por el recto camino de Pajas Blancas, Salsipuedes y El Manzano, y dista unos nueve kilómetros de esta última localidad. La capilla de Candonga, junto con las de San José (antiguamente Santa Leocadia), Dolores y San Antonio, en apariencia no desempeñaban otra función que la de puestos de estancias o avanzadas estratégicas y de enlace con las otras principales, y sólo han llegado hasta nuestros tiempos sus pequeñas construcciones.

La capilla de Candonga está junto a una de las rutas más ásperas y sinuosas de la serranía cordobesa, que presenta largos trechos de cornisa, y sirve de vínculo de comunicación a las explotaciones caleras que se extienden a lo largo de varios kilómetros. La ruta bordea desde lo alto el curso del San Vicente, que marca con numerosos saltos la típica topografía serrana y une a través de la Sierra Chica, El Manzano con La Cumbre, a través de 45 kilómetros y mil vueltas de recorrido.

Las aguas que bañan estas tierras bajan del Alpatauca, coronamiento de la Sierra Chica en esa zona. Ya desde la presencia jesuítica la rodeaban importantes viveros frutícolas.

## **Origen de la capilla**

No existen referencias precisas sobre los orígenes de esa fundación. Por ciertas tradiciones se la supone construida en 1673, en campos que después pertenecieron a la familia de Amuchástegui, departamento Colón, pedanía de San Vicente. Se ignora, asimismo, el origen de su nombre, que no sería, como se supone, de etimología indígena, pues son varias sus acepciones en castellano. No puede afirmarse tampoco como ciertas las constancias existentes en los archivos de los Tribunales de Córdoba, en los cuales se dice que las tierras en medio de las cuales se levanta la vieja capilla, fueron adquiridas por los jesuitas en 1695.

El padre Pablo Cabrera, por su parte, refiriéndose a estas constancias, hace fe de esta última fecha al expresar que la construcción de la capilla de Candonga data de fines del siglo XVIII; pero

*Oratorio de Candonga, de la estancia Santa Gertrudis, construido, según la tradición, en 1730. Fue declarado monumento histórico en 1941.*

# AUTENTICA RELIQUIA COLONIAL

la Comisión Nacional de Museos y Monumentos Históricos, que concreta su investigación también en forma imprecisa, le atribuye la edad señalada por la tradición, es decir el año 1730, también aceptado por otros testimonios de la labor jesuítica de aquella época, como por ejemplo la capilla de San Antonio, en Valle Hermoso.

En el libro "Monumentos y Lugares Históricos de la República Argentina", de la Comisión mencionada,

dependiente del Ministerio de Justicia e Instrucción Pública, se testifica lo siguiente: "Oratorio de la estancia jesuítica de Santa Gertrudis; data, según la tradición, de 1730. Pequeña construcción de techo de bóveda, única que presenta esa característica entre las capillas coloniales. La bóveda forma porche prolongándose hacia el exterior. Declarado monumento histórico por decreto del 14 de mayo de 1941".

La edición de 1948 de "Los monumentos y lugares





*Interior del oratorio. En la hornacina del centro está colocada la imagen de Nuestra Señora del Rosario. En todos los símbolos, y en la baranda del reclinatorio, cubierta por blancas carpetas, se aprecian detalles de la rústica artesanía indígena.*

históricos de la Argentina”, de Carlos Vigil, dice: “Santa Gertrudis, era más conocida ya en aquel entonces por el nombre indígena de Candonga y en un principio perteneció a doña Juana Rodríguez Navarro de Quevedo. Dada su ubicación, dificultaba en parte el libre pasaje y el intercambio de las haciendas de ganado entre la estancia de Santa Catalina y el valle de Punilla, a través de la sierra de Pungo. En este último paraje los padres jesuitas lograron más tarde en propiedad la estancia del Rosario y el famoso potrero de los Quevedo. Según referencias llegadas hasta nosotros, la dueña de Santa Gertrudis o Candonga, no era una persona grata por su trato a los jesuitas del establecimiento de Santa Catalina, y parece ser que hasta les ocasionó algunos pleitos. Pero por fin, a principios del siglo XVIII las diferencias pudieron ser zanjadas, y los padres adquirieron la posesión de Santa Gertrudis por venta que efectuó su propietaria. Al mismo tiempo de haberse radicado los religiosos en ella se convirtió en una verdadera estancia anexa a la de Santa Catalina. Se dedicaron con todo entusiasmo a cultivar la tierra y se ocuparon empeñosamente en las industrias derivadas de sus productos, siendo esta la época de mayor prosperidad”.

### **Aspectos de la construcción**

La capilla de Candonga tiene unos 9 metros de frente por 18 de fondo, formando un martillo en la parte posterior, a la derecha, que ocupa la sacristía. El techo de la capilla como así también el de la sacristía está formado por una bóveda que reemplaza al maderamen entrecruzado, usual en construcciones similares de la época, y se advierte que por no disponer de las maderas apropiadas para levantar la bóveda, se construyó de piedra y ladrillo.

Fue restaurada hace más de veinte años por el arquitecto Mario J. Buschiazzi y declarada monumento histórico por decreto 90.732, del 14 de mayo de 1941. Es la única construcción con techo en forma de bóveda de las capillas coloniales. Está coronada por una torrecilla cilíndrica, sobre techo a dos aguas. La torre presenta una pequeña ventana para luz y aire. A la izquierda del porche se levanta una pequeña espadaña, con dos campanas, que aún llaman a misa, una vez por semana.

El porche, continuación hacia el exterior de la bóveda del oratorio, presenta sobre la puerta un simple cornisamento, con dos pilares laterales. La portada de algarrobo de la nave principal, al igual que la de la sacristía fueron talladas a mano. La principal no tiene pernos ni bisagras. Los goznes han sido reemplazados en forma ingeniosa. El quicial forma el espigón que se inserta en agujeros del quicio, arriba y abajo. Las hojas de la pasada puerta giran con bastante facilidad a pesar de lo primitivo del sistema.

Don Antonio Lazcano González en su documentado libro “Monumentos religiosos de Córdoba Colonial”, dice: “Se ve que a pesar de la pobreza de los elementos con que podía contarse, la dirección de la obra fue sabia en la técnica y sensible a la estética. La capilla de Candonga tiene equilibrio y armonía en todas sus proporciones; es una joya arquitectónica”.

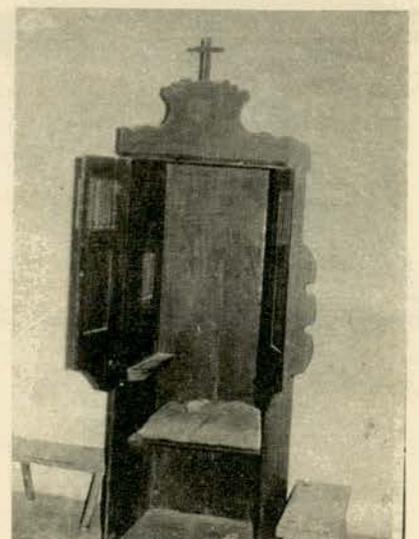
### **Período de declinación**

Al promediar el siglo XVIII se inicia la declinación de los establecimientos jesuíticos en América española, y en 1767 fueron expulsados de toda Sudamérica. Candonga sufrió también la consecuencia

del abandono; pero sus paredes exteriores, de alrededor de un metro de espesor, resistieron el embate de los años y constituyeron el único testimonio de aquella vieja estancia. Hoy, los que pasan por el camino de La Cumbre a El Manzano, contemplan con simpatía el exterior de la pequeña capilla. Su interior ofrece algunos atractivos, pero las obras de restauración no han llegado hasta algunos muebles que al presente se encuentran muy deteriorados.



*Ventana de la sacristía, que permite apreciar el espesor de los muros, que alcanzan al metro. Se advierten los postigos tallados a mano.*



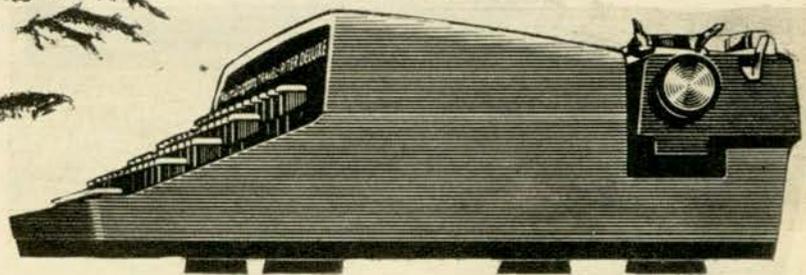
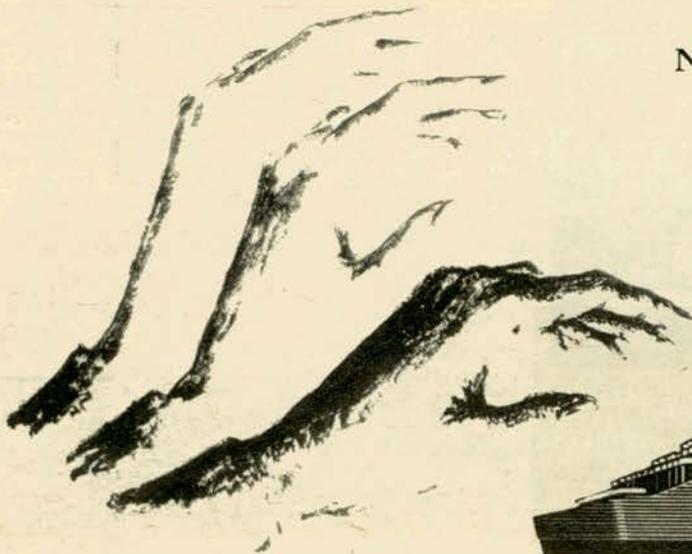
*El confesionario y dos banquetas para los fieles están muy bien conservados. Se hallan adosados a una de las paredes de la sacristía.*

en primera línea! 

NUEVA BELLEZA

NUEVA CALIDAD

NUEVO RENDIMIENTO



REMINGTON TRAVEL-  
RITER DELUXE

**moreva**

Deslumbrante presentación de la Nueva Remington Travel-Riter Deluxe.  
la más hermosa portátil que embellece con su belleza.

*Remington Rand Sudamericana*

Tucumán 829 - T. E. 35-0066/69 - Buenos Aires

# MELINCUE

Por  
LUCIO ESPINOSA  
Para AUTOCLUB

*Rodeado de una verja protectora y circundado de umbrosa arboleda, aparece la silueta del tradicional mangrullo de Melincué, desde donde los milicianos de la conquista del desierto oteaban el horizonte, anunciando la inminencia del malón.*



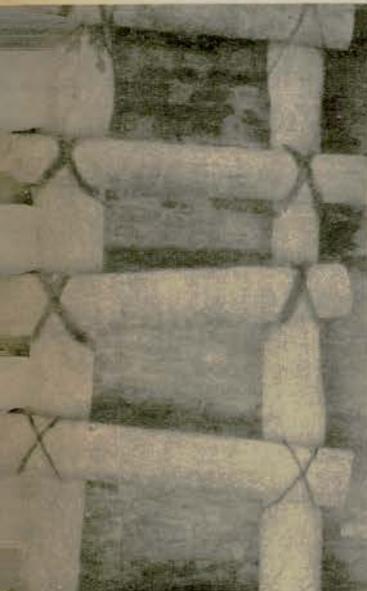
*Vista parcial de la laguna, a cuyas aguas se atribuyen propiedades curativas, y que atraen en la época veraniega a renovadas corrientes de turismo. En primer término pueden observarse algunos bañistas, y al fondo, cerrando la línea de horizonte, un moderno hotel.*

**E**NTRE el taco y la punta de la gigantesca bota que configura el mapa de la provincia de Santa Fe, a escasa distancia de la laguna epónima, duerme secular silencio el pueblo de Melincué, topónimo enraizado en la dimensión del tiempo que no ha logrado substituir la nomenclatura oficial de San Urbano.

Este apacible rincón mediterráneo, ubicado a 324 kilómetros de Buenos Aires, próximo a Pergamino y a las poblaciones sureñas de Córdoba, reúne diversos atractivos para la afluencia turística: el sosiego que convida al reposo espiritual, el prestigio popular de su balneario caracterizado por aguas yódicosalinas y el ambiente de evocación histórica creado por su famoso Mangrullo, resto de un antañero fuerte que fue testigo del coraje y la capacidad de abnegación y sacrificio de anónimos soldados criollos, incorporados a la heroica militancia de la guerra contra el infiel.

Los orígenes de Melincué se remontan a la segunda mitad del siglo XVIII cuando las autoridades virreynales, en tiempos de Ceballos, avanzaron las líneas de fortines en la pampa bravía y misteriosa para proteger el tráfico de carretas y las comunicaciones mediante el sistema de chasques entre la Gran Aldea y las provincias de Cuyo. La mención más antigua de este nombre data del 31 de diciembre de 1777. El documento, que consta en las actas capitulares de Buenos Aires, se refiere al costo de 3.323 pesos y un real por el corte y elaboración de maderas destinadas a las nuevas poblaciones de India Muerta y Melincué. Tres meses más

*Detalle de la escalinata interior del mirador criollo. Los troncos de ñandubay, ligados con tientos, han resistido la acción del tiempo.*



**ACOGEDOR  
CENTRO DE  
TURISMO,**

# toponimia argentina

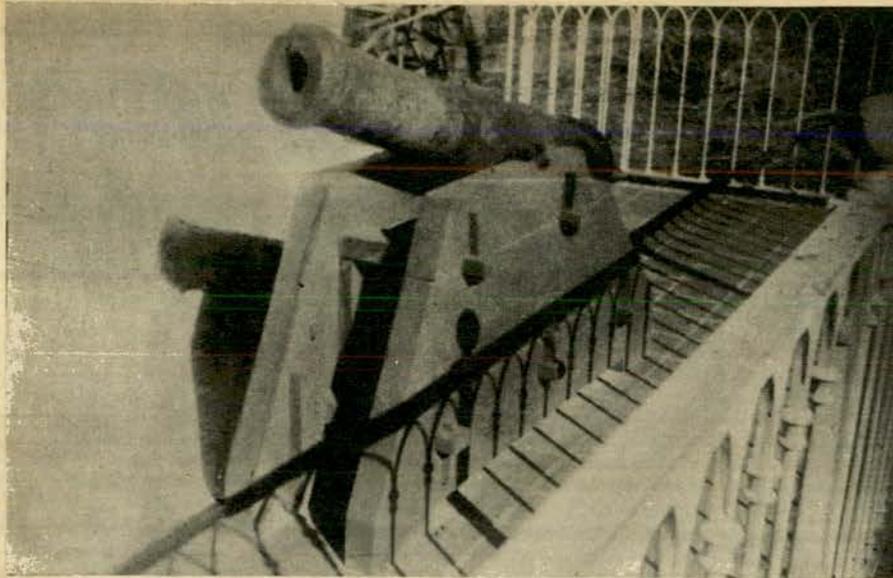
**TIENE UNA HISTORIA SECULAR DE CORAJE Y SACRIFICIO**

tarde, arribó a ese paraje una caravana de carretas conduciendo armas, municiones y abastecimiento para las milicias, incluyéndose 32 novillos en este último concepto, según la minuciosa relación, tras paciente búsqueda, del historiador Marcos P. Rivas.

A estar a la misma fuente documental, esta fortaleza, cuya construcción finalizó en las postrimerías del año 78, recibió el nombre de San Juan Bautista de Melincué. Es de suponer que posteriormente se edificó la capilla, pues en 1780 fue designado primer capellán fray Francisco Albarracín. En cuanto a la guarnición, constaba de cincuenta hombres y fue su primer comandante Juan Antonio Mojaga. A partir de entonces se sucedieron sin tregua ni fatigas, sitios y privaciones y audaces cargas de caballería, que, durante un siglo, en aquel paraje adentrado en el corazón de la república, jalonaron la epopeya del desierto.

A partir de la revolución de Mayo, por el desmantelamiento de los fortines, con cuyos





Junto a la verja y al pie del mangrullo, se conserva un mortero, verdadera reliquia de una gesta anónima y heroica.

veteranos se nutrieron los ejércitos libertadores, las huestes indígenas redoblaron sus arremetidas, asolando estancias y poblaciones. Sin embargo el fuerte de Melincué se mantuvo en virtud de su ubicación estratégica, aunque reducido a un puñado de bisoños defensores, que en 1822 se limitaban a un teniente, un sargento, un tambor, dos cabos, un baqueano y veinticinco soldados, que sólo disponían para hacer frente al ímpetu de los malones de catorce fusiles y otros tantos sables. La situación se agravó en ese tiempo por las sangrientas hostilidades entre los Estados de Buenos Aires y Santa Fe y la posesión del baluarte se contempló en ambos planes militares. El cacique Nicolás, aliado de los porteños durante esa contienda fratricida, tomó por asalto el fuerte y los defensores sobrevivientes fueron degollados, en tanto los pocos pobladores que no habían logrado ponerse a salvo huyendo a las estancias vecinas, fueron llevados como cautivos a los aduares del desierto. Poco después, en el mes de noviembre de ese año crucial, se destacó otra guarnición al pequeño baluarte que soportó un sitio de tres días, hasta que llegaron auxilios de Rosario. El propio gobernador general Estanislao López encabezó la expedición punitiva que partió de Melincué y el 17 de mayo de 1823 derrotó al temible cacique Lienán, rescatando hacienda y cautivos.

La guerra con el Brasil agravó la situación, porque de nuevo los campos sureños de Santa Fe quedaron a merced de los malones, reanudándose los asaltos, los asedios y los combates a campo abierto en los alrededores de la laguna tradicional, situación que se prolongó hasta las postimerías del siglo anterior cuando, alejado definitivamente el peligro de las invasiones, la guarnición fue levantada y sólo quedó como mudo testigo de ese capítulo de bravura y sacrificio un montón de ruinas y el histórico mangrullo, declarado mo-

numento nacional en 1944, ubicado a dos cuadras de la plaza principal del pueblo, desde cuyas cuatro ventanas abiertas a todos los rumbos los centinelas oteaban el horizonte. Se trata de una construcción de dos metros de lado por cinco de alto y se ascendía a la parte superior por una escala rústica de troncos atados con tientos.

### El toponímico, el pueblo y la laguna

Perezosamente, aunque alerta y sufrido el espíritu de sus pobladores, el pueblo fue creciendo. No tuvo acta de fundación ni fe de bautismo por más que contó, simultáneamente a la erección del fuerte, con un rústico oratorio. Sin embargo su verdadero propulsor fue el comandante Gerónimo Racedo, quien aparte de reconstruir la guardia en 1869, tuvo una patriótica inspiración con cierto miraje al porvenir. En un extenso memorial, datado el 22 de setiembre de ese año, propugnó la formación de un nuevo pueblo, cuyo vecindario se dedicaría a la labranza de las tierras de pan llevar, mediante una equitativa distribución de solares. Para ese fin gestionó un préstamo de 2.000 patacones por dos años, destinados a la provisión de arados, bueyes y semillas a cada familia. En 1872 la iniciativa se tradujo en una ley de la provincia, acordando a don Aarón Castellanos autorización para instalar tres colonias, entre las cuales figuraba la Guardia de Melincué. A partir de entonces el pueblo se denomina oficialmente San Urbano, pero no ha perdido vigencia el tradicional toponímico de la laguna, cuyas aguas milagrosas conocieron los indios desde tiempos remotos.

¿Qué significa ese vocablo aborigen? Su etimología no se ha establecido con precisión. Pareciera ser de origen guaraní. La voz Melín evocaría a un viejo cacique comarcano y Cué es un adverbio de lugar, que significa aquí, vale decir, "Aquí Es-

tuvo —o vivió— Melín". La procedencia guaraní se explica por la extensa área de dispersión de la raza guerrera, que dejó huellas toponímicas aún en parajes más australes del país.

En cuanto a la laguna, su extensión abarca 12.000 hectáreas y está circundada de lomas, campos fértiles cultivados de trigo y bosquecillos silvestres. Cuenta con un caudal permanente que brota del subsuelo; está poblada de aves zancudas, patos, zambullidores y gaviotas, y otro de sus atractivos es la pesca del pejerrey. En definitiva, un placentero lugar de descanso que, mediante un acertado plan de fomento oficial, puede convertirse en atractivo centro de turismo.

## EL DECALOGO DE LA ECONOMIA

Les Viland, un ingeniero de la American Motors y campeón en las competencias de economía sugirió unos diez "mandamientos" que han de ayudar a los conductores a obtener un mejor rendimiento de combustible.

Los frenos, los neumáticos y el combustible se gastan con mayor rapidez si se maneja con descuido, según Viland. La excesiva velocidad, la manera de acelerar, las paradas súbitas y los arranques violentos, aumentan el consumo de combustible en un 50 por ciento.

Para el conductor que maneja más de 20.000 kilómetros al año, la economía puede llegar a \$ 75.00 (dólares) aun en un coche económico.

Los puntos más importantes que se deben tener en cuenta si se desea economía son la compresión, las bujías, el carburador, el sistema de enfriamiento y el termostato, los frenos y cojinetes, el alineamiento de las ruedas y el uso de los lubricantes y combustible adecuados.

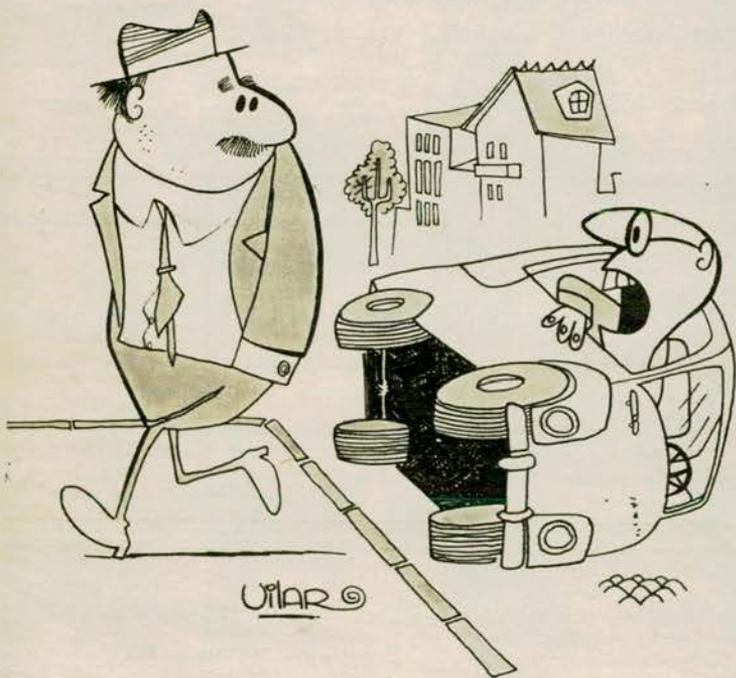
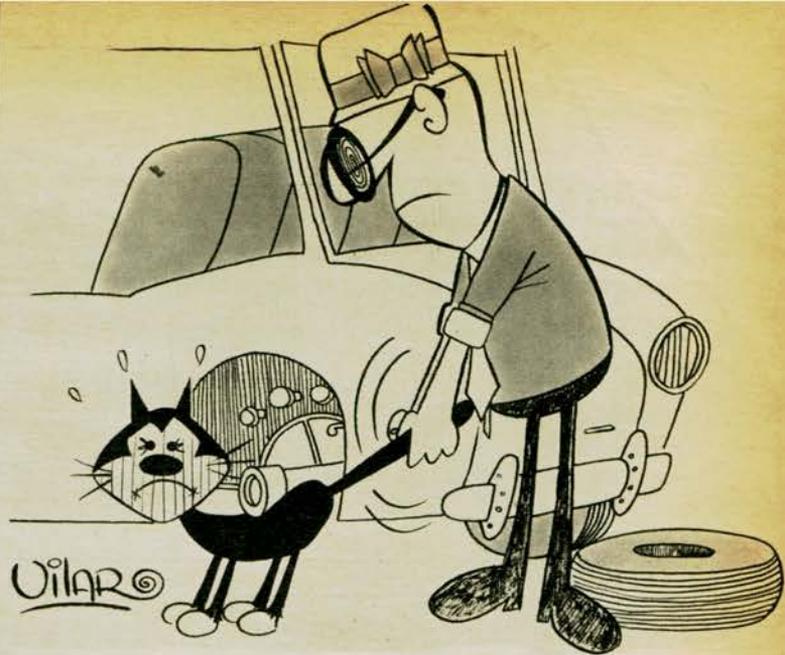
El Sr. Viland recomienda un ajuste menor del motor cada seis mil kilómetros y un ajuste mayor cada 12.000 kilómetros.

