

AVTO CLVB

AÑO 11 - Nº 6 - BUENOS AIRES - AGOSTO - 1962



EJEMPLAR
EXCLUSIVO
PARA
SOCIOS DEL
A. C. A.



₡ 30

TIRADA 200.000 EJEMPLARES

HAGAMOS
TURISMO DE
INVIERNO

OTVA

**PROLONGA
LA VIDA
DEL MOTOR**



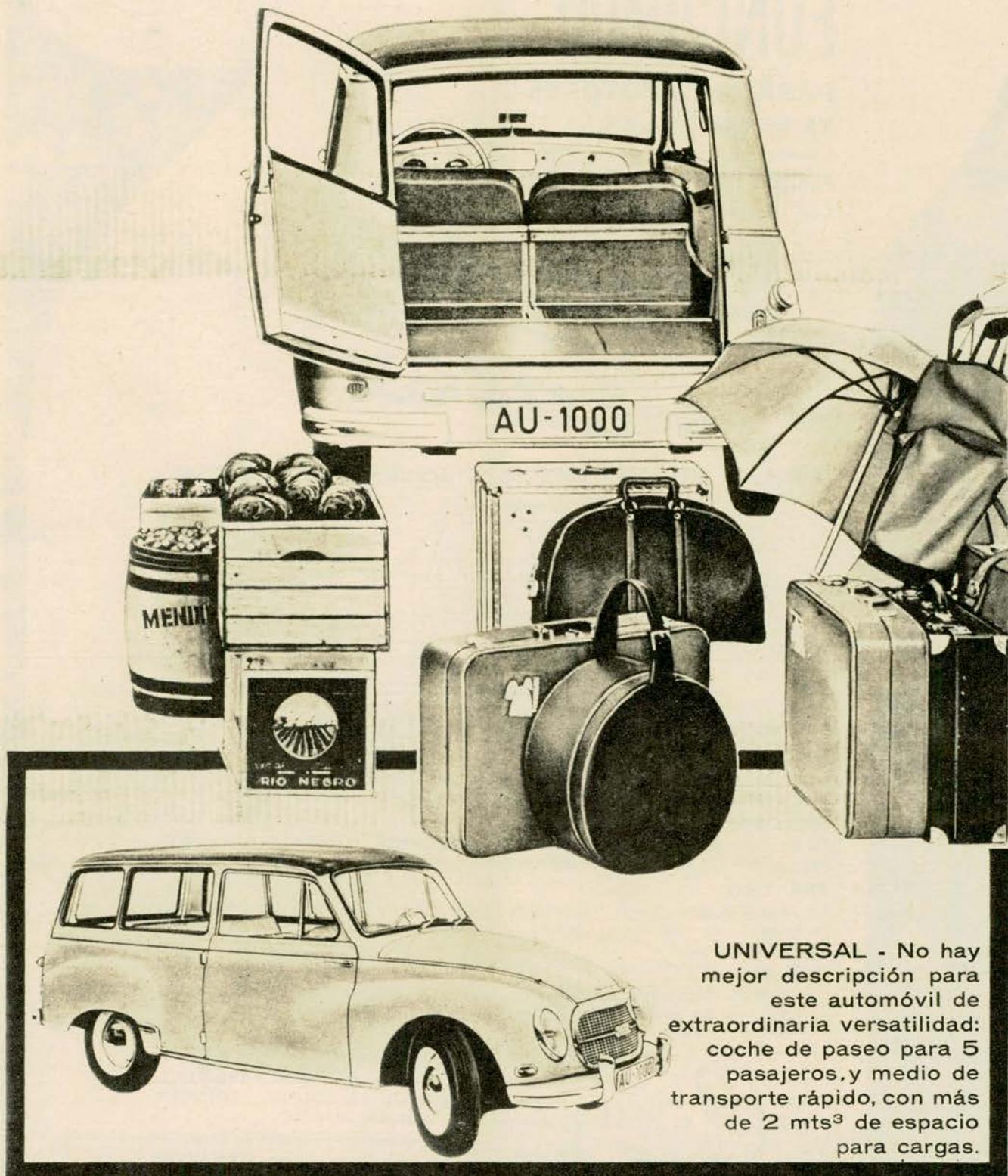
EJEMPLAR
EXCLUSIVO
PARA
SOCIOS DE



SUPERMOVIL

TIRADA 500.000 EJEMPLARES

MUCHO MAS QUE UNA RURAL... ...LA RURAL UNIVERSAL AUTO UNION 1000 S



UNIVERSAL - No hay mejor descripción para este automóvil de extraordinaria versatilidad: coche de paseo para 5 pasajeros, y medio de transporte rápido, con más de 2 mts³ de espacio para cargas.



PRODUCIDO POR:

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A.

FABRICA ARGENTINA DE VEHICULOS DKW-AUTO UNION

EL PRIMER REVESTIMIENTO FUNCIONAL

PARA AUTOMOTORES
YA SE FABRICA EN LA ARGENTINA

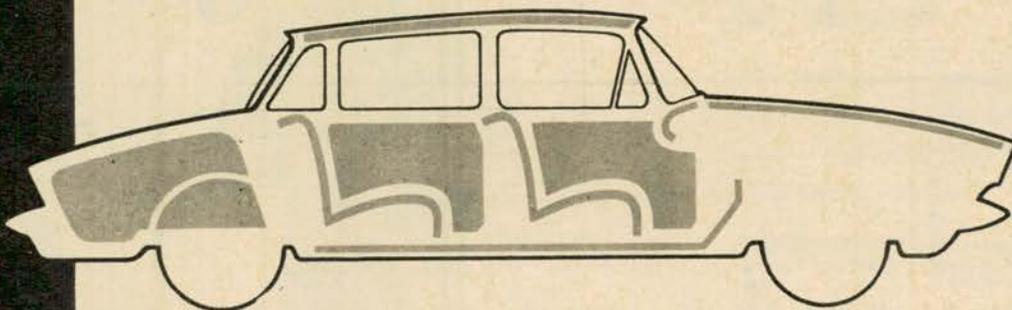
producido por

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 apolla. No se altera.



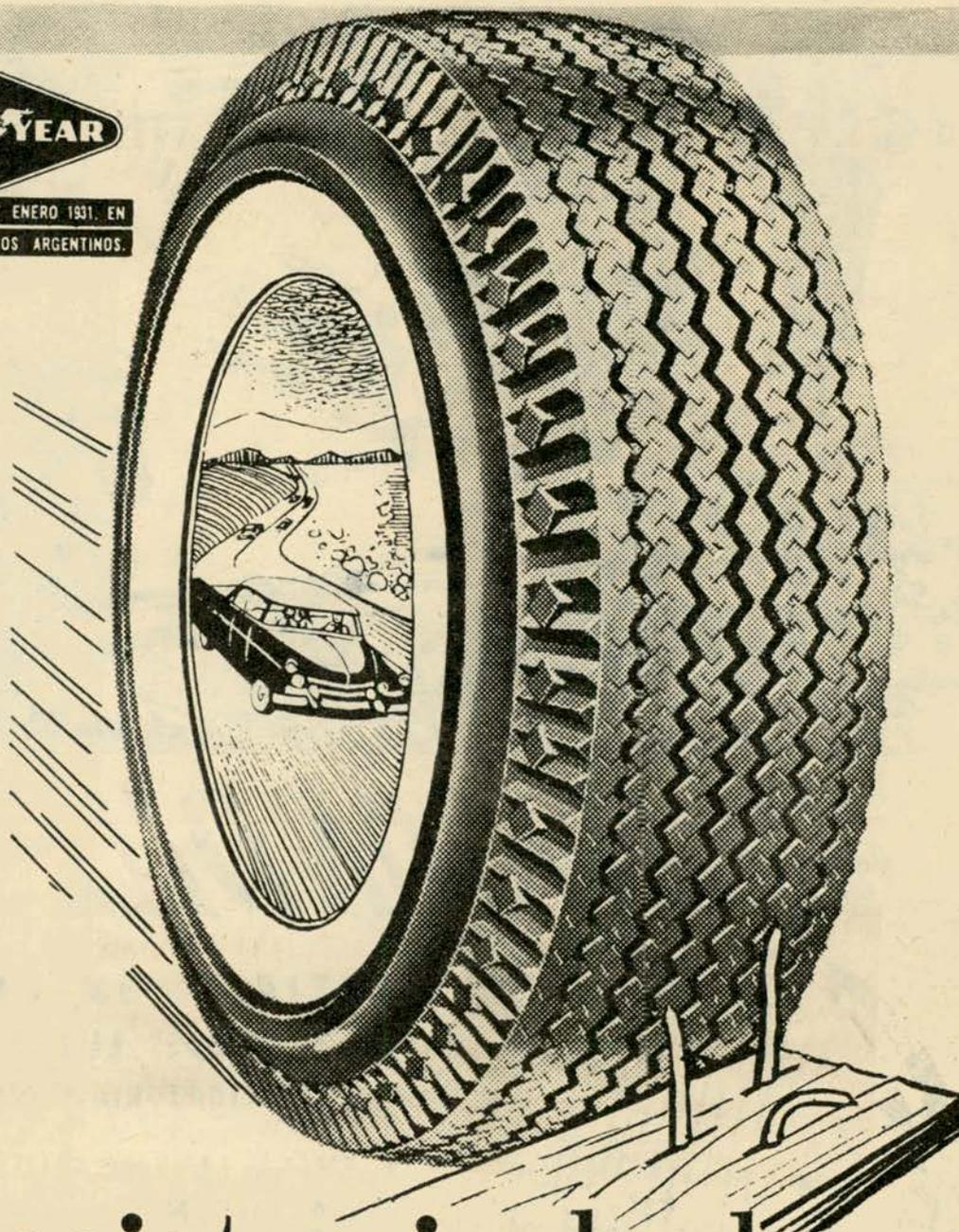
ESPUMA DE LATEX ES EL REVESTIMIENTO IDEAL PARA AUTOMOTORES, CON MIL VIRTUDES Y NINGUN DEFECTO.

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 PRIMERA, DESDE ENERO 1931, EN
FABRICAR NEUMATICOS ARGENTINOS.



resiste pinchaduras

Aunque penetre un clavo en esta cubierta, no produce un reventón, ni siquiera un escape violento de aire. Esta cubierta no tiene cámara que se pinche o reviente. Su construcción "sellado hermético" y sus fuertes cordones de rayón, que se ajustan a los objetos punzantes, previenen pérdidas de aire.

Cubierta **SIN CAMARA**
GOODYEAR

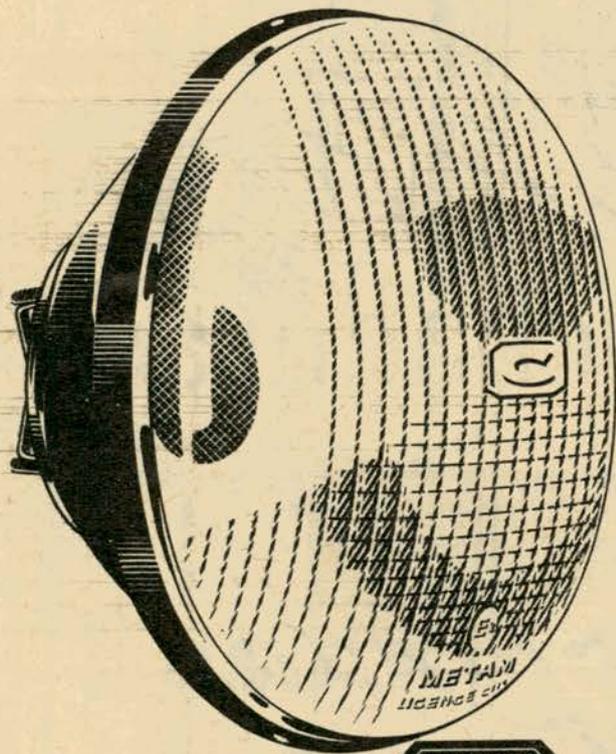
La calidad Goodyear también sobresale en sus cubiertas con cámara.

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



**POR SU VIDA
Y LA DE
SUS SEMEJANTES...**

...NO ENCANDILE!



FABRICADO BAJO LICENCIA DE **PROJECTEURS CIBIE** FRANCIA

**OPTICAS UNIVERSALES
DE 7" Y 5³/₄" LUZ ASIMETRICA
(OBLIGATORIA EN EUROPA)**

- EVITA EL ENCANDILAMIENTO
- MAS ALCANCE • MAS ECONOMIA
- LAMPARA REEMPLAZABLE

FAROS Y OPTICAS ORIGINALES PARA:

- Renault Dauphine
- Citroen 2 CV.
- Peugeot 403 y 404
- Fiat 1.100
- Opel Rekord
- Opel Olympia

Equipado con lámparas **PHILIPS DUPLO-d**

— DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS —

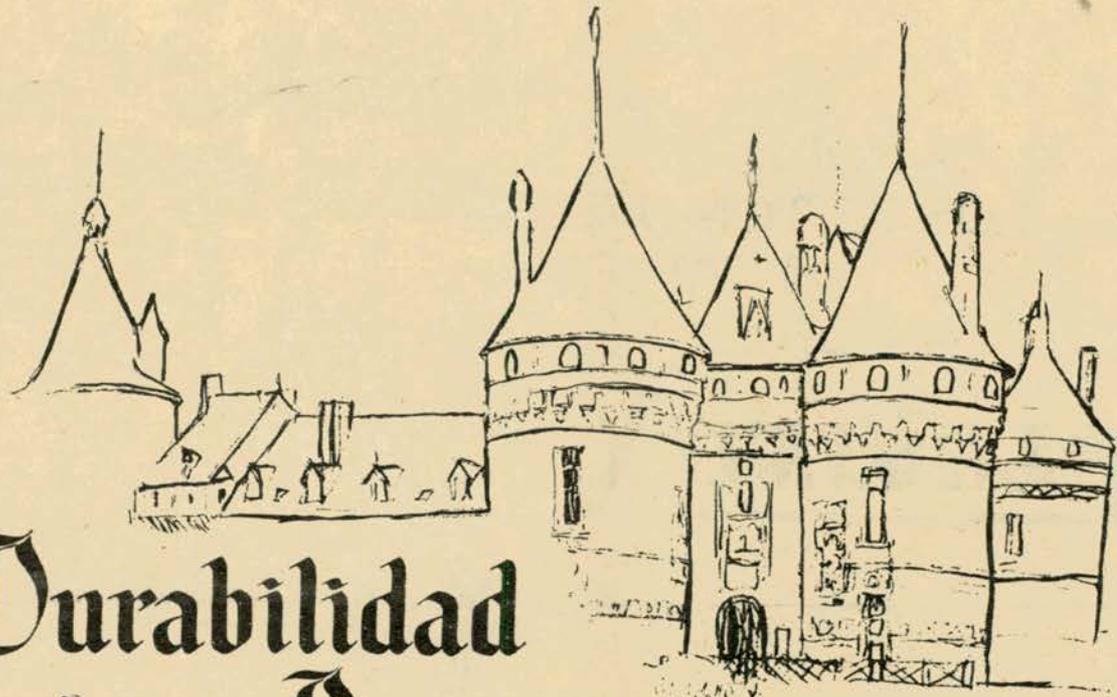
Eurolux

SOCIEDAD ANONIMA (EN FORMACION)

Faros y Opticas originales para automotores Europeos y Americanos

DIAZ VELEZ 3727 - T.E. 87-3710 - BUENOS AIRES

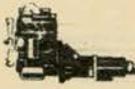
HAY ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES Y REVENDEDORES EN TODO EL PAIS



Durabilidad Peugeot

es durabilidad europea

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



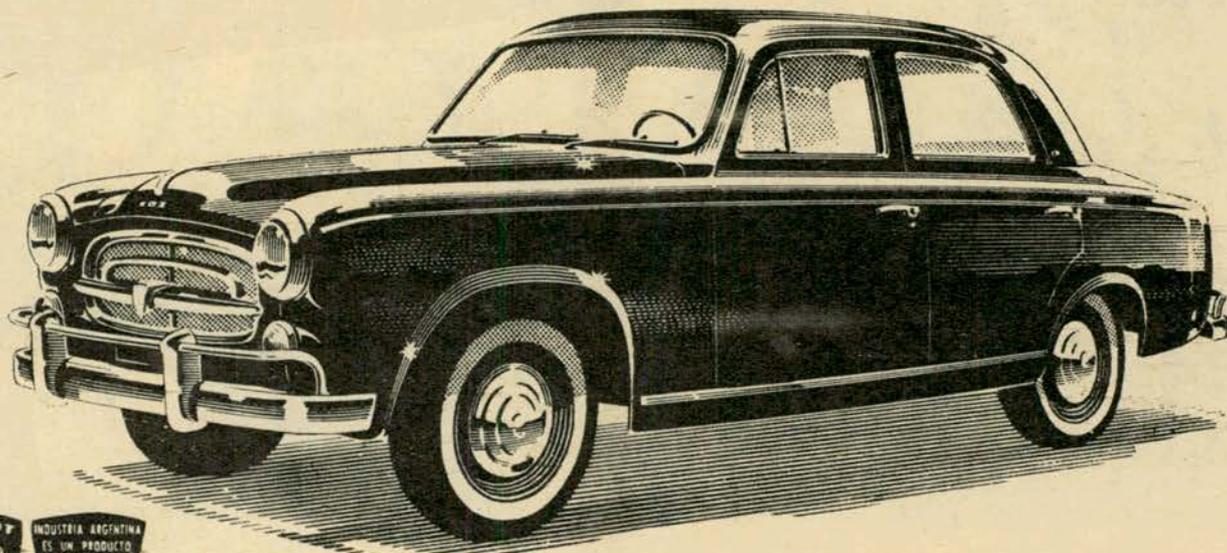
PEUGEOT 403. Con el prestigio que distingue a las marcas europeas... Ahora fabricado en la Argentina... PEUGEOT 403. Motor supercuadrado de 4 cilindros, suave y potente. Aceleración rápida. Segura conducción. Asientos delanteros transformables en

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!



INDUSTRIA ARGENTINA
ES UN PRODUCTO
DE I.A.F.A.
BAJO LICENCIA
PEUGEOT
S.A.

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

AHORA
LOS AUTOMOVILES
SE TAPIZAN
CON.....

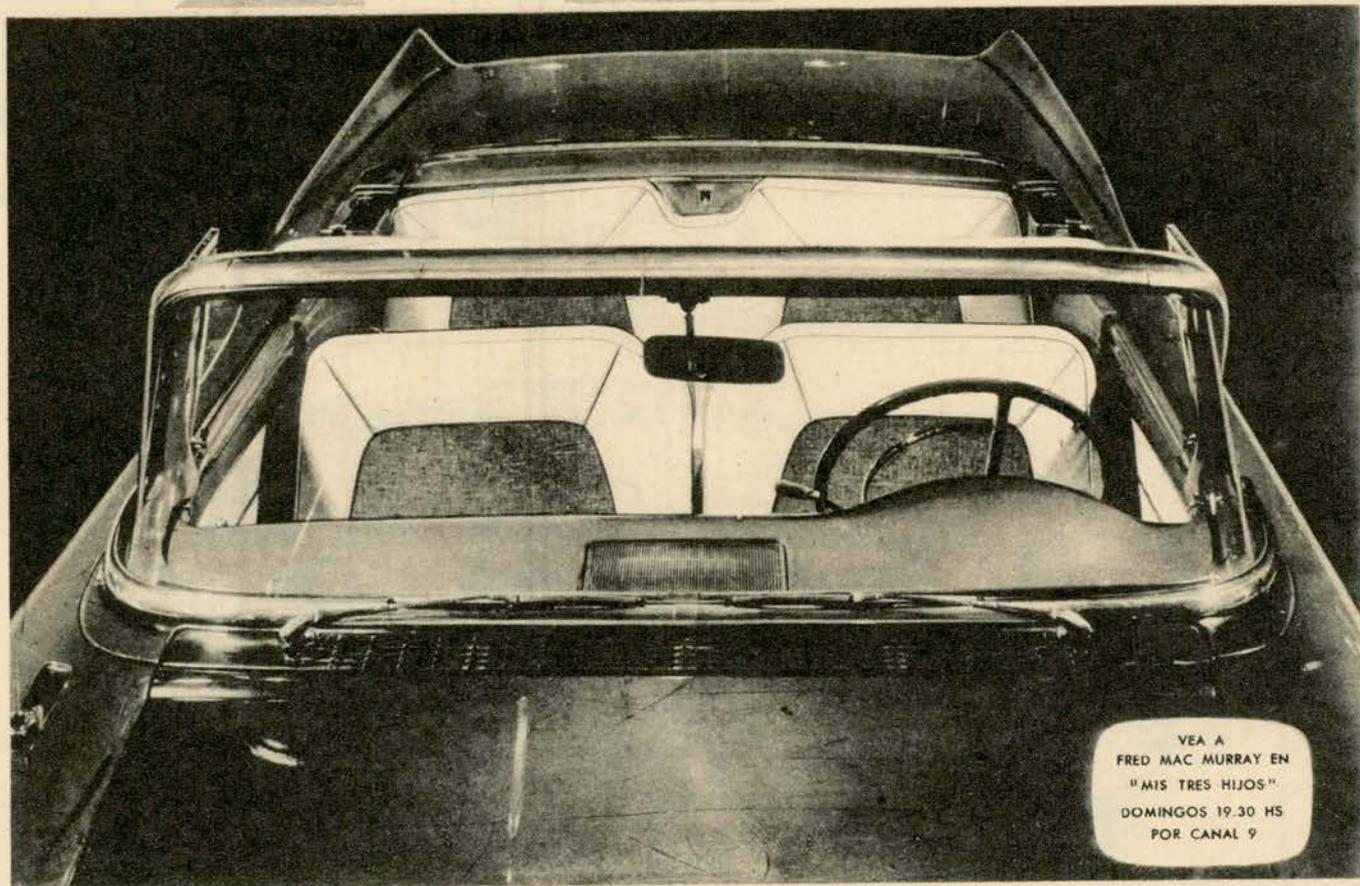
PLAVINTEX



MIL Y UN DISEÑOS Y COLORES

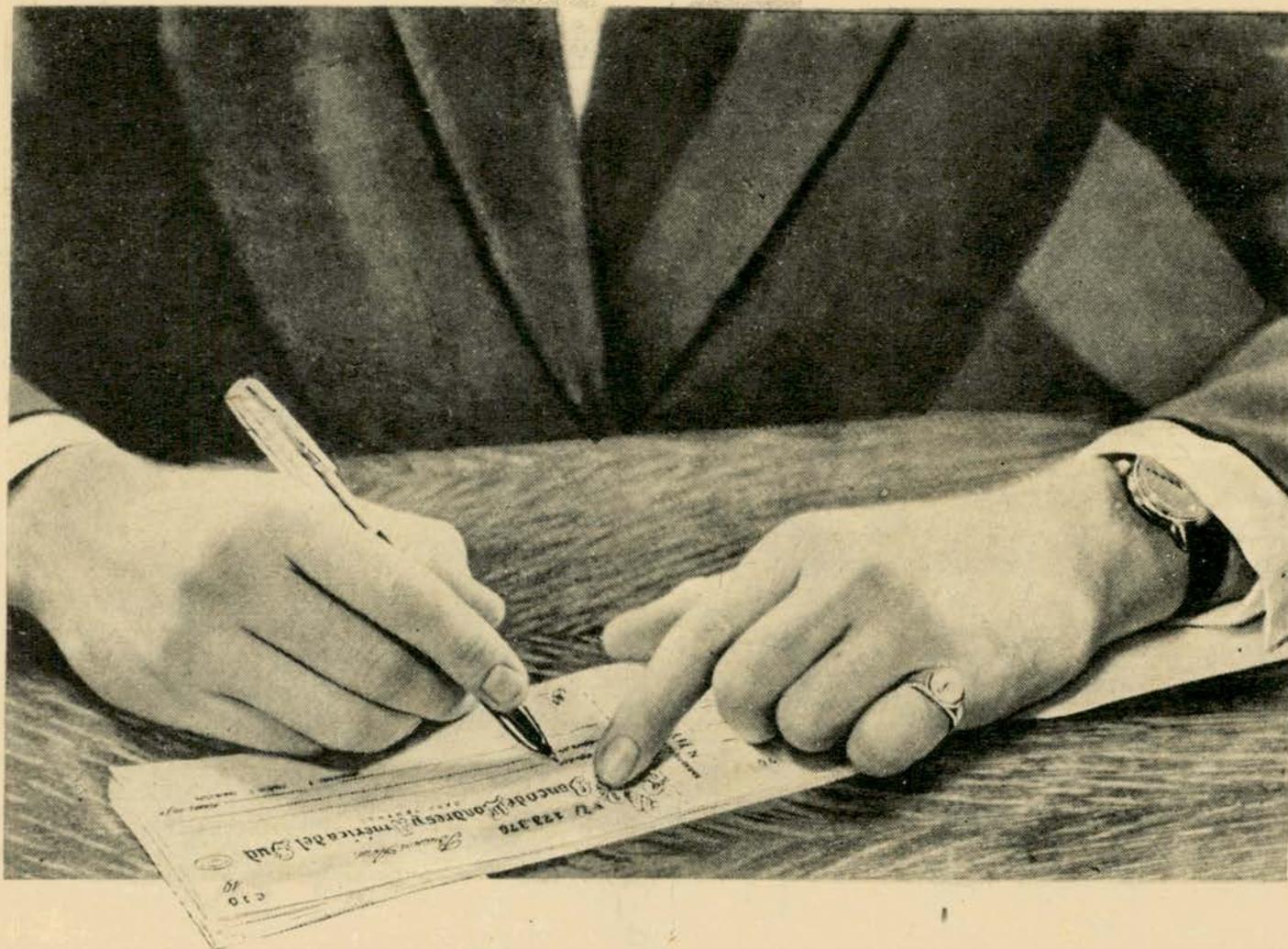
Con mil y una ventajas!
Los automóviles se tapizan
ahora con PLAVINTEX
—triumfal combinación de
tela plástica vinilica con
fibra textil— porque es más
hermoso, superdurable, no
se mancha, no desgasta la
ropa, resiste ácidos y
abrasivos, sol e intemperie,
roce y uso intenso, es impermeable...
y se mantiene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

R. DE LUCA - PUBL. TAN



VEA A
FRED MAC MURRAY EN
"AIS 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



preferencia que distingue

Cada vez que Ud. opera con un Banco, esa operación es una prueba de la mutua confianza que existe entre Ud. y el Banco de su preferencia.

Durante 100 años, y en número siempre creciente, hombres que se destacan en todo tipo de actividades han preferido trabajar con el Banco de Londres.

Apoyando el desenvolvimiento de sus clientes este Banco ha conquistado una justa reputación de absoluta integridad. Sus cheques, emitidos con absoluta confianza y recibidos con idéntica seguridad confirman una sólida posición social.

Ser cliente del Banco de Londres es revelar una preferencia que distingue...



BANCO DE LONDRES Y AMERICA DEL SUR

**1862
1962**

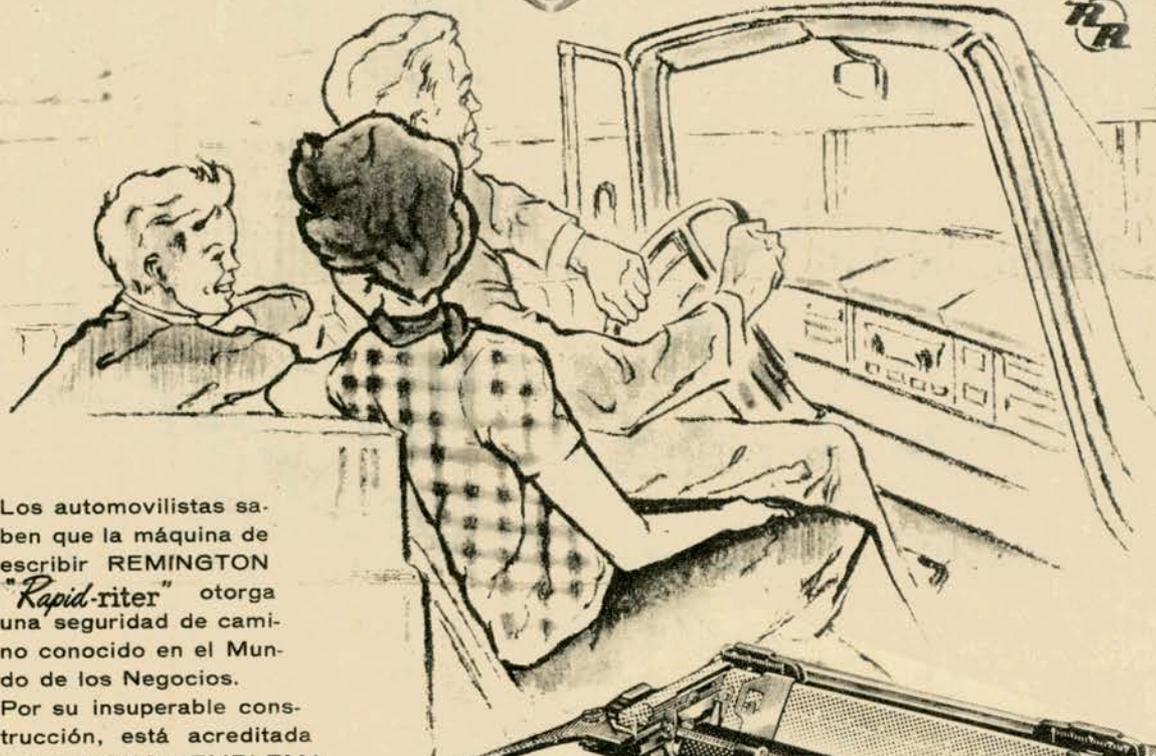
Casa Central: Florida 202. 20 Sucursales en el país y Sucursales y Corresponsales en todo el mundo.

en cada
ruta un
representante

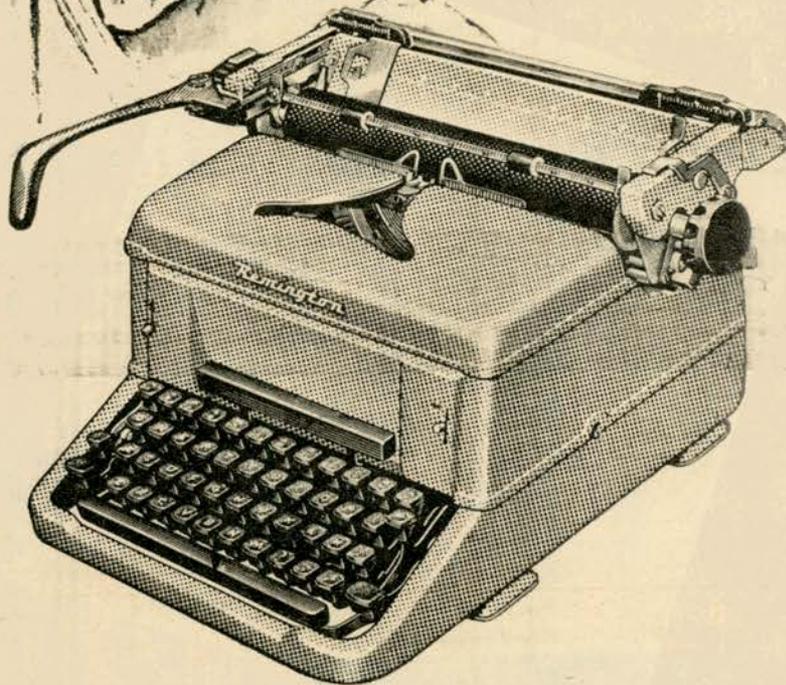
Remington Rand Sudamericana



LA MARCA QUE MUEVE
EL MUNDO DE
LOS NEGOCIOS



Los automovilistas sa-
ben que la máquina de
escribir REMINGTON
"Rapid-riter" otorga
una seguridad de cami-
no conocido en el Mun-
do de los Negocios.
Por su insuperable cons-
trucción, está acreditada
como SIGNO y EMBLEMA
más prestigioso de la es-
critura mecánica universal.



"Rapid-riter"
600

Remington Rand Sudamericana

TUCUMAN 829 - T. E. 35-0066/69 - BUENOS AIRES

BAHIA BLANCA - CORDOBA - CORRIENTES - LA PLATA - MAR DEL PLATA - MENDOZA - ROSARIO - TUCUMAN - PARANA
RESISTENCIA - SAN JUAN - SANTA FE.

AVTO CLVB

REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES

sumario

EDITORIAL. - LA SEGUNDA ETAPA	12	La Dirección
EL DUOMO DE MILAN	14	Eduardo Zamacois
CAMINANDO POR SALAMANCA	16	Noemí Vergara de Bietti
CUANDO EL PUENTE ES LO DE MENOS ..	20	Horacio Estol
EL RIACHUELO	28	Rodolfo M. Taboada
LAS TERMAS DE LA ANTIGUA RUPAJ YACU	30	Santiago Ganduglia
CORDOBA: DULZURA INVERNAL	32	Ulyses Petit de Murat
¡OH, EL FRIO!	39	Piolin de Macramé
NOTRE DAME CUMPLE 8 SIGLOS	40	Pedro Patti
... Y LA BASILICA DE LUJAN, 75 AÑOS DE VIDA	43	Sara Facio y Alicia D'Amico
AQUELLA VEZ QUE BEATRIZ BONNET SE FUSO EL AUTO DE SOMBRERO	45	L.A.C.
DESPUES DE COMER... ¡CUIDESE AL MANEJAR!	48	Dr. Marcial de Gregorio
IDLEWILD, ESE AEROPUERTO DESCONO- CIDO	50	James Murphy
COSAS Y CASOS DEL AUTOMOTOR	56	Augusto de Muro
M. YVES MONTAND TUVO MAL "RATING" EN MARTE	60	Mariano Perla
EL HECHIZO DE LAS RUINAS	62	Lydia O. Goldstraj
TANDIL NOS ESPERA	67	Julio D. Garcia
HAGA TURISMO CON AUTOCLUB	69	G. A. G. y J. G. F.
EL GRAN PREMIO INTERNACIONAL STANDARD	78	Federico B. Kirbus
MENDOZA, DE PUNTA EN BLANCO	82	Ambrosio Garcia Laos
VALIJA DE VIAJE	84	Delia Ravasio y María E. Carnovali.
LOS SIGLOS RESPETAN LA POSTA DE YATASTO	86	Gustav Krieger
EL MERCADO DEL AUTOMOVIL ARGEN- TINO	90	Arturo Pellet
SESQUICENTENARIO DEL EXODO JUJEÑO	92	Zulma Niñez
UN GRAN OLVIDO ARGENTINO	95	Daniel A. Noni
NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A.C.A.	97	

DIRECTOR:

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

COMISION ASESORA:

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

COMISION FINANCIERA:

Sr. Federico Lajud
Presidente de la Comisión
Fiscalizadora del A. C. A.
Ing. Mario L. Negri
Vicepresidente 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 REDACCION:

Jaime G. Font

SECRETARIO DE PRODUCCION:

Aldo L. Grampa

DEPARTAMENTO DE ARTE:

Julio E. Riera

AÑO II

Nº 6

AGOSTO 1962

BUENOS AIRES

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

Dirección, Redacción y Administración: Avenida Libertador General San Martín 1850, 8º piso,
T. E. 84-9556. - 83-6061. Int. 61 y 29 - 80-1359 - Bs. As. - Reg. de la Propiedad Intelectual Nº 702.641.
Distribuidores: Cap. Fed.: Hiram S.R.L., Gallo 1353. Interior: SADYE S.A., México 625, p. 2º C. F.

AUTOCLUB !!

AUTO CLUB

REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO

nuestra
portada



La nieve, que alfombra en esta época del año los imponentes escenarios naturales de nuestros lagos australes y del macizo cordillerano, se nos presenta como una blanca invitación al turismo invernal que otros países, menos privilegiados que el nuestro, convierten en factor de progreso ciudadano y de prosperidad económica. AUTOCLUB confía que en días no lejanos, por pareja preocupación estatal y privada, la práctica intensificada de los deportes de invierno, como ésta que ha captado la cámara en la brillantez de sus colores, rubrique una coincidencia estimulante para el bienestar argentino.

LA SE

EN los primeros números de esta Revista hemos expuesto con franqueza las razones que nos habían inducido a iniciar la publicación de AUTOCLUB en dos ediciones simultáneas, pero disímiles: una de contenido periodístico muy amplio y variado, dedicada al canje nacional e internacional, el mundo diplomático y consular, las entidades extranjeras vinculadas a nuestra Asociación, las reparticiones gubernamentales y, en fin, a la venta al público en general; la otra, específicamente destinada a reflejar, siquiera en parte, las actividades del A.C.A. y ciertos aspectos del automovilismo y el turismo objetivamente interesantes para sus asociados, conformaba, en realidad, un suplemento de la Revista propiamente dicha y se distribuía gratuitamente a los socios. Mientras la Revista, que permitía obtener ingresos publicitarios con los que se podía afrontar la mayor parte de los costos de ambas ediciones, aparecía con 160 a 170 páginas, el "Suplemento" sólo contaba con 32 a 48; de la primera se editaban entre 20.000 y 25.000 ejemplares, y de la segunda, en cambio, una cantidad acorde con la nómina societaria de la Institución, es decir, alrededor de 155.000 a 175.000 durante el año 1961 y cerca de 200.000 en 1962, hasta ahora. Nuestros registros certifican fehacientemente estos guarismos.

* * *

Estas cifras, por sí mismas, justifican la prudencia con que iniciamos esta publicación. Era indispensable que acumulásemos calmamente la experiencia necesaria para juzgar sobre las posibilidades de ampliar, con fines societarios, los horizontes de la Revista. En realidad, aunque desde los comienzos fue nuestra preocupación fundamental, como es lógico, asegurar la calidad periodística e informativa de la publicación, igualmente tratamos de promover las condiciones económicas que hicieron posible su aparición periódica y regular sin que la empresa llegase a gravitar onerosamente sobre las finanzas del A.C.A.

Después de cinco números, que cumplieron esta misión y con los que hemos consolidado la reputación técnica, periodística y publicitaria de la empresa, estamos ahora

GUNDA ETAPA

en condiciones de prever razonablemente sus futuras contingencias. Con este N° 6, que lleva el present editorial, damos, pues, comienzo a una nueva etapa: la Revista es editada con toda su amplitud originaria y será distribuida a todos los socios del A.C.A. sin cargo alguno —no obstante el precio indicado en la tapa—, sin perjuicio de los ejemplares que tendrán el destino anteriormente establecido para la edición principal.

Esta nueva línea de conducta fue adoptada por la Comisión Directiva del A.C.A. mediante resolución reciente. Uno de los fundamentos de mayor alcance de la misma sostiene que la publicación de AUTOCLUB, en virtud de las características de la Revista y atendiendo a la necesidad de ofrecer a los socios, al mismo tiempo, una amplia información sobre las actividades de la Institución junto con notas periodísticas de jerarquía sobre temas de automovilismo y turismo, se ha convertido en un auténtico e indispensable "servicio social" que la Entidad debe prestar a sus asociados, servicio que, aunque opera en un plano distinto a los de la asistencia específica al automovilista, reúne y proporciona elementos de valor esencial para los socios, como lo prueba la experiencia de las grandes entidades extranjeras similares al A.C.A., que publican sistemáticamente profusas ediciones de revistas y libros, que abarcan un amplísimo espectro temático. Basta citar, en este campo, a la American Automobile Association (A.A.A.) y el Automóvil Club de Italia, para no citar sino dos ejemplos muy autorizados, cuyas publicaciones periódicas para los socios son sencillamente asombrosas.

* * *

Así, pues, AUTOCLUB es y pretende seguir siendo la expresión de un servicio social útil, en una versión propia y, si es posible, original. Esta afirmación merece un breve análisis final.

Los 200.000 socios del A.C.A., que incluidos sus familiares, representan alrededor del 4 % al 5 % de la población total del país, forman un estrato social relativamente homogéneo, pero con amplios sectores de di-

verso colorido espiritual y profesional: médicos, abogados, ingenieros, industriales, hacendados, comerciantes, agricultores, agentes mercantiles, técnicos, etc. Por definición, todos son automovilistas en actividad, y turistas o viajeros en potencia. En su primer carácter les interesan especialmente los servicios concretos, asistenciales, diremos así, que puede y debe prestarles el A.C.A., y también todo cuanto hace al desarrollo, la evolución y el progreso del automóvil, como actividad industrial y como artículo de consumo. Pero además, en su condición de turistas potenciales y virtuales —y socios del A.C.A.— éste tiene la obligación de brindarles permanentemente una visión perceptible de cuanto les interesaría y podrían ver, explorar y conocer, y de lo que vale la pena de ser visto y conocido, dentro de nuestro país y en el mundo entero. Este servicio debe ser ofrecido por la Asociación, aun antes de que los socios lo requieran. Esta es la misión periodística de AUTOCLUB: proporcionar a esos socios una noticia amplia sobre todo los temas vinculados al automovilismo en sus distintos aspectos, y al turismo interno e internacional, aparte de las informaciones sobre la vida y actividades del A.C.A. Es el servicio social que la Revista está destinada a cumplir y que llevará a cabo con la colaboración de prestigiosas firmas de nuestro ambiente periodístico y literario.

* * *

Finalmente, queremos subrayar que AUTOCLUB, tal como han sido concebidas su estructura y su función, según acaba de verse, servirá eficazmente para representar con jerarquía al A.C.A. ante los automóvil clubes del mundo entero e instituciones similares, a las que ofrecerá una visión panorámica de cuanto aquí hacemos y de cuanto puede ofrecer nuestro país a los socios de aquéllas que quieran visitarnos. Y en cierto modo, servirá también a guisa de presentación para nuestros asociados que acudan a requerir los servicios de las referidas entidades en el extranjero, a título de socios del Automóvil Club Argentino.

LA DIRECCION.



Frente al Duomo, en el sector que desprecian los fotógrafos-turistas, los milaneses descansan en la base del monumento que se levanta en la "piazza".

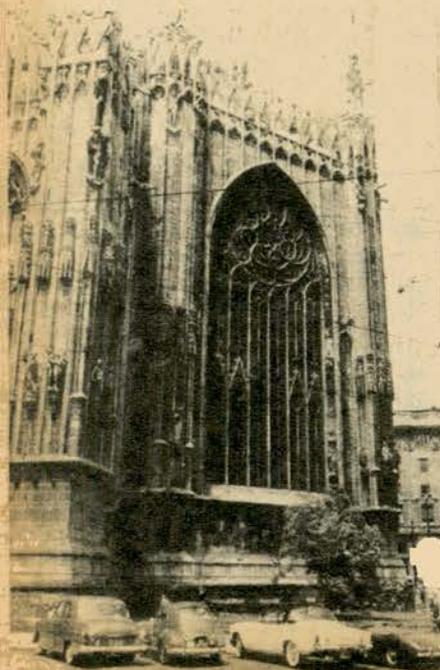
EL DUOMO DE MILAN

Escribe

EDUARDO
ZAMACCOIS

Para AUTOCLUB

Aspecto parcial del Duomo, cuya piedra fundamental colocó Juan Galías Visconti en el siglo XIV.



Las obras del Duomo milanés comenzaron en las postrimerías del siglo XIV; Juan Galías Visconti colocó, con sus ilustres manos, la primera piedra; de consiguiente, y por dictados cronológicos, su fábrica no ostenta aquella majestad triste, pesada y solemne, de otras catedrales más antiguas: Nuestra Señora de París, por ejemplo. El alma cruel de la Edad Media no tuvo tiempo de ennegrecer sus muros, y la basílica —toda de mármol blanco— que soñara el arquitecto alemán Enrique Arler, esquiva su acción y escapa de ella alegre, límpida, ingrave, cual si presintiese el Renacimiento. Generalmente, los edificios de dimensiones colosales, abruman, sofocan; diríase que llegan a molestartos físicamente sobre el pecho.

“¿No se fatigará la tierra de llevarlos encima?”, pensamos.

Más divino que humano, más esperanzado que abatido, más atento a la vida futura que a la vida actual, el Duomo “no pesa”. La mayoría de los templos, por razones de su misma reciedumbre, parecen agarrarse con exceso al suelo; como a los sauces, la materia les atrae; pero al Duomo, la idea del acabamiento corporal, la tragedia de la carne que tornará al polvo, no le inquietan. El Duomo es el ciprés: su arquitectura alada simboliza la plegaria, la fe en la inmortalidad del espíritu y en la resurrección de los muertos; el Duomo no medita en lo que de nosotros regresa a la tierra, sino en lo que de ella huye; el Duomo es la aspiración eternal hacia un más allá mejor; grave y riente, místico y profano, el Duomo vuelve la espalda a la Edad Media y sonríe porque adivina a Leonardo.

Durante aproximadamente cinco siglos, una legión de arquitectos y de artistas lombardos, italianos, alemanes y franceses trabajaron en la erección de esta basílica donde cada época dejó un beso. Sus proporciones son grandiosas: la longitud de la nave central es de ciento cuarenta y ocho metros, y de cincuenta y siete el ancho de las cinco naves que la componen. La altura, desde el pavimento hasta el remate de la aguja donde una virgen de bronce dorado —obra de Croce— refulge igual que una brasa, es de ciento once metros...

Una sugestión intraducible descende de aquellos muros sobre el visitante y suavemente se enseñorea de él. Molestados por el ruido de nuestros pasos, no tardamos en caminar de puntillas. Sin advertirlo, bajamos la voz. Los altos ventanales poblados de ángeles y de obispos, los rosetones gigantes donde predominan los rojos oscuros, los turquíes y los violetas, llenos de color, filtran una luz cobarde. Aquel suelo de mármol blanco y frío, muerto, como un campo nevado; aquellas columnas erectas, que entrecruzan sus arcos componiendo un bosque de palmeras lapidarias; aquellos vitrajes llenos de visiones estáticas, semejantes a pupilas abiertas sobre la eternidad, y, además, el silencio, la paz que aroma los sepulcros centenarios, la agonía inacabable de las lámparas, la humillación y pesadumbre de los devotos que jesusean arrodillados, aquí y allá, en la penumbra de los rincones..., riman entre sí cual notas de un maravilloso acorde litúrgico.

Toda esta intimidad palidece, sin embargo, y es mezquina ante el aspecto exterior del templo, especialmente si la comparamos con la gracia indescriptible del frontis formado

Más divino que humano,
 más esperanzado que abatido, más atento
 a la vida futura que a la vida actual,
 el Duomo "no pesa", y se eleva a la curiosidad
 del visitante con toda su sugestión
 y su grandeza.



por cinco puertas, de estilo romano, separadas unas de otras por diez magníficos pilares góticos. Más de doscientas cincuenta figuras viven, palpitan, semejantes a una multitud vigilante, en esa fachada. Recordando tanta belleza, vuelven a la memoria del viajero las palabras ardientes de Rousseau: "¡Poderes celestiales! Yo tenía un alma para el dolor; dadme otra para la felicidad". Porque es imposible concebir nada más elocuente, más espiritual, que esos pilares que van adelgazándose hasta convertirse en agujas, las cuales, a su vez, sirven de apoyo a otras más ahiladas y sutiles que señalan el límite de lo corpóreo, de lo resistente, de lo palpable, y fijan aquel término donde la materia parece convertirse en espíritu.

Es un arte afeminado, una arquitectura de azúcar han dicho algunos críticos.

Para el pintor y dramaturgo catalán Santiago Rusiñol, el Duomo es un "prodigio de azúcar candé".

El origen de estas frases merece explicarse. A mi juicio, los principales enemigos de la catedral de Milán son los confiteros. Blanca y erizada de agujas, la célebre basilica podía ser reproducida en azúcar. Un confitero concibió y realizó esta idea, otros muchos lo imitaron y de este modo aquella maravilla incomparable se vulgarizó y dio la vuelta al mundo. Nuestros ojos se acostumbraron a verla así, y más tarde, al tenerla delante, su majestad fue empuñada torpemente por el recuerdo de lo que vimos mil veces en los escaparates de las confiterías...

Evidentemente el Duomo es bello de día, a la luz del sol; pero su hermosura se exalta y traspone las fronteras de lo concebible de noche, bajo el hechicero claror de la luna. Entonces un estremecimiento astral recorre la fachada

similar a un rocío de luz. Las agujas góticas, los chapiteles y los arbotantes de calada piedra se iluminan y adquieren la alegría frufiteante de los encajes. Y de súbito, los mil novecientos y tantos ángeles, formados en ringlera, que están al aire libre, de pie sobre las bóvedas que van a abrir la blancura de sus alas, y son como suspiros, como esperanzas, como oraciones, como notas de algún extraño y callado poema musical. Y detrás de ese ejército seráfico, pronto a remontar el vuelo al espacio, una virgen de bronce dorado resplandece, vestida de luna, semejante a la llama de la fe.

Cerrando un poco los ojos, diríase que el Duomo, todo él, se desprende del suelo, se eteriza y disuelve en la negrura de la noche; el Duomo se va; es una evaporación de mármol...

caleidoscopio español

SALAMANCA, docta y dorada, señorial marco para su histórica Universidad por el tono que imprimieron a sus antiguos edificios los artífices del plateresco con sus encajes y los justos y libres esguinces de la ojiva, se llama, para mí, de muchas maneras: Unamuno, Santa Teresa, Fray Luis, la Celestina con su choza en el barrio de las tenerías, cerca del puente romano y sus ires y venires embozados; las cabriolas del Lazarillo, precoz doctor de la calle, sabio en artimañas que le ayuden a vivir, o las claras coplas de las pastoras del Zurguén.

En las orillas placenteras y bucólicas del Tormes, "un agua blanda junto a las piedras duras", la ciudad

corro comenzando por calle de Bordadores, que de Norte a Sur abarca, no un tramo urbano sino uno en la Historia, llevándonos de la parte moderna con avenidas y altas casas hasta la otra, la vieja, con el laberinto de penumbrosas y antiguas callejas de bonitos nombres: la del Tentenecio, la del Silencio, la del Tostado... Un mundo sin ruidos ni premuras de cinco centurias antes.

Salamanca es una ciudad con voces. La primera que me acompaña es la de Fray Luis: hace un instante dejó su cátedra y camina ahora enhebrando canciones para el aire salmantino, "vestido de hermosura y voz no usada donde el alma navega por un mar de dul-

CAMINANDO POR SALAMANCA

Por
NOEMI VERGARA DE BIETTI

Para AUTOCLUB

reposa de su fatiga de centurias sobre tres alcores: los de San Vicente, San Cristóbal y San Isidro. Plutarco nos habla ya de ella y Polibio la llama "Elmática", nombre griego que significa "canto profético" o "tierra de adivinación", cual si preanunciara su destino a partir del siglo XVI, en que ilustres maestros enseñaron en los claustros de su Universidad, antes que en los de ninguna otra de Europa, la teoría entonces herética de Copérnico y la Anatomía, conforme con los textos de los grandes maestros árabes Averroes y Avicena.

Salamanca es una ciudad con voces

En Salamanca estuvieron los romanos que alzaron el puente de 15 arcos, acceso de la famosa "Calzada de la plata", por donde hicieron su arribo los cartagineses tras Aníbal o vinieron, con los cascos férreos y las hachas de basalto, los bárbaros del Septentrión. Después la manada africana del moro Muza con sus hordas moriscas... y en seguida las huestes cristianas, y las pestes y las discordias fratricidas, mientras la colmena ribereña de barro y piedra crecía, trepándose por la pendiente, hasta diseñarse, en el siglo XVI, casi como la contemplamos hoy desde la ribera opuesta del río, con sus torres, sus cúpulas, sus palacios y los por entonces 7090 colegiales procedentes de toda Europa. Llegaron asimismo a trabajar los alarifes que trazaron los rizados follajes platerescos, la filigrana de oro verde, bronce encendido o antiguo y la fina geometría románica de sus construcciones. Maduraron los siglos y la ciudad, hasta convertirse en ésta que re-

zura". Voy repitiendo **in mente** los versos del inmortal agustino, cuando de pronto y a mi frente me sorprende su presencia en la estatua: delicada y rebelde la silueta de bronce, sosteniendo en la mano izquierda un libro, parece indicarme con la derecha extendida: —Mira.

"Como decíamos ayer..."

Cae la tarde, pero aún hay sol: es la hora propicia para contemplar el milagro que tengo ante mí. Se trata de la fachada poniente del edificio de la Universidad gótica, cuya fábrica viene del 1500. Otros frentes —el de la Catedral o el de la iglesia de San Esteban— también lucen suntuosos labrados, pero ninguno como el que contemplo al cual Alejandro Rognedown, un poeta ruso, llamó "la Novena Sinfonía". Mi estupor repite: —¡Piedra dorada... dorada, ambarina!... ¡y blanda! ¡Dócil al golpe primero del cincel! La vista repasa la prodigiosa randa, más bordada que labor de cantería. La gracia castiza del estilo luce en los bustos de los Reyes Católicos, sobre el escudo de Carlos V con las orgullosas águilas imperiales, águilas bicéfalas... aquí en un rosetón, allá en una hoja. Penetro en la casa; antes de entrar en la que fuera aula de fray Luis, me detengo en el Desafiadero, el patio de las novatadas sangrientas y las grescas ruidosas que ocasionaban heridas y alguna vez hasta la muerte de los estudiantes; visito el aula del insigne humanista teórico de la música, Antonio Salinas y paso casi una hora en la Biblioteca que contiene la colección más completa de Europa en temas de Humanismo y Teología. La sombra del autor de "La perfecta casada"

vela por su querida Salamanca desde la urna marmórea que, en la Capilla, guarda sus restos, mientras recorro su clase, muestra de una del siglo XVI: pequeñas ventanas, mesas utensilios, candelas a sebo en los muros y toscos bancos hechos con un par de maderos, sirviendo el uno de pupitre, de asiento el otro, heridas las tablas con nombres tallados a cortaplumas, algunos ilustres más tarde en la historia de la cultura y el arte universales. Al frente, la cátedra del poeta: es el instante preciso para imaginarlo, luego de una prisión de cuatro años en Valladolid, más convencido que nunca de la necesidad de defender las ideas contra la fuerza, comenzando su interrumpida lección con él: "Dicebamus hesterna die... ("como decíamos ayer"...).

La casa de don Miguel

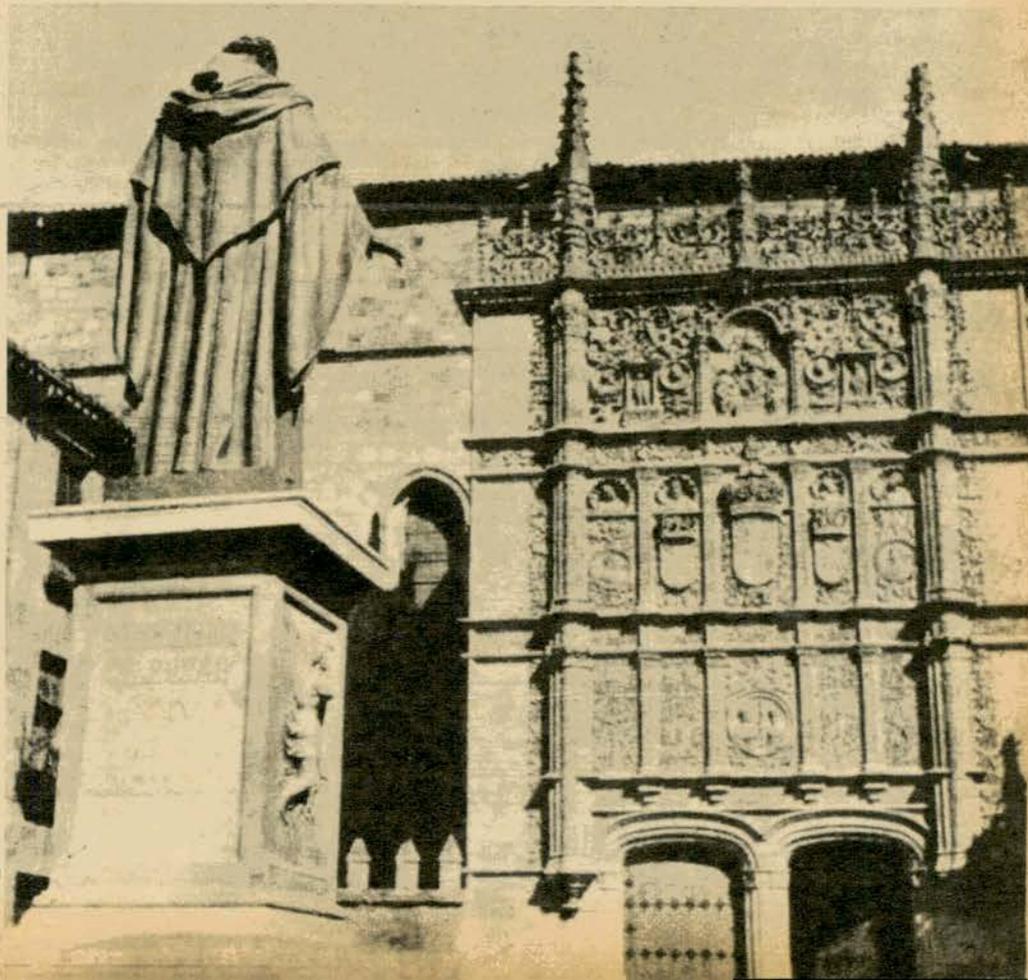
Mis pasos me conducen ahora a la casa de otro rebelde inmortal, de uno de los espíritus más esclarecidos y profundos que dio España: el hombre de "contra ésto y aquélllo" el insigne rector de Salamanca. Nos recibe su hija Felisa, que copia, en la delicadeza femenina, las facciones recias y agradables de Don Miguel. Recorremos la casa rectoral llena de aquella presencia por valor de ausencia. Entramos, como a un santuario, al dormitorio de monacal sobriedad; nos distraen las pajaritas de papel, los libros, los retratos, una postal de nuestro Sarmiento, en el escritorio. Como un colegial en temor de ser sorprendido, me siento en la que fuera su silla de trabajo, tomo sus plumas de ave que le servían de lapicero, me asomo a su balcón, desde el cual contemplaba Salamanca a la altura de la catedral, un balcón donde los brazos retorcidos de una parra (evocada en uno de sus poemas) suavizan el frío del hierro.

"Don Miguel, don Miguel, carnal don Miguel, carne y huesos, ropas y costumbres, donde quiera que esté no se habrá dejado despojar de nada", lo saludó Vicente Aleixandre. Pienso que el poeta tiene razón; don Miguel no se alejó de España. La siguió viviendo y sufriendo en lo que conserva de rebelde, desde dentro, defendiendo con su acento indomable su Universidad, su libertad, la de sus colegas y sus discípulos. Suenan lentas, sonoras las campanas de las Catedrales, cuando mis ojos buscan, en la media luz crepuscular, una traviesa ranita hecha en la arenisca, instalada, muy sí señora, cerca de los Reyes Católicos, en lo alto de esta puerta de la Universidad. Nadie sabe abandonar Salamanca sin verla: la busco... la busco, ¡por fin la encuentro!, inmóvil sobre una calavera, semejante a un bufoncillo "descreído y descarado que osa burlarse de la muerte sentándose sobre ella!".



La Catedral Vieja, joya arqueológica, comenzada en el siglo XII por Raymond de Borgoña, con peculiares características, y la cúpula, conocida por la "Torre de Gallo" y el "Patio Chico".

La Universidad de Salamanca, viejo dominio de las nunca interrumpidas enseñanzas de Fray Luis, es la más antigua de España, siendo en el siglo XVI la más renombrada de Europa. Su fachada semeja un bordado.

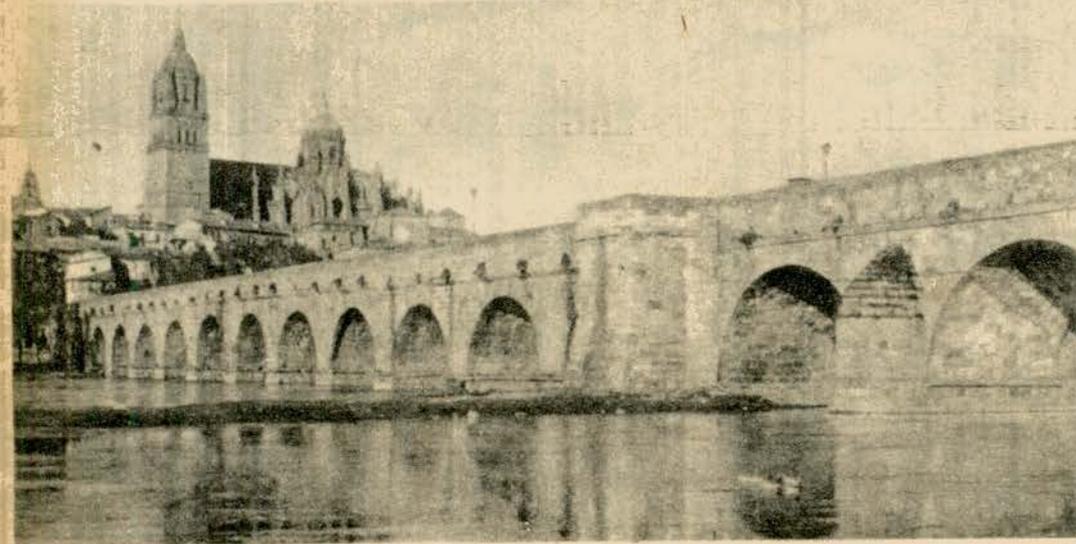




He aquí la biblioteca de la Universidad de Salamanca, que contiene la colección más completa de Europa en temas de humanismo y teología.



En el conjunto artístico salamantino se destaca el grupo que forman la Vieja y la Nueva Catedral, con la transición del estilo románico al ojival.



El puente romano, cerca del cual en el barrio de las tenerías tenía su choza la Celestina. Al fondo, las catedrales.

Unas voces juveniles rasgan el aire cuando llego a la Plaza Mayor, la más hermosa de España, alzada en 1729 en un barroco perfecto, según planos de Churriguerra. Es una "tuna" estudiantil. Vestidos a la vieja usanza, los mozos con calzón corto de terciopelo y amplia capa de graciosos pliegues en los que cuelgan infinidad de cintas multicolores, ayer, como hoy, pulsan el viejo instrumento para cantar al amor, hacen cabriolas, agitan las banderas de su grupo, corean, en bien templados registros: "Clavelito, clavelito; clavelito de mis sueños...". El bullicioso colorido conjunto se va en la noche. Camino bajo los soportales, que lucen en los medallones personajes de la historia española. Un costado de la plaza lo ocupa el Pabellón Real, desde el cual los monarcas presenciaban los torneos y corridas, porque el toro en Salamanca ocupa el lugar de privilegio en el escudo y los gustos de las gentes. Es acaso la única provincia donde "el animal arisco, el clásico morucho, representa algo exento de flamenquismo" y donde los doctores de la Universidad presidieron mientras duraron allí las corridas, continuando la costumbre de lidiar toros en los días de colación de grados.