Después que el vehículo haya sido preparado correctamente, el conductor debe observar los siguientes "mandamientos":

1. Obedecer todas las leyes de tránsito.
2. Usar el acelerador moderadamente.
3. No arrancar "quemando los neumáticos".
4. Detener el motor si hay que esperar.
5. Mantenerse en línea cuando hay mucho tránsito.
6. En viajes largos, seleccionar las mejores rutas y evitar las secciones donde hay mucho tránsito.
7. Al subir cuestas, acelerar paulatinamente.
8. Al acelerar o reducir la velocidad, hacerlo gradualmente.
9. Estar bien alerta en el tránsito para prever las paradas.
10. Tratar cortésmente a los demás conductores.

# cosas del

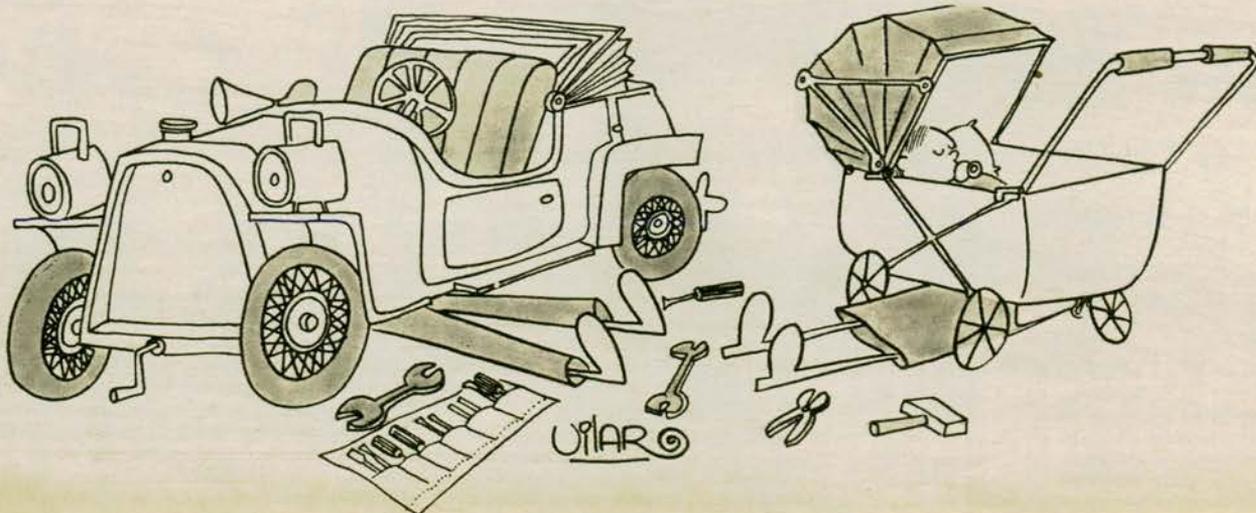
# AUTOMONILISMO



—¡Bestia, mire por dónde camina!



—Sosténgame bien, no me deje caer...  
—Pierda cuidado, señora; antes de ser bañero, fui levantador de pesas...



# INVITACION

ES el rincón subtropical donde la naturaleza se engalana en azul, verde y rojo. El bosque toca el cielo y el cielo besa ardientemente la generosa tierra colorada. Se adentra Misiones en el alma del turista con cuadros multicolores. Después de ver y andar entre tantas maravillas, deslumbran las maravillosas Cataratas... Se viaja a Posadas por distintas vías. La fluvial es pintoresca, las costas del Alto Paraná van mostrando la exuberancia de su vegetación, haciendo oír el canto de sus aves. La aérea, señala el panorama con más grandiosidad pero con menos color y menos música de pájaros. El automóvil pareciera ser el medio de transporte indicado porque permite al viajero extasiarse, en la medida de sus deseos, ante tantas bellezas puestas por Dios en la provincia misionera. También el F.C.G.U. llega a esa dinámica ciudad, hospitalaria, sencilla, pujante y laboriosa. Pero hay que salir de ella para admirar el arte del divino Creador.

Rumbo a las Cataratas del Iguazú el automóvil se desliza por la Ruta Nacional Nº 12 que nace en Corrientes y corre casi paralelamente con el curso del río. Ella va ofreciendo paisajes y más paisajes e invitando al deporte de la pesca, todo en medio de un silencio interrumpido solamente por el murmullo de las aguas y el trinar de los tordos y zorzales. La naturaleza agreste hace subli-

*En Candelaria,  
donde la yerba mate  
inicia sus dominios  
y la ganadería  
se ofrece pródiga,  
el viajero se encuentra  
con las runas  
jesuíticas de la antigua  
reducción,  
fundada en 1632.*



# MISIONERA

Por  
MARIA HILDA GEHAN DE LOMBARDO

me el panorama, se repite el azul, verde y rojo en su cielo, pradera y carretera; todo absorbido por la milenaria selva.

Un recorrido de 25 kilómetros lleva a Candelaria, otra residencia de la máxima autoridad de las Misiones Jesuíticas, donde la yerba mate inicia sus dominios y la ganadería se ofrece pródiga. Unos minutos más de marcha y se divisa San Ignacio, antigua Reducción Jesuítica fundada en 1632. Sus ruinas hacen vibrar de emoción al viajero pues es posible considerar de cerca la acción de la Compañía de Jesús que no sólo predicó la doctrina de Cristo sino que su obra civilizadora es considerada como la más importante en la historia del Virreinato del

*De la obra civilizadora de los jesuitas en las selvas misioneras, quedan estas ruinas, testimonio de la amistad entre el blanco y el indígena.*



Río de la Plata. Indios y sacerdotes se presentan a la mente: se los ve talando el monte para cultivarlo y educar con amor al indígena. Desde estas memorables ruinas se distinguen las Sierras Grandes que renuevan el aspecto del medio recorrido. Cercanos están los valles del Yabebiry y de Corpus y las Colinas de Loreto. Al dejar el lugar, entre tanta piedra y madera labrada hace más de tres siglos, parecese escuchar las campanas de aquella Iglesia —aún se yergue silente y mutilada— despertando a la población para iniciar sus oraciones del alba y entregarse de inmediato a distintas tareas que florecen en perenne cultura.

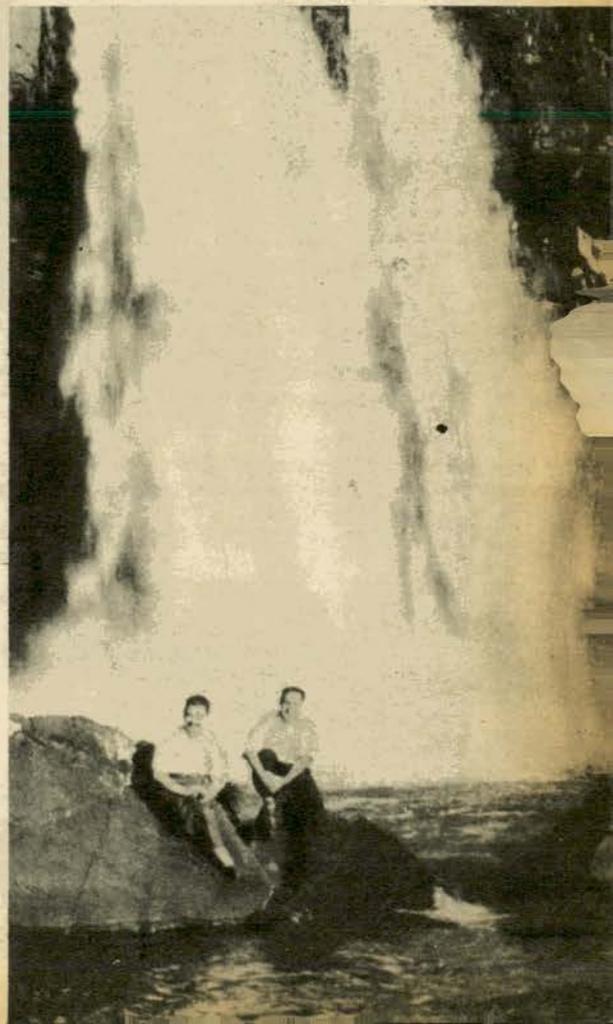
Después Bonpland: tung, yerba, cáñamo, lino, maní, girasol, citrus, algodón y palta.

El camino va señalando el acrecentamiento del poder divino. Soberbios árboles aprisionados por las lianas en cuyos troncos se prenden las orquídeas para explicarnos, quizás, algo sobre el cariño —tenue y perfumado— que hasta el vegetal reclama. En comunión con la naturaleza se hace cada minuto más lindo el viaje...

Luego Corpus; con grandes plantaciones de mandioca,

*Las cataratas del Iguazú, portento de la naturaleza, inolvidable espectáculo de agua, selva, sol, roca y avecilla, todo entre remolinos de agua brillante.*

*La imponencia de los saltos de agua de las cataratas pone una nota de honda emoción en el ánimo de los turistas, en contacto directo con las fuerzas avasalladoras de la naturaleza.*





*Un pequeño puente sobre lo que los indígenas llamaban la garganta del diablo encuadra la imponencia de las eternas caídas de agua.*

maíz, legumbres, vid y caña de azúcar. No lejos Santo Pipó, colonia suiza, donde se experimentó inicialmente el cultivo del tung de cuyo fruto se extrae el aceite del mismo nombre, insustituible para la elaboración de lacas y barnices finos. En ella funciona la primera fábrica de estos productos, fundada por una empresa privada.

Luego Jardín América, Colonia Tabay, Puerto León, Puerto Mineral. A la vista Puerto Rico, importante colonia extranjera (suizos y alemanes), terreno del tabaco y de todo lo concerniente a la granja.

Monte Carlo, donde los hijos de inmigrantes se afanan en variados cultivos industriales. Eldorado, población de una sola calle de 35 kilómetros de extensión dividida en tres núcleos: Eldorado Sur, Eldorado Centro y Eldorado Norte. Enseguida Puerto Bemberg, centro de labor agrícola.

Por fin se vislumbran las Cataratas del Iguazú... Portento de Natura. Inolvidable espectáculo de agua, selva, sol, roca y avecilla. Todo entre remolinos de espuma brillante y colorinera, en un clima benigno. Hay saltos hasta de 80 metros de altura.

Este Parque Nacional de Turismo atrae al visitante y le sugiere volver mil veces a él.

Haciendo un recodo sobre la costa paranaense (Ruta 14) se encuentra Oberá. Volverse de las Cataratas sin conocer este vital punto serrano sería injusto. Creado y sostenido por el intenso trabajo de sus moradores, es el reino del té.

El que regresa de Misiones acumula en su alma la belleza multicolor de las incontables perspectivas que brinda esta zona de turismo, belleza que templó el espíritu y que como las flores del aire de sus bosques se prenden al corazón para vivir de sus recuerdos.

No deje de visitar la provincia del oro verde y de la tierra colorada, especialmente en primavera cuando los lapachos rosados ponen en el ambiente un color que hace mirar con optimismo la vida...

## ACUMULADORES Y BUJIAS **CHAMPION**



DOS PUNTALES DEL BUEN FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA ELECTRICO Y DEL ENCENDIDO DE SU AUTOMOTOR. ¡EXIJALOS!

**CHAMPION S. A. RESPALDA LA CALIDAD DE SUS PRODUCTOS**

# NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

## ECOS AUSPICIOSOS

Señor Director:

Queremos hacer llegar a la dirección y personal de la publicación, nuestros más sinceros plácemes por el impacto logrado, ya que AUTOCLUB, tanto por su presentación gráfica como por la calidad y actualidad de su material, constituye un verdadero alarde periodístico y es un motivo de legítimo orgullo para la prestigiosa institución automovilística que lo edita.

MIGUEL SALEM

Presidente del "Auto Moto Club Junín", Junín, FCNGSM

Señor Director:

Excelente es la impresión que nos ha causado esta publicación y felicitamos a los hombres (y mujeres, agregaríamos nosotros) que tienen a su cargo la principal tarea.

FERMIN DURBAN

Presidente del "Auto Club Concordia", Concordia, E. R.

Señor Director:

Al hacer efectivas mis más sinceras felicitaciones a esa Dirección en pleno, por el esfuerzo hecho, la presentación grata, las colaboraciones, las fotografías y todo cuanto constituye una razón de orgullo para la Institución y un eslabón más de unión entre los socios y aquella, hago propicia la circunstancia para presentar a usted las seguridades de mi mayor consideración.

Ulpiano RIVAS LLABRES

Calle 5, número 1881  
La Plata

Señor Director:

Nos es sumamente grato dirigirnos al señor Director, a fin de hacerle llegar nuestras más sinceras felicitaciones, las cuales hacemos extensivas al personal que colabora en la edición de AUTOCLUB, que el A.C.A. acaba de lanzar a la consideración pública.

Abunda en informaciones afectadas al deporte automotriz, cuenta con artículos de suma importancia, hace gala de una hermosa compaginación y, sobre todo, la anima el gran afán de fomentar y difundir el noble y varonil deporte automotriz.

AUTOCLUB, que busca la consa-

gración popular, no dudamos habrá de encontrar cálido y amplio apoyo cuando se les brinda algo nuevo e interesante y, en este caso, la información de un deporte tan arraigado como lo es el automotriz.

DONATO DI PINTO  
Presidente de la Asociación  
Cordobesa de Volantes  
Lavalleja 851, Córdoba



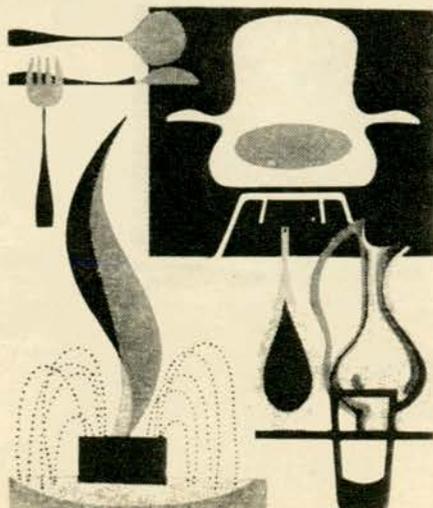
Hotel de SAS en Copenhague

si Ud. busca  
el maravilloso  
mundo del

ARTE MODERNO

VISITE

# ESCANDINAVIA.



Una verdadera maravilla de arte y de color; las más diversas formas arquitectónicas en sus representaciones más depuradas. Verdaderos alardes del diseño moderno, ejecutados por maestros en la materia. Escandinavia ofrece todo lo que el estudio desea: consultas, prácticas, realizaciones.

VIAJAR POR

**SAS**

es más que volar...!

Consulte a su agencia de viajes a  
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM  
Av. R. S. Peña 728 - T. E. 33-1031/39 - Buenos Aires

# HISTORIA VIVA DE LOS CAMINOS CRIOLLOS

*Retrovisión y realidad  
de las rutas patagónicas*

Por

R. GORRAIZ BELOQUI

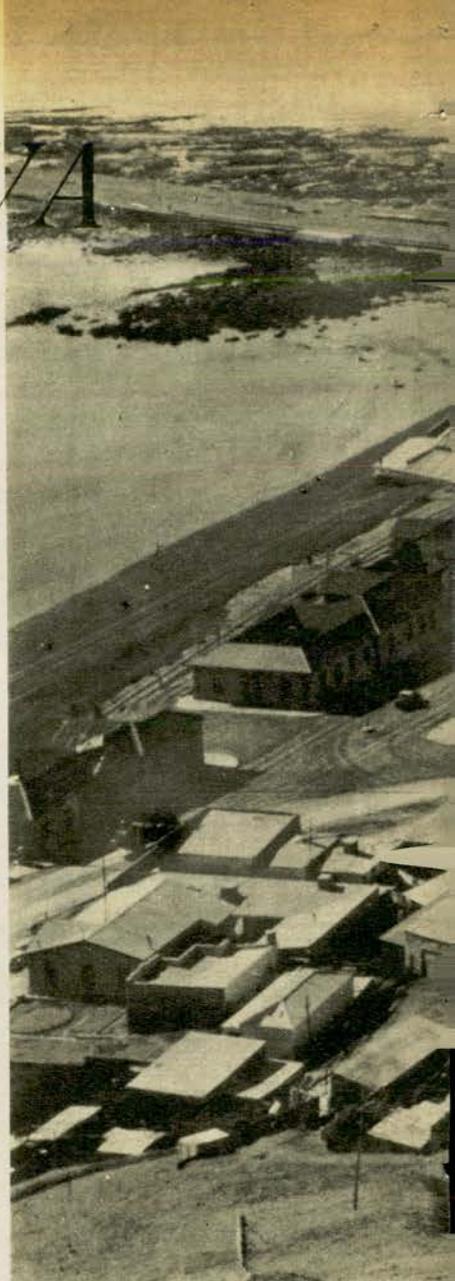
Especial para AUTOCLUB

ASI como son muchas las personas convencidas de que en las regiones sureñas, recién provincializadas, no hay sino nieve y frío, un viento infernal, desiertos peligrosos, y hasta aborígenes que viven como sus antepasados, así también abundan los que no conciben esas regiones sino como muy atrasadas en caminos.

De ahí sus preguntas:

—¿Es verdad que se puede viajar? ¿Hay estaciones de servicio? ¿Puede pernoctarse en alguna parte? ¿Es fácil entrar con el coche hasta los mismos lagos?

Los prejuicios suelen ser una barrera para las nuevas percepciones. Pese



*Vista panorámica  
de Comodoro Rivadavia,  
tomada desde el Cerro Chanque,  
cuando esa localidad  
no tenía el desarrollo que  
le dieron después  
los caminos.*



*Esta escena, la chata cargada  
al máximo, que va por caminos que parecen  
ríos, ya no se ve en el dilatado  
campo de las pampas argentinas.*

*Buenos caminos, como éste  
le Comodoro Rivadavia a Caleta Olivia, han  
reemplazado las  
rutas patagónicas de antes.*





al tiempo, la radio, el televisor, al automotor maravilloso, más de una vez no es sino relativa la virtud de la información. Cada decenio ara muy hondo en el cuerpo del país y transforma su fisonomía; pero es innegable que a muchas personas les cuesta seguir su desarrollo, y sobreponerse a la influencia de las noticias lejanas, primitivas, y por lo tanto se encuentran mal informadas, vale decir, reteniendo obstinadamente imágenes falsas.

Para mucha gente, internarse en la Patagonia es realizar todo un descubrimiento. Hasta entonces la han imaginado muy erróneamente. De ahí que a veces se vea caer en la ligereza de expresar cualquier cosa por apresurarse a describirla y hacerla conocer, presentando su viaje o estada

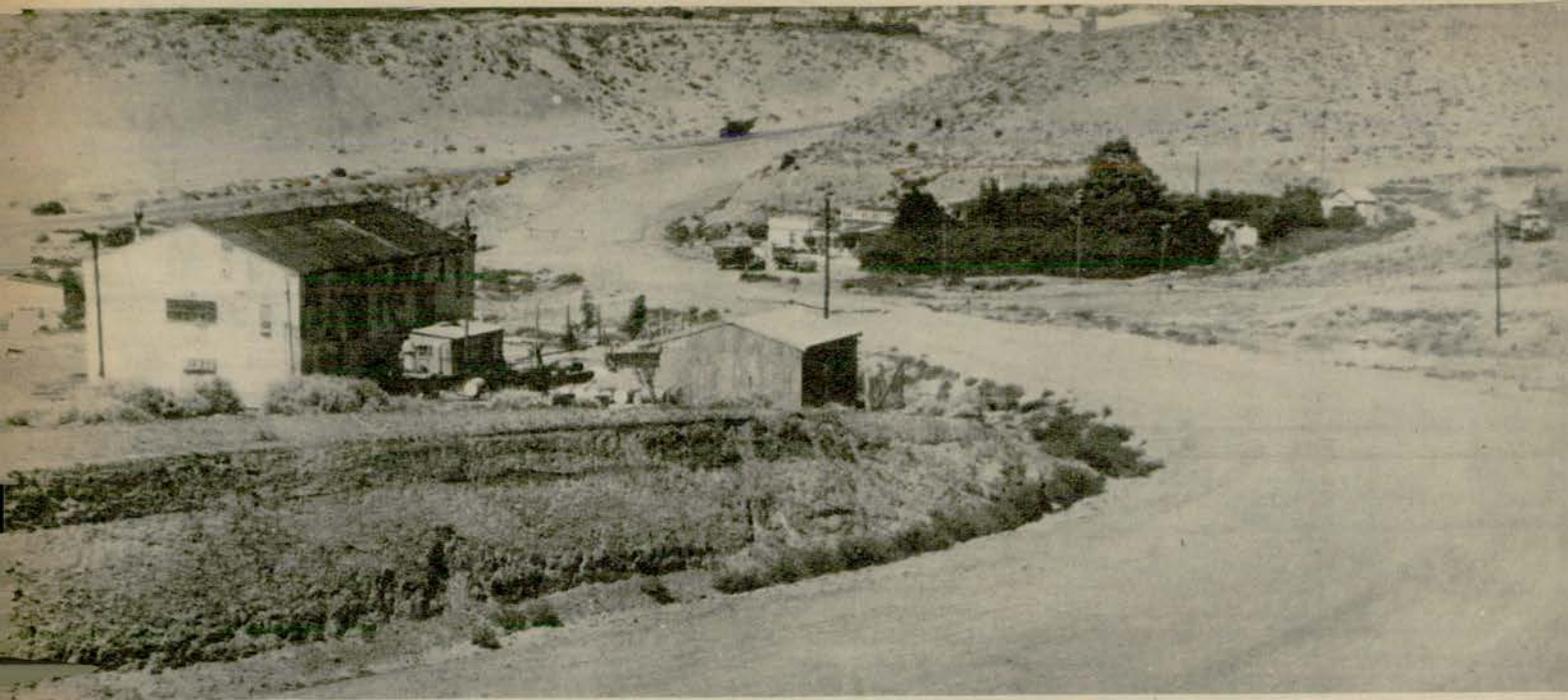
como una hazaña, o refiriendo los problemas como si nunca hubiesen sido vistos por nadie.

#### AYER Y HOY DEL CAMINO

Acerca de los caminos, justo es repetir que son muy buenos. Ya no es preciso, en verdad, ser un Fan-

*Por estos buenos caminos,  
el automóvil se ha convertido  
en motor y heraldo  
de la vida patagónica.*





*Curvas y contracurvas, en el camino del acceso norte a Comodoro Rivadavia, pueden apreciarse en esta fotografía.*

gio, ni nada semejante, para viajar por ellos a cien kilómetros horarios. Vialidad Nacional ha realizado muchísimo por equiparlos a los demás de la República. Y en la actualidad trabajan también por su extensión y mejoramiento las empresas viales pertenecientes a las provincias, que ya poseen equipos importantes.

Lo cierto es que hoy día puede correr por los caminos sureños quienquiera que sepa poner en marcha un automotor.

Así se explica que haya líneas de ómnibus en todas direcciones, desde la ciudad bonaerense de Bahía Blanca, hasta la ciudad chilena de Punta Arenas, en el mismo estrecho de Magallanes; y desde los pueblos del litoral patagónico, hacia el oeste, o sea a todos

los pueblos cordilleranos. Además, camiones de todo tamaño y marca se entrecruzan en ese vasto territorio, conduciendo mercancías desde la misma ciudad de Buenos Aires, y volviendo cargados de lana, cueros y otros productos pecuarios, lo mismo que madera, y hasta minerales para las fábricas.

Los malos caminos son un capítulo de la crónica retrospectiva de los territorios del sud. Así es la sencilla verdad.

Merced a los buenos caminos, a esas carreteras mejor tratadas que tantas calles urbanas, las ingentes y frutivas cosechas de Alto Valle, El Bolsón y Valle del Chubut, que son millares de toneladas de fruta, papa, hortalizas y legumbres, pueden ser transportadas pronto por los camiones hasta los embarcaderos navales de Bahía Blanca, para su exportación, o distribuidas en los mercados internos, que no son pocos, igual al norte que al sud del Río Negro, como es notorio entre quienes observan la marcha de la vida económica nacional.

Río Gallegos, centro situado a gran distancia de Alto Valle y del Valle del Chubut, recibe constantemente los camiones de esos lugares, cargados de productos granjeros. Debido a la naturaleza del suelo y del clima, Río Gallegos carece completamente del encanto y el bien de los huertos.

#### LOS VIEJOS CAMINOS PATAGONICOS

A veces suele oírse tal o cual queja sobre esta o aquella parte de la ruta, ándese por cualquiera de las zonas australes. No debemos sorprendernos. Los chóferes desean velocidades rendidoras, provechosas, sin el más leve contratiempo, sin ningún peligro; y por consiguiente, ven un zanjón hasta en el bache más insignificante. Y a los hacendados y funcionarios presu-

*Símbolo de otra época, la de los pioneros de las rutas patagónicas, la yunta de bueyes arrastra sin esfuerzo su carga de leña.*

*El acceso a los parques nacionales del Sud, es ahora tarea fácil y agradable, gracias a los caminos, expresión del progreso actual.*





*Con el fondo de las nevadas  
montañas inaccesibles, el camino  
de Lago Futalauquen, Lago  
Verde, muestra su corte  
en cajón de tierra.*

rosos suele ocurrirles otro tanto. Naturalmente, el observador, sobre todo si conoce el pasado, sonríe, diciéndose para sí: ¡Está clarito que este ciudadano y financista no sabe lo que es un mal camino!

En efecto, no se puede olvidar lo que era antes manejar automotores por estos parajes. Hay que saber lo que eran los antiguos caminos patagónicos, esos que dejaron las chatas, hondos y serpenteantes, trazados sobre las rastrilladas del poblador primitivo, que a su vez se orientó por los senderos del aborigen.

Los primeros Ford y Studebaker, Buick y Mercedes, andaban por esos laberintos como si tuviesen ruedas cuadradas, lo que obligaba a encogerse y salvar el cráneo a cada momento; y a cada triquitraque había que saltar de la huella, a derecha o izquierda, para no quedar colgados y tener que extenuarse manejando el crique y la pala a fin de desencajarlos.

Y estas maniobras no eran juguetes ni risas, pues por lo general equivalían a enderezar sin miedo por el zarzal o el suelo blando, gambeteando como un avestruz para salvarse. La impericia significaba pinchar las gomas, romper alguna pieza, u otra peripecia semejante.

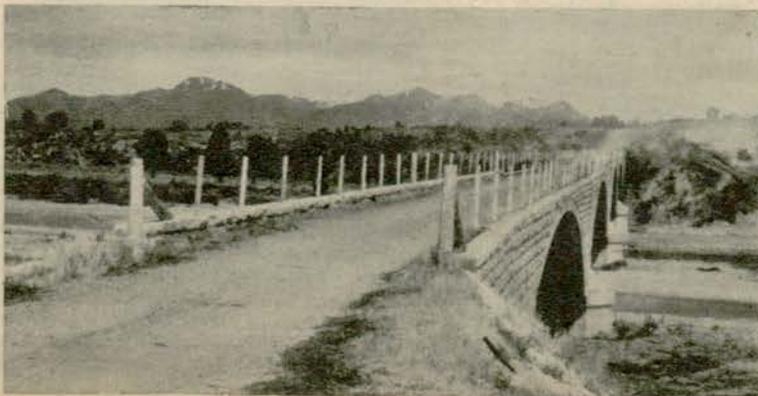
¡Que lo digan sino los viejos pobladores! ¡Sus recuerdos podrian llenar volúmenes!

Entonces no había motoniveladores, badenes, puentes, alcantarillas, indicadores, ni los demás adelantos topográficos e itinerarios. Hasta los guardaguanados tardaron en venir; y mientras tanto, tuvo que bajarse el viajero para abrir las tranqueras, por lo común bastante ordinarias y malas.

### HOY ES OTRA COSA

En las zonas de arbustos, había veces que a quince metros costaba ver qué rumbo seguía la huella, razón por la que era forzoso ir despacio, a no más de quince o veinte kilómetros; y la huella era una ondulación constante, salpicada de ángulos de todos los grados y clases.

*Los ríos, pequeños o caudalosos, debían ser vadeados  
"a la buena de Dios" por la  
ausencia de los seguros puentes de hoy.*



Si a esto se agrega la calidad de los vehículos, se tendrá una síntesis de lo que fue originalmente el automovilismo del sur lejano.

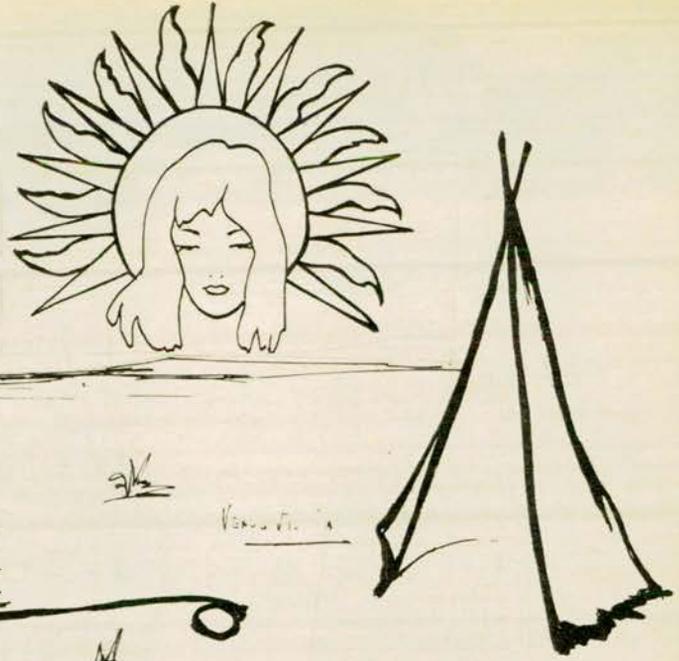
¡Tiempos heroicos aquellos del automovilismo patagónico en sus dos o tres lustros primeros! ¡Es todo una leyenda! ¡Lo que trabajó y sufrió el poblador para ejercitarlo! Pero era, ciertamente, un poco de progreso sobre la chata y el caballo. De ahí su preferencia y su insistencia. El poblador, tempranamente, vio un amigo y un aliado en esas máquinas, aunque aún eran harto impropias para los caminos australes.

Hoy es otra cosa. La perfección de los automóviles y los camiones, digna de un fervoroso canto, y las carreteras, también laudables, han hecho del automovilismo un verdadero motor y heraldo de la vida patagónica, pudiendo ser ejercitado con toda confianza y libertad.

*Vista general del puente sobre el río Caquel,  
símbolo del progreso general experimentado  
en todo lo relativo a caminos.*



# AL INDIO LO EXTERMINO



## "LA CIVILIZACION"

Por  
VENUS VIDELA

Especial para AUTOCLUB

**D**E la Patagonia y Tierra del Fuego se habló y escribió mucho. Sin embargo, mucho queda aún por decir. — "Erase que era" ... se podría comenzar. Pero como no es un cuento sino un hecho real, dejo al relato que se encargue de enhebrar las ideas para demostrar que la vida cuando elige dentro del marco universal sus personajes, nos supera en fantasía.

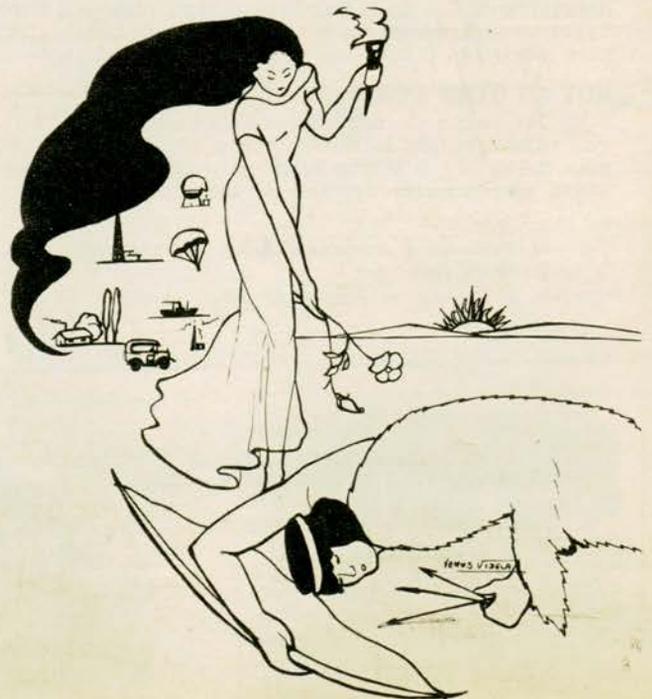
En el año 1925 el gobierno argentino entregó en arrendamiento tierras pastoriles que habían sido adjudicadas por licitación pública. La medida tendía a poblar y reforzar las colonias establecidas con anterioridad al año 1900. El afán de los pioneros y de las autoridades de absorber al indio integrándolo a la vida civilizada, fracasó. Sólo quedaban en pie relatos fantásticos que se movían como espectros y una frase que corría junto al viento o era silbada por él. "Al indio lo exterminaron". La nueva corriente de población que fue a constituirse en la zona, no tuvo fuerza en su empuje para destruir el mito y conservar la belleza de la imagen y... la leyenda continuó.

No le resulta ajeno al saber, el heroísmo rayano en lo divino con que defendió su tierra y su vida el indio, que, envuelto en él, escribió el más hermoso poema que imaginarse pueda. Lo engarzó en la historia y lo soltó al aire para que viajara allí eternamente. En los amaneceres juega en la luz y parece brillar detenido en el pasto, semejando rubies el rocío de su sangre. Junto a él, aquellos pobres elementos de los que disponía y en los que se apoyaba para detener al enemigo.

Cuando comprendió la desigualdad de la lucha, su altivez le aconsejó evitar mayor sangría y su dolor le hizo doblegarse. Fue aquí cuando dos razas se encontraron, una débil y salvaje, la otra fuerte y arrogante, unidas en un algo, "la ignorancia". Así, tocándose en un punto, el del absurdo, de pie, enfrentando la verdad, se cruzó

nuevamente aquella frase, repitiendo los mismos términos pero variando su sentido. "Al indio lo exterminó la civilización".

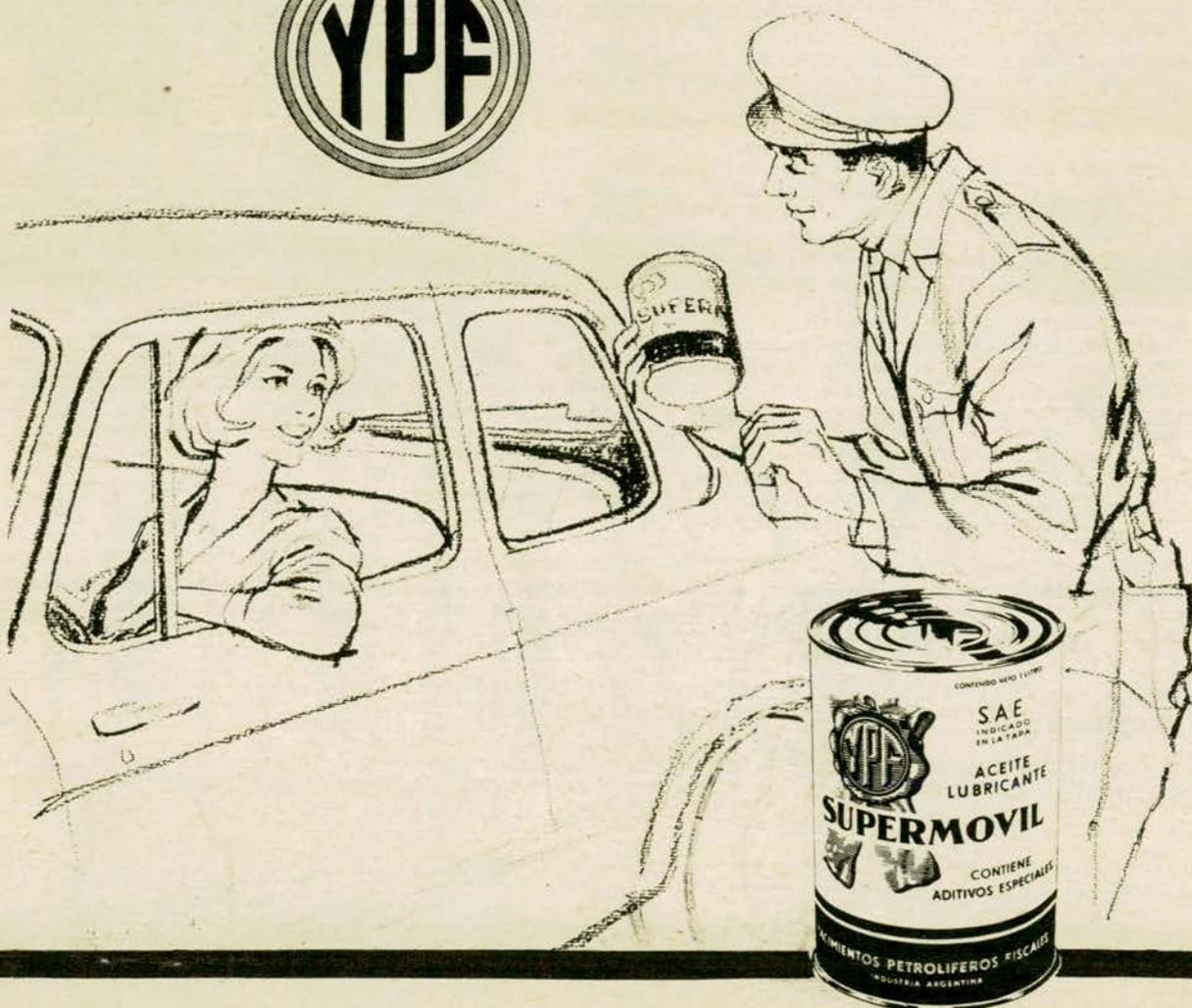
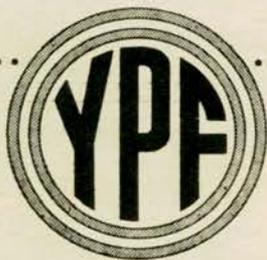
He aquí la realidad, no otra. El indio necesitaba varias generaciones para pasar de su vida indómita y salvaje, a la que estaba acostumbrado, para integrarse sin riesgos a la vida que se le exigía que adoptara. La ropa, la vivienda, el alcohol, lo llenaron de gérmenes y de enfermedades y lo diezmaron. El apresuramiento por sacarlo de su miserable estado y el deseo de ellos en su pronta asimilación por vivir mejor, se convirtieron en sus mayores adversarios. Cuando se extendió el error, la raza india estaba envilecida, casi extinguida. Así traspuso el umbral de lo real a lo irreal, hundiéndose en el silencio de la nada.



**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 añague **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.



**E**L Berlín de hoy es una ciudad de dos millones de habitantes, pero sin estación de ferrocarril. Con menos palabras no puede definirse el trágico dilema. Antes de la guerra llegaban diariamente a la ciudad procedentes de todos los puntos cardinales, varios centenares de trenes. De las seis grandes estaciones que había entonces no queda hoy más que la estación del "Zoo", a donde llegan por día ocho expresos. A esto se reduce el tráfico ferroviario de la mayor ciudad alemana; al menos por lo que a su parte occidental se refiere.

También puede llegarse a Berlín en automóvil a través de las cuatro rutas prescritas, o aterrizando en medio de la ciudad con un avión; pero todo esto no es bastante para hacer olvidar la idea de que el "Berlín de hoy está aislado".

Berlín es un "enclave".

Las personas que viven en Berlín tienen que aprender a dominar su afán viajero, pues no les es posible trasladarse rápidamente a las costas del Báltico o hacer una pequeña escapada a las orillas del Elba. Pero, gracias a Dios, los berlineses no padecen sino raramente claustrofobia y su ánimo se mantiene como si la ciudad no fuera lo que es, sin serle realmente: una isla.

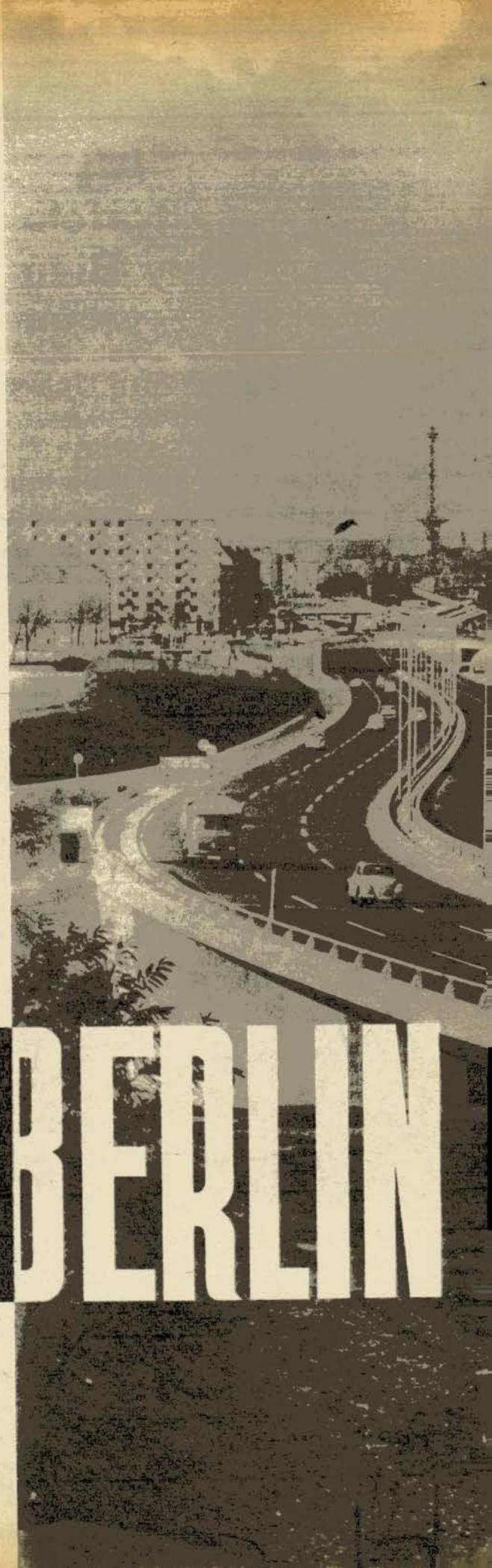
### *La metrópoli que se recobra*

Cuando, terminada la guerra, desapareció el último humo de la ciudad, la población estaba casi agotada. Centenares de noches pasadas en sótanos y refugios, humo y hollín en los pulmones y nada en el estómago, lo único que había podido salvar era la vida, si es que así podía denominarse la existencia que se vieron obligados a llevar después de la conquista de Berlín. La guerra había terminado, pero las calamidades antiguas eran sustituidas por otras nuevas. El hambre siguió haciéndose sentir y para lograr un puchero de agua había que recorrer calles y más calles para poder hacer cola en una bomba, que seguía funcionando por casualidad. Los comercios de toda clase estaban totalmente vacíos. La luz eléctrica siguió brillando por su ausencia durante las primeras semanas de paz y las velas se cotizaban a precios de especulación, permaneciendo la ciudad más sombría que antes, no obstante haberse suprimido las medidas de oscurecimiento.

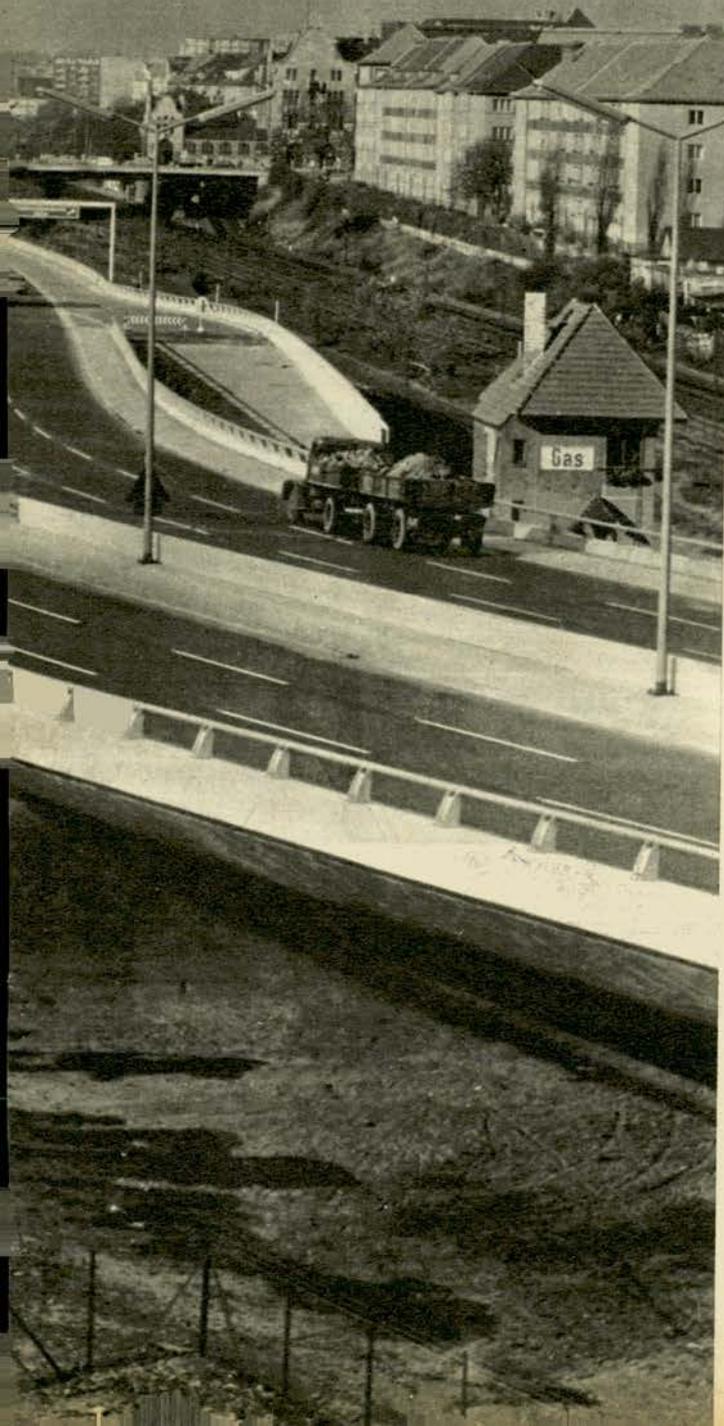
Pero la esperanza prendió en los berlineses, convencidos de que la miseria y el dolor había terminado y que comenzaba una época nueva. A esta esperanza o afán de sobrevivir siguió una inusitada actividad ordenadora y reconstructora. Lo que primeramente se hizo fue limpiar la ciudad de escombros, erigir nuevas escuelas y reconstruir las viviendas. En la vieja Universidad volvieron a reunirse los profesores y alumnos que habían sobrevivido y seguían teniendo interés por el quehacer científico.

# CARTA DE BERLÍN

(Agradecemos al Departamento de Prensa e Información del Gobierno Federal Alemán el material de esta "Carta" que publicamos.)



Berlín occidental no duerme. Reconstruye y afirma su desarrollo, en todo sentido, y su vocación por la libertad. Aquí, la autopista urbana, recientemente construida, que une Hohenzollerndamm con el Schnargendorf. Al fondo, la torre de la radioemisora.



co. Las salas más o menos íntegras —cualquiera que hubiese sido su destino anterior— fueron ocupadas por teatros, a los que comenzaron a acudir espectadores.

### El dogal de hierro

Pero la nueva época enseñaba a recortar el horizonte geográfico. En torno a la ciudad comenzó a tenderse un "dogal de hierro". Berlín fue convirtiéndose, cada vez con mayor intensidad, en la manzana de discordia del mundo. En medio de una paz aparente, fue bloqueado e interceptadas todas sus vías terrestres de acceso. La población, que había podido escapar de una dictadura, no quería volver a caer en otra. Se la quería obligar a ello con hambre. Y que tal intento fracasase se debió a la firmeza de ánimo de los berlineses, que supieron despreciar tanto la escasez real como la abundancia de vanas promesas. Pero esta vez, los berlineses tenían amigos. A través del puente aéreo recibían todo lo imprescindible para subsistir. Berlín vivió de alimentos secos o en conserva. Entonces pudo decirse sin exagerar que cada saco de car-



*Esto es Occidente: el gr. n edificio Corbusier, auténtico exponente y símbolo de reconstrucción y progreso.*

bón era enviado a casa por correo aéreo. La luz eléctrica no brillaba más que durante dos horas diarias. Berlín había vuelto a caer en una oscuridad apocalíptica.

Cuando terminó el bloqueo, otras ciudades de Alemania habían remediado ya las necesidades mayores. Esta ventaja no ha podido recuperarla Berlín nunca. Pero los berlineses están decididos a que su ciudad vuelva a recobrar su antigua fama. Los escombros y las ruinas han desaparecido. Berlín se ha remozado y ha construido con arreglo a un plan más perfecto y más bellamente que en otras ciudades. Hoy está surgiendo un nuevo "Tiergarten", el antiguo barrio de la ciudad enclavado en una zona verde. Su parte más moderna, el barrio Hansa, se debe a la contribución de arquitectos de todo los países. En cualquier sitio de la ciudad ha sabido hacerse virtud de la necesidad y se ha sacado partido de la dicha que supone un nuevo comienzo. En todos los puntos de la ciudad han surgido colonias para la gente de pocos posibles, que nadie hubiera podido imaginarse hace 30 años.