Recorriendo el soto de torres

Nobles mansiones señoriales, como los palacios de Orellana, Fonseca y Monterrey —el más perfecto en estilo renacentista de toda España—, las casas de la Muerte y de las Conchas, embellecen la arquitectura civil de Salamanca; pero son las iglesias y conventos, más de la cincuentena los que le imprimen tan peculiar fisonomía: las dos catedrales, las Bernardas, San Esteban, San Martín, Santo Domingo, San Francisco, la

Purísima... Con la mañana me encamino hacia las Catedrales. La Vieja que viene desde el siglo XII y la Nueva, ¡paradoja de adjetivo!, que en 1513 inició Gil de Hontañón. Me extravió en el dedalo de callejas; cruzo grupos de colegiales apresurados y me distraigo contemplando las fachadas posteriores de las casas de la parte antigua, en ese barrio de las tenerías, donde aún suenan los golpes de los bataneros. En el soto de torres, como bautizó Unamuno a su ciudad, una de las más curiosas es la de la Catedral Vieja —joya arqueológica comenzada en el siglo XII por Raymond de Borgoña. Fábrica romántica, con influencias aquitanas y bizantinas, reflejada las últimas, en su escamada y falsa cúpula oriental rodeada de cuatro torrecillas, ese primoroso "cairel de Santa María la Sede, más popularmente conocida como la torre del gallo". Con sus capiteles y sus sepulcros medievales, crece la seducción de la Catedral presidida desde el altar mayor por la Virgen de la Vega, obra maestra de la orfebrería medieval en esmalte de Limoges. En el silencio del templo creo escuchar los pasos del obispo Don Jerónimo, rudo hombre de armas al que el Cid honraba con sus preferencias y que según los cronicones, entraba en la pelea blandiendo el Cristo de las batallas.

Cruzo el barrio estudiantil, sofocado entre las dos construcciones monumentales y me acerco a la Catedral Nueva, de estructura gótica con ciertas expresiones del barroco y el renacentista en los adornos. El milagro de la piedra se repite en estas puertas, de fastuosa talla ágil, dinámica, promesa de cuanto de arte encierra en sus capillas: sus cuadros, sus mármoles.

Me había olvidado que Santa Teresa anduvo por



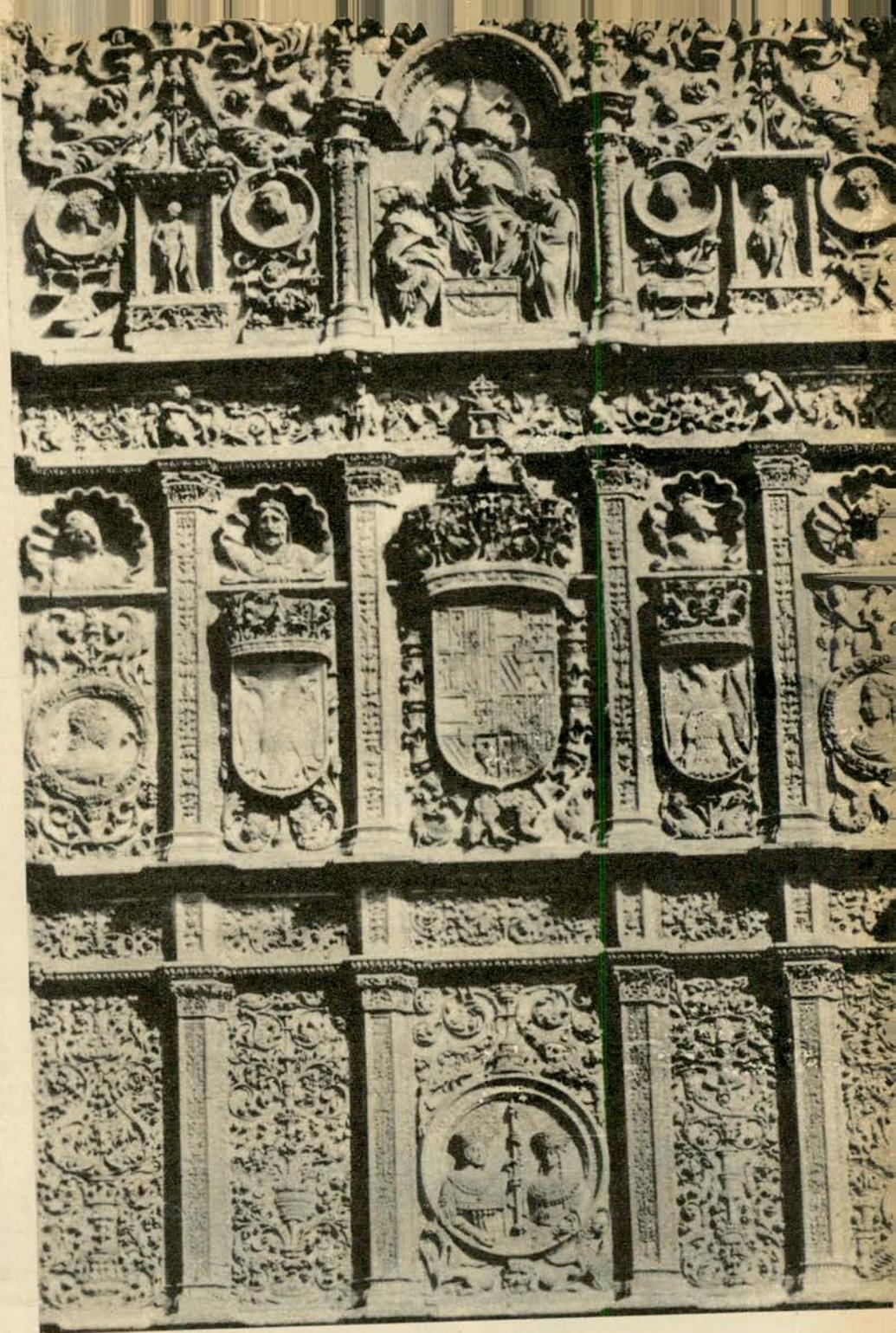
Felisa, la hija de don Miguel de Unamuno, en el balcón de la casa solariega en compañía de la autora de esta nota. Puede observarse entre los hierros los brazos retorcidos de una parra evocada por el insigne rector de Salamanca en uno de sus poemas

Salamanca; al recordarlo voy en busca del convento que en 1570 habitó y en el cual sufrió uno de sus éxtasis, escribiendo quizá el mejor de sus poemas. Lo descubro, cerca de la Plaza Mayor, en el ángulo que forman las calles de Crespo Rascón y las Isabeles. Un recio portaldón de madera abre el paso al zaguán oscuro, vasto, abovedado, sin baldosas. Evoco el soneto escrito en ese caserón: "Vivo sin vivir en mí / y tan alta vida espero, / que muero porque no muero."

Corrió la semana; las valijas, como fauces abiertas, me esperan en el hotel. Es forzoso partir, pero lo hago a la desgana. Mientras me alejo con nostalgia de los amigos salmantinos, susurro mi homenaje a Don Miguel en su propia palabra:

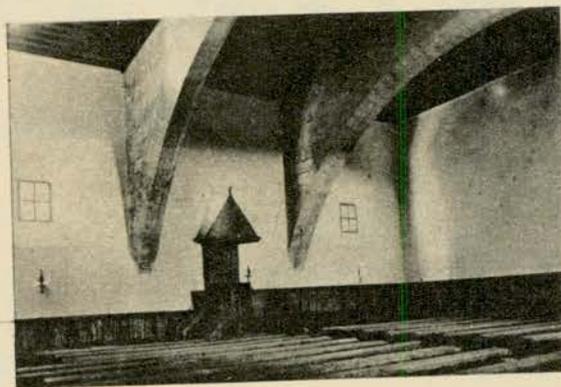
"Cuando yo me muera,
guarda, dorada Salamanca mía,
tú, mi recuerdo.
Y cuando el sol al acostarse en-
[cienda,
el oro secular que te recama,
con tu lenguaje, de lo eterno he-
[raldo,
di tú qué he sido..."

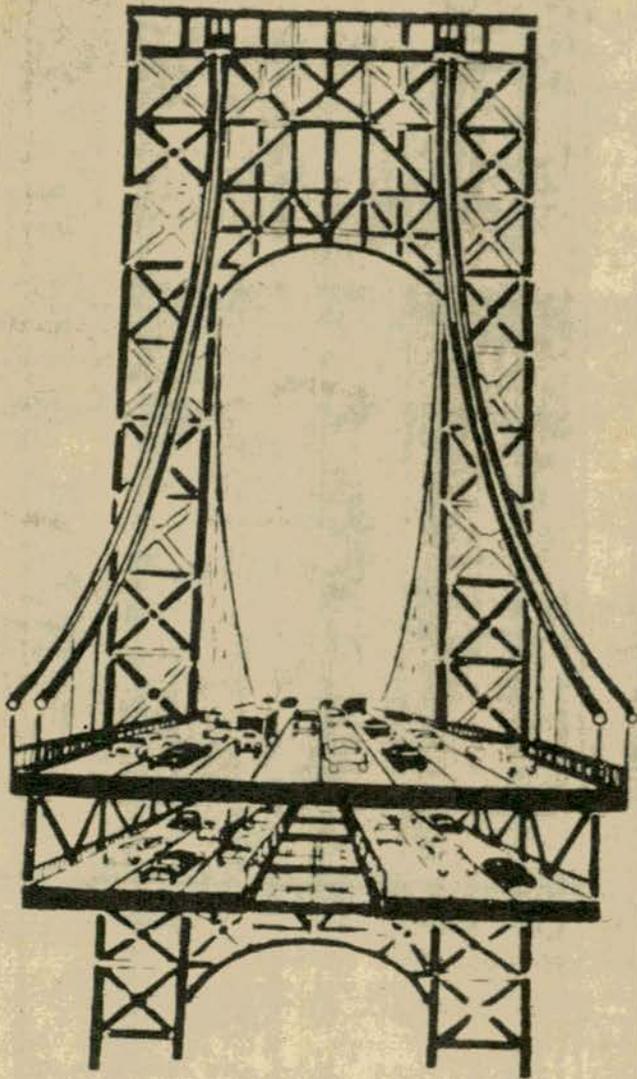
Contraste que ofrece la pátina de los años de los edificios de la Plaza Mayor con los automóviles último modelo de los curiosos turistas.



Este enfoque de la cámara fotográfica nos muestra los detalles del "bordado" que forma el frente de la Universidad, en su parte central.

Aspecto general de la catedral de Fray Luis de León, en la que éste, después de cuatro años de prisión en Valladolid, dijo su tan famosa frase: "Como decíamos ayer..."

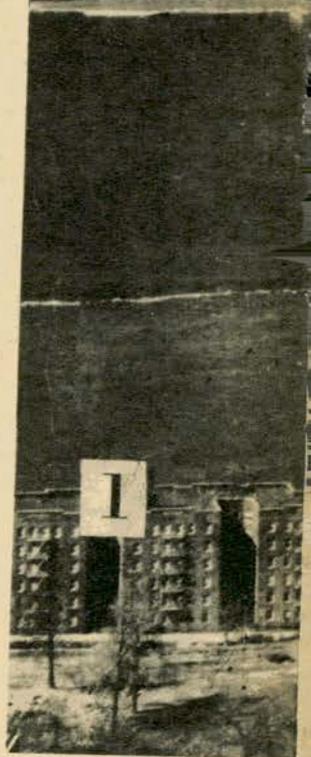
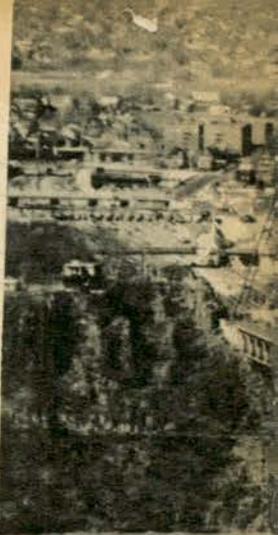




HAY muchas cosas que no son nada fáciles de explicar, aunque exista el difundido y erróneo entendimiento de que todo el mundo las conoce. Tome usted un puente, por ejemplo. Todos sabemos lo que es un puente o, mejor dicho, creemos saberlo. Pero con los puentes sucede lo mismo que con los caminos. El progreso los ha alejado de la idea corriente que es elemental y antigua; hoy se ha llegado a tal punto que cuando se construye un puente, el puente es lo de menos...

Esta afirmación, que no es rebuscada aunque lo parezca, merece ilustrarse, y podemos hacerlo tomando el ejemplo de turno que, justamente, ha inspirado esta nota. Se trata del famoso Washington Bridge, de Nueva York, que este mes verá aumentada su fama —y su capacidad— en un 75 por ciento gracias a una obra de ingeniería que se puede calificar de única; y esto casi es una redundancia, porque este puente siempre tuvo el prestigio de ser excepcional por una cantidad de razones que veremos de paso. Se trata, en una palabra, de utilizar el caso del Washington Bridge para dar la idea de cómo es un puente moderno.

El Washington Bridge verá aumentada su capacidad para el tránsito de vehículos gracias a la construcción de un segundo piso, que en realidad es el primero. Es el segundo por razones cronológicas, y el primero porque está debajo del único piso que ese puente tuvo hasta ahora. Y aunque en Nueva York hay otros puentes que tienen dos pisos, éste es el único al que se le ha agregado un piso adicional 35 años después de haberse previsto que iba a llegar el día que ha llegado hoy.



Cuando el PUENTE es lo de menos...

Escribe
HORACIO ESTOL

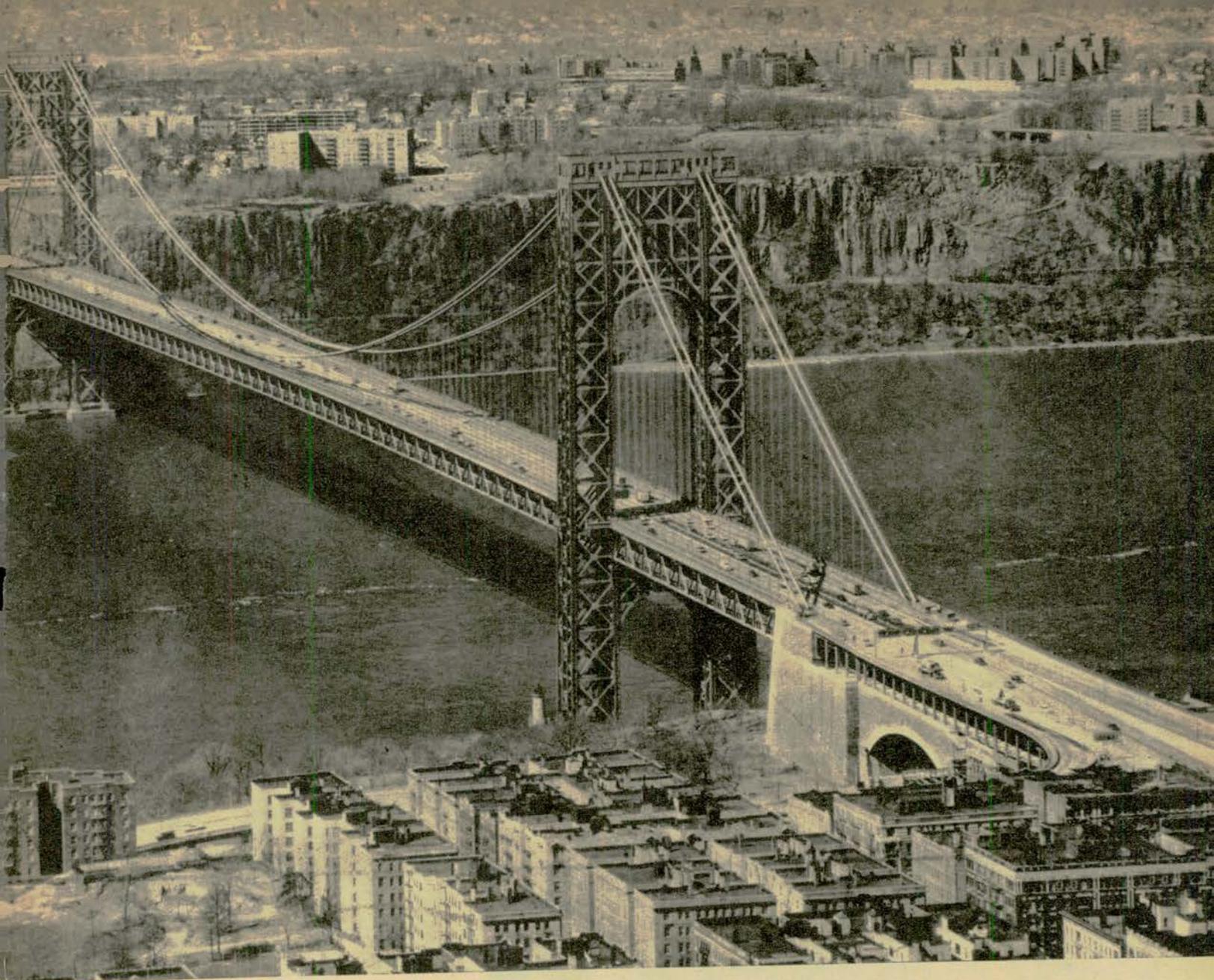
Para AUTOCLUB

Para que se entienda la magnitud de la obra que se ha hecho en el Washington Bridge, primero es indispensable decir algo del puente original en sí mismo.

De primero a tercero

De 1931 a 1937, el Washington Bridge fue el puente colgante más grande del mundo, con una luz de 1.050 metros. Luego pasó a segundo lugar al inau-





Una vista panorámica del Washington Bridge, tomada desde Manhattan, que permite apreciar cuál es la obra que se ha realizado al agregársele el segundo piso, que será habilitado en los últimos días del corriente mes.

gurarse el Golden Gate, en San Francisco, con 1.260 metros; después, desde 1957, quedó en el tercer puesto al terminarse el Mackinac Bridge, en Michigan, que tiene 1.140 metros. Y dentro de tres años pasará a ser el cuarto puente colgante, cuando se termine el Verrazano Bridge, con 1.278 metros, sobre un costado de la bahía de Nueva York.

Estos cambios de posición en el ranking de los puentes colgantes, nunca afectaron, sin embargo, el mejor prestigio del Washington Bridge, afirmado fundamentalmente por su belleza. Porque este puente es, sobre todo, un puente hermoso en el más estricto sentido de la belleza que pueden tener los puentes. Es un puente de acero, que tiene la gracia de una gigantesca hamaca paraguaya atravesada perezosamente a lo ancho del río Hudson, sin que su sustancia metálica afecte al aire de ñanduty que fluye del dibujo de sus arcos. Seguimos prefiriendo, por eso, a todas las definiciones conocidas, la que una vez tuvimos la suerte de imaginar, afirmando que el ingeniero que concibió el Washington Bridge no era un ingeniero civil, sino que fue un ingeniero poeta...

Este puente va desde la calle 178, en Manhattan, hasta Fort Lee, la población que está enfrente, sobre la cota de Nueva Jersey. En cada extremo del puente hay una torre de 181 metros de altura —para construirse se utilizaron 43.070 toneladas de acero—, que sirven de apoyo a los extremos del puente y a los cables que lo sostienen. El cable principal es de 90 centímetros de diámetro, y está formado por 26.474 cables pequeños, cuya extensión, sumada, sería de 168.000 kilómetros. De torre a torre hay una distancia de 1.428 metros, pero incluyendo los accesos, el puente tiene una extensión de 3.339 metros. El ancho es de 37,20 metros, con una calzada de 27 metros, en la que hay ocho "lanes", cuatro de ida y cuatro de vuelta. Costó 76 millones de dólares y se lo construyó previendo que

sería necesario agregarle un segundo piso y, eventualmente, una línea ferroviaria doble.

Treinta años después

Al cumplir un año de servicio, en 1932, el Washington Bridge había sido utilizado por 5.500.000 automotores; pero el año pasado, la cantidad de vehículos que cruzaron el puente se había multiplicado por más de siete, porque llegó a 38.446.000. Por eso, no debe extrañar que en 1955 se iniciaran los estudios con el fin de agregarle el segundo piso (foto N° 1), que ahora se va a inaugurar, y que las obras se iniciaran en 1958.

Hemos dicho que el puente es lo de menos. Lo confirma el hecho de que para construir el segundo piso que nos ocupa se han gastado 25 millones de dólares, mientras que los accesos al puente han costado... ¡153 millones!

Henry A. Druding —funcionario de la Port of New York Authority,



2

entidad autónoma de la que dependen el puerto, las terminales aéreas y de ómnibus, los aeropuertos de la ciudad y la mayoría de los puentes y los túneles—, quien está a cargo de la dirección general de la obra realizada en el Washington Bridge, la ha definido así:

“El proyecto abarcó tres operaciones principales: el puente en sí, los accesos de Jersey y los accesos de Manhattan. El aspecto más impresionante fue el de la construcción del puente, pero para los ingenieros fue el más fácil. En cambio, los problemas y los dolores de cabeza fueron provocados por la construcción de los accesos.”

Repetimos: el puente es lo de menos. Y el Washington Bridge no es una excepción. El mismo fenómeno se repite en todos los puentes y túneles de Nueva York, nuevos y viejos, y principalmente en los viejos, donde ha sido necesario rehacer los accesos, cosa que siempre representa un trabajo diez veces mayor que emprender una obra nueva.

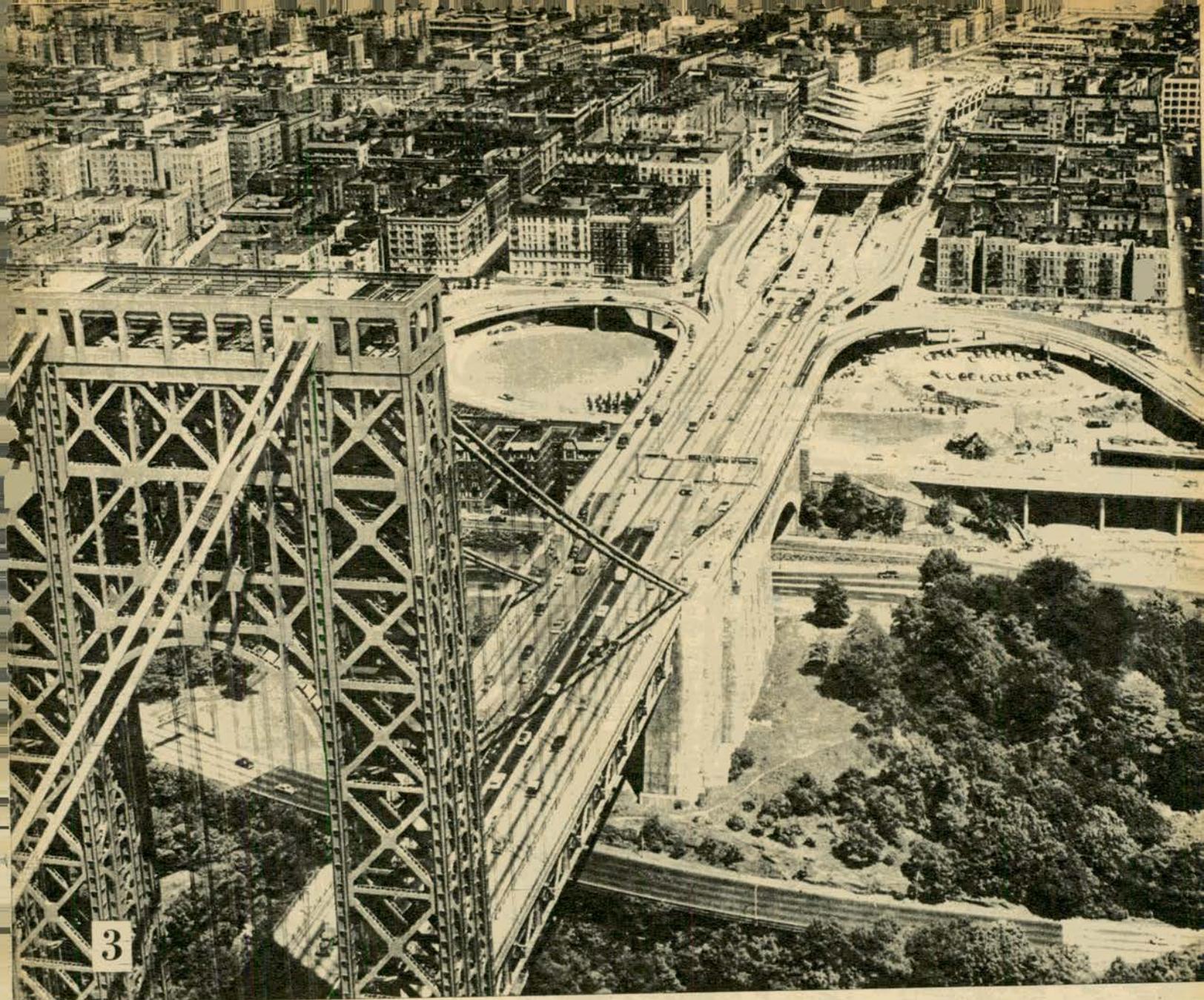
“No solamente hubo que hacer estudios y proyectos para resolver el tipo y la ubicación de los accesos —sigue diciendo Mr. Druding—, sino que también hubo que hacer estudios y proyectos para organizar el mantenimiento fluido del tránsito en el puente, mientras se trabajaba...”

No debe pensarse que este aspecto especial de la obra ha sido el que encareció la construcción de los accesos. Ya hemos dicho que este fenómeno se repite en todos los casos. El Verrazano Bridge, por ejemplo, costará 325 millones de dólares, de los cuales 191 están destinados a los accesos...

Este pequeño principio de obras públicas, digamos —cuando se construye un puente, lo más costoso son los accesos—, corresponde a una experiencia que Nueva York ha venido haciendo al correr de los años a un costo de centenares de millones de dólares y millares de millones de horas-

Una vista general de la parte sur de los accesos al puente, en la orilla de Manhattan, con el camino principal que hay en ese paraje que es el Henry Hudson Parkway, el segundo, contando desde la orilla del río Hudson.

hombre. El último cálculo sobre lo que cuestan actualmente en los Estados Unidos las congestiones de tránsito, redondea la suma de 5.000 millones de dólares al año. Y las congestiones de tránsito, que tienen muchos aspectos, muestran uno de los más impresionantes, justamente, en los accesos a los puentes y los túneles. Sin hablar de toda Nueva York, solamente en Manhattan hay 17 puentes y 4 túneles, de modo que aquí el problema se conoce en carne propia. A la vez, el Washington Bridge representa un problema especial,



La salida del Washington Bridge, en Manhattan, vista desde el río, tiene como vía principal el camino bajo nivel de doce "lanes", construido entre las calles 178 y 179. Sobre ese camino, se ve la estructura de la Terminal de ómnibus, que todavía estaba en construcción al ser tomada esta foto.

porque es el único puente que atraviesa el río Hudson, dentro de la ciudad.

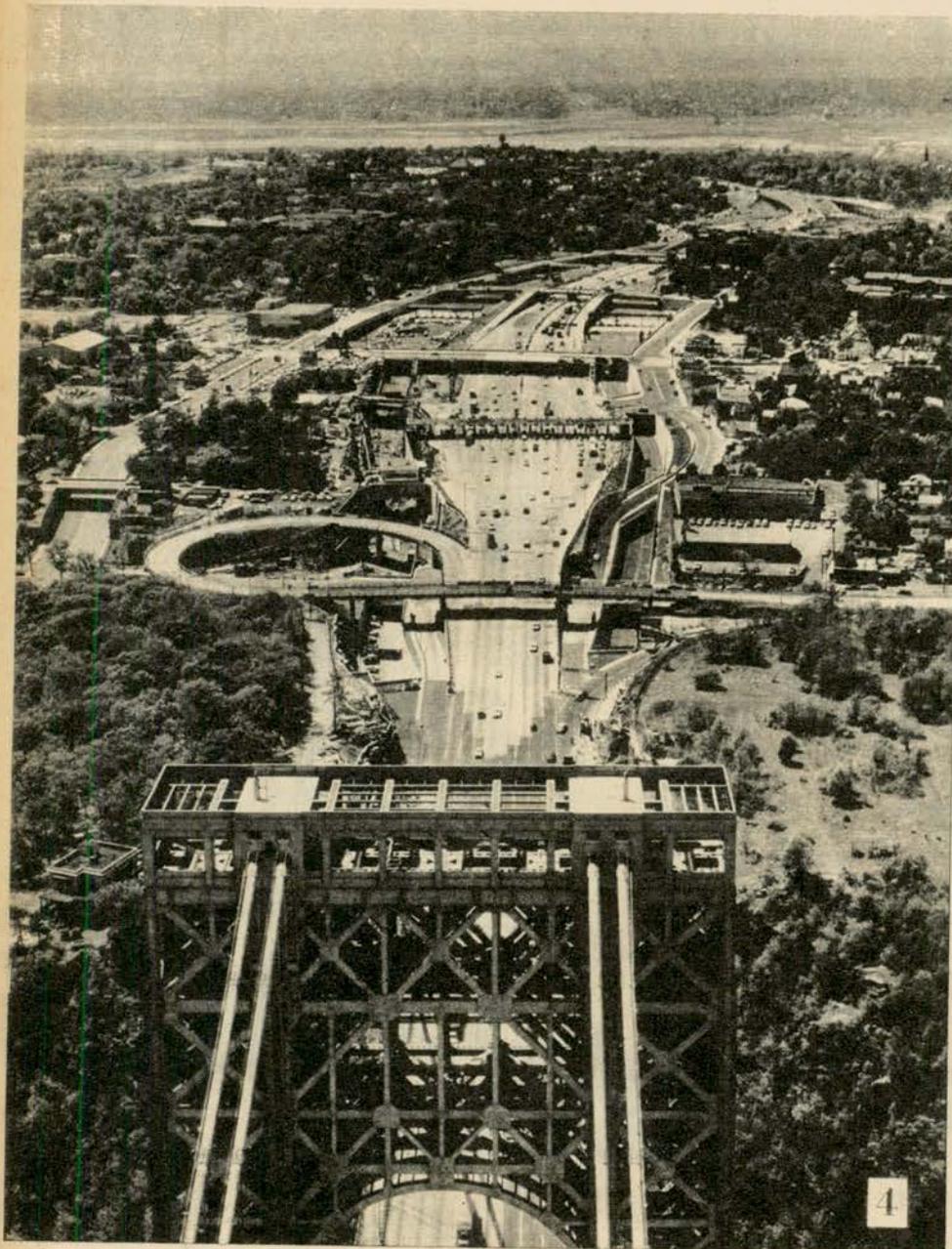
El caos organizado

La idea de que todos los vehículos pueden ingresar a un puente por un mismo lugar, es prácticamente prehistórica. El Washington Bridge siempre tuvo varios accesos: directamente por la calle 178, o por cualquiera de las dos manos del Henry Hudson Parkway (foto Nº 2), aunque estos últimos fueron ampliados y perfeccionados en el curso de los últimos diez años.

El promedio actual de tránsito en el puente es de 110.000 coches por día, y el movimiento máximo ha sido de 144.000. El segundo piso —con seis "lanes" más— llevará la capacidad máxima de 252.000 vehículos, cosa que da una idea de cuánto han debido ser ampliadas las facilidades de acceso que existían anteriormente. Si se tiene en cuenta, además, que tanto en Manhattan como en Nueva Jersey se han construido y se siguen construyendo caminos nuevos, se comprenderá que era indispensable proyectar el nuevo sistema de accesos teniendo en cuenta las conexiones con esos caminos, en forma directa o indirecta.

No debe extrañar, por eso, que en los extremos del Washington Bridge se hayan hecho obras realmente impresionantes. En Manhattan (foto Nº 3) fue necesario arrasar siete manzanas, entre las calles 178 y 179, para construir un camino bajo nivel, con doce "lanes", y establecer así una conexión directa con el Alexander Hamilton Bridge, sobre el Harlem, y ganar acceso —mediante los inevitables y enredados rond-points— a dos caminos importantes, El Major Deegan Expressway y el Cross Bronx Expressway. Al hacerse esa demolición, desaparecieron las instalaciones primitivas utilizadas hasta ahora como final de línea para los ómnibus que llegaban de Nueva Jersey, y se hizo necesario construir una estación terminal en forma. Esa estación, que está sobre el camino bajo nivel, costó 13 millones de dólares, y será utilizada diariamente por 2.000 vehículos y 50.000 pasajeros. Para desahogar la afluencia de público que se registrará en esa terminal, fue necesario reestructurar y ampliar una estación de subterráneo vecina, construyéndose, además, tres pasajes bajo nivel, asegurándose la comunicación directa entre los dos lugares.

La salida principal del puente en este lugar, que es el camino bajo nivel que hemos citado, y que no intentamos describir porque cuanto más se



En Nueva Jersey, la salida del puente reproduce, aproximadamente, el mismo complicado dibujo de rond-points y rampas que existe en Manhattan, aunque está desarrollado con menos presión, debido a la mayor amplitud del terreno disponible.

en los dos lados, el resultado final es el mismo, porque tanto en Nueva Jersey como en Manhattan se reproduce una idéntica "capacidad de absorción y desahogo de vehículos", asegurándose el equilibrio indispensable para que se obtenga el 75 por ciento de aumento de capacidad de tránsito que aseguran los seis "lanes" del segundo piso.

Como se podrá apreciar en las fotografías que ilustran esta nota, el principio inconvencible que determina el carácter de los accesos a este puente —y para el caso, a todos los puentes y túneles del país—, es su absoluta independencia del tránsito local; de ahí la madeja de desniveles, rond-points, rampas, etc., que —elevando enormemente los costos de la obra— constituyen el único medio para lograr el rápido movimiento del tránsito, que es la finalidad perseguida. Esa coordinación le da razón de ser al automóvil, porque complementa su utilidad. Esperando que no aumente la confusión del lector, podemos citar un ejemplo. La salida bajo nivel que hay en Manhattan conecta con el Alexander Hamilton Bridge, sobre el Harlem, como lo hemos señalado; allí, un rond-point permite tomar, sin tocar los frenos siquiera, el Cross Bronx Expressway; de este camino, a la vez, se puede salir hacia el norte por el New England Thruway y llegar a Canadá o tomar el Whitestone Bridge o el Trog's Neck Bridge y pasar a todos los caminos de Long Island; o tomar el Henry Hudson Parkway y llegar al extremo de la isla de Manhattan en quince minutos. En todos esos casos, jamás se encontrará un cruce de caminos y, lo que es más, no se encontrará ni una luz reguladora de tránsito. De la misma manera, cuando se sale del puente en Nueva Jersey, las posibilidades de conexiones son tantas, que en la práctica, de allí se pueden tomar caminos que lleven a cualquier parte del país.

La tarea fácil

Aunque ya sabemos que para los ingenieros, lo "más fácil" de toda la obra fue la construcción del segundo piso del puente, nos parece que igual corresponde dar una idea, aunque sea muy general, de cómo se realizó el trabajo. Debe recordarse, por lo pronto, que el tránsito por el puente nunca fue interrumpido en los cuatro años que duró la tarea, y que sólo en dos ocasiones hubo que suspender la circulación de autos por el Henry Hudson Parkway, sin que en ninguno de los casos la interrupción durase más de seis horas.

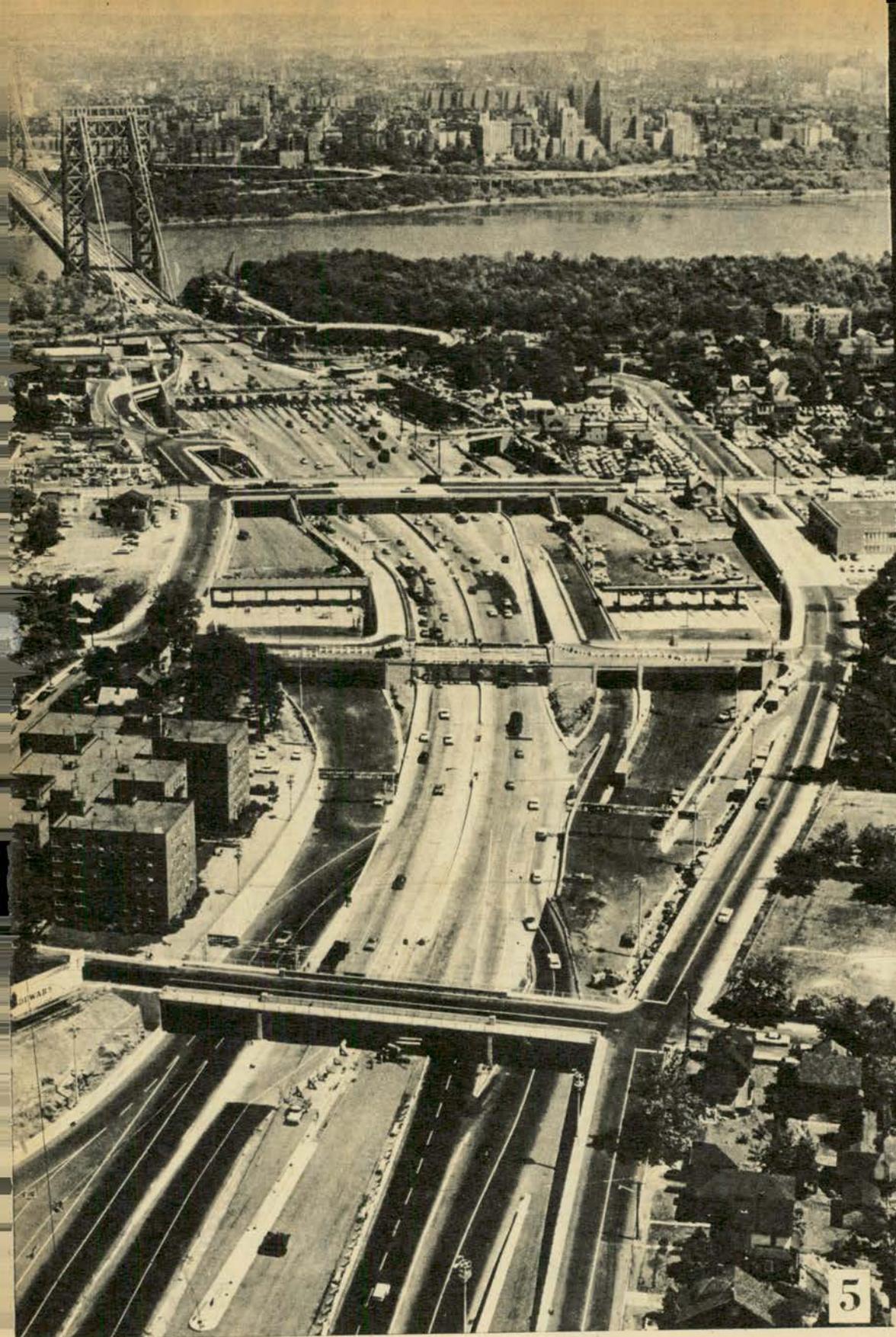
El segundo piso del George Washington Bridge —piso que, según se dice en broma, debiera llamarse Martha Washington— se construyó "de abajo". En la estructura original se habían colocado planchas de acero, cada 18 metros, especialmente destinadas a sostener las secciones de lo que algún día sería el segundo piso. Esas planchas sirvieron

digamos mayor será la confusión, además de conectar con los dos caminos importantes que hemos mencionado, conecta también con: a) Henry Hudson Parkway; b) Riverside Drive; c) Amsterdam Avenue; d) Harlem River Drive, y e) calle 181... Tampoco debe olvidarse que todos los nuevos accesos combinan y/o son interdependientes con los que existían antes, de manera que la corriente de vehículos, proceda de donde proceda, se puede distribuir automáticamente en los dos pisos del puente.

Duplicación del ritmo

En la costa de Nueva Jersey se reprodujo el mismo problema de Manhattan (foto N° 4), aunque en circunstancias diferentes, porque en Fort Lee la edificación es mucho menos densa. De todas maneras, fue necesario coordinar y ampliar los antiguos accesos al puente con el nuevo planeamiento determinado tanto por el segundo piso, como por los nuevos caminos que se están construyendo y se han construido. Por lo tanto, en ese lugar se hicieron las siguientes conexiones: a) Ruta N. J. 4; b) Ruta U. S. 46; c) Ruta U. S. 1; d) Ruta U. S. 9 W.; e) Palisades Interstate Parkway, y f) Bergen Freeway, en construcción entre las rutas N. J. 4 y U. S. 46, que servirá de conexión con el New Jersey Turnpike; además, se construyeron tres accesos bajo nivel, conectados al puente por dos túneles.

Aunque los accesos al puente (foto N° 5) sean bastante diferentes



Otra vista de los accesos al puente en Nueva Jersey, que permite ver a la izquierda, antes de comenzar el puente uno de los tres túneles que facilitan la descongestión del tránsito en ese paraje.

Fotografías proporcionadas por la Port of New York Authority

En esta foto aparece uno de los accesos al Washington Bridge, correspondiente a Manhattan, que se han utilizado para preparar al personal a su cargo el control del tránsito.



de apoyo a una especie de "andamio horizontal" en el que montaron dos grúas; las barcas que transportaban las secciones ya armadas, anclaban debajo del andamio y luego las grúas levantaban esas armazones de acero hasta el nivel adecuado, acoplándolas de inmediato a la estructura principal del puente y a la sección que se había colocado anteriormente. El andamio, que quedaba entre el primer y segundo piso, se corría entonces al lugar donde se iba a colocar la sección inmediata, repitiéndose allí toda la operación. Fácil.

Puede decirse que esa tarea fue doble, ya que estuvo a cargo de dos equipos, porque el segundo piso se armó avanzando simultáneamente de las dos orillas hacia el centro del río. Las secciones utilizadas tenían diferente peso; las de la costa, por

ejemplo, eran de 220 toneladas, mientras que la última sección que se colocó el 16 de junio pasado justo en el centro del puente y completándose el segundo piso, pesaba 62 toneladas, y media 18 metros de largo, 32,40 metros de ancho y 9 de altura. En toda la obra, puente y accesos, trabajaron 2.000 hombres y 35 ingenieros, día y noche, durante cuatro años, mientras la temperatura osciló cuatro veces, de una máxima de 36 grados a una mínima de 14 grados bajo cero.

Cuando los cables de suspensión se aflojaron, al colocarse las sec-

ciones correspondientes a las dos orillas, nadie se alarmó. Los computadores electrónicos de la Bethlehem Steel Co. habían estudiado el problema, anunciando que llegarían a aflojarse hasta 2/3 de pulgada, para recobrar luego la tensión normal cuando se colocaran las secciones centrales. Y eso fue lo que ocurrió.

Toque final

Mucho antes de que se terminara la construcción del segundo piso del Washington Bridge hubo que resolver una cantidad de proble-

mas que iban a presentarse en el mismo momento en que se habilitara esa ampliación del puente. Todos esos problemas tenían que ver con un solo objetivo: asegurar el fácil movimiento de vehículos en la embrollada combinación de accesos nuevos y viejos. Es decir, evitar que el tránsito se embotellara con automovilistas aterrorizados, porque eso es lo que ocurre cuando uno se encuentra en esas estructuras infernales donde se tiene la sensación de que si se toma mal una salida, en vez de llegar a Boston se puede ir a parar a Bahía Blanca, que está en la dirección contraria...

Primero que nada, hubo que aumentar el personal del puente a 250 hombres e, inmediatamente, organizar la instrucción de ese personal capacitándolo para actuar en forma intercambiable en las diferentes operaciones del puente. El proceso de instrucción se hizo utilizándose dos modelos de los accesos —foto N° 6— correspondientes a cada extremo del puente y que, dicho sea de paso, agregaron 25.000 dólares al costo total de la obra. Aunque ese costo adicional no es importante si se tiene en cuenta que para regular el tránsito en el Washington Bridge, se ha gastado un millón de dólares, correspondiendo la principal inversión a 131 carteles luminosos que se manejan por control remoto desde una estación central...

Es evidente que ahora el Washington Bridge con su segundo piso, y una capacidad máxima teórica de 252.000 vehículos por día, podrá afrontar el inevitable aumento de tránsito que ha de producirse en los próximos quince años. Lo que sucederá después es fácil de anticipar. Cuando el movimiento llegue a 200.000 vehículos diarios, se iniciará la construcción de otro puente. Y seguramente será un puente de dos pisos, que se construirá calculando que se le puedan agregar otros dos, y descontando que los accesos costarán seis veces más que el puente.

Julio E. Riera ha sido objeto de una distinción

La Asociación Argentina de la Propaganda, en una reunión realizada a ese efecto, hizo entrega a los realizadores de su órgano interno, la "Revista de la Propaganda" de reproducciones facsimilares de la placa correspondiente al premio "F. Antonio Rizzuto", acordado a esa publicación por la Asociación de la Prensa Técnica Argentina, por la mejor labor durante 1961.

Las distinciones correspondieron al director de la revista, señor Julio A. Como, a su redactor, señor Fernando J. Andrés, a su diagramador, señor Julio E. Riera, y al impresor, señor Lorenzo. El señor Riera está, como se sabe, a cargo del Departamento de Arte de AUTO CLUB.

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!

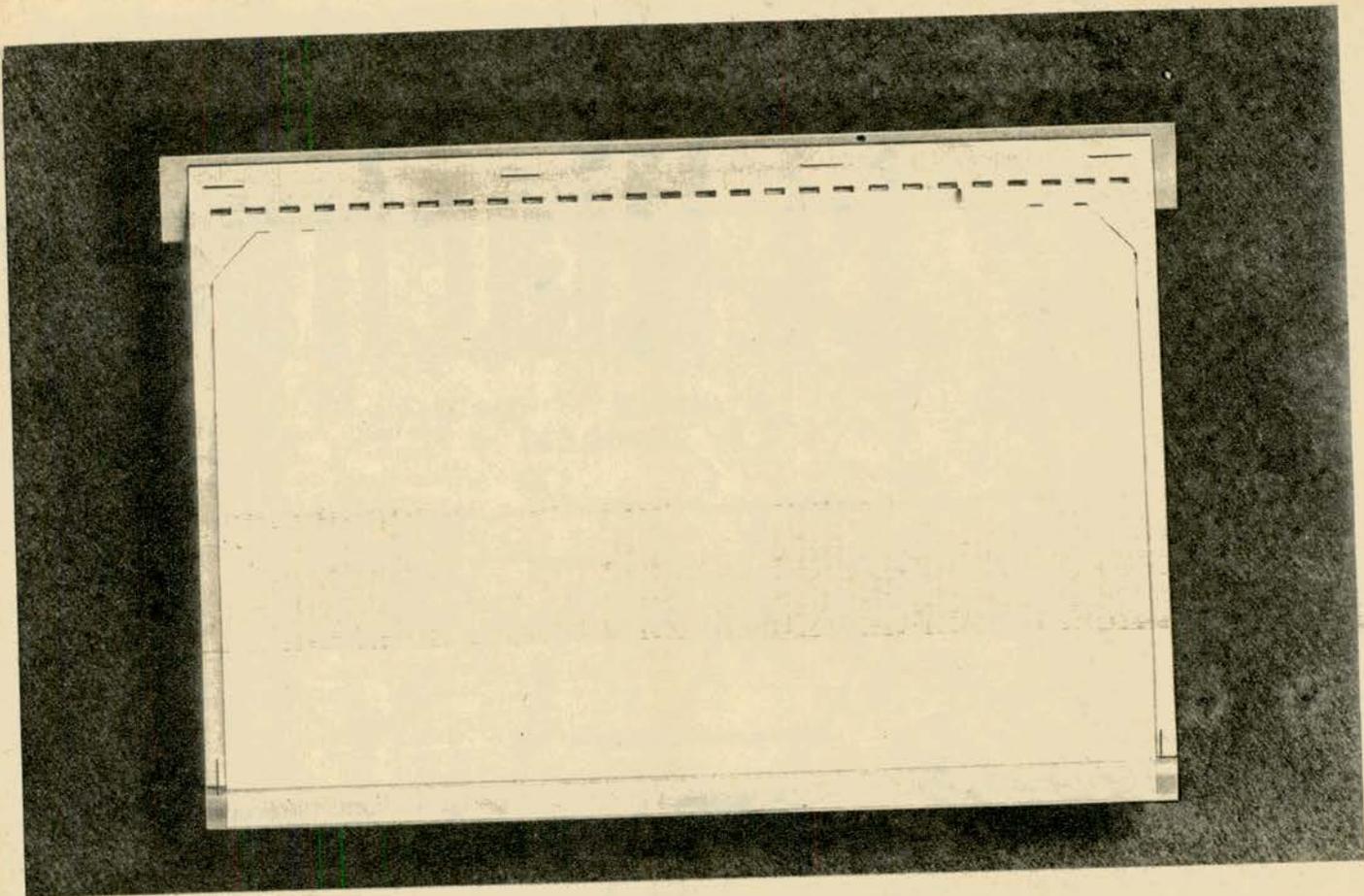


Distribuidor



WILL L. SMITH S.A.
DIVISION AUTOMOTOR

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



Rehusamos diseñar un sistema de registros para Ud. antes de conocer su problema

Primero deseamos que Ud. vea cómo es una ficha en blanco del Sistema Kardex.

Porque cuando empecemos a hablar de sus registros, es por ahí por donde comenzaremos; por el principio.

Queremos saber su problema; solo así podremos diseñar un sistema específico para resolverlo.

Piense en cada una de sus dificultades. Inventario; Personal; Créditos; Producción; Ventas; Cuentas a Cobrar; Cobranzas; Compras; etc.

Haga su elección.

¿Acaso cree Ud. que nunca hemos oído hablar de su problema? (No se sorprenda si nosotros lo conocemos, pues estamos en esta materia desde hace mucho tiempo).

Cualquiera sea su dificultad el sistema que recomendaremos le asegurará mejor control de sus estados comerciales.

Por ejemplo: un Sistema Kardex le dirá qué es lo que está en marcha, qué es lo que no está en marcha y cuándo.

Acerca de todo esto puede Ud. consultarnos.

Remington Rand Sudamericana

DEPARTAMENTO DE SISTEMAS DE ORGANIZACION
TUCUMAN 829, Piso 3° - T. E. 35-1022

SUCURSALES Y OFICINAS

BAHIA BLANCA - CORDOBA - LA PLATA - MAR DEL PLATA - MENDOZA - ROSARIO - TUCUMAN
CORRIENTES - PARANA - RESISTENCIA - SAN JUAN - SANTA FE.

GUIA TURISTICA DE BUENOS AIRES

S I nos atenemos estrictamente a lo que dictaminan las leyes, debemos aceptar que los accidentes orográficos no son pasibles de propiedad privada. De donde se infiere que el Riachuelo no puede pertenecer a nadie en particular.

Nadie puede quitarnos, empero, la sórdida impresión de que el Riachuelo pertenece a don Benito Quinquela Martín. O, por lo menos, que don Benito lo tiene alquilado.

El Riachuelo

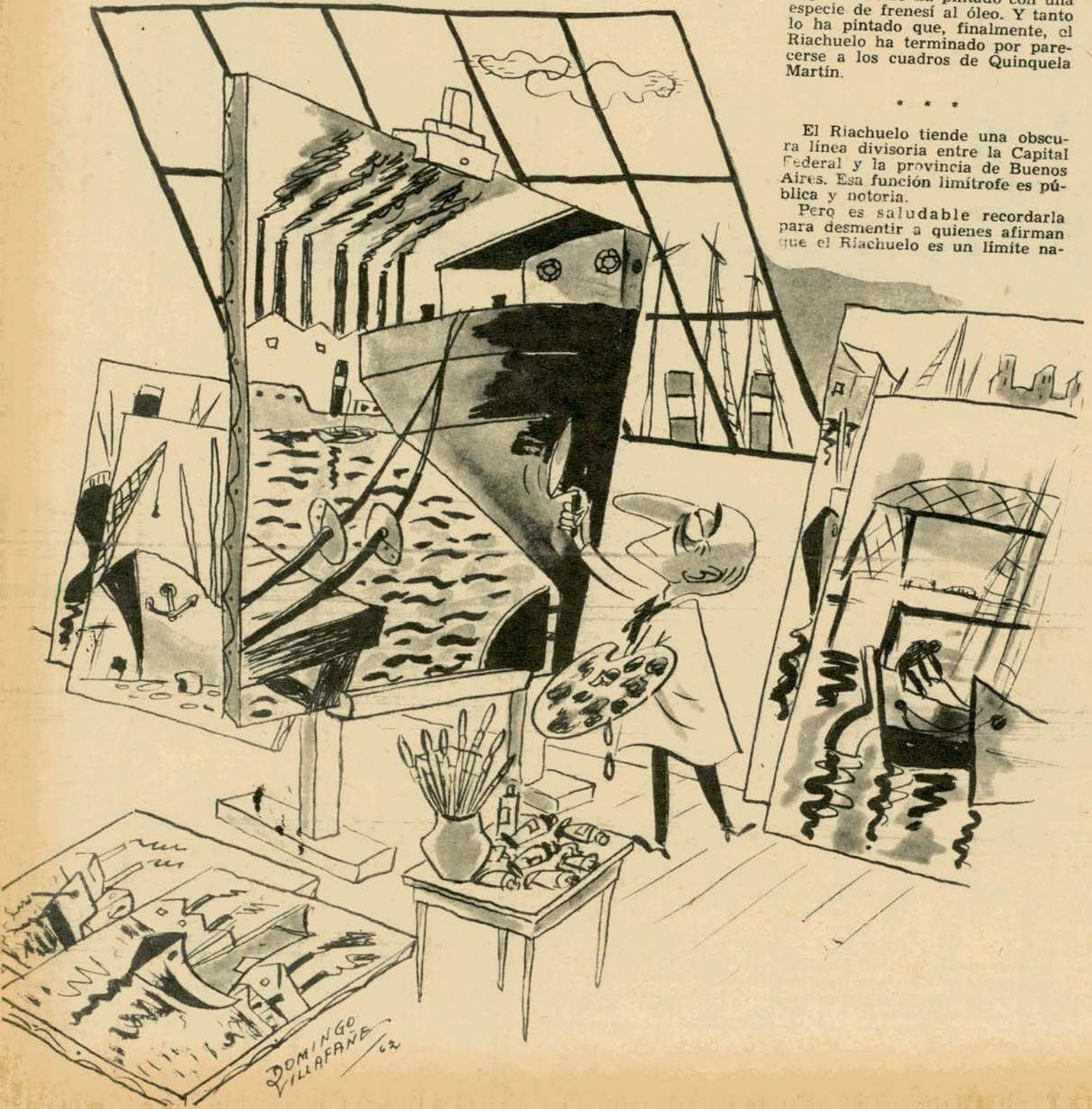
Por
RODOLFO M. TABOADA
Para AUTOCLUB

Quinquela Martín ha pintado el Riachuelo desde todos los ángulos posibles. E incluso, desde todos los imposibles. Lo ha pintado con una especie de frenesí al óleo. Y tanto lo ha pintado que, finalmente, el Riachuelo ha terminado por parecerse a los cuadros de Quinquela Martín.

* * *

El Riachuelo tiende una oscura línea divisoria entre la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires. Esa función limítrofe es pública y notoria.

Peró es saludable recordarla para desmentir a quienes afirman que el Riachuelo es un límite na-





tural entre la República Argentina y los frigoríficos.

El Riachuelo plantea en la conciencia de los criollos un conflicto prácticamente insoluble. El Quijote que alienta en todo criollo afirma que el Riachuelo conforma en el mapa ciudadano un paisaje tan sugestivo como poético. Y el Sancho que cabalga junto al Quijote sostiene que el Riachuelo es la cloaca máxima de la ciudad.

En defensa de su tesis, el Quijote nos remite a la espesa literatura del tango. Y el tango nos jura por lo más sagrado que el Riachuelo es un lugar muy bonito, donde la luna y los barcos suministran generosamente infinitas metáforas canyengues. Y por su parte, Sancho se limita a aconsejar prudentemente que los viandantes obturen sus narices, cada vez que deban cruzar el puente.

Ciertos filósofos opinan que este conflicto será eterno, por la misma razón que es eterno el choque entre el espíritu y la materia. Y otros declaran que tal conflicto desaparecerá automáticamente el día que se canalice el Riachuelo.

Los habitantes de Buenos Aires podemos compartir la ensoñación quijotesca o el materialismo sanchesco, en cuanto a la apreciación total del Riachuelo.

Pero, en cambio, nos encontramos de mutuo acuerdo en lo que atañe, específicamente, a la Vuelta de Rocha.

La Vuelta de Rocha es uno de nuestros tabúes poéticos. A tal punto que todo ciudadano bien nacido tiene la obligación de aceptar a priori que la Vuelta de Rocha es uno de los rincones más poéticos de la ciudad. Y debe emocionarse, casi patrióticamente, cada vez que escuche el tango epónimo de Juan de Dios Filiberto.

Juan de Dios Filiberto es algo así como el Quinquela del tango. Con lo que queda dicho que su

musa emerge del Riachuelo, con la inquietante desnudez de una Venus orillera.

En rigor de verdad, los cuadros de Quinquela deberían contemplarse con el obligado complemento de un tango de Filiberto. La pintura del uno, apoyada por la música del otro, quizás nos hicieran olvidar el típico olor del Riachuelo, que es la contra esencial de toda apreciación artística.

Durante mucho tiempo, fue el Riachuelo una línea divisoria que

servía de frontera al pecado.

Todos sabíamos que detrás de esa línea fronteriza campeaban las "timbas", en pleno estado de desparpajo. Los porteños nos prometían ir alguna vez por esos lados para jugar, con absoluta impunidad al "ferrocarril" o a la "guitarrita". Pero lo íbamos dejando de un día para otro. Porque, después de todo, existían diez mil quinientos sitios en plena Capital Federal donde podíamos hacer exactamente lo mismo, sin necesidad de cruzar el Riachuelo.



Fluido y repuestos para frenos

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS



FLUIDO



JUEGOS DE REPARACIONES

CAÑOS



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

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

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

VIAJE A LAS TERMAS

Nos hablaron del avión, alto, silencioso en el espacio diáfano, para aterrizar a poco en el aeródromo todavía de flamantes líneas. Pero preferimos la rural amistosa y módica, y hacer la dilatada ruta N° 9 —más amena, sin embargo, que el suspenso de las nubes traslúcidas, y el recortado y limpio paisaje, que desde allí alcánzase a entrever abajo— hasta que también, a escasas horas y ya por el kilómetro 1212, nos encontramos a la vista de Río Hondo. ¿Diremos la "ciudad", como cuadra a su categoría urbanística de no muy distante data; o diremos, simplemente, "las termas", según conviene a su naturaleza de inmemorial y sostenida formación geológica y al bello tipismo de sus tradiciones?

Habíamos atravesado el puente de recia y elegante estructura, cuyas luminarias tornábanse en la noche de un barniz vítreo esmeralda, resplandeciente en las ondulaciones del cauce homónimo, y estábamos entrando por las calles principales. Pero la imaginación se volvía, como otras veces, a la historia y la leyenda del lugar, incorporadas al registro de la raza quechua. He aquí, pues, una "rural" bastante trabajada, polvorienta, aunque de nuestro tiempo; de pronto, el asombroso semicírculo que coronó un abolido volcán de los estratos primitivos de América, y que pareciera querer interrumpir en sus rezongos metálicos el sueño de los viejos espíritus. Porque Río Hondo fue entonces, viniendo del Cuzco, la región de Rupaj-Yacu —que se traduce en Aguas Calientes—, y aquí estuvo la Juvenicia presentida de los incas y de los conquistadores españoles: las fluyentes gárgolas espontáneas, como talladas y abiertas por el buril del diablo, que se llamaron Inti Yacu, Rana Yacu, Tace Yacu y, más precisamente, Zupay Yacu. Es decir, que aquí estuvieron y están las aguas del consabido y simpático personaje, aquel arcángel mediatando, de natural imperfección para la absoluta maldad, en quien el fraile anatoliano creía percibir a veces señales bondadosas como ésta, capaces de depararle la redención al final de los siglos. Por lo demás, ¿no es cierto acaso que el inefable San Fran-

cisco Solano, el beato que estremeció el alma de los indígenas, atrayéndola, ganándola para la cristianidad, con las cuerdas de su violín, estuvo también aquí y bendijo las aguas de Río Hondo, dejando como testimonio de su tránsito una inscripción en una piedra?

Ahora estas aguas están en el baño de los hoteles —amén de las fuentes de los servicios públicos—; y al dejar uno la maleta y la chalina, y los libros y paquetes acumulados durante el viaje, puede proporcionarse súbitamente la renovadora inmersión (la ducha no, porque entonces no se daba, salvo en las cai-

EN EL AMBITO LUMINOSO DE LA ANTIGUA RUPAJ YACU NOS ESPERA RIO HONDO

Por

SANTIAGO GANDUGLIA

Para AUTOCLUB

das de las vertientes), que buscaron por aquí los Hijos del Sol y los capitanes de las escuadras de Flandes.

Por la mañana, la claridad da relieve al multicolor panorama de Río Hondo y nos sume en su ámbito de luminosa pureza. Pasan los turistas, en su universal definición de voicinglería y dicha de vivir. Pasan los pobladores: rasgos que pintaron Gramajo Gutiérrez y Gómez Cornet. Pasan las cabalgatas ricamente enjazzadas, y las más modestas, con las que hay que ir a visitar el con-

torno de la calle "del bajo", donde se comen las mejores empanadas del mundo y se bebe el tintillo clásico de las afueras. Pasan los vendedores de ponchos y prendas tejidas, tan vistosas, y los vendedores de la buena fortuna de Santiago, de Córdoba, de Tucumán. Pasan los automóviles millonarios, ante los cuales se abochorna, en su lustroso maderamen, nuestra "rural" andariega. Pasan, en fin el bullicio intenso y la gracia de Río Hondo, y al término de la jornada —puntualmente—, el Casino, con sus mesas y el expectante corro pendiente del giro sinuoso y pérfido de la bolilla.

¡Oh, no todo ha de ser la Riviera!, cabe pensar. Entre estos buenos invernantes, sabedores de estas aguas y de este clima, están los que conocen las voluptuosidades de muchas tierras y de muchos cielos; de ciudades rumbrosas y extrañas, colmadas de bienes; de seres y costumbres siempre cambiantes, siempre diferentes. Pero aquí se está cerca del manantial inexhaustible y cálido, y se siente que este suelo, en el que dejaron impresa su huella las carretas antañonas, y sobre el que siempre será grato dar un paso de zamba, palpita la vida, y se revela —con sayal de su mismo matiz, sin boato, pero verdadera— la naturaleza tal cual la quisimos.