La vida de la ciudad, su corazón se ha desplazado hacia el Oeste. El Kurfürstendamm es en realidad la única gran avenida de Berlín. En ella se dan cita los laboriosos y los ociosos para contemplar la "berlinidad" y la gente que llega de todas partes del mundo.

### **Urbanismo de vanguardia**

En Berlín se han tomado en serio los problemas de tráfico que se avecinan, proyectando y realizando una consecuente política de construcción de carreteras. Nuevas y amplias vías rápidas unen entre sí los diversos barrios de la ciudad. Si bien es cierto que la situación actual no obliga a tales realizaciones, es seguro que el Berlín de mañana las necesitará. El Ayuntamiento de Schöneberg, que antaño alojaba solamente la administración de un distrito, se ha convertido en edificio representativo de toda la ciudad. En su torre pende la Campana de la Libertad, regalada por suscripción internacional a Berlín.

### **El espíritu de Berlín**

No obstante ser más pequeña la ciudad y estar más recortadas sus inmediaciones, Berlín parece más amplio y generoso que nunca. Esta ciudad está procediendo a dar forma a su nueva faz, pero el espíritu permanece el mismo. El "pico" sigue siendo tan fino como siempre,

*Nostálgica y evocativa visión de la pretérita grandeza de Berlín: La histórica Puerta de Brandeburgo. Hoy sirve de límite entre el Berlín occidental y el sector de la ciudad ocupada por las fuerzas soviéticas. Es importante señalar, el fondo, justamente en el sector indicado, edificios semidestruidos, sin ventanas, que no parecen haber sido tocados siquiera para su reconstrucción. En el lado occidental desaparecieron totalmente las ruinas dejadas por la última guerra.*

el humor seco, rápido y con la agudeza antigua, y el corazón no ha dejado de ser de oro y de esconderse en una envoltura proverbialmente dura. La idiosincrasia de los berlineses no ha variado. El afán de actividad, de proyectar y de crear es el mismo de antes. E igual es también esa feliz chispa de escepticismo y autoironía, que se encarga de regular inmediatamente todos los sentimientos falsos.

Los berlineses no han vuelto a deshacerse en lamentaciones. Y han demostrado una vez más, que —de acuerdo con su antigua divisa— proyectar y crear es la única posibilidad de atraer a la ciudad al público internacional. Festivales, exposiciones, estrenos musicales y teatrales, no tienen aquí una motivación exclusivamente comercial, sino que más bien deben servir para demostrar que un país necesita un centro artístico y cultural, y que Berlín sigue siendo el lugar más adecuado para cumplir con esta función.

# EL CLUB DE GIMNASIA Y ESGRIMA DE LA PLATA, CELEBRA EL 75 ANIVERSARIO DE SU FUNDACION

**A** CABA de celebrar el Club de Gimnasia y Esgrima de La Plata, el 75 aniversario de su fundación, por cuyo motivo en la sede social del Club, en el monumental edificio de la calle 4 de la ciudad universitaria, fue servida una cena de la que participaron autoridades, invitados especiales y socios de la institución.

Fecha gloriosa para Gimnasia y Esgrima de La Plata, que a través de todos esos años transcurridos, ha logrado adentrarse en el corazón de la ciudad, tanto por su gran espíritu deportivo, manifestado en todas las especialidades del deporte, como por la forma caballeresca de su comportamiento, que le ha valido la admiración y el afecto, no sólo de su hinchada y sus socios, sino de miles de admiradores que lo siguen y lo aclaman en sus campeonatos y en sus intervenciones.



*El presidente del Club Gimnasia y Esgrima de La Plata, doctor Laureano A. Durán, pronunciando su discurso en la cena aniversario.*



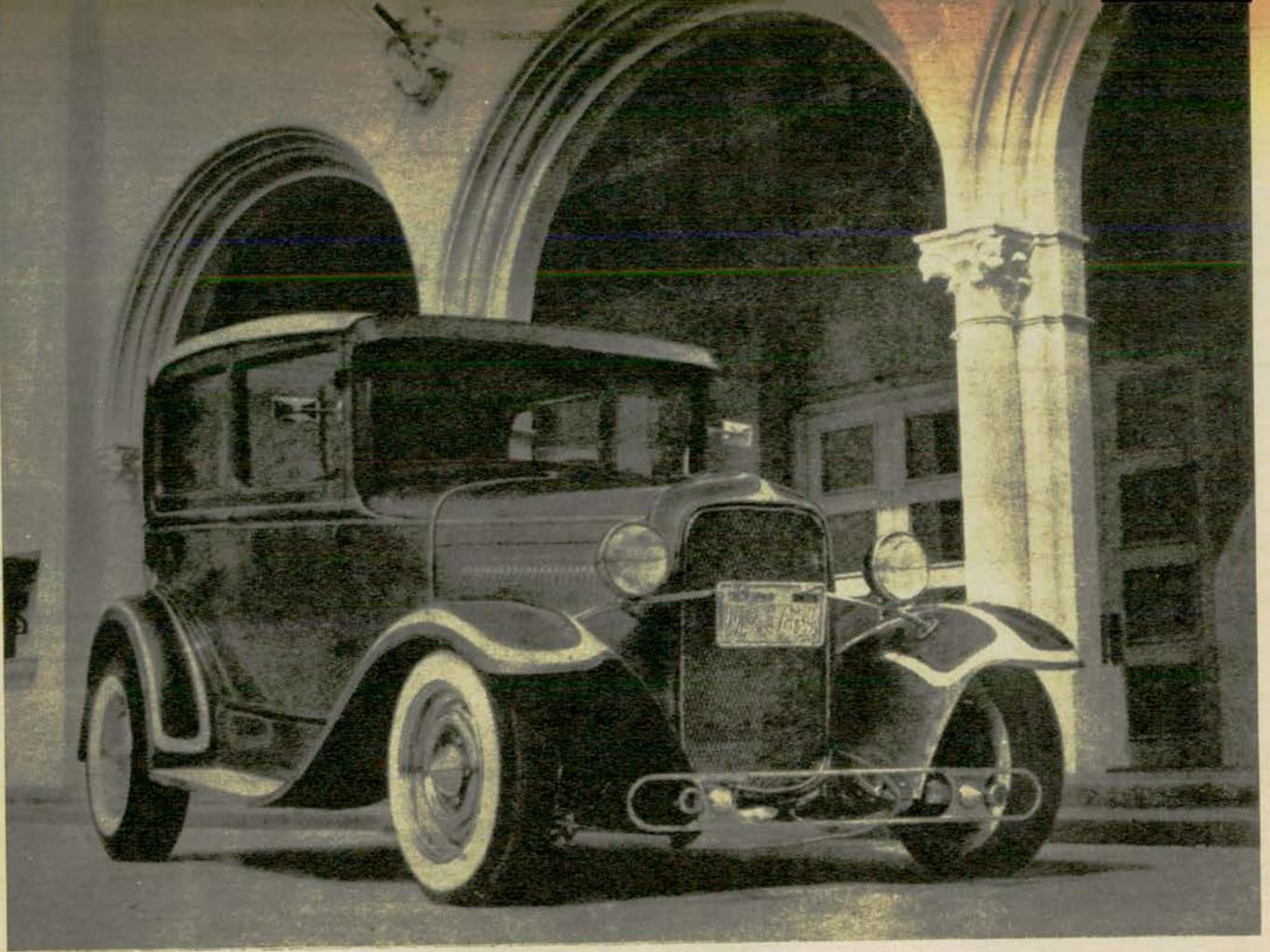
*Aspecto parcial de la cabecera de la mesa del banquete servido en la sede del club Gimnasia y Esgrima de La Plata, con motivo de la celebración de sus 75 años de existencia.*



*El popular atleta Osvaldo Suárez, vencedor en la Maratón de Antorchas.*

AUTOCLUB siente verdadero placer en destacar esa fecha, testimoniando su afecto el Automóvil Club Argentino en la plaqueta que con tal motivo le entregara.

En dichos actos participaron, entre otros, el presidente de la entidad, doctor Laureano A. Durán; el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, y el secretario, doctor Walter A. Saborido; el presidente del Jockey Club de la Provincia, doctor Emilio Gnecco; por Racing Club, el señor Sigifredo M. Sisco; por Atlanta, el señor León Kolboski; por Estudiantes de La Plata, el doctor Ricardo Sangiácomo y el señor Adolfo H. Apreda; por Vélez Sársfield, el señor José Amalfitani; por la A.F.A., el señor Domingo Trimarco; por F.C.O., el señor Roberto Orandi, el doctor Idelev Tonelli, los señores Julián Saiñas y León Casma, el gerente del Club, señor Bejarano. Pronunciaron discursos en el momento de los postres, ante las aclamaciones de los asistentes, el doctor Elizalde, representante del Club Nacional de Montevideo, quien abrió el acto, y le siguieron el doctor Espizini, representante de la Federación Platense de Fútbol; el doctor Trimarco, por la A.F.A.; el señor Amalfitani, presidente de Vélez Sársfield; el doctor César Trejo por los ex presidentes de la Institución; el doctor Laureano Durán, como presidente de Gimnasia y Esgrima, y el doctor Perdiel, nieto del primer presidente de dicha entidad.



# NECESIDAD DEL AUTO

**L**OS seres humanos pueden ser clasificados de muy diversas formas. Por ejemplo: en blancos, negros o amarillos; democráticos o totalitarios; peatones o automovilistas. En mi casa somos todos (mis padres y yo) blancos, democráticos y peatones. Pero como la civilización evoluciona permanentemente, de un tiempo a esta parte me he ido *autoconvenciendo* de la necesidad de ser un peatón menos, para transformarme en un automovilista más. Por supuesto que para ello es indispensable que ese cam-

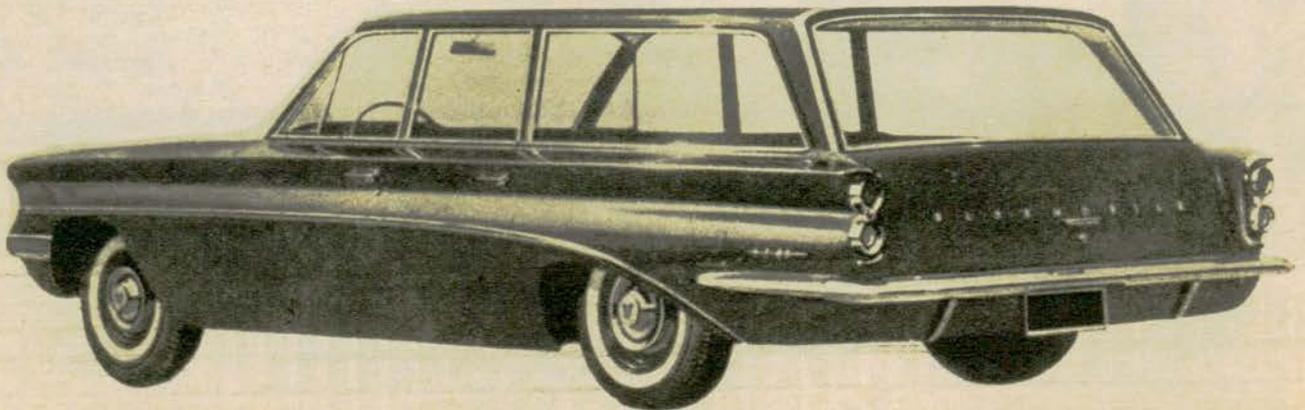
Por JOTA JEFE

bio se opere previamente en mis padres; y para conseguir tal propósito comencé una campaña de "ablande". Esta campaña se basó en sutiles alusiones sobre la conveniencia de comprar un coche. Todo fue muy bien hasta que me sorprendieron cambiando el timbre de la puerta de calle por una no muy estridente bocina. Fue este hecho lo que determinó a mis padres a prohibirme pronunciar la palabra *automóvil*, co-

che o cualquier otro sinónimo, en su presencia.

Es por ello que me veo abocado a la tarea de hacer comprender a quien pueda interesar, las conveniencias de la compra del automóvil paterno.

Ante todo dejo establecido que no soy un joven iracundo ni de la nueva ola, esos con mente tamaño microcoupé, que sólo desean un coche para poder estrellarse a velocidades supersónicas, deslumbrar *seudas Juliettes Grecos*, o, en fin, eso que llaman "evadirse".



En primer lugar, la necesidad de que los padres compren un coche que eventualmente usarán los hijos, se funda, en principio, en que los hijos no pueden comprarse su propio auto. Además, es innegable que el automóvil no es hoy un objeto que se compra por el mero gusto de tenerlo o de sentir el placer de hallarse frente a un volante, conduciendo en un soleado día de primavera. Es un artículo de primera necesidad para cualquier clase de actividad que se desarrolle.

Vivimos en una época en que la Tierra es chica, en que las distancias no cuentan y en que todo el mundo vive empujado por el inconsciente apremio de hacer todo más rápidamente. El hombre no puede prescindir de un elemento práctico, cómodo y veloz de traslación; y son el automóvil, "el jet", y dentro de poco el "sputnik" o el júpiter, los que vienen a llenar esa función. Pero de ellos, indiscutiblemente, el primero es el que está más al alcance de la mano y que más misiones cumple.

Es quizá esta verdadera necesidad del automóvil lo que mejor simboliza el ritmo de nuestros días. Quizá sea también por eso que las nuevas generaciones tenemos un concepto mucho más funcional del vehículo propio que las precedentes, que lo conocieron como un artículo de lujo más; representativo de una potencialidad económica envidiable, aun-

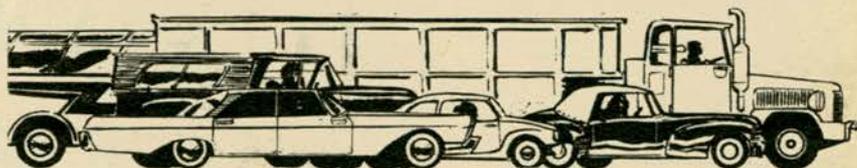
de pasar un domingo en el campo, a la orilla de un río, o simplemente salir a tomar aire en verano o sol en invierno. Por supuesto, descartamos la posibilidad de recurrir al ómnibus, donde la gente viaja en condiciones infrahumanas, o al ferrocarril, donde los animales viajan mucho más decentemente que los pasajeros.

En fin, vuelvo a mi campaña de "ablande" de la autoridad paterna, in re automóvil. Terminé por recurrir al argumento actualísimo de que todos debíamos velar por el futuro del país y tratar en lo posible de ayudar a sanear nuestra econo-

mía, para lo cual debíamos colaborar con la Lucha del Petróleo. ¿Y qué otra mejor manera de consumirlo que en automóvil? Como respuesta hubo un significativo cruce de miradas y hasta creo que algo se habló de cosas que no me gustaron mucho. No pude conseguir el auto.

No pretendo haber convencido a ningún padre de la necesidad de que compre un coche; pero quedaría cumplida mi intención si algo de todo esto que se ha expuesto diera lugar a que los padres, a quienes sus hijos piden un automóvil, dejaran de sonreír pensando en los estragos que hacen las series de TV en las mentes de la juventud.

## HAY 225.528 AUTOMOTORES MAS ¡ATENCIÓN CON LOS FRENOS!



**89.338 AUTOMOTORES** fueron fabricados en el país en 1960 y

**136.190 UNIDADES** en el año 1961

**225.528 EN TOTAL** en sólo dos años

Esto significa un tránsito mucho más intenso en calles y caminos, con las dificultades y riesgos propios de tal aumento de circulación. Asegúrese el óptimo funcionamiento de los frenos de su automotor, haciéndoles colocar

**FLUIDOS Y REPUESTOS PARA FRENOS**

# Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS



Fabricados por Farloc 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.

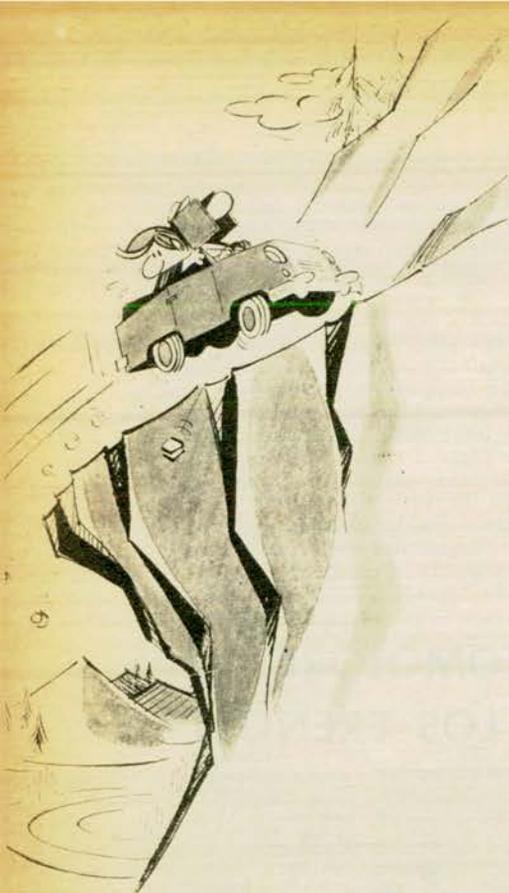
## PATERNO

que esto último, aunque en menor grado, sucede todavía en nuestro país.

Es innecesario y, por otra parte, no corresponde comentar la comodidad que significa poseer un auto. Pero sí conviene destacar la importancia de un hecho que es exclusivo de Buenos Aires (léase Capital Federal). Al llegar el fin de semana, luego de seis días de trabajo o estudio, uno decide salir sin coche con su esposa, con su novia o con sus amigos, a descongestionarse de tanto ajetreo. Vale decir, salir a pasear, a tomar fresco, a "dar una vuelta". Pero esa "vuelta", por lo que antes hemos dicho, por la época en que vivimos, o mejor dicho, sobrevivimos, no es la que daban nuestros padres por Florida o Santa Fe. Esa vuelta se ha expandido en distancia y en velocidad.

Y es entonces, cuando se piensa adónde ir, que se llega a la conclusión que fatal e inevitablemente, con la rutina de una burocratizada oficina pública, se termina siempre en el cine, el teatro, la confitería o, lo que es peor, viendo un ininteligible "western" por televisión. Es que en Buenos Aires, para quienes no tienen coche, aquellos son los únicos y obligados cuatro medios de expansión o esparcimiento. Porque es prácticamente imposible, sin poseer medio de transporte propio, tratar

*Dos visiones panorámicas  
del Río Manso y del Tronador, en las  
que el turista recibe cabal  
impresión de las bellezas del lejano sur.*



# BOMBARDERO EN PICADA: EL TABANO SUREÑO

*Su agresiva fiereza, superior a la de  
su congénere socrático, no logra  
atenuar, sin embargo, la sin par  
belleza de los lagos argentinos*

Texto, fotos y dibujos de RIBO

**S**IEMPRE me han apasionado las crónicas de viajes. Me resultan muy gratos esos escritos que además de hacerme conocer legendarias regiones, proveen a mi burocrático ser de la tan necesaria dosis de aventura que nunca pudieron satisfacer unas miserablemente medidas vacaciones anuales.

Por eso —¡Oh, cómo influye la TV!...—, estoy decididamente resuelto a “producir y poner en pantalla” mis propias andanzas. Necesité andar muy poco, por cierto —hay que reconocer que la influencia de la TV es extraordinariamente poderosa— para llegar a la conclusión de mi necesidad, aunque más no fuese, de una “camioneta de exteriores”. Así fue como llegué hasta una agencia que casi fiaba automóviles...

En la agencia me entregaron la camioneta enfilada hacia el Sur. Confieso que soy fatalista. No seré yo el que cambie designios de nadie. Así fue como partí hacia Bariloche, que hoy por hoy es lo que más viste yendo en esa dirección. Por lo demás, ya viajeros anteriores a mí, han refrendado con su vasta cultura turística que Bariloche es digno de conocerse, aunque cabría reconocer que queda un tanto retirado; diríamos casi, casi, un poquito lejos. Traté de ser imparcial antes de plegarme a tales kilométricas afirmaciones: primeramente ubiqué Bariloche, allá... Mentalmente calculé algunas de las cosas que yo dejaría, aquí... Mi suegra, el jefe y mi casero no harán de este razonamiento motivo de discordia; pero la verdad es que, según mis cálculos —aproximados, desde luego—, Bariloche queda demasiado cerca todavía... Así fue como traqueteando, traqueteando, caminé hacia el Sur. Viajé muy alerta, cosa de no desperdiciar la menor oportunidad de salvar mis notas, pues yo advierto que si pretendo que mis relatos interesen a alguien debe alentar en ellos esa inquietud que haga esperar la gran aventura, como quien dice, tras esquivar el primer párrafo; o, a más tardar, un par de puntos o comas más allá...

Creí estar de suerte. Allá por el Sur, me dije: “¡Estos caminos que llevan a Bariloche sí que tienen sabor a aventura!... Sólo será cosa de adornar un poquitín ciertas peripecias, y ya tendremos el clima perseguido”. No necesité reflexionar mucho para





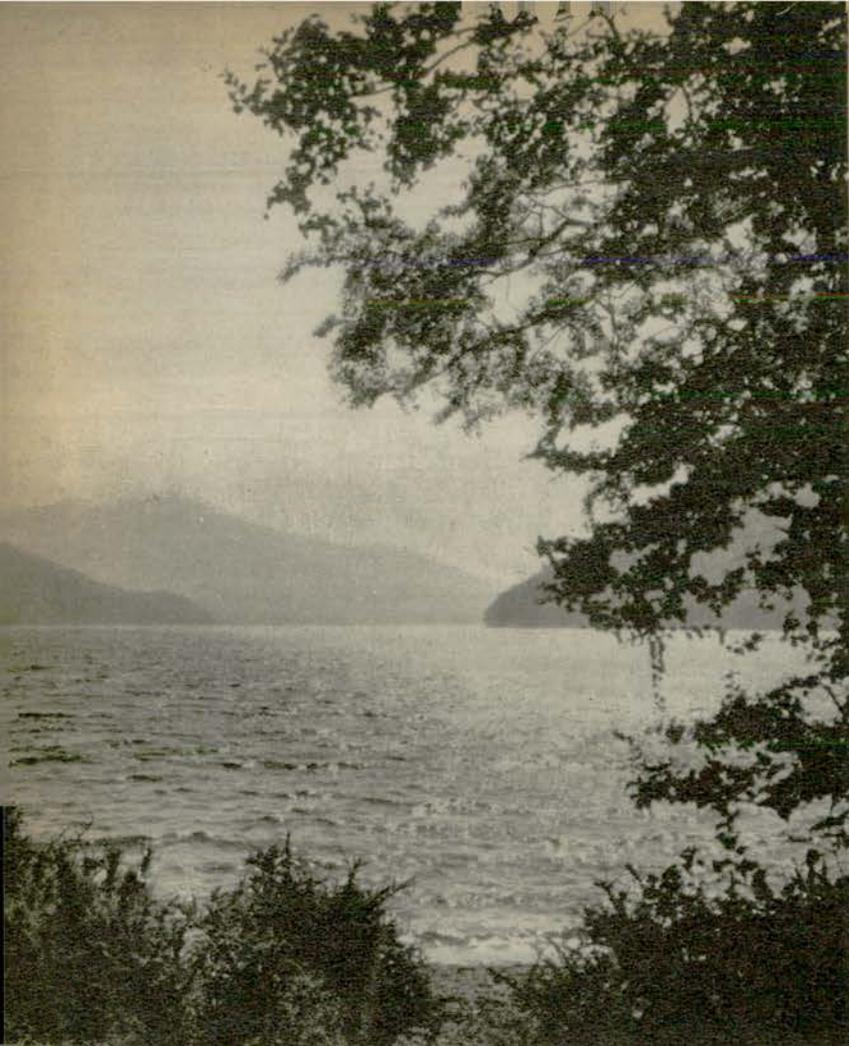
caer en la cuenta que todo aquel lector que haya transitado por entre los baches de la Capital ya está sobradamente de vuelta como para asombrarse de lo que pueda ocurrirle a un coche dando tumbos camino a los lagos del Sur... Evidentemente, la aventura no estaba allí. Como seguí andando, ocurrió que llegué a Bariloche.

Sabido es que el camino de cornisa no permite el menor descuido con el volante. En todo el trayecto lo había tenido tan presente, que puedo jactarme de no haber apartado mi vista del centro del camino. Como no era el caso de no conocer Bariloche habiendo llegado hasta allí, no tuve más remedio que acudir a la amplia colección de postales, que previendo mi caso, sabiamente han tenido la preocupación de reunir las casas allí especializadas en su venta. A salvo así de cornisas, no tengo inconveniente alguno en reconocer que la región es preciosísima.