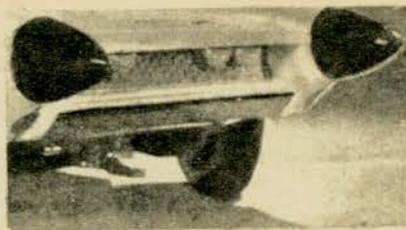
CREOSE ESCUELA DE TURISMO EN ISRAEL

LA flamante Escuela de Turismo de Israel, organizada conjuntamente por el Centro de Educación de Adultos de la Universidad Hebrea y la Corporación Nacional de Turismo, inaugu-

ró un curso para unas 100 personas, entre hombres y mujeres, que deseen trabajar de guías, de camareras o de empleados de agencias de turismo.

El curso durará un año; consiste en clases nocturnas dictadas tres veces por semana y en excursiones explicadas por el país. Las clases, que versarán sobre geografía, historia, arqueología y religiones en Israel —materias de carácter más bien técnico— están a cargo de profesores de la Universidad Hebrea y de otros aprobados como expertos por el Centro de Educación de Adultos.

EL RADAR Y EL AUTOMOVIL



Por AUGUSTO E. OSORIO

Para AUTOCLUB

CADA vez son mayores las aplicaciones de la técnica al automóvil para hacerlo más confortable o perfeccionar su

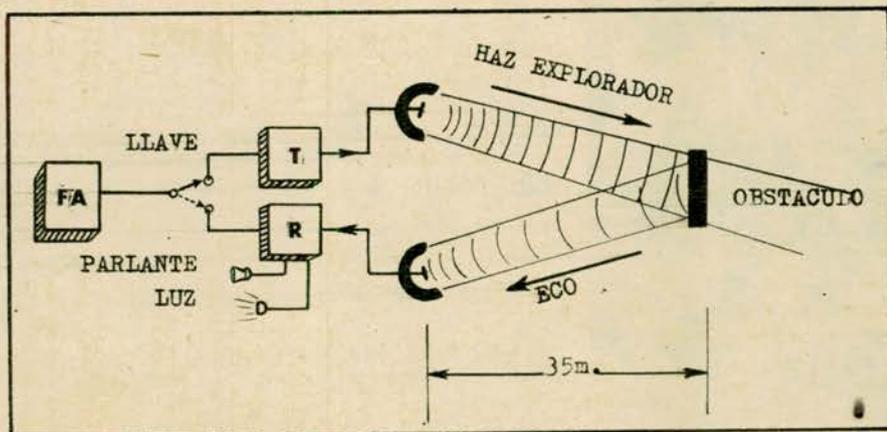
fuentes de alimentación, se regulan la cantidad y duración de los impulsos de la onda emitida por el transmisor.

es reflejado por el mismo y como un eco es captado por el receptor, que a su vez hace funcionar un altoparlante, timbre o bocina y enciende una luz de peligro.

De este modo el conductor tiene un aviso auditivo y visual del peligro y puede actuar en consecuencia con suficiente tiempo, marchando a una velocidad moderada, para evitar un choque, por cuanto el obstáculo se detecta a unos 35 metros.

En el modelo experimental en un "Cadillac Cyclone", se emplean dos reflectores de 25 cm. de diámetro colocados a 1,20 m. entre sí.

Aunque este dispositivo es novedoso, en verdad "nada nuevo hay bajo el sol" y en la Naturaleza encontramos que un insignificante ratón volador, el murciélago, emplea esta misma técnica, con la diferencia que utiliza los ultrasonidos en lugar de las ondas de radio para cazar insectos en vuelo y en plena oscuridad.



funcionamiento. En este sentido se utiliza hasta el "radar", que tiene su principal aplicación en las noches de niebla.

Evidentemente, en estos casos el "radar" es de gran utilidad y su aplicación ya ha sido encarada por algunas fábricas de automóviles, como la Cadillac, por ejemplo, cuyo modelo experimental ilustra la fotografía de esta nota.

La expresión "radar" es una sigla formada por las primeras letras de las palabras inglesas "Radio Detecting And Ranging", que significan la función que desempeña. Esto es, un dispositivo electrónico que detecta la presencia de objetos a determinada distancia.

En el esquema de la figura se muestra en forma simplificada los principales elementos del equipo de "radar", adaptado al automóvil. Consta esencialmente de un transmisor y de un receptor que operan en la misma longitud de onda (18 cm.).

Tanto el transmisor como el receptor tienen su propia antena, que por su forma parabólica, son muy parecidas a los faros comunes del automóvil. Por medio de una llave electrónica que opera muchas veces por segundo, combinada con una

Esta emisión es un verdadero haz explorador del camino, que si encuentra un obstáculo cualquiera

EL DIRECTOR DE TURISMO DE BUENOS AIRES EN EL A.C.A.



El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, el director de Turismo de la provincia de Buenos Aires, señor Héctor Tocigni y el señor Federico Lajud, presidente de la Comisión Fiscalizadora del A.C.A. y miembro de la Comisión Financiera de AUTOCLUB, durante la visita efectuada por el segundo de los nombrados a fin de convenir nuevos aspectos de la colaboración entre nuestra entidad y ese organismo especializado.

CORDOBA:

de la luz, en las alturas que le habían sido prohibidas, con ese viejo Ford de carrocería especial, trashumante nido de colores vivos y profundos, fuente inspirada de donde han brotado esos paisajes que, al transitar por la histórica provincia, se nos aparecen para mencionarlo, a la manera que cualquier amarillo violento, en la deliciosa Provenza, nos evoca a Vincent Van Gogh y su maravillosa locura.

Por
ULYSES
PETIT
DE MURAT

Para AUTOCLUB

Al final de la serie de risueños vericuetos que nos llevan de La Falda a Capilla del Monte, nos encontramos con la belleza pétrea de Los Paredones.

MUCHOS buscaron revelarnos su luz, la vibración transparente de su aire. Un pintor, sobre todo, Fernando Fader, la fijó para siempre. Su heroico sacrificio fue signado por el lema desesperado de "cada vez más alto". En la empresa dejó lo poco que le quedaba de salud. Aún flota su recuerdo en muchas encrucijadas de la serranía. Y especialmente en Ascochinga, donde hizo la última tentativa de recuperarse, internándose en el sanatorio que, regido por aquel maestro bondadoso que se llamó en vida Antonio Cetrángolo, existió hasta hace algo más de una década. No pudo resistir el encierro. Y partió de nuevo hacia la conquista

La Córdoba del recuerdo que exaltara Capdevila, está presente también en su ciudad capital, de la que mostramos la casa del virrey Sobremonte, donde funciona el Museo Histórico provincial.



La identidad juvenil de toda la fisonomía cordobesa, se pone de manifiesto en las aguas transparentes y frescas del Molino de Thea.



DULZURA INVERNAL ENTRE UN DEDALO DE PAISAJES

Fader consiguió la plástica de Córdoba, como Lugones y Capdevilla su fisonomía poética. Es durante la dulzura del invierno serrano, cuando más desnudo aparece este encanto esencial. En cuanto cruzamos los llanos feraces del Sur,

surge vivo y claro. No hay un kilómetro de su dedalo de paisajes que no lo tenga. Existe infantil, gracioso, en las pequeñas localidades del tipo de Unquillo, Río Ceballos o El Durazno. Muchas se han vuelto vivaces, saliendo de la suave

indolencia serrana, con la afluencia de los que buscan el contacto con una naturaleza conformada a la medida del hombre, creciendo incansablemente, como el mismo Río Ceballos o Carlos Paz. Pero basta alejarse un poco de los mu-





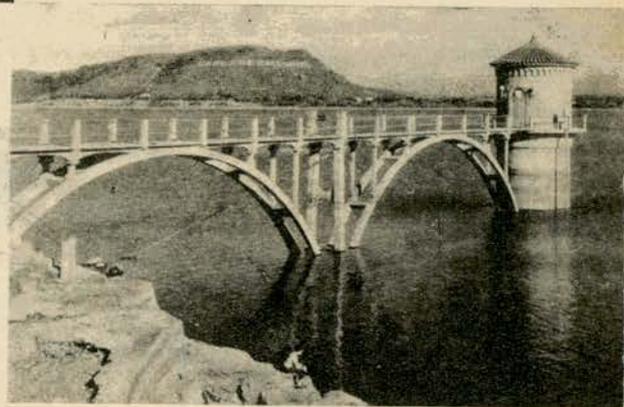
Al margen un poco del paisaje natural de sus cambiantes serranías, la plasticidad de las aguas del dique San Roque pone un espejo de luz a las embarcaciones que lo surcan.

ramente hostil. Tiene fragmentos menos transitados pero, en general, el amparo de la convivialidad, como sucede en Europa, se siente inminente, próximo. Al regalo de una soledad fácil de conquistar, una esa palpitación de la cadena de sus pueblecitos, que infaliblemente aparecen en cada recodo del camino.

Córdoba del recuerdo, ha dicho Arturo Capdevila. Si dejamos aparte la ciudad —con su Catedral antigua, su iglesia de los jesuitas, su museo histórico—, seguiremos encontrándolos. Barranca Yaco, con la muerte tremenda de Quiroga y aquel postillón de once años asesinado por las huestes de Santos Pérez. Tulumba, por cuyas piedras ateridas resonó el paso del mismo Santos Pérez, ya sin sombra después del crimen. Oncativo y La Tablada, donde la puntillosa estrategia de ese gran militar y escritor que se llamó Paz, hizo trizas el empuje montonero del salvaje Tigre de los Llanos. Alta Gracia, refugio del virrey Sobremonte, que negó la audacia de la sangre española, huyendo de los invasores ingleses. La misión jesuitica de Santa Catalina, con

nicipios aquietados en los valles, para penetrar un ámbito abierto, donde el mismo tiempo, sujeto al encanto que mencionamos, se torna adentrado, despacioso. Si tomáramos todos los lugares de Córdoba como se mete un montón de dados en un cubilete, no hay golpe que no dispersara una cascada de súbitas bellezas. De Ascochinga a la Cumbre se toman los contrafuertes de piedra de una sierra austera, casi estatuaría. Esa soledad tan particular de la montaña, que al limitar los horizontes arroja hacia arriba una fuentada espléndida de cielo, persiste, curva tras curva. En cambio, la línea que marcha por la Falda hasta Capilla del Monte, compone una serie de risueños vericuetos. La sonrisa de los techos rojos mezclándose a una delicada sinfonía de verdes, desmiente la aguda presencia de un invierno fuerte y seco. La mano del sol lo dispersa hacia otras latitudes de la rosa de los vientos. Si llegamos a Ongamira, las tierras rojas, las altas puertas de las grutas inmensas, con su reminiscencia de paisaje asturiano, crean atardeceres solemnes y callados. El valle de Santa Rosa inventa perspectivas amplias; la pampa de Pocho surge con sus insólitas palmeras, mientras la pampa de Achala extiende su planicie, que vuelven casi infinita el motín de estrellas y las lunas alucinantes, en el transcurso de las noches clarísimas del invierno.

El mar crea una excitación semejante a la constancia secreta de su movimiento perenne. La montaña, un reposo esencial, una nota de dulce nostalgia. Hombres grises, montañas azules, decía el gran ensayista Pablo Rojas Paz, tucumano que indaga tanto el alma de nuestra provincia. La serranía de Córdoba no tiene la desnudez metafísica de la montaña riojana. En los horizontes despojados del invierno su sierra azulea lánguidamente, cuando llega el atardecer, y no sólo los hombres, sino los animales pequeños —como las cabritas o los burritos— se tornan grises y remotos. Córdoba es uno de los pocos lugares de América que no propone al ser humano una deshabitación plural y a veces lige-



El embalse del Río Tercero, junto al cambiante escenario del valle de Cklamuchita, ha modificado la fisonomía del lugar, pero no ha alterado su eterna juventud.

la iglesia y los muros intactos y la represa de agua clara, que trae su voz cantarina desde el fondo de los siglos. Santa María de Río Seco, lugar de nacimiento de Leopoldo Lugones, y que éste revivió en romances arrancados a la en-

(Continúa en la página 37)

Una
nueva
SENSACION
en
automóviles



El RAMBLER CROSS COUNTRY fue concebido para el público más "difícil" y exigente. Es por ello que lo eligen todos los que buscan comodidad extra, amplitud extra, elegancia extra. Seguro en la ruta, importante en la ciudad y con calidad de sobra para sobrellevar cualquier trato, el RAMBLER CROSS COUNTRY hace notar su "pedigree" en todos los caminos del país. Adquiera un RAMBLER 62 y obtenga ¡más despeje del suelo!... ¡más amplia trocha!... ¡más amplitud!... ¡mejor precio! Sus tres modelos le ofrecen cien por ciento más de cualidades positivas: ¡Más espacio en el RAMBLER CROSS COUNTRY!... Amplitud y potencia en el RAMBLER AMBASSADOR! ...¡Practicidad y economía en el RAMBLER CLASSIC!

Rambler
ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

RAMBLER y sólo RAMBLER le ofrece más coche por menos precio

(Viene de la página 34)

traña popular con sus mágicos versos. Saldán, con la casa donde San Martín reconquistó la salud antes de entregarse a la etapa final de su magna tarea de libertador. Y mil otros sitios, marcados por una casa, un árbol, una cruz, por la piedra conmemorativa, acuden a nuestro encuentro cuando avanzamos por los viejos caminos de Córdoba.

Y sin embargo, Córdoba no ha envejecido. No nos referimos tan sólo a la transformación de la ciudad capital, ni a las industrias poderosas arraigadas a su suelo. En este sentido Córdoba, sin declinar sus tradiciones, se ha mantenido atenta al signo de los tiempos. Cuando hablamos de la eterna juventud de Córdoba nos referimos esencialmente a la calidad íntima de su paisaje. Por contrastados que aparezcan los que despliega

(Continúa en la página 65)

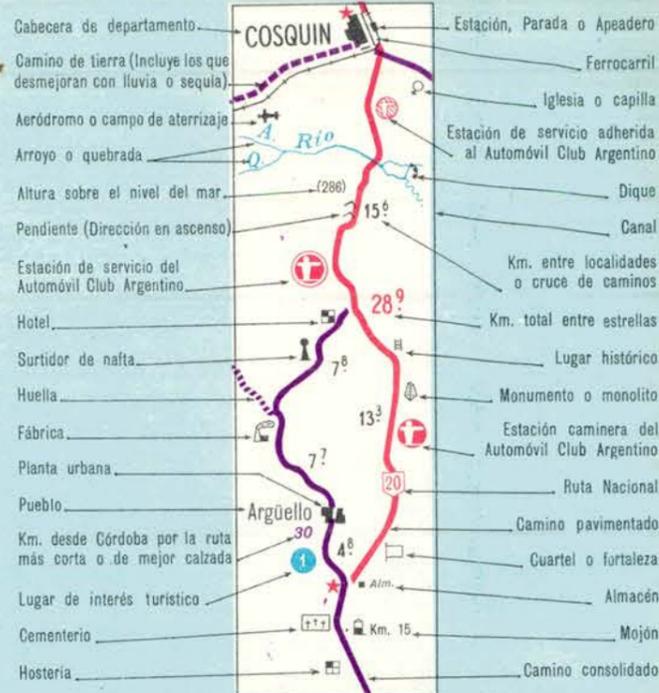
En el dedalo de paisajes de las sierras cordobesas, en las que queda siempre algo por conocer y admirar, tenemos aquí el Balneario Municipal de Mina Clavero, con el escenario, al fondo, de la Sierra Grande.



Córdoba es uno de los pocos lugares de América que no propone al hombre una deshabitación plural y, a veces, hostil, como lo prueba esta vista del embalse del Dique Los Molinos y la vista parcial del lago.



REFERENCIAS ESQUEMA DEMOSTRATIVO

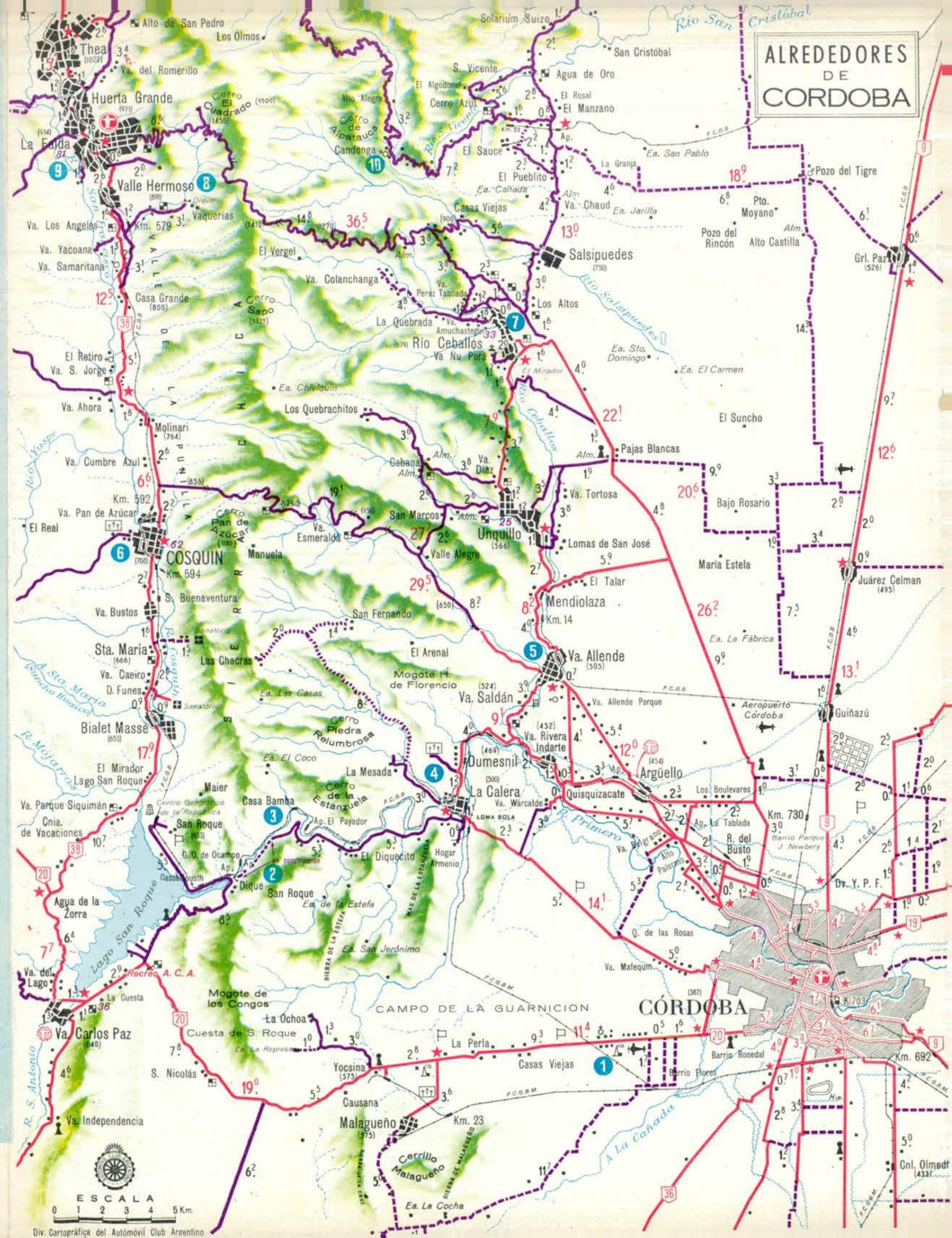


CORDOBA y sus alrededores

AUTOCLUB se complace en ofrecer en este desplegable un completísimo mapa de los alrededores de Córdoba, realizado por la Oficina Cartográfica del Automóvil Club Argentino. Estamos seguros de que este interesante trabajo será conservado por nuestros lectores, por la valiosa información que contiene.

REFERENCIAS:

- DINFIA.** Es la sigla de la Dirección Nacional de Fabricaciones e Investigaciones Aeronáuticas. DINFIA reúne en su seno fábricas de automóviles, tractores, motocicletas, aviones, paracaídas, instrumentos y equipos, máquinas y herramientas, hélices y accesorios, motores de aviación, motores a reacción y departamento de metalurgia.
- DIQUE SAN ROQUE.** El primero de su género que se construyó en América del Sur. Recreo del Automóvil Club Argentino, junto al lago, frente a la Ruta Nacional N° 20, de 33 hectáreas, con frondosa arboleda.
- CASABAMBA.** Usina hidroeléctrica a orilla del río Primero. El poema "Bamba", del poeta cordobés Ataliva Herrera, sitúa en esa región la casa de piedra donde se guareció el aborigen anónimo.
- LA CALERA.** Uno de los centros cordobeses de producción de cal. Usina hidroeléctrica que provee de energía a Córdoba.
- VILLA ALLENDE.** En las primeras estribaciones de la Sierra Chica. En las vecindades está Saldán, con la casa y el nogal históricos en que se alojó San Martín de mayo a agosto de 1814.
- COSQUIN.** Se encuentra ubicada al pie del Pan de Azúcar, una de las cimas destacadas de la Sierra Chica. Un espléndido río, que va al lago San Roque, la rodea.
- RIO CEBALLOS.** Hermosa población serrana, ubicada en las vecindades de Córdoba. Isquitipe fue el nombre que tuvo en años de los aborígenes.
- VALLE HERMOSO.** Convertida en hostería se conserva la casona de Tristán de Tejada, conmilliton de Jerónimo Luis de Cabrera en la fundación de Córdoba.
- LÁ FALDA.** Uno de los centros de mayor riqueza y potencial del valle de Punilla. Filial y estación de servicio del Automóvil Club Argentino, sobre la Ruta Nacional N° 38, esquina Edén. Km. 783,4, teléfonos números 174 y 356. Auxilio mecánico.
- CANDONGA.** Característica capilla del año 1730, que fue el oratorio de la estación jesuítica de Santa Gertrudis. Es monumento nacional.



RAMBLER y sólo RAMBLER le ofrece más coche por menos precio

ESCALA
0 1 2 3 4 5 Km.
Div. Cartográfica del Automóvil Club Argentino

¡OH EL FRÍO!

Por PIOLIN DE MACRAME

Ilustró VILLAFANE

El frío no existe. Eso afirma la física y la gente rica que pasa el Invierno en Rio de Janeiro. Tal vez todo el problema del frío consista en pasar el invierno. Se llama invierno a una estación que comienza el 21 de Junio — Cuando hace rato que hace frío — Y termina el 21 de Setiembre — Cuando todavía hay viento para rato.

I

Para una dama el frío es un tapado de pieles. O sea el abrigo en acuerdo con la zoología — Y la taxonomía. Para un escolar son los

sabañones. Se denomina sabañón a una úlcera que no se decide a reventar — Y que al llegar el buen tiempo se arrepiente. Antes se usaban más que ahora. Como la escrófula — Y pagar los pagares.

II

Hay también el frío moral. Es el que se presenta cuando uno le dice a una mujer que la adora — Y ella le contesta que le gustaría un auto sencillo — Pero agradable y fácil de estacionar. El amor es casi siempre un problema de temperatura — Cuando somos jóvenes nos hace pasar calor — Y cuando vie-

jos nos deja fríos — O nos hace regalar abrigos.

III

Lo mejor del frío es que nos permite conservar los alimentos — En estado tan puro que pierden el sabor — el olor — la consistencia y el aroma — Pero se conservan — Y nos permiten disponer en cualquier momento de un fiambre con gusto a entrada — Una entrada con gusto a postre — Y un postre con gusto a heladera. Los últimos inventos han hecho tan inútil y poco interesante comer, como ser ministro.

IV

Hay también el frío doble. Es el llamado resfrío. Se llama resfrío al llanto de las vías respiratorias. Y al tema de conversación de la gente que no tiene tema. El resfrío, junto con el reuma, es la forma patológica más conversada. Tal vez porque tiene cierto aire de ternura doméstica. Y de medicina casera. Capaz de ennoblecer olores tan plebeyos como la esencia de trementina — Y la mostaza.

V

Hay también la forma industrial del frío. Se denominan frigoríficos. Tienen por misión calentar la economía nacional — Y cuidar que nuestras relaciones no se enfrien. Por algo el frío ha producido los gestos básicos de hombre: frotarse las manos y patear el suelo.



DOMINGO
VILLAFANE

NOTRE DAME

Por PEDRO PATTI

Para AUTOCLUB

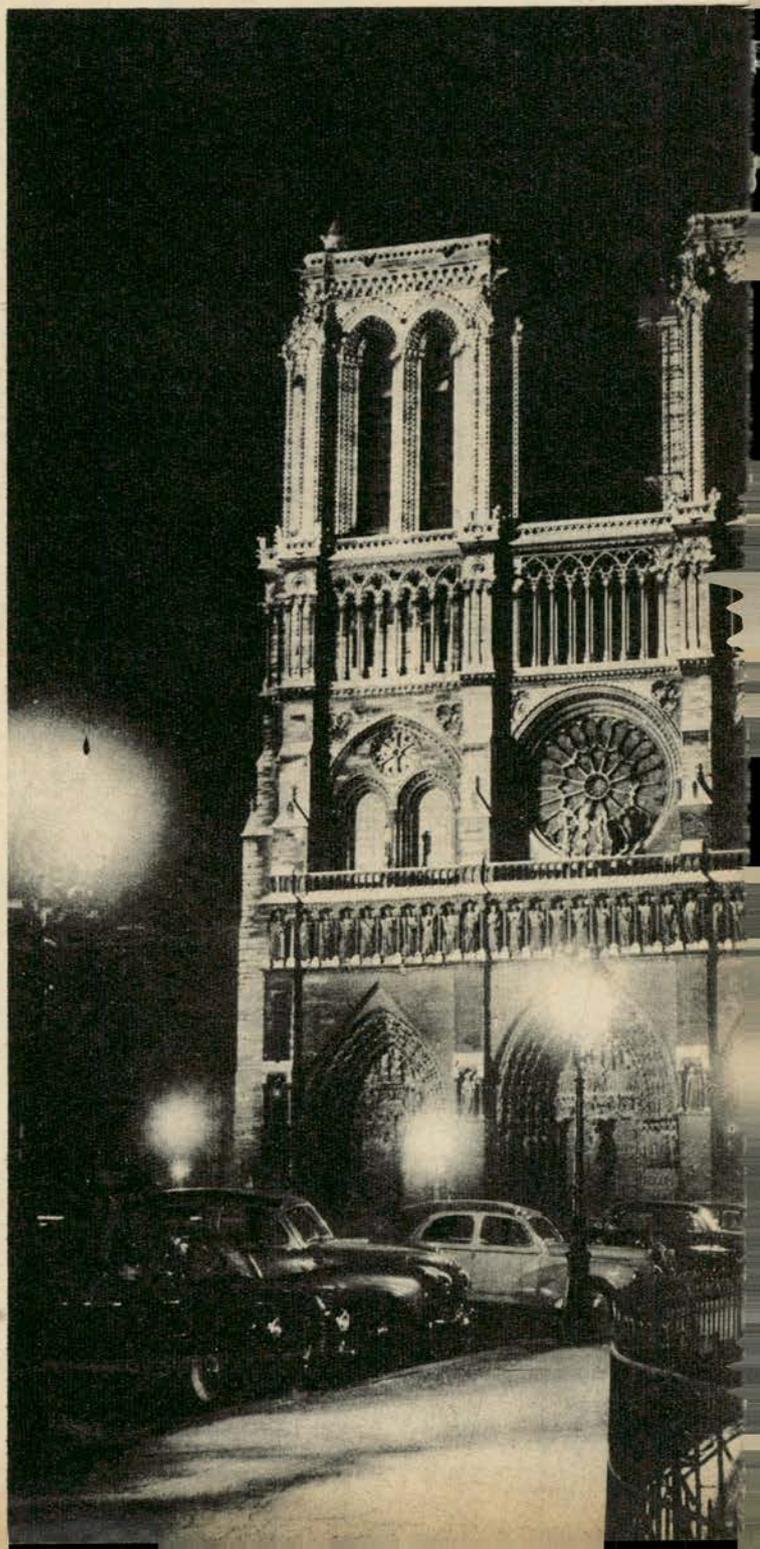
cumple

PARIS acaba de ser escenario de enconada controversia entre dos bandos, uno de los cuales sostiene que la catedral de Notre Dame debe ser perentoriamente sometida a rigurosa "toilette" que la limpie del hollín, de los verdeoscuros lamparones de la humedad, que la libere en fin de la pátina grave y oscura de los siglos acumulados sobre sus hombros, mientras el otro grupo clamaba vehementemente y conservador que debía dejarse a la venerable señora de la isla de la Cité en santa paz, tal como la vistió la inexorable marcha del tiempo.

Una enconada polémica comenzó hace un par de meses, cuando el Lord Mayor ordenara rejuvenecer la ciudad dos veces milenaria y los equipos automáticos comenzaron la limpieza de los edificios más ilustres asomados a la avenida de los Campos Elíseos, luego los ubicados en la periferia de la plaza de la Estrella, después el Arco de Triunfo, a la semana siguiente la plaza de la Concordia ofrecía un espectáculo contrastante, un tanto risueño: el Ministerio de Marina había amanecido blanco, limpio, depilado de hongos, risueño como el que acaba de consumir una aventura galante a su favor, mientras que su hermano gemelo, el ilustre hotel Crillon, que le enfrentaba calle de por medio, seguía conservando el manto de hollín y polvo, los lamparones verdosos del musgo invasor, las manchas marrones de la humedad filtrado inexorablemente, todo lo cual dábale aspecto ceñudo, resentido, de uno que fue citado y la dama le dejó plantado. Como las cuadrillas de limpiadores pasasen de largo rumbo al palacio Real, los amigos del hotel Crillon pusieron el grito en el cielo y, después de breve papeleo burocrático de que si correspondía o no que fuesen los municipalinos quienes aseasen el hotel, volvió el equipo dejando al Crillon tan buen mozo, perfumado —se usaron también pinturas especiales— juvenil como el palacio mariner de enfrente. Luego las cuadrillas continuaron con el Instituto de Francia, con el palacio Real, con el museo del Louvre y los otros edificios ilustres situados a lo largo del Sena y, de pronto, al llegar a la plaza de l'Hotel de Ville, doblaron hacia la derecha, hacia el puente d'Arcole que conduce a la isla de la Cité con el propósito de darle la gran lavada a Notre Dame y, entonces, ardió Troya: "¡Que no la toquen!", "¡Que hay que darle un baño, puesto que una ducha tonifica y la dejará como niña en estado de merecer!", "¡Que no la queremos niña, sino lo que es!: ¡señora de muy alto coturno que pasado mañana cumplirá ocho siglos!".

El templo de la Historia

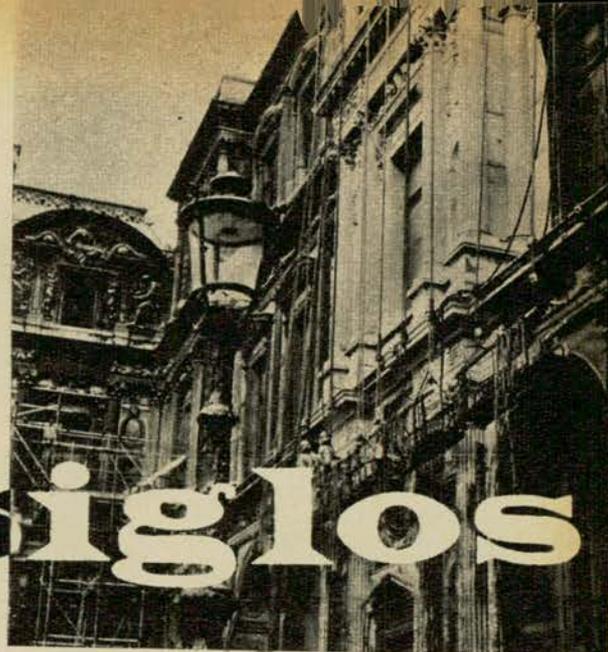
Y mientras los otros discuten si hay que ducharla o dejarla, doy el manotón aferrando ese madero que flota en el mar encrespado de la polémica: ¡el aniversario de Nuestra Señora de París! ¡Sí, Notre Dame cumple ochocientos años! El 10 de julio de 1162, en medio de la lluvia diluviana que había estallado repentinamente, en presencia de cuatro clérigos y otros tantos albañiles, el obispo Maurice de Sully colocaba con sus propias manos una piedra cuadrada en un hoyo y luego, de pie y de cara al cielo con la lluvia castigándole el rostro, murmuró: "¡Aquí se



levantará Notre Dame de Paris en reemplazo de la que destruyeron los normandos! ¡Será el templo de la historia de Francia!''

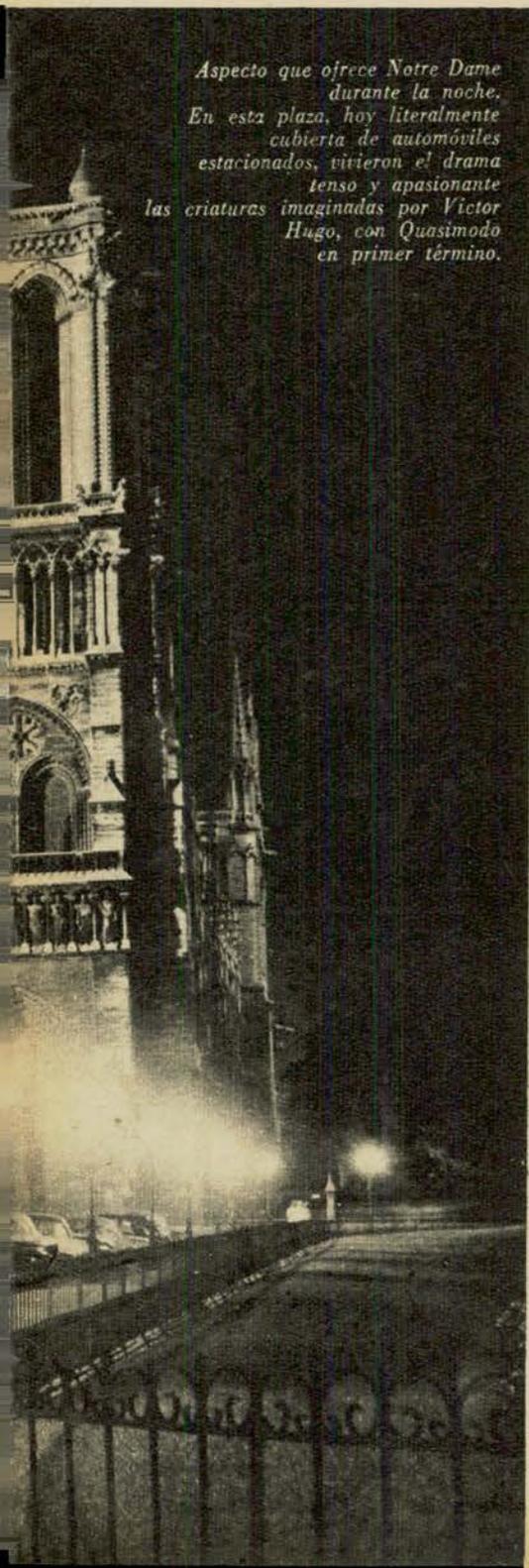
¡Fue como profecía de un iluminado! En aquel entonces, la isla de la Cité continuaba siendo ciudadela donde se había refugiado, concentrado y crecido amurallada la población de París, como consecuencia de la invasión germánica del siglo III. Ahora, a mitad de la décima segunda centuria, allí estaba el rey, su corte, el parlamento, sus instituciones más importantes. La isla de la Cité era el vestíbulo de la vida pública y moral de Francia. Pero carecía de iglesia importante. Cerca de aquella piedra acabada de plantar, mil

ahora 8 siglos

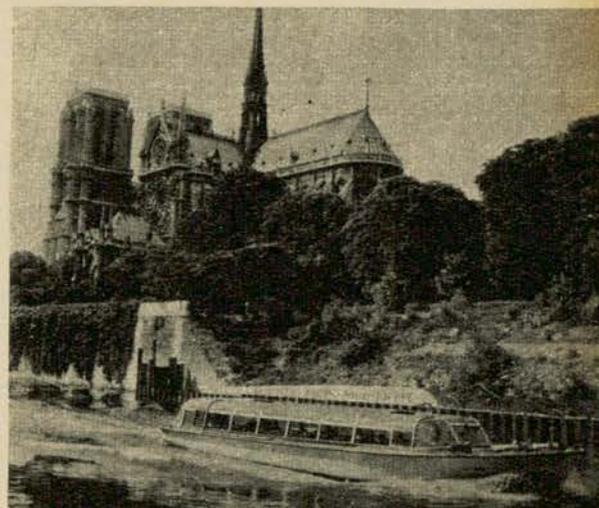


Como muestra del remozamiento de edificios, iglesias y de toda construcción que tiene pasado histórico, vemos aquí a obreros limpiando uno de los frentes del Museo del Louvre.

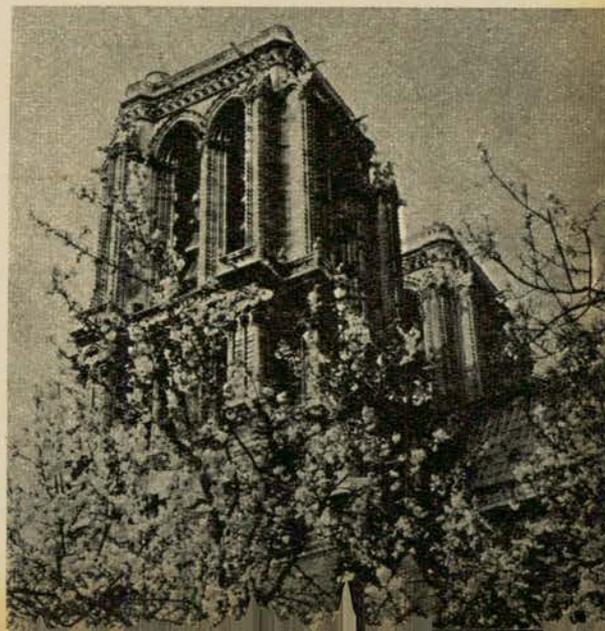
Aspecto que ofrece Notre Dame durante la noche. En esta plaza, hoy literalmente cubierta de automóviles estacionados, vivieron el dramático y apasionante drama de las criaturas imaginadas por Víctor Hugo, con Quasimodo en primer término.



años antes, se levantaba un templo pagano que fue barrido por el tiempo; luego levantaron una iglesia que más tarde destruían los normandos y ahora, acabamos de verlo, Maurice de Sully coloca una piedra y lanza una frase que conmueve al rey de Francia, a Luis VII quien, al año siguiente y en presencia del papa Alejandro III, coloca encima de la primera otra piedra y, sobre ellas, comienza en seguida la construcción de lo que será luego joya de la arquitectura gótica, una de las más perfectas obras maestras de la Edad Media, de todos los tiempos y, simultáneamente, escenario grandioso de sucesos solemnes que contribuyeron a menudo a torcer la historia del mundo, otros que consolidaron la grandeza de Francia y los hubo también que pusieron de manifiesto la formidable soberbia del hombre que consiguió trepar a la cima, a la cúspide altísima de la omnipotencia que le hizo sobrehumano, Dios o algo parecido, hasta que el destino le derribó de un soplo volviéndole a la sima, que es lo mismo decir, al polvo, a la nada. Verbigracia, allí está el Corso de la buena fortuna. Se ha convertido en árbitro de Europa y ha llegado el momento de coronarlo emperador. El mismo señala el escenario de la consagración: ¡Notre Dame de París! Y con la presencia de un invitado conspicuo: ¡el papa! Cuando Pío VII, de pie y sumiso en las gradas del presbiterio, y los príncipes y embajadores venidos de los cuatro costados del mundo aguardaban impacientes, Napoleón Bonaparte aparece por fin y avanza lento, dis-

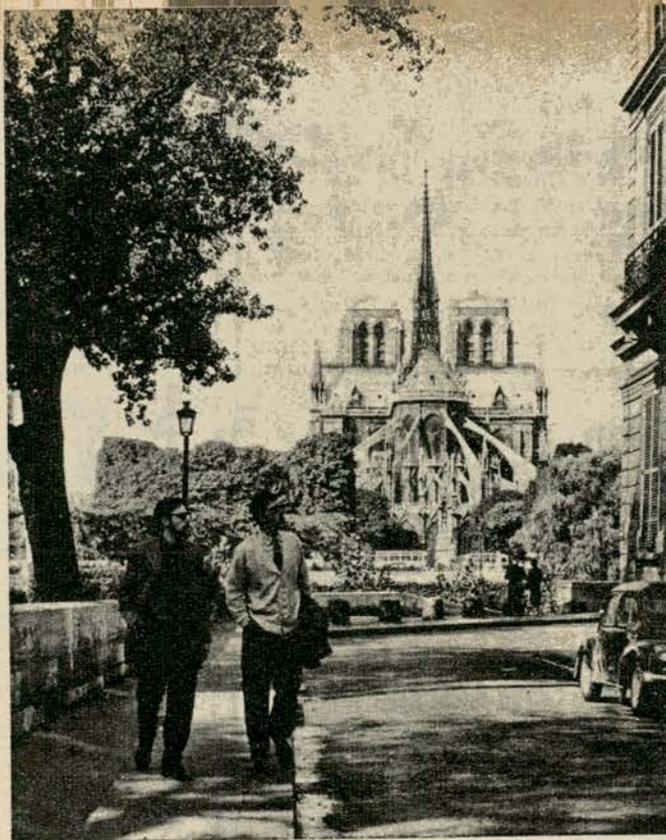


Esta perspectiva ha sido motivo de inspiración para millares de pintores y escritores. En primer término, la calle de la isla de Saint-Louis, y al fondo y vista de atrás, la catedral de Nuestra Señora de París, con su flecha repuesta.



En 1924, París fue conmovido por el quijotismo filantrópico de un multimillonario que propuso prolongar las dos torres truncadas que se ven aquí.

plicente como quien está en casa propia. Le flanquea Josefina, su esposa. Se detienen junto a las gradas del altar mayor. Ha llegado el momento culminante: Pío VII toma entre sus manos la corona y se dispone a colocarla sobre la testa de Bonaparte cuando éste le contiene con un gesto; toma la corona entre sus dedos y se calza con la soltura con que se ponía el bicornio de campaña. Luego gira sobre sí mismo y toma la otra corona más pequeña puesta sobre cojín rojo, al alcance de sus manos, y se la coloca a Josefina. ¡Se ha consumado el estado de omnipotencia napoleónica que en esos momentos vive Francia! Napoleón y Josefina no son emperador y emperatriz por derecho divino, como argüían los reyes de Francia y los soberanos de casi toda Europa. ¡Lo eran por derecho propio! Poco más tarde, los vientos de Waterloo extinguían la omnipotencia napoleónica.



Visto desde el Sena, otro ángulo de Notre Dame, que se levanta en la zona más frondosa y recoleta de la isla de la "Cité".

Una recepción lúgubre y siniestra

Casi siglo y medio más tarde, Notre Dame vuelve a recibir otro visitante, esta vez, forastero. La recepción es completamente distinta: terrible, lúgubre, casi siniestra. Todo el contorno de Notre Dame está desierto, silencioso; un hombre con botas y capote, de aspecto un tanto escuálido, ojos más fríos que las losas que pisa y con las manos enlazadas atrás, se ha detenido en medio de la plaza, observando con creciente atención la fachada imponente de Notre Dame, de puertas primorosamente recamadas, con figuras de santos y monstruos por todas partes, contempla absorto las filigranas de piedra de las dos torres truncadas. ¡Parece artista que mira en aquella prodigiosa fuente de Castalia! Luego, y siempre con las manos tomadas por detrás, avanza con paso resuelto al tiempo que una veintena de uniformados le siguen silenciosos y rígidos a cincuenta metros de distancia. Erguido y orgulloso, el visitante traspone la puerta del Juicio y penetra en Notre Dame mientras el grupo que le seguía a la distancia, se divide en dos trozos y entra a la catedral, uno, por la puerta de la Virgen; el otro, por la puerta de Santa Ana, que son precisamente las que flanquean a la del Juicio. Dentro, lo mismo que fuera: silencio y soledad. Sólo resuenan los pasos del visitante como si fuese el leit motiv de una novísima sinfonía wagneriana. El recién llegado se hunde en la nave, en el crucero, contempla el coro, el santuario y después, siempre solitaria y fantasmal, pasa revista a los muertos famosos que reposan en sus tumbas de mármol: aquí, el mariscal Guebriant; en la que sigue, monseñor de Beaumont; luego la de monseñor Juigne, la del cardenal de Noailles, la de monseñor de Quelén, la del cardenal du Belloy, la del cardenal Morlot, la del duque d'Harcourt; en seguida se absorbe en la contemplación de los bajorrelieves del coro, de los frescos de la Coronación de la Virgen. ¡Salta a la vista! Aquellas obras maestras de la pintura angélica llámanle poderosamente la atención. Se explica: aquel hombre ha sido artista, pintor, se ha conmovido contemplando la belleza de un paisaje urbano o campestre y, quizás, también, el desnudo de una mujer. Pero, mientras el visitante contempla ensimismado la recóndita armonía

de aquellos colores, de aquellas figuras, París solloza cubriéndose el rostro con las manos. También esto se explica: el visitante le conocen por el anticristo. ¡Qué espanto! ¡El anticristo en Notre Dame, en la casa de Cristo! París gime; Francia solloza. En un solo día, el visitante ha cometido dos tremendas profanaciones. Primero, estuvo en el Arco de Triunfo, pero no abajo, junto a la llama, honrando la memoria del Soldado Desconocido, sino arriba, paseándose de un extremo a otro de aquello que era monumento a la gloria de Francia. Enseguida de aquella profanación, otra, ésta: su solitaria visita a Notre Dame. Aquel visitante con botas y capote era... ¡Adolfo Hitler!, otro omnipotente de la talla titánica del Corso, pero con menos suerte que

éste, pues mientras los restos de Napoleón estaban ahora donde él los había querido, junto al Sena, en Los Inválidos, los despojos del otro fueron aventados por las furiosas borrascas del desastre.

Ocho siglos de eternidad

Concretando: Notre Dame quedó terminada en el año 1230, durante el reinado de Felipe Augusto; se la reconstruyó en parte en 1447; Luis XIV mandó a traer de Sebastopol la campana de trece mil kilogramos instalada en una de las torres y que el simiesco Quasimodo hacía sonar colgándose de ella, según escribe Víctor Hugo en su famosa novela; en 1699, y con el pretexto de embellecerla, fue mutilada; en la época de Luis XIV fue abatida la flecha central. Los ediles de la Primera República llevaron el concepto revolucionario incluso a la fisonomía exterior de Notre Dame, cambiando esto por aquello y aquello por lo otro; y lo mismo ocurrió durante el Imperio y los regímenes que le siguieron. En 1924, risible: Notre Dame debe soportar el ataque filantrópico de un multimillonario neoyorquino que visita París por primera vez. En cuanto ve la fachada de Notre Dame, exclama serio y resuelto: "No me gustan las cosas a medias. Que terminen de construir esas dos torres agregándole flechas de 30 metros de altura que yo corro con los gastos. Pagaré lo que sea, pero que las terminen". El gesto del yanqui tuvo la virtud de indignar a París, y no precisamente por el ofrecimiento que hiciera el turista platado, sino porque hubo funcionarios públicos (Ah, razza dannata) que aprobaron la idea y hubiesen cometido el sacrilegio de agregar las dos flechas, si los parisinos, desde Menilmontant hasta Passy y desde la puerta de la Chapelle a la Versailles, no lanzan unánimes y estentóneos un grito de advertencia: "Al que toque a Notre Dame... ¡le cortamos las manos!" Ahora, porque quieren remozarla, ahí están los dos bandos, mostrándose los puños:

—¡Timoratos! ¡Dejad a Notre Dame en nuestras manos y quedará más hermosa que B. B.!

—¡Herejes! Brigitte tiene veinticinco años y es cosa que pasa. ¡Notre Dame cumple ocho siglos y es eterna!

* * *

Según la opinión de George Romney, ex presidente de la American Motors, en 1963 los coches compactos ocuparán las dos terceras partes del total de las ventas de automóviles de los Estados Unidos.

...Y LA BASILICA DE LUJAN

75 AÑOS DE VIDA

Texto y fotografías:
SARA FACIO y
ALICIA D'AMICO

LA ciudad de Luján se viste de fiesta para agasajar a la Basílica que cumple sus Bodas de Brillante. Efectivamente, se cumplen 75 años desde que se colocó la piedra fundamental del actual Santuario, consagrado Basílica Nacional.

La tradición narra, que la Virgen, que llegara al país en el siglo XVII proveniente de Brasil, era conducida al Norte en una carreta tirada por bueyes.



La nave central de la Basílica de la ciudad de Luján, uno de los templos religiosos de nuestro país de mayor significación, que cumple ahora 75 años de vida.

Busto del general Paz, ubicado en el lugar en que estuvo prisionero largos años y que ahora ocupa el Museo Histórico.

Al pasar por Luján, la carreta quedó inmóvil, y por más esfuerzos que se hicieron, no se consiguió moverla del lugar.

Al conocer los vecinos de la zona la milagrosa novedad, con naciente fe, construyeron una rústica choza e improvisando un pequeño altar, comenzaron a rendir culto a la Virgen Gaucha.

Desde 1887 comenzó el pueblo de Luján a ser escenario de enormes peregrinaciones religiosas. La primera de ellas, el 8 de mayo de 1887, congregó a unos 40.000 creyentes, argentinos y extranjeros y contó con la asistencia especial del Arzobispo de Buenos Aires, quien impuso a la imagen una corona de piedras preciosas que había sido bendecida por el Papa León XVIII.





La calle que pasa frente a la Basílica conduce a las márgenes del río, donde funciona un pequeño parque de diversiones y se sirve a precio de oro comida a los turistas.

Hoy, Luján, es una importante ciudad argentina, y se lo debe en gran parte a la fe del hombre en su Virgen, convertida en la Patrona de la República y el lugar es uno de los Santuarios más conocidos de América y del mundo cristiano. También Luján cuenta con otros atractivos para aquellos que deseen conocer la ciudad. Uno de los mayores es el Museo Colonial Histórico. Inaugurado en el año 1918 ocupa las dependencias que pertenecieron originalmente al Cabildo de Luján y la casa contigua, llamada Casa del Virrey. El Museo es sumamente atractivo e instructivo; visitándolo tenemos idea cabal de las antiguas viviendas, armas, prisiones, autóctonos ranchos, medios de transportes o vestimentas, sin olvidar que cuenta con una importante biblioteca y un archivo importante.

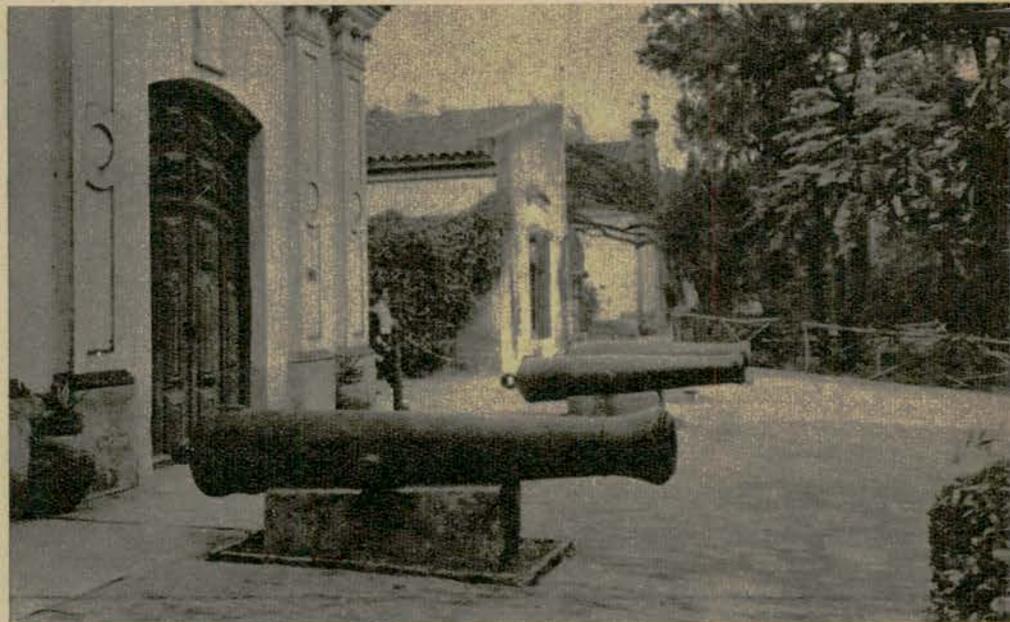
Además, nos emociona saber que en sus calabozos estuvieron "demorados" nada menos que Belgrano, Posadas, Mitre, Paz y muchos otros héroes de nuestra historia.

La ciudad de Luján ofrece a sus visitantes, a muy pocos kilómetros de Buenos Aires, paz espiritual, conocimientos históricos y también diversiones.

Las orillas del río con sus confiterías, negocios y entretenimientos, es un lugar ideal para pic-nics o simple descanso. La plaza principal, en cambio, se nos presenta como un cambiante río humano en la que nadie deja de posar a los fotógrafos para llevarse un recuerdo de la excursión.



El río Luján, a escasa distancia de la Basílica es lugar constantemente visitado por los turistas y promesantes que comen en la ribera y dan paseos en botes que se alquilan a ese efecto.



Viejos cañones de la época de nuestra independencia custodian la entrada de uno de los pabellones del Museo Histórico que recibe constantemente la visita de los curiosos romeros.

Porque son dos los "souvenirs" palpables que nos quedan de la visita a Luján, la consabida foto de la Plaza con el fondo de la Basílica y algún objeto, sagrado o profano, adquirido en los pintorescos puestos ambulantes que inundan la ciudad.

* * *

Un reciente estudio realizado por la Compañía Champion Spark Plug de los Estados Unidos, revela que si una sola bujía de un coche de 4 cilindros funciona mal, con pérdida del 50 por ciento de su producción de chispas, se pierde el 12½ por ciento del combustible consumido por la máquina.

—Y ahora verán...
De la misma forma
que se maneja
un automóvil,
se maneja a...
Claro está,
el auto es más
obediante:
los hombres,
más peligrosos...



AQUELLA VEZ QUE BEATRIZ BONNET SE PUSO EL AUTO DE SOMBREIRO

LA tarde que se convino esta cita con Beatriz Bonnet era glacialmente gris. El cronista la halló en su casa, sentada ante una chimenea que ponía un destello de oro viejo en sus cabellos castaños. El punto de partida —seductor señuelo para hacerla abandonar el tibio ambiente hogareño en el destemplado crepúsculo urbano— fue una noticia aparecida en los diarios.

Es una noticia que no puede gustar a las mujeres. Pero como si el diario lo dice, es cierto, hay que aceptarla como verdad. La Municipalidad de Amsterdam decidió, luego de una búsqueda ardua, encontrar al mejor automovilista. Es decir, a aquel (o aquella) que manejaba mejor y se conducía de modo más correcto en el tránsito. Cuando las autoridades comunales gritaron: "¡Eureka!", advirtieron que el halazgo era una mujer. El sexo opuesto apuró el trago, y el burgo-maestre la recibió, presentándole como premio una gran torta. Sus conciudadanos aplaudieron. Luego surgieron los periodistas (¡perdón, mil veces perdón!) y enturbiaron la fiesta... Parece que, pregunta va, pregunta viene, del interrogatorio resultó que el mejor automovilista de Amsterdam... ¡no tenía autorización para manejar!

Por
L. A. C.
Para AUTOCLUB

Con toda inocencia (¡oh, ese candor femenino..., esa imposibilidad de no poder tener la boca cerrada!) la premiada refirió, torta en mano, que pocos días antes que la policía municipal la descubriera para señalarla al homenaje público, el examinador la había aplazado en el último examen que rindiera para obtener su licencia para conducir...

—¡Se da cuenta! —interrumpió Beatriz Bonnet—. Allí le regalan una torta... ¡Qué estilo! ¡Qué *savoir faire!*... ¡A mí, por manejar casi un mes sin registro, me regalaron un talonario de boletas, de las que no me salvó ninguna amnistía... El auto parecía imantado: cuadra que hacíamos, esquina en la que aparecía un zo..., perdón, un inspector municipal...

No valió la argumentación de que acaso no supiera manejar. Fue allí donde decidió afrontar la inclemencia de la tarde despiadadamente invernal y se puso al comando de un automóvil, que aseguró impunemente no le pertenecía, y entre las angustias del cronista y del fotógrafo y las maniobras más angustiadas

aún de un montón de rodados que parecían haber acudido a su convocatoria, partió raudamente en procura del Automóvil Club.

Al pasar frente al viejo Palais de Glace, indicó con gesto desdenoso:

—Allí me puse de sombrero un auto chiquito que tenía antes...

Para que no hubiera dudas detuvo la marcha. Una sinfonía de frenadas bruscas puso marco musical al episodio. (Si hubo parte hablada

o vociferada, el hecho de tener los vidrios altos impidió averiguarlo.) Y Beatriz prosiguió:

—Yo me quedé quietita. No podía hacer nada. Unos señores vinieron corriendo, abrieron la puerta, salí

*—¡Qué lindo, no! A la holandesa
le regalaron una torta...
ja mí, un talonario de boletas,
de las que no me
salvó ninguna amnistía!*



gateando... Después... ¡Sí! Después dieron vuelta al auto y seguí andando. Ahora nadie lo cree.

Seguimos. Un faro salvador en el crepúsculo desolado era el perfil del A.C.A. Nunca se sabrá cómo hicimos para doblar la avenida y entrar por Tagle. Es una de esas raras hazañas que sirven para definir un tiempo histórico.

Ya en la paz del hemicírculo —inesperadamente hogareño y seguro— descendió del auto una muchacha singularmente dulce, gentil, afable. Una bella dama. Una de esas mujeres que, además, uno cree solamente lindas y resulta que también son humanamente inteligentes.

Entre los flashes, su inquieto ir y venir, su infantil curiosidad por todo cuanto implica lata, acera y hierro, fue posible ir hilvanando un perfil suyo.

¡Qué linda y reconfortante historia la de Beatriz Bonnet! Podría comenzar diciendo: "Había una vez" una chiquilla que nació en Entre Ríos, llegó a la gran ciudad y en ella creció. Apenas adolescente, cambió el guardapolvo blanco por el uniforme de una vendedora de una casa de discos. Vendiendo las canciones de Doris Day, aprendió a cantar.

Alguien habló de ella a un director de cine. El director de cine la vio a través de la vidriera. "Si la voz da, es la figura", afirmó. Así se hizo su primer film. Así comprendió

*—Pero siempre nos queda un recurso... Cartera, espejo, peine...
(Al sonreír Beatriz Bonnet, salía el sol en la tarde gris.)*



—Fue así... Me volví para ver quién era... Después estaba todo el auto dado vuelta... Como experiencia que interesante; como anécdota, difícil de contar: nadie lo cree...

que el arte es estudio. Y comenzó a estudiar, con disciplina, con fervor, con método. Hedi Ceilla fue su maestra. Luego se presentó a un concurso. Necesitaban una primera figura joven para acompañar a



Elena Lucena y a Enrique Serrano. Entre muchas aspirantes le pareció pasar inadvertida.

—Iba sin esperanzas. La más modesta, la más humilde... Un señor de anteojos me miró. "Pase y suba al escenario y cante", me dijo. Lo hice. Mariano Mores tocaba el piano. Así me eligieron. El señor era Francisco Gallo...

Lo cuenta con un optimismo conciliador, expansivo, contagioso. Como es en todos sus actos. En los de este presente, que a través de "Mi bella dama" consagran un triunfo resonante, como en sus proyectos. Se reconoce empecinada, segura, buena. Se puede afirmar que es personal.

El cronista le pidió una síntesis de su personalidad. Su respuesta fue:

—Mujer.

—¿Y como actriz? —insistió el cronista.

—Antes, después, siempre: mujer.

Quiso conocer el Club. Se interiorizó de todo. Opinó. Criticó. Elogió. Y sonrió. Sonrió mucho. Y después anunció que se iba. El cronista renunció esta vez a los privilegios de su oficio.

DESPUES DE COMER...

¡CUIDESE AL MANEJAR!

Por el doctor MARCIAL DE GREGORIO

Especial para AUTOCLUB

"DESPUES DE COMER, NI UN SOBRE ESCRITO LEER"... Recuerdos de mi infancia ya un tanto alejada...

Uno de los muchos proverbios, o "frases hechas", que constituyeron la matriz de los eficaces "slogans" super-modernos. Esto lo escuché una y mil veces en boca de mi madre.

Engranaje simple de máquinas humanas también simples, el refranero español de entonces —¿de entonces, solamente...?— contribuía a forjar con su sabiduría la base mínima, pero sólida, de educación y de cultura de nosotros, niños.

Hoy quiero resucitar aquella sentencia para adaptarla a nuestro quehacer de "grandes" en plena época del átomo, de los vehículos espaciales, de la radio, de la TV y del periodismo de ritmo relámpago.

Para eso la transformaré en "Después de comer ni el más simple vehículo conducir" sin alterar en nada su contenido de verdad científica y práctica...

Pereza, pesadez, modorra...

Al poco rato de un almuerzo o de una cena de medidas prudentes y bien regaladas calidades, numerosas personas, aceptablemente sanas, suelen manifestar que "les ha entrado pereza", o que "se sienten algo pesadas", o que "están un poco amodorradas", o cosas por el estilo.