A propósito... ¿Uno va a los parques nacionales del sur a gozar de las mil maravillas en que allí ha culminado la Creación, o hay que ir a pescar?... Yo, personalmente opino que ir hasta Bariloche a pescar, supone acudir al gran estreno teatral de la temporada atraído por los chocolates del caramelero. Porque la verdad sea dicha: allá en el sur no encontré la gran aventura con qué hacer palpar mi relato..., pero hice una experiencia: una gran contra acecha a un hombre optimista dispuesto a pescar, y es la casi certeza de que se convertirá en un hombre pesimista que no pescó...

¿Para qué exponerse, entonces?... Ese pesimista ya no gozará de tanta maravilla desparramada por allá. Además, el ánimo de un pescador sin pescado ya encarará, vencido de antemano, la tremenda lucha que le plantearán los tábanos en cuanto tengan la osadía de aparecer por allí. Los tábanos del sur merecen párrafo aparte.

¡Jamás creí que pudiesen ser tantos, y tan grandes!... A usted, señor, que tras el primer amago de cachetearlos, está acostumbrado a ver huir cobardemente a esos enclenques ejemplares de tábanos que tímidamente merodean por aquí, permítame que le dé un saludable consejo: ¡no se confíe!... ¡Asegúrese a los tábanos del sur!... ¡Usted jamás imaginará de lo que es capaz un tábano sureño ofendido!... A partir del mismo instante en que usted le estremezca, pues no creo que lo elimine del primer bofetón, tendrá usted que vérselas con un híbrido de bombardero en picada y bull-dog que lleva una semana de ayuno. Permítame insistir en este sano consejo, cuya práctica juro me dio excelente resultado: cuando usted vaya por allá y vea que se le viene un tábano encima, afirmese bien y arrímele la más extraordinaria bofetada de que sea capaz... ¡O muy pronto tendrá usted que arrepentirse!



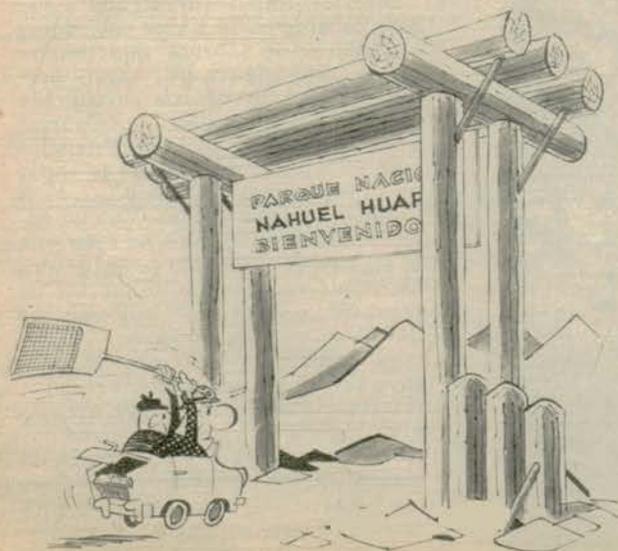
*Un contraluz en el lago Hermoso, encuadrado por el lente de la cámara con los árboles legendarios de su vegetación lujuriosa.*

¡Uyuyuy!... —dirá usted—. ¡Tábanos, y, lógicamente, moscas y mosquitos!...

No se preocupe por nada más, señor. La verdad, ante todo. Tábanos, únicamente. Cuentan por allá que a las moscas y mosquitos hace rato que se los devoraron los tábanos...

Otro día les cuento más; ahora me voy a sacar unas fotos.

*En los alrededores del lago Mascardi la belleza del paisaje bucólico y apacible se ve turbada por la furia de los tábanos homicidas.*



*Un fresco y transparente arroyo, en los alrededores del lago Mascardi, que arrima su hilo de agua fresco al caudal del Río Manso que allí nace.*



*A ojos vista...*



...LA MEJOR INVERSION  
DE PLAZA!...

# OPERACION \* TELECAR

*¡UNA NUEVA FORMA DE INVERSION  
EN UN NUEVO TIPO DE EMPRESA!*

Aportes desde \$ 6.000.

Beneficio mensual mínimo: 3 %.

Y además...

UN LUJOSO AUTOMOVIL PARA UD.!

**MELGAR S.A.**

RIVADAVIA 947

## LA RUTA HISTORICA

# DESDE EL CERRO DE LA GLORIA HASTA EL CRISTO REDENTOR DE LOS ANDES

**H**ABIA comenzado la trayectoria de la Epopeya del Ejército de los Andes, desde el *Campamento del Plumerillo*.

A las 11.30 del día 8 de enero de 1817 iniciaron su marcha las tropas, al mando del coronel Juan Gregorio de Las Heras y del 2º jefe, teniente coronel Enrique Martínez, camino hacia la Ruta de Uspallata.

Después de nueve horas de marcha acampan en la estancia de *Canota*.

El día 20, a las 8.45 siguieron por la Cruz del Paramillo y después de pasar a la vera de los cerros Blanco, por la Quebrada de las Cuevas, Quebrada de Uspallata, Quebrada de Santa Elena, en dirección a la estancia de Uspallata, adonde llegaron a las 18.45 de ese día. Allí estableció Las Heras su cuartel.

Al costado derecho del camino están las construcciones llamadas *Bóvedas*, utilizadas por San Martín como *hornos de fundición*, para elaborar los metales extraídos de las minas de ese lugar, los cuales eran enviados a los *Talleres de la maestranza*, a fin de proveer al ejército de todos los elementos. Del otro lado, y todavía quedan vestigios, el *Corral* y el *Potrero*: en el *Corral* se encerraron los caballos y las mulas; y en el *Potrero* se largaron las vacas de consumo, tarea realizada en el día 21, a cargo del piquete de milicias de San Luis.

USPALLATA, ese valle con sonoridad de clarines, está enclavado en plena zona andina, rodeada de altas cumbres.

Uspallata, voz quichua, quiere decir *Garganta preferida*, llamada así porque ese paso era preferido por ofrecer menos dificultades.

En el año 1638 se descubrieron allí importantes minas, especialmente de plata. El laboreo de los minerales volvió a intensificarse durante la organización del Ejército de los Andes.

Por

JULIAN A. VILARDI

Este artículo, escrito para esta revista por el señor Julián A. Vilardi,

presidente de la Academia Argentina de Historia Sanmartiniana

y secretario general del Instituto Argentino de Cultura Histórica

—aparte de otras distinciones honoríficas de que es titular—, evoca un momento

crucial y definitivo en el destino de la nacionalidad cuando apenas iniciaba

su formación orgánica. Creemos que los lectores de AUTOCLUB

hallarán generosa satisfacción espiritual en la lectura de estas páginas.

Corre allí el *Arroyo de Uspallata*, que desemboca en la margen izquierda del *Río de Mendoza*.

Uspallata es el pórtico de entrada a la Alta Montaña, que comienza tan sólo al traspasar el valle.

○

En el cuartel de la estancia de Uspallata las tropas se ocuparon de reparar el armamento; y en esas tareas estaban cuando en la mañana del día 25 llegaron siete soldados de la guarnición del Fortín de Picheuta, para dar cuenta de la sorpresa sufrida la noche anterior al ser atacados por tropas españolas.

San Martín había ordenado, hacía dos años, la instalación de ese fortín, como una avanzada patriota en los Andes.

A ese fortín, por estar a orillas del *Arroyo de Picheuta*, se le denominó con ese nombre: de Picheuta.

Al costado del fortín, sobre el arroyo, se construyó, en el tiempo del virreinato, un puente de piedra, sobre el cual pasaron las tropas patriotas al mando

de Las Heras. Guarecían el fortín un cabo y trece soldados. El Cabo, de apellido Contreras, y seis soldados, fueron hechos prisioneros.

Estos catorce soldados de la guarnición del fortín de Picheuta estaban destacados allí para vigilar las actividades del enemigo.

A fin de contrarrestar la sorpresa sufrida, el coronel Juan Gregorio de Las Heras encomendó a su segundo, el teniente coronel Enrique Martínez, para atacar al enemigo. Martínez, con las tropas a su mando, se puso en marcha esa misma mañana del 25 de enero de 1817, y en Potrerillos, al oeste del Río de las Vacas, enfrentó a los realistas, atacándolos y poniéndolos en fuga. En su retirada los españoles perdieron armas, prendas del equipo, víveres y municiones.

Los patriotas se situaron en Punta de las Vacas, lugar conocido también con el nombre de *Paramillo de las Vacas*, donde el Río de Tupungato se une con el Río de las Cuevas para formar el Río de Mendoza.

Enrique Martínez envió a Las Heras el parte de la acción. Dice así:

"Consecuente a la orden de Vuestra Señoría, para que siguiese la partida enemiga que sorprendió a la guardia de Picheuta y habiendo emprendido mi marcha, tuve aviso por mis espías, que estaba en el lugar de los Potrerillos.

"En el momento dispuse atacarlo y lo verifiqué por tres puntos, a las cuatro y media de la mañana; mas no habiendo podido desalojarlos de la posición que tenían, por ser demasiado ventajosa y, por otra parte, haber descubierto que su fuerza era superior a la mía en doscientos cincuenta hombres, como también verme con la mayor parte de las municiones consumidas por el fuego de dos horas y media que sostuve, hice la señal de retirada y la emprendí sobre los fuegos enemigos, hasta ponerme a la altura de Las Vacas.

"Entonces éste, sin tomar el menor empeño en perseguir mi retirada, sólo lo puso en repasar la Cordillera, hasta donde lo hice seguir por mis partidas menores de observación, que me avisaron iba en fuga precipitada.

"Nuestra pérdida consiste en diez heridos: ocho del 119 y dos granaderos a caballo; conceptuado de mayor consideración la del enemigo, por haber visto caer y recoger a muchos hombres.

"Dios guarde a V. S. muchos años. Punta de Vacas, enero de 1817".

Al día siguiente, Enrique Martínez y sus tropas regresaron al cuartel de la Estancia de Uspallata, donde llegaron a las cuatro de la tarde, después de dejar una avanzada de observación en Potrerillos y un pelotón de granaderos a caballo en Picheuta.

Desde la Estancia de Uspallata se prosiguió el avance el 29, a las 8.45 de la mañana. Borealieron el Río Mendoza, se internaron por profundas quebradas; y después de atravesar los arroyos Tambillos, Blanco y Chacay, acamparon en Polvaredas, a las tres y media de la tarde del día 30.

Reiniciaron la marcha a las 8.30 del día siguiente, y a las dos y media de esa tarde acamparon a orillas del arroyo de Santa María.

Inmediatamente de acampar, Las Heras destacó al baqueano José Antonio Cruz, auxiliado por un piquete de granaderos, para internarse en las montañas, a fin de realizar observaciones sobre el campo enemigo.

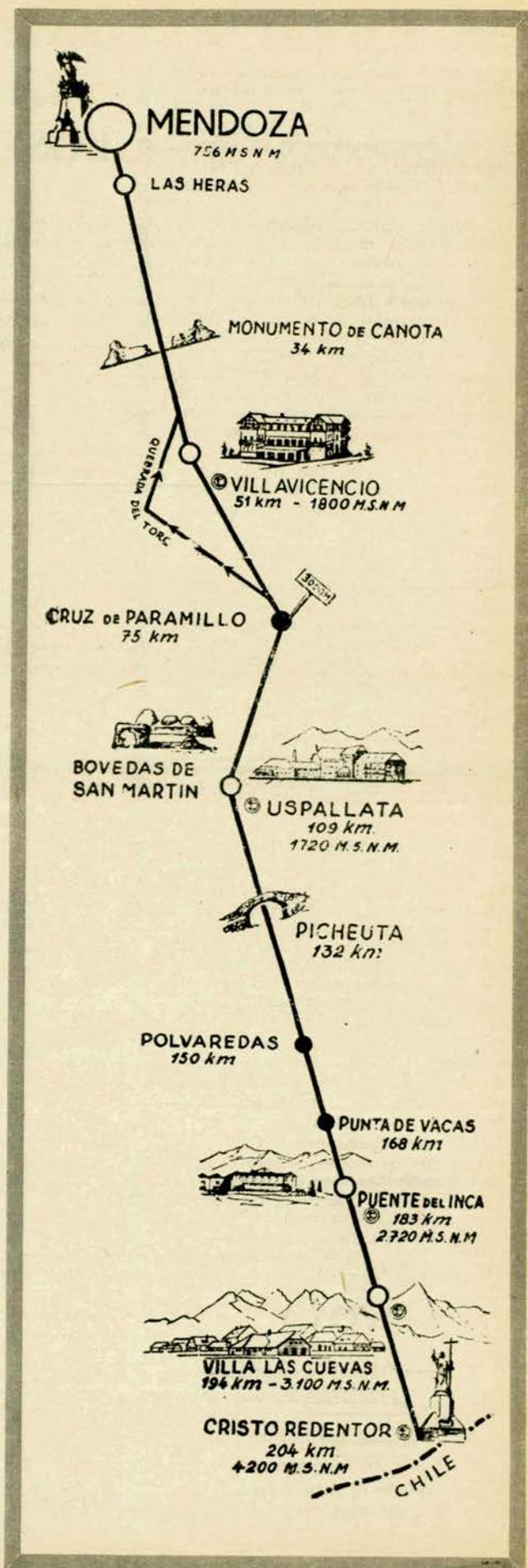
Mientras tanto, Las Heras, después de haber dado un descanso a sus tropas, prosigue su avance. Atraviesan el Río de las Vacas, el Río de las Cuevas, llegan al Puente del Inca y, el 1º de febrero, a las siete de la tarde, acampan al pie del Paramillo de las Cuevas, lugar denominado actualmente Las Cuevas, a 3.150 metros de altura. Es la población más próxima a Chile.

En la profunda depresión corre el torrencioso Río de las Cuevas, afluente del Río de Mendoza.

El baqueano Cruz, cumplida a satisfacción la misión encomendada, llegó al campamento al pie del Paramillo de las Cuevas minutos después de la llegada de Las Heras y sus tropas, y cuando este jefe redactaba el parte para enviar a San Martín.

Basado en las informaciones suministradas por Cruz, dispuso Las Heras la prosecución del avance hacia las cumbres, después de haber provisto de galleta y vino a la tropa y, conforme había comunicado a San Martín en el mencionado parte..., "emprendiendo mi marcha por divisiones"...

Al llegar a las cumbres, las tropas se bifurcaron, porque Las Heras siguió por el Paso de Bermejo, a 3.863 metros de altura, y Enrique Martínez por el Paso de Iglesias, a 3.820 metros.



Las Heras, en ese parte, le decía a San Martín:

“Cuando escribo a V. E. éste, son las siete de la tarde, me hallo acompañado con mi división al pie del Paramillo de las Cuevas, en la parte del naciente. El baqueano José Antonio Cruz, a quien V. E. mandó permaneciese a mi lado por sus conocimientos, marchó ayer por la mañana de mi orden, y, protegido por una partida de observación, le hice internar hasta las Cuevas, por una quebrada de la izquierda de dicho Paramillo que conduce hasta la altura de los Cerros Bayos, que dan vista al alto de la Cancha de la Cordillera, a observar al enemigo con qué fuerza se sostenía en ese punto; acaba de regresar en este momento y me trae la noticia de que 15 hombres subieron a reconocer dicha Cordillera como a las once de la mañana, y volvieron de ella a eso de las dos de la tarde, hasta la Cuchilla del Chuchi, donde los dejó. No pude haber sido sentido, porque mi marcha la emprendí a las dos y media de la tarde del Arroyo de Santa María; el tiempo está bueno, aunque muy ventoso, y voy a aprovechar estos momentos para posesionarme de la cordillera, aunque sea a toda costa, en caso de resultar lo contrario, de que no puedo persuadirme. A las diez de la noche, después de provista la tropa de galleta y vino, emprendo mi marcha por divisiones. Dios guarde a V. E. muchos años. Paramillo de las Cuevas, 19 de febrero de 1817”.

La travesía de esas altas cumbres se hizo efectiva a las tres y cuarto de la mañana el día 2 de febrero. La luz de la luna alumbró los senderos.

Se concentraron en Juancañillo, territorio chileno, al cabo de cinco horas, después de haber recorrido quince kilómetros por un camino donde fue menester ascender hasta los 3.800 metros.

Desde el Campamento de Plumero hasta las altas cumbres, el camino se había desarrollado en una extensión de 204 kilómetros.

Hoy, el monumento a Cristo Redentor de los Andes, señala el lugar aproximado por donde pasaron Las Heras y sus tropas.

## NOTA

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

# YA SABEMOS QUE COLORES SON PREFERIDOS EN LOS NUEVOS COCHES

Aunque la Exposición del Automotor en Londres presenta en forma destacada los colores azul y rojo, las cifras demuestran que dentro de los tonos únicos todavía predominan el marfil, el crema y el gris.

Esto ha sido establecido por el Departamento Pinturas de la Imperial Chemical Industries Limited —empresa asociada de “Duperial”— durante su investigación anual sobre las tendencias del color. Se incluyeron 344 coches en esta encuesta.

De los 155 automóviles a un color, 66 están pintados en marfil, crema o gris, y estos tonos aparecen en muchos de los coches a dos colores, aunque a menudo combinados con uno más vibrante y contrastante. Los rojos y azules predominan fácilmente, pero, individualmente, hay varios verdes, marrones rojizos y amarillos tanto llamativos como atractivos.

Los tonos beige se usan más que el año anterior. El color lavanda, que se destacó en la Exposición anterior, está virtualmente ausente. El negro sigue la misma tendencia del año pa-

sado en lo que respecta a coches de un color y está limitado a algunos modelos más grandes. Es, sin embargo, utilizado como color complementario en el techo de muchos de los coches a dos colores.

La cantidad de coches a dos colores es aproximadamente la misma que en el año pasado —126 comparado con 125—. Las combinaciones utilizadas con más frecuencia son: dos tonos de gris, azul y marfilcrema y gris y marfilcrema. Con la excepción de 13 coches a dos colores, con un color puro y otro metalizado, todos los demás utilizan colores puros no-metalizados.

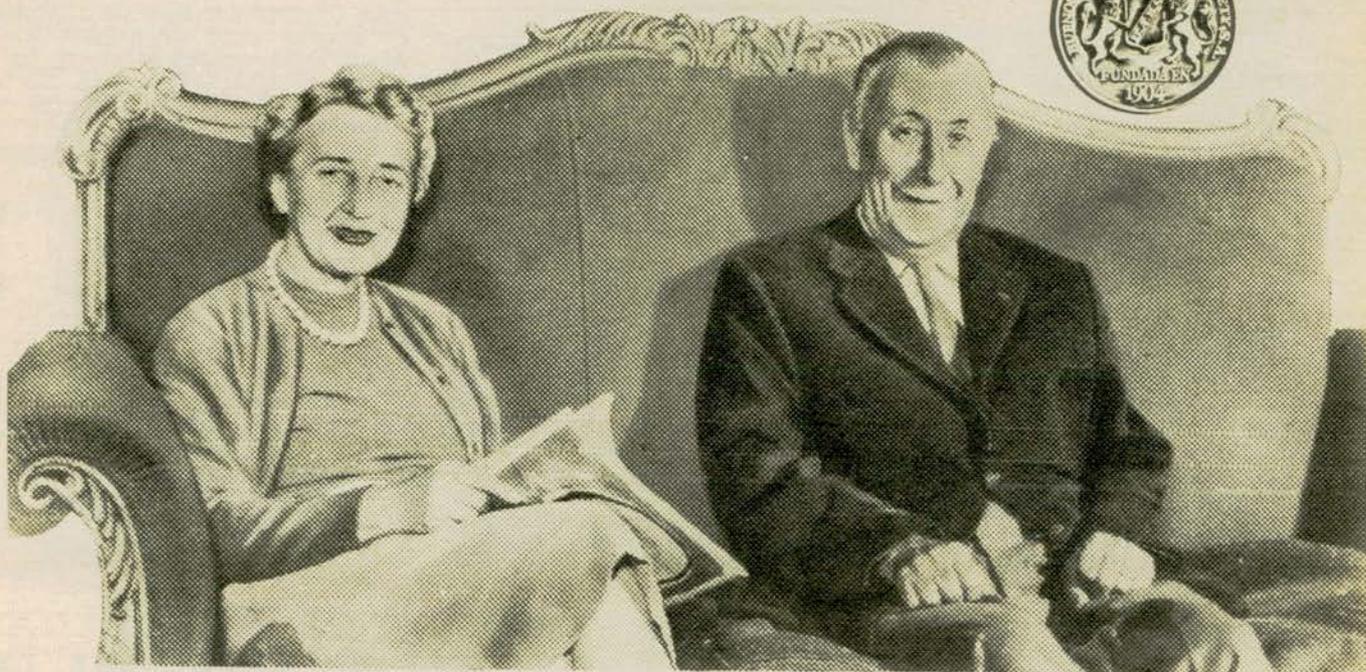
Los colores con metalizado han aumentado de 44 unidades, el año pasado, a 56 en la última Exposición. El tono más común es el gris, seguido por el azul, rojo, marrón rojizo y marrón beige.

Considerando a la Exposición como representativa de las tendencias populares, puede afirmarse que los colores a usarse serán más variados que nunca.



—Por favor, ¿me dice dónde está la marcha atrás?

**Nuestra casa empezó en B.A.B.S.** Dice el señor Carlos R. Melber, otro de los 10.000 felices propietarios que lograron su vivienda gracias a su previsión y a **BUENOS AIRES BUILDING SOCIETY S.A.** Concrete Ud. también su aspiración de la casa propia, mediante los planes de ahorro y préstamos de **BUENOS AIRES BUILDING SOCIETY S.A.**, ampliamente acreditada a través de 58 años de prestigiosa trayectoria. Lleve **SEGURIDAD Y BIENESTAR** a su hogar, eligiendo uno de los nuevos cinco planes de ahorro y préstamos para la vivienda de **B.A.B.S.**, **UNICOS** aprobados por la Inspección General de Justicia.



Vista de la propiedad del Sr. Melber, en la calle Larroque 423, Banfield, construida mediante el préstamo acordado por B.A.B.S.

### DIRECTORIO

#### PRESIDENTE

Sr. Manuel Rawson Paz

#### VICEPRESIDENTE

Sr. Roberto Gold

#### DIRECTORES TITULARES

Dr. Carlos Alberto Pueyrredón  
Sr. José A. Alchourrón  
Dr. Roberto Olivero  
Dr. Luis Leguizamón Martínez  
Sr. Ricardo Lumi  
Dr. Luis Pandra  
Sr. Miguel J. Rojas

#### DIRECTORES SUPLENTE

Arq. Dante Calderaro  
Cont. Néstor Gattoni  
Dr. Oscar M. Osorio

#### SINDICO

Dr. Oscar Luis Pelliza

#### GERENTE GENERAL

Dr. Santiago J. Vicini

...pregunte por

**"BUENOS AIRES BUILDING SOCIETY" S.A.**

DE AHORRO Y DE PRESTAMOS PARA LA VIVIENDA

...3 generaciones de argentinos responden por ella!

SARMIENTO 767, 3º Piso, T.E. 45-4160/4172, 46-5441/5582/5774

Horario de atención al público: de 9 a 19 hs. Sábados: de 9 a 12 hs.

# EXTRACTOS DE JURISPRUDENCIA PARA AUTOMOVILISTAS

## 1) Responsabilidad de la Municipalidad por ausencia de señalamiento en lugares peligrosos.

El caso que comentamos, resuelto por la Suprema Corte de Buenos Aires, se refiere al accidente ocurrido en la ciudad de Bahía Blanca, en circunstancias en que el actor conduciendo su automóvil, tomó por una calle pública que asciende hasta una explanada de unos 40 metros de diámetro, por la que siguió avanzando sin advertir que terminaba sobre un barranco abrupto de casi 5 metros de profundidad, en el cual se precipitó el vehículo con sus seis ocupantes.

Iniciada la causa correspondiente contra la Municipalidad de Bahía Blanca, el más alto tribunal bonaerense falló haciendo lugar a la demanda y condenando a la accionada al resarcimiento de los daños y perjuicios derivados del accidente.

Eh los considerandos de este fallo se recalca la obligación que incumbe a los organismos municipales, de velar por la seguridad en las calles y caminos sometidos a su jurisdicción y la responsabilidad que por grave negligencia cabe a

aquéllos, por los daños originados en accidentes ocurridos como consecuencia de la ausencia de señalamientos en lugares peligrosos.

A no dudarlo los principios expuestos han de servir para que las comunas extremen sus precauciones en este sentido, con lo que se evitarían así los riesgos consiguientes para el conductor desprevenido.

## 2) Prioridad de los peatones que transitan por la senda de seguridad y presunción de mayor responsabilidad de los empleados de empresas de transportes.