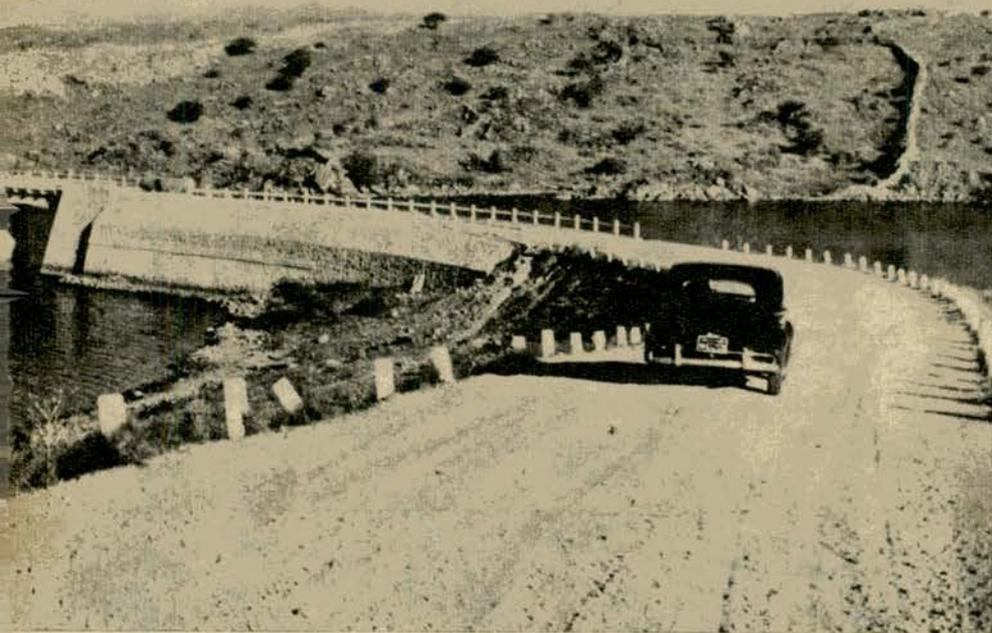
Dichas expresiones, que caen, casi siempre, en el gran saco de lo intrascendente tienen, no obstante, mucho valor, puesto que provienen de fenómenos fisiológicos importantes que tienen lugar en el interior del organismo.

Ocurre que por más "sanos" o "fáciles de digerir" que sean, los distintos alimentos demandan cierto trabajo "extra" a varios órganos desde el primer instante de ingestión hasta dos a cuatro horas después, según el individuo y la constitución de sus comidas. Los músculos de la masticación y de la deglución, las diversas glándulas salivales, el estómago, el páncreas, el hígado, los intestinos y los riñones y cierta parte del sistema nervioso no voluntario, se encuentran entre los elementos más "afectados" por la sobrecarga. El corazón, el aparato respiratorio y el sistema vascular ve incrementado, así-



Conducir automóviles en la ciudad, o, como en este caso, en las rutas montañosas, después de comer copiosamente, constituye un atentado, que hay que evitar, contra la propia salud y la integridad física de los semejantes.

Estos automóviles, a los que vemos desfilando por la porteñísima calle Corrientes, son, por lo general, máquinas perfectas, en las que se puede confiar. Pero no hay que olvidar que su manejo está confiado al engranaje simple de otras máquinas, en este caso humanas, a las que hay que mantener alejadas de la pereza, pesadez y modorra de las digestiones difíciles...



mismo, su trabajo, aunque en forma indirecta, debido a que para realizar mayor trabajo cualquier órgano de la economía necesita más oxígeno y más sangre. Además necesita desembarazarse de más cantidad de toxinas que se producen casi indefectiblemente del hecho de una simple digestión. Y cuyo acarreo a los lugares de neutralización o de eliminación se halla, también, a cargo de la sangre.

Congestionaciones y descongestionaciones

En el cuerpo humano no se puede fabricar mucha sangre en poco tiempo, ni en la atmósfera aumentar la proporción de oxígeno "a piacere"... ¿Cómo hace nuestro organismo para salir del paso luego de cada ingestión alimenticia? Muy fácilmente; ante la imposibilidad de construir gran cantidad de sangre, de golpe, disminuye momentáneamente el "stock" de numerosas partes que no intervienen directamente en dicho acto, para lo cual achica el calibre de arterias, venas y capilares correspondientes mientras, por lo contrario, dilata las de los órganos necesitados. En cuanto al "problema" del oxígeno y de la eliminación de venenos lo resuelve, sencillamente, aumentando el ritmo de los movimientos respiratorios y, un poquito, su profundidad, medidas perfectamente congruentes con la aceleración del ritmo cardíaco.

Debido a nuestro interés ocasional, voy a señalar algunos de los integrantes de la economía anatomo-fisiológica humana que no intervienen en forma directa o, al menos, principal en el proceso de la digestión: la zona cortical (pensante) del cerebro y una porción de centros o núcleos sensitivos, motores y reflejos del sistema nervioso central; algunos de los aparatos de los sentidos, como el de la visión, de la audición y del equilibrio, etc. He señalado nada más que los que intervienen ostensiblemente durante la compleja acción —mucho más compleja de lo que se cree generalmente— de conducir un vehículo automotor moderno y —¿por qué no?— hasta los de tracción "a sangre".

Conspiración peligrosa

Conducir vehículos de cualquier clase y en toda época, durante el período post-prandial mencionado más arriba, constituye un atentado contra la propia salud y contra la integridad de los semejantes. Hay

que reconocer, empero, que dicha conspiración fluctúa entre grados mínimos y máximos, de acuerdo con factores ya expresados o con otros que, como el alcoholismo, serán objeto de alguna nota futura.

De todas maneras, es bueno que se sepa, se recuerde y se tenga en cuenta, que al conducir después de las comidas principales (almuerzo y cena según nuestras costumbres) se exige una mayor presencia de sangre y de oxígeno en lugares donde la especial circunstancia de la digestión ha motivado, precisamente, el fenómeno contrario. El resultado de esta contraposición presenta dos facetas importantísimas: la primera, que los órganos abocados inevitablemente a la tarea, digamos, extemporánea, no responderán con la facilidad y en la medida que lo hubieran hecho fuera de la emergencia que vengo tratando; en segundo término, el esfuerzo que siempre realiza el organismo para cumplimentar las exigencias de la voluntad significará, a no dudarlo, un desgaste extra de energía que dejará aunque sea una pequeñísima mella en la vitalidad global jamás mensurable.

De las dos facetas, la primera es la que conspira contra terceros, desde el momento que pueden producirse una cantidad indeterminable de reacciones incongruentes, por reflejos perezosos o equivocados, ante la multitud cierta de circunstancias riesgosas, las más inesperadas, que nos ofrece la maraña del tránsito en todas partes.

Estimo que la conclusión útil y práctica de todo lo que antecede debe ser muy simple desde que toda exageración resulta contraproducente. Me parece conveniente, por ejemplo, la siguiente: Deben evitarse en lo posible emprender viajes largos o cortos que ofrezcan riesgos ciertos, frecuentes, por la propia naturaleza de los trayectos, en las tres o cuatro horas subsiguientes a comidas importantes. Ante la necesidad de emprenderlos, proveerse de una dosis mayor de atención.

La actitud más sensata, naturalmente, será la de elegir ingestiones frugales, si las obligaciones no otorgan la elasticidad imprescindible.

FIRMOSE UN CONVENIO ENTRE EL A.C.A. Y LA INTERVENCION EN JUJUY

Con motivo de la gira realizada últimamente por autoridades del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, y en mérito de las necesidades observadas en las regiones visitadas para el normal desenvolvimiento de las actividades del automovilismo, se ha propugnado ante la Intervención Federal, en la provincia de Jujuy, la posibilidad de llevar a cabo mediante un convenio de recíproca colaboración, la construcción de una estación de servicio sobre la carretera N° 34 y el camino de acceso a la localidad de Yuto.

Por tal circunstancia, y habiéndose aprobado por parte del gobierno provincial la citada proposición, se celebró el acto de la firma de dicho convenio, suscribiéndolo en representación del gobierno de Jujuy, su interventor, el ingeniero Fortunato Daud y el ministro de Hacienda, ingeniero Jorge Carrizo Rueda; y por el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, su presidente, doctor César C. Carman y el secretario de la entidad, doctor Walter A. Saborido.



HAY solamente 30.265 personas que conocen bien el principal aeropuerto de Nueva York, al que oficialmente se denomina New York International Airport pero que también tiene el justificado nombre presuntuoso de Terminal City, sin que eso impida que todo el mundo lo identifique, familiarmente, como Idlewild. Esas 30.265 personas son las que trabajan en el aeropuerto.

Ya se sabe que la mayoría de los grandes aeropuertos rebasan del ángulo normal de la mirada humana. Pero lo que distingue a Idlewild es que rebasa de la mirada y del entendimiento. Hoy por hoy, este lugar de Nueva York constituye una de las expresiones más abrumadoras del gigantismo fomentado por la vida moderna, lo que explica que sólo lo conozcan de verdad quienes trabajan allí. Y esto es más notable todavía por una razón de contraste violento, ya que Idlewild es el aeropuerto por donde transita más gente en el mundo. En 1961 llegaron o partieron 10.147.000 personas, de modo que si se suman los tíos, hermanos, maridos y demás parientes que fueron a recibir o a

despedir a los viajeros, se llega a la conclusión de que el año pasado deben haber desfilado por Idlewild unos 30 millones de personas. No sería exagerado decir que nunca tanta gente estuvo en un lugar que conociera menos.

Desde el punto de vista de la fenomenología moderna, Idlewild concreta un caso subyugante. Por lo pronto, el lector de esta nota le lleva desde ya —y paradójicamente— una ventaja enorme a las personas que hayan puesto los pies en Idlewild desempeñando el papel de viajeros

Fotografías facilitadas
para AUTOCLUB
por gentileza de la
Port of New York Authority

IDLEWILD ese aeropuerto desconocido

Escribe

JAMES
MURPHY

porque cuando termine la lectura sabrá mucho más que ellas del aeropuerto, sin que las raras excepciones que puedan registrarse alteren el rigor de esta regla que estrenamos. Y en esta afirmación no hay ningún riesgo. Idlewild —como Nueva York misma, como EE. UU. en su fisonomía substancial— no se puede “ver”. El testimonio ocular no procura más que una idea fragmentaria e incoherente. De los edificios, los jardines, la iluminación y el señalamiento y los caminos, no resulta más que un puré de colores, metal cromado, cristales cemento y materiales plásticos, mientras el capricho caleidoscópico del espectáculo tiene una suave y solemne música de fondo formada por las voces profesionales que se oyen en los altoparlantes, el rumor de la gente absorbido por la deliberada acústica negativa, y el rítmico y frecuente anuncio tormentoso de los jets que despegan hacia todos los rumbos... El observador abrumado sólo podrá entender que Idlewild es “muy grande” y que hay “mucho movimiento”, pero sin que sus impresiones traduzcan nada concreto que se aproxime a la realidad.

Las puertas

La única forma de dar una idea de esa realidad es recurriendo a la información específica y, si es posible, comparada, para que el lector pueda imaginar todo lo que de otra manera escapa a la imaginación. Esto quiere decir, en buen romance, que en vez de utilizar adjetivos hay que utilizar números, recurriendo a un idioma aritmético que puede ser el menos seductor, pero es el más expresivo en estos temas.

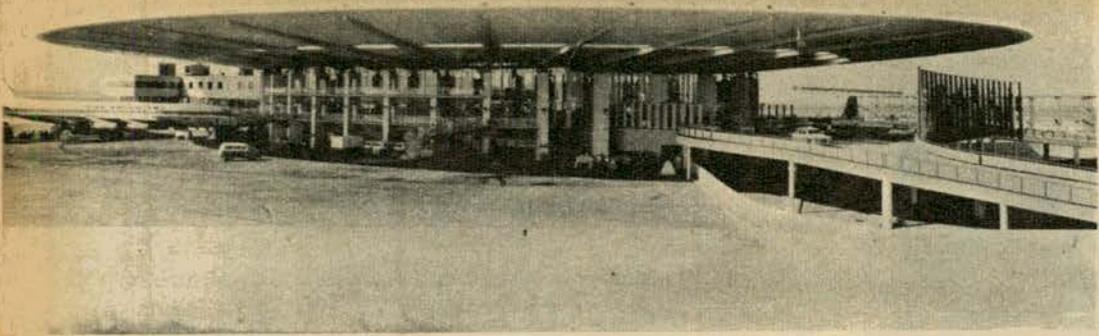
Nueva York tiene cuatro puertas principales de acceso: un puerto, dos estaciones ferroviarias y cuatro aeropuertos. El hecho de que los aeropuertos sean cuatro, dice expresivamente cuál es la más importante de esas puertas, especialmente cuando se aclara que el movimiento conjunto que tuvieron en 1961 fue de casi 18 millones de viajeros. Los cuatro aeropuertos son Idlewild, Newark, La Guardia y Teterboro. Idlewild es dos veces más grande que Newark, nueve veces más que La Guardia y una veintena de veces más que Teterboro, pequeño aeródromo que es utilizado principalmente por aviones particulares.

Los 20 kilómetros cuadrados de superficie que tiene Idlewild están en relación directa con el dinero y el tiempo que se ha invertido en su construcción, no terminada aún. Además, el carácter de esas inversiones también está en relación directa con el complicado cuadro que ofrece el aeropuerto en sí mismo.

Desde 600 metros de altura, entra en la visión del viajero el núcleo central del aeropuerto, con los tres cuerpos del Edificio Internacional de Llegada, a la derecha, arriba, y a los lados las estructuras de las Terminales.

Una vista nocturna del frente del Edificio Internacional de Llegada, tomada en dirección a su puerta principal, que está subrayada por un arco.





La Terminal de Pan American es una estructura circular de dos pisos, que permite a los viajeros entrar directamente al avión desde el primer piso.

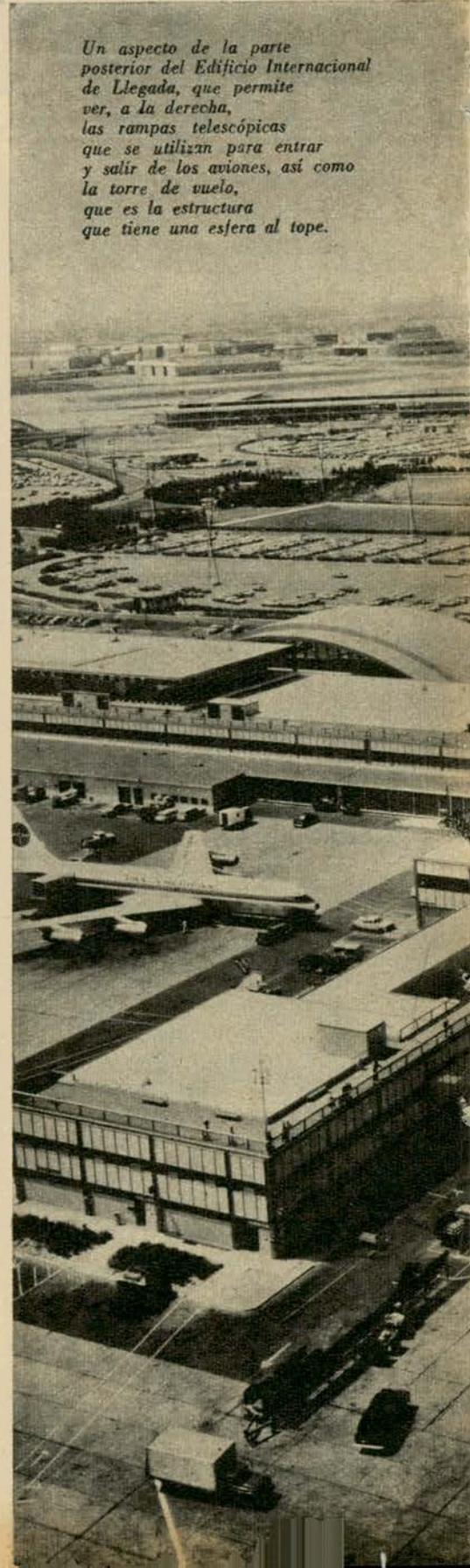
Primero que nada hay que decir que Idlewild es administrado por la Port of New York Authority. Y sin entrar a mayores explicaciones, debe anotarse que esa entidad oficial autónoma ha gastado hasta ahora —y sigue gastando— 311 millones de dólares; por su parte, la ciudad de Nueva York ha contribuido con 60 millones más, a todo lo cual hay que agregar la contribución... privada. Porque los terrenos de Idlewild están ocupados por muchas instalaciones construidas por la Port of New York Authority y por muchas instalaciones levantadas a su vez por la acción privada, compañías aéreas en la mayoría de los casos o empresas relacionadas con esa actividad, como, por ejemplo el Hotel Internacional.

La Port of New York Authority tomó a su cargo la construcción de todo lo que es esencial en un aeropuerto, como pistas, hangares, depósitos de combustibles, torre de vuelo, caminos, señalamiento, instalaciones técnicas, jardines, dependencias postales, centro de cargas, etc. A la vez, ha construido, a un costo de 30 millones de dólares, lo que se denomina Edificio Internacional de Llegada, donde desembarcan los pasajeros de las compañías de aviación que no tienen instalaciones propias, o ha gastado 7 millones de dólares en las instalaciones de calefacción y refrigeración, o 400.000 dólares en el garaje para los camiones-tanques que transportan combustible.

La complejidad de Idlewild es tan grande que no se puede hacer una simple exposición de todo lo que hay en el aeropuerto, porque, justamente, nada es simple. El Hotel Internacional, por ejemplo, se construyó en 1958 y costó 5 millones de dólares; tenía 320 habitaciones, que en seguida resultaron insuficientes, de modo que ahora se está haciendo una ampliación con 200 habitaciones más, que costará otros 3 millones. En 1951 se levantó un edificio para operaciones de carga que en seguida resultó chico, aunque se habían gastado 2.200.000 dólares; en 1956 se decidió resolver el problema en gran escala, construyendo un centro de cargas formado por cinco edificios, con una inversión de 5.300.000 dólares, lo que no ha impedido que ahora haya sido necesario agregar otros dos edificios más, gastando otros 2.200.000 dólares. Digamos, de paso, que aunque estos números dan cierta idea de la progresión de las actividades en el aeropuerto, no se trata más que de una idea indirecta. Lo que mejor informa cuál ha sido el crecimiento de las cargas aéreas en Idlewild, es la estadística: 1948, 4.158 toneladas; 1953, 76.260; 1960, 121.268; y 1961, 160.277. En lo que se refiere a la correspondencia se ha repetido la misma historia con 1.044 toneladas, 24.061, 40.058 y 52.165 en los mismos años...

Inventario

Descontamos que toda la información que estamos dando debe parecer un tanto confusa, que es lo que corresponde naturalmente al carácter del tema. Por eso, prescindiendo de detalles, acometeremos el grueso de la tarea, combinando, a grandes rasgos, una especie de inventario desordenado de las cosas que hay en Idlewild... Hay un centro médico, con tres médicos de guardia permanentes; hay un dentista, permanente también, y para atender cualquier emergencia de tipo legal no falta un abogado que presta servicio todos los días. Hay un "animalport" —que debe ser el único en el mundo— creado y administrado por la ASPCA, que es el equivalente local de la Sociedad Protectora de Animales; un "animalport" en el que se aceptan toda clase de animales como pensionistas, menos jirafas y elefantes, pero incluyendo desde canarios, a 0.20 centavos por día, hasta leones, a cinco dólares diarios. Hay dos sucursales de bancos, First National City y Chase Manhattan, en las que no se maneja dinero, pero se proporciona asesoramiento o facilidades a los viajeros que puedan tener problemas bancarios de urgencia. Hay 900 personas dedicadas exclusivamente a la limpieza, un servicio policial propio con 90 personas, un cuerpo de bomberos y 2.500 vehículos, de los cuales varios centenares están dotados de transmisores de radio, porque ningún vehículo puede entrar a los terrenos de las pistas sin estar en contacto con la torre de vuelo. Hay 36 kilómetros de pistas que se han construido a un costo de 3.340 dólares el metro; 18 hangares de los cuales, los más baratos —1 y 2— costaron 800.000 dólares cada uno, y el más caro —el 14— costó 16 millones. Hay varios restaurantes con toda la gama de precios y servicios, hay una capilla católica y se está construyendo una sinagoga, hay librerías, oficinas de transportes, seguros, casas de cam-



Un aspecto de la parte posterior del Edificio Internacional de Llegada, que permite ver, a la derecha, las rampas telescópicas que se utilizan para entrar y salir de los aviones, así como la torre de vuelo, que es la estructura que tiene una esfera al tope.



La "puerta de aire" da acceso a una recepción, que al frente tiene media docena de cintas transportadoras de equipaje, para que el viajero se desembarace de sus valijas al dar el primer paso dentro del local. (Foto Pan American Airways)



bio, bomboneras, florerías, negocios en general... Hay uno de esos lugares destinados a la salida y llegada de los helicópteros que conectan con los otros dos grandes aeropuertos y con Manhattan, lugares a los que aparatadamente se llama helicópteros, lo que es un chiste porque no pasan de ser un círculo blanco de unos quince metros de diámetro, pintado en cualquier espacio libre...

Lo más interesante, desde el punto de vista del producto final que se ofrece en Idlewild es el concepto de autonomía e interdependencia que prevalece en las relaciones y el funcionamiento del aeropuerto en sí, con las empresas privadas que lo utilizan; en estas relaciones las que más se destacan son las empresas que han contribuido con su propio esfuerzo a que el aeropuerto tenga el carácter monumental que tiene.

El polo vivo

Idlewild, en la función que cumple, es una especie de Polo vivo. Imaginándose un enorme círculo de más de un kilómetro de diámetro, imagínese también el Edificio Internacional de Llegada ocupando un lugar cualquiera de ese círculo y luego, a ambos lados, escalonados a grandes distancias, los edificios de las Terminales de varias compañías aéreas. La American Airlines invirtió 13 millones de dólares en el suyo; la Pan American gastó 12, la Eastern Airlines 20.245.000, la United Airlines 14.300.000, la Trans World Airlines 25... Además, pasando revista a las otras inversiones privadas se agregan los siguientes costos: "Animalport", 275.000; garage de la Carey Transportation Inc., 200.000; Capilla católica, 234.000; estación de servicio central, 125.000; First National City Bank, 600 mil; Hangar Nº 10 de American Airlines, 12 millones; Hangar Nº 15 de Swissair, 2.500.000; Hangar Nº 18 de Scandinavian, 2.900.000; Centro Médico, 75.000; taller mecánico de Pan American, 2.300.000; edificio de la Seaboard World Airlines, 750.000; edificio de cargas de la Emery Airfreight Corp., 650.000... Es decir, bastante más de 123 millones de dólares que sumados a las otras inversiones importantes —311 y 60 millones— arrojan un gran total de 494 millones de dólares, como la suma redonda que, por ahora, da idea de lo que cuesta Idlewild.

Entre las inversiones que se han hecho en este aeropuerto y su funcionamiento hay una relación directa y estrecha. Ya hemos citado la progresión que ha tenido el aumento de cargas; en esa progresión se resume la historia de Idlewild, que durante diez años, hasta 1958, fue un aeropuerto de emergencia; y que desde 1958 hasta la fecha sigue creciendo de tal manera que se desborda siempre de los mejores planes que se trazan, como lo demuestra el caso del Centro de Cargas y el del Hotel Internacional.

Actualmente Idlewild sirve a 16 compañías americanas y 23 extranjeras; sabiendo esto, no es sorprendente que en 1961 llegaran o salieran 265.281 aviones, o sea alrededor de 725 cada 24 horas, lo que arroja un promedio en exceso de

un avión cada dos minutos, todos los minutos, de todas las horas de todos los días del año... Esto explica que actualmente haya 101 lugares donde se pueda embarcar en los aviones o desembarcar, y que para 1964 cuando el aeropuerto esté completamente terminado, esos lugares aumenten a 140.

Las implicaciones que resultan del párrafo anterior son abrumadoras. Tienen que ver con las cinco playas de estacionamiento, con capacidad para 6.000 vehículos, tienen que ver con los 228 metros por 192 que mide el Edificio Internacional de llegada y con las dos alas, una de 159 y la otra de 180 metros de frente; tiene que ver con las 8 hectáreas de parques, los 12 kilómetros de caminos internos para el público y con los 23 minutos que, como promedio, tarda un pasajero que llega del exterior en pasar las tres inspecciones reglamentarias —médicas, inmigratoria y aduanera— que son de rigor.

Horario continuado

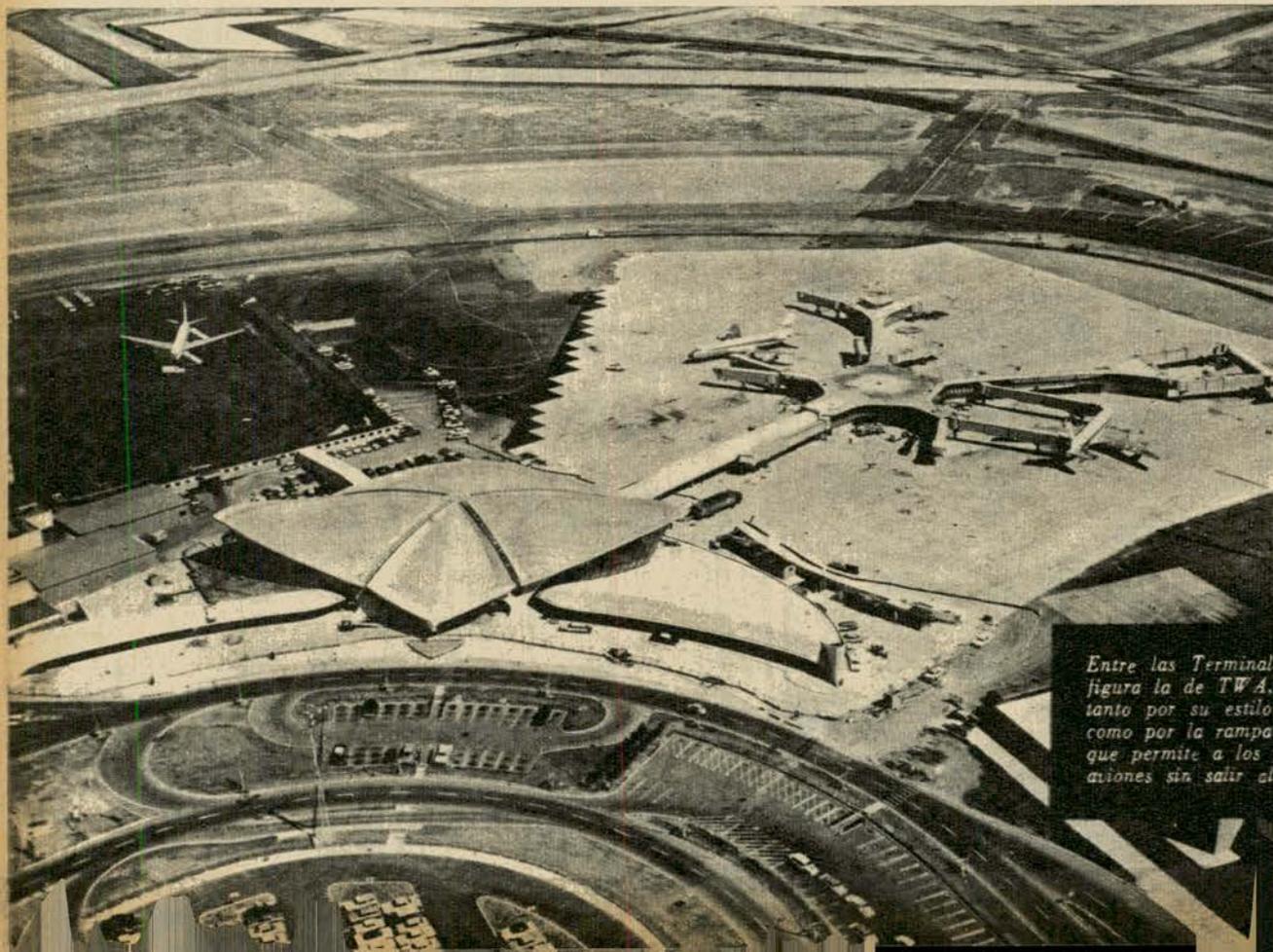
Idlewild es un símbolo de la vida moderna. Alberga la vida continuada que vincula la noche de Nueva York con la madrugada de París y el atardecer de Hawai... a la misma hora. La gente que llega de Australia se cruza con la gente que llega de Suecia; el inmigrante se siente tan confortable como Onásis al abrigo de la misma calefacción y las escaleras mecánicas ahorran democráticamente el mismo esfuerzo a todo el mundo...

Idlewild es un símbolo del mundo moderno. Su enorme estructura es un ejemplo de descentralización, interdependencia y sincronía. Los edificios de las Terminales de las grandes compañías de aviación combinan un muestrario de líneas arquitectónicas que son muy diferentes entre sí, pero que resultan misteriosamente asociadas con algo todavía indefinible que estamos aprendiendo a reconocer como expresiones de "la edad del jet". En Idlewild hay una belleza nueva; se exalta la fuerza, la gracia y

la sencillez; es funcional y limpia, transparente, liviana; promueve un clima especial que además tiene la virtud de ser inmensamente confortable. La luz cobra valores insospechados, y allí se revelan las perspectivas que todavía nadie dibujó. Las puertas de vidrio que se abren cuando se las mira de cerca lo preparan a uno para entrar a la Terminal de Pan American donde está una de las tres puertas de aire —la más grande— que hay en el país; y si uno piensa bien, por esa puerta se entra al futuro que es lo que se está incubando en Idlewild.

Hemos dicho que allí se refunde una expresión abrumadora del gigantismo fomentado por la vida moderna. Pero también hay que aclarar qué es un gigantismo amasado electrónicamente, digamos, que nos permite transitar con naturalidad despreocupada por un paraje que hace diez años todavía no se podía imaginar. Por eso, pasan por allí millones y millones de personas que no se llevan más que una brillante pero confusa idea del lugar donde estuvieron; y por eso también, solamente hay 30.265 personas que conocen Idlewild de verdad.

El frente de la Terminal de American Airlines ofrece una moderna decoración de vidrio multicolor, que tiene 95 metros de largo por 7 de alto.



Entre las Terminales más llamativas, figura la de TWA, tanto por su estilo arquitectónico, como por la rampa de acceso, que permite a los pasajeros llegar a los aviones sin salir al aire libre.

*La Terminal de Eastern Airlines,
vista desde el patio de maniobras con la
galería rectangular donde
se encuentran las puertas de salida
para llegar a los aviones.*



*La Terminal de United Airlines,
compartida con Delta Airlines,
en una fotografía que, al mismo tiempo,
da idea de los caminos,
las pizayas de estacionamiento seccionales
y los jardines del aeropuerto.*



Cosas y Casos del

MOTOCICLETAS Y AFINES

La "Sub Comisión de Motocicletas, Motonetas y Vehículos Afines" de la CAMARA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ renovó recientemente su organismo directivo en la siguiente forma: Presidente: señor Juan Marcos Dolce, de Gilera Argentina; Secretario: Dr. Florencio Castro Cranwell, de B.Y.M.A.; Vocales: señores Juan Zanella, de Zanella Hnos. y Cia.; Tito Caserta, de Siambretta; Ing. Renato Calderoni, de Televel; Alfredo Viso, de Boris Garfunkel y Cia.; Isaac Gelman, de Gelis Moto, y Enrique Barrella, de Moto Rondinella.

La mencionada Sub Comisión agrupa a la casi totalidad de las fábricas argentinas dedicadas a la producción de motocicletas, motonetas, motocarros, motofurgones y vehículos deportivos denominados "kart" que en el curso del año 1961 efectuaron una producción por valor de cerca de 4.000.000.000 de pesos. En dichas fábricas se encuentran invertidos aproximadamente 1.200.000.000 de pesos y se ocupa a más de 4.200 personas entre operarios, empleados y técnicos.

CON CALZADOR

La actual fórmula internacional N° 1, que limita la cilindrada de los motores a 1500 cc. y establece un peso mínimo de 450 kilogramos, obliga a las casas constructoras a aguzar el ingenio para obtener los dos factores esenciales para ganar una carrera: velocidad y resistencia. Se llega así a suitezas, dándose el caso de máquinas —las inglesas sobre todo— que carecen de retenes en las ruedas para disminuir la fricción. El clásico lubricante es reemplazado por otros elementos que se adhieren a los cojinetes y las carrocerías, cada vez más chatas, para conseguir una mejor penetración, hacen que el volante conduzca casi acostado. Todas las reglas clásicas del manejo han sido cambiadas y son tan pequeños y hasta incómodos estos nuevos juguetes —hay que oírlos zumbir a 12.000 revoluciones por minuto— que al decir de un crítico de automovilismo, los volantes, en lugar de entrar en el automóvil, se lo calzan...

TRANSISTORES:

El fastidioso magneto de los primitivos automóviles fue reemplazando hace ya 50 años por el clásico sistema de la bobina y el distribuidor.

La solución la dio Charles F. Kittering y durante tan prolongado lapso la industria automotriz produjo automóviles cada vez más rápidos, seguros y económicos; pero la técnica que no se detiene en su avance, llegó a límites insospechados y al aumentarse la velocidad de rotación de los motores y el índice de compresión, aquel sistema comenzó a acusar fallas. Se buscó la forma de obviar los inconvenientes apelando a un aumento de voltaje —hoy prácticamente todas las marcas traen equipos de encendido de 12 voltios— pero cuando entramos en el campo deportivo y nos encontramos con motores que acusan regímenes que oscilan entre las 12.000 y las 14.000 revoluciones por minutos las cosas se presentan más serias.

Porque eso es lo que ha ocurrido al limitarse el tamaño de los motores de carrera (fórmula 1) a 1500 cc. Los constructores tuvieron que sacar caballos prácticamente de la nada y apelaron entonces a

200 KILOMETROS AL

LOS 180 Km. 718 por hora, establecidos por Oscar Gálvez en el rápido circuito de la Vuelta de Tres Arroyos, en 1954, sorprendieron e hicieron pensar aun a los más optimistas, que se había llegado a un límite muy difícil de superar en turismo de carretera. El año anterior, el mismo Oscar Gálvez había corrido a 172 Km. 538 con prácticamente 2000 kilos en su Ford y hubo quienes comenzaron a hablar hasta de la necesidad de buscar un límite a esa constante elevación de promedios, como una manera de prevenir accidentes.

Pero la inventiva, el tesón y el amor propio de nuestros volantes lograron otros avances notables y cuando Juan Carlos Navone, con su revolucionaria "empanada" salió a quebrar récords y los Ford parecieron imbatibles, otros volantes recogieron el reto y esa porfía determinó que aquellos récords fuesen quebrados.

El año pasado, el 16 de abril, Juan Carlos Navone venció en la Vuelta de Necochea, a 192 Km. 571 por hora y en septiembre, en el mismo circuito pavimentado de 368 Km. 700, que esa vez se recorrió en sentido inverso —la competencia se denominó Vuelta de Tres Arroyos— ganó Armando J. Ríos, a 194 Km. 861. Con-

dujo un Chevrolet, a una velocidad que hasta ese momento no había sido alcanzada en ese tipo de competencias y demostró que los Ford podían ser superados. Agreguemos, a título informativo, que antes de Tres Arroyos, Navone había triunfado en Ensenada, en una pista chica, es cierto, a 171 Km. 248 y que Ríos, en la competencia de la Asociación Marplatense de Volantes, lo hizo a 187 Km. 956.

Llegó 1962 y el nuevo año trajo otras sorpresas y la reafirmación de Chevrolet en manos de hábiles pilotos y no menos hábiles preparadores. Pergamino dio la pauta de lo que sería la temporada, con la media de 185 Km. 141 de Santiago Luján Saigós (Ford) y en la clásica Mar y Sierras, a fines de la temporada veraniega, Menditeguy (Ford) marchó a nada menos que 191 Km. 551.

Pero la Vuelta de Necochea, constituyó un nuevo motivo de asombro, con los 198 Km. 134 del Chevrolet de Angel Meunier y esa marca tope, tan próxima a los 200 kilómetros por hora —digamos que Meunier cubrió una de las vueltas del rápido circuito pavimentado a 200 Km. 295— demostró que los esperados 200 de media están realmente cercanos y que sólo faltan el circuito adecuado y las condiciones de tiempo

AUTOMOTOR

Por
AUGUSTO
DE
MURO

TAMBIEN LLEGAN AL AUTOMOVIL

VA A CUMPLIR LA TERCERA ETAPA QUE SIGUE AL MAGNETO Y AL DISTRIBUIDOR

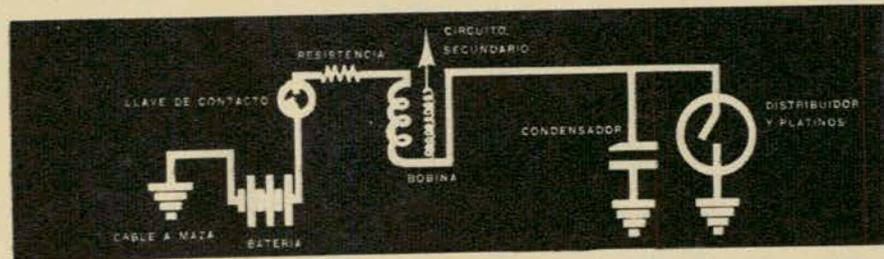
factor decisivo en la conquista de aquéllos. Hoy se ofrecen equipos standard para aplicar a los coches de serie y seguramente muy pronto los transistores, tan populares en la radiotelefonía, serán familiares, también, entre los automovilistas.

una de las pocas soluciones a su alcance: elevar la velocidad de rotación. Contaron para ello con diseños adecuados y con las aleaciones necesarias. Pero cuando enfrentaron el problema del encendido, el panorama se ensombreció. ¿Cómo lograr, a 14.000 revoluciones, un equipo capaz de brindar sin cortes el número indispensable de chispas para cada bujía, por supuesto con el voltaje adecuado?

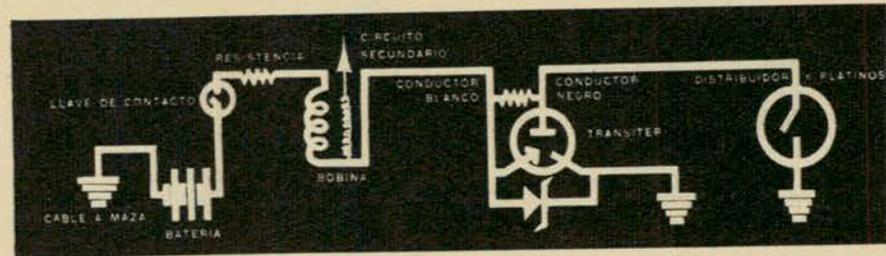
La respuesta la dio algo que constituye toda una revolución en cuanto a ignición: el empleo de transistores en el circuito primario.

Estos no tienen partes móviles y por supuesto que no necesitan ajuste ni se rompen. Con ellos el motor arranca instantáneamente, aun con temperaturas bajo cero y con la batería semidescargada; se obtiene un rendimiento mayor y no falla ninguna velocidad.

Los ingleses, con sus reiterados triunfos deportivos en lo que va de la presente temporada, han demostrado ya la bondad del sistema,



El sistema convencional de ignición tiene severas limitaciones. El voltaje requerido por los motores modernos es cada vez mayor como consecuencia del aumento de la compresión y de la separación de los puntos de contacto de las bujías.



Esquema de un sistema de encendido transistorizado. Su principio de funcionamiento se basa en la habilidad de los transistores para amplificar la corriente. Los transistores eliminan el condensador.

ALCANCE DE LA MANO

necesarias para ello. Algo que parecería increíble en turismo de carretera. El avance, ahora, es cierto, no se produce tan rápidamente como antes, pues cada nueve kilómetros de velocidad hay que obtenerlo a fuerza de gran paciencia y aprovechando la experiencia acumulada. No es un secreto para nadie que los motores están "exprimidos" al máximo y que con las limitaciones de la actual fórmula B. poco es lo que se puede hacer de nuevo para sobrepasar las 5000 o 5500 revoluciones por minuto con un margen razonable de seguridad. Entonces, la velocidad hay que buscarla por otro camino: el de la reducción del peso —hoy son normales los coches que en la línea de partida pesan no más de 1600 kilogramos— y de la altura para obtener una menor resistencia al viento. El ingenio de pilotos y mecánicos es muy grande y en cada carrera el aficionado puede advertir en las máquinas algún nuevo detalle destinado a ganar kilómetros. Se ha logrado por ese camino una mezcla rara de coche de pista y de turismo de carretera clásico. Quizá en algunos aspectos ello sea criticable, pues el reglamento no siempre es observado fielmente, pero, en cambio, nuestra mecánica ha avanzado notablemente. Los 200 kilómetros de media están ahí, al alcance de la mano. ¿Cuánto tiempo tardarán en lograrse? Cree-

mos, decididamente, que muy poco, mucho menos tiempo que el que podamos imaginar.

El cuadro adjunto ilustra sobre la forma en que los promedios máximos han ido subiendo a partir de 1948. Claro está que la comparación entre ellos no siempre permite realizar deducciones correctas, pues han variado los escenarios, que en algunos casos fueron de tierra y en otros pavimento. Pero, de todos modos, entendemos que constituirá una buena referencia para el lector.

Año	Carrera	Piloto	Marca	Promedio
1948	Vuelta de Santa Fe	J. Gálvez	Ford	130.062
1949	Mar y Sierras	J. Gálvez	Ford	137.895
1950	500 Mill. R. Diam.	J. C. Castellani	Ford	148.594
1952	Tres Arroyos	E. Petrini	Ford	165.853
1953	Tres Arroyos	O. Gálvez	Ford	172.538
1954	Tres Arroyos	O. Gálvez	Ford	180.718
1955	Tres Arroyos	J. Gálvez	Ford	185.377
1958	Tres Arroyos	O. Gálvez	Ford	187.289
1960	Necochea	J. C. Navone	Ford	189.128
1960	Tres Arroyos	S. García Urriburu	Ford	189.128
1961	Necochea	J. C. Navone	Ford	192.571
1961	Tres Arroyos	A. J. Ríos	Chevrolet	194.861
1962	Necochea	Angel Meunier	Chevrolet	198.134

El promedio de 189.128 lo empataron Navone y García Urriburu en 1960.

AVANZAN LOS COCHES DE BAJA CILINDRADA

La fórmula Junior fue creada con el objeto de fomentar el deporte y de facilitar la formación de buenos pilotos, y los ingleses, que tienen bastante expe-

riencia al respecto, pues sus mejores hombres se hicieron con máquinas de baja cilindrada, están trabajando mucho y bien con ellas. En el campo italiano la actividad no es menor y también son varias las fábricas que se dedican a producir este pequeño vehículo, y nuestro compatriota De Tomaso, que ha incursionado con éxito en ese campo, fabrica algunos chasis, dos de los cuales han sido adquiridos, entre nosotros, por Vicente Formisano y Antonio Von Dery. El de este último está equipado

con un motor Fiat 1.100, el que será reemplazado por un Anglia, de procedencia inglesa. La llegada de esas dos máquinas, más la constante difusión de la categoría en Europa, ha provocado lógico interés en el medio local y cabe preguntarse si no estamos próximos a un cambio radical en cuanto a las fórmulas, pues cada día se multiplican más en el deporte los motores de baja cilindrada.

La Comisión Deportiva Automovilista dio un paso decisivo en el camino hacia esas nuevas fórmulas al aprobar en su última asamblea la categoría Minijunior para motores de hasta 780 cc. de cilindrada, que permitirá utilizar los que produce la industria argentina en las marcas más populares, es decir, Fiat, N.S.U., etc.

El diseño del chasis será libre, estableciéndose únicamente una distancia mínima entre ejes de 1,80 m., y los trenes delanteros y traseros, dirección y frenos tendrán que corresponder a modelos de serie. En una palabra, que se ha abierto un vasto campo a nuestros mecánicos y aficionados y la posibilidad de que se puedan formar buenos pilotos, iniciándose en la categorías más pequeñas que, como decimos más arriba, constituyen el punto de partida lógica para lograr esos objetivos.

El diseño del chasis será libre, estableciéndose únicamente una distancia mínima entre ejes de 1,80 m., y los trenes delanteros y traseros, dirección y frenos tendrán que corresponder a modelos de serie. En una palabra, que se ha abierto un vasto campo a nuestros mecánicos y aficionados y la posibilidad de que se puedan formar buenos pilotos, iniciándose en la categorías más pequeñas que, como decimos más arriba, constituyen el punto de partida lógica para lograr esos objetivos.

CUATRO VELOCIDADES

SON varios los pilotos de máquinas de turismo de carretera que están utilizando cajas de cuatro velocidades, especialmente en los Chevrolet. En éstos instalan la del Corvette y el ensayo ha resultado satisfactorio, según lo prueba la actuación de Armando J. Ríos, reciente ganador de la Vuelta de Carmen de Areco, a 171,384 Km. por hora.

Los rebajes son más fáciles, suaves y progresivos, y al contar con una tercera más larga que la segunda habitual, el motor sufre menos y la labor del conductor se ve facilitada, pues tiene una gama mayor de relaciones a su alcance, para emplear de acuerdo con las características del terreno.

ASOCIACION

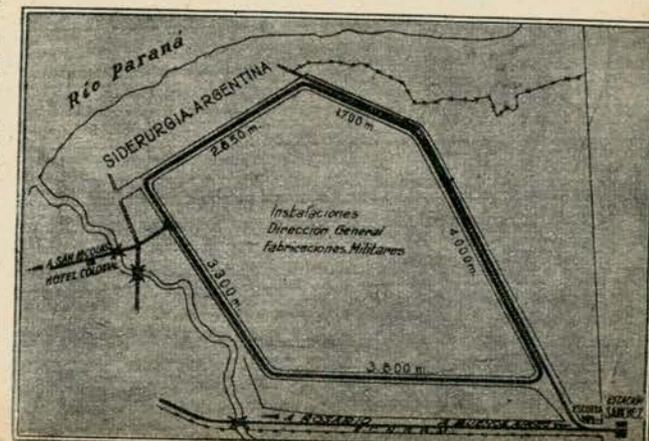
JACKIE Greene y Aston Martin formaron hasta hace muy poco tiempo una conjunción inseparable. Fueron muchas las satisfacciones que aquél obtuvo con su tres litros, pero ocurre que los otros cada día corren más, y entonces, Greene tuvo que apelar a un remedio heroico: aceptar la colaboración norteamericana para su muy británico Aston y equiparlo con un poderoso y ágil Chevrolet Corvette, por supuesto que 8 en V. Contó para ello con la colaboración de Froilán González, que era el propietario de esa hermosa planta motriz que estuvo usando Domingo Vita y que en las hábiles manos del pulido Greene, seguramente rendirá en una medida que dejará satisfechos a ambos.

SAN NICOLAS ES ESCENARIO IDEAL PARA BUENAS CARRERAS

QUE las carreras de automóviles standard han ganado un lugar —no tan grande por ahora como muchos desearían— en el interés de los aficionados, es una verdad que ya nadie discute. Desde la vez que el Automóvil Club Argentino resolvió hacer un Gran Premio aparte para esa categoría, las competencias remonta a la época heroica del automovilismo, también les hizo un lugar en el calendario.

San Nicolás y los dinámicos dirigentes del Automóvil Club local se sumaron al esfuerzo y para ello contaron con el veloz y seguro circuito contiguo a la Siderurgia Argentina. No pretendemos descubrir la pista, pero sí recordar que podría ser el escenario ideal para competencias de mayor importancia; unas 12 horas standard o turismo mejorado, si se prefiere llamarlas así, por ejemplo, sin olvidar a la categoría mayor: turismo de carretera.

Precisamente en los 15,450 metros del circuito, el año pasado Vicente Tirabasso alcanzó con su Ford los 176,788 Km. por hora de promedio, velocidad susceptible de superación y en fecha más reciente, Jorge Cupeiro, con su Jaguar, rodó a 157,950 kilómetros por hora. La idea ha sido echada hace algún tiempo y bien podría materializarse en la temporada estival. Voluntad sobra; escasean, en cambio, los pesos, pues una competencia de esa importancia demandará una inversión que difícilmente podrá solventarse con la venta de entradas.



NUEVA PROTECCION PARA EL MOTOR DEL AUTOMOVIL

En estos tiempos de la era astronautica en que vivimos, se impone la renovación de los procedimientos que hasta hace poco tiempo se utilizaban para la protección de los motores de los automóviles.

La ciencia puesta al servicio del usuario concreto descubrimientos sensacionales en tal sentido y uno de ellos muy importante por la seguridad, eficacia y economía que brinda, es el de las pilas catalíticas "Solatone" Modelo T.A.; "Solatone", Modelo C/D y "Sola-Cell", que distribuye "Teradel Comercial e Industrial".

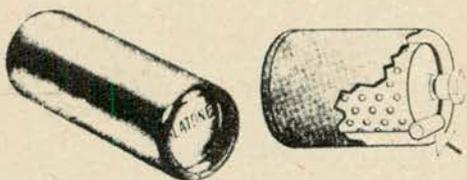
SOLATONE Modelo T.A.

No es ni filtro, ni solvente.

Es un catalizador electrónico en forma de pila metálica, herméticamente cerrada, en cuyo interior se encuentra un elemento catalítico especial.

Tomando contacto la nafta, gas-oil o diesel-oil con las paredes de esta pila, se produce de inmediato una acción catalítica que origina un fenómeno dispersivo de las moléculas de los hidrocarburos que producen residuos carbonosos, sin que el combustible sufra transformación química alguna.

SOLATONE Modelo C/D



Para accionar debe utilizarse sobre el aceite "Solatone" Modelo C/D

Su acción está ubicada en el aceite lubricante. Es un catalizador electrónico cuyos extraordinarios resultados en beneficio del motor han sido comprobados por millares de automovilistas y propietarios de camiones, ómnibus, etcétera.

Mantiene libres de materias gomosas o pegajosas todas las piezas y superficies internas del motor, con lo que se mejora el funcionamiento de éste, así como la duración de su ajuste. Además mejora la compresión y reduce el consumo de aceite lo mismo que del combustible.

"RALLYE A BARILOCHE"

Se halla en estudio la realización del "Rallye a Bariloche" (Concentración turística), para los primeros días del mes de noviembre del año en curso, reservado únicamente para los socios de la Institución y en principio para ser disputado en una clase única de vehículos, es decir, coches normales de paseo.

Esta prueba ha sido concebida con el primordial propósito de promover corrientes de turismo hacia la región que comprende su desarrollo, colaborando con nuestro control en la ruta y nuestro permanente auxilio a los automovilistas que quieran trasladarse hacia esa bella región de San Carlos de Bariloche.

Atendiendo a las finalidades que se persigue con la realización del "Rallye a Bariloche", en breve estará a disposición de los interesados la Reglamentación Particular del mismo, pudiendo ser obtenida en la Sede Central del A.C.A., Avenida Libertador General San Martín 1850, Capital Federal.

SOLA-CELL

Es también una pila catalítica que mantiene el radiador y las camisas (que rodean los cilindros del motor) libres de incrustaciones, herrumbre y corrosión.

Quienes deseen mayores datos sobre estos sensacionales productos deberán dirigirse, mencionando esta revista, a sus distribuidores "Teradel Com. e Ind.", Santiago del Estero 366, piso 7º, Esc. 71, de esta capital.

INSCRIPCION DE ALUMNOS DE LA ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO. Tercer Curso (julio y agosto)

Con resultados altamente satisfactorios terminó la inscripción de alumnos del 3er. Curso (julio y agosto), cuyo número total asciende a 510 alumnos. Dándose comienzo a las clases de acuerdo con las fechas, que para mayor ilustración discriminamos de la siguiente manera:

TURNO DE MAÑANA: Comenzaron el 16 de julio ppdo.
Varones: 42. Mujeres: 102. Total: 144 alumnos.

TURNO DE LA TARDE: Comenzaron el 31 de julio ppdo.
Varones: 41. Mujeres: 138. Total: 179 alumnos.

TURNO DE LA NOCHE: Comenzaron el 8 de agosto.
Varones: 74. Mujeres: 113. Total: 187 alumnos.

Totales mujeres: 353 alumnos
Totales varones: 157 alumnos

Totales generales: 510 alumnos

Está abierta la inscripción para las personas que deseen concurrir a las clases de la Escuela. Aproximadamente para setiembre y diciembre.

BUFFET: El 6 del corriente quedó habilitado el buffet para los alumnos que concurren a la Escuela; consistiendo su refrigerio en: Café con leche; té; té con leche, sandwiches de queso o jamón, naranjada y Coca Cola. Precios especiales.

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**

M. Yves Montand tuvo

La puesta en órbita y el correcto funcionamiento del "Telstar" son, sin duda, asombrosos acontecimientos. Sobre todo, si se contemplan desde una ciudad que espera, desde hace tres años, el modesto arreglo de una torre que permita la coexistencia de los cuatro no menos modestos canales de televisión que posee.

La altiva costumbre de marchar en línea recta que distingue a las microondas de la TV, obliga a ese ingenioso artificio de arrojarlas al aire y hacerlas "rebotar", para usar el impropio y financiero verbo que se acostumbra, y recibir las en nuestra

casi esférica morada. Dura lección para quienes estamos todavía en el trance de salvar ángulos, con una suerte de torticolis de las antenas, por carecer no se sabe de qué: si de dinero, permisos aeronáuticos, iniciativa o unas cuantas vigas de acero capaces de reforzar una estructura. De acuerdo con la sistole y la diástole de nuestro particular temple hispánico, nos desarrollamos y nos arrollamos alternativamente, y a los períodos de cuantiosa euforia, suceden los de ascético masoquismo. A lo mejor, también los demás padecen semejante colectiva y la diferencia estriba en que, mientras a nosotros nos cuesta tanto rematar lo que apenas es algo más que una escalera distinguida, ellos, tercios y sin imaginación, construyen sus "telstar" como si tal cosa. Vaya usted a saber...

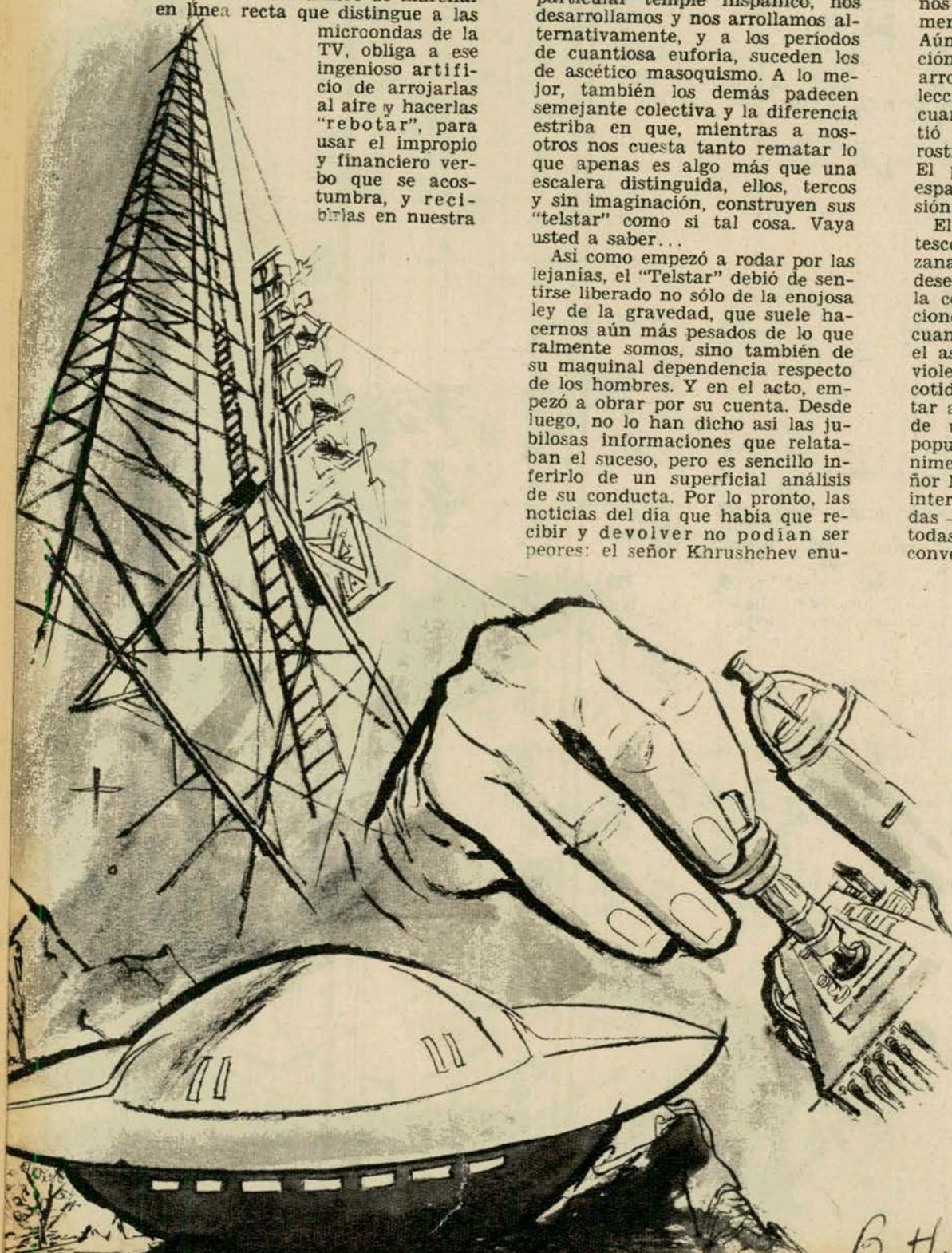
Así como empezó a rodar por las lejanías, el "Telstar" debió de sentirse liberado no sólo de la enojosa ley de la gravedad, que suele hacernos aún más pesados de lo que ralmente somos, sino también de su maquinal dependencia respecto de los hombres. Y en el acto, empezó a obrar por su cuenta. Desde luego, no lo han dicho así las jubilosas informaciones que relataban el suceso, pero es sencillo inferirlo de un superficial análisis de su conducta. Por lo pronto, las noticias del día que había que recibir y devolver no podían ser peores: el señor Khrushchev enu-

merando sus ingenios nucleares, en una reunión denominada Congreso por la Paz; los dirigentes argelinos celebrando que el final de su lucha con Francia les permite ahora montar con comodidad su propia guerra civil, y un ligero agravamiento de Churchill, que es, como todo el mundo sabe, uno de los pocos hombres sensatos que nos quedan. El "Telstar", naturalmente, ignoró tan malas nuevas. Aún más: quiso darnos una lección. Esperó que comenzasen a arrojarle señales de video, las seleccionó y compuso a su modo y, cuando menos se esperaba, remitió tranquila y burlescamente el rostro y la voz de Newton Minow. El primer gesto de la televisión espacial era condenar a la televisión terráquea.

El señor Newton, cuyo parentesco con el de la sopechosa manzana es sólo el del sentido común, desempeña el cargo de director de la comisión federal de comunicaciones de los Estados Unidos. Unos cuantos meses atrás, alarmado por el asombroso coctel de tontería y violencia que la televisión ofrece cotidianamente, resolvió consultar a los telespectadores a través de unas cuantas organizaciones populares. La respuesta fue unánime: "Muy malo". Y como el señor Minow carece de poderes para intervenir en las empresas privadas —pues allí lo son en serio, con todas sus ventajas y todos sus inconvenientes, y ni los ministros

opinan sobre los programas ni los subsecretarios recomiendan a sus amiguitas—, se limitó a anunciar el resultado de su particular y sensacional "survey", añadiendo, por su cuenta, que tan pronto como fueran periclitando las respectivas licencias, sometería a "referéndum" su prórroga. Y desde ese punto y hora, Mr. Minow es el símbolo de las críticas a la televisión terráquea y un sinónimo de la consabida espada de Damocles, un tanto oxidada la pobre, a fuerza de usos retóricos y parlamentarios.

A decir verdad, este principio polémico de las actividades del "Telstar", al cual siguió un torrente de invectivas escasamente británico a cargo de la prensa de Londres, irritada porque la TV francesa se había adelantado con un Yves Montand fuera de programa —y sospechoso de "idiotulismo", por si algo faltaba—, fue



B. H. S.

mal "Rating" en Marte

Por MARIANO PERLA

Para AUTOCLUB

Ilustró BENTLEY

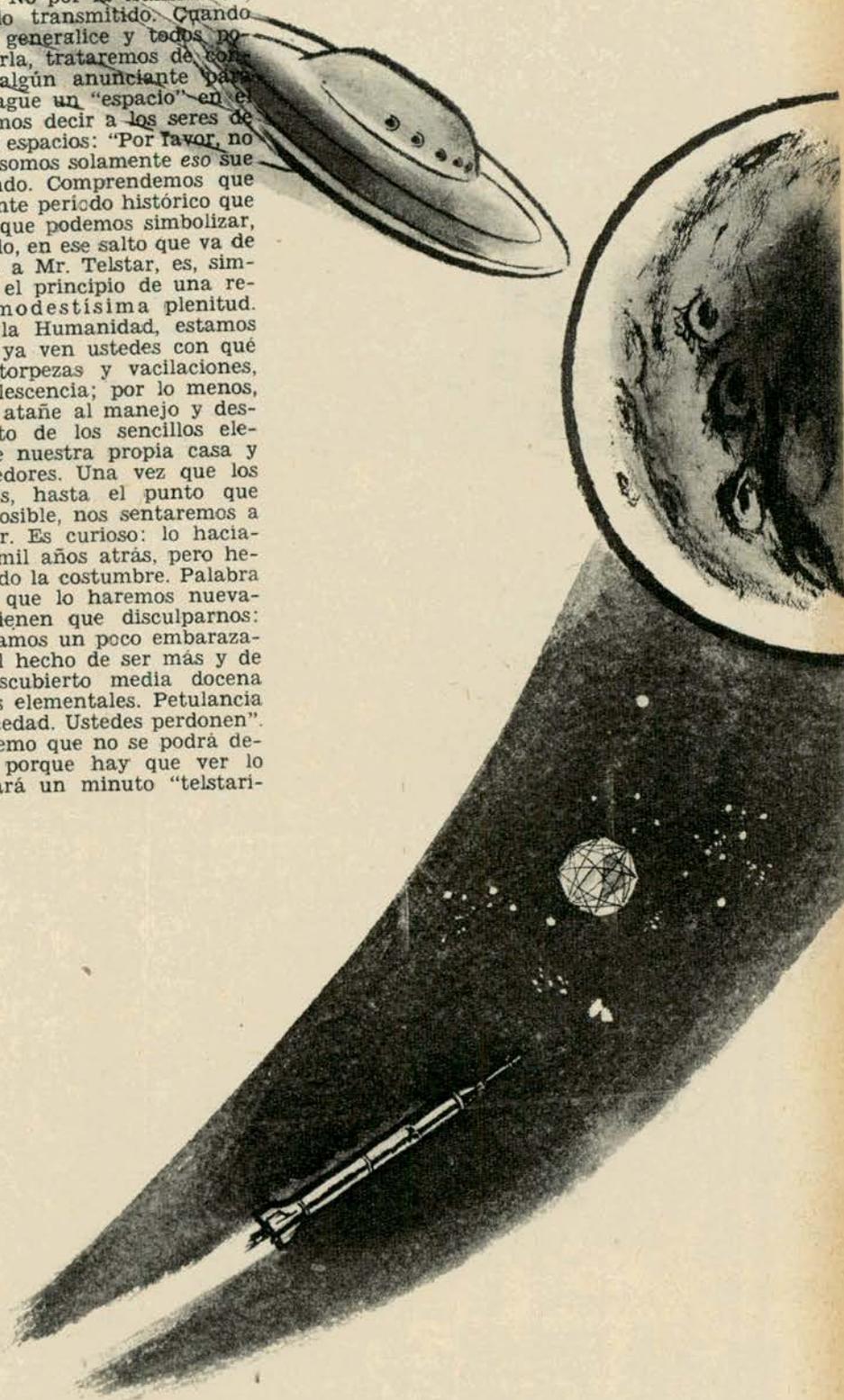
menos brillante que, sin ir más lejos, la iniciación del telégrafo, allá por el año 1834, cuando Samuel Morse, honorable y pasajeramente instalado en la sala del Capitolio, que ocupa la Suprema Corte de Justicia, en Washington, envió a Baltimore un despacho, el primero de todos, que decía: "¡Qué nos ha traído Dios!". Afirmación muy en su punto, aunque aparezca teñida por igual de la humildad y el orgullo puritanos. El tiempo y el mundo se encargaron luego de situar exactamente al hombre, destinatario del portento eléctrico, al hacer que el telégrafo transmitiera, con idéntica fidelidad, un saludo fraterno y las órdenes de Eichmann, los versos de Edgar Poe y las cotizaciones de bolsa. Pero, por lo menos, la cosa empezaba muy bien.

El "Telstar", estrella de utilería, frontón de ondas, volante y ambicioso símbolo de nuestra imposible torre del "Alas", antes "Atlas", ha conseguido ya que los norteamericanos vieran la televisión francesa, y los franceses la inglesa, y los italianos la rusa... Si seguimos así, acaso un día nosotros podamos ver nitidamente la argentina. La reacción habrá sido la habitual: "Bueno, qué quiere que le diga"... y un gesto de desilusión. Pues, en efecto, lo único que las identifica a todas es su falta de imaginación. Televisión, profana mezcla de griego y latín, significa "ver a la distancia". Pero ¿ver qué? Si sólo se trata de M. Yves Montand, admirador de Marilyn Monroe y Stalin, la verdad es que no es demasiado. Cuando Mr. Morse montó su aparatito en la sala aquella del Capitolio, todavía tenía un sentido decir: "He aquí lo que Dios no da". Ahora no se estila esta clase de reflexiones, si exceptuamos el famoso "show" del señor obispo (por ahora, de costa a costa; mañana, de planeta a planeta). Al cabo de menos de un siglo, todo lo que se nos ocurre es disparar una cancioncilla del "boulevard", unas danzas cosacas, seleccionadas por el camarada responsable del Ballet Stajanovista, y Su Graciosa Majestad a caballo, contando húsares. He aquí, Señor, lo poco que nosotros sabemos darnos.

Por lo demás, suponemos el es-

tupor de los marcianos, venusinos o quienes sean aquellos que se entretienen en arrojarnos "platos voladores". No por la transmisión, sino por lo transmitido. Cuando aquélla se generalice y todos podamos usarla, trataremos de convencer a algún anunciante para que nos pague un "espacio" en el cual podamos decir a los seres de allende los espacios: "Por favor, no crean que somos solamente eso que están viendo. Comprendemos que este azorante periodo histórico que vivimos y que podemos simbolizar, por ejemplo, en ese salto que va de Mr. Morse a Mr. Telstar, es, simplemente, el principio de una relativa y modestísima plenitud. Nosotros, la Humanidad, estamos entrando, ya ven ustedes con qué ridículas torpezas y vacilaciones, en la adolescencia; por lo menos, en lo que atañe al manejo y descubrimiento de los sencillos elementos de nuestra propia casa y sus alrededores. Una vez que los dominemos, hasta el punto que ello sea posible, nos sentaremos a reflexionar. Es curioso: lo hacemos tres mil años atrás, pero hemos perdido la costumbre. Palabra de honor que lo haremos nuevamente. Tienen que disculparnos: ahora estamos un poco embarazados por el hecho de ser más y de haber descubierto media docena de hechos elementales. Petulancia de la mocedad. Ustedes perdonen".

Y me temo que no se podrá decir más, porque hay que ver lo que costará un minuto "telstariado".





El Coliseo, inmenso anfiteatro de piedra y mármol, que parece esculpido en un solo bloque, a golpes de escoplo y de martillo, con sus arcos, columnas, pasadizos y el redondel de trágico recuerdo.

El hechizo de las RUINAS

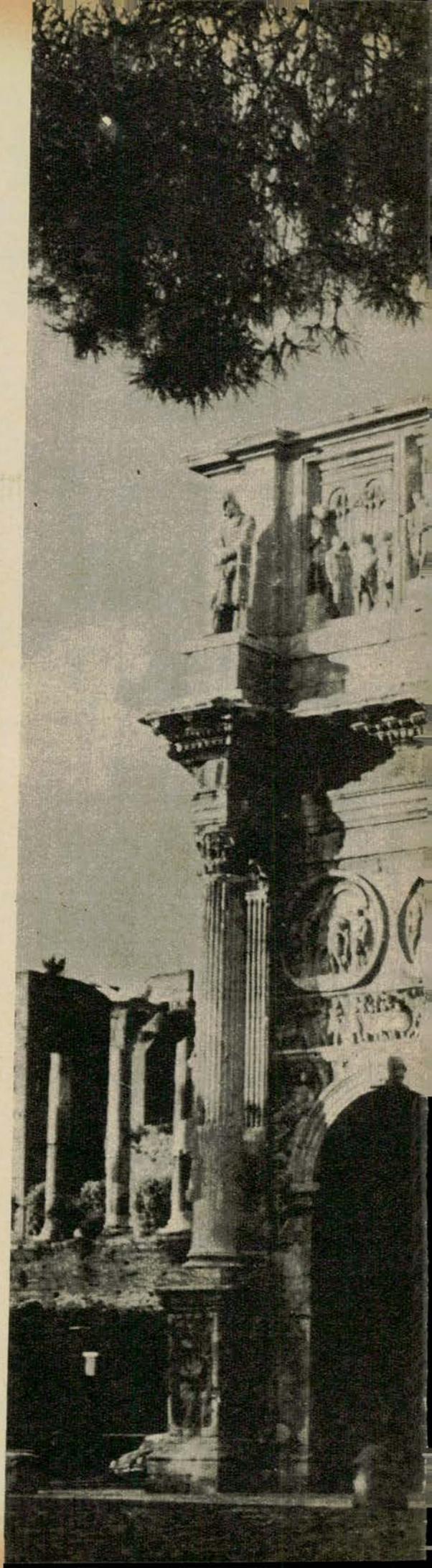
Por LYDIA O. GOLDSTRAJ.

Especial para AUTOCLUB

HAY muchas cosas que tienen inmenso atractivo para el viajero, y no son siempre las mismas para todos: algunos aman el paisaje, otros gustan de los espectáculos, otros recorren con fruición los museos, a muchos les atraen las compras; pero a todos, sin excepción, les fascinan las ruinas.

¿Cuál es el encanto de esos montones de piedra y mármol semi-destruidos, testigos impasibles del paso de los siglos, de los hombres y la historia?

Están allí: en Roma, o en Atenas, o en Creta, o en el bravo suelo



mexicano, o a las orillas del Nilo, o en Israel, o abrazadas por el Eufrates y el Tigris, llorando el tiempo que fue.

Y llegan a esas tierras los inquietos de todo el mundo; y comienzan a recorrer las ruinas; y se detienen a cada paso, y las acarician con la mirada, tratando de traer a la memoria las lecturas juveniles. Entonces, sólo entonces, se produce el milagro: el que observa, ya no es un turista curioso: es el heredero propietario de los monumentos y los templos silenciosos.

Sube por la senda que asciende lenta hasta la cumbre de la colina donde está la Acrópolis de Atenas, asiento del culto y el gobierno de la ciudad en la época clásica. Ya cerca del alto, continúa por la escalinata de mármol, aún majestuosa a pesar de la huella que dejaron en ella milenios. Y en la cima, imponente en su serenidad, el bello, el bellissimo Partenón. Las columnas de elegancia griega se alzan arrogantes, buscando, pareciera, enredar sus capiteles en las estrellas.

El viajero se identifica con el paisaje y con las ruinas, y siente que sus manos tienen la fuerza y el arte creadores de Fidias; y su mente, el empuje del talento de Sófocles; y que es capaz de impulsar la democracia con el orden, el equilibrio y la sabiduría de Pericles.

Y éste es el hechizo de las ruinas.

Llega a Roma y se asombra ante las dimensiones del Coliseo.

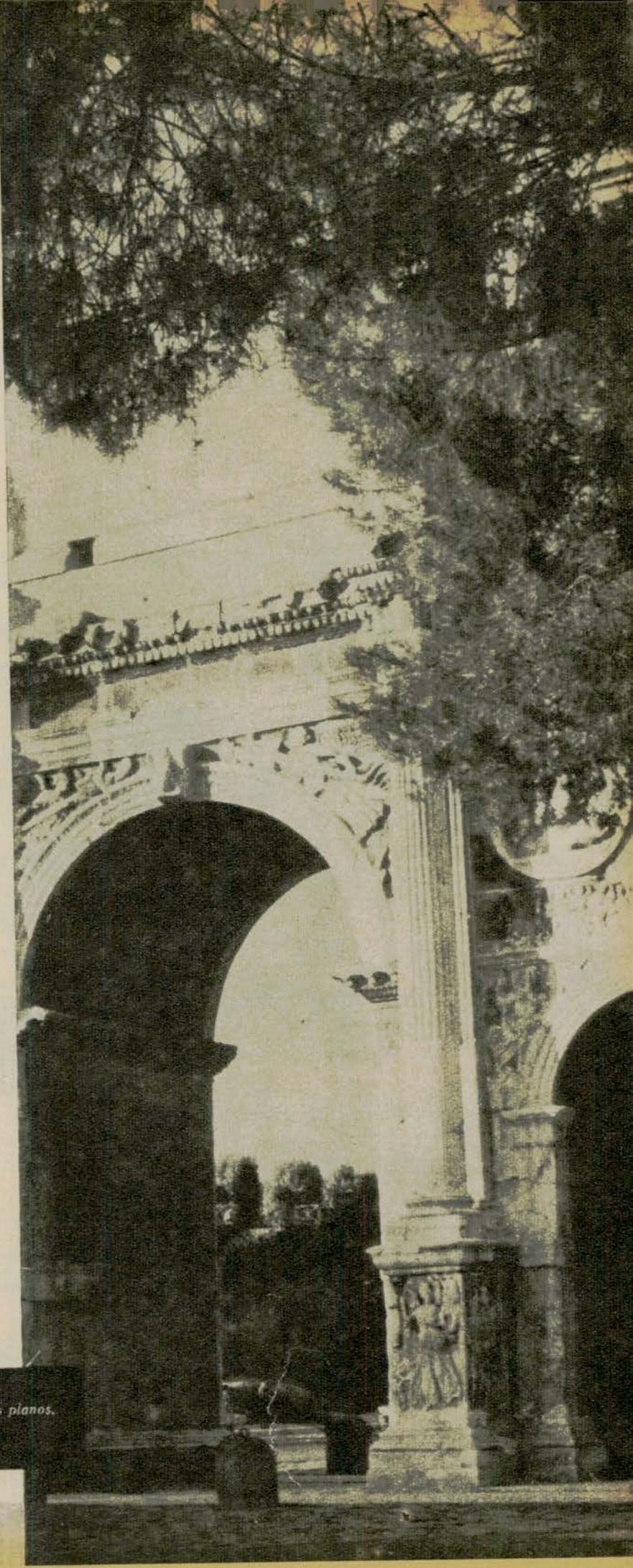
Es demasiado grande, casi rústico; pero sin duda la más imponente de las construcciones que nos dejara el mundo antiguo.

Este inmenso anfiteatro de piedra y mármol, que parece esculpido en un solo bloque, a golpes de escoplo y de martillo, con sus arcos, y columnas, y pasadizos, y el redondel, pareciera conservar aún, incorporados a la piedra, el rugido de las fieras, los gemidos de las víctimas y el ruido del entrechocar de las espadas.

Y luego se encanta con la belleza del Arco de Tito, que conmemora la toma de Jerusalén, y cuyas figuras están esculpidas en distintos planos, lo que da a cada conjunto sensación, no sólo de relieve, sino de profundidad. Las tallas no muestran episodios aislados del hecho histórico, sino que ofrecen continuidad, como un relato materializado en la piedra por arte del cincel que lo evocara.

Y el andante, se siente en el anfiteatro, aunque sólo sea por un instante, gladiador esforzado, bestia enardecida, mártir resignado y quizá... quizá, emperador omnipotente; y frente al Arco de Tito, general vencedor listo para pasar con su carro y su triunfo por entre los pilares;

Vemos aquí toda la belleza del arco que conmemora la toma de Jerusalén, cuyas figuras están esculpidas en distintos planos, lo que da a cada conjunto sensación no sólo de relieve, sino de profundidad.



que en lo recóndito del hombre más simple, fermenta la ambición del César.

...Y éste es el hechizo de las ruinas.

Su ansia de ver lo lleva a Egipto, el de las ruinas varias veces milenarias. Las columnas cautivaron a los egipcios, y las que aún quedan en pie, conservan, a pesar del tiempo, su majestad y su grandeza; por eso se maravillaron ante las columnatas erigidas en Carnac y Lucsor, en Der-el-Bahri, en Elefa. Pero se acerca al pie de las pirámides —mausoleos colosales—, construidas con millones de bloques de piedra, apilados unos sobre otros como cubos de un juguete gigantesco; y cerca de ellas, magnífica en su hieratismo, la Esfinge, cabeza de hombre y cuerpo de león, probable homenaje de su creador a algún soberbio faraón:

Y el que llega, entonces, percibe entre las piedras envejecidas —que aprendieron a ver, callar y a esperar— no sólo, como dijera Napoleón, que “desde estas pirámides cuarenta siglos de Historia os contemplan”, sino

inquieto: se ha convertido, al conjuro de esa atmósfera de misticismo, en cantor de salmos, en sacerdote del Templo, en profeta portador de la palabra de Jehová.

Y éste es el hechizo de las ruinas.

Por eso no hay viajero que no las visite, que no las admire que no las recuerde. Las ruinas tienen duende, y el duende se apropia, aunque sólo sea por un instante, del alma del que las recorre.

La abandona luego; pero le deja para siempre el ansia de volver.

El Négev, inmenso mar de arena de incomparable belleza, cuya presencia detiene la expansión del pueblo judío, pero en cuyo subsuelo se presiente la presencia de ocultas reliquias bíblicas.

El fabuloso jaraón de oro, extraído de las galas milenarias del recinto funerario, nos trae el recuerdo de los sacerdotes que oficiaban en los templos de Isis, de Osiris y de Amón con todo el maravilloso hechizo que surge de entre las ruinas.

que flota en derredor de ellas como un aura de misterio que también a él lo envuelve, y lo convierte, casi sin transición, de turista asombrado, en actor de historia: se ve impartiendo sus reales órdenes desde el trono, mientras el gran sacerdote oficia en el templo de Isis, de Osiris y de Amón. Lo aguarda la posteridad para acunarlo en la Gloria.

...Y éste es el hechizo de las ruinas.

Y sus pasos, o su fe, lo llevan a Israel.

No encuentra en esa tierra monumentos grandiosos ni templos imponentes: en Jerusalén, el “Muro de los lamentos”, lo que queda del templo erigido por Herodes; en las cuevas cercanas al mar Muerto, restos de manuscritos, cerámicas, cacharros... muy poco; solo lo necesario para confirmar muchos pasajes de la Biblia.

Pero no es indispensable el decorado material para que el visitante se consubstancie con el ambiente. Basta con el aire que lo rodea; aire transparente, puro, cargado con 4.000 años de historia y de fe: de fe limpia, de fe de Dios y su obra; de fe en el hombre, que puede, como el ave Fénix, renacer de entre sus propias cenizas; de fe en el porvenir, a pesar de la lucha, la ansiedad y la incertidumbre del pasado; de fe en el espíritu, que puede llevar consigo y transmitir a través de generaciones, la idea de bondad, la idea de paz, la idea de Dios.

Y el andariego no es, entonces, solamente un hombre curioso o



HAY MODIFICACIONES EN LOS FRENOS DE DISCO

UN especialista británico en frenos, el doctor R. C. Parker, de la Ferodo Ltd., declaró recientemente, ante el Noveno Congreso Técnico Internacional del Automóvil, celebrado en Londres, que los proyectistas probablemente se vean obligados a introducir el enfriamiento forzado de los frenos de disco, debido a que el servicio que éstos deban prestar es cada vez más intenso. Otra alternativa sería, dijo, emplear materiales de mejores características de fricción, caso en el cual los cilindros hidráulicos deberían estar térmicamente aislados. Por otra parte, el doctor Parker manifestó que, a juzgar por las últimas patentes, el reemplazo de las almohadillas de los discos será más fácil en el futuro. El doctor Parker dijo ante el Congreso que el comportamiento de los discos de freno puede predecirse más fácilmente que el de los discos de tambor; que aquéllos no son afectados por el agua y otras materias que puedan ser proyectadas contra ellos desde el suelo; que reducen el peso no amortiguado del coche, y que, en general, son de mantenimiento más fácil.

Asimismo, expresó que la combinación de discos en la parte delantera y tambores en la trasera es una instalación posible, sin unidad de servo-asistencia, en coches de hasta 1,5 litros de cilindrada, pero existe la tendencia a emplear exclusivamente frenos de discos en vehículos más pesados y coches de alto rendimiento. Esto se debe a que la temperatura de los tambores traseros puede llegar

a ser excesivamente elevada en tales vehículos.

Al trazar la historia del freno de disco, el doctor Parker dijo que la primer unidad de esta clase fue patentada por el doctor F. W. Lanchester en 1902 e instalada cuatro años después en los coches británicos Lanchester. El modelo actual de este freno fue empleado por primera vez en el coche de carrera Jaguar en 1952.

(Viene de la página 37)

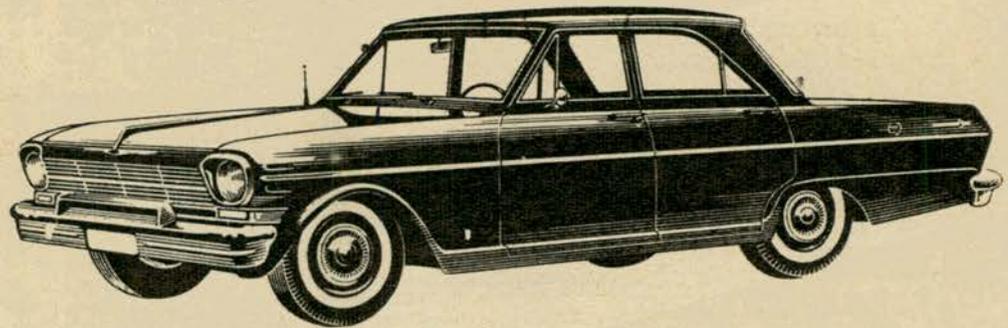
Córdoba: Dulzura universal entre un dédalo de paisajes

el valle de Calamuchita con aquellos, por ejemplo, que marcan el confin de la provincia de Serrezuela, Córdoba tiene una identidad juvenil en toda su fisonomía. Permanece en el tiempo como la bella dormida en el bosque, en el antiguo cuento. Sin que el fluir de los días altere su gracia primigenia, hecha de un encanto esencial. Hasta las pocas nevadas que Córdoba registra, quizá porque nunca son el producto de una larga cadena de días neblinosos y opacos, como en otras regiones, tienen un aire alegre, participan del carácter de esas novedades que tornan al ser eufórico, estimulan la fuerza armoniosa de su juventud perenne.

A primera vista, Córdoba parecería una de las regiones más conocidas de nuestro país. Hemos hablado de un dédalo de paisajes. Esa es la verdad. Tiene tantos recodos distintos, que siempre queda

algo por conocer y admirar. Mas allá de los centros que el turismo ha consagrado, surgen una cantidad de lugares magníficos. Siempre queda un río, un salto de agua, un bosquecillo de pinos, el encuentro de dos laderas, ciertas quebradas, un grupo de sierras, algún pueblecillo, por descubrir. Tal vez éste sea el sentido cabal del viaje, esa inquietud premonitoria que configura el acto de partir, así sea para un viaje limitado. Porque en la arquitectura de cada paisaje hay una latencia de nuestro impulso de conquista y de explicación del misterio del universo. Córdoba, quieta y densa en el corazón del invierno, abre horizontes ilimitados a nuestra inquietud de partir, a nuestro deseo de oponer la integridad perfecta de la naturaleza al confuso trepidar, tantas veces angustioso, de la vida ciudadana.

CHEVROLET 400 →



El más avanzado producto de Chevrolet, reúne todas las condiciones ideales para la Argentina: largo 4.65 m.; ancho 1.76 m. y alto 1.40 m. con espaciosa capacidad para 6 personas adultas.

Para interiorizarse más aún sobre este elegante y flamante automóvil, consulte ahora mismo a su concesionario General Motors.



Es un producto de **GENERAL MOTORS ARGENTINA, S. A.**

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores

RESTAURANT RETIRO

F. N. G. B. MITRE

COMO EN LOS
BUENOS TIEMPOS

BAJO LA
DIRECCION
DE SU
CONCESIONARIO
ALE GAIAD

PRESENTA:

- RESTAURANT A LA CARTA DE PRIMERISIMA CATEGORIA.
- COCINA INTERNACIONAL, dirigida por el señor F. Aguilera, ex jefe de cocina del Alvear Palace Hotel.
- WHISKERIA Y BAR dirigida por un prestigioso barman.
- SALON PARA BANQUETES (Salón Azul).

PRECIOS RAZONABLES
ABIERTO
PERMANENTEMENTE
CORTES DEFERENCIA Y
MODERNISIMO CONFORT

BAR - CONFITERIA
GRILL AMERICANO
"AUTOSERVICE"

Av. MAIPU 1348

T. E. 31 - 5621

NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

UNA SUGESTION

Señor Director:

Me es grato hacerle llegar una expresión de aliento por el esfuerzo que AUTOCLUB importa en favor de los asociados del A.C.A.

Evidentemente que su material informa al automovilista y le ofrece elementos y antecedentes de gran utilidad, acreditando celo y un buen criterio periodístico.

Pero advierto, que en ella falta el lugar suficiente para recoger las numerosas quejas que cotidianamente formulan los integrantes de nuestra entidad contra la inurbanidad, la descortesía, el desgano, los precios, la calidad de algunos repuestos, la irresponsabilidad de quienes los colocan por buenos, la fatal ausencia del superior jerárquico que atiende el reclamo, explique el equivoco y satisfaga al consocio en su exasperación ante tanta contrariedad. Falta en AUTOCLUB ese rincón que, de manejarse con tino y seriedad, pondría a las autoridades en cuenta y a los operarios, empleados y funcionarios del A.C.A., desde la Quiaca a Tierra del Fuego, a la vista del común, por su corrección o por sus faltas.

El A.C.A., por obra de la ley, retiene privilegios que se reconocen por la singular exclusividad de los servicios que presta. Desde la venta de combustible en lejanos puntos de la República hasta la instrumentación de constancias oficiales desarrolla amplia actividad.

Pero todo para estímulo del automovilismo, no para comerciar porque se quebraría el principio de la igualdad, por más que deba afrontar el señalamiento de los caminos de la Nación. Por tanto, él debe recomendarse por dispensar su concurso en las condiciones más ventajosas para sus asociados mantener equipos humanos que hagan honor a su rango y un gobierno que actúe antes que en la extensión inusitada de las actividades en un contralor efectivo y cabal de las finalidades que le dieron nacimiento. Tiene que llegar a ser el grato hogar del automovilista y no una toldería más de la burocracia, donde aquél se sienta en titular de derechos y la organización en orden para atenderlo bien.

ALBERTO M. FONROUGE
Buenos Aires

Desde su aparición, AUTOCLUB mantiene abiertas sus páginas para todos los lectores, habiéndoles invitado a hacernos llegar sus inquietudes y sugerencias. Esto hace que agradezcamos la colaboración del señor Fonrouge y sus observaciones serán objeto, como en todos los casos similares, de la preocupación de las autoridades del A.C.A., permanentemente empeñadas en el perfeccionamiento de los servicios que presta la Institución.

AUTORIDADES DEL A. C. A.



COMISION DIRECTIVA

Presidente:

Dr. César C. Carman

Vicepresidente 1º:

Dr. Horacio C. Rivarola

Vicepresidente 2º:

Ing. Mario L. Negri

Secretario:

Dr. Walter A. Saborido

Prosecretario:

Dr. Plácido Seara

Tesorero:

Sr. Alberto J. Lozes

Protesorero:

Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli

Vocales Titulares:

Dr. Raúl Fernández Aguirre

Sr. Simón Finkelberg

Esc. Enrique F. Ghezzi

Sr. Enrique González Vidal

Dr. Roberto N. Lobos

Dr. Angel Maccarrone

Dr. Luis Pandra

Dr. Adolfo J. Rubinstein

Sr. Marcos Victorica

Esc. Roberto N. Vitale

Vocales Suplentes:

Sr. Héctor Aizpiri

Sr. Mario Camuyrano

Ing. Emilio J. B. Ferro

Sr. Jorge B. Macías

Sr. Roberto A. Poso

Dr. Rodolfo L. Roccatagliata

Sr. Ovidio H. Salgueiro

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente:

Dr. Domingo A. Romano

Secretario:

Sr. Alejandro C. Giono Giardino

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente:

Sr. Federico Lajud

Vicepresidente 1º:

Dr. Silvio E. F. Bonardi

Vicepresidente 2º

Dr. Horacio A. Hueyo

Secretario:

Dr. Fernando González Canicova

Vocal Titular:

Sr. Alberto De Ridder

Vocales Suplentes:

Viccomodoro Gustavo J. Tornquist

Sr. Jorge Alvarez Tronzo

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente:

Dr. José Canasi

Secretario:

Dr. Enrique Sojo

Vocales Titulares:

Sr. Joaquín Daniel Amoedo

Dr. Manuel Rawson Paz

Dr. Ricardo A. Bassi

Srta. Gisele Shaw

Vocales Suplentes:

Dr. Obdulio F. Siri

Dr. Roberto López Novillo

Dr. Manuel Rodríguez Ocampo

POR camino pavimentado vamos ahora a Tandil, la hermosa comarca sureña que emerge para el turista a la luz de su paisaje riente, limpio, en un valle apretado por los cerros.

Por Juan B. Alberdi hacia el Oeste y su continuación, Provincias Unidas, en San Justo, se sigue al frente ya sobre la Ruta Nacional Nº 3. Pasada la estación de servicio del Automóvil Club Argentino, ubicada 5 kilómetros antes de Azul, se llega a esta importante ciudad donde muchos hacen un alto para almorzar. Se continúa por la misma ruta y, a la altura del mojón 307, cruce de intenso tránsito, se toma la ruta 226, de nueva traza, que avanza directamente hacia las sierras.

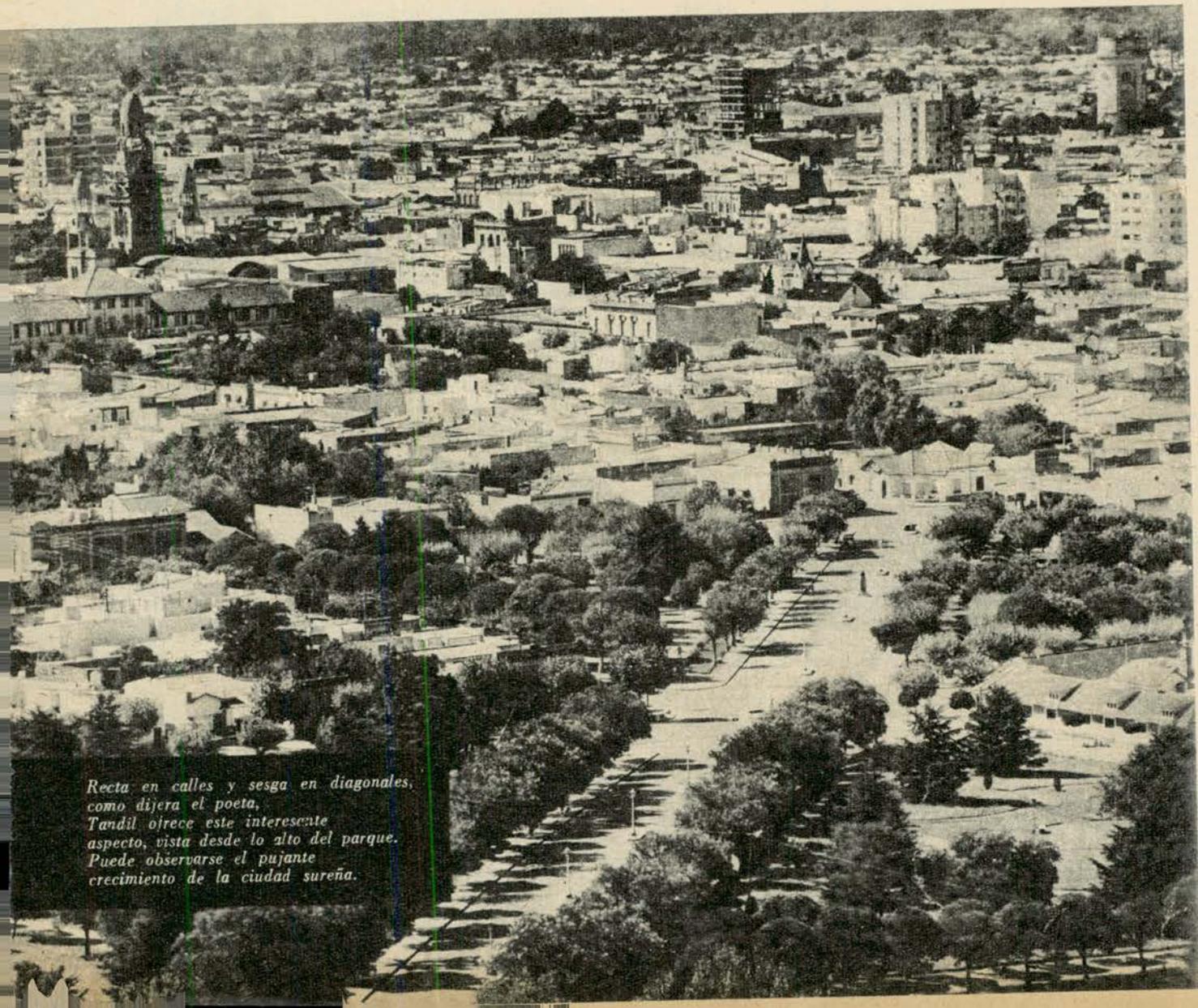
El camino descrito, ofrece al viajero un paseo amable de sólo 397 kilómetros, rico en imágenes de pueblos florecientes y faenas propias de una zona agrícola ganadera importante de la Provincia de Buenos Aires. Desde el último tramo el panorama complace ya con la serenidad de perspectivas serranas, apenas dibujadas sobre la línea azul del horizonte y el verde de las arboledas; en tanto se la ve a Tandil asomando luminosa a nuestra vista, sorprendidos sus aledaños en la escena cotidiana de labrantíos y pastoreos.

Una ciudad moderna y confortable

Esta ciudad, que recibe anualmente más de 140.000 turistas, es ciertamente

Recta en calles y sesga en diagonales **TANDIL** nos espera

Por
JULIO D. GARCIA
Especial para AUTOCLUB



*Recta en calles y sesga en diagonales,
como dijera el poeta,
Tandil ofrece este interesante
aspecto, vista desde lo alto del parque.
Puede observarse el pujante
crecimiento de la ciudad sureña.*



Vista parcial de dos de las salas del Museo Municipal de Tandil, en el que se exponen trabajos de artistas como Perloti, Butler, Alice, Guastavino y otros.

moderna, confortable. A poco de andar por sus bien trazadas calles, sus paseos, al observar su vida misma, a nadie escapa ese tradicional estar de las poblaciones serranas tan buscado por el hombre de las grandes urbes como Buenos Aires; tal vez nos parece que la gente camina aquí más despacio y decide el rumbo con menos prisa. Se encuentra un clima social de sana expansión en numerosas instituciones de arraigo, clubes deportivos, centros recreativos y culturales. Más de 50 hoteles, hosterías y pensiones, aseguran comodidad; además, los socios del Automóvil Club Argentino tienen una estación de servicio dotada con todos los adelantos para la atención del automóvil.

Merece una mención especial el Museo de Bellas Artes, ubicado en Chacabuco 357, con siete salas que exponen trabajos de artistas como Perloti, Butler, Alice, Guastavino y otros. Por otra parte, es conocida la trascendencia que adquieren las celebraciones de Semana Santa en el imponente escenario natural del Calvario, levantado en un cerro contiguo a la planta urbana. Esta obra de proporciones, que reproduce las 14 estaciones de la Vía Dolorosa, congrega para esos días de meditación y recogimiento a miles de peregrinos de todo el país.

Las serranías son de poca altitud, pues no sobrepasan los 500 metros. Carecen de la sugestión del abismo, pero irradian belleza sus faldas exuberantes, de cambiantes colorido. Muchas de las elevaciones están a las puertas de la ciudad y son de fácil ascenso. Se llega a ellas a caballo o, simplemente, caminando, dejándose uno llevar por el curioso zigzag de pequeñas sendas que corren tras escenarios de campiñas, donde los trigales se mecen al golpe suave de la brisa que sabe a heno. Algunas ascienden hasta lugares tranquilos, a la sombra de añosas arboledas de eucaliptos, donde el agua de las vertientes se desgrana entre los riscos y parece continuar con sus rumores el canto de los pájaros.

El parque, el dique y la pesca

Es común el ascenso a la cumbre en que se halla el Parque Independencia, por un bonito camino que sube en caracol,

con buenas vistas de la ciudad y serranías circundantes. En la cúspide hay un hermoso y llamativo castillo morisco y luce la estatua encuestre del brigadier Martín Rodríguez, que fundó la ciudad en 1822; se conservan en la misma cima los cañones del antiguo fuerte, a cuyo amparo se aglutinaron los primeros colonos a principios del siglo XIX.

También en las proximidades de Tandil se halla el dique, de reciente construcción, cuyo lago artificial, a juzgar por el optimismo del pujante club de pesca local, será a breve plazo un buen centro de pesca deportiva. Aunque algo más alejados, se pueden visitar con comodidad cerros característicos como la Movediza, donde hoy yace como mero recuerdo la famosa piedra oscilante; el Centinela, de curiosa conformación, y Los Leones, con una gran cantera de las muchas que existen en la región. Muchos viajan por carretera hasta la Escuela Granja Santamarina, para conocer sus instalaciones y productos lácteos; luego, por la misma ruta, continúan hasta el haras General Lavalle, de la remonta del ejército, importante por sus caballos de pura sangre.

Los aficionados al turf, expertos en "tiempos" de Palermo y San Isidro, pueden acaso tener la sorpresa de su gran día en las pistas del hipódromo de Tandil, dando con uno de esos "batacazos" perdurables en el recuerdo. Los adeptos al golf pueden llevar sus palos, pues tendrán oportunidad de practicarlo en una magnífica cancha de 9 hoyos. La Avenida Presidente Vargas y luego la antigua ruta 226 a Balcarce, llevan hasta los "links" y después al bello Parque Residencial, de cuidada forestación y en zona de alegres chalcitos que asoman a través de las ondulaciones serranas. Es un paraje encantador, de esos a los que sin duda se vuelve.

Tandil es también trascendente por sus grandes estancias, fuentes de segura riqueza y bienestar para el país; de manera especial por sus cabañas, que han hecho un culto de la cría de los Shorthorn, Aberdeen Angus y Hereford Acelain. Bella Vista Ramón 1º, para citar algunos, merecen una visita, porque todo en ellas promoverá curiosidad y admiración; su casco señorial, confortable, sus caminos interiores entre arboledas y jardines, sus almacenes, viviendas y hasta pista de aterrizaje para aviones.

Se regresa de Tandil, plétórico el bagaje de recuerdos; perdura el paisaje, para muchos sólo conocido por la pluma de Fernández Moreno: "Recta en calles y sesga en diagonales, Tandil está a mis pies en una hondura. Cuadrícula por la agricultura, es un juego "de luces y cristales"



A lo largo del circuito de caza y pesca, que publicamos en estas notas, es dable hallar, en sus ciudades, lugares públicos como éste, en los que el patriotismo de sus habitantes honra la memoria de los próceres.

HOTELES DE ESTA RUTA EN LOS QUE SE HACEN DESCUENTOS A LOS SOCIOS DEL A. C. A.

CHASCOMUS:

Hotel del Lago (Primera categoría)
Hotel Costanera (Primera categoría)
Hotel Iguazú (Segunda categoría)

Hotel Roma (Primera categoría)
Hotel Francia (Primera categoría)
Hotel Manantial (Primera categoría)
Hotel Parque (Primera categoría)

TANDIL:

Hotel Continental (Primera categoría)
Hotel Palace (Primera categoría)

AZUL:

Gran Hotel Azul (Primera categoría)
Hotel Argentino (Primera categoría)

Haga turismo con AUTOCLUB

y los deportes paralelos, que sólo se pueden desarrollar en todas sus partes con el empleo de un automotor.

El constante crecimiento de vehículos automotores, es por otra parte, uno de los motivos que nos mueve a crear nuevas orientaciones para el desarrollo del turismo relámpago o de fin de semana, que abarque zonas un poco más alejadas del radio urbano; dando así expansión mayor a este tipo de giras. Pueden ellas tener el sólo propósito de conocer el territorio nacional en sus distintos aspectos, ya sean geográficos, históricos, etc. o para el desarrollo de las actividades deportivas afines.

Este **Circuito de Caza y Pesca** asume la forma de un gran triángulo, cuyos vértices son: Buenos Aires, Las Armas y Azul.

Incluye el recorrido señalado interesantes poblaciones como Chascomús, Dolores, Ayacucho, Tandil, Azul, Las Flores y otras. El circuito tiene una extensión de poco más de 800 kilómetros y puede desarrollarse con entera comodidad en sólo tres días, con etapas a elección, de acuerdo con las preferencias del turista.

No cuenta la zona que atraviesa



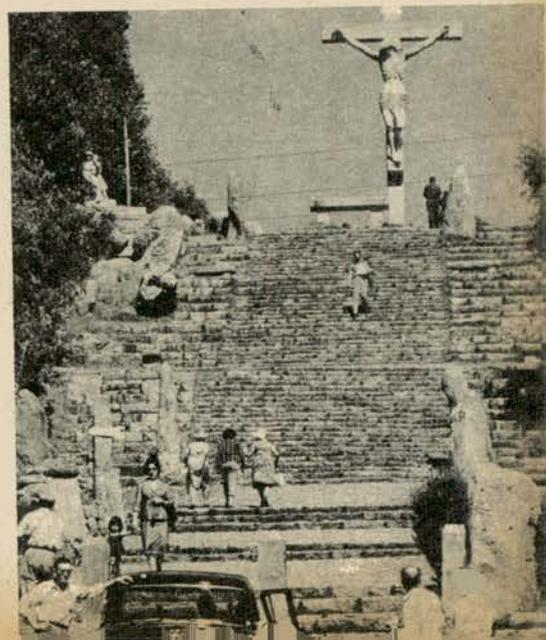
Chascomus, Tandil y Azul en un feliz fin de semana

*Circuito invernal de caza y pesca
actualizado para nuestros lectores*

Por G. A. G. y J. G. F.
Para AUTOCLUB

CON el propósito de ofrecer a los lectores de AUTOCLUB y por extensión a los asociados del Automóvil Club Argentino el panorama más amplio y detallado de las distintas zonas de nuestro país, personal especializado de esta revista ha realizado un primer **circuito** al que hemos denominado de **caza y pesca**, por atravesar zonas que son propicias a tales aficiones. Tiene este esfuerzo, la decidida finalidad de fomentar el turismo

*Los turistas que visitan Tandil encuentran
en el imponente escenario natural del Calvario
un motivo de interés, no sólo visual,
sino, también, religioso.
El Cristo en la Cruz aparece a la derecha*

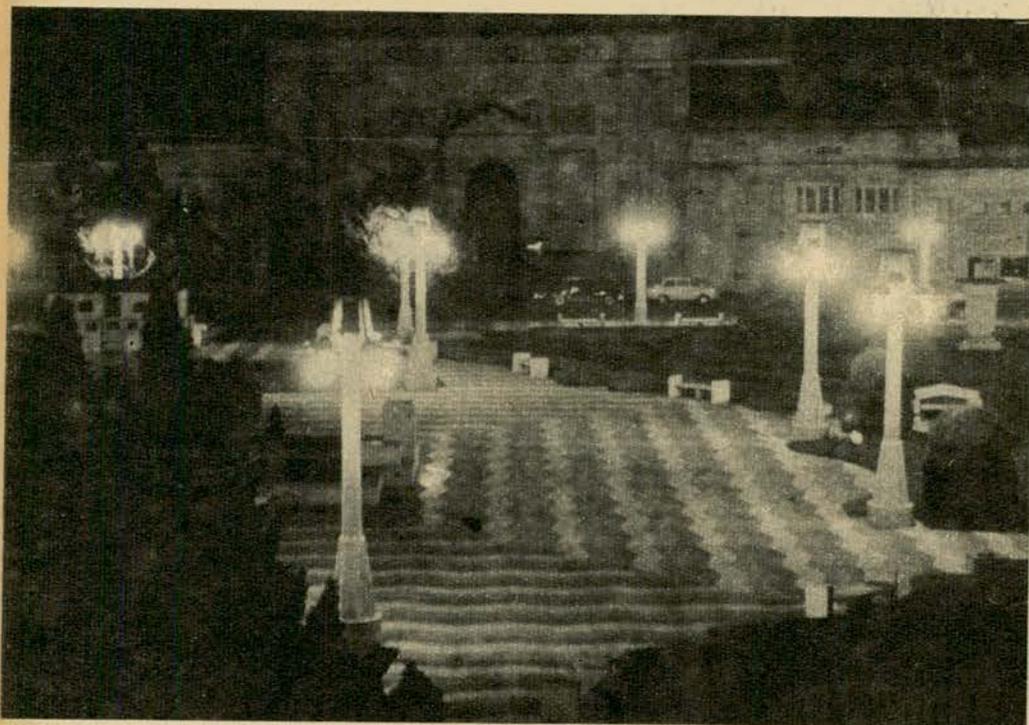


con grandes bosques, ni zonas muy agrestes. La inmensidad de la pampa y las suaves serranías de Tandil, son las características principales y tienen el justo valor de lo nuestro. Son ideales para estas escapadas breves que permiten alejarse un poco del rumor ensordecedor de las grandes urbes. Aquellos que se inclinan por la pesca tendrán buena oportunidad de manifestar su predilección en las numerosas lagunas y ríos de la región que presentamos. Por su parte los partidarios de la caza deportiva contarán con un amplio campo de acción para el despliegue de las actividades cinegéticas. La veda muy severa permite la caza a más de 100 kilómetros de Buenos Aires y en nuestro recorrido puede desarrollarse en toda su extensión hacia el sur a partir de la línea que forman los partidos de Roque Pérez, Monte, General Paz y Chascomús.

La riqueza íctica de la provincia de Buenos Aires, tiene su máximo exponente en el pejerrey, pez considerado típicamente argentino. Predomina en lagunas, ríos y costas marinas. En estos ambientes pican todo el año, aunque el otoño es la temporada ideal. El sistema lacustre denominado de Las Encadenadas, del que sobresale la laguna de Chascomús, es el más importante del vasto escenario que ofrecemos. Le sigue en orden de importancia el de San Miguel del Monte. Entre los centenares de lagunas del primer grupo corresponde mencionar a las de Vitel, Adela, Chis Chis, de la Tablilla, las Barrancas, y Del Burro. En ese sector hacia Pila o hacia Pessagno se encuentran



Torreón de acceso a la cima del parque Independencia, de Tandil, edificio de arte morisco, donado al pueblo por la colectividad española, con motivo del Centenario.



Visión nocturna de la plaza principal de Azul, tomada desde el Gran Hotel Azul, en la que pueden apreciarse los curiosos arabescos de su empedrado y, al fondo, el edificio del Banco de la Nación.

Detalle de otro de los monumentos que registran las 14 detenciones de Jesús en su marcha en el Monte de los Olivos, reconstruida en un escenario agreste de plena sugestión y belleza.

numerosas lagunas aptas para la pesca del pejerrey, como las de las Mulas, Yalca, La Limpia, La Salada, De la Viuda, Martínez, Hinojal, La Comba, La Segunda, etc. En los accesos a Pila tenemos las lagunas de El Espartillar, Esquivel, Las Averías y Del Medio.

En cuanto a las lagunas de Monte, tenemos la laguna homónima, Las Flores Chica, Las Flores Grande, La Tablada, etc.

El río Salado el más caudaloso, es también rico en peces. Su fauna íctica incluye además de pejerreyes en todo su recorrido, magníficos ejemplares de lisas, corvinas, etc., cerca de su desembocadura. Otro tanto ocurre con el Samborombón, que su variable caudal es interesante también cerca de su desagüe en la bahía homónima. No ofrece el arroyo Azul, a pesar de su interesante caudal, campo propicio para la pesca. En cambio los aficionados de la zona encuentran favorable ambiente en el Tapalqué, para la pesca de buenos pejerreyes.

En lo que se refiere a la caza, los productos más buscados son por





Lápiz en mano...
usted
comprobará que
le conviene más
un

**DI
TELLA
1500**

comparando:

precio
calidad



Ahora los coches
se compran...
lápiz en mano.



Calculando, analizando, comparando... conviene mucho más un DI TELLA 1500. Por su economía y rendimiento, por su calidad y precio. Estas razones concretas y positivas, se ven ampliamente confirmadas por el servicio perfecto que están prestando millares y millares de taxímetros DI TELLA 1500. Lápiz en mano, se llega a una matemática conclusión: conviene mucho más el DI TELLA 1500.

economía
rendimiento





DESARROLLO DEL CIRCUITO CON TODAS LAS INDICACIONES QUE PUEDEN SER UTILES PARA EL TURISTA

ABARCA LAS LOCALIDADES DE CHASCOMUS,
LAS ARMAS, AYACUCHO, TANDIL, AZUL Y
LAS FLORES

SALIDA de la Capital Federal, por la avenida Montes de Oca o por el puente de la Boca al Dock Sur.
En su desarrollo, se podrá contar con las siguientes facilidades:
En avenidas Montes de Oca y Martín García, estación de servicio del Automóvil Club Argentino. T. E. 28-7808.
En Avellaneda: Avenida Mitre y 9 de Julio, estación de servicio del A.C.A. T. E. 22-1197 y 0800.
Con salida por el puente al Dock Sur, que conduce directamente al viaducto de Scrandi, anotamos las facilidades con la numeración de la avenida Agustín Debenedetti, que es el nombre que tiene esa ruta:
2400: Estación de servicio;
2900: Gomería;
3300: Gomería;
3400: Combustibles;
3500: Doblar a la derecha y tomar avenida Mitre al 4400. (A partir de este punto, damos las indicaciones con la numeración de la avenida Mitre);
4900: Estación de servicio;
6500: Acceso a Wilde;
6100: Estación de servicio;
7000: Acceso a Bernal y Quilmes. Estación de servicio de YPF, gomería.
A partir de este punto y después de cruzar bajo el puente del futuro acceso sur a la Capital Federal, damos las distancias en kilómetros, correspondientes a los mojones de la ruta nacional Nº 2:
Km. 16: Gomería;
Km. 18: Gomería;
Km. 19,700: Cruce camino de cintura Quilmes-Tempurley;
Km. 20: Mecánico; gomería;
Km. 21: Mecánico;
Km. 23: Estación de servicio;
Km. 24,5: Cruce camino a La Plata y acceso a Florencio Varela. Estación de servicio; gomería; mecánico (seguir la ruta nacional Nº 2, de acuerdo con los indicadores del Automóvil Club Argentino).
Km. 25: Policía Caminera; estación de servicio;
Km. 25: Se inicia la ruta doble, que tiene una extensión de 10 kilómetros.
Km. 30,5: Bosques, Gomería y surtidor;
Km. 31: Gutiérrez, Policía Caminera.
Km. 35,5: Parque Pereyra;
Km. 37: Policía de Tránsito;
Km. 38,5: Vías del F.C. con guardabarrera;
Km. 39: Surtidor;
Km. 45,5: Estación de servicio de YPF;
Km. 55,5: Vías del F.C. con guardabarreras;
Km. 57,7: Vías del F.C. sin guardabarreras;
Km. 59: A. Echeverry, Acceso a La Plata y Bandsen. Estación de servicio, mecánico, gomería y Policía Caminera;
Km. 61: Vías del F.C. sin guardabarreras;
Km. 74: Estación de servicio de YPF; restaurant;
Km. 75,5: Parque público;
Km. 78,5: Parque público;
Km. 82: Parque público;
Km. 85,5: Parque público;
Km. 88: Parque público;
Km. 91,9: Estación de servicio del A.C.A.;
Km. 92,5: Fuente sobre el río Samborombán;
Km. 97: Parque público;
Km. 100: Parque público;
Km. 104: Acceso a Gandara;
Km. 110: Bar;
Km. 112: Gomería y restaurant;
Km. 113: Estación de servicio de YPF; restaurant;
Km. 116: Bar;
Km. 118: Gomería; restaurant;

Km. 119: Estación de servicio YPF; restaurant;
Km. 122: Acceso a Chascomús. Estación de servicio de YPF; mecánico; gomería; recreo del A.C.A. frente a la laguna de Chascomús;
Km. 125: Estación de servicio;
Km. 130: Acceso a Puente Girado; estación de servicio; restaurant;
Km. 134: Adela (zona de lagunas);
Km. 136: Puente angosto;
Km. 141,5: Monasterio, Policía Caminera;
Km. 144: Acceso a Monasterio;
Km. 145: Bar;
Km. 148: Estación de servicio;
Km. 154: Gomería; restaurant; hotel;
Km. 156: Lezama, Accesos a Pila y Atilio Pessagno. Estación de servicio de YPF; gomería; restaurant; Policía Caminera;
Km. 168: Guerrero, Puente sobre el río Salado;
Km. 169: Acceso al camino de la costa;
Km. 182: Castelli. Estación de servicio de YPF; mecánico; gomería;
Km. 183: Acceso a Pila;
Km. 190: Parque público;
Km. 195: Sevigné;
Km. 204: Estación de servicio de YPF; restaurant;
Km. 205,5: Puente angosto;
Km. 206: Estación de servicio; gomería; restaurant;
Km. 207: Acceso a Dolores y ruta principal a la Antártida Argentina. Estación de servicio; mecánico;
Km. 210: Estación de servicio del A.C.A. Policía Caminera;
Km. 218: Estación de servicio; restaurant;
Km. 226: Acceso a Paravicini;
Km. 231: Puente doble;
Km. 235,5: Bar; mecánico;
Km. 249: General Guido. Estación de servicio; mecánico; gomería; restaurant; Policía Caminera;
Km. 275: Mecánico; gomería; restaurant;
Km. 275,5: Estación de servicio de YPF; gomería;
Km. 277: Estación de servicio; restaurant;
Km. 284: Bar;
Km. 300: Las Armas (empalme con ruta provincial Nº 74, Acceso a Ayacucho y General Madariaga y Pinamar) Estación de servicio; gomería; restaurant.

Km. 30: Acceso a La Pastora. Estación de servicio de YF en construcción;
Km. 46: Arroyo Los Huesos;
Km. 48: Vías del F.C. sin guardabarreras;
Km. 69: Arroyo de Cortaderas;
Km. 69: Arroyo La Corina;
Km. 67: Vías del F.C. sin guardabarreras;
Km. 83,5: Acceso a Azul por el antiguo camino de tierra (seguir el asfalto);
Km. 94: Empalme con la ruta nacional Nº 3 en el Km. 307. Estación de servicio; mecánico; gomería; restaurant;

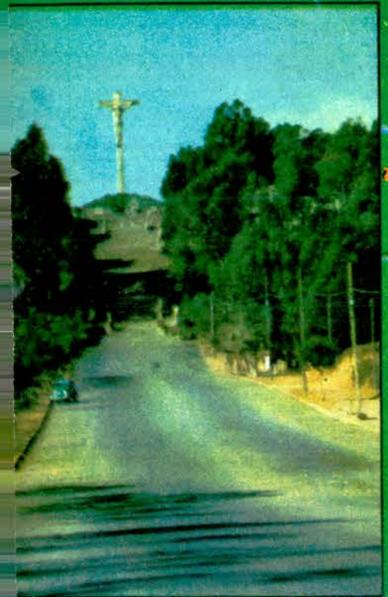


Esta pirámide, que los turistas de AUTOCLUB podrán ver en DOLORES, es el primer monumento que se ha levantado en el antiguo territorio de La Pampa.

Por la Ruta Nacional Nº 3
Las distancias están dadas en forma decreciente por los mojones de la ruta que conduce a Buenos Aires.
Km. 307: Estación de servicio; gomería; mecánico; restaurant;
Km. 303: Vías del F.C. sin guardabarreras.
Km. 299: Acceso a Azul. Estación de Servicio, mecánico, gomería, restaurant. Azul cuenta con toda clase de comodidades para el turista y el automotor.
Km. 297: Policía Caminera.
Km. 294: Estación de Servicio del Automóvil Club Argentino.
Km. 288: Acceso a Vicente Pereda.
Km. 278: Acceso a Shaw.
Km. 263: Acceso a Parish.
Km. 258: Puente sobre el arroyo Azul. Bar.
Km. 243: Cacharí. Estación de servicio de YPF, mecánico, gomería y restaurant.
Km. 222: Acceso a Miramonte.
Km. 223: Acceso a Pardo. Surtidor.
Km. 222: Bar.
Km. 217: Puente angosto sobre conal 11.
Km. 211 y 210: Puentes angostos.
Km. 197: Vías del F.C. sin guardabarreras.
Km. 193: Aeródromo.
Km. 188: Las Flores (dos puentes angostos). Estación de servicio de YPF, mecánico, gomería, restaurant, policía caminera.
Km. 185: Vías del F.C. sin guardabarreras.
Km. 180: Puente angosto.
Km. 154: Puente angosto.
Km. 153: Puente angosto.
Km. 149: Puente angosto.
Km. 143: Acceso a Gorchs. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino.
Km. 139: Puente angosto.
Km. 137: Puente angosto.
Km. 136: Puente angosto.
Km. 135: Puente angosto sobre el río Salado.
Km. 115: Puente La California, muy angosto.
Km. 111: Restaurant.
Km. 108: San Miguel del Monte. Estación de servicio, mecánico, gomería, restaurant;
Km. 93: Acceso a Abbott.
Km. 76,5: Acceso a La Noria. Restaurant.
Km. 75: Bar.
Km. 72: Estación de servicio de YPF.
Km. 67: Cruce del camino San Vicente-Cañuelas.
Km. 65: Cañuelas. Estación de servicio. Gomería, restaurant, policía caminera.
Km. 56: Estación de Servicio de YPF.
Km. 38: Restaurant.
Km. 33: Mecánico, gomería.
Km. 32: Estación de Servicio.
Km. 31: Vías del F.C. sin guardabarreras.
Km. 29: Vías del F.C. con guardabarreras.
Km. 27: Recreos del Aero Club y del Automóvil Club Argentino.
Entrada a San Justo y Capital Federal con ruta que cuenta con todas las facilidades.

Por Ruta Provincial Nº 74:
Las distancias serán tomadas con el cuentakilómetros del automotor entre Las Armas-Tandil. Camino pavimentado, de una sola mano, en los primeros 68 kilómetros. Luego, hasta el acceso a Tandil, son 54 kilómetros de camino de doble mano, en reparación, pudiéndose utilizar la banquina en largos tramos.
Km. 0,300: Vías del F.C. sin barreras;
Km. 17: Arroyo Moyano;
Km. 21: Almacén;
Km. 55: Acceso a Ayacucho. Estación de servicio de YPF; restaurant;
Km. 62: Vías del F.C. sin guardabarreras;
Km. 83: Almacén;
Km. 97: Vías del F.C. sin guardabarreras;
Km. 112: Vías del F.C. sin guardabarreras;
Km. 118: Empalme ruta Mar del Plata-Tandil y Tandil-Vicente;
Km. 131: Acceso a Tandil por ruta nacional Nº 276, donde el automovilista cuenta con toda clase de facilidades y atención del automotor.

Por Ruta Nacional Nº 226
Las distancias entre Tandil y Azul están tomadas con el cuentakilómetros del automotor.
Km. 24: Puente arroyo Chapaleotú;





Las figuras religiosas talladas en piedra, que se han reunido en un cerro contiguo a la parte urbana de Tandil, son expresión de fe y de esperanza.

su exquisitez la perdiz, la liebre y la martineta. Ocasionalmente en las serranías se pueden obtener zorros, zorrinos y otros representantes de la fauna bonaerense.

Los árboles centenarios del Parque Municipal de Azul, última etapa de nuestro breve viaje por un acogedor circuito de la provincia de Buenos Aires, forman un marco de verdes tonalidades a los rayos del sol entre la niebla.



El hermoso parque de Azul, otra de las etapas de nuestro viaje en el Circuito de Caza y Pesca de AUTOCLUB, tiene aspectos de extraordinaria belleza, como el de este mediodía con niebla que ha captado la cámara fotográfica.

VIAJE CON NOSOTROS; AUTOCLUB LO INVITA

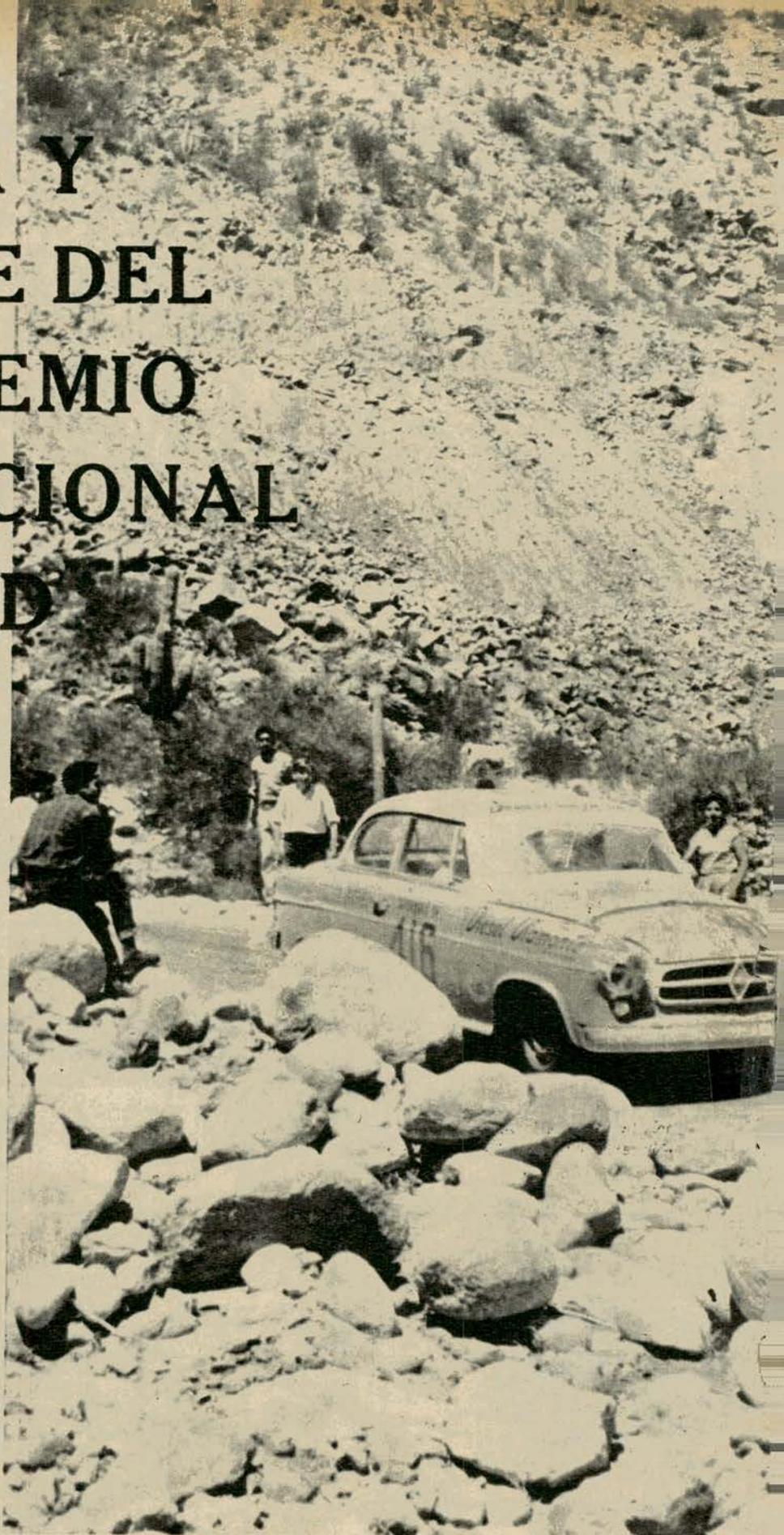
AUTOCLUB inicia hoy la publicación de una serie de estudios especiales sobre las rutas de turismo de nuestro país que persigue la finalidad de ofrecer a nuestros lectores una segura y actualizada guía para sus excursiones de paseo y viajes de placer. Queremos ser útiles a todos aquellos automovilistas, novicios o veteranos, en la conducción de sus vehículos, que quieran salir en busca de solaz y esparcimiento por las privilegiadas rutas argentinas.

Iniciamos la publicación de esos trabajos en este número con un circuito por agradables puntos de turismo cercanos a la Capital Federal que puede cumplirse con poco gasto de dinero en dos o tres días, preferentemente de viernes a domingo. El viaje comprende Chascomús, Tandil y Azul en zonas de caza y pesca, adecuadas para ser visitadas en estos días de final de invierno. La hoja de ruta de este viaje ha sido preparada, repetimos, por personal especializado, tanto en redacción como en fotografía, por AUTOCLUB, y sus datos son rigurosamente actuales y exactos. Sugerimos a nuestros lectores que nos escriban diciéndonos qué otros circuitos de turismo desearían que actualizáramos, en el deseo de poder complacerlos en el futuro en la medida de lo posible.