"Dentro de las sendas de seguridad marcadas en las calles, los peatones gozan de prioridad con respecto a los vehículos, y éstos deben cederles el paso, disminuyendo la velocidad y aun deteniendo por completo la marcha, si fuera preciso, para que aquéllos puedan cruzar la calles sin molestar, en forma normal".

Tal la doctrina sentada por la Cámara Civil de la Capital, Sala "F", en la causa "C., E.E. D. de c/ Transportes de Buenos Aires", por la que se perseguía el resarcimiento de los daños y perjuicios sufridos por la actora, al accidentarse en la intersección de la Avda. Callao y

la calle Rivadavia. En el caso, la damnificada se disponía a cruzar por la línea demarcatoria hacia Callao al Este mientras el tránsito estaba detenido y los vehículos circulaban por Rivadavia, cuando un trolebús avanzando desde atrás de un ómnibus que se hallaba parado, atropelló a la actora.

La Cámara que hizo suyo el voto de la Dra. Margarita Argüas, fundamentó la sentencia en lo dispuesto en el art. 56, inc. a, de la ley 13.893 (Reglamento General de Tránsito), recalcando que "si en la dirección de los medios mecánicos de transporte moderno, deben los propietarios o conductores poner un máximo de prudencia y atención, esas condiciones deben ser más severamente exigidas a los empleados de las empresas de transporte destinadas al servicio público".

Este último principio es lógico si tenemos en cuenta que la empresa que pone en movimiento un servicio público es responsable de la elección de los empleados y debe cargar por ende con las consecuencias si elige personal que en el desempeño de su función no da muestras de la atención especial y prudencia que el cargo exige.

## ¡SIMPATICA!

A todo latino le encanta el aire latino de Miami. ¡Qué agradable el clima! ¡Qué románticas y esplendorosas las noches! Visite sus famosos atracciones turísticas... disfrute de su deliciosa vida nocturna... practique deportes... aproveche las módicas tarifas hoteleras y los bajos precios en los comercios. El castellano se habla en todas partes, y todo el mundo da al visitante una BIENVENIDA cordial. La Antorcha de la Amistad arde noche y día en Miami, inspirador tributo a nuestra mutua simpatía.

Solicite folleto en colores a P. O. Box 590, Miami, Florida.



**METROPOLITANO**  
**Miami**  
& **miami**  
**beach**  
el más grandioso centro  
turístico del mundo

## LA FEDERACION ARGENTINA DE LA PUBLICIDAD RENOVÓ SU COMISION DIRECTIVA

En una asamblea recientemente celebrada, la Federación Argentina de la Publicidad renovó totalmente las autoridades de su Consejo Directivo, que para el próximo período quedará compuesto de la siguiente manera: Presidente Honorario: Francisco A. Rizzuto (h); Presidente: Federico A. Boxaca; Vicepresidente 1º: Jorge Saruba; Vicepresidente 2º: Rodolfo Pepper; Secretario: Dr. Juan Nieto; Prosecretario: Jorge J. Melillo; Tesorero: Antonio Sisto; Protesorero: Atilio S. Dabini; Vocales: Sres. José Fernández López; Jaime Giralt Font; Raúl Alonso; Ernesto De Carli; Jesús Hernández; Carlos M. Caballero; Baldomero A. Martínez; Alberto López; Arturo J. Martínez; Gerente: Sr. Roberto J. Divito; Asesor Letrado: Dr. Antonio D. Varela; Asesor General: Sr. Roberto A. Ortelli; Revisor de Cuentas: Dr. Vicente D'Albo.

Según nuestras informaciones, la Federación está estudiando un amplio plan de trabajo, en el que cabe destacar la realización de congresos internacionales y nacionales, de los que participarán las entidades afiliadas a la misma.

# NOS HA VISITADO EL PRESIDENTE DEL AUTOMOVIL CLUB BOLIVIANO



Las autoridades del Automóvil Club Argentino han tenido el placer de complimentar al presidente del Automóvil Club Boliviano, don José Luis de Pavón E., en ocasión de la visita efectuada por éste a nuestro país. En la foto vemos al grato huésped conversando con el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, en su lugar de trabajo, acerca de la presentación y características de nuestra revista AUTOCLUB, cuyo cálido elogio hizo el señor de Pavón E.

## CON INTERVENCION DEL A. C. A. SE EFECTUARAN FESTIVALES AEREOS

**E**L Aero Club Argentino ha organizado, juntamente con el Automóvil Club Argentino, una serie de festivales aeronáuticos en homenaje al cincuentenario de la Fuerza Aérea Argentina, los que se realizarán periódicamente, a partir del 1º de julio.

Los actos programados consistirán en un circo aéreo durante el cual se realizarán maniobras acrobáticas individuales y en escuadrilla; vuelos rasantes de aviones a retropropulsión; lanzamientos de paracaidistas, individuales y de conjunto, automáticos y comandados; vuelos de bautismo en aviones militares y del Aero Club Argentino; exposición móvil de elementos aeronáuticos de la aviación militar y vuelos acrobáticos de planeadores y otros espectáculos de carácter floklórico.

## CONSTRUYEN EDIFICIOS PREFABRICADOS EN FRANCIA

**L**A "Compagnie d' Entreprises Electriques, Mécaniques et de Travaux Publics" ha realizado recientemente, para la "Le Matériel Electrique S-W" de Puteaux, la construcción de edificios prefabricados de piso bajo, para emplearlos como oficinas.

Estas construcciones, de 225 y 192 metros cuadrados, fueron terminadas en seis semanas, incluidas la instalación sanitaria, la pintura, la colocación de cristales, la electricidad y la calefacción, las evacuaciones de aguas pluviales, etcétera.

Estos edificios son ejecutados en

hormigón vaciado en lo que se refiere al armazón general, así como a las placas de los muros exteriores. Estas, dobladas de hormigón celular y de tabiques secos, tipo "Placopah", presentan las garantías de isoterminia comparables a las de las construcciones tradicionales.

Pronto comenzarán conjuntos escolares muy importantes, con el mismo procedimiento, por cuenta del Ministerio de Educación Nacional, como complemento de los programas anteriores, y para el servicio de la Juventud y Deportes.

## AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO VIAJES Y TURISMO



Principales compañías de transportes aéreos y marítimos cuyos pasajes pueden ser adquiridos por nuestra sección VIAJES Y TURISMO, que suministra además información necesaria sobre el particular.

### COMPAÑIAS AEREAS

AEROLINEAS ARGENTINAS  
AEROLINEAS PERUANAS S. A.  
AIR FRANCE  
A. L. A. — AEROTRANSPORTES LITORAL ARGENTINO  
ALITALIA  
AUSTRAL  
B. O. A. C. — BRITISH OVERSEAS AIRWAYS CORPORATION  
BRANIFF INTERNATIONAL AIRWAYS  
CANADIAN PACIFIC AIRLINES  
CAUSA  
CRUZEIRO DO SUL S. A.  
IBERIA — LINEAS AEREAS DE ESPAÑA  
INI — AEROLINEAS  
K. L. M.  
LADE  
LAN CHILE  
LUFTHANSA  
PAN AMERICAN WORLD AIRWAYS  
PANAGRA  
PLUNA  
PANAIR DO BRASIL  
S. A. S. — SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM  
SWISSAIR — LINEAS AEREAS SUIZAS  
VARIG  
Etc.

### COMPAÑIAS MARITIMAS CON SERVICIOS A EUROPA

BLUE STAR LINE  
Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay Star.  
ELMA  
Uruguay, Libertad, Argentina, Corrientes, Salta, Yapeyú, Alberto Doderó.  
COMPANIA MARITIMA HOLANDESA  
Alhena, Aldabi y Alnati.  
NAVISEAS  
Claude Bernard, Louis Lumière, Laennec, Charles Tellier.  
ITALMAR  
Augustus, Giulio Cesare.  
LINEA "C"  
Andrea "C", Anna "C", Federico "C", Provence.  
MALA REAL INGLESA  
Amazón, Aragón, Arlanza.  
YBARRA & CIA.  
Cabo San Roque, Cabo San Vicente.

### COMPAÑIAS MARITIMAS CON SERVICIO A LOS ESTADOS UNIDOS

DELTA LINE  
Del Norte, Del Sud y Del Mar.  
ELMA  
Río Tunuyán, Río de la Plata, Río Jáchal.  
MOORE MC CORMACK  
Argentina, Brasil.

### COMPAÑIAS MARITIMAS CON SERVICIOS A ORIENTE

ROYAL INTEROCEAN LINES  
Tjisadane, Tjitjalengka, Boissevain, Ruys, Tegelberg.

### OSAKA SHOSEN KAISHA

Santos Marú, Argentina Marú, Brasil Marú, Africa Marú, América Marú.

Nuestra oficina se encarga asimismo de obtener los pasajes de todas las compañías aéreas y marítimas que operan en el exterior, sin estar conectadas directamente con Buenos Aires.

SOLICITE INFORMES VIAJES Y TURISMO

## AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Av. Lib. Gral. SAN MARTIN 1850

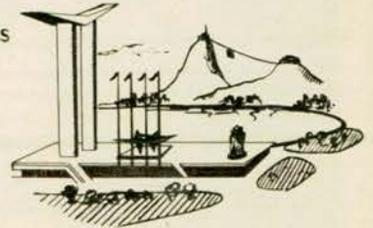


## IGUAZU

Salidas  
por vapor y avión.  
Sus  
maravillosas Cataratas,  
la Selva Misionera  
y Alto Paraná.  
Foz de Iguazú.  
Asunción del Paraguay.

## URUGUAY Y BRASIL

Montevideo y sus magníficas playas,  
Río de Janeiro, Brasilia, Sao Paulo, Santos,  
etcétera. Salidas diarias  
por vapor  
o avión; recorridos  
terrestres  
en autopullman  
de lujo.



## BARILOCHE

Salidas  
por avión o  
tren,  
con fascinantes  
excursiones por la región de los Lagos  
Argentinos y Chilenos.

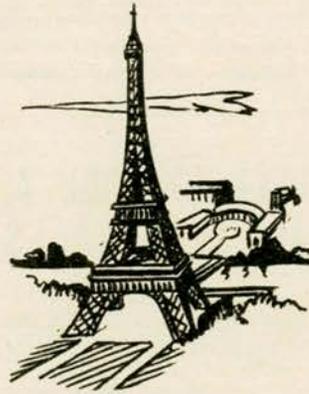


## EUROPA

Excursión exclusiva para socios del A.C.A.

Visitando: Italia,  
Francia, España,  
Suiza, Austria,  
Alemania, Holanda,  
Bélgica, Inglaterra.

Salidas:  
27 de agosto,  
PROVENCE;  
10 de septiembre,  
FEDERICO C.



## MENDOZA Y CORDOBA



Salidas  
por tren, autopullman  
y avión.  
Excursiones a  
Villa Vicencio, Uspallata,  
Puente del Inca,  
Potrerillos, Sierras de Córdoba, etcétera.

## ALQUILER Y VENTA DE COCHES

Preferentemente Europa y Estados Unidos.  
La marca  
de su preferencia  
y entrega en  
la ciudad deseada,  
con la  
garantía del A.C.A.



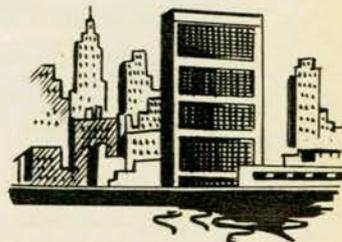
# CHILE Y PERU



Salidas diarias por avión. Santiago de Chile, Viña del Mar, Valparaíso, etc., combinando a Lima, Cuzco, Macchu-Picchu, etcétera.

# EE. UU. Y MEXICO

Salidas por vapor o avión, con extraordinarias excursiones individuales o en grupo, visitando Estados Unidos, de costa a costa, México, Acapulco, etcétera.



# EUROPA

## Otras excursiones

Salidas por vapor o avión. Amplios programas de excursiones en grupo o individuales, comenzando en la fecha y lugar de su llegada, por tren, autopullman de lujo, avión o coche particular.



# VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO

Extraordinario programa con visita al maravilloso Japón, la exótica India, Cercano Oriente, Europa y los Estados Unidos. Viaje en grupo o individualmente. Salidas por vapor o avión.



PREPARE SU VIAJE CON LA DEBIDA ANTICIPACION, LLENANDO EL CUPON ADJUNTO. INDIQUE-NOS FECHA APROXIMADA DE SALIDA Y PROGRAMA DE EXCURSION DESEADA.

NOMBRE..... DIRECCION.....

T. E. ....

NUMERO DE PERSONAS QUE LO ACOMPAÑAN.....

FECHA DE SALIDA APROXIMADA.....

TRANSPORTE POR AVION..... POR VAPOR.....

PAISES QUE DESEA VISITAR.....

DURACION APROXIMADA.....

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



## AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AV. LIB. GENERAL SAN MARTIN 1850

T. E. 83 - 2039 - 6061



# HISTORIA DE UN DISCO DE TANGO

Un crimen pasional ocurrido en Copenhague, hará cosa de unos treinta años, inspiró a un compositor danés para escribir el tango "Celos", hoy famoso en todo el mundo

Por KARL BJARNHOF

(Con autorización de la Revista de "Informaciones Danesas", editada por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Dinamarca)

**J**ACOB Gade, el compositor danés que en vida ha logrado mayor fama mundial, vive ahora en Thorhuse, un idílico pueblecito cerca de Assens, en la isla de Fionia.

Su fama se basa principalmente en una sola melodía. Lástima, en verdad, puesto que las mismas manos y pluma han compuesto muchas otras melodías tan brillantes, arrobadoras y meliosas como la que le dio fama. No hay duda que esas melodías son conocidas y populares en muchas partes, pero, a pesar de ello, puede afirmarse que ninguna otra de las composiciones que ha escrito ha llegado a alcanzar el favor popular en el mismo grado que su tango "Celos". Este tango aparece hoy en tantas versiones y adaptaciones que ni su mismo compositor llega a conocer el número exacto y, si un curioso deseara saberlo, se vería obligado a estudiar detenidamente los catálogos de todas las casas editoras musicales y productoras de discos del mundo entero. Sus notas han estado en manos de los más famosos directores de orquesta y orquestina, principiando por Toscanini y siguiendo toda la larga escala internacional.

## *Soberano en la lengua de las notas*

Todas las orquestinas más famosas del mundo entero, y también las menos famosas, tienen este tango en su repertorio. Es posible oírlo en un café de la Ciudad de México tocado por un fogoso violinista, o por el acordeón de un marino nostálgico que así da suelta a sus sentimientos sentado en la cubierta de un buque anclado en un puerto del Adriático. Y si es cierto que se sabe que este tango se debe a un hombre que lleva el raro nombre de "Gade", es menos cierto que se llegue a conectar este nombre con un país como Dinamarca. La mayoría de las gentes cree que el compositor de estas notas pertenece a uno u otro país de la América latina o de la Europa neolatina. Y esto no es una mera hipótesis, sino algo hijo de la experiencia lograda por gran número de daneses que viven en el extranjero, cuando, embargados por un justo orgullo nacional, han tratado el tema con el director de la orquestina, el locutor de radio o la dependiente del comercio de discos: "¿Jacob Gade es danés? ¡Imposible!... Acaso sea argentino... tal vez italiano, francés... o español". Como es bien sabido, Dina-



Las primeras notas del tango "Celos"

marca es un país en que se produce tocino y mantequilla, donde vacas rojas y cárdenas pacen hierba que les llega a las rodillas y donde cada cerdo está amorosamente cuidado por una "nurse". El tango es producto de otras latitudes, y sí, además, su tema es dramático, si trata de celos...

### De familia de músicos

Indudablemente es curioso que un hombre como Gade, danés por los cuatro costados, pueda llegar a tomar la pluma y escribir en el pentagrama notas que formen una melodía que, de tan internacional, llegue a ser considerada en muchos países como algo propio, nacional. Pero un musicólogo no hallará nada de extraño en ello, puesto que bien sabe que no se debe a brujerías o a la casualidad, sino que es buena prueba de que el compositor es soberano en lo que pudiera llamarse el lenguaje de las notas o, acaso, los dialectos musicales. Y que también es capaz de cambiar, además de la lengua, de mentalidad.

Jacob Gade pertenece a una antigua familia de musicantes jutlandeses. No tenía ni diez años de edad, cuando su padre empezó a llevarlo consigo a fiestas campestres, donde el pequeño podía tocar como segundo violín. Ello desarrolló muy pronto su sentido de la armonía, es decir, su oído respecto a qué música suena mejor en ese instrumento. Ya entonces principió a fundamentarse su experiencia musical, y asimismo a delinearse lo que después debía caracterizarle como músico. Más tarde, a la edad de quince o dieciséis años, abandonó el hogar paterno. Copenhage le atraía. Además, comprendía la necesidad de tener escuela, de poseer una verdadera educación musical.

Ya en estos primeros años principió a tener éxito, como lo ha tenido durante toda su vida, unas veces más, otras menos. Lo que en él pudiera haber de muchacho campo no fue desapareciendo. Aprendió a comportarse y poco a poco fue transformándose en un verdadero hombre de mundo, pero sin abandonar nunca lo que en él era esencial: su origen. Llegó a ser violinista de los buenos, de verdadero virtuosismo. En mi obra "Stjernerne blegner" (Las estrellas palidecen), he descrito el encuentro que con él tuve en este periodo de su vida. Fue mi encuentro con lo inasequible, con el arte mismo.

Después desapareció durante algunos años en los Estados Unidos; cuando volvió, era ya director de orquestina. Hasta la muerte del cine mudo dirigió la orquestina más famosa del Copenhague de aquellos tiempos, la del Teatro Palacio. Fue entonces cuando escribió "Celos".

Vivía en un vetusto molino en Tiberke, Norte de Zelandia, y sucedió que una mañana leyó en el periódico el relato de un crimen pasional. El mismo me contó la gran impresión que le produjo el suceso relatado por el periódico en un estilo sobrio y escueto: la historia de un hombre que, atormentado durante largo tiempo por una amante infiel, un día le echa las manos al cuello y aprieta.

Cierto es que la música no puede describir de por sí los distintos momentos de un drama; pero nadie puede negar que es capaz de reflejar un estado de espíritu, y eso es lo que sucedió en este caso.

Nadie creía en aquellos tiempos que este tango llegaría a ser tocado por otra persona que el mismo Gade. Su popularidad avanzaba muy despacio, entre otras causas porque el lamento trinado del violín, que bien pudiera formar parte de un con-

cierto romántico, no se adaptaba a ser tocado por un violinista cualquiera. Pero pronto corrieron rumores de que era tocado aquí o allá, pues hay que reconocer que tiene una brillantez capaz de tentar a todo buen violinista.

Pasaron en verdad diez o quince años antes de que el tango "Celos" llegase a ser verdaderamente popular y, saliendo de las fronteras danesas, volase por el mundo entero. Puede decirse que ello sucedió durante la última gran guerra mundial, y, entretanto, Jacob Gade tuvo que sufrir el verse derrotado como músico. Hacía tiempo que el cine sonoro había triunfado sobre el mudo. No había necesidad de directores de orquestinas, y las que tocaban en los grandes restaurantes disminuían también en número. En 1939 había ya cumplido los sesenta años y se retiró a su casita cercana a Assens. Consideraba entonces que los derechos de autor de lo que había escrito le podían proporcionar una vejez sencilla y tranquila, y hay que decir que sus amigos creían que no se equivocaba. Pero en 1945, al terminar la guerra, cambió por completo su situación. De todos los grandes países del mundo empezó a recibir sumas en concepto de derechos de autor, y todas estas sumas eran de seis cifras. En pocos meses se convirtió en un hombre rico.

La esposa de Jacob Gade se llamaba Mimi. Murió antes de que empezase la riada de oro, y ahora vive solo, completamente solo, en su casita de Thorohuse. Cuando está en casa, acostumbra a abrir la radio y muy raras veces dejan de llegarle, de uno u otro lugar, las notas de su tango "Celos".



-Parece que por acá también están en plena batalla... del petróleo.



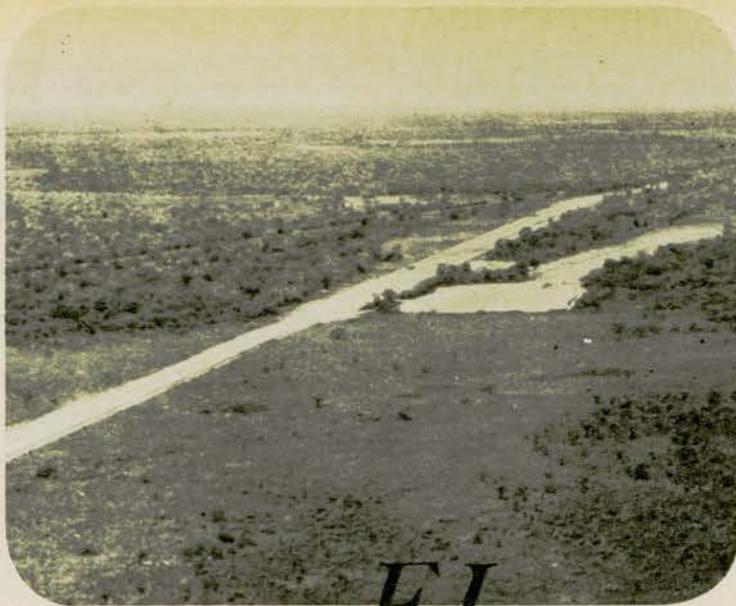
*Desde el avión las máquinas viales y los coches parecen simples hormigas. Como tales trabajan para enlazar la ciudad de Buenos Aires con la de Ushuaia. Es la ruta 3, tan necesaria y útil para el desarrollo de la Patagonia. Algún día será auténtica realidad. Por ahora preferimos considerarla simplemente una promesa querida...*

**Q**UIENES habitamos este magnífico país nos hemos vuelto un poco escépticos ante los siempre abundantes y optimistas proyectos gubernamentales. Grandes realizaciones que hace décadas fueron anunciadas ampulosamente —y a plazo fijo, insistíase— aún no han sido ni siquiera iniciadas, de manera que no es poca la razón que le asiste al habitante de estos lares cuando duda sobre aquello que se le promete en firme, especialmente si se trata de obras de gran aliento...

Por eso llegamos a adquirir cierto complejo de culpa al advertir —diríamos, hasta con asombro— cómo se iba concretando el plan vial y qué natural y creciente ritmo cobraron los trabajos por los que se extendía hacia todos los rumbos de la ciudad la promisoriosa cinta de pavimento. Lo bueno no suele durar demasiado, y es así como otra vez nos acometen las dudas, que desde hace ya un semestre en vez de decrecer, continúan en aumento.

Expliquémonos. Aquella sabia ley de vialidad que le permitió al país construir los caminos que hoy posee, dictada en 1932, fue inteligentemente actualizada por decreto-ley 505/58, que creó el Fondo Nacional de Vialidad, determinando cuáles serían sus recursos: 50 % del precio de venta al público de la nafta y el gas-oil (35 % para Vialidad Nacional y 15 % para las direcciones provinciales de vialidad), además de impuestos a las ventas de lubricantes, cubiertas —éstas mediante instrumento legal adicional— etcétera.

Con estos recursos, además de los provenientes de Rentas Generales, pensábase recaudar en el decenio 1959/69, en que debía desarrollarse el plan, la suma global de 133.218,7 millones de pesos, de los cuales la Dirección Nacional de Vialidad administraría 89.799,3 millones, y las vialidades provinciales 43.419,4 millones. Descontados los gastos de administración, de renovación y reparación de equipos, etc., quedaría a Vialidad Nacional 57.000 millones de pesos, suma que se calcula demandará la construcción de la red troncal de 50.000 kilómetros que se propone alcanzar con la ejecución del aludido programa de realizaciones.



*Desierto en torno. El camino lo parte en dos como un hachazo para disipar de él lo que tiene de inhospitalario, y reverenciarlo como puente que une civilizaciones ahora menos distantes; hombres que están más cerca porque el camino les acortó las distancias...*

# *EL PLAN VIAL Amenazado*

*Los contratistas que realizan obras por cuenta de la Dirección Nacional de Vialidad están al borde de la quiebra: se les adeuda mil quinientos millones de pesos.*

*La iliquidez alcanzó también al programa de desarrollo de caminos, el que está a punto de frustrarse.*

Escribe  
MANUEL  
FRANCO

Para  
AUTOCLUB



*Trabajo monótono en el que el correr de las horas no parece percibirse. Las máquinas, pacientemente, preparan el terreno sobre el que se estirará la cinta de pavimento que llevará en sus entrañas el progreso.*



Según el proyecto elaborado por la Dirección Nacional de Vialidad, esta debería ser la red troncal nacional de caminos existentes en el año 1969. Sin embargo, inconvenientes de financiación postergarán por algún lapso no demasiado corto tantas aspiraciones, de manera que su concreción demandará mayor tiempo. Para su realización calculóse necesario invertir 57.000 millones de pesos.



Allí donde una cuadrilla importante de trabajadores se encuentra ocupada en la construcción de carreteras, habrá un servicio completo para su atención. Incluso los elementos sanitarios. La escena fue registrada al costado del camino por el que se prolonga la ruta 11.

Estos 50.000 kilómetros a que aludimos estarían integrados por 17.780 kilómetros de rutas de tránsito permanente que en la actualidad existen, a los que se sumarían 20.248 kilómetros por construir. De caminos firmes habría, entonces, 38.028 kilómetros, de los cuales 22.439 serían de pavimento, y 15.589 de vías consolidadas. Lograríase así que el 76 % de la red troncal fuera de tránsito permanente.

Para evadimos transitoriamente de los números señalemos que este plan de obras no estaba reñido ni impedía la ejecución de otros programas paralelos menos ambiciosos y de índole local, como resultan los que realiza cada provincia uniendo sus propios recursos con los que debería entregarles la Dirección Nacional de Vialidad a través del fondo respectivo. Por otra parte, también, y desde el año 1956, se lleva adelante un plan denominado de "fomento agrícola", por el que se han creado auténticos consorcios camineros que integran primordialmente agricultores y ganaderos. Con esos recursos se construyen caminos que comunican unidades o centros de producción agropecuaria con las estaciones ferroviarias, puertos y caminos pavimentados u otras rutas utilizadas habitualmente para el transporte de productos de nuestro agro.

Toda esta suma de esfuerzos, que determinaría que en un lapso no demasiado extenso contáramos con buenos y abundantes caminos, comenzó a concretarse positivamente. Aparte de la labor limitada y silenciosa, aunque eficiente, de los "consorcios camineros" para el fomento del agro, numerosas provincias llegaron a ejecutar trabajos de relieve en la materia.

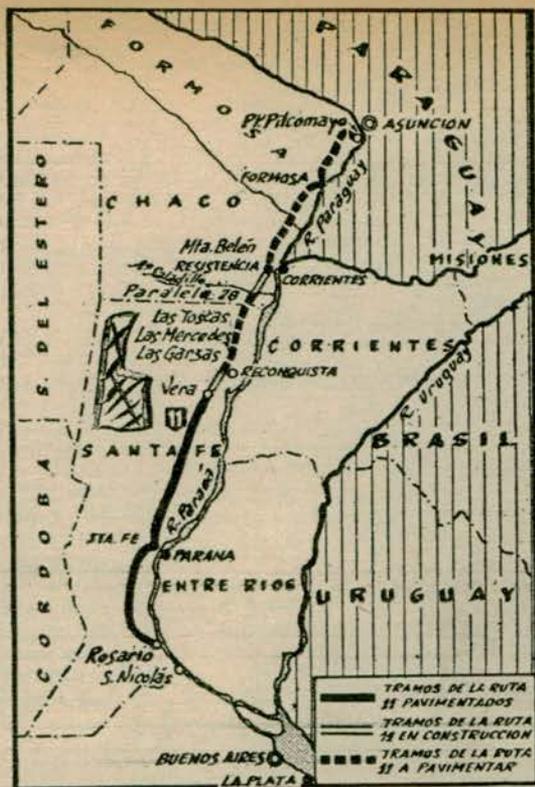
El plan vial desarrollado en los últimos años en la provincia de Buenos Aires no merece sino elogios, y otro tanto se puede decir del que se comenzó en Entre Ríos, pese a contar esta provincia con menores recursos. Córdoba también se preocupó de sus caminos, y otras provincias hicieron lo mismo.

El programa nacional de caminos, en tanto, inició su marcha sin apremios ni detenciones: al concluir el año último eran casi 150 las obras que se hallaban en ejecución o ya licitadas y contratadas y listas para iniciarse. Entre ellas algunas de indudable importancia: trabajos en la ruta 3, que unirá Buenos Aires con Ushuaia; ruta 11, Santa Fe hasta Puerto Pilcomayo, en el límite con el Paraguay (a cargo de la empresa italo-argentina Impresit-Sycit Vial S.A., del consorcio Fiat); ruta 18, Paraná-Concordia, en Entre Ríos; ruta 22, desde el meridiano V, en La Pampa, hasta Villa Regina, en Río Negro, que atraviesa el fértil valle de esta última provincia; ruta 35, Holmberg, en Córdoba, hasta Castex, en La Pampa, y muchas más, también de importancia.

El plan se desarrollaba normalmente, inclusive con el positivo aporte de créditos del exterior que permitirían adelantar obras que pensábase postergar para más adelante. El Banco Mundial (48,5 millones de dólares), el Eximbank (u\$s 40 millones) y el Development Loan Fund (42 millones de dólares), concedieron créditos por un total de 130,5 millones, de dólares, de los cuales 115 se destinarían a la financiación de obras, ya sea a través de pagos de certificados de equipos para las empresas privadas contratistas, y los quince millones y medio restantes para la compra de maquinarias que Vialidad destinaria a la conservación de caminos.

Sin embargo, el panorama se ensombreció en noviembre último. Un decreto del Poder Ejecutivo modificó la interpretación del decreto-ley 505/58, y entendió que lo que correspondía a Vialidad por cada

Entendíase que para fomentar el comercio de las provincias ubicadas en el Noreste del país, era imprescindible construir la ruta II, que uniría Rosario con Puerto Pilcomayo, frente a Asunción, Paraguay. Se asegura que se convertirá en un camino internacional, con mucho tráfico proveniente de la nación hermana. Los armadores fluviales, en tanto, insisten en que se robustecerá la competencia entre el río y el camino, disputándose ambos las cargas.



litro de nafta que se expende al público, no era la mitad de su precio de venta, sino de su "valor de retención", índice éste que debe determinarlo Yacimientos Petrolíferos Fiscales o el organismo ministerial del que éste depende. Lo que se dio en llamar "valor de retención" sería el precio de costo de la nafta puesta en surtidor.

Cuando se elaboró el plan vial la nafta valía al público —nos ocupamos exclusivamente de la común, que es la que más venta tiene— seis pesos, de los cuales tres debía retener Y. P. F. y depositar los otros tres en la cuenta de Vialidad. A comienzos de 1961, inexplicablemente, por razones no muy claramente establecidas.



Paralela al coloso —el río Paraná—, la ruta II continúa su andar zigzagüeante en busca del Norte. Soslayando tierras pantanosas, la vemos avanzar en lares chaqueños, apoyada en el esfuerzo de hombres a quienes les satisface sobreponerse a las dificultades.



*En favor de su obra, el hombre puso también su inteligencia. Y creó la máquina. Las cubiertas de goma se afirman en la tierra dócil, mientras el coloso de hierro, dirigido por el hombre, cumple su misión de someterla a los dictados de las nuevas edades. Camino es sinónimo de progreso.*

resolvióse reducir el precio de la nafta a \$ 5,40, con lo cual Vialidad percibió 0,30 pesos menos por litro. Lo grave es que Y.P.F. perdía vendiéndola a seis pesos —le quedaban líquidos sólo tres, según dijimos—, de modo que su déficit aumentó notoriamente. Por entonces ya le debía a Vialidad más de tres mil millones de pesos.

El decreto de noviembre último pretendió solucionar el problema de Y.P.F. y de las otras firmas proveedoras de combustibles, de manera que no continuaran sus quebrantos. Se especificaría cuál era el costo de la nafta ("valor de retención") y sobre él se aplicaría el gravamen del 50 % para Vialidad. Por ejemplo: "valor de retención": 3,60 pesos, más 50 %, o sea 1,80 para Vialidad, total, 5,40 precio de venta al público.

Adviértase cómo los tres pesos por litro de nafta con que pensaba contar Vialidad para financiar su programa de construcción de caminos, se han ido reduciendo. Al mismo tiempo, los costos aumentaron sensiblemente, y en los últimos meses en proporción mayor.

Desde hace poco la nafta pasó a valer por litro al público siete pesos. Hasta el momento de escribir estas líneas, sin embargo, las autoridades no han decidido cuál será el "valor de retención" que se determinará. En tanto, Y.P.F. no cumple con sus pagos a Vialidad, a la que ya le adeuda aproximadamente cuatro mil millones de pesos, pero debe aclararse, que, a su vez, aquella entidad es acreedora del Estado por varios miles de millones de pesos, en concepto de suministros de combustibles impagos.

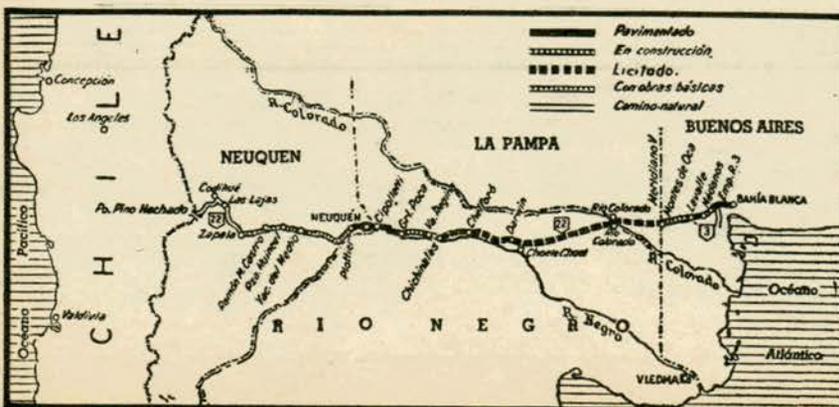
Como es lógico, al no recibir ésta el dinero que necesita para cumplir el plan que viene desarrollando, ha debido a su vez atrasar sus pagos en tal medida, que ya adeuda a los contratistas privados que están realizando las obras a que aludíamos antes, una suma próxima a los mil quinientos millones de pesos. Las empresas privadas que hasta el momento han continuado penosamente trabajando, están a punto de quebrar, y es muy fácil que ello suceda en plazo breve si no se halla solución a este problema.

Ya varias licitaciones convocadas por Vialidad fueron postergadas a la espera de que se produzcan decisiones en el seno del gobierno que permitan entrever qué es lo que se puede hacer y con qué recursos se contará en el futuro. Entiéndese, sin embargo, que sería imprescindible que el aporte por litro de nafta superara ahora los tres pesos, pues de lo contrario, resultaría difícil cumplir con los compromisos contraídos, y más problemático aún lanzarse con nuevos proyectos o con obras previstas pero no iniciadas.

Por otra parte, sábase también que ante las muy difíciles condiciones económicas que vive el país, el CITES, moderno organismo que agrupa a los ministerios de Economía, Obras y Servicios Públicos y Asistencia Social y Trabajo, dispondría incluir el programa caminero entre los moldes del plan de emergencia trazado, y que se aviene a la situación económica actual.

Asegúrase que el resultado del reajuste a que sería sometido el plan vial por el CITES no sería otro que la prolongación en el tiempo de su concreción total, es decir, se realizaría plenamente, mas en un lapso mayor al previsto al ser creado, demandaría algunos años más. Por otra parte, se determinarían prioridades para caminos que permitan el desarrollo de algunas zonas del país. En ese sentido las recomendaciones emanadas del Grupo de Planeamientos para los Transportes Argentinos —ente que dirigió el general Thomas Larkin, del Banco Mundial— y que ya produjo su estudio definitivo, serían tomadas en cuenta. El trabajo del grupo de consultores indica que "hay que construir los tramos faltantes más importantes en las principales rutas de la red vial existente y los que se requieren para unir regiones aisladas. En general, éstas son las carreteras que absorben la mayor parte del tránsito en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Mendoza, Entre Ríos, Tucumán y Neuquén. Así, por ejemplo, se ha sugerido que durante este periodo se completen las conexiones entre Mendoza y el este del país, y las carreteras San Salvador de Jujuy-Salta-Tucumán - Córdoba - Río Cuarto, y ruta Buenos Aires - Bahía Blanca, además de los tramos que conectarán la parte central del país con las provincias de Entre Ríos, Misiones y con la Patagonia".

El plan caminero está a punto de detenerse —ya comenzó su paralización prácticamente, al postergarse algunas licitaciones—, Vialidad no tiene recursos, los contratistas no cobran e Y. P. F. no parece tampoco contar con medios para hacer frente a sus deudas. El Tesoro Nacional apenas puede atender los requerimientos inmediatos del personal del Estado. El panorama es sombrío, más aún puede hallarse solución acertada. Esperemos que a quienes corresponde la responsabilidad sepan hallarla.



*Una empresa italoargentina resultó, a través de la licitación efectuada por la D.N.V., adjudicataria de las obras correspondientes a la ruta 22, que, en definitiva, unirá a Bahía Blanca con Zapala, a través del fértil valle de Río Negro. El presupuesto calculado para estos trabajos por el organismo oficial alcanza a 1.165 millones de pesos. Ya se está trabajando activamente en estas obras.*

# VALIJA DE VIAJE

Por DELIA  
Ilustró GISELLE



*Vestido en seda color  
turquesa, con faldón  
sobre línea recta.*

*Realizado en terciopelo  
marrón, este vestido lleva  
mangas tres cuartos y  
falda amplia.*





1) Dos piezas, en color claro; puede ser blanco. 2) Falda amplia de tono gris oscuro, pullover y chaleco, color celeste. 3) Pantalón blanco, blusón en algodón estampado. Sombrero de paja, con alas.

**U**NA amiga me consultaba días pasados, sobre la manera de vestir a bordo en un viaje a Europa. Viaja en un transatlántico, y sale dentro de unos días. Naturalmente acá estamos en otoño; pero ella llegará a destino a fines de la primavera, puesto que el 21 de marzo comenzó en Europa. Así es que, dada mi experiencia, me atreví a darle los siguientes consejos, que también pueden ser útiles a algunas lectoras.

Las valijas deben contener de todo, pero lo indispensable, pues se necesita vestuario para clima frío y cálido, y no conviene cargarlas por la incomodidad del embarque y desembarco, y para dejar lugar a las adquisiciones que se harán durante el viaje por los distintos lugares que se visitarán y las muchas tentaciones que ofrecen. Los baúles se mandarían a bodega si su contenido no es indispensable, de lo contrario se harán colocar en la cabina.

**Para la mañana:** Puede usarse, según la temperatura, una falda más bien amplia, ya sea con tablas o ligeramente acampanada, que facilita el subir y bajar escaleras, al trasladarse de un lado a otro de la nave; o bien un pantalón, y tanto la primera como esta última, de lana si hace frío o alguna tela tropical si hace calor. Estas prendas se llevan con alegres blusones de algodón, seda natural o sweaters de lana, Ban-lon o Perlón, siempre teniendo en cuenta la temperatura reinante.

Los zapatos de taco bajo o mocasines son los indicados. Cuando el calor apremia al llegar a la línea del Ecuador, se habilitan las piscinas y es allí cuando se pueden lucir hermosas mallas con anchos breteles; actualmente se usa mucho el color negro, también para jovencitas, lo mismo "les deux pièces" con el corpiño igualmente con breteles anchos, escote cuadrado y se pueden realizar en diferentes telas y colores; si la figura lo permite, "el bikini"; pero cuidado, no olvidemos que a bordo todos nos miran...

Para los deportes al aire libre, que se realizan en cubierta, por ejemplo: los tejos, ping-pong, etc., se podrá llevar pantalones largos de telas livianas, de vistosos dise-

ños o colores lisos, o simplemente shorts con blusones o sobre las mallas de baño.

Quedan bien las sandalias chatas, para completar este conjunto de short.

**Para la tarde:** temprano después del almuerzo, cuando se descansa en las reposeras o se camina por cubierta para mantener la agilidad, es recomendable la mismo "tenue" que se usa a la mañana, o sea: faldas o pantalones, con blusas, blusones, o pullovers, según el clima reinante.

También un buen tapado de sport en tweed o lana gruesa espigada o lisa, es muy útil cuando el frío se hace sentir. Los sacones, para acompañar los pantalones. Cuando hay viento un capucho de nylon es muy práctico para protegerse y cuidar el peinado.

Para la hora del té el concierto o cine que generalmente sigue, es aconsejable una toilette de tarde sencilla, que puede ser: un vestido de seda o algodón liso o estampado, o de lana si hace frío.

**Para la noche:** bajar al comedor, con un vestido elegante, de cualquier color, liso o estampado, sin mangas y con escote, porque aunque la estación sea fría, las comodidades que ofrecen los transatlánticos, como ser temperatura agradable, lo permiten.

**Para la noche:** bajar al comedor, con un vestido elegante: de tul, bordados con piedras; sobre sedas naturales en color pastel, aplicaciones de encaje negro y, sobre éstos, bordados en "pailletté". Estos trajes de baile pueden ser cortos, pero vuelven las faldas largas.

Las estolas de piel complementan estas toilettes.

**Para bajar a un puerto:** vestidos de sport o faldas con blusas o pullovers de acuerdo con el clima, o bien de seda, hilo etc. Los pantalones "no" son aconsejables, porque puede darse que adonde se llegue sea una gran ciudad y no es conveniente hacer notar que se es turista.

Vestido en tafeta negro. Falda amplia, lleva un broche en un costado, en la cintura.



# LA MESOPOTAMIA ARGENTINA

ASOMA COMO  
UNA BRILLANTE  
REALIDAD  
PARA EL  
TURISMO

Por  
G. WARRIOR

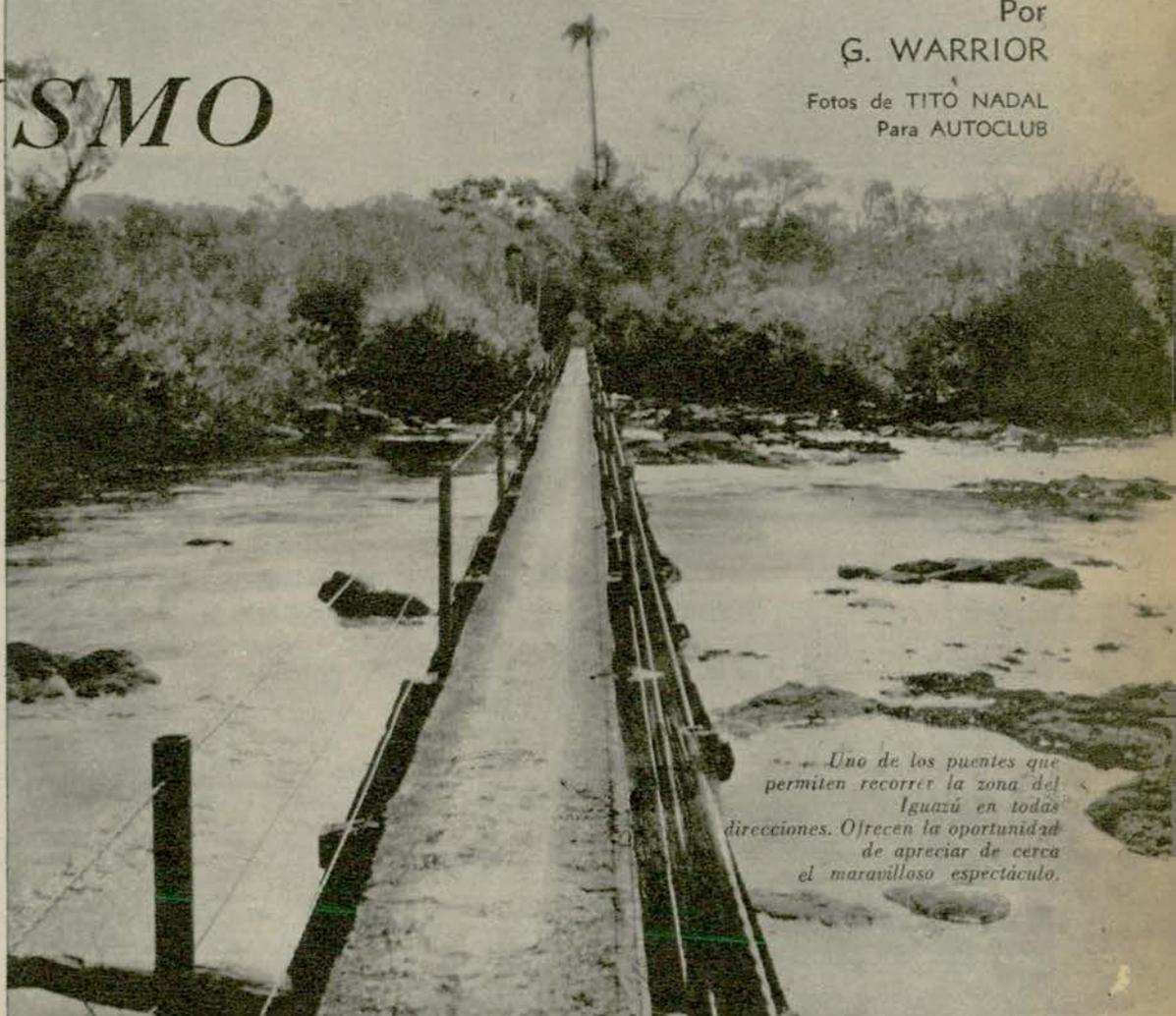
Fotos de TITO NADAL  
Para AUTOCLUB

SUCESION DE  
CAMBIANTES  
PANORAMAS

LA  
EXTRAORDI  
NARIA  
MAGNIFICEN  
CIA  
DEL IGUAZU

BELLEZAS  
SIN  
PARANGON

*Cambiantes expresiones  
del reino vegetal  
bordean los puentes que  
unen los diversos sectores  
del hermoso  
parque nacional.*



*Uno de los puentes que  
permiten recorrer la zona del  
Iguazú en todas  
direcciones. Ofrecen la oportunidad  
de apreciar de cerca  
el maravilloso espectáculo.*



**L**A Mesopotamia Argentina es una región perfectamente delimitada y con características que le son propias. Se diferencia del resto del país por su fisonomía natural, que la hace inconfundible. Comprende de Norte a Sur la meseta misionera, los esteros correntinos, las cuchillas entrerrianas y las islas del Delta. Suma bellezas naturales que el turista o estudioso no olvidará jamás.

Es esta región la cuna de San Martín y del vencedor de Caseros. Allí nacieron ilustres próceres de nuestra historia y en esas tierras se levantó el imperio jesuítico, cuyas ruinas aún hoy dan la pauta del extraordinario trabajo realizado por aquellas misiones.

Toda la Mesopotamia es hoy recorrida por turistas ávidos de admirar sus bellezas, y lo será mucho más cuando las comodidades de hoteles, transportes y obras viales, permitan llegar sin preocupaciones a todos sus hermosos lugares, cuya culminación final en su extremo septentrional son las cataratas del Iguazú.

La Mesopotamia Argentina goza del poco envidiable privilegio de poseer la menor cantidad de rutas de tránsito permanente de todo el país, en proporción

### COMBINACIONES PARA VIAJAR A LAS CATARATAS DEL IGUAZU

Buenos Aires - Concordia .....	Km.	477
Concordia - Paso de los Libres .....	"	295
Paso de los Libres - Posadas (por Santo Tomé) ..	"	373
Posadas - Iguazú .....	"	370
<b>TOTAL: Km. 1.515</b>		
Buenos Aires - Concordia .....	Km.	477
Concordia - Posadas (por Mercedes) .....	"	634
Posadas - Iguazú .....	"	370
<b>TOTAL: Km. 1.481</b>		
Buenos Aires - Santa Fe .....	Km.	474
Santa Fe - Paso de los Libres .....	"	484
Paso de los Libres - Posadas .....	"	373
Posadas - Iguazú .....	"	370
<b>TOTAL: Km. 1.701</b>		
Buenos Aires - Resistencia .....	Km.	988
Resistencia - Posadas .....	"	358
Posadas - Iguazú .....	"	370
<b>TOTAL: Km. 1.716</b>		
Buenos Aires - Concordia .....	Km.	477
Concordia San José (por Santo Tomé) .....	"	618
San José u Oberá - Iguazú .....	"	520
<b>TOTAL: Km. 1.615</b>		
Buenos Aires - Santa Fe .....	Km.	474
Santa Fe - Concordia .....	"	299
Concordia - Posadas (por Santo Tomé) .....	"	668
Posadas - Iguazú .....	"	370
<b>TOTAL: Km. 1.811</b>		

### SERVICIO DE BALSAS ZARATE-BRAZO LARGO

Salidas de: Zárate	Llegadas a: M. Irigoyen	Salidas de: Pje. Talavera	Llegadas a: Brazo Largo
Horas	Horas	Horas	Horas
5,00	5,30	6,20	6,45
6,15	6,45	7,35	8,00
7,30	8,00	8,50	8,15
8,45	9,15	10,05	10,30
10,00	10,30	11,20	11,45
11,15	11,45	12,35	13,00
13,45	14,15	15,05	15,30
15,00	15,30	16,20	16,45
16,15	16,45	17,35	18,00
17,30	18,00	18,50	19,15
18,45	19,15	20,05	20,30
21,15	21,45	22,35	23,00
22,30	23,00	23,50	0,15
23,45	0,15	1,05	1,30

Salidas de: Brazo Largo	Llegadas a: Pje. Talavera	Salidas de: M. Irigoyen	Llegadas a: Zárate
Horas	Horas	Horas	Horas
4,30	4,50	5,45	6,00
5,45	6,05	7,00	7,15
7,00	7,20	8,15	8,30
8,15	8,35	9,30	9,45
9,30	9,50	10,45	11,00
10,45	11,65	12,00	12,15
12,00	12,20	13,15	13,30
14,30	14,50	15,45	16,00
15,45	16,05	17,00	17,15
17,00	17,20	18,15	18,30
18,15	18,35	19,30	19,45
19,30	19,50	20,45	21,00
22,00	22,20	23,15	23,30
23,15	23,35	0,30	0,45

Nota importante: En las balsas con salida a las 8,45 desde Zárate y a las 9,30 desde Brazo Largo, tienen preferencia de embarque los Automóviles y vehículos menores.