HISTORIA Y PRESENTE DEL GRAN PREMIO INTERNACIONAL STANDARD

Por FEDERICO B. KIRBUS
Especial para AUTOCLUB

*Walter Schock (der.) y Hans Hermann (izq.),
1º y 2º absolutos en 1961.*



*El entusiasmo del público en el interior
del país, es indescriptible. Pasa un Borgward.*



Roberto Mieres, cruzando con su Volvo el río Miranda, en 1960.

MAS respeto, por favor! Porque el automovilismo, o lo que actualmente entendemos como tal, fue "inventado" hace casi siete décadas nada menos que por un periodista, el colega Pierre Giffard, del "Petit Journal" de París. Esto ocurrió en 1894, en días en que la motorización ni siquiera había comenzado. Los dos medios de locomoción principales seguían siendo el tren y los vehículos de tracción a sangre. Rondaban por allá también tales "automóviles", pero la definición abarcaba toda suerte de vehículos motorizados: coches de vapor, de pedal, impulsado por aire comprimido, con baterías eléctricas o con motores de explosión.

Pierre Giffard, el ilustre colega galo, tuvo entonces la feliz ocurrencia de organizar una especie de prueba de resistencia para tales vehículos entre París y Ruán. El reglamento estipulaba que había que cubrir los 127 kilómetros a un promedio mínimo de 12,04 Km/h.; de los 102 inscriptos, solamente 21 se clasificaron para la competencia final.

Este curioso certamen se inició el 22 de julio de 1894, a las 8 a.m. La localidad de Mantes era final de la primera etapa, y Ruán la meta. Hubo un descalificado, 5.000 francos en premios y varios abandonos.

Durante muchos años, las competencias mantuvieron su carácter primitivo de carreras entre ciudad y ciudad. Era muy natural aquello, porque siendo el automóvil un medio de locomoción y comunicación, se pretendía acortar distancias entre ciudades y pueblos como la más pura expresión de velocidad. Sólo tiempo después, las competencias fueron cambiando su característica, siendo llevadas por los organizadores a circuitos cada vez más chicos. De ahí que estuviese muy en lo cierto aquel jeque árabe que, asistiendo a una de las ediciones de la recordada "Cursa dei Milioni", en Trípoli, expresó asombrado al ver pasar una y otra vez frente suyo las máquinas de carrera:

—Yo no sé por qué corren tanto y siempre están aquí...

Lo concreto es que las competencias en circuito son la versión desfigurada de la esencia misma del automovilismo, que es la de acortar distancias y abreviar tiempos en el eterno afán de aproximación de la humanidad.

Dieciséis años después de realizarse la primera competencia de automóviles, en 1910 exactamente, se creó nuestro Gran Premio, destinado, en un principio, a superar los merecimientos de aquellas competiciones de ciudad a ciudad. Se corría en la tradicional ruta a Córdoba, en aquel entonces simple huella, hasta que, con el correr de los años, el Gran Premio fue creciendo en distancia y multiplicando el número de sus etapas.

Siendo que una máxima del automovilismo deportivo indica que "quien no avanza, retrocede", la evolución del Gran Premio fue constante desde 1910 hasta nuestros días. Su historia es la expresión de su propia metamorfosis.

Cada edición de la prueba máxima del A.C.A. fue otro mojón en el historial de nuestras competencias ruterías. La transformación más reciente, y acaso también la más importante, fue aquella en la cual, en 1957, se admitió junto con los automóviles de Turismo de Carretera la participación de automóviles Standard. Allí fue donde nació el Gran Premio Standard, primero como apéndice del Gran Premio de Carretera, y luego como versión doctrinariamente autónoma y materialmente independiente, en 1960.

En eso estamos nuevamente: la comisión de carreras del Automóvil Club Argentino prepara la sexta realización del Gran Premio Internacional Standard. Igual recorrido que en los últimos años, idéntico en la casi totalidad de su reglamentación, y distinto a todas las disputas anteriores por las múltiples facetas que, necesariamente, ofrece toda confrontación deportiva.

Decíamos que el Gran Premio Nacional nació en la ruta a Córdoba. Por rara coincidencia, el Gran Premio Standard también surgió en este itinerario, aunque en circunstancias muy distintas: si Juan Cassoulet, el primer ganador en 1910, tuvo dificultad en unir Buenos Aires y "la docta" en 31 horas, hoy no es problema llegar hasta Córdoba en seis o siete horas.

Las cosas cambiaron, pues, por lógica imposición de la evolución técnica. Pero a pesar de todo ello, quedó algo que siempre caracterizó y caracterizará al Gran Premio: su esencia de

aventura. Aventura con sabor a conquista y color de proeza.

Un Gran Premio produce toda suerte de tropiezos curiosos. En realidad, su historial es un verdadero rosario de anécdotas que hasta resulta difícil de enhebrar por la heterogeneidad de su contenido.

Se comenzó corriendo en 1957, al amparo del Gran Premio de Carretera. Todo estaba rodeado por la más absoluta incógnita. Los organizadores se formularon la pregunta de si los automóviles de serie, aparentemente tan frágiles en su estructura mecánica, resistirían el trajín al cual se iba a someter a los robustos coches de Turismo de Carretera. De ahí que se decidió neutralizar, para los coches Standard, las dos etapas más difíciles. El que Oscar Marcolongo, uno de los favoritos, abandonase justamente en uno de los tramos neutralizados y cuando no tenía ningún apuro, es historia aparte...

De los 43 inscriptos en 1957, se clasificaron 13. Un 33 por ciento justo; podían haber sido menos.

Se consideró todo un éxito lo realizado, resolviendo que para el año siguiente los automóviles Standard cubriesen el recorrido íntegro en tren de carrera. Se registró la primera intervención de un competidor extranjero, el brasileño Planella, con DKW, y la también primera participación de un automóvil de sólo 600 c.c., el NSU del malogrado Pedro von Döry. El entusiasmo de los pilotos y también del público iba in crescendo: tanta exuberancia anímica, que muchos competidores regresaron a Buenos Aires con los cristales rotos por impactos producidos con piedras, botellas y otra clase de "missiles" sólidos.

HISTORIA SINTÉTICA DEL G. P. STANDARD

1957: Sobre 6 etapas y 4.056 kilómetros, pero con 2 etapas neutralizadas. 43 inscriptos y 13 clasificados.

1958: Se disputa sobre 7 etapas (5.491 Km.), y el recorrido íntegro del Gran Premio de Carreteras. 49 inscriptos y 14 clasificados.

1959: Cinco etapas y 3.950 Km.. 76 inscriptos y 33 clasificados. Se crea la categoría hasta 600 cc.

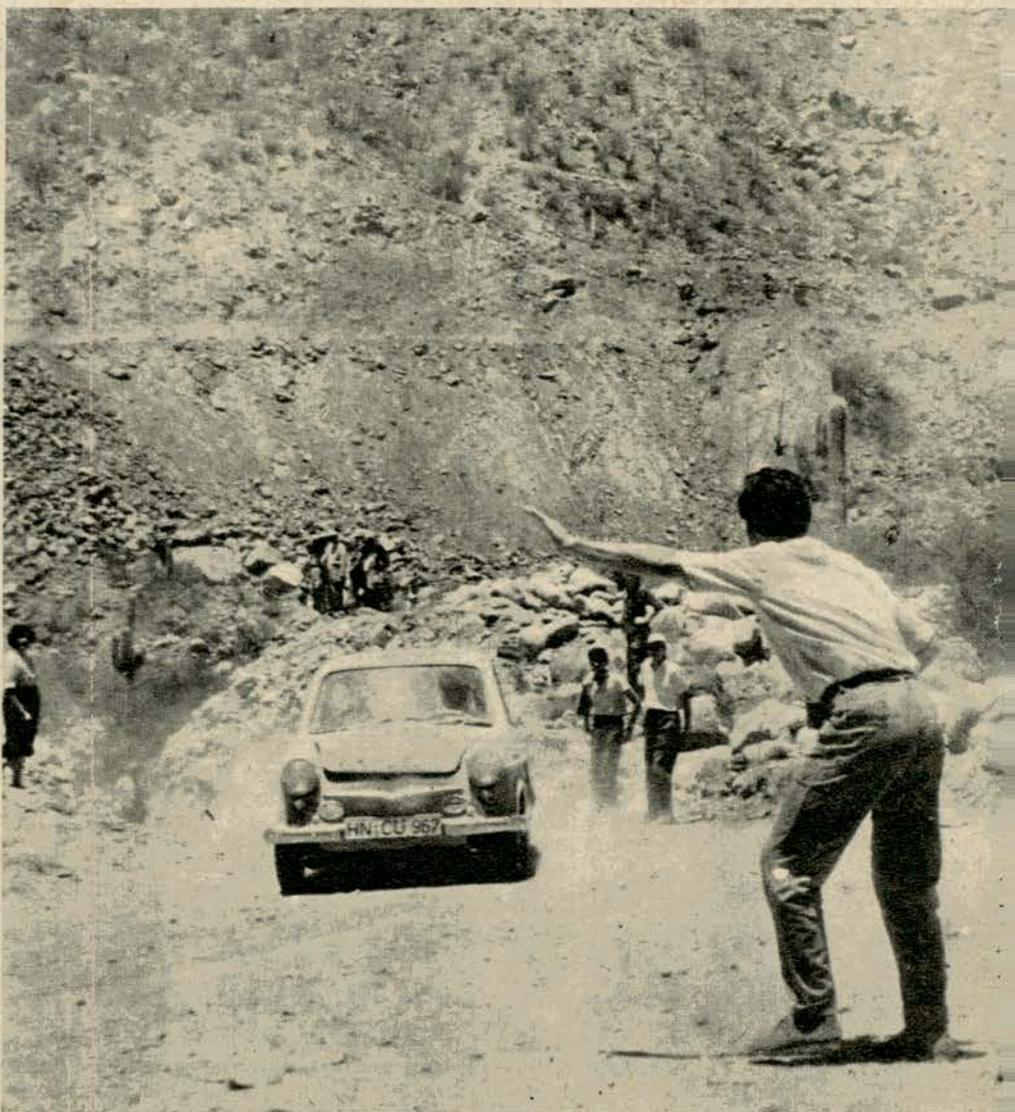
1960: El Gran Premio Standard se independiza del Gran Premio tradicional, y se disputa de acuerdo con los postulados de la FIA. Seis etapas y 4.622 Km. 104 anotados y 56 clasificados.

1961: Seis etapas y 4.438 Km. 225 inscriptos, 206 pilotos en la línea de partida y 47 clasificados.

A uno de estos francotiradores que nunca faltan, le resultó cara su buena puntería: su piedra hizo blanco en el coche de un competidor que corría con apreciable ventaja dentro de su categoría. El corredor frenó, dio marcha atrás, salió corriendo para dar alcance al insensato y le dio, en presencia del público, una merecidísima paliza. Cosas del Gran Premio.

Fue ese año cuando Domingo Lombardi ganó con su Mercury la Categoría B, en el sugestivo tiempo total de 51 horas 51 minutos 51 segundos. Muy pocos tomaron nota de esta rara coincidencia, pero entre quienes lo notaron, figuró el redactor de una publicación. Anotó el hecho, formulando ingenuamente la pregunta de "si el 51 no sería el *gordo* de Navidad". ¡Y salió el 51! Desde entonces, nunca falta quien le pide al colega una "fija" para el Gran Premio...

En 1959 tuvimos la primera participación de un equipo oficial extranjero y la presencia de dos renombrados pilotos europeos: el belga Paul Frère y el alemán Edgar Barth. Insólito: la categoría de mayor cilindrada fue ganada por el oriental Haile Aguilar Ferraguz, que intervino sin ninguna pretensión, cargando combustible en estaciones de servicio, no dis-



poniendo de auxilio mecánico y sin conocer la ruta. Es que, como decimos, el Gran Premio tiene de todo...

Al año siguiente se produjo la participación de otros dos renombrados conjuntos foráneos: Volvo y Alfa Romeo. Un sueco, siempre sonriente, rubio y parco, Gunnar Andersson, ganó la clasificación general a pesar de desconocer el itinerario. En 1961 se repitió la historia: Walter Schock, que había sido campeón europeo de rallye al igual que Anderson, fue primero en el cómputo total de tiempos, aunque con otra marca: Mercedes Benz.

Oscar Cabalén,
trepando con su
Alfa Romeo
por Copina,
edición 1961



Un chango riojano
saluda a
Pedro von Döry (NSU)
mientras
castiga el sol.



GRAN PREMIO INTERNACIONAL STANDARD 1962

Se disputará en 6 etapas sobre poco menos que 4.500 kilómetros de recorrido, que será igual que el del año pasado: Buenos Aires - Villa Carlos Paz - San Juan - Catamarca - Tucumán - Córdoba - Buenos Aires. Se largará el 11 de octubre, y concluirá el 21 del mismo mes. Entre las etapas, se intercalará, en todos los casos, un día de descanso. A diferencia del año pasado, no habrá tiempo para reacondicionar los coches. Se ha creado una nueva categoría, que suman ahora seis: A, hasta 700 cc.; B, hasta 1.150 cc.; C, hasta 1.300 cc.; D, hasta 1.600 cc.; E, hasta 2.500 cc., y F, más de 2.500 cc.

En 1960 se consideró todo un éxito que se anotaran 104 corredores. A un año de este suceso, el A.C.A. tuvo la satisfacción de registrar un verdadero récord, con 225 inscriptos. Ello, a pesar de la disposición que limitaba en 20 minutos el tiempo máximo de arreglo entre las etapas, que es poco menos que nada considerando las severas exigencias de la prueba. La medida no dejó de reflejarse en la clasificación final: de los 104 anotados en 1960 llegaron 56 de regreso a Buenos Aires; en 1961, en cambio, se inscribieron 225 y completaron 43 el recorrido total.

Estas durisimas condiciones contribuyeron a consolidar el prestigio del Gran Premio Standard en el sentido de ser considerada "la carrera más dura para automóviles de serie en el mundo". No hay otra competencia tan exigente, tan extensa, tan difícil como justamente nuestro Gran Premio Internacional Standard, que en poquitos años conquistó indiscutida resonancia internacional.

En este breve resumen de cuentas no puede faltar la cita de los pioneros. Humberto Altamura, Carlos Lostaló, Pedro J. Llano y Roberto Mieres fueron de los que estuvieron presentes en la primera edición. En 1960, Mieres sufrió un vuelco con su Volvo, salió ileso gracias al uso de cinturones de seguridad, pero no pudo impedir que su acompañante se diera a la fuga: tuvo que buscar otro mecánico dispuesto a hacerle compañía durante el resto de la carrera. Juan Angel Diez es de los más eficientes: todas las veces que se presentó en la línea de partida pudo terminar, y siempre entre los siete primeros clasificados. Danilo Constanzi, el popular "Dany", tuvo mucha suerte con su diminuto Lancia Appia: ganó dos veces consecutivas su categoría, pero cuando quiso probar suerte con un auto de mayor tamaño, tuvo que resignar. Los hermanos

(Continúa en la página 97.)

Carlos Menditeguy,
con el
Mercedes-Benz 220 SE,
solo en punta
(1961).



MENDOZA *de punta*

ENTRE los cerros del monumento mineral del continente está Mendoza. Y como al país mendocino uno siempre lo cavila con corazón de vino, no hay uva madura de verano que le falte a su evocación desde la distancia. Por eso en los paisajes que se llevan quienes alguna vez estuvieron en Mendoza, siempre hay un viñedo verde para contar o una alameda hamaqueando sombras sobre un suelo caliente mitad arena y mitad acequia. Original resulta entonces advertir que en Mendoza también ocurren inviernos; que la savia se detiene; que las parras se quedan desnudas; y que la piedra más alta se cubre de nieve. Todo esto no es más que una inefable aventura del color que sucede bajo un cielo —afortunadamente— siempre azul y luminoso. Claro, en el cielo no hay lugar para caprichos; pero en la tierra sí. El proceso comienza en hojas de bronce retorcido y —para abreviar el relato— el caso es que Mendoza se pone blanca, después del otoño.

De punta en blanco

En Mendoza hay muchos españoles y muchos italianos. Y como los latinos siempre tienen motivo para celebrar cuanto transcurre en torno a ellos, también a la nieve le hacen festejo. Además, la nieve tiene misterio —el que esto escribe tiene mucho de latino; por eso exagera—, y los misterios de la naturaleza fueron asombro de los huarpes. De los huarpes algunos dicen que a los mendocinos ya no les queda nada; pero no es cierto: algo les queda. Entonces, entre alegría que les ha venido de lejos y asombro que ya tenían, los de Mendoza, le hacen fiesta a la nieve. Cuando se vaya la nieve habrá otra fiesta; pero ahora estamos hablando de puntas en blanco.

La agenda de la nieve

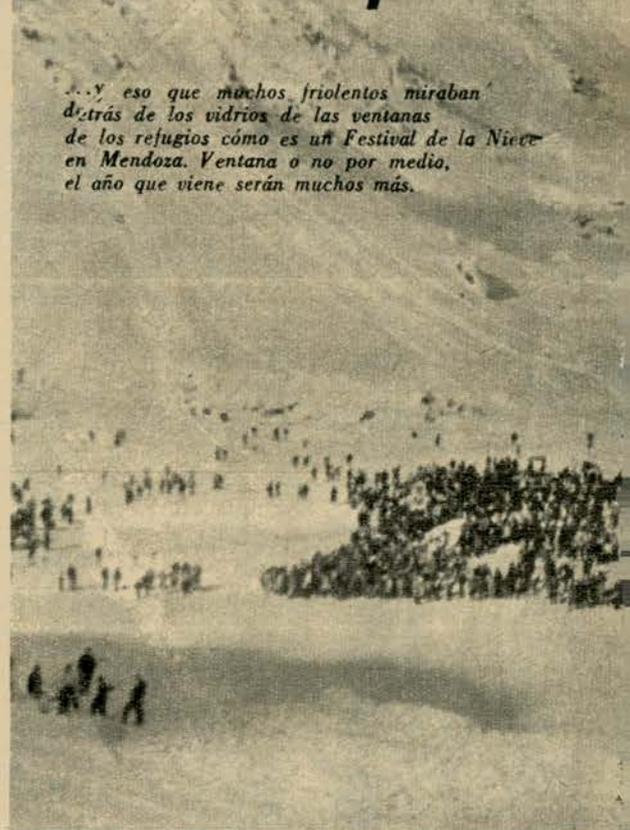
Este año fueron dos. Y la agenda de la nieve, en Vallecitos y Los Molles, incluyó esto: el 7 de julio pasado, cuando tempranito fueron a izar la bandera, resultó que con el cielo y la nieve ya estaba al tope del sol desde mucho antes; hubo doble motivo para aplaudir en Vallecitos. Los más destacados esquiadores argentinos y algunos extranjeros (¡qué ganas de aprender a deslizarse así!) compitieron después. Quien más quien menos se calzó los maderos y anduvo haciendo piruetas, a lo sumo para tener una fotografía que se aconseja colocar sobre la estufa en caso de que se la tenga de leña. Había que bendecir la nieve que la manda Dios; y así se hizo. Saltos, acrobacia, una gran bajada (slalom gigante que le dicen), patinaje artístico, baile de la nieve —con elección de una reina; porque una fiesta sin una mujer graciosa no tiene gracia—, reuniones sociales, otro baile, entrega de premios y algo que no pudo incluirse en la agenda de fiesta pero que se incluyó solo: la amable tertulia, la merienda inusitada, la charla junto al fuego, esa gratísima camaradería que motiva el deporte y la nieve cayendo lenta, silenciosa y segura, más allá de los vidrios empañados de las ventanas de los refugios. Esto, en apretadísima síntesis, lo que fue el Festival de la Nieve 1962, que organizó la Dirección Provincial de Turismo de Mendoza, con la colaboración del Esquí Club Mendoza, Andes Talleres Sport Club, Club Andinista, Club Andino Pehuenche y Automóvil Club Argentino, en Vallecitos. ¡Ah!, y muchísima gente; tanta, como para decir que en la soledad de los Andes hubo problemas de espacio.

Y el Festival de la Nieve 1962 finalizó en Los Molles, con una agenda similar y un éxito tal que todavía está en discusión qué reunión resultó mejor: si ésta o la de Vallecitos. La de Los Molles ocurrió una semana después de la primera.

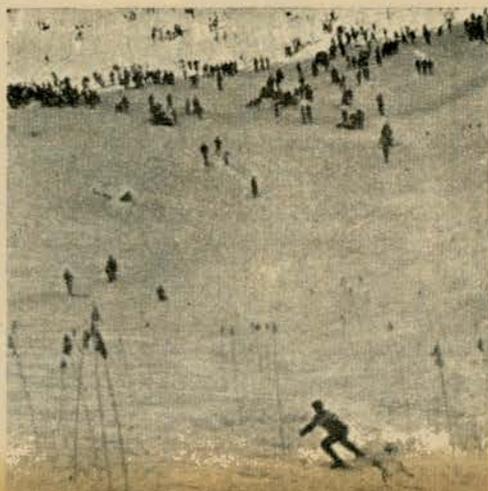
Unos pares de noticias utilísimas

Vallecitos está al pie del cerro San Bernardo, en la zona de Potrerillos, departamento Luján de Cuyo, y las pistas distan de la ciudad de Mendoza 73 kilómetros. Están a una

...y eso que muchos friolentos miraban detrás de los vidrios de las ventanas de los refugios cómo es un Festival de la Nieve en Mendoza. Ventana o no por medio, el año que viene serán muchos más.



altura sobre el nivel del mar de 2.500 metros y la mejor descripción que del lugar se puede hacer es encarecer al curioso que lo visite (ya se ha dicho que quien escribe esto es un exagerado y no lo van a creer). El camino está pavimentado hasta Potrerillos, el valle donde se unen los ríos Blanco y Mendoza, a 22 kilómetros de la ciudad, y es transitable durante todo el verano. Pero como ahora los mendocinos le hacen fiesta a la nieve, antes de que ella ocurra, se lo mantiene en inmejorables condiciones de tránsito, perfectamente señalizado y hasta con agentes para





en blanco, espera visitas en invierno

*Los festivales de la nieve,
llenaron de alegre
compañía la silenciosa
soledad de los Andes*

Por **AMBROSIO GARCIA LAO**
Para **AUTOCLUB**

tes de la hospitalidad de Mendoza. Y un dato curioso: uno de los más afables dueños de hotel es Víctor García, aquel que en años más mozos, participó en varias competencias automovilísticas.

Dos nombres que no deben olvidarse

El Festival de la Nieve, en Vallecitos, tiene una reina que es la señorita María Verónica Ruttini, 17 años, ojos celestes y con extraordinarias condiciones para reinar a tal punto que lo primero que dispuso no bien fue electa en el Baile de la Nieve, en

(Continúa en la página 120)

Para que aquel esquiador llegara, la brigada de auxilio del Automóvil Club Argentino estuvo siempre lista en la ayuda de ómnibus o vehículos particulares. Festival. No hubo en estos caminos de montaña ningún accidente, y las fotos documentan el ancho de la ruta y la suavidad de las cuestas.

dirigir la circulación de vehículos. (No hubo un solo accidente y bajaron automóviles y ómnibus en número excepcional.) En el camino, encuentra el viajero primero el famoso hotel de Cacheuta, luego el Gran Hotel Potrerillos, decenas de hosterías y arriba, junto a las pistas, varios refugios. Además, en Mendoza, se ha entendido que al visitante hay que hacerlo regresar otra vez, entonces ahora no resulta caro saber qué es eso del misterio de la nieve.

Los Molles está al sur de la provincia, a 362 kilómetros de la capital, con buen camino en su mayor parte pavimentado, y es, además, estación termal. La hotelería por aquellos pagos tiene amables exponen-



Valija de Viaje

Por DELIA RAVASIO

Ilustra MARIA ESTHER CARNOVALI

LUEGO de un agradable viaje de catorce días, más o menos, a bordo de la hermosa nave, con sus variadas notas cómicas, críticas, romances y momentos de alegría y despreocupación, volvemos a la tarea de preparar y cerrar valijas para el desembarque. Llegamos a Génova.

En la Estación Marítima, moderna, bien organizada, nos espera un alegre recibimiento al son de una banda de música.

Después de las prácticas aduaneras, que se desenvuelven bastante rápidamente, como ya tenemos nuestro programa preparado, nos dirigimos a una Agencia de Viajes, con representación en Buenos Aires, o de lo contrario a la "E.N.I.T.", que es un "ente" italiano muy bueno, con sucursales en todas las ciudades importantes del mundo, o a "Wagons Lits Cook", que es conocida universalmente. En cualquiera de estas agencias, si no hemos comprado desde Buenos Aires un automóvil, lo procuran fácilmente. Podemos conseguirlo también en la Agencia Fiat. To-

1) Cartera en becerro, con aplicación de carey. 2) Vestido de lana, color marrón. Abotonado en la blusa. El mismo detalle, en los bolsillos, Tapado de la misma tela, forrado con piel de "loutre". La boina, en tono más claro que el conjunto, como así también los guantes. 3) Tapado de visón. Turbante de terciopelo color jade.



das, luego de terminado nuestro recorrido, asesoran cómo y dónde venderlo.

Es aconsejable dejar en depósito el equipaje que no necesitaremos, pues según la estación en que lleguemos, habrá prendas que no serán indispensables.

Con nuestra guía o plano facilitado por el Automóvil Club Argentino o por alguna de las agencias nombradas y provistos del "Permiso de conducción internacional", del "Carnet de circulación del automóvil" y un documento aduanero, comenzamos nuestro paseo. Nos pondremos un vestido tipo sport, ya sea de seda, hilo o algodón, si es verano, con un chaleco a mano; y si es invierno, una falda con un conjunto de lana, o un vestido sencillo abrigado y buen tapado de piel sport, que puede ser de scoon, leopardo, etcétera.

Para viajar en automóvil es más cómodo un sacón de piel o de lana forrado en piel de pelo chato (panza de petit gris o de lapin).

En Génova hay muchos lugares de diversión: Teatro Lírico, Comedia, cine, boites, el Restaurante Capurro, en un 30º piso, donde se cena muy bien, con buenos vinos italianos, se baila en un ambiente alegre y se admira un magnífico panorama (es un lugar caro, pero que merece ser visitado). Hay que ir elegante, con un vestido de noche, corto, y un tapado de seda o estola de piel de verano (armíño, topo, zorros blancos o plateados, etc.), si hace calor, o tapado de astrakán, visón, loutre, etc., si hace frío.

Las pieles se usan mucho en Europa, dado el clima riguroso, y las señoras tienen varias para lucir en las diferentes ocasiones. Los sombreros también los usan todas

4) Bikini color blanco, o tonos pastel. La cofia lleva a un costado un grupito de flores de colores vivos. 5) Blusa de poplín, abotonada, color ros. Pantalón "stretch" turquesa. Bolsón, forma balde. Calza chatitas. 6) Mirando hacer encaje, lleva malla negra de raso.

7) Paraguas de seda natural negra, con mango de marfil. 8) Blusa de encaje negro, con perfiles de raso del mismo color, en el escote y mangas. 9) "Tailleur" elegante de lana negra. La capota que puede sacarse, tiene una aplicación de raso y pequeños moños del mismo color. La toca es también de raso. 10) Vestido en jaya natural, color ciruela. El tocado es del mismo material. Tapado amplio, de seda salvaje tornasolado en el tono.



en invierno, por el mismo motivo, salvo de noche; pero entonces se cubren la cabeza para ir al teatro, reuniones o boîtes, con un capucho o cofia de tul, encaje o nylon; o si es para completar una toilette, un tocado bonito, de acuerdo con la estación y edad de la que lo luce.

Si nuestro proyecto es hacer una vida sencilla, el vestuario cambia. Con un tailleur de sport para usar con blusas o pullovers (según la temperatura reinante), y otro de vestir, que puede ser negro, con el mismo complemento, pero de sedas o encaje, para ir a algunos lugares más arreglada, y un buen tapado de lana o piel, es suficiente.

Atuendo adecuado, de sport o de vestir

Durante el día, para los paseos que se realizan a museos, iglesias, galerías, alrededores de la ciudad (hay cerca muchos lugaritos pintorescos): siempre vestidos sencillos.

Si es verano, una visita a las playas ligures es muy agradable; son elegantes, bien frecuentadas, y bañarse en ese agua transparente es un placer.

Santa Margarita, Portofino, Rapallo; paseos a San Frutuoso, que se realizan en bote, partiendo de Paraggi, que es una hermosa playa de Santa Margarita y donde, en la terraza de un restaurante, a la vez que se admira un espectáculo variado y colorido, se pueden saborear las buenas "zuppas di mariscos" y los fritos de frutos de mar deliciosos, acompañados de un Vermentino o Polceverra (vinos blancos de Liguria).

Para andar por estos lugares se puede usar cómodamente vistosos pantalones.

En las playas habrá oportunidad de ver y lucir her-

mosas mallas bikinis, shorts, etc., porque la mujer europea es muy moderna y todo lo simplifica.

De noche, en Santa Margarita y Rapallo, se puede vestir elegante, ya sea para ir a cenar a un restaurante de moda o al Casino, donde también se baila, siempre y cuando se desee frecuentar esos lugares; de lo contrario, una función de cine o una "bella passeggiata notturna lungo il mare", es muy agradable la "tenue" sencilla: pantalones y un pullover con su correspondiente chaleco y sandalias o zapatos de taco bajo.

Compras que se pueden realizar

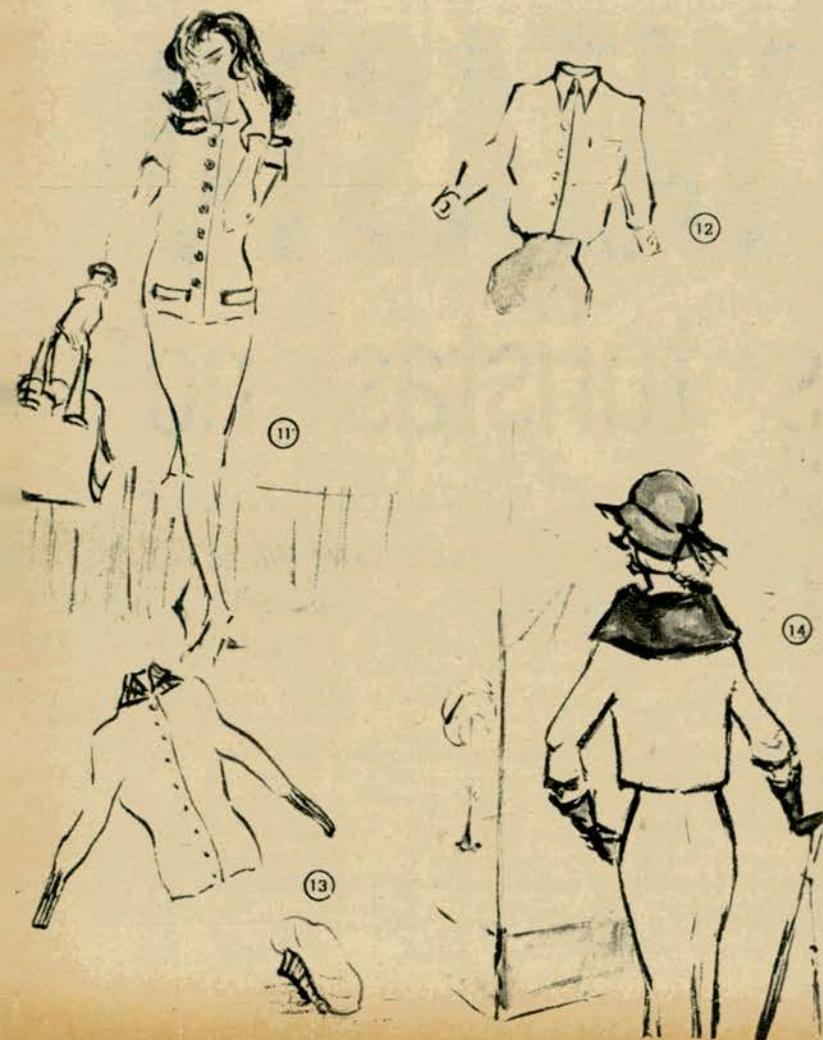
En Génova, las señoras pueden adquirir, recorriendo las principales calles del centro, partiendo de Piazza De Ferrari, toda clase de cosas de acuerdo con el dinero que se haya dispuesto para el caso: telas, carteras, medias muy buenas de nylon italiano (mezcla con seda natural), etcétera.

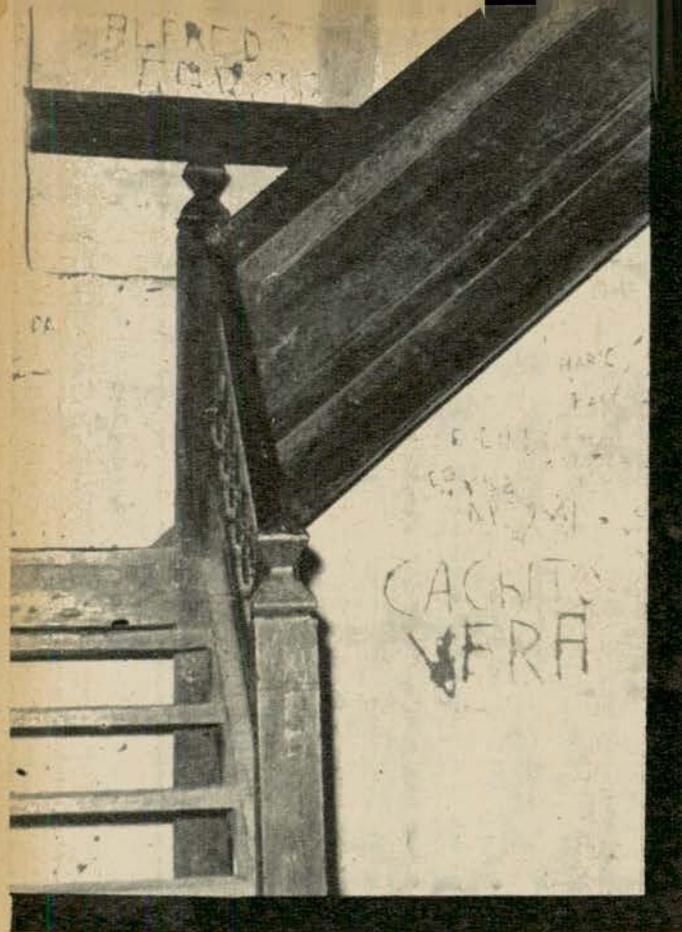
En los negocitos de las callejuelas cerca del puerto, una variedad de objetos, sobre todo pañuelos de seda natural y alhajas de oro.

También cerca del puerto, en una plazuela, hay un mercado, denominado Shangai, donde se consiguen, a buen precio, toda clase de productos de perfumería franceses y americanos; prendas de nylon un poco standard pero muy baratas; cigarrillos, maquinillas de afeitarse, bolsos de cuero, medias, conjuntos de ban-lon y per-lon, etcétera.

En Santa Margarita, Portofino y Rapallo se pueden adquirir los encajes a "bolillo", que se ven realizar en algunas calles, por mujeres del lugar.

11) Dos piezas, en seda natural color celeste. Bolsillos en la chaqueta, botones de metal dorados, que también se ven en las charreteras. Bolsón de paja blanca. 12) Blusa "chemisier", de seda natural blanca, gemelos en los puños, formados por dobles botones de nácar como los que cierran la blusa. 13) Cardigan de terciopelo, detalles en el cuello y puños en tejido ajuste. L: boina que lo acompaña, repite el motivo. 14) Dos piezas, en lana azul. Cuello de piel de nutria. Sombrero y accesorios en el tono de la piel.





La escalera que conduce a la alcoba del primer piso, que tiene un balcón al exterior. Se pueden observar las paredes y las maderas con profundas inscripciones.

SE han cumplido ya 148 años del famoso encuentro de San Martín y Belgrano en la posta de Yatasto. Visitamos la histórica casa hace casi diez años. Estaba entonces recién restaurada y brillaba su blanca pintura. La vieja apariencia ruinoso, mostrada en fotos y grabados que aún se utilizan, había desaparecido. Resplandecían sus encalados muros. Sólo sus tejas, que originalmente fueron rojas, presentaban ese color indefinible tan peculiar en esos elementos, por el paso de los años. El interior también se hallaba impecable. El blanco era el color que lucía en todas partes. Las maderas de sus puertas, ventanas, molduras y techos estaban bien barnizadas. Daba gusto verla. Parecía que el espíritu tan exigente de los dos grandes próceres, obligaba a semejante cuidado.

Pero en una visita reciente realizada a

Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Rosario de la Frontera, cerca de la histórica Yatasto. La importante estación cumple el moderno papel de posta que en el pasado prestó aquélla.



Salta llegamos, como cumpliendo con un deber ineludible, hasta Yatasto. Y observamos con profundo estupor el edificio cubierto de inscripciones de todo tipo. Centenares, miles de nombres, frases, fechas, etc., en todos los colores —aunque predomina el trazo grosero del carbón—, llenan los muros. Hasta corazonas atravesados con flechas son infaltables en esa inconcebible falta de patriotismo. No menos doloroso es ver la madera hendida con cortaplumas para grabar puertas, ventanas o marcos con nombres e iniciales, amenazando destruir el aspecto arcaico de la carpintería primitiva, con sus simples adornos.

No es ese un mal local. Afecta a casi todos los lugares de turismo de nuestro país. Parece que ello permite salir del anonimato: "Aquí estuvo Fulano", "Visitamos este lugar en tal fecha", etc.

No sabemos si es más costoso reforzar de alguna manera la

Los siglos respetan a la posta de YATASTO los turistas no

Absurdas inscripciones cubren todas sus paredes

Por GUSTAV KRIEGER

Fotos de JOSE S. ESPAGNOL

guardia de los edificios o pintarlos asiduamente para borrar esa incomprensible falta de respeto.

El camino a la posta

No es fácil llegar a la posta. Está a casi 1.500 kilómetros de la Capital Federal, en el departamento de Metán y equidista 153



*Vista general
de la posta de Yatasto,
en el departamento
de Metán,
provincia de Salta,
donde tuvo lugar
el encuentro
de San Martín
y Belgrano,
el 20 de enero de 1814.*

kilómetros más o menos de las ciudades de Salta y Tucumán. El camino que la conduce parte de la ruta nacional Nº 34 y viajando desde Rosario de la Frontera para Salta, está la entrada a la derecha después de andar unos 23 kilómetros desde la localidad de las termas. Desde ese punto se recorren dos kilómetros, y antes de llegar a la estación Yatasto del F. C. General Belgrano se dobla a la izquierda y al cabo de unos 300 metros surge airosa a la vista la histórica posta con su colonial balcón del primer piso.

Yatasto es una sólida construcción, de paredes de un metro de ancho, similar a las que durante el siglo pasado eran lugar obligado de alojamiento para quienes en galeras, a caballo, en carretas o a pie viajaban de Tucumán a Salta. El austero edificio fue mandado construir por Francisco de Toledo Pimentel, antepasado del general Rudecindo Alvarado, como casa central de la hacienda de Yatasto. Constaba de sala o casa habitación principal con galería cubierta, como el techo general con tejas rojas y alto balcón voladizo, de aspecto señorial.

Su estratégica ubicación la vinculó en época de la independencia argentina con hechos importantes que se relacionan con el Ejército del Norte, en su lucha contra los realistas que, desde su asiento en el Perú, pugnaban por avanzar hacia nuestras fronteras. También había descansado allí en marzo de 1812 el general Pueyrredón a su regreso del alto Perú, después de su retirada desde Potosí, antes de entregar el mando al general Belgrano. También fue aloja-

miento y campamento de Manuel Solá y otros jefes de la frontera de Salta rebelados contra Rosas.

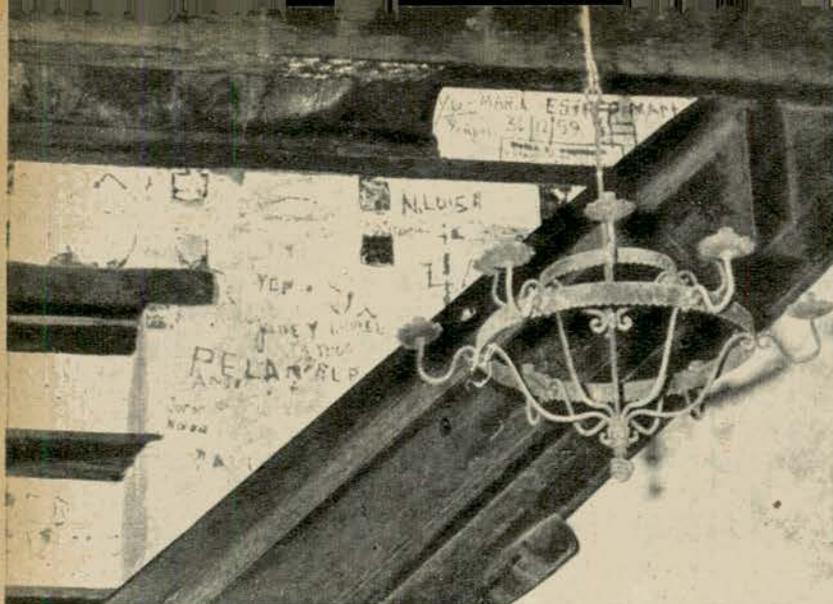
Motivos del famoso encuentro

A principios de 1814, San Martín, entonces coronel de granaderos, dirigió desde Buenos Aires una expedición de auxilio para el Ejército del Norte, cuyo mantenimiento estaba en serio peligro luego de los desastres de Vilcapugio y Ayohuma. San Martín llegó a Tucumán el 11 de enero de 1814 y en esa fecha Belgrano se dirigió hacia el sur.

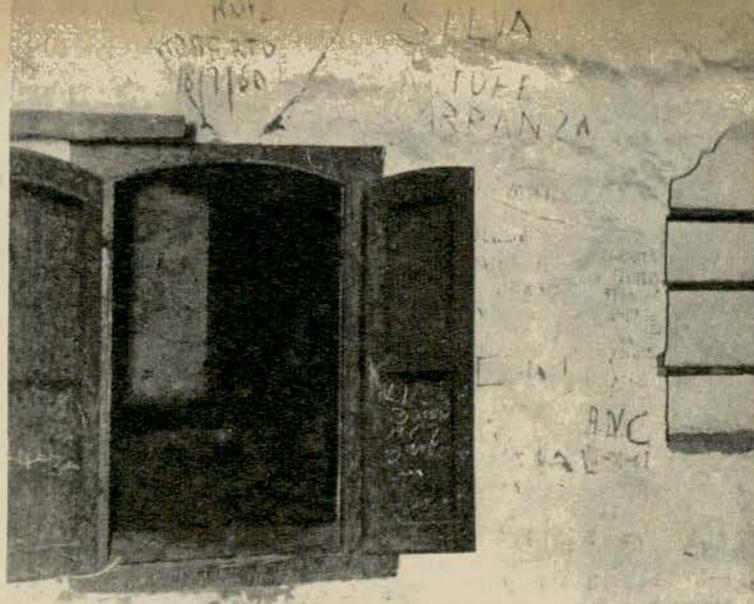
Ricardo Rojas en "El Santo de la Espada" dice así: "Los dos patriotas no se conocían personalmente aún. Se encontraron en Yatasto, y allí se abrazaron por la primera vez... La amistad nació espontánea al cono-



*Detalle de la
galería cubierta,
sostenida
por vigas de olgarrobo.
Nada en Yatasto
ha escapado
a la irreverencia
de los turistas.
Todo está
materialmente cubierto
por inscripciones.*



Obsérvense la araña para la colocación de velones, en la sala principal de la planta baja. Las inscripciones llegan hasta las vigas del techo.



Pasadizo que comunica las habitaciones de la planta baja a través de los espesos muros. El tiempo ha respetado la histórica construcción; no así el turista.

cerse y duró por la vida. El trato personal confirmó la opinión recíproca que ambos se habían formado, desde luego. En aquel agreste paisaje, cercano al río en que se juró la bandera nacional, cuando en 1812 iba desde Tucumán para Salta —camino entre dos victorias— los dos jefes hablaron de la patria y del terrible desastre que allí los reunía”.

Historiadores salteños afirman que el tema de la conferencia fue la de establecer “la forma de vencer a los realistas, la que quedó convenida en la siguiente forma: Abandonar el frente efectivo sobre el Alto Perú e instalar este frente ofensivo sobre el límite de Chile, quedando aquella a la defensiva, al mando de Martín Güemes y del general Alvarez de Arenales, estando todas las fuerzas del Norte al mando del general Belgrano.

La tradición oral también tiene su parte en este episodio de la historia argentina. Reyes Gallardo recogió en la localidad de San Carlos, memorizado por gentes ancianas del lugar, que recitaban las siguientes estrofas:

*“En la posta de Yatasto
de la patria paladín,
se encontró el ñatito Güemes
con Belgrano y San Martín.”*

*“La Casa ya no da abasto
pa' recibir militares,
dicen que hay tres generales
en la posta de Yatasto.”*

Sin embargo, bueno es señalar que ya no existen documentos fidedignos que prueben la presencia de Güemes en Yatasto.

Dudas sobre el encuentro

El investigador santiagueño doctor Alfredo Gargaro en “Itinerario de San Martín al Ejército del Norte y abrazo con Belgrano en Tucumán” de 1950 y en el artículo publicado en el diario “El Liberal” de Santiago del Estero el 30 de septiembre de 1951 con el título de “Pretendido encuentro en Yatasto”, arriba a la conclusión de que el primer abrazo y la primera entrevista de San Martín y Belgrano no fue en la provincia de Salta, sino en la ciudad de Tucumán el 27 de enero de 1814.

Aclaración en favor de Yatasto

El catedrático de la Universidad de Tucumán, doctor Manuel Lizondo Borda, refuta las afirmaciones del doctor Gargaro, en un exhaustivo estudio, ampliamente documentado, que no fue en Tucumán, sino en Las Juntas y Yatasto, en Salta, el primer abrazo y la primera entrevista, quedando en pie la afirmación de que en la posta de Las Juntas, lugar situado a una legua de Yatasto, se conocieron los dos grandes próceres, en la tarde del 20 de enero de 1814.

Según datos de J. M. de los Ríos, la antigua posta de Las Juntas, aún existente, aunque en ruinas, se halla sólo a una legua, más o menos, de la Casa de Yatasto.

Las Juntas, fue una posta llamada así por estar cerca de la confluencia de los ríos Yatasto y Metán. Esa parada del camino de carretas entre Tucumán y Salta que se hallaba muy próxima a la Casa de Yatasto (primero hacienda y luego posta) y en la época de nuestro relato se llamaba “La Sala” y ofrecía mayores comodidades para el alojamiento. Luego de su encuentro en Las Juntas —dice Lizondo Borda— fueron la misma tarde a Yatasto. Allí pasaron gran parte de la noche hablando de “silla a silla”, como lo había

propuesto Belgrano en una de las cartas previas enviadas al futuro Libertador. Allí tomaron medidas y formaron planes.

Luego de sus comprobaciones, Lizondo Borda dice: “Mitre, al escribir sus historias de Belgrano y San Martín en el siglo pasado, debió contar con datos fidedignos sobre la entrevista de Yatasto entre los dos patriotas, cuando las da como una cosa cierta; y Vicente Fidel López también, aunque en la fecha de ella se equivoque”. Y hoy, Atilio Cornejo en su obra “San Martín y Salta”, al afirmar la existencia de tal entrevista, en ese lugar y en la fecha exacta del 20 de enero de 1814, se funda no sólo en la aseveración de los historiadores nombrados sino, sobre todo, “en la tradición transmitida por los anteriores propietarios de la Hacienda de Yatasto a sus descendientes, que se mantiene intacta entre los vecinos del lugar, y que a su vez, él ha recogido de los sagrados labios de su padre”.

Agrega finalmente el doctor Lizondo Borda:

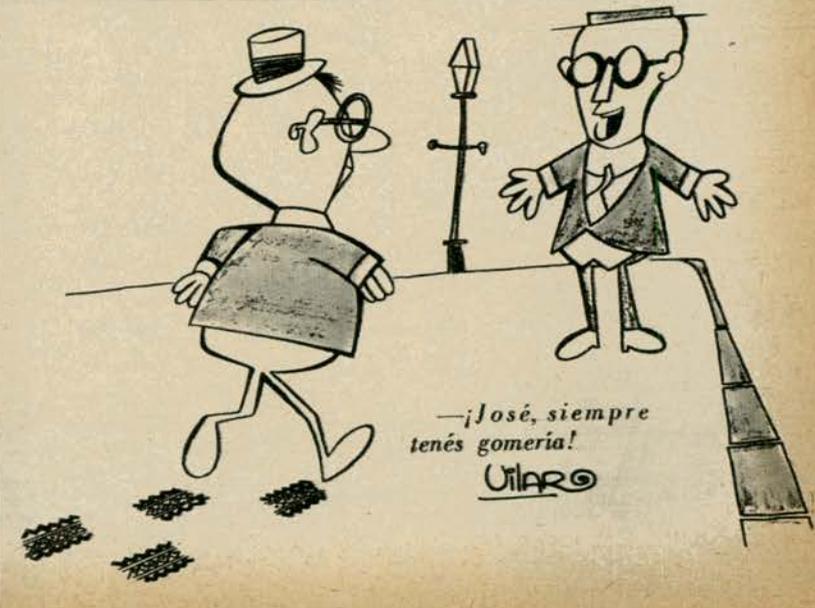
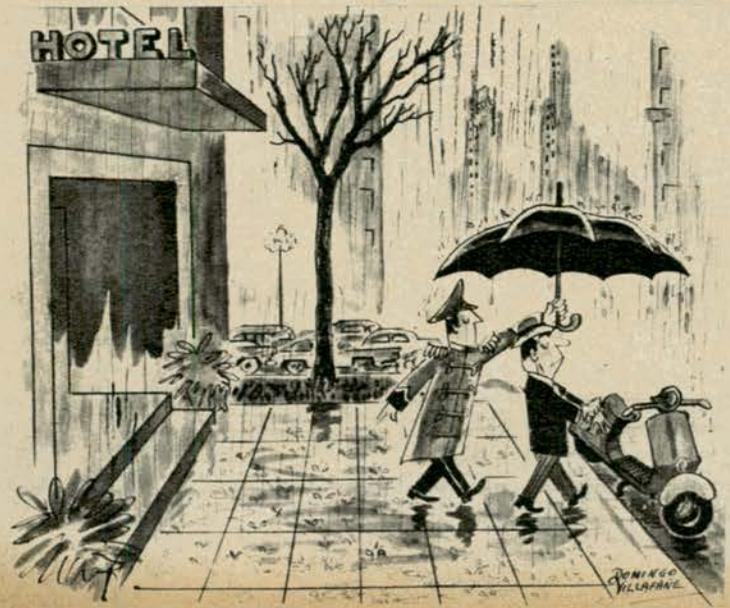
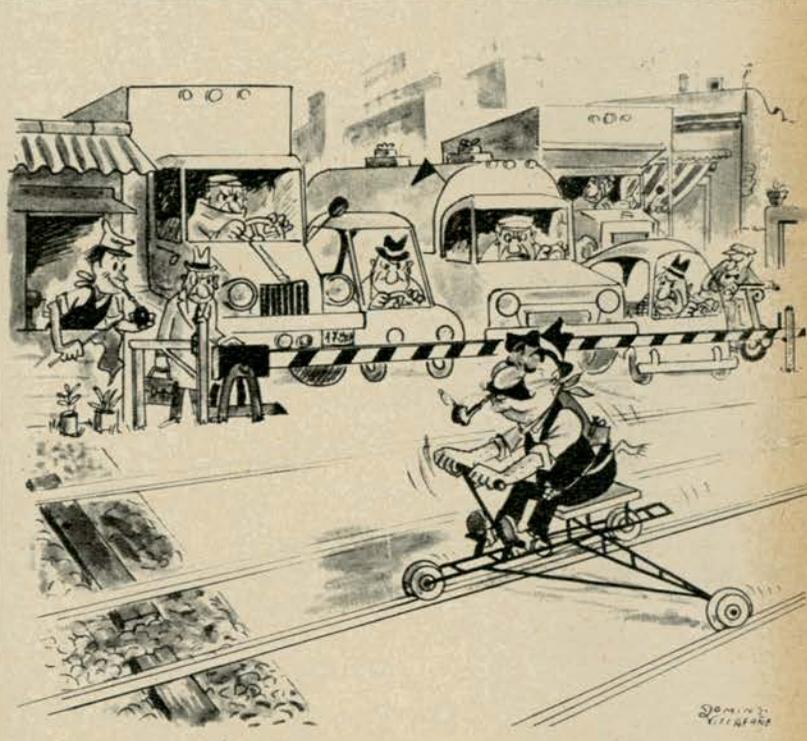
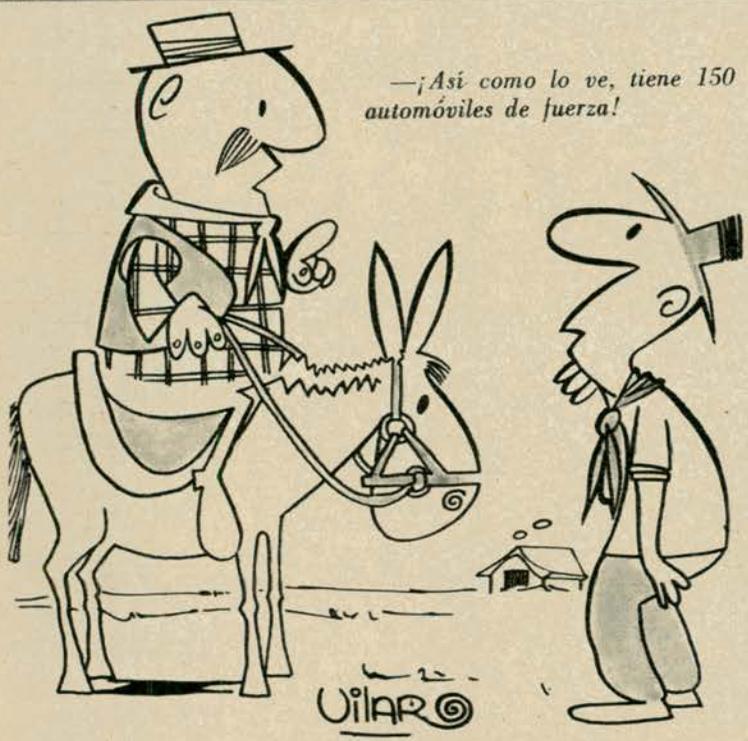
“¿Por qué dudar entonces de esta entrevista, cuando no hay papeles de la época que la descarten de algún modo y cuando ella fue lógica y posible, de acuerdo con hechos y circunstancias de lugar y de tiempo que aportan documentos?”

CONSEJOS PARA AUTOMOVILISTAS

El automovilista medio, que usa su coche en tareas comunes, debe cambiar el aceite cada 3.500 ó 3.600 Kms., y el correspondiente filtro cada 7.000 Kms. Solamente el automovilista que usa su vehículo por lo general en ruta abierta, puede exceder de los 3.500 Kms. sin cambiar el aceite.



cosas del Automovilismo



EL MERCADO DEL AUTOMOVIL ARGENTINO

Por ARTURO PELLET

Especial para AUTOCLUB

NUESTRO parque nacional de automóviles principió a desarrollarse vertiginosamente a partir de 1920, ya que en menos de diez años el número de automóviles en circulación se duplicó, pasando de las cuarenta y ocho mil unidades registradas ese año a las cuatrocientas treinta y seis mil patentadas al 31 de diciembre de 1930.

¿Qué había pasado?

Al día siguiente del armisticio que puso punto final a las hostilidades de la gran guerra del 14, los jóvenes hombres de empresa que manejaban la industria del automóvil, se volcaron con brazos y esperanzas a su planta de montaje en Detroit y otros centros industriales de Estados Unidos y de Europa Occidental. Pronto se volvió a la plena producción de los mejores años de la pre-guerra y una verdadera avalancha de Fords T, alargados Chevrolet y tonantes Rolls Royces, se echaron a rodar junto con los sueños y trabajos de toda una generación. Como nosotros no poseíamos industria propia, nos limitamos a montar planta de armado para las unidades que recibíamos de ultramar, que eran destinadas en su mayor parte al transporte de pasajeros.

Cifras en ascenso

Este fue el período de formación de nuestro Parque Nacional de Automóviles. En el transcurso del primer quinquenio (1919-23) fueron introducidos cerca de 56.000 unidades y en el quinquenio siguiente (1924-28) otros 240.000 automóviles de turismo, lo que da una media anual de 47.709 unidades incorporadas.

Una crisis golpea nuestras puertas

Pero en octubre de 1929, el exceso de especulación y la mal planeada estructura industrial norteamericana provocaron un verda-

dero "crack" en la bolsa de Nueva York. A medida que las acciones perdían puntos se iban frenando las ruedas y engranajes de la industria más poderosa de las Américas. La consecuencia inmediata fue una contracción general en los negocios de todo tipo en todas las partes del mundo, verdadera crisis no sólo económica sino también de valores, ya que faltaba confianza y se dudaba de la capacidad de reactivación del sistema capitalista.

Es así como siguiendo la curva declinante de los negocios americanos y de nuestra propia economía, en 1930 las importaciones se habían reducido en un 62 % con respecto a las registradas el año anterior. Esta tendencia siguió acentuándose en los años siguientes hasta que en 1934 las importaciones volvieron a normalizarse, ya que fueron incorporados al parque 113.165 automóviles, en su mayor parte americanos, hecho que permitió retirar el material rodante anticuado que no se había renovado en los años del receso económico.

Pero en 1939 el estallido de la segunda guerra mundial volvió a interrumpir la corriente normal de importaciones, que abasteció nuestro mercado desde principios de siglo. Al cortarse las comunicaciones ultramarinas la estructura económica argentina sufrió un fuerte colapso que determinó la creación de nuevas industrias para satisfacer necesidades que antes atendían los proveedores del exterior, como la denominada industria subsidiaria, que cuadruplicó en 5 años el volumen de sus operaciones comerciales. Sin embargo no fue posible montar una planta integral para fabricar nuestros propios vehículos.

Recién en 1946 se reiniciaron las compras en el exterior, pero dos años después volvieron a interrumpirse al establecerse un estricto e implacable control de cambios. Este factor interno que se tradujo en drásticas restricciones fiscales, influyó decisivamente en el desequilibrio de ofertas y de-

mandas que se agudizó en los años inmediatos.

La demanda de vehículos iba en aumento año a año, pero la oferta permanecía estancada.

La antigüedad del parque

En el año 1933, los automóviles con más de 6 años de uso, representaban el 73,4 % del total, en tanto que los de 8 años de antigüedad (límite normal de la vida útil) sólo 9,2 %. Estas cifras demuestran que la renovación de las unidades se efectuaban periódicamente y dentro de plazos que decrecían a partir del 5º año de rodamiento.

Esta situación se modificó a través de los años por los factores externos (guerra mundial y crisis económica), e internos (nuevo control de cambios y decrecimiento del producto bruto nacional) hasta el punto de que en 1955, nuestro parque se encontraba entre los más envejecidos del mundo.

Es que en las esferas de los negocios automovilísticos se repetía una de las constantes económicas más típicamente argentinas: Inadecuada respuesta de la oferta a los requerimientos de la demanda y deterioro progresivo del material en uso.

Este deterioro era evidente en algunos puntos del Gran Buenos Aires y otros pueblos del interior, donde no era raro encontrar circulando verdaderas piezas de museo.

Preferencias del usuario

Los automóviles americanos predominaron en nuestro mercado durante todo el período de formación del parque.

En efecto, el 94,4 % de las unidades importadas fueron producidas en Detroit y sólo el 5,6 % restante en las plantas de montaje de Europa continental, hecho que puede explicarse por la modalidad del comercio americano, basado en la producción masiva a bajo pre-

cio, colocada en la plaza por una pertinaz y hábil propaganda.

Cuatro puntos claves resumen esta singular modalidad del negocio automovilístico americano al Sur de Río Grande.

1º) El slogan de que un coche con más potencia y trocha más ancha que el pequeño europeo, era el único apto para las carreteras argentinas.

2º) El bajo precio de los combustibles y lubricantes, que no afectaba el mayor consumo de los motores americanos.

3º) La excelente organización de los servicios en todo el territorio, y

4º) Las plantas de montaje locales de los grandes de Detroit que permitían a los productores reducir el precio de venta en un 20 % (que corresponde a las rebajas arancelarias en la introducción de unidades desarmadas).

Esta tendencia del público comprador se modificó en los años de la post-guerra (1947-55) y especialmente a partir de la creación

de costo estaba por debajo de los 1.600 dólares.

La situación actual

Hoy la situación ha variado notablemente. Millares y millares de automóviles 0 kilómetro han sido puestos en circulación para renovar a otras tantas unidades con 20 y más años de uso. También se han incorporado varios miles de nuevos usuarios al ver facilitadas sus operaciones de compra por elásticos y accesibles planes de financiación (1).

Esta es la obra

Esta es la obra de la nueva industria del automóvil que con la puesta en marcha de sus máquinas y engranajes ha empezado a acortar las distancias entre la demanda potencial del mercado y la oferta. Es que su volumen de producción y la práctica forma de financiar las operaciones a plazo, han determinado una reducción en los precios de venta al público, aún

PROMEDIOS ANUALES DE UNIDADES IMPORTADAS EN PERIODOS DE CINCO EN CINCO AÑOS.

Año	Unidades
1919/1923	14.619
1924/1928	47.709
1929/1933	25.286
1934/1938	22.591
1939/1943	11.667
1944/1948	46.978
1949/1953	5.430
1954/1958	8.555

ción general de los negocios la mayor parte de las plantas automotrices se vieron obligadas a limitar sus planes de producción y despedir un porcentaje elevado del personal permanente.

Asimismo sufrieron el impacto negativo de la política oficial que adoptó el Poder Ejecutivo en abril último, al suspender el otorgamiento de los certificados de divisas necesarios para introducir partes de automóvil y aumentar en un 20 %, el recargo ad-valorem que pagan los importadores. Si bien es cierto que posteriormente se anularon ambas medidas, el mal estaba hecho y se tradujo en el corte de líneas de crédito extranjeras, que desde tiempo atrás se venían negociando.

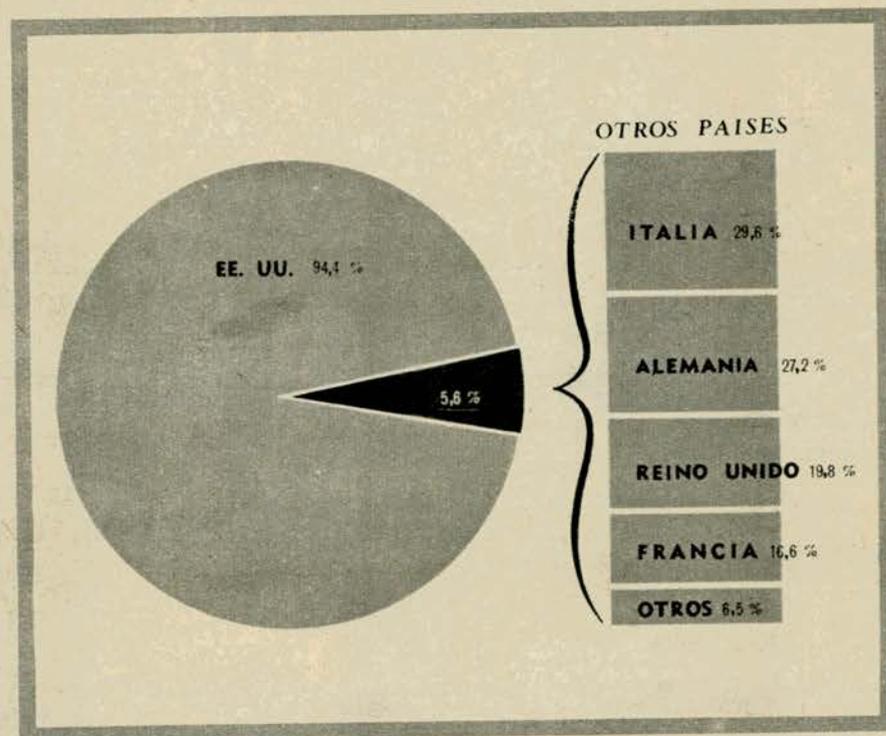
Dos soluciones

Dos soluciones se vislumbran en el panorama del automóvil argentino: 1ª) Obtener apoyo financiero en el exterior para facilitar las operaciones de las entidades de crédito para empresarias (Finanford, Permanente S. A., etc.) y completar el equipamiento de las grandes plantas de producción, y 2ª) aplicar un estricto control estatal en la economía de las empresas, ya que solamente de esta forma se podrá eliminar a las empresas endebladas, que antes no cumplieron con los planes de producción y con las inversiones de capital aprobadas por el fisco y que actualmente, al borde de la quiebra están desprestigiando a la industria toda.

Contribuirá también el Estado a la buena marcha del complejo industrial evitando repetir experiencias apresuradas, que como la ya señalada de abril engendran desaliento y confusión a los responsables hombres de empresa, que hoy por hoy, son mayoría en el mundo automotor.

(1) Producción automotriz del último trienio: 1959: 10.000 unidades; 1960: 40.000; 1961: 75.000; y 1er. semestre del año en curso: 32.000 unidades puestas en puerta de fábrica.

PARTICIPACION DE LOS EE. UU. Y EUROPA OCCIDENTAL EN LA FORMACION DEL PARQUE NACIONAL (1920-46)



del Mercado Libre de Cambios, que estableció gravámenes especiales, cuyo primordial propósito era evitar la evasión de divisas.

Estos gravámenes hacían prohibitiva la introducción de los grandes automóviles de factura norteamericana, por su peso y alto valor FOB, favoreciendo en cambio a los livianos y económicos coches europeos, cuyo peso no excedía de los 1.000 kilogramos y cuyo precio

abultados por las abultadas cifras de los gravámenes fiscales.

Problemas en el Mercado 1962

La falta de medios de pago (que provoca iliquidez) y la cada vez más reducida capacidad de compra del público medio, han planteado sin embargo algunos problemas a esta industria de joven desarrollo.

En efecto, siguiendo la contrac-



Personajes como éstos formaron parte de la caravana que huyó de Tucumán y Salta en agosto de 1812, prefiriendo la libertad a la rendición.

EN lo que va de algunos lustros a esta parte, Jujuy ha cambiado mucho, dentro de su imagen bravia y rústica. Ya no es, por cierto, aquella heredera del primitivo Xibixibi, vocablo aimará de donde deriva su nombre, que, traducido a nuestra lengua, quiere decir caballete o punta entre dos aguas, refiriéndose al ángulo que forman, al unirse los ríos Chico y Grande, entre los cuales está enclavada. Su capital ha ido perdiendo, aceleradamente, los rasgos de ciudad pobre, pequeña y sin fisonomía definida que hasta hace poco la caracterizaban, dando motivo para que alguien la poetizase diciendo que daba la impresión de un castillo feudal, tal vez en atención a las reliquias del pasado que conserva.

Allí están, en efecto, la Catedral jujeña con su áureo púlpito considerado una de joyas de la historia argentina en materia de ornamentos sagrados. Construcción de tipo indígena, data de 1599 y tiene grabado el árbol genealógico bíblico hasta Jesucristo, los cuatro evangelistas, la escala de Jacob, sus mensuales y otros detalles que llaman la atención.

En el mismo templo se venera, en su hermosa capilla santuario, sencillo camarín, la tradicional efigie de Nuestra Señora del Rosario de Paipaya y Río Blanco, capitana de los ejércitos del norte ante la que se postraron,



Sesquicentenario

Por
ZULMA NUÑEZ
Para AUTOCLUB

a su hora, Belgrano y otros próceres.

La casa de gobierno conserva entre sus tesoros la bandera donada por su creador al Cabildo de Jujuy, y en el viejo museo existente en la calle San Martín, entre las de Sarmiento y Gorriti se encuentra, junto a otros trofeos, el pabellón de Belgrano, en su altar patrio, y otro azul y blanco salvado en los desastres de Vilcapugio y Ayohuma.

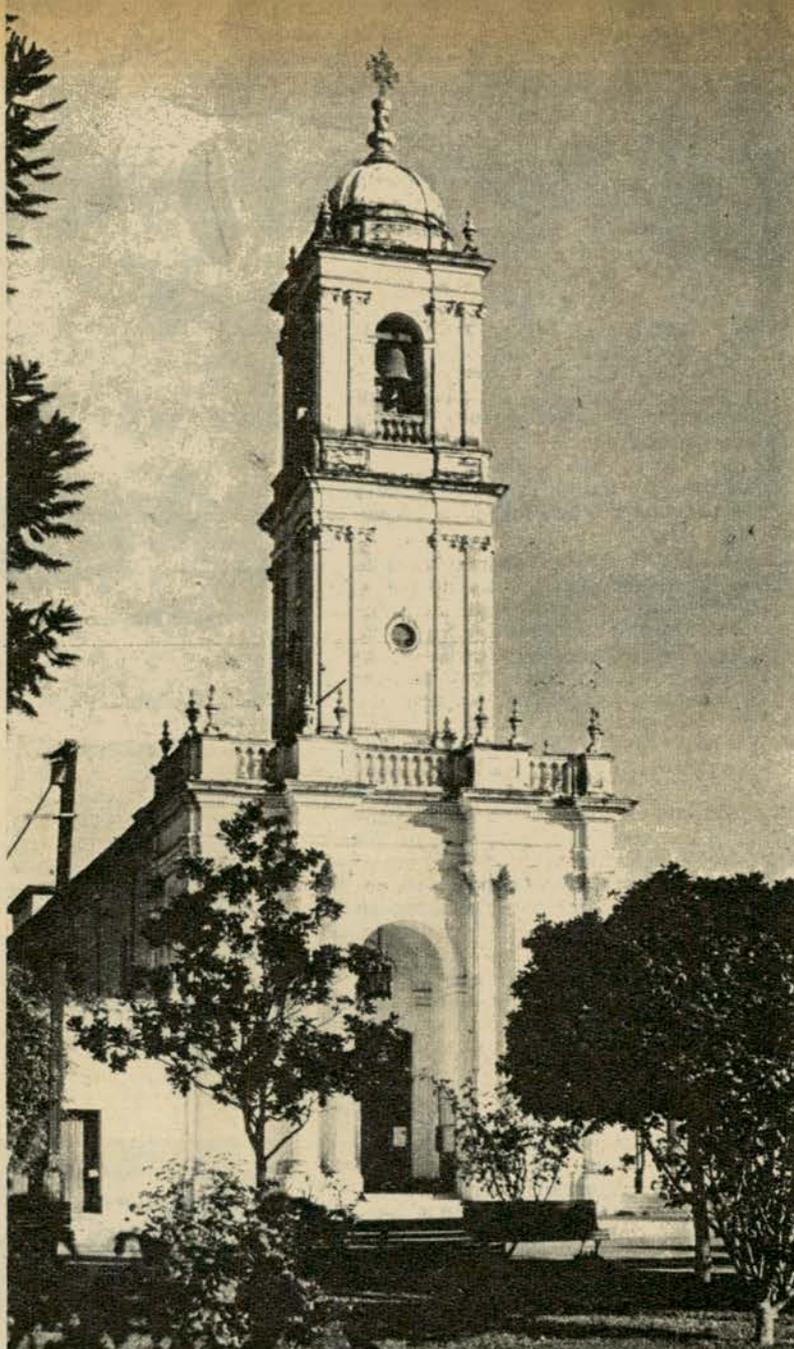
Allí también se hallan, todavía en pie, las escuelas que el héroe de las batallas de Tucumán mandó fundar, en un noble gesto patrio, con los cuarenta mil pesos que el go-

bierno le obsequió por los servicios prestados a la patria. Y en la calle Lavalle 265 existe aún la casa en que fue muerto el general de Ituzaingó el 4 de octubre de 1841.

Son las notas de contraste que hacen de Jujuy una ciudad doblemente atractiva ahora que, con su justa aspiración a progresar, como otras provincias más próximas a la Capital, abre vías de asfalto, construye edificios de moderna concepción, da posibilidades ampliamente favorables al comercio y la industria. Aunque las pilchas de coya, con sus vivos colores, sigan siendo un regalo para los ojos de quien llega de lejos, ya que van quedando tan pocos lugares en el país, donde se pueda apreciar esa gracia de lo típico que no hay por qué creer conspira contra lo nuevo o pretendidamente nuevo.

En este sentido habría que detenerse a enfocar, saliendo de la ciudad madre, lugares como Humahuaca, sumida en su vieja historia de silencio y de hazañas, a la que se llega viajando por el lecho del río Grande tocando Tumbaya, Purmamarca, Maimará, Tilcara, casi donde empieza La Puna, a 2.939 metros de altura sobre el nivel del mar. O habría que hacer la exaltación de Coctaca o de Uquía, la una con sus "antigales", enterratorios y ruinas indígenas; la otra con su famosa iglesia, en la que figura un altar tallado en el siglo XVIII. Pero dejemos esto para ocasión más oportuna, pues la que en ésta requiere nuestra solicitud, impone dar paso, en la crónica, con todos los honores de la evocación, al hecho histórico que se recuerda en la pirámide existente en la estación del Ferrocarril Belgrano de la ciudad: el Exodo Jujeño, suceso cuyo sesquicentenario será celebrado este año en la hermosa provincia norteña.

El episodio a que hacemos referencia puede ser considerado como uno de los más significativos de cuantos reflejan el ansia libertaria del pueblo argentino, puesta en valor en aquel momento de su existencia en que todo lo sacrificó para ganar el derecho a vivir, en adelante, por cuenta propia, instituyéndose como nación. Es la acción popular



Frente de la Catedral de Jujuy, uno de los templos más ricos del país, por los tesoros que guarda.

del exodo

JUJEÑO

que posibilitó las victorias de Tucumán y de Salta, debidas, precisamente, al heroísmo sin precedentes en la historia americana, de los habitantes de la ciudad jujeña y sus aldeas vecinas a quienes cubriendo cinco jornadas a lo largo de doscientos cincuenta kilómetros, por tierra árida, difícil, se vio llegar un día al Pasaje, para obtener un triunfo elemental: el de Las Piedras.

La retirada de Jujuy, ordenada como supremo recurso por el general Belgrano y ejecutada el 23 de agosto de 1812 ante la inminente invasión del ejército realista, es un ejemplo de virtudes ciudadanas que bien merece ser exaltado ahora, al cabo de ciento cincuenta años, para demostrar lo que pueden la unión y la vocación de ser, en el sentido más auspicioso del vocablo. Efectivamente

Otro aspecto de la evocación, muestra la figura del general Belgrano animando una medida heroica que el mismo inspiró.



te, en un patético y al mismo tiempo imperativo bando militar, el mencionado jefe patriota dispuso el abandono de Jujuy de sus poblaciones campesinas por sus labradores, comerciantes, hacendados y pueblo en general y su traslado hacia el sur.

Belgrano había avanzado por el norte hacia la ciudad fronteriza y acababa de enarbolar en ella el pendón patrio, cuando recibió noticias de la marcha de las fuerzas adversarias que bajaban desde la tierra incaica integrando un ejército numéricamente superior y mejor equipado que el suyo. Todo hacía prever, por tanto, que el encuentro entre criollos y realistas habría de ser desigual y muy posiblemente desfavorable para los defensores.

Inútil fue que tratara de avenirse, como en un principio lo hizo, con la idea de que el valor de los nativos podría suplir a lo que importaba enfrentar: la elevada cifra de los contrarios y eficacia y abundancia de las armas de que éstos disponían. Las versiones que los patriotas le proporcionaban deslizándose por las montañas para saber qué ocurría en el otro frente, eran cada vez más concretas y desalentadoras. Los efectivos de Tristán ganaban terreno, hora a hora, y la penetración en territorio jujeño de los conquistadores, sin resistencia por parte de sus habitantes, parecía inevitable. Fue entonces cuando Belgrano se decidió a poner en acción aquello que ya había tomado cuerpo en su mente. La orden se cumplió sin vacilación, porque aquellas gentes, hombres y mujeres de un tiempo en que el sacrificio era una actitud cotidiana, prefirieron oír esa voz e inmolar sus hogares antes que rendirse a las fuerzas realistas que bajaban del Alto Perú para reconquistar esas tierras. /

Belgrano se propuso, en aquella oportunidad, como lo anota un historiador, convertir a la provincia en "campo de silencio y desolación, con el fin de que el ejército real nada hallara", y el pueblo respondió en callada fila, como un solo corazón que latía tras la bandera azul y blanca recién creada.

Hombres, mujeres, niños, dejando atrás sus lares, portando sobre los hombros sus bártulos, sus rucas, sus semillas, sus elementos de trabajo tomaron, así, el rumbo siempre alentador de la libertad. Y eso fue el Exodo Jujeño: una maniobra de tierra arrasada, una epopeya unánime en la que todo un pueblo dio testimonio de su fe en la gran causa de la emancipación americana y en la clarividencia de sus conductores, entre los que Belgrano sobresalió por su decisión en las horas de prueba.

Eran las cinco de la tarde del 3 de agosto cuando la larga caravana se puso en marcha, a pie, en carretas, en mulas, componiendo un cuadro trágico que sólo un espíritu como el de Belgrano era capaz de valorar. Entre tanto, Jujuy destruida, quemada, convertida en ruinas, cumplía también con su héroe ofreciendo a los ejércitos del rey un panorama desolador y desconcertante: el que daba por consumado su propio aniquilamiento para no regalarse al invasor con una rendición que habría comprometido el futuro de su independencia. Desde hace muchos años el 23 de agosto es celebrado en Jujuy como una de las fechas más caras al país. Las entidades culturales y tradicionalistas, los establecimientos de enseñanza, las agrupaciones de distinto orden rivalizan en un mismo empeño para lograr que ésta sea una evocación plena de calor humano al mismo tiempo que una ratificación de la argentinidad. De ahí que cada nuevo aniversario



A lo largo de los caminos que conducen a Jujuy, el viajero puede deleitarse con paisajes como este de Maimará.

el Exodo Jujeño sea reproducido, en una imagen disminuida, es cierto, pero no por eso carente de emotividad, tal como la historia lo relata. Pero este año, a 150 de los sucesos, la fiesta se hará a lo grande, con el ya clásico desfile de carretas y la caravana compuesta lo mismo por hombres de pro, que por los oscuros pastores de los pueblos quebradeños "bajando hacia la ciudad como aguas que buscan su cauce". Y, como entonces, habrá también incendio de viviendas y de cosechas... Lo que no obsta para que se rinda homenaje, asimismo, a aquella gesta heroica con el muy moderno aporte de un concurso literario, un festival de cine y encuentro de postas argentinos.



Monumento a la Independencia, erigido en la Quebrada de Humahuaca. Fue realizado por el escultor Soto Avendaño.

CONSEJOS PARA AUTOMOVILISTAS

Es muy importante mantener en buen estado la distribución eléctrica y principalmente el estado justo de la chispa. Si esto no sucede, se gasta corriente inútilmente y, además, puede producirse el golpeo del motor; este golpeo termina por dañar la máquina.

TODOS sabemos que el turismo ha adquirido dimensión mundial, pero acerca de ello nuestras ideas están retrasadas. Un reciente informe presentado por el Secretario de las Naciones Unidas ante Consejo Económico-Social de la misma, indica que el movimiento de fondos del turismo internacional en 1958, fue de 5.000 millones de dólares (5 % del comercio mundial). En 1960 —según fuentes autorizadas— ha sido de 6.500 millones. En 1953, era tan sólo de 2.600. A su vez las compañías aéreas afiliadas a la International Air Transport Association, condujeron, el año pasado, en viajes internacionales, 108 millones de personas, parte substancial de las cuales son turistas.

Estimaciones que comprenden 74 países indican que en 1960 el desplazamiento de turistas entre los países, llega a 60 millones de personas con un aumento sobre 1959 del 13 %.

Es un movimiento acelerado que ha ampliado por completo el campo de las posibilidades turísticas. Tan acelerado como la aviación a reacción que lo hace posible,

UN GRAN OLVIDO ARGENTINO: EL TURISMO, REALIDAD MUNDIAL

Por DANIEL ARTURO NONI

Para AUTOCLUB

al reducir en un 40 % el tiempo de los desplazamientos, sobre los vuelos anteriores. El efecto es el mismo que si las distancias hubiesen disminuído en esa medida y todos los países estuviesen más próximos que antes. Otras zonas han sabido percibirlo con intuición sagaz.

La India, Sudáfrica, Israel o Australia, para citar ejemplos entre muchos, están en activa captación del turismo internacional, especialmente europeo y estadounidense; y en revistas especializadas del exterior es más frecuente el anuncio de giras a Asia, Africa o "alrededor del mundo" que a Sudamérica. Comentarios y análisis señalan como un lugar común el desinterés turístico de nuestros países, incomprensible a su juicio, en momentos en que se busca aumentar en toda forma los recursos en divisas. Lo que no saben es que continuamos dudando de la importancia actual del turismo o de nuestras posibilidades concretas.

Los países de la Pacific Area Travel Association —agrupación de promoción turística de las naciones del Lejano Oriente, desde la India hasta Nueva Zelandia, de Filipinas a Japón— recibieron en 1960, un millón de turistas (en 1959 fueron 925.000), en su mayoría europeos y estadounidenses, que dejaron en la zona 326 millones de dólares (305 en 1959).

En lo que hace al turismo estadounidense, tuvieron en 1961 un aumento de 20 % sobre 1960 (con 140 millones de dólares y 26 millones de aumento). El mayor éxito de esta zona consiste en una promoción inteligente y sostenida. A juicio de expertos, esta región ya ha entrado en competencia con las Antillas.

En cuanto al valor económico del turismo —sin olvidar la proyección que significa para las naciones que lo promueven— de sus valores culturales— debe recordarse el monto importante de ingresos que proporciona, la activación económica que genera y el hecho por demás ilustrativo que empleen el turismo tanto las naciones altamente industrializadas y de gran desarrollo económico, como las europeas y Canadá, para las cuales constituye un renglón importantísimo de su balanza de pagos, como los países en vías de desarrollo económico, para los cuales significa una valiosa fuente adicional de financiación.

Como un ejemplo por demás ilustrativo de lo que llevamos dicho, es interesante comparar los ingresos producidos por el turismo estadounidense en las distintas áreas mundiales entre 1950 y 1960, cuyo ascenso fue constante de año en año, aunque por razones de claridad mencionemos sólo tres años orientadores:

INGRESOS PRODUCIDOS POR EL TURISMO ESTADOUNIDENSE (en millones de dólares)

	Año 1950	%	Año 1955	%	Año 1960	%	% de aumento 1950/1960
Canadá	261	34,6	306	26,5	386	21,3	47,0
México	172	22,8	255	22,1	380	21,0	120,0
Europa y el Mediterráneo	225	29,8	430	37,3	710	39,2	215,0
Antillas y Centroamérica	61	8,1	107	9,3	185	10,2	203,0
Otras zonas de ultramar (Africa, Asia y Oceanía)	13	1,8	33	2,9	104	5,8	700,0
Sudamérica ..	22	2,9	22	1,9	45	2,5	95,0

Estos datos son sumamente significativos porque el turismo estadounidense, por el valor de su divisa y su espíritu viajero, constituye una de las corrientes principales del turismo internacional (a tal punto que representa con 2.600 millones de dólares anuales —en 1960— un 40 % del monto total de divisas del turismo internacional). Además, en el caso concreto de nuestro país tiene un valor indudable dado que el saldo de nuestro intercambio comercial con los EE. UU. configura uno de los más arduos problemas económicos, con un desnivel que alcanza a los 300 millones de dólares en 1961. En estas circunstancias el turismo constituye un valor económico poco percibido para tender al equilibrio de ese intercambio. En efecto, el turismo constituye un valor exportable cuya colocación es más fácil que otros productos y mercaderías. A tal punto que es el renglón de mayor incidencia en el intercambio de los EE. UU. con las demás naciones: supera en 421 millones de dólares a las importaciones americanas de petróleo, en 853 a las de café, y explica por sí solo en un tercio el sentido adverso de la balanza de pagos estadounidense. En esas condiciones, sería por demás conveniente para nuestro país pensar seriamente en el aprovechamiento de este renglón como un sólido valor económico.

El detalle de los rubros de exportación de nuestro país a los EE. UU. indica por su parte, que el ingreso turístico con 7 millones de dólares supera a la exportación de productos de la agricultura, forestales y otros y sólo es superado por los correspondientes a la ganadería y sus productos:

EXPORTACIONES ARGENTINAS A EE. UU., EN 1960

Productos de la ganadería	76,101.000	dólares
INGRESOS POR TURISMO ESTADOUNIDENSE	7,000.000	"
Productos de la agricultura (incluso cereales, lino, oleaginosos y fruta) .	6,132.000	"
Productos forestales	3,631.000	"
Artículos manufacturados	2,701.000	"
Productos de la caza y pesca	1,104.000	"
Productos de la minería	809.000	"

Debemos aprovechar el turismo

¿Qué ocurre, entonces? ¿Por qué no se impulsa una actividad tan beneficiosa? ¿Qué habría que hacer para intensificar el turismo internacional? Aunque sea elemental decirlo, el aprovechamiento del turismo exige admitir su misma importancia, valorar las condiciones externas que hoy día favorecen su fomento y tomar las medidas necesarias para su impulso.

Algo hemos dicho de la actual importancia del turismo. En cuanto a condiciones externas que ahora favorecen su fomento deben tenerse en cuenta muy especialmente, la potencialidad de las economías estadounidense, canadiense y —ya recordadas— las de los países europeos, sin olvidar por supuesto y evidente, el aporte de las naciones limítrofes. A ello se añade las ventajas del transporte aéreo, con su notable reducción de distancias y las rebajas de tarifas en las rutas a Sudamérica y nuestro país. Y por último y como un positivo incentivo económico, el bajo valor de nuestra moneda frente al dólar y otras divisas extranjeras (es decir aprovechando en beneficio del país esta circunstancia penosa).

El fomento del turismo exige — con claro y decidido sentido econó-

mico— aprovechar al máximo lo existente. Implica medir las comodidades disponibles, no en función de mercados ya en marcha, sino de países en situación análoga a la nuestra, como ya fueron Europa en 1947, México a principios de la década del 50, y son hoy día Israel o los países del Lejano Oriente, por ejemplo.

Es aleccionadora la experiencia europea a este respecto. Hoy se ve el resultado de 14 años de esfuerzos, pero se olvida que en 1947 — con las ruinas de la guerra todavía a la vista— los europeos no se preguntaron cuántos hoteles les faltaban sino cómo podían aprovechar al máximo los que tenían. Entonces recibieron 100.000 turistas americanos. Hoy reciben 700.000. Nunca se detuvieron con razonamientos inhibitorios. Ellos fueron quienes intensificaron con éxito creciente, el turismo fuera de temporada —Thrift-season— en otoño, invierno y primavera, con rebajas de tarifas e intensa propaganda, para obtener un mejor aprovechamiento tanto de la capacidad hotelera como del transporte a través del Atlántico Norte. Aún el año pasado un país de tan formidable turismo como Italia, tuvo en alojamiento complementario un arribo de 1.484.000 turistas (12,8 % más que en 1959) y nada menos que de

7 millones de turistas en sus hoteles (4 % más que en 1959). Va dicho que fueron también los europeos quienes emplearon —siempre avanzando, nunca retrocediendo— el alojamiento complementario. Más que el hecho mismo interesa la actitud y mentalidad que él denota. Es cierto, en honor a la verdad, que la capacidad en camas de Europa, en total, aumentó en la década del 50 de 3,5 millones a 5 millones. Pero quien sólo considerara esta última cifra y el actual grado de eficiencia del turismo europeo en todas sus facetas, y considerando este resultado, quisiera extraer de él consecuencias, se induciría a sí mismo en error porque ignoraría lo principal de todo ello que es el progresivo proceso de formación del turismo europeo. Esto es lo que hay que emular, ese camino a seguir, como ahora lo están haciendo los países del Oriente, y no pretender pasar de un salto —es imposible— de la nada al todo.

Digamos entonces que las inversiones en hotelería —y demás servicios— responden como en todo proceso económico, a las necesidades y al impulso de la demanda. Así ocurrió en nuestro país en lugares como Córdoba, Mar del Plata y otros centros. Así ocurre en todo el mundo.

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

Un lamentable error de concepto

El fomento del turismo exige sobre todo modificar un error de concepto, lamentable y difundido en nuestro país: creer que fluye espontáneamente, que viene solo, por propia gravitación, al darse las comodidades que se estima lo impiden. Nada más alejado de la realidad. La experiencia europea, mexicana, del Pacífico, etc., demuestra precisamente lo contrario. El turismo viene como consecuencia de un esfuerzo expreso de captación. La promoción es su premisa.

El primer paso que dieron los países agrupados en el plan de reconstrucción europea, siguiendo los impulsos del Plan Marshall y la corriente de simpatía creada hacia Europa, fue iniciar la activa propaganda del viejo continente en los Estados Unidos. De esa fecha, 1947, es aquella frase impulsora "la cooperación recíproca gracias al turismo es un pasaporte hacia la paz", y esta otra: "18 países asociados para fomentar la amistad y el progreso mediante el turismo". Por su parte la European Travel Commission, representación colectiva con sede en Nueva York, las oficinas individuales de cada país en la misma ciudad, la Comisión Europea de Turismo con asiento en Europa, el Comité de Turismo creado en el seno de la OEEC (Organización Europea de Cooperación Económica) y cada país interesado, así como los transportadores, los hoteleros y la actividad privada en general, respaldaron, intensificaron y multiplicaron ese esfuerzo publicitario. El acervo cultural de Europa tuvo una intensa caja de resonancia: la de los modernos medios de publicidad.

El ejemplo de Extremo Oriente

Antes de 1950 la ubicación geográfica no significó gran cosa para México, como hoy no representa nada para los países centroamericanos. Recién entonces una diáspora, inteligente, intensa y sostenida de sus atractivos comenzó a hacer de México uno de los mayores mercados turísticos. Sus beneficios no son el resultado de una inercia geográfica. Es el único país latinoamericano con una promoción inteligente y una conducción turística de respaldo nacional. Lo demuestra la propaganda primero y después como resultado de los ingresos turísticos, las inversiones efectuadas en obras de significación turística: autopistas, más hoteles, etc., y las inversiones de capital extranjero recibidas para establecimientos hoteleros y actividades turísticas. Un dato: México mantiene 10 oficinas de turismo en EE. UU. y 2 en Canadá; gasta 1.737.000 dólares anuales en propaganda turística —año 1961— bien balanceados en publicidad y avisos 541.000, oficinas 400.000, relaciones públicas 650.000, e impresiones de folletos, afiches y otros materiales promocionales.

Hace más de 10 años que los países del Extremo Oriente agrupados en la PATA (Pacific Area Travel Association) que incluye a 20 naciones y territorios, y además —factor importante— a las empresas marítimas y aéreas que sirven la región, viene promoviendo los viajes al Pacífico y al Lejano Oriente con una intensa acción publicitaria que rinde sus frutos (en 1962 gastará en los EE. UU. 186.000 dólares) y a la que se suma la acción promotora individual de los diversos países: 4.800.000 dólares suman los respectivos presupuestos en 1961. Esta persistente promoción de los viajes al Oriente rinde sus frutos a pesar de los obstáculos de frontera (pasaporte, aduanas, etc.) superiores a los existentes en Sudamérica y a pesar de la capacidad de alojamiento, que es inferior a la de nuestros países, pero que se va ampliando y nos superará sin duda en el futuro, porque más turismo, trae más hoteles y más inversión turística. De nada valdría el exotismo del Oriente si no se lo destacara constantemente en primer plano.

Quizá ningún país supere en comodidades y equipamiento a los EE. UU. Sin embargo, su déficit turístico obedece como razón principal a su anterior desinterés —igual que nosotros— en la intensa promoción turística.

Sin embargo, la ley de turismo sancionada en julio del año pasado está corrigiendo esa deficiencia mediante la inversión de 3 millones de dólares, que en el próximo ejercicio serán 4,7 millones. Se ha iniciado la inserción de avisos publicitarios, la distribución de material promocional y se han abierto oficinas de turismo en Londres, París, Francfort, Sidney, México y San Pablo, y próximamente en Milán, Tokio y Bogotá.

Seguimos perdiendo dinero

Los diversos países extranjeros invierten por año en los EE. UU., en promoción del turismo a sus respectivas zonas la suma de 20 millones de dólares. A su vez el turismo estadounidense proporciona anualmente la suma de 2.657 millones de dó-

lares a las naciones extranjeras. Si se tiene la paciencia de sumar lo que gastan las oficinas y representaciones europeas (hay 50 en EE. UU. y Canadá), se obtiene la importante suma de 7.606.658 dólares anuales. Esta cifra incluye lo invertido por las oficinas de turismo, los centros de información y entidades como la BBC de Londres, la Cadena de Difusión Francesa, los Ferrocarriles europeos, etc. Razones de proximidad tampoco eximen de esa promoción: Canadá invierte 2.700.750 dólares, y así sucesivamente: los países de las Antillas 4.488.343 dólares, los de Asia, Africa y Oceanía, 1.917.137, pero con una lamentable excepción: las naciones sudamericanas lo hacen con la ridícula suma de 8.830 dólares, que se agrava al saber que corresponde únicamente a Colombia (con 5.557 dólares) y a Surinam (ex Guayana Holandesa, con 1.357). Estos datos corresponden a 1960. En 1961 Colombia, ante los buenos resultados obtenidos, elevó su inversión a 31.508 y Surinam a 28.256 dólares.

De las 85 oficinas y representaciones de turismo extranjeras que existían en EE. UU. en 1961 (en el mundo funcionan 474 oficinas y representaciones de turismo) tan sólo existen dos sudamericanas: los países citados: Colombia y Surinam; y salta a simple vista que ante el pronunciado descontento de nuestra realidad en EE. UU. y Europa, no ya por razones turísticas exclusivamente sino también culturales y comerciales, la difusión de nuestros valores es para nosotros tanto o más indispensable que para los demás países.

Todo lo expuesto son hechos objetivos y experiencias documentadas. El interrogante queda abierto. Los hechos se nos han adelantado...

En turismo, ¿demostraremos por fin que nuestra sagacidad no es menor que la de innumerables países europeos, asiáticos y africanos?...

Lo cierto es que nuestros países han perdido y siguen perdiendo ingresos valiosos, hoy más necesarios que nunca. Y una forma de proyectarse cultural y socialmente nada despreciable.

(Viene de la página 81)

HISTORIA Y PRESENTE DE UN GRAN PREMIO...

Guimarey también son pioneros, como lo son también "Larry", el implacable Pedro Sancha y Dante Caselli. Sancha es un verdadero pájaro de mal agüero, pues a pesar de luchar siempre en la punta, suele quedarse a poco de la meta. En 1960 estuvo a punto de ganar la penúltima etapa, cuando se equivocó de camino, a 10 kilómetros de la llegada; y cuando puntó nuevamente, en el último tramo tuvo la mala fortuna de perder una rueda delantera en las proximidades del Autódromo.

Corresponde citar a Gastón Per-

kins, el "llegador"; a Rodolfo de Alzaga, que estuvo punteando durante mucho tiempo en 1960; a Menditeguy, Cabalén y Risatti, hombres del TC que tuvieron brillante actuación en el Gran Premio Standard; a Remigio Caldara con su increíble Isard 700; al gordo Cook; al excelente Jorge Cupeiro; a los orientales Quinque y Bellini, que se lucieron el año pasado; al mendocino Hugo Gimeno, que conquistó en 1961 el premio especial estipulado para el automóvil de producción argentina mejor clasificado, que en esta emergencia fue un Peugeot.

Lo positivo es esto: el Gran Premio Standard, aun habiendo sido realizado solamente cinco veces, ya tiene su tradición y su historia.

NOTICIAS Y ACTIVIDADES DEL A. C. A.

REGLAMENTO DEL SERVICIO DE AUXILIO MECANICO EN LA VIA PUBLICA Y DE MECANICA DE EMERGENCIA EN LAS ESTACIONES

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO prestará a los automotores de sus asociados con chapa particular, los servicios de mecánica de emergencia en sus estaciones y de auxilio mecánico en la vía pública—incluyéndose reparaciones de pinchaduras de neumáticos y remolques— de acuerdo con las siguientes disposiciones:

Artículo 1º — Para la utilización de ambos servicios, los asociados de la Institución deberán exhibir su credencial, con el cupón de sus cuotas al día, según lo dispuesto por los artículos 38 y 43 del Estatuto.

Art. 2º — Los socios tendrán derecho a la prestación de los servicios mencionados en el párrafo primero, únicamente para un solo automotor por asociado, el cual registrará y marcará el Club gratuitamente con una insignia adherida al parabrisas del coche, distintivo que no eximirá al interesado de la obligación consignada en el Art. 1º.

Art. 3º — Los asociados tendrán derecho a requerir esos servicios para otros automotores de su propiedad, hasta un total de tres por asociado mediante el previo registro de los mismos y el pago de la suma de \$ 500.— anuales por cada unidad que exceda de lo dispuesto en el artículo 2º.

Art. 4º. — El servicio de mecánica de emergencia se prestará en las estaciones del Club para los coches registrados por los asociados, sujeto a la tarifa vigente en concepto de mano de obra, que será aplicada por fracciones de 15 minutos aun siendo menor el tiempo empleado, al igual que los coches no registrados, para los que registrará una tarifa diferencial.

Art. 5º — El pago de las tarifas citadas no exime a los socios de la obligación de abonar los repuestos que hubiesen requerido las reparaciones efectuadas en su automóvil.

Art. 6º — Los socios tendrán derecho a la prestación del servicio de auxilio en cualquier parte del país donde se estableciera el mismo y dentro de los perímetros que se de-

terminan a continuación, cualesquiera fuere la residencia de los usuarios:

a) En la ciudad de Buenos Aires y alrededores, dentro del perímetro comprendido por el Río de la Plata al Este; por el Río de la Reconquista al Norte; al Oeste por la carretera que divide los partidos de Merlo y Morón, desde el río de la Reconquista hasta San Antonio de Padua y desde este punto hasta Morón, fijando el límite la carretera nacional N° 7 hasta empalmar con el Camino de Cintura que determina a su vez, el linde restante por el Oeste y todo el confin por el lado Sur.

b) En el interior del país, dentro de un radio de 15 Km., contados desde el edificio social del Club, en las estaciones que prestan ese servicio con carácter permanente.

Art. 7º — La prestación del servicio mencionado en el Art. 6º será requerido de las centrales de auxilio, suministrando los siguientes datos:

- Nombre del socio y número de credencial social;
- Lugar exacto donde se encuentra el automóvil;
- Marca del coche y número de la chapa;
- Clase de auxilio que requiere el vehículo.

Art. 8º — Cuando el asociado no tuviera en su poder la credencial que lo acredite como miembro de la Institución, deberá abonar la cantidad de \$ 500.— en concepto de garantía de su condición de tal, exhibiendo su documento de identidad (C. I., L.E. o Registro de Conductor) de cuyo número dejará constancia en la boleta correspondiente. A la posterior presentación del carnet y recibo correspondiente a la suma abonada, ésta le será reintegrada una vez verificada la coincidencia de esa documentación. Transcurridos noventa días desde la fecha de efectuado el pago de \$ 500.— como garantía, sin que el interesado haya solicitado su devolución, el mismo perderá su derecho a ella.

Art. 9º — Cuando el requirente no pudiera aguardar la llegada del au-

xilio solicitado deberá dejar su credencial en poder de la persona que quedare al cuidado del vehículo.

Art. 10. — Cuando el socio que hubiere solicitado el auxilio consiguiera, entretanto, salvar por otros medios el inconveniente, deberá comunicar telefónicamente el hecho a la dependencia donde efectuó el pedido, a los efectos pertinentes.

Art. 11. — El asociado firmará en todos los casos la boleta correspondiente al auxilio prestado, expresando su conformidad u objeciones.

Art. 12. — El servicio de auxilio se limita a operaciones de mecánica de emergencia, por lo que sólo se prestará cuando el automotor no pueda moverse por sus propios medios y al único objeto de ponerlo en condiciones de funcionamiento.

Art. 13. — El servicio de auxilio no se prestará durante las horas del día cuando falte iluminación en un coche y en ningún caso en que se halle abandonado en la vía pública o bajo custodia policial.

Art. 14. — El remolque de automóviles destrozados total o parcialmente, se efectuará en horas que no afecten la normal prestación del servicio de auxilio mecánico y dentro de la mayor brevedad posible.

Art. 15. — El servicio de auxilio requerido para automotores registrados, desde distancias que excedan los radios determinados en el artículo 6º, es condicional y el mismo está sujeto a las siguientes tarifas:

- Por caminos llanos (por cada Km. de recorrido) \$ 8;
- Por caminos serranos o de montaña (por cada Km. de recorrido) \$ 10;
- Por todo auxilio que requiera un tiempo mayor de 30 minutos, en el lugar donde se encuentra el vehículo, ya sea para reparación, acondicionamiento o trámites, el socio abonará por el excedente la tarifa vigente en concepto de mano de obra, que será aplicada por fracciones de 15 minutos, aun cuando sea menor el tiempo empleado.

El kilometraje se computará calculando la diferencia recorrida en el viaje del equipo de auxilio de ida y de retorno fuera de los límites determinados por el Art. 6º.

Se recomienda muy especialmente el cumplimiento del Art. 10, pues en su defecto le será facturado el recorrido del camión igual que si hubiera utilizado el servicio.

Art. 16. — Los socios tendrán derecho a la prestación del servicio de auxilio para los automotores con chapa particular no registrados, pero

éste estará sujeto a la tarifa siguiente:

Por llamado de auxilio \$ 100.—

Por llamado de auxilio que requiera remolque „ 150.—

b) Por mano de obra se cobrará la tarifa vigente para coches no registrados, por fracciones de 15 minutos, aun siendo menor el tiempo empleado.

Además, cuando el servicio de auxilio fuera requerido desde distancias que excedan el radio determi-

habilitará todas las estaciones de servicio que funcionan en el país.

2º) En consecuencia, los socios deberán concurrir con sus coches a las citadas dependencias para cumplir esa disposición.

3º) Cuando un socio haya solicitado un servicio de mecánica de emergencia o de auxilio sin haber registrado ningún vehículo, el requirente será atendido, procediéndose en el acto a registrar y marcar el automóvil, a cuyo efecto se le proporcionará el formulario de práctica para que lo llene y suscriba en el momento.

Señor asociado:

Inscriba, sin demora, su vehículo en cualquiera de nuestras estaciones para la prestación del servicio de AUXILIO Y MECANICA DE EMERGENCIA.

Le hacemos notar que dicha inscripción es SIN CARGO alguno, como igualmente que omitir este requisito le significará no figurar comprendido dentro del AUXILIO GRATUITO en la zona establecida para tales efectos.

EXIJA LA RESPECTIVA BOLETA DE SU PAGO.

Acta 26, punto 10/961.

nado en el Art. 6º, el servicio es condicional y estará sujeto a la siguiente tarifa:

c) Por caminos llanos (por cada Km. recorrido) \$ 12.—

d) Por caminos serranos o de montaña (por cada Km. recorrido) „ 15.—

Art. 17. — Los materiales utilizados en el automotor para el cual se hubiere solicitado los servicios de mecánica de emergencia y de auxilio mecánico, serán cobrados a los precios vigentes en las estaciones de la Entidad, debiendo figurar en la boleta correspondiente el importe de los mismos.

Art. 18. — La Institución no se hace responsable en ningún caso de los accidentes de cualquier naturaleza que pudieran ocurrir durante la reparación o remolque de los automotores, ni por los deterioros ocasionados a los neumáticos de los coches, ya fuere prestando el servicio por los equipos del Club o por las subestaciones autorizadas, salvo negligencia manifiesta y debidamente comprobada por parte del personal del A.C.A.

Art. 19. — Deróganse todas las disposiciones que se opongan al presente Reglamento.

NORMAS PARA EL REGISTRO DE AUTOMOVILES AL EFECTO DE LA UTILIZACION DE LOS SERVICIOS DE MECANICA DE EMERGENCIA Y DE AUXILIO MECANICO

1º) Para la individualización de los automóviles de los asociados, el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

4º) Cuando el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO comprobare que un socio haya registrado dos o más vehículos sin los pagos que determina el presente Reglamento, procederá a formular el cargo correspondiente y mientras no hubiese sido abonado el importe de la factura se prestarán los servicios en cuestión solamente para uno de los vehículos denunciados.

5º) En los casos de transferencias de coches, el asociado está obligado a anular la inscripción del automóvil con anterioridad a la entrega del mismo, al efecto de quedar en condiciones de registrar el nuevo vehículo.

Nómina de alumnos inscriptos en la Escuela de Conductores del 1 al 10 de junio de 1962.

Edad	Mujer	Varón
Menores de 18 años	2	1
De 18 a 30 años ...	62	24
De 30 a 40 años ...	70	21
De 40 a 50 años ...	59	20
De 50 a 60 años ...	23	24
De más de 60 años	3	5
Total	219	95
Mujeres	219	
Varones	95	
Total	314 alumnos segundo Curso.	

Datos complementarios: El alumno de menor edad 18 años (mujer); el alumno de mayor edad 67 años (mujer).

CASAS DE COMERCIO ADHERIDAS AL PLAN DE SERVICIOS DEL A.C.A.

“EMU”, Cochrane 3380 Niples de engrase 10 % ESTABLECIMIENTO METALURGICO “ALFONSO I. SANZ” Fábrica amortiguadores GABRIEL Galicia 1067/71 10 %; F. A. B. A. S. R. L., Warnes 1360 Acc. p. coches-camiones 10 %; FABRICA ARGENTINA REPUESTOS AUTOMOTORES S. R. L. F.A.C., D. Alvarez 50; Alsina 2799; Jujuy 283, 5 % Charlone 944 (Avellaneda), 10 %; FABRIDIESEL, Córdoba 4834 y Viamonte 1599, Acc. Rep. MERCEDES BENZ, 5 %; JUAN MANUEL FANGIO y Cía., Cochabamba 1135. Rep. de autom. 10 %; FEINSTEIN S. A., Paraná 555, 20 %; CASA FERMAS, Las Heras 3315, Acumuladores 5 %; FERRERO, LA CASA DEL FRENO HIDRAULICO, Rivadavia 3379 - Caseros 2649, Pueyrredón 2464 y R. E. de San Martín 2810 (Valentín Alsina), 5 %; FIORE, PANIZA y TORRA, Rep. Ac., 20 %; Viamonte 1581, Otros, 10 %; FUENTEFRIA, C. M., (nacarados y arreglo volantes, Río Cuarto 2263, 10 %; GOFFRE, CARBONE & Cía., Viamonte 1549, 10 %; A. GUNTHER & Cía., Cabildo 1523, Excep. lubricantes 10 % al 25 %; CASA HOLAN, Instrumental del tablero para automotores, Av. Necochea 10436 (L. de Zam.), 10, 15 ó 20 %; MARIO IBERTE & Cía., Acc. Cromados, 10 %; Austria 2576, Arreglo de los mismos, 5 %; CASA LA CENTRAL S. R. L., Warnes 1396 y Viamonte 1473, Acc. Rep. Adornos carrocerías, 10 %; LANGER & Cía, (Metafuegos, felpudos goma, etc.), Paraguay 643, 10 %; CASA LITVAK, Marlit. (silenc. caños escape), Palique 436, 10 %; M. A. R. C. S. C. A., Paraná 591, 10 %; MARISCAL J. S. R. L., (Acc. y reparac. elásticos), Rivadavia 4041, 10 %; MASURSKY, KADENER & Cía. S. R. L., Rosetti 1620 y Monroe 2834, Frenos, %; MOTOGOM, J. B. Justo 7001 Acc. Rep. p./motos, 10 ó 20 %; MO-VOL, Las Heras 3191, 30 %; y 10 % extra; NIETO y OLIVERA S. R. L., Aros de compresión, Av. Pavón 1975 (Avellaneda), 20 %; ORBILL S. R. L., Montevideo 572, Acc. 10 %; PALACIO DEL PALIER, Av. Pte. Bmé. Mitre 5302 (Wilde), 5 ó 10 %; PIÑA Hnos. S. R. L. C. y F., Boedo 2054, 10 %; MANUEL PIÑA S. R. L. Acc. y Rep. 40 %; Pavón 2101, Amortiguadores FRIC-ROT, 10 %; CASA RADI, Maipú 57 (Avellaneda) Rep. y Rect., 10 %; REFO S. R. L., Viamonte 1521, 20 %; VIRGILIO RINALDI e Hijos S. A. C. I., Acc. Rep. Vulc. y Reauch. neumáticos, Avenida Pavón 750 (Avellaneda), 10 %.

VI GRAN PREMIO INTERNACIONAL STANDARD SUPERMOVIL Y.P.F.

SE INICIARA EL 25 DE OCTUBRE CON 6 CATEGORIAS Y \$ 5.860.000 EN PREMIOS

El Automóvil Club Argentino ha organizado el "VI Gran Premio Internacional Standard Supermóvil Y.P.F.", competencia que tendrá lugar entre los días 25 de octubre y 4 de noviembre del corriente año y que está destinada a alcanzar destacados relieves, tanto por lo extenso del recorrido como por la importancia de las marcas intervinientes.

La prueba, que se desarrollará en 6 etapas sobre un recorrido total de 4.624,1 Km., concitará a coches Mercedes Benz, Volvo, Alfa Romeo, Lancia, Peugeot, Borgward, N.S.U., D.K.W., Studebaker, Fiat, etcétera.

Ante la imposibilidad —por razones de espacio— de dar a conocer a los lectores el texto completo del reglamento por el que se regirá la carrera, damos a continuación una relación sumaria de los puntos más importantes del mismo. No obstante, el mencionado reglamento se halla a disposición de los interesados en la Oficina de Carreras del A.C.A., donde se deberán realizar, además, todos los trámites vinculados con el certamen.

La carrera se desarrollará en seis etapas, a saber: 1ª: Buenos Aires-Villa Carlos Paz; 2ª: Villa Carlos Paz-San Juan; 3ª: San Juan-Catamarca; 4ª: Catamarca-Tucumán; 5ª: San Miguel de Tucumán-Córdoba; 6ª: Córdoba-Buenos Aires.

Serán admitidos los vehículos homologados por la Federación Internacional del Automóvil en la categoría "Turismo", los que, a su vez, se agruparán en seis categorías, cada una de las cuales tendrá su clasificación y premios independientes y que son las siguientes: Categoría A: hasta 700 cc. de cilindrada; Categoría B: de 701 a 1.150 cc.; Categoría C: de 1.151 a 1.300 cc.; Categoría D: de 1.301 a 1.600 cc.; Categoría E: de 1.601 a 2.000 cc.; Categoría F: de 2.001 cc. de cilindrada en adelante.

Los automóviles deberán ser de construcción corriente y haber sido fabricados en serie en una producción mínima de 1.000 unidades en doce meses consecutivos, idénticos en su mecánica y en su carrocería. Además, todos los elementos del vehículo deben ser de un mismo modelo homologado, con excepción de aquellas piezas cuyo agregado, supresión o reemplazo se hallan expresamente admitidos.

El registro de inscripción para los interesados en participar en la prueba, será habilitado el 17 de

será iniciado simbólicamente el 25 de octubre a la 0 hora, desde la sede central del A.C.A. Ese mismo día, a la hora 2, dará comienzo la primera etapa oficial del certamen, desde la localidad de Pilar.

El orden de largada para la primera etapa será establecido mediante un sorteo que se llevará a cabo el 17 de octubre a las 19 horas. La numeración a adjudicar será a partir del número 1 para la categoría A, del 200 para la categoría B, del 300 para la categoría C, del 400 para la categoría D, del 500 para la categoría E y del 600 para la categoría F.

En cada categoría, se asignarán



septiembre de 1962, de 12 a 18 hs., en la Oficina de Carreras del A.C.A. y en la Comisión Deportiva Automovilística de la República Argentina, avenida Libertador General San Martín 1850. El citado registro será clausurado el día 15 de octubre de 1962 a las 18 horas.

El "VI Gran Premio Internacional Standard Supermóvil Y.P.F."

los números impares a los coches importados, y los pares a los producidos en el país, de acuerdo con los decretos 3693/59 y 6567/61 y sus disposiciones modificatorias y complementarias.

La suma total destinada a recompensar a los vclantes mejor clasificados en la prueba, asciende a la suma de m\$N. 5.860.000.

USE SIEMPRE...
REPUESTOS LEGITIMOS

MoPAR
 MARCA REGISTRADA

PRODUCTOS DE
 FEVRE Y BASSET LTDA. S.A. - CHRYSLER ARGENTINA S.A.
 SOLICITELOS AL CONCESIONARIO DE SU ZONA

RENOVOSE EL CONVENIO ENTRE Y.P.F. Y EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

El doctor Carman hizo entrega del cheque por \$ 141.595.008 que cancela la deuda del convenio vencido

EN una sencilla ceremonia llevada a cabo en la sede de la Avenida del Libertador 1850, el Presidente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, señor Rodolfo Fitte y el Presidente del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, doctor César C. Carman, acompañado del secretario de la Entidad doctor Walter A. Saborido, procedieron a protocolizar la renovación del convenio que vincula a ambas entidades.

Por el mismo, el A.C.A. renueva su larga vinculación con Y.P.F. en la práctica por tiempo indefinido y por medio del mismo, se obliga a la exclusividad del expendio de productos de esa gran repartición nacional, no solamente en sus propias estaciones de servicio, sino también en las que construya en el futuro, con la colaboración de gobiernos provinciales o de terceros. Igualmente queda sellada la exclusividad de ventas de productos de Y.P.F. en las estaciones adheridas que el A.C.A. ha incorporado o incorpore a su red servicial. El citado trascendental convenio prevé que, en forma anual, ambas partes de común acuerdo, convendrán los planes de obras que permitirán la expansión paulatina de una organización servicial para facilitar los viajes en todo el país.

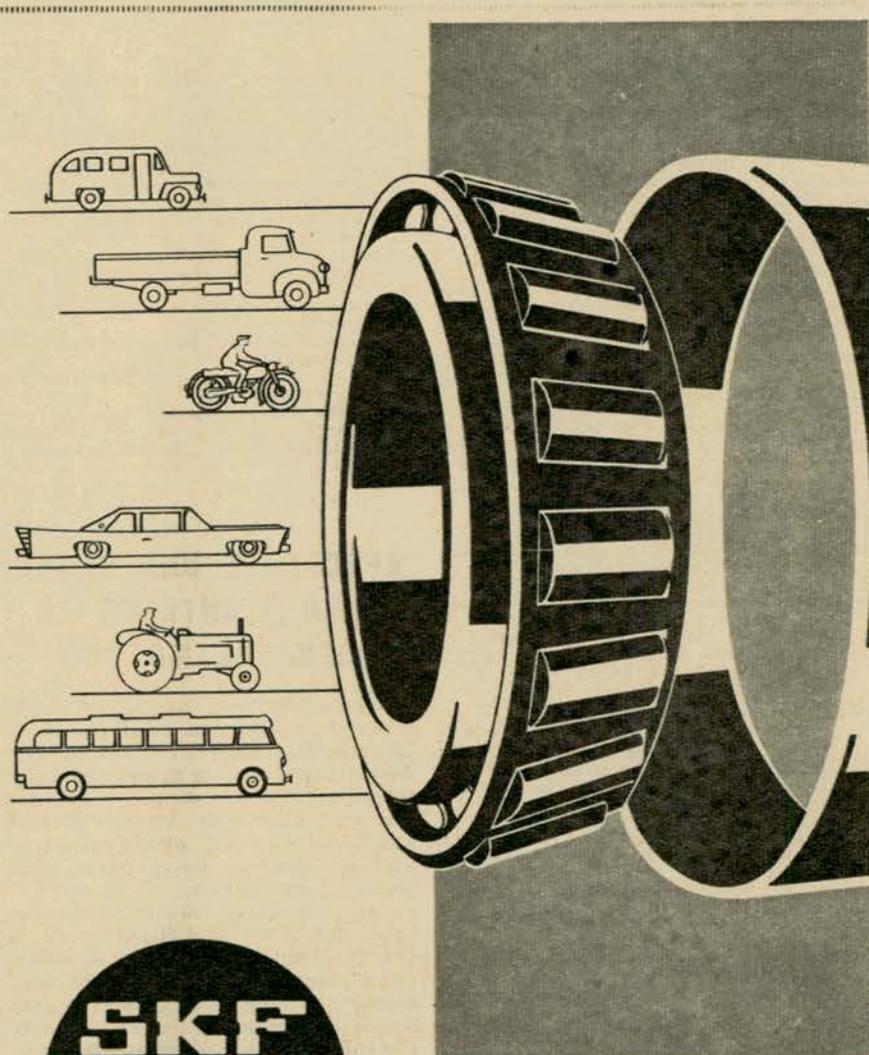
El Presidente de Y.P.F., don Rodolfo Fitte, recibe de manos del presidente del A.C.A., Dr. César C. Carman, el cheque por 141 millones de pesos.



En el transcurso del acto, el doctor Carman hizo entrega al Presidente de YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES de un cheque por la cantidad de CIENTO CUARENTA Y UN MILLON QUINIENTOS NOVENTA Y CINCO MIL OCHO PESOS con 63 centavos (141.595.008,63 pesos m/n.) suma mediante la cual queda regularizada la deuda del A.C.A. resultante del convenio vencido el cual ha sido reemplazado por este cuya puesta en funcionamiento ha dado motivo a este acto y que mantiene y vitaliza

los tradicionales lazos que han permitido la realización de una obra positiva cuyo único beneficiario es la patria de los argentinos.

Con motivo del acto ambos presidentes destacaron a la numerosa concurrencia, entre la cual se encontraban altas autoridades nacionales, eclesiásticas, provinciales y militares, la proyección de la obra realizada y las perspectivas que se abren a la acción común. Los visitantes recorrieron además las dependencias del Club y por último se sirvió un vino de honor.



SKF
tiene para cada
caso el rodamiento
adecuado

**RODAMIENTOS
PARA AUTOMOTORES**

Recreos y campamentos

REGLAMENTO GENERAL

Recreo acceso

Artículo 1º.—El presente Reglamento General de Recreos y Campamentos se aplicará a partir del 1º de septiembre de 1962.

Art. 2º.—Tendrán derecho al uso de sus instalaciones los socios de las Categorías Vitalicios, Plenarios, Activos y Transeúntes.

Art. 3º.—Para tener acceso a los Recreos, los asociados deberán exhibir al encargado o personal competente el correspondiente carnet o credencial. Los asociados Plenarios y Activos deberán acreditar, asimismo, hallarse al día con la Tesorería del Automóvil Club Argentino.

Art. 4º.—El acceso a los Recreos será gratuito para el asociado, a quien podrá acompañar una (1) persona mayor. Si el socio desea invitar a otras personas, deberá abonar por cada una de ellas, excepto los menores de 12 años, la suma establecida al efecto. En el caso de que los acompañantes concurren con otro vehículo, deberá abonarse por éste el derecho respectivo.

Art. 5º.—Solamente se permitirá un máximo de seis (6) personas en calidad de invitados, por cada asociado, incluidos los menores de 12 años, en caso contrario deberá solicitar con anterioridad, su permiso en la Oficina de Recreos y Campamentos de la Sede Central.

Art. 6º.—Los coches particulares y camionetas de tipo rural, como así también las "Pick Up" y "Rastrojeros", con la única diferencia de que estos dos últimos vehículos podrán estar provistos de chapa de "carga", tendrán acceso a los Recreos, aun cuando ostenten leyendas en las puertas que identifique la actividad que desarrolla el asociado, siempre que no signifique una propaganda comercial y que tal vehículo no sea utilizado para el transporte de mercaderías.

Queda expresamente prohibido el acceso de camiones, furgones, o taxis, pudiendo hacerlo los Omnibus de Turismo, que concurren por razones de servicio especialmente autorizados.

Art. 7º.—El estacionamiento de los coches deberá efectuarse exclusivamente en los lugares destinados al efecto y en la forma que se establezca en cada Recreo, para facilitar el tránsito y siguiendo las indicaciones que para el mismo fin formule el Encargado o empleado que preste servicio en los mismos.

Art. 8º.—Todos los Recreos, sin excepción, permanecerán habilitados para los señores asociados de 8 a 20 horas.

Instalaciones

Art. 9º.—Los socios deberán velar por la conservación de las instalaciones y plantaciones de los Recreos. Queda terminantemente prohibido hacer fuego en las inmediaciones de éstas y de los árboles, debiendo consultar con el Encargado sobre los lugares destinados o autorizados a tal fin.

Art. 10.—El socio será responsable directo de los perjuicios de cualquier naturaleza que él mismo, sus acompañantes o invitados, puedan ocasionar en esos lugares, y deberán abonar el importe de los daños inmediatamente de serle requerido el pago por las autoridades de la entidad.

Art. 11.—Los juegos instalados en los Recreos son para entretenimiento de todos los socios y acompañantes, y su uso está sujeto a la reglamentación que se exhibirá en los lugares destinados al efecto. Al dejar de utilizar cualesquiera de ellos, deberán quedar en condiciones de ser aprovechados nuevamente, devolviéndose al efecto, al Encargado, los elementos (tejos, bochas, etc.) que hubieren sido obtenidos del mismo para ese fin. Las plazas de juegos infantiles están reservadas exclusivamente para niños menores de doce (12) años.

Art. 12.—Las tarifas por los servicios

de buffet serán las aprobadas por el Club y colocadas en lugares visibles. El socio podrá exigir la boleta correspondiente al consumo efectuado. Cuando el asociado lleva su merienda, no es obligación del bufetero brindar el servicio de mesa (manteles, cubiertos, platos, servilletas, vasos, etc.).

Art. 13.—Cada socio tiene derecho, dentro de los elementos disponibles, a las comodidades estrictamente necesarias para él y sus acompañantes, debiendo, en consecuencia, ajustar a ellas la cantidad de mesas, bancos y/o parrillas que utilice, haciéndose responsable de los mismos.

Art. 14.—En los Recreos será obligatorio el uso de vestimentas adecuadas a las exigencias del decoro y las normas de convivencia. La permanencia en traje de baño, sólo queda permitida en los Recreos de playa y con la exclusión de los lugares de buffet en las horas de comida o té.

Prohibiciones

Art. 15.—Queda prohibido en absoluto la realización de toda clase de actos que importen o puedan ser motivos de perjuicios o molestias para la Institución, los concurrentes o terceros, y especialmente los siguientes:

- Hacer uso de armas de fuego, de aire comprimido u otro cualquier elemento de caza;
- Los juegos de azar, de cualquier naturaleza;
- La práctica del fútbol o cualquier otro juego que pueda ocasionar accidentes;
- Realizar cualquier clase de propaganda;
- Llevar perros o cualquier otra clase de animales;
- Cortar ramas, flores o frutos de las plantaciones.
- Toda clase de danzas;
- Realizar competencias de bicicletas;
- El uso de radio con alto volumen y otros factores de molestias o perturbación para el resto de los asistentes.

EFECTUOSE UNA VISITA A LA PLANTA DE LA GENERAL MOTORS

Especialmente invitados por el gerente de Relaciones Públicas de la General Motors Argentina, doctor Joseph Apodaca, un grupo de periodistas de distintos diarios y revistas metropolitanos y del interior efectuó una visita a la gran planta industrial que esa empresa posee en la localidad de San Martín.

Los periodistas fueron informados sobre los diversos aspectos de la tarea, además del doctor Apodaca por el ingeniero Roberto C. Lazzari, superintendente de la planta de producción de motores, por el ingeniero Dovillo Calcagno, superintendente de producción de motores, y por el señor Héctor Ems, gerente de promoción de ventas y publicidad. Según se informó, las compras que la General Motors Argentina efectúa a más de 1.200 firmas proveedoras de esta capital y del interior, alcanzaron el año pasado a un total de 1.449 millones de pesos.

Carpas

Art. 16.—No está permitido a los asociados y sus acompañantes pernoctar en los Recreos.

Reglamento de juego

Art. 17.—Los elementos para practicar cualesquiera de los juegos instalados en los Recreos, serán entregados a los socios que lo soliciten, previo depósito del carnet que los acredite como tales, el cual les será devuelto contra entrega de esos elementos.

Art. 18.—El derecho al uso de los elementos disponibles para los juegos existentes se otorgará al asociado interesado en ellos, por riguroso turno, a cuyo efecto se inscribirá el pedido con indicación de la hora en el orden que fuera formulado, en pizarras colocadas en lugares visibles.

Art. 19.—Siempre que en la pizarra figure algún pedido pendiente, cada turno da derecho a utilizar cualesquiera de los juegos por espacio de media hora, horario a regirse por el reloj del Recreo.

Art. 20.—Un mismo asociado, mientras se hallare en uso de cualesquiera de los juegos, no podrá anotarse para un nuevo turno, pudiendo hacerlo una vez iniciado el turno siguiente.

Art. 21.—De la pérdida o rotura de los elementos, como también de los desperfectos que pudieran ocasionarse durante el juego, se hará responsable el asociado que los hubiere solicitado.