#### EL CRUCE DEL RIO MIRINAY EN CORRIENTES

Las balsas que cruzan el río Mirinay, cerca de la Colonia Carlos Pellegrini, en Corrientes, desarrollan su actividad de acuerdo con el siguiente horario:

Desde el 19 de octubre al 31 de marzo

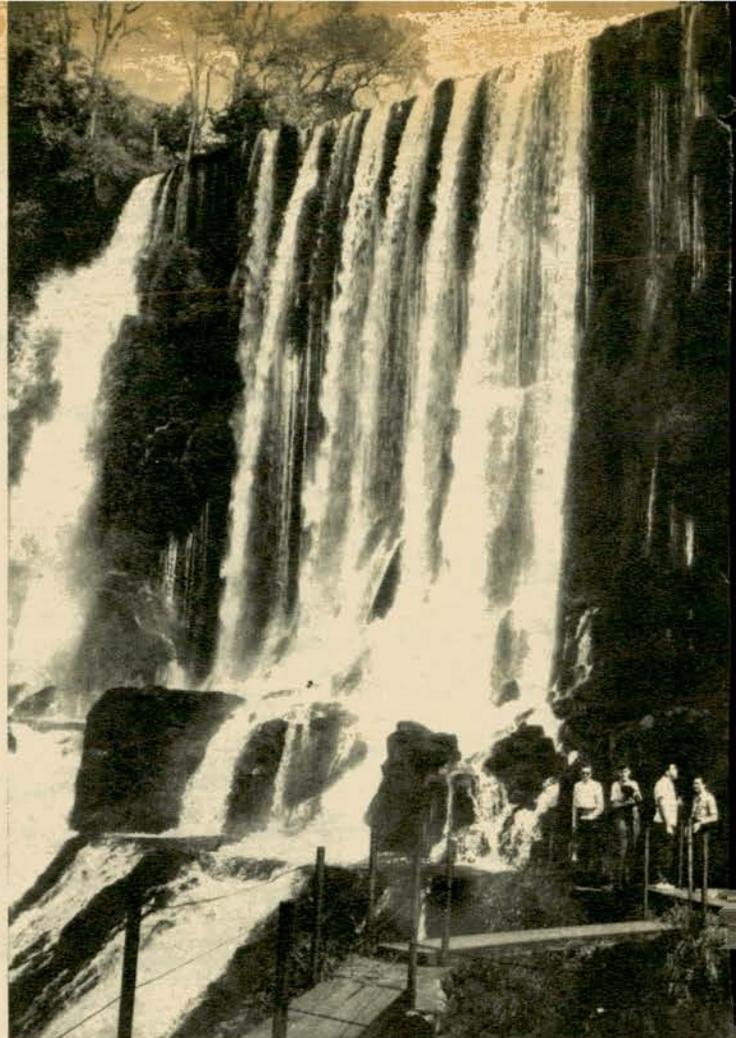
Salida: 7, 9, 11, 15 y 17.

Regreso: 7,30, 9,30, 11,30, 15,30 y 17,30.

Desde el 1 de abril al 30 de setiembre

Salida: 8, 10, 11, 14 y 16.

Regreso: 8,30, 10,30, 11,30, 14,30 y 16,30.



Un primer plano del deslumbrante panorama que ofrecen las cataratas del Iguazú. Por estratégicos pasillos se puede llegar hasta el pie mismo del magnífico salto.

al número de habitantes y de su incuestionable riqueza. No hablemos de pavimentos, pues todavía son muy pocos los kilómetros de este tipo de calzada. Esta circunstancia obliga a viajar en épocas no lluviosas.

Las rutas 12 y 14 atraviesan las tres provincias y son de importancia vital para la economía regional; su pavimentación se ha iniciado en varios tramos. La ruta 9 desde Buenos Aires y la 11, que empalma en Rosario, pavimentadas hasta más allá de Jobson (Vera), es en sus conexiones con balsas en Santa Fe-Paraná y en Barranqueras-Corrientes una de las usadas frecuentemente para viajar a distintos puntos de la Mesopotamia y aun al Parque Nacional de Iguazú, aunque lo habitual y más pintoresco es el camino que bordea el río Uruguay, mejorado en muchos sectores. En general las rutas orillan y cruzan grandes ríos e innumerables arroyos. Penetran en tupidas selvas, se internan en las sinuosidades serranas, en sucesión cambiante de panoramas y agradables climas.

#### LAS CATARATAS DEL IGUAZU

Las cataratas del Iguazú constituyen uno de los espectáculos naturales más grandiosos del mundo. Son una emocionante expresión de la naturaleza y su atracción es el motivo fundamental de la nutrida corriente turística que se dirige allí. Las cataratas son sólo una parte del Parque Nacional Iguazú, que cubre una superficie de 55.000 hectáreas de selva subtropical, exponente de la selva misionera y prolongación de la inmensa selva austrobrasileña, con su riquísima fauna y flora.

El prodigio de las cataratas lo forma el río Iguazú, 20 kilómetros antes de su desembocadura en el alto Paraná. Las aguas de ese río que sirve de límite a Argentina y Brasil, se precipitan en 275 saltos separados entre sí por pequeños islotes, cuyo conjunto forma una media luna de 2.700 metros de largo.

Las aguas de esta maravillosa creación de la naturaleza, después de caer levantan en forma de lluvia torrencios de



## CUADRO DE DISTANCIAS BUENOS AIRES- CATARATAS DEL IGUAZU

### Itinerario Nº 1 BUENOS AIRES - CONCORDIA

LOCALIDAD	Km. Parcial	Km. Progresivo de ida	Km. Progresivo de vuelta
Buenos Aires (Por Ruta Nacional Nº 195) .....	0	0	477
Olivos .....	16	16	461
San Fernando (Empalme con la Ruta Nacional Nº 197) ..	11	27	450
General Pacheco (Empalme con la Ruta Nacional número 9) .....	9	36	441
Ingeniero Maschwitz .....	15	51	436
Belén de Escobar .....	6	57	420
Río Luján .....	12	69	408
Campana (Empalme con la Ruta Nacional Nº 12) ....	14	83	394
Zárate .....	11	94	383
Cruce en balsa del Río Paraná de las Palmas (M. Irigoyen) .....	1	95	382
Atracadero Talavera .....	25	120	357
Balsa por el Paraná Guazú a Puerto Constanza (acceso) .....	16	136	341
Empalme con la Ruta Nacional Nº 14 .....	88	224	253
Gualeguaychú .....	27	251	226
Concepción del Uruguay ...	78	329	148
Colón .....	31	360	117
Villa San José .....	6	366	111
Ubajay .....	49	415	62
Concordia .....	62	477	0

Otra espectacular vista de una de las más extraordinarias maravillas de la naturaleza. En medio de la lujuriosa vegetación de la selva misionera, se aprecia un grupo de los saltos centrales del Iguazú.

#### LA COMUNICACION ENTRE SANTA FE Y PARANA

La Secretaría de Obras Públicas dispone para viajar entre Santa Fé y Paraná en balsas automóviles que hacen la travesía en dos horas. El horario es el siguiente:

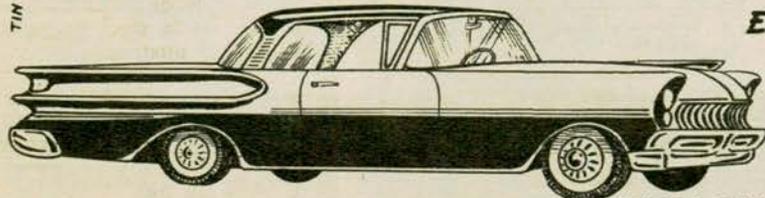
Desde Santa Fe: 6, 8,30, 11, 14, 16,30, 20,30, 22,45  
Desde Paraná: 6, 8,45, 11,30, 14, 18, 20,30, 23,15.

Ya pasado el enorme accidente que produce el prodigioso salto, el río Iguazú compone su curso y retorna a la calma, entre la exuberante vegetación que cubre sus márgenes en dirección al Alto Paraná.



# 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

**Itinerario Nº 2  
CONCORDIA - PASO DE LOS LIBRES**

LOCALIDAD	Km. Parcial	Km. Progresivo de ida	Km. Progresivo de vuelta
Concordia (Por Ruta Nacional Nº 14) .....	0	0	295
Villa Zorraquín .....	10	10	285
Ayuí .....	4	14	281
Federación .....	34	48	247
Villa Libertad (acceso) .....	32	80	215
Río Mocoretá .....	14	94	201
Cruce con Ruta Nacional número 122 .....	41	135	160
Cruce con Ruta Nacional número 127 .....	21	156	139
Curuzú Cuatiá (Empalme con Ruta Nacional Nº 126) .....	33	189	106
Paso Ledesma .....	45	234	61
Bonpland .....	22	256	39
Paso de los Libres .....	39	295	0

**Itinerario Nº 4  
POSADAS - PUERTO IGUAZU**

LOCALIDAD	Km. Parcial	Km. Progresivo de ida	Km. Progresivo de vuelta
Posadas (Por Ruta Nacional Nº 12) .....	0	0	370
Garupá (acceso) .....	12	12	358
Candelaria .....	15	27	343
Santa Ana .....	20	47	323
San Ignacio .....	15	62	308
Colonia Gobernador Roca .....	9	71	299
Colonia Santo Pipó .....	8	79	291
Jardín de América .....	20	99	271
Cruce Ruta Nacional Nº 105 .....	9	108	262
Paraguay .....	30	164	206
Montecarlo (acceso) .....	35	199	171
Eldorado .....	34	233	137
Esperanza .....	62	295	75
Cataratas del Iguazú .....	56	351	19
Puerto Iguazú .....	19	370	19

*La provincia de Misiones ofrece durante el viaje terrestre a las cataratas del Iguazú un sinfín de atractivos panoramas y demostraciones de su secular pasado. Aquí vemos un aspecto de las ruinas de San Ignacio Mini, hoy en proceso de reconstrucción, los que permiten apreciar el adelanto alcanzado por la obra de los civilizadores jesuitas en las antiguas misiones.*

**Itinerario Nº 3  
PASO DE LOS LIBRES - POSADAS**

LOCALIDAD	Km. Parcial	Km. Progresivo de ida	Km. Progresivo de vuelta
Paso de los Libres (Por Ruta Nacional Nº 126) .....	0	0	373
Empalme con Ruta Nacional Nº 129) .....	14	14	459
Yapeyú (acceso) .....	57	71	302
La Cruz .....	37	108	265
Alvear .....	16	124	249
Santo Tomé (Empalme con la Ruta Nacional Nº 113) (acceso) .....	92	216	157
Caza Pava (Empalme con la Ruta Nacional Nº 14) .....	26	242	131
Gobernador Virasoro .....	32	274	99
Playadito .....	25	299	74
San José (Empalme con la Ruta Nacional Nº 110) .....	24	323	50
Parada Leis .....	18	341	32
Posadas .....	32	373	0

**Itinerario Nº 5  
CONCORDIA - POSADAS Por MERCEDES**

LOCALIDAD	Km. Parcial	Km. Progresivo de ida	Km. Progresivo de vuelta
Concordia (Por Ruta Nacional Nº 14) .....	0	0	634
Villa Zorraquín .....	10	10	624
Federación .....	38	48	586
Río Mocoretá .....	46	94	540
Cruce con la Ruta Nacional Nº 122 .....	41	135	499
Cruce con la Ruta Nacional Nº 127 .....	21	156	478
Curuzú Cuatiá .....	33	189	445
Baibíene .....	23	212	422
Justino Solari .....	27	239	395
Mercedes .....	26	265	369
Cruce con la Ruta Nacional Nº 119 .....	76	341	293
Colonia Carlos Pellegrini (balsa) .....	38	379	255
Caza Pava .....	124	503	131
Gobernador Ingeniero V. Virasoro .....	32	535	99
Playadita .....	25	560	74
San José (Empalme Ruta Nacional Nº 110) .....	24	584	50
Parada Leis .....	18	602	32
Posadas .....	32	634	0

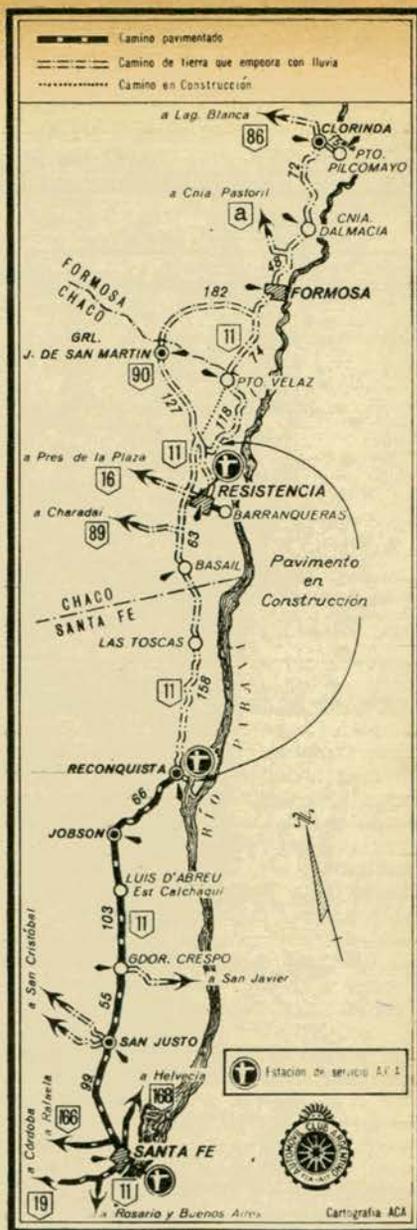


agua semejantes a nubes de polvo. Es esta catarata la culminación del turismo en la Mesopotamia Argentina, que por su extraordinaria magnificencia está conceptuada como la más hermosa del mundo.

### LAS RUTAS DE LA MESOPOTAMIA

Desde Buenos Aires a Zárate el camino es pavimentado, y allí hay que recurrir a la balsa, que realiza el cruce del Paraná de las Palmas en diez o quince minutos. Ya en M. Irigoyen, sobre la costa del Delta se inicia un camino abovedado de alto nivel para tránsito permanente, de una

*Una vista del elegante edificio de la aduana argentina en Puerto Iguazú, sobre las barrancas del Alto Paraná. Convergen allí las fronteras de tres países hermanos: Brasil, Paraguay y Argentina.*



longitud de 25 kilómetros, que conduce en recta casi perfecta al lugar donde el río Pasaje Talavera vuelca sus aguas en el Paraná Guazú. En ese lugar está el atracadero de la balsa que en quince minutos lo cruzará hasta Brazo Largo, desde donde parte el nuevo camino de 16 kilómetros, que en los accesos de Puerto Constanza empalma con la Ruta 12. En esa balsa no hay buffet, por lo que es conveniente aprovechar ese tiempo para consumir en el tramo las provisiones llevadas al efecto.

Desde el acceso a Puerto Constanza sale el camino consolidado a Gualeguaychú, que presenta algunos trechos pavimentados, entre los que se cuentan los treinta kilómetros previos a esa ciudad.

#### Itinerario N° 6 RESISTENCIA - POSADAS

LOCALIDAD	Km. Parcial	Km. Progresivo de ida	Km. Progresivo de vuelta
Resistencia	0	0	358
Barranqueras	8	8	350
Cruce en balsa del Paraná			
Corrientes (Por Ruta Nacional N° 12)	15	23	335
San Cosme	39	62	296
Ramada Paso	22	84	274
Colonia Tuyuti	62	146	212
Itá - Ibaté (acceso)	47	193	165
Ituzaingo (acceso)	73	266	92
Posadas	92	358	0

**Itinerario N° 7  
SANTA FE - PASO DE LOS LIBRES**

LOCALIDAD	Km. Parcial	Km. Progresivo de ida	Km. Progresivo de vuelta
Santa Fé (balsa automóvil)	0	0	484
Paraná (Por Ruta Nacional N° 127)	22	22	462
La Picada	20	42	442
Gobernador Racedo (acceso)	43	85	399
El Pingo (acceso)	15	100	384
Arroyo El Tigre	20	120	364
Primer Congreso (acceso)	36	156	328
Sauce de Luna (acceso)	12	168	316
Villa Federal	54	222	262
Cruce con Ruta Nacional N° 128	27	249	235
Miñones	9	258	226
La Hiera	33	291	193
Juan B. Arruabarrena	14	305	179
Empalme con la Ruta Nacional N° 14 (izquierda)	42	347	137
Curuzú Cuatiá (empalme con la Ruta Nacional N° 126)	31	378	106
Paso Ledesma (Río Miriñay)	45	423	61
Bonpland	22	445	39
Paso de Los Libres	39	484	0

La Ruta Nacional N° 14 se inicia en la Ruta Nacional N° 12 en las cercanías de Gualeguaychú, y corre paralela al río Uruguay, atravesando entre otras las ciudades de Concepción del Uruguay, Concordia, Federación y Curuzú Cuatiá. Después corre, por las zonas más altas del territorio misionero, en su parte central. En Bernardo de Irigoyen, ya en el confín con Brasil, empalmará con la ruta nacional N° 101, verdadera picada construida a través de la selva, y se llegará al cruce con la ruta nacional N° 12, en los accesos de las cataratas.

La ruta nacional N° 12 que utilizará desde las cercanías de Gualeguaychú, es el camino obligado entre Corrientes y el Iguazú. Desde Corrientes está pavimentada hasta Ramada Paso, en los accesos de Itatí. Es un enlace muy importante con los pueblos del interior de Misiones y se desarrolla en su mayor parte bordeando el Paraná.

La ruta N° 127, en construcción, es la que debe adoptarse si el viaje se realiza por Santa Fe-Paraná. Cruza la provincia de Entre Ríos por las partes más altas, la falda oriental de la Cuchilla de Montiel. Está pavimentada ya en los primeros cien kilómetros a partir de Paraná, y luego entre Miñones y La Hiera, en una distancia de 33 kilómetros, está prepara para recibir la carpeta asfáltica. La

**Itinerario N° 8  
PARANA - CONCORDIA**

LOCALIDAD	Km. Parcial	Km. Progresivo de ida	Km. Progresivo de vuelta
Paraná (Por Ruta Nacional N° 18)	0	0	277
Viale (acceso)	55	55	222
Puente Arroyo Moreyra	35	90	187
Colonia Oficial N° 2	35	125	152
Paso La Laguna	8	133	144
Villaguay	19	152	125
Villa Clara	24	173	104
Jubileo	24	197	80
San Salvador	19	216	61
General Campos (acceso)	14	230	47
Concordia	47	277	0

127 conduce a Curuzú Cuatiá y Paso de los Libres, formando parte del Sistema Panamericano de Carreteras en la Argentina, pues establece la comunicación con Brasil a través del Puente Internacional entre Paso de los Libres y Uruguayana.

De acuerdo con los planes de viaje que se acompañan Santa Fe-Paraná, Corrientes-Barranqueras, Concordia Concepción del Uruguay y Posadas son buenos fines de etapa. El viajero encontrará en esas ciudades las comodidades necesarias de acuerdo con sus pretensiones y la atención adecuada para su automotor. En los extensos recorridos de la Mesopotamia no existen inconvenientes para los aprovisionamientos. Las previsiones solo deben tomarse para los tramos más largos, que en ningún caso son excesivos. Las estaciones de servicio del Automóvil

Club Argentino proveen toda la ayuda corriente para el automotor y prestarán el asesoramiento necesario en materia vial. Se encuentran estaciones de servicio en Concordia, Corrientes, Eldorado, Gualeguaychú, Ingeniero Maschwitz, Oberá, Olivos, Paraná, Paso de los Libres, Posadas, Resistencia y Santa Fe.

**LOS SERVICIOS DE BALSAS**

Los servicios de balsas, de los que damos horarios por separado, cubren normalmente y durante todo el año el cruce de numerosos ríos. Todos tienen un intenso tránsito, al extremo que en Santa Fe-Paraná ha debido encararse la construcción de un túnel o un puente que una directamente esas ciudades. Por otra parte se ha solicitado la habilitación de balsas suplementarias de Pasaje Talavera a Brazo Largo, y simultáneamente disponer que la balsa chica que cruza el Paraná de las Palmas frente a Zárate, en diez minutos, realice una mayor frecuencia de viajes,

**Itinerario N° 9  
POSADAS - PUERTO IGUAZU**

LOCALIDAD	Km. Parcial	Km. Progresivo de ida	Km. Progresivo de vuelta
Posadas (Por Ruta Nacional N° 12)	0	0	539
Santa Ana (empalme con la Ruta Nacional N° 105)	47	47	492
Mártires	24	71	468
Oberá	35	106	433
Campo Vieja	24	130	409
Campo Grande	21	151	388
2 de Mayo	50	201	338
Campamento Cufia Porá	33	234	305
Facrán	35	269	270
San Pedro	29	298	241
Tobunas	34	332	207
Bernardo de Irigoyen (empalme Ruta Nac. N° 101)	48	380	159
San Antonio	32	412	127
Deseado	54	466	73
Cataratas del Iguazú (empalme Ruta Nacional N° 12)	54	520	19
Puerto Iguazú	19	539	0

sin perjudiciales limitaciones de horario, que restan eficacia a esos importantes servicios.

En Zárate el acceso a la balsa se realiza por la calle Lavalle hasta Mazzini. Continúa por esta última arteria hasta el atracadero.

Para tomar la balsa de Santa Fe a Paraná se deberá seguir el siguiente itinerario con partida desde el Automóvil Club Argentino: por Rivadavia hasta Rioja, doblar dos cuadras a la izquierda y tomar la avenida Leandro N. Alem que conduce directamente al atracadero.

La balsa en Paraná se alcanzará desde la estación de servicio del Automóvil Club Argentino, por la calle Buenos Aires hasta el Parque Urquiza, donde se dobla una cuadra a la derecha para luego tomar a la izquierda y cruzar el parque. Unos 300 metros más allá se encontrará el embarcadero.

También entre Barranqueras y Corrientes las balsas oficiales atienden el movimiento de pasajeros y automóviles. Los diez kilómetros a través del Paraná los cubre en 35 minutos desde Corrientes, y 50 minutos en el viaje de vuelta. Las balsas automóviles salen de uno y otro puerto cada dos horas.

En Corrientes se llega al embarcadero desde la sede del Automóvil Club Argentino, en Mendoza y 25 de Mayo, tomando por ésta dos cuadras hasta Rioja y se dobla hacia la derecha, y después de avanzar dos cuadras y media, se encontrará con el muelle.

**Itinerario N° 10  
SAN JOSE (MISIONES) PUERTO IGUAZU**

LOCALIDAD	Km. Parcial	Km. Progresivo de ida	Km. Progresivo de vuelta
San José (Por Ruta Nacional N° 14)	0	0	520
Cerro Azul	39	39	481
Leandro N. Alem	19	58	462
Oberá (Ver itinerario N° 9)	29	87	433
Puerto Iguazú	433	520	0



*Con el fondo de nuestras imponentes montañas, la cámara ha captado al Di Tella 1500, el coche que en las rutas argentinas está demostrando su gran resultado y alto rendimiento.*

PARA HOMBRES  
CON PERSONALIDAD

*camisas en telas*

**SUPER - ENCOGIDO**

Los hombres que se distinguen, subrayan su personalidad con la natural elegancia, los modernos tonos y los originales diseños de estas excepcionales camisas.

**EXCELO**



*¡No encogen! Colores firmes contra sol y lavados, garantizados por*

**SUDAMTEX**

Identifíquelas por la etiqueta EXCELO que llevan cosida en su interior.