Art. 22.—A los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, el asociado responsable abonará, por cada bocha que pierda o deteriore o por cada tejo del juego de sapo, el importe establecido para cada elemento, el que deberá hacer efectivo al Encargado del Recreo, quien a su vez, extenderá el recibo oficial por la suma abonada.

Art. 23.—Los jugadores de bochas sólo podrán usar zapatillas sin taco, prohibiéndose participar en el citado juego a menores de 16 años.

Art. 24.—Los juegos de sapos o cualesquiera otro que se instalen no podrán ser retirados del emplazamiento que se les destina en cada Recreo.

Disposiciones generales

Art. 25.—Los socios se obligan a cumplir las disposiciones que se adopten en lo que respecta a "Contraseñas", "Credenciales" o cualquier otro distintivo que la entidad pueda adoptar para su uso en los Recreos.

Art. 26.—Los socios que deseen presentar alguna observación podrán formularlas por escrito en el Libro respectivo que existe en cada Recreo.

Acceso - campamentos

Art. 27.—Tendrán derecho al uso de sus instalaciones los socios de las Categorías Vitalicios, Plenarios, Activos y Transeúntes.

Art. 28.—Para tener acceso a los Campamentos, los asociados deberán exhibir al Encargado o personal competente, el correspondiente carnet o credencial. Los asociados Plenarios y Activos deberán acreditar, asimismo, hallarse al día con la Tesorería del Automóvil Club Argentino.

Art. 29.—El acceso al Campamento será gratuito para el asociado, el que podrá ser acompañado hasta un máximo de cinco (5) personas, incluidos los menores, abonando diariamente los mayores de 12 años, la suma establecida al efecto.

Art. 30.—Los socios deberán abonar diariamente por derecho de piso para Casa Rodante y/o emplazamiento de carpas, como así por acceso de otro vehículo adicional, la suma establecida a tal fin.

BIBLIOTECA DEL A. C. A.

Para conocimiento y consulta de nuestros asociados, damos a conocer seguidamente la nómina de manuales de mantenimiento y de reparaciones, de diversas marcas y modelos de automóviles nacionales y extranjeros, recientemente incorporados a la colección que existe en la Biblioteca de la entidad

Marcas y modelos

AUTO UNION Mod. 1100: Manual de Instrucción

B.M.W.

600: Manual de Instrucción

Isetta: " " "

BORGWARD: Isabella 1½ lts.

CHRYSLER - DE SOTO - DODGE - PLYMOUTH

Instrucciones del manejo - (1 ej.)

CITROEN

Sedan 2CV tipo (AZL): Libro de Instrucciones

DS - 19: " " "

ID - 19: " " "

DE CARLO

600: Manual de Instrucciones

700: " " "

HANSA 1100: Manual de Instrucciones

HILLMAN Minx: Manual de Mantenimiento

IKA Baqueano: Manual de Mantenimiento

JEEP UNIVERSAL CJ-3B; CJ-5: Manual del Taller

PEUGEOT

403: Manual de Documentación Técnica para los Talleres de Agencia

404: " " Documentación del Taller

N.S.U Prins: Manual de Mantenimiento (2 ej.)

PORSCHE

Type 356 B: Manual de Mantenimiento

" 356 A: " " "

Super 90: " " "

SIMCA

Vedette V.8: Manual de Mantenimiento

Vedette: " " "

P.60: " " "

Aronde: " " "

SKODA

440: Manual de Mantenimiento

Octavia y Octavia Super: " " "

VAUXHALL

Velox y Cresta: Manual de Mantenimiento

Victor: Manual de Mantenimiento

" " " "

" " " "

MERCEDES BENZ

170V, 170S, 170D: Manual del Taller

170SD: Instrucciones de Servicio

170DS: " " "

170V, 170Va, 170S, 170Da: Folleto c/datos técnicos

180: Instrucciones de Servicio

180c: " " " (en alemán)

180D: " " "

180Db: " " "

180Dc: " " "

180, 180D, 190, 190D, 300SE: Folleto c/datos técnicos

190: Manual del Taller para Automóviles de Turismo

190D: Instrucciones de Servicio

190Dc: " " "

190SL: Manual del Taller (en alemán)

190SL: Instrucciones de Servicio

220: Manual del Taller

220a: Instrucciones de Servicio

220S: " " " (en alemán)

220/220S: " " "

220S Coupé: " " "

300, 300S: Manual del Taller

300: Instrucciones de Servicio

300b: " " "

300b: Carburador "32 Paia"

Trolebuses

O-6600T: Manual del Taller

L y 06600: Folleto c/datos técnicos

Camiones

L-312: Instrucciones de Servicio

L-312: Folleto c/datos técnicos

L-5000: Instrucciones de Servicio

L-330 (OP 330): " " "

LP-322: " " "

L-327/37 LP-327/37: " " "

LP-329/31/34 (LP-326): " " "

LP-328: " " "

L-331 LA-331 L-332 LA-332

L-334 (L-326) " " " (en alemán)

Unimog - Vehículo Tractor 30: Instrucciones de Servicio

0-317: Folleto con Datos Técnicos

0-321 "H": " " "

Introducción a los tipos 190D y 220SE

Introducción a los tipos 190D y 220SE

Manual General de Tablas y Cuadros para el uso de Talleres

Coches de Turismo

Deseamos destacar la valiosa colaboración de la firma Mercedes

Benz Argentina S.A., quien ha donado gentilmente a la Biblioteca

del A.C.A. los manuales de taller y de mantenimiento detallados

precedentemente.

PARA CUALQUIER DESTINO QUE USTED VIAJE, CONSULTE NUESTRA SECCION VIAJES Y TURISMO

GRAN VARIEDAD DE PROGRAMAS DE EXCURSIONES ORGANIZADAS EN GRUPOS O INDIVIDUALES Y EN CONDICIONES EXCEPCIONALES

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

AUTOCLUB 103

LA ASESORIA LEGAL DEL A. C. A.

CUMPLE IMPORTANTES Y DELICADAS TAREAS

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, es una Institución de realizaciones jurídicas muy interesantes —nos dice el doctor Felipe R. Pereyra Lucena—. Entidad nacida de un estado emocional —como es la pasión por el deporte mecánico—, quienes concretaron su ideal, con cabal conocimiento de las posibilidades del automovilismo y su significación en el desarrollo de la vida nacional, han ido creando estructuras que desbordaron el ámbito inicial, proyectándose en trascendencias económicas, culturales y sociales en continuo crecimiento. Todo esto ha obligado a crear organismos que, dentro de la esfera institucional, cuentan con los instrumentos adecuados a su funcionamiento.

Las dependencias que la Asesoría Legal del Club ocupa en la Sede Central del A.C.A., abonan con un intenso trajín las palabras del doctor Pereyra Lucena, jefe de la misma.

—En un sentido —agrega y apoya sus palabras en un amplio ademán que abarca los estantes atestados de cartapacios y expedientes—, está aquí

El doctor Pereyra Lucena cambia opiniones con el doctor Hersalis sobre asuntos referentes a la Asesoría

En busca de antecedentes la empleada ha tomado el bibliorato respectivo, cada uno de los cuales se refiere a una propiedad del Club.

sintetizada la vida jurídica del Club, que ofrece los más variados aspectos, desde el que surge de su carácter de propietario y de locador, hasta el de empleador y de prestatario de servicios, ya en forma directa o por concesiones, con su secuela de cuestiones fiscales, municipales, laborales, civiles, etcétera.

Y adelantándose a nuestra pregunta, agrega:

—Nuestra tarea no se reduce al exclusivo ámbito metropolitano, ya que en torno a la actividad del A.C.A. se ha ido creando, en el interior del país, una verdadera aglutinación de propósitos y voluntades que se concretan en grupos de socios locales que contribuyen al desarrollo de la obra del Club, a cuyo efecto y para darles existencia institucional se han estructurado organismos de tipo Filial.

Ordenamos el cuestionario, en busca del detalle. Nuestro entrevistado pausa su respuesta y avala la misma con el testimonio de una prueba que presenta.

—Partiendo del conjunto, cabe señalar que el Club ha debido encarar, mediante los debidos contratos, la realización de trabajos o servicios; uno solo de los organismos vinculados al A.C.A., Yacimientos Petrolíferos Fiscales, que ha contado con todo el apoyo de la Entidad, exige una larga serie de contratos de distribución y contribución. Pero no sólo Y.P.F. debe ser tenido en cuenta, sino otros organismos nacionales similares y también los diversos municipios y provincias, en relación con la actividad en el relevamiento de caminos, señalamiento del tránsito y rutas y mantenimiento de señales, confección y publicación de planos, mapas, guías, etcétera, y la atención de estaciones de servicio que se construyen en varios estados provinciales, que también se instrumentan por contratos.

El estado nacional confió al AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, por Ley Nº 12.136, la emisión del Certificado Internacional del Automóvil y del Permiso In-



ternacional del Conductor y del Registro de los turistas procedentes del extranjero, y por Ley Nº 12.315 la emisión de los "Carnets de Passages en Douanes", que habilita la importación temporaria de automóviles al servicio de turistas. Este último régimen funciona mediante una organización de tipo internacional constituida por los Automóvil Clubes de los distintos países, entre los que se crea un sistema especial de fianzas.

—¿Tiene esta asesoría alguna relación con la actividad deportiva que el Club patrocina?

—Por supuesto que sí. Además de las cuestiones que suscitaré un evento que el Club organice, la Fédération Internationale de l'Automobile (F.I.A.) le ha conferido la aprobación del Reglamento Deportivo Automovilista y el ejercicio del poder deportivo consiguiente.

—¿Cabe también a la Asesoría Legal alguna participación en las contribuciones que el Club realiza en materia de legislación?

—También, sin duda alguna. En el orden legislativo la Entidad concurre, en colaboración con los órganos estatales y municipales respecto a materias que hacen a su objeto social y que deben ser debidamente fundamentadas en sus aspectos jurídico-legales. También cabe agregar que el Club mantiene permanente vinculación con las reparticiones vinculadas al Turismo —íntegra por Ley, el Directorio de la Dirección Nacional de Turismo—, Vialidad, Aduanas, Tribunal de Faltas, Policía, etcétera.

—Existen, además, nuevos aspectos que la Institución ha encarado. Por ejemplo, se ha concretado con la Caja Nacional de Ahorro Postal un novedoso sistema de "Póliza Colectiva", por la cual se pudo abaratar el seguro sobre automotores y vida, y cuyo desarrollo implica —y es obvia toda aclaración— una serie de interpretaciones legales.

Agradecemos al doctor Pereyra Lucena sus someras explicaciones, y para dar a nuestros lectores una idea más amplia de la actividad de la laboriosa Asesoría Legal del A. C. A., a su cargo, detallamos a continuación los aspectos esenciales de la tarea que realiza ese importante órgano del Club.

al Automóvil Club Argentino sobre cuestiones de su especialidad.

En este sentido, cabe señalar que se presta un verdadero servicio de interés público, desde que las informaciones y opiniones del Club han merecido la confianza de los jueces y las partes.

b) *Actividad judicial*: Ejerce la representación y el patrocinio letrado del Club en los juicios en que es parte como actor o demandado. Tratándose de juicios fuera de la Capital Federal, se da intervención a los Apoderados Judiciales acreditados ante la respectiva jurisdicción, remitiéndose las instrucciones, información y documentación que corresponda, y se mantiene la correspondencia necesaria para el debido contralor. Para la tramitación de estos juicios, el Club cuenta con la asistencia letrada de prestigiosos profesionales de las localidades correspondientes.



El doctor Miguel Herrera a cargo de la Sección Judicial, dicta una defensa en juicio en que la Entidad es parte.



Personal especializado asesora a una socia sobre un accidente automovilístico, previa reproducción en miniatura del mismo.

Para el cumplimiento de su función específica, la Asesoría Legal cuenta con las siguientes secciones:

a) *Dictámenes*: Tiene a su cargo el asesoramiento jurídico-legal a los distintos órganos del gobierno, administración y fiscalización del Club, y evacua las consultas que formulan sus funcionarios administrativos. Asimismo atiende el otorgamiento del subsidio por fallecimiento en accidentes automovilísticos y la contestación a oficios judiciales por los que se consulta

c) *Contratos y propiedades*: Tiene a su cargo la adecuación jurídica y redacción de los contratos y convenios suscritos por el Club. También está a su cargo atender todo lo concerniente a los títulos de propiedad, administración, etc., de los inmuebles del Club y a las cuestiones a que dieran lugar.

d) *Reclamos extrajudiciales*: Se encarga de cuestiones originadas en los accidentes sufridos por los ve-

(Continúa en la página 108)

CREOSE UNA SEÑAL DE CORTESIA PARA AUTOMOVILISTAS

UNA señal luminosa para indicar agradecimiento, que sirve también para impedir que se empañe el vidrio de la ventanilla trasera, ha sido diseñada por un automovilista británico y se encuentra actualmente en fabricación en el Reino Unido. La señal, que mide 15,2 por 7,6 centímetros, se aplica a la ventanilla trasera mediante taponos de succión y está conectada al sistema de iluminación del automóvil. Un interruptor accionado por el conductor enciende la palabra "Gracias" para indicar cortesía al automovilista que acaba de ser pasado.

Esta señal no encandila y puede ser vista claramente tanto de día como de noche. Una pieza deslizante cubre la palabra cuando se desea y la lamparilla eléctrica, que puede dejarse encendida, impide que el vidrio se empañe. Además de subir calor al vidrio a través de una abertura, el respaldo de metal de la pieza deslizante calienta también el aire en su contorno. La palabra "Gracias" puede ser escrita en cualquier idioma.

CONCURSO DE KARTING

CON el fin de recaudar fondos que destinará a su benéfica obra de protección a la infancia, S.O.S. Oprovi Argentina ha organizado una importante prueba de karting que se disputará en el Autódromo Municipal de la ciudad de Buenos Aires el próximo 7 de octubre.

La competencia —que sin duda alcanzará lucidos relieves, tanto por la distancia como por la cantidad de participantes— se denominará "100 Millas de Buenos Aires" y estará exclusivamente reservada a máquinas de producción nacional.

En la prueba participarán 100 competidores que serán preseleccionados el sábado inmediato anterior a la misma. Los interesados podrán inscribirse hasta el 22 de setiembre inclusive, en Billingham 1456, Capital Federal, personalmente de 14,30 a 18 horas, todos los días hábiles, o bien dirigiéndose por correo a la misma dirección. La cuota de inscripción es de \$ 500 y podrá ser hecha efectiva en cheques a la orden de S.O.S. Oprovi Argentina. El monto de los premios es de \$ 100.000.

Estaciones del A.C.A. donde funcionan Restaurantes y Bares

Bahía Blanca, Córdoba, La Falda, La Plata, Mar del Plata, Mercedes (Bs. As.), Paraná, Rafaela, Rosario, Mendoza.

TRASCENDENCIA DEL 9 DE JULIO EN AMERICA

En adhesión a la fecha de la independencia patria, en la sede del A.C.A. se efectuó un acto en cuyo transcurso el Profesor Norberto Rodríguez Bustamante desarrolló el tema "Trascendencia del 9 de Julio en América". La disertación fue completada con la exhibición de films documentales argentinos en colores.



NOTICIAS DE INTERES PARA LOS SOCIOS DEL A.C.A.

Plano de Buenos Aires y alrededores.

El Automóvil Club Argentino ha puesto en circulación el plano "Buenos Aires y Alrededores", que detalla caminos, calles, avenidas, pasajes y lugares de la ciudad de Buenos Aires y su densa zona conurbana, en un radio de aproximadamente 25 kilómetros.

Esta publicación, fruto de un gran esfuerzo de trabajo, está destinada a llenar un sensible claro en cartografías de la importante y compleja zona que comprende. Se entrega dentro de un sobre que contiene, además, un folleto de 56 páginas, que informa por cuadrícula aproximadamente 11.000 nombres de la nomenclatura cartográfica, con lo cual se facilita la ubicación de éstos en el plano.

Esta obra ha sido realizada en formato de 0,69 mts. x 0,92 mts. e impresa a 6 colores de ambos lados, en escala aproximada de 1:43.000. Se distribuye por medio de venta a \$ 80.— y \$ 150.—, a socios y no socios de la entidad, respectivamente.

Caminos de acceso a Buenos Aires.

El Automóvil Club Argentino ha puesto en circulación el plano "Caminos de Acceso a Buenos Aires", destinado a sus socios y automovilistas en general, a quienes viene a prestar un valioso servicio de información vial y turística sobre la zona que rodea a la ciudad, en una extensión aproximada a los 200 kilómetros.

El frente de esta obra lleva detalles de las principales calles y caminos de intercomunicación y salida de la Capital Federal y de las rutas de acceso, así como un cuadro

complementario de distancias en kilómetros. El dorso, contiene un plano especial de la zona conurbana, plantas urbanas de algunas localidades, fotografías y textos ilustrativos sobre lugares para paseos especialmente de fin de semana.

Este plano, realizado en 5 colores, mide 0,70 mts. de ancho por 0,80 mts. de alto y se presenta doblado para su mejor manejo. Se distribuye por medio de venta a \$ 30.— y \$ 100.— a socios y no socios de la entidad, respectivamente.

De esta publicación el Automóvil Club Argentino ha hecho una tirada extra de 10.000 ejemplares con destino a la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, de acuerdo con un convenio suscripto con la misma.

Sentido único de circulación a distintas calles.

La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, asignó sentido único de circulación a las siguientes calles: Dr. Enrique del Valle Iberlucea, de Wenceslao Villafañe a Avenida Pedro de Mendoza, de Norte a Sur; Palos, de Avenida Pedro de Mendoza a Wenceslao Villafañe, de Sud a Norte; Martín Rodríguez, de Wenceslao Villafañe a Lamadrid, de Norte a Sud; Avenida Alvear, desde Junín (calzada central) hasta avenida Callao, de N.O. a S.E.; avenida Presidente Quintana, desde avenida Callao hasta Junín (calzada N.O. Basílica N. S. del Pilar), de S.E. a N.O.; Arroyo, de Libertad a Esmeralda, de O. a E.; Eduardo Schiaffino, desde Posadas hasta avenida Alvear, de N.E. a S.O..

A la vez, se resuelve sobre estacionamiento: Avenida Alvear, desde Junín (calzada central), hasta avenida Callao, queda permitido junto

a la acera izquierda (N.E.); avenida Presidente Quintana, desde avenida Callao hasta Junín (calzada N.O. Basílica de N.S. del Pilar), queda permitido junto a la acera izquierdã (S.O.); calle Cerrito, de Arroyo a Marcelo T. de Alvear, queda prohibido durante las 24 horas. Las operaciones de carga y reparto: quedan permitidas de 0 a 11 horas.

Por Decreto-Ordenanza 9060, dase con carácter definitivo sentido único de circulación a la calle Cochabamba, entre Rioja y avenida Entre Ríos con ampliación hasta Pte. Luis Sáenz Peña, de O. a E.

Déjase sin efecto una Ordenanza sobre libre estacionamiento.

Por Decreto-Ordenanza Nº 9.776 de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires queda derogada la Ordenanza Nº 18.570 por la cual los señores Jueces Nacionales en lo cri-

minal de instrucción y los Jueces Federales, gozaban del libre estacionamiento para sus vehículos dentro del perímetro de la Capital Federal.

Derógase el estacionamiento libre para los médicos.

Por Decreto-Ordenanza Nº 10.114, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires deroga las ordenanzas 18.171 y 18.573 que el Concejo Deliberante había sancionado en su oportunidad, por las cuales se acordaba a los médicos el libre estacionamiento de su vehículo, en las calles del Distrito Federal.

Prohíbese el giro de vehículos en la avenida Nazca.

Por Decreto-Ordenanza Nº 9944, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, prohíbe el giro a la izquierda de vehículos en la inter-

sección de las avenidas Nazca y Juan B. Justo.

Venta de nafta especial en la estación Bariloche del A.C.A.

Se ha dado comienzo al expendio de nafta especial en la estación Bariloche.

Derógase la Ordenanza Nº 18.456, por la cual era obligatorio el uso del casco protector.

La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por Decreto-Ordenanza Nº 9.575 del 6-7-962, deroga la 18.456 por la cual se exigía la obligatoriedad del uso del casco protector para los conductores de motocicletas y motonetas.

Entre los considerandos de la derogación, se incluyen las objeciones de orden jurídico, opuestas por entidades que agrupan a los motociclistas, y el convencimiento del Departamento Ejecutivo en el sentido de que los objetivos de seguridad perseguidos por aquella disposición no se alcanzan a satisfacer en su integridad mediante los recaudos previstos en la misma.

Quedan eximidas del examen de manejo las personas poseedoras del Registro de Conductor "Turistas" o "Temporarios"

La Dirección de Tránsito de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, resolvió que todas aquellas personas que poseen de la referida Repartición el carnet de conductor de las categorías "Turista" o "Temporario", cuando soliciten el nuevo Registro por poseer la radicación en nuestro país, es decir, que cuentan ya con la Cédula de Identidad de la Policía Federal, no tendrán la obligación de pasar el examen de manejo, pero sí el correspondiente al examen físico.

Dicha facilidad, es solamente para las categorías particular, motos y motonetas; para las otras especialidades deberán dar cumplimiento a todos los exámenes en vigencia.

Normas para la circulación y estacionamiento en la Av. Córdoba.

La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por Decreto-Ordenanza Nº 8686, implantó nuevas normas para el tránsito de vehículos en general en la referida avenida, cuyo texto se transcribe a continuación:

Artículo 1º — Ampliarse y modifícanse las disposiciones específicas sobre el estacionamiento de vehículos contenidos en el Decreto-Ordenanza Nº 6132/945 (B. M. 7587), con respecto a la avenida Córdoba de la siguiente manera:

QUEDA PROHIBIDO: Entre Cerrito y Avenida Juan B. Justo junto a ambas aceras, durante las 24 horas.

FIEL HIZO ENTREGA DE UNA BANDERA ARGENTINA AL A. C. A.



El señor Bestani, presidente de FIEL, hace entrega de la bandera argentina a los doctores César C. Carman y Walter A. Saborido, presidente y secretario, respectivamente, del A.C.A.



El señor Lajud, hace referencia a la significación de la emotiva ceremonia.



EN una emotiva ceremonia las autoridades de FIEL (Federación Interamericana de Entidades Libanesas), entregaron una bandera argentina al Automóvil Club Argentino. Al acto asistieron los directivos de ambas instituciones. Usó de la palabra para dar la bienvenida a las autoridades de FIEL, el señor Presidente del Automóvil Club Argentino, Dr. César C. Carman, quien destacó la importancia del acto que se llevaba a cabo en ese momento y que unía en nuevo gesto de amistad y hermandad a la institución de los residentes libaneses y sus descendientes y a la institución pionera del automovilismo argentino.

Luego, cedió el uso de la palabra al señor Federico Lajud, Presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas del A. C. A., a su vez miembro adherente de FIEL, quien también resaltó la significación del acto.

Por último, el señor Presidente de la Federación, don Simón Bestani, hizo entrega de la bandera expresando entre otros conceptos: "Los hombres de buena voluntad agrupados bajo las siglas FIEL, hemos querido manifestar, no sólo con palabras nuestro reconocimiento por tantas atenciones que hemos recibido del A. C. A., sino rubricarlas con esta bandera, que en su gama bicolor condensa las aspiraciones más caras al espíritu argentino: Paz, Unidad, Trabajo Fecundo".

Tras un vinj. de honor, que fue servido, los asistentes al acto recorrieron las distintas dependencias del edificio.

En elocuentes términos, el señor Bestani se refiere a los motivos por los cuales FIEL dona una bandera argentina al A.C.A.

Art. 2º — Extiéndese a la avenida Córdoba entre las avenidas Pueyrredón y Juan B. Justo, la disposición contenida en el artículo 7º de la Ordenanza número 17.682 (B. M. 11.675), en lo que se refiere a realizar operaciones de carga y/o reparto, de 11 a 24 horas.

Art. 3º — Inclúyese a la avenida Córdoba entre Pueyrredón y Gascón, en la disposición contenida en el artículo 1º de la mencionada Ordenanza número 17.682, en lo que respecta a la prohibición de circular vehículos de tracción a sangre durante las 24 horas.

Art. 4º — Extiéndese a la avenida Córdoba, de Leandro N. Alem a Gascón las disposiciones para la circulación de camiones contenidas en la Ordenanza número 17.682, que la prohíben de 11 a 21 horas para los vehículos de carga bruta mayor de 4.000 kilogramos. Dentro de este horario y cuando se trate de llegar a obras o lugares internos, podrán utilizar esta avenida únicamente en la cuadra donde se halle ubicado su destino, accediendo o saliendo de la misma por la transversal más próxima.

Art. 5º — Prohíbese a los vehículos que circulan por la avenida Córdoba, entre las avenidas Leandro N. Alem y Juan B. Justo, el giro a la izquierda hacia sus transversales, excepto de los que se realicen hacia las calles Pasteur y Estado de Israel.

Art. 6º — Prohíbense los giros a la izquierda de vehículos en las siguientes intersecciones: Córdoba y Canning; Córdoba y Pueyrredón, excepto el de los tranvías de la línea número 68, de Sud a Oeste.

Art. 7º — Las motocicletas, motonetas y vehículos similares, así como aquellos destinados al transporte en común de pasajeros, sólo podrán circular por la franja más próxima al cordón de la acera derecha en el sentido del tránsito, pudiéndola abandonar únicamente en los casos previstos por las disposiciones de carácter general contenidas en el Reglamento General de Tránsito para los Caminos y Calles de la República Argentina, aprobado por Ley número 13.893 y concordantes del Código de Tránsito para la Ciudad de Buenos Aires (B. M. 8381) a

CONGRESO DE PERIODISMO FEMENINO

RECIENTEMENTE se llevaron a cabo en la Capital Federal las "Primeras Jornadas Nacionales de Mujeres Periodistas" que atrajeron delegaciones del interior del país, como asimismo de algunas publicaciones extranjeras.

Las particulares características del Congreso derivaron no sólo de la circunstancia de ser la primera vez que las mujeres periodistas argentinas se reúnen para debatir acerca de diversos puntos vinculados con su actividad profesional, sino también del interés de los temas tratados, que fueron: "La Periodista ante su medio de difusión"; "La Periodista ante la actividad cívica"; "La Periodista ante sí misma, como mujer y como profesional"; "La Periodista ante la entidad familiar" y "La Periodista ante los grupos organizados de la comunidad".

De las sesiones, se desprendió una profunda inquietud de unidad entre las periodistas argentinas, que convinieron extender el movimiento iniciado con las Primeras Jornadas en una proyección internacional y debatir, en próximos congresos o seminarios, nuevos temas en el interior de la República.

Las delegadas tuvieron la gentileza de realizar una visita a las instalaciones del A.C.A. y de AUTOCLUB, oportunidad en la que el presidente de dicha entidad y director de esta revista, Dr. César C. Carman, en breve disertación hizo resaltar la importantísima misión que está reservada a la mujer en el periodismo argentino.

Con posterioridad, las congresales fueron agasajadas con un vino de honor.

cuyas normas deberán, asimismo, ajustarse estrictamente los vehículos de las demás categorías.

Art. 8º — Facúltase a la Dirección de Tránsito para proceder a la redistribución de las "paradas" de los medios de transporte en común de pasajeros que circulen por la avenida Córdoba en toda su extensión.

Art. 9º — El incumplimiento de las disposiciones del presente ordenamiento será considerado falta grave contra la seguridad del tránsito y penada con arreglo al Decreto-Ley número 4907/958 (B. M. 10.849) y disposiciones complementarias.

(Viene de la página 105)

ASESORIA LEGAL...

hículos del Club, atendiendo los reclamos de terceros o reclamando indemnizaciones. Tiene a su cargo, asimismo, las gestiones tendientes a obtener el cobro de los créditos y facturas que pasen a la Asesoría.

e) *Trámites administrativos:* De la Asesoría Legal depende el Apoderado Administrativo del Club, quien tiene a su cargo intervenir en todas las cuestiones que se susciten con las reparticiones esta-

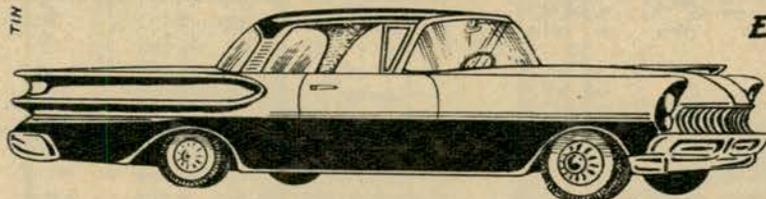
tales o municipales. Esta sección tiene también a su cargo hacer efectivos los cobros y el pago de las deudas, para cuyo efecto se requiere poder especial.

f) *Asesoramiento a los socios:* El Club ha encomendado a su Asesoría Legal la prestación del servicio de asesoramiento jurídico a los socios en materias relacionadas con el automovilismo, turismo y de todas las que hagan a su objetivo social. Personal especializado, asistido por los letrados de la Asesoría, atiende en la Sede Central (Séptimo piso) las consultas que al respecto le sometan los socios. La asistencia a los señores asociados se extiende a los trámites extrajudiciales, tendientes a la obtención de las indemnizaciones automovilísticas; a tal efecto, el Club se dirige a los directamente causantes del siniestro o, en su caso, a las respectivas Compañías de Seguros, haciendo el reclamo correspondiente.

La organización administrativa de la Asesoría Legal se completa con una Sección Mesa de Entradas y Salidas, organizada para la recepción de la documentación dirigida a la Asesoría y su distribución a las secciones correspondientes.

CRISTALES CURVADOS INASTILLABLES PARA AUTOMOTORES - VENTA Y COLOCACION

ELIMINACION TOTAL DE FILTRACIONES



Mulé y Cia S.R.L.

PRECIOS ESPECIALES: AGENCIAS Y TALLERES

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

108 AUTOCLUB

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

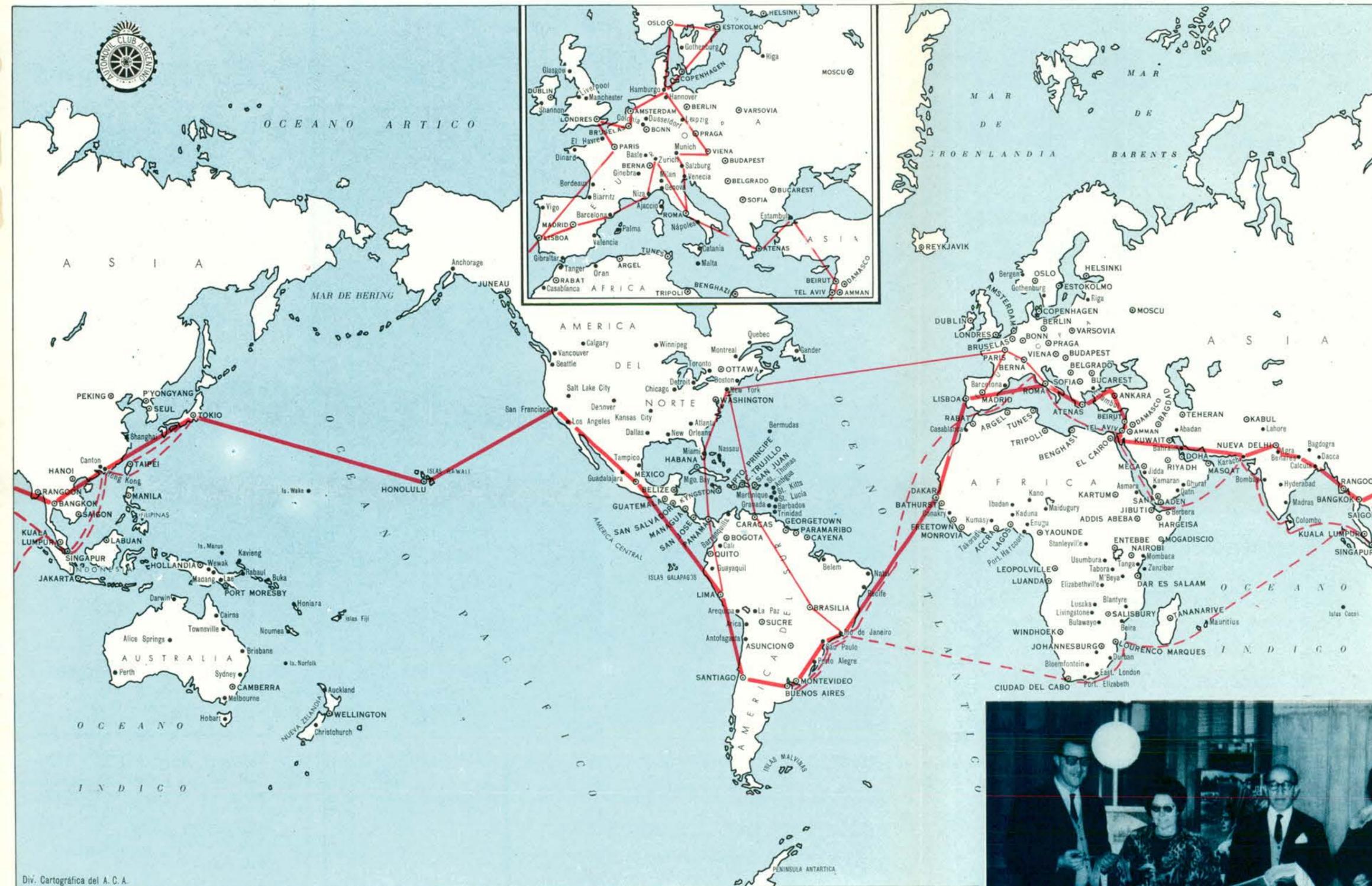
RIESGOS Y CAPITALES ASEGURABLES		COSTO
LESIONES CORPORALES Y MUERTES PERSONALES	DAÑOS MATERIALES A COSAS	PRIMA ANUAL
\$ 100.000.-	\$ 30.000.-	\$ 675.-
\$ 200.000.-	\$ 30.000.-	\$ 800.-
\$ 300.000.-	\$ 50.000.-	\$ 1.100.-

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

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



VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO ORGANIZADO POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



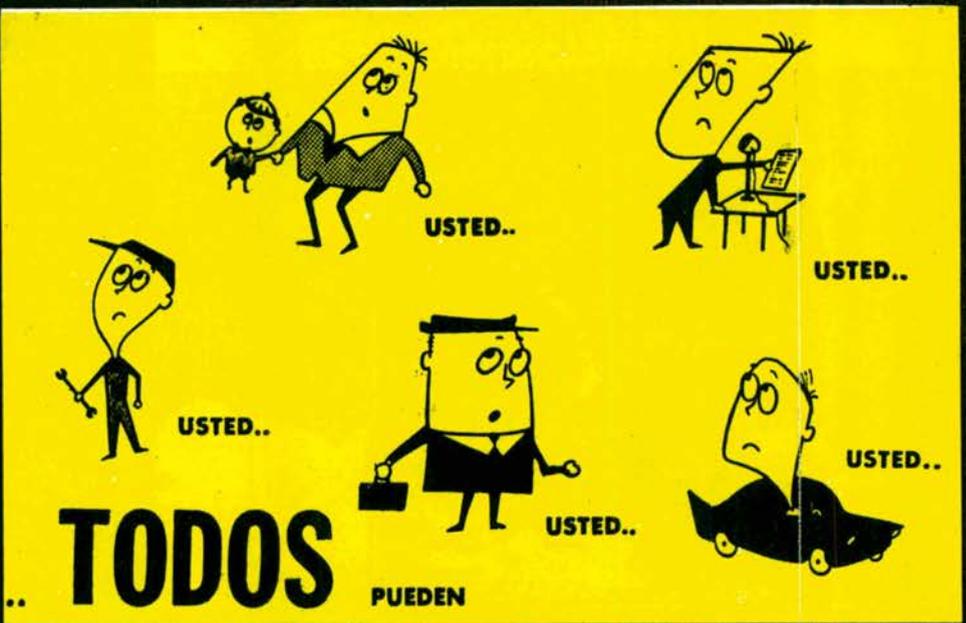
El señor Angel RUIZ, su señora esposa Rosmunda CARREA y la Sra. Maria Josefina Vda. de RUIZ, emprendieron el 18 de julio un viaje ALREDEDOR DEL MUNDO organizado por la sección VIAJES y TURISMO del A. C. A. en combinación con la PAN AMERICAN AIRWAYS. Aparecen en la fotografía los pasajeros arriba mencionados, quienes con el señor Ronald Marshall, la señora Corry K. de GHIARDI de la PAN AMERICAN AIRWAYS y el señor Roberto LEVY GIRALT de la Agencia de Viajes del A. C. A. analizan la longitud del pasaje que les permite visitar más de 50 ciudades, desde México, EE. UU., Japón, la India, además de todo el Lejano y Cercano Oriente, para regresar a Buenos Aires, vía Europa.

PROXIMAS SALIDAS "ALREDEDOR DEL MUNDO"
19 DE SEPTIEMBRE - 24 DE OCTUBRE Y
PRINCIPIOS DE 1963 (fecha a confirmar)
acompañadas con un guía de habla española
y visitando los siguientes países y ciudades:

MEXICO - LOS ANGELES - HONOLULU - JAPON
 HONG-KONG - MANILA - BANGKOK - SINGAPUR
 RANGOON - CALCUTA - BENARES - DELHI
 AGRA - SIKRI - BOMBAY - KARACHI - TEHERAN
 EL CAIRO - LUXOR - ISRAEL - LIBANO - ESTAMBUL
 - ATENAS - ROMA y principales ciudades europeas.



USTED..!



.. **TODOS** PUEDEN

**ASEGURAR SEGURIDAD
PARA LOS SUYOS
HASTA EL 30 DE SEPTIEMBRE**

INCORPORANDOSE AL SERVICIO DE PREVISION DEL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
CONTRATADO CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

SEGURO DE VIDA

**SIN
REVISACION
MEDICA**

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

**DOBLE
INDEMNIZACION
POR ACCIDENTES**

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

TARIFAS REDUCIDAS
sin adicionales por incorporación

CAPITALES ASEGURABLES			COSTO
BASICO	INDEMNIZACION POR ACCIDENTES	TOTAL	TRIMESTRAL
\$ 50.000	\$ 50.000	\$ 100.000	\$ 270
100.000	100.000	200.000	540
150.000	150.000	300.000	810
200.000	200.000	400.000	1.080
250.000	250.000	500.000	1.350
300.000	300.000	600.000	1.620
350.000	350.000	700.000	1.890
400.000	400.000	800.000	2.160
450.000	450.000	900.000	2.430
500.000	500.000	1.000.000	2.700



UTILICE LOS FORMULARIOS REMITIDOS A SU DOMICILIO O SOLICITE-
LOS EN LAS REPRESENTACIONES Y DEPENDENCIAS DE TODO EL PAIS.
Casa Central - Avda. Libertador Gral. San Martín 1850 - 5º Piso Buenos Aires.

PUBL. A. C. A.

CONSTITUCION DE COMISIONES DE FILIALES Y DELEGACIONES

LA C. D. del Automóvil Club Argentino ha aprobado en sus últimas reuniones la constitución de comisiones de las siguientes filiales y delegaciones:

FILIAL BAHIA BLANCA: presidente: Dr. Armando Be-reilh; secretario: Sr. Julián Pérez Martín; tesorero: Sr. Héctor R. Urquiola; vocales titulares: Dr. Mario Marcelo Guido Dr. Julio Corenfeld; Sr. Víctor J. M. Puente; Dr. Vicente Pablo Baldino; vocales suplentes: Sr. Carlos Ochoa; Sr. Víctor Berardi.
DELEGACION SAN ANTONIO DE ARECO: Sr. Luis Agustín Bellani; Sr. José Francisco Loleo; Ing. Carlos Alberto Pazzaglia; Escr. Rubén Alcides Olivieri; Dr. Lucio Vicente Ruiz.
DELEGACION CASILDA: Dr. Alberto Deffin Brebbia; Sr. Ricardo Gherardi; Sr. Eduardo Herberto James; señor Enrique J. Nizzo; Sr. Omar Humberto Serena.
DELEGACION CAMPANA: Sr. Rinaldo Néstor Zozaya; Escr. Arquimedes Bruni; Sr. Horacio Joaquín García.
DELEGACION COLON (Buenos Aires): Sr. Armando F. Lastra; Dr. Juan Carlos Solanas; Sr. Antonio Anibal Muñoz; Sr. Matías Uria; Dr. Aldo Raúl Cúneo Biancotti.
FILIAL SAN JUAN: Doctor Indalecio Carmona Ros; Señor Artemio Bottino; Sr. Ramón B. Moreno; Sr. Luis Ignacio Fernández Barrios; Sr. Salvador Primo Perales; Sr. Guillermo Ruiz Calado; Sr. Eleodoro I. Sánchez; Sr. Antonio de la Torre; Sr. Emilio E. Kellenberger; Sr. Manuel Pesado Castro.
FILIAL JUJUY: presidente: Dr. Eduardo Uriondo Tochón; vicepresidente: Sr. Pedro Mario Campos; secretario tesorero: Sr. Julio César Módena; vocales titulares: Ing. Victorio Cosentino; Dr. Juan Antonio Roque; Sr. Juan Longombardo; Dr. Mario Busignani. Vocales suplentes: Sr. Armando Fascio Rodríguez; Sr. Alberto Guzmán; Sr. Juan Carlos Tanco.
FILIAL SALTA: presidente: Sr. Nicolás Arias Uriburu; vicepresidente: Sr. Jorge San Miguel (h); secretario-tesorero: Néstor López Serrey; vocales titulares: Sr. Juan B. García Córdoba; Dr. José R. Albeza; Sr. Félix Yáñez; Sr. Luis Allena; vocales suplentes: Sr. Aldo H. Martínez; Sr. Aristóbulo Carral; Sr. Humberto D'Andrea.
FILIAL TUCUMAN: presidente: Sr. José M. Bustos Morón; vicepresidente: Sr. Alfredo Peci; secretario-tesorero: Sr. Diego R. Sánchez; vocales titulares: Sr. Rodolfo Maglia; Sr. Roberto Terán Vega; Sr. Ernesto La Morgia; Sr. Héctor C. Ostengo; vocales suplentes: Sr. Juan A. Reta Varela; Sr. Carlos A. Ferullo; Dr. Carlos A. Alonso.
DELEGACION ARRECIFES (Buenos Aires): presidente: Dr. Luis Alberto García; vicepresidente: Sr. Aldo Omar Litardo; tesorero: señor Miguel A. Pérez; secretario: Dr. Alberto V. Luchessi; vocal titular: Sr. José Froilán González.

DELEGADOS

ARROYO DULCE (Buenos Aires): Señor Feliciano Camarasa.
CAVANAGH (Córdoba): Sr. Gregorio Marín.
SERODINO (Santa Fe): Sr. Omar Stangaferro.
EL SOCORRO (Buenos Aires): Sr. Pedro M. Masneri.
EL PARAISO (Buenos Aires): Sr. Juan Di Buccì.
ACEVEDO (Buenos Aires): Sr. Francisco J. Poggioli.
GUE-RRICO (Buenos Aires): Sr. Terso Turini.
CONESA (Buenos Aires): Sr. Ricardo E. Rossas - Ruta 188.
CHABAS (Santa Fe): Sr. Carlos J. Garello.
CINTRA (Córdoba): Dr. Alceo Galimber-

FOMENTO DEL CINE DE CORTO METRAJE

CON el objeto de difundir las artes y letras nacionales, el Fondo Nacional de las Artes acaba de instituir un régimen de estímulo a la producción de películas de corto metraje que sirvan a tales fines, y que consiste en el otorgamiento de créditos a los realizadores, de hasta el 100 % del respectivo presupuesto.

Una vez realizadas las películas que se produzcan bajo el mencionado régimen, serán exhibidas al Fondo Nacional de las Artes, que se reservará la facultad de adquirir copias de las mismas para utilizarlas en sus finalidades de difusión, en el país y en el exterior, de las actividades artísticas y literarias argentinas.

Las solicitudes se recibirán del 1º al 15 de cada bimestre, a partir del corriente mes de agosto, en Diagonal Norte 501 8º piso, donde los interesados podrán informarse sobre los requisitos a cumplir.

ti - Mariano Moreno s/n. VILLADA (Santa Fe); Sr. Antonio Vodanovich. LEONES (Córdoba); Sr. Francisco Cerrutti. PUEBLO ITALIANO (Córdoba); Sr. Luis H. García. LIMA (Buenos Aires); Sr. Antonio Lettieri - Calle 13 N° 264. CERES (Santa Fe); Sr. Boris Lipovetzky. PAZ (Santa Fe); Sr. Alberto Buffarini. GENERAL ROJO (Buenos Aires); Sr. Luis García - San Pedro s/n. CAVANAGH (Córdoba); Sr. Gregorio Marín. EL PARAISO (Buenos Aires); Sr. Juan Di Buccì. VINA (Buenos Aires); Sr. Armagni Allan Levato. ALFONSO (Buenos Aires); Sr. José Español. BERNADO DE IRIGOYEN (Santa Fe); Sr. Carlos L. Galoso. MONJE (Santa Fe); Sr. Angel Diez - Francisco B. Camino s/n. SAUCE VIEJO (Santa Fe); Ing. Lionel J. Madelón. GALVEZ (Santa Fe); Sr. Héctor Iván Szretter, San Martín 480. DIAZ (Santa Fe); Sr. Jabel Tuma. SALTO (Buenos Aires); Sr. Pedro Girardi, Avellaneda 235.

UNA QUINCENA DE LABOR EN LA DIVISION TRANSITO DEL A.C.A.

LA División Tránsito del A.C.A., que agrupa a las oficinas de Tránsito, Faltas y Patentes de dicha Institución, durante el período comprendido entre los días 13 y 31 de julio pasado ha realizado, según nos lo informa su jefe, el señor José Rama Alvarez, las siguientes tareas, que dan una idea aproximada de la magnitud de los servicios prestados por la misma: registros nuevos y sus renovaciones: 435; trámites automotores matriculados en la provincia de Buenos Aires: 155; patentamientos: 61; transferencias: 185; extravíos de chapas: 43; certificaciones de firmas: 119; habilitaciones: 41; verificaciones del número de motor: 53; declaraciones juradas: 209; comprobantes y cambios de domicilio: 207; pagos patentes: 714; autorizaciones varias: 214; escritos varios: 123; libros deudas Tribunal de Faltas: 216; trámites varios de la materia: 296; consultas telefónicas y personal: 1.800.

Prolongue la vida de su motor

CON LAS INSUPERABLES PILAS CATALITICAS

Sola-Cell

PARA RADIADOR



Solatone

PARA COMBUSTIBLE Y ACEITE

Distribuidor: TERADEL (Comercial e Industrial)
 SANTIAGO DEL ESTERO 366 Piso 7º Oficina 71
 Teléfono del Estado 37-6642 BUENOS AIRES



El ingeniero Negri y el doctor Saborido, vicepresidente y secretario, respectivamente del Automóvil Club Argentino departiendo con dos miembros de la delegación de Tartagal.

Los señores ingeniero Negri, señor González Vidal y doctor Alfredo Fernández Carro cambiando impresiones en Tartagal.

REALIZO UNA GIRA POR

LA POLITICA DE EXPANSION SOCIAL SIGUE CON EXITO



firma Carlos Sánchez en Libertador General San Martín (Departamento Ledesma) y de la firma Francisco Montiel y Cía en San Pedro de Jujuy, las que serán habilitadas en breve. Merece destacarse el hecho de que una vez inauguradas estas estaciones y con la reciente adhesión de las de Orán y Tartagal, los socios del A.C.A. hallarán cubierta, en la totalidad de su recorrido, la ruta nacional N° 34.

Luego de visitar la estación Jujuy, la comitiva se trasladó al hotel Alto de la Viña, donde se realizó una cena con motivo de la entrega de diplomas y carnets a las nuevas autoridades de la Filial local. Estuvieron presentes en el banquete el interventor federal ingeniero Fortunato Daud, el ministro de Hacienda, Economía y Obras Públicas y Previsión Social, ingeniero Jorge Carrizo Rueda, y el intendente municipal, ingeniero Héctor Scaso.

En La Quiaca, la comisión del A.C.A. procedió a la colocación de la piedra fundamental en el solar donde el Club construirá su estación de servicio con

CON el propósito de cumplimentar una nueva etapa de la política de permanente expansión servicial que viene desarrollando el Automóvil Club Argentino, una comisión encabezada por el vicepresidente del mismo, ingeniero Mario L. Negri, e integrada por los señores doctor Walter A. Saborido, doctor Plácido Seara, capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli, don Enrique González Vidal, don Domingo M. Armendáriz y don Osvaldo J. Calvo, realizó durante el mes de julio una gira por las provincias del norte del país. Dicha comitiva estuvo acompañada en todas las ceremonias llevadas a cabo, por el inspector regional del Club con asiento en Tucumán, don Osvaldo J. Arrastía, y por el inspector viajero don Rafael Clelier.

El extenso programa de actos dio comienzo en la ciudad de Tartagal, con la inauguración de la estación autorizada Y.P.F. de la firma Muñoz, Campo y Nasra S.R.L., adherida a la red de estaciones de servicio del A.C.A. Durante la ceremonia —que contó con la presencia del administrador accidental de Y.P.F. en Vespucio, ingeniero Miguel Giordano, y los representantes de dicha Institución señores ingeniero Nels León, Edgardo Panario, Mateo Juan, Augusto Rodríguez, Osvaldo Ratti, José Antonio Fernández y Yague Sachiz— hizo uso de la palabra en nombre del Club el ingeniero Mario L. Negri. En la misma oportunidad, el doctor Walter A. Saborido puso en posesión de su cargo al nuevo delegado local del Club, doctor Alfredo Fernández Carro. Con posterioridad, los asistentes participaron de un vino de honor.

Cabe destacar la generosa hospitalidad brindada a la comitiva del A.C.A. por las autoridades de Y.P.F., como así también las numerosas atenciones recibidas de las mismas durante su permanencia en Tartagal, lo que constituye una demostración más de los estrechos y ya tradicionales vínculos establecidos entre ambas instituciones.

Otra estación autorizada Y.P.F., la denominada "San Ramón de la Nueva Orán", adherida también al A.C.A., fue inaugurada por los representantes del mismo durante su gira. Estuvieron presentes en la ocasión el obispo monseñor Francisco de la Cruz Mugerza —que bendijo las instalaciones—, el delegado local del Club, señor Angel C. Vidal, y diversas autoridades que concurrieron en representación de entidades oficiales y privadas de la ciudad de Orán. Al concluir el almuerzo, del que participaron los asistentes, habló en nombre del A.C.A. el doctor Plácido Seara.

La comisión del A.C.A. concretó también gestiones tendientes a la adhesión de las futuras estaciones Y.P.F. de la



Directivos y altos funcionarios del A. C. A. autoridades locales e invitados especiales con el obispo doctor Francisco de la Cruz Mugerza.



Monseñor Francisco de la Cruz Mugerza bendiciendo el clásico emblema del muñeco del A. C. A. en Orán.

LAS PROVINCIAS DEL NORTE

UNA COMITIVA DEL A. C. A.

la colaboración del Gobierno de la provincia de Jujuy. El acto —que concluyó con un almuerzo— contó con la presencia del secretario general de la Intervención, señor Hugo Navez, del subsecretario de Salud Pública, doctor Atilio Palla, y de otras autoridades locales. En representación de Y.P.F. concurrió el asesor de la presidencia, ingeniero Abelardo Pena Tain, y estuvo también presente el delegado local del A.C.A. don Victorino González Díez. Frente a la piedra fundamental habló el presidente de la delegación oficial, ingeniero Mario L. Negri. La ceremonia concluyó con un almuerzo que fue servido en el Club Social de La Quiaca.

En la ciudad de Salta, luego de colocar ofrendas florales al pie del monumento al general Güemes y en las tumbas donde yacen los restos del doctor David Michel Torino y del ex delegado del Club, don Carlos Revilla Cánepa, la comitiva se trasladó a la Filial local del A.C.A.

Tuvo lugar allí la toma de posesión de sus cargos por parte de las nuevas autoridades, quedando en consecuencia el cuadro directivo de la Filial Salta integrado de la siguiente manera: presidente: señor Nicolás Arias Uriburu; vicepresidente: señor Jorge San Miguel (h); secretario-te-



El vicepresidente del Automóvil Club Argentino, ingeniero Mario Luis Negri, haciendo uso de la palabra en el acto efectuado en La Quiaca.



La Comitiva del Automóvil Club Argentino con las autoridades del gobierno de Jujuy e invitados frente a la piedra fundamental de la estación de servicio en La Quiaca.



El ingeniero Negri, el interventor federal, ingeniero Daud, el ministro, ingeniero Jorge Carrizo Rueda y el miembro de la C. D. del A. C. A., don Enrique González Vidal, cambiando ideas en La Quiaca.



El ingeniero Negri hablando en el acto de La Quiaca, en presencia del subsecretario del Ministerio de Salud Pública, Dr. Atilio Palla, del señor González y de otras personas.

sorero: señor Néstor López Serrey; vocales titulares: doctor Jorge René Albeza, señor Luis Allena, señor Félix Yanes, señor Juan Bautista García Córdoba; vocales suplentes: señor Aristóbulo Carral, señor Aldo Héctor Martínez y señor Humberto D'Andrea.

Antes de hacer uso de la palabra, el ingeniero Negri hizo referencia al fallecimiento de la señora madre del nuevo presidente de la Filial y solicitó por ello se guardara un minuto de silencio en su homenaje. Luego de la alocución del vicepresidente del A.C.A., el doctor Walter A. Saborido destacó la labor de la ex comisión de la Filial y entregó al ex presidente de la misma, teniente coronel (R.) Luis A. Fosatti, una plaqueta recordatoria. Se procedió luego a la entrega de diplomas y carnets a los miembros de la nueva comisión.

Los actos en la ciudad de Salta culminaron con una cena que se ofreció en el Club Gauchos de Güemes. Con posterioridad, la delegación oficial del A.C.A. se trasladó a la ciudad de Tucumán, donde fue recibida por las autoridades locales. Luego de recorrer dicha ciudad y de visitar la Filial del Club, los miembros de la comitiva emprendieron su regreso hacia la Capital Federal.

IMPORTANTES RESOLUCIONES DE LA COMISION DIRECTIVA DEL A.C.A.

En las últimas reuniones de la C. D. del Automóvil Club Argentino fueron considerados numerosos asuntos vinculados con la actividad permanente de la entidad. De entre ellos creemos oportuno destacar por su importancia los siguientes:

ESTACION Adherida en Pigüé: Se aprueba el contrato suscrito con la firma Matilde L. C. de Fraysee, de la estación de servicio autorizada Y.P.F., ubicada en San Martín y Sadi Carnot, de Pigüé, la que pasará a engrosar la red de dependencias del Club, en calidad de adherida, donde se atenderán a nuestros asociados en forma preferencial: e) **Estación Adherida en América:** Se aprueba el contrato suscrito con la firma Bernal y Garmendia S. E. P. de la estación autorizada Y.P.F., ubicada en América F. N. D. F. S., la que prestará atención preferencial a los socios del A.C.A., pasando a revistar como Estación Adherida a la red de dependencias del Club; f) **Estación Adherida en Pergamino:** Se aprueba el contrato suscrito con la firma Crivelli & Cía., de la estación autorizada Y.P.F., ubicada en Avda. J. A. Roca 102, Pergamino, la que prestará atención preferencial a nuestros asociados, pasando a revistar como Estación Adherida a la red de dependencias del Club; g) **Estación Adherida en Navarro (Prov. de Bs. As.):** Se aprueba el contrato suscrito con la firma Juan J. U. Barrenechea & Cía. de la Estación autorizada Y.P.F., ubicada en José M. Estrada 182, Navarro Prov. de Bs. As., la que prestará atención preferencial a nuestros asociados, pasando a revistar como Estación Adherida a la red.

Cambio de corriente eléctrica en la Estación de Villa Mercedes: Se aprueba la inversión de pesos 29.896,30 para el cambio de corriente continua por alternada en la estación de servicio Villa Mercedes (San Luis).

Colocación de un tanque de nafta en la Estación San Juan: Se aprueba el gasto de \$ 28.159,55 para extraer un tanque deteriorado y colocar otro de 20.000 litros, en la playa de nafta de la estación San Juan, incluyéndose los arreglos de dicha playa en esa suma; n) **Gastos de la estación Adherida de Villa Adelina:** Se autoriza la inversión de \$ 20.000, para contribuir con parte de los gastos efectuados, para brindar una mejor comodidad a los asociados de la Entidad.

Compra de 6 equipos radioteléfonos para campamentos: Se aprueba la adquisición de 6 equipos radioteléfonos a la firma RCA, Víctor, en la suma de \$ 59.600 cada uno, de los cuales 4 serán destinados a los campings Mar de Ajó, Villa Carlos Paz, Chascomús y San Clemente del Tuyú y los dos restantes se reservarán como repuesto o para equipar otras estaciones de las que componen la amplia red que se está instalando.

Compra de un transmisor para servicio de radioaficionado: Habiendo obtenido el A.C.A. la licencia de estación radioaficionada en la categoría superior, cuya señal distintiva es LU7 A.C.A., y no pudiendo cubrir con ninguno de los

transmisores existentes afectados al servicio de la red permanente el rango de frecuencias destinados al trabajo de aficionados por razones técnicas; como dicho servicio permite atender eficientemente cualquier emergencia y además servirá eventualmente de enlace para el funcionamiento de la red, cuando las condiciones de propagación no sean favorables en las frecuencias asignadas a la Entidad, se resuelve aprobar la adquisición por intermedio de la Comisión Asesora de Adquisiciones, Licitaciones y Ventas, de un equipo transmisor de las siguientes especificaciones técnicas: Bandas que debe cubrir: 160-80-40-20-15-10 m. Control frecuencia por cristal y O.F.V. de alta estabilidad. Modulación de alto nivel. Servicio en A3, eventualmente A1. Micrófono dinámico o cristal. Potencia máxima de salida 100 vatios. Alimentación 220 voltios. Corriente Alternada 50 periodos.

Compra de dos equipos radioteléfonos para Punta del Indio y La Francia: La Comisión Asesora de Telecomunicaciones informa que se ha obtenido permiso de la Comisión Nacional de Telecomunicaciones para instalar radioestaciones en las ciudades de Paso de los Libres y Santa Rosa utilizando las características de las móviles terrestres autorizadas por Resolución S.C. 1796 al 27-8-59. Para el equipamiento de las mismas, se recurrió a los equipos instalados primitivamente en La Francia y Punta del Indio, los que por su potencia y características técnicas se consideran más aptos para cubrir el servicio. Para reequipar a esas estaciones la Comisión Asesora aconseja la adquisición de 2 equipos R.C.A. Víctor modelo S.C. 310, similares a los instalados en la Ru-

ta N° 2. Por lo tanto se resuelve adquirir a la firma R.C.A. Víctor dos equipos al precio de \$ 64.000 cada uno, dando intervención a la C.A., Adquisiciones y Ventas.

Ampliación para el taller mecánico en estación Santa Rosa: Se autoriza la inversión de \$ 281.520, para construir un local destinado a taller mecánico en la estación Santa Rosa, de acuerdo con la cotización de Pazquali y Di Zitti.

Donación para el Archivo Fotográfico de la revista AUTOCLUB: Se resuelve aceptar la donación de una colección de fotografías para el Archivo Fotográfico de la revista AUTOCLUB, efectuada por el Sr. Presidente de la Entidad, doctos C. Carman.

Pista de enseñanza de manejo para la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A.: Se autoriza a efectuar los trabajos necesarios para la habilitación de una pista de enseñanza de conducción en el espacio cedido al efecto por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, así como la mano de obra y compra de los materiales indispensables, que no existan en el Club, y una casilla pre-fabricada, acordándose para ello hasta la suma de \$ 250.000.

Construcción de la vivienda y galpón para materiales en Villa Gesell: Se resuelve aprobar la construcción de una vivienda para el encargado y un galpón para depósito de materiales en la propiedad del Automóvil Club Argentino en Villa Gesell.

Queda autorizada la inversión de \$ 30.000, para la adquisición de una acción de la Cooperativa de Luz de Villa Gesell, conexión de la línea, pago de Impuestos Municipales, etc.

Cambio de corriente eléctrica en la Estación Reconquista: Se autoriza la inversión de \$ 40.000, aproximadamente para la compra de los materiales necesarios para reemplazar la instalación eléctrica de la estación Reconquista por cambio de corriente, más \$ 8.500, en concepto de mano de obra.

Estación Adherida en Martínez (Partido de San Isidro) Prov. de Bs. As.: Apruébase el contrato suscrito con la firma Electra S.R.L. compuesta por los señores Ido Bentivogli y Dr. Roberto Pascual Battellini, propietarios de la estación de servicio autorizada YPF, ubicada en la localidad de Martínez, Partido de San Isidro, Provincia de Buenos Aires, Aveni-

da Santa Fe 1920, esquina Vicente López, que prestará a los socios del Automóvil Club Argentino atención preferencial, pasando a revistar como estación adherida a la red de dependencias del mismo.

Estación Adherida en Pellegrini Prov. de Bs. As.: Apruébase el contrato suscrito con la firma Bartomeo Hnos. poseedora de una estación autorizada YPF —en construcción adelantada— en Pellegrini, Prov. de Bs. As., la que pasará a engrosar la red de dependencias de la Entidad en calidad de "Adherida".

Reparación de la playa de nafta en estación Villa del Dique: Autorízase la inversión de \$ 43.600, para reparar 80 m². de la playa de nafta de la estación Villa del Dique, a razón de \$ 545 el m², según presupuesto de Enrique Aranda.

Supresión del estacionamiento mensual con cochera fija en estaciones de servicio del interior del país: Suprímense las cocheras fijas en los lugares de estacionamiento en todas las dependencias del Club, partir del 1: de enero de 1963.

Adquisición de cinco unidades para la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito: Autorízase la adquisición de cinco jeeps, los que serán destinados a la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito.

Propuesta del gobierno de la provincia de Jujuy para la construcción de una estación de servicio en La Quiaca: Se aprueba de acuerdo con el plan propuesto por la Intervención Federal en la provincia de Jujuy, que el Automóvil Club Argentino se haga cargo del pago de los primeros certificados de obra, hasta la suma

de \$ 1.000.000, como así aceptar el compromiso de la provincia mencionada de proceder al pago del saldo resultante, hasta la terminación de la obra, que se estima en un total de \$ 3.500.000, además del compromiso de la provincia de Jujuy de devolver al A.C.A. la suma de \$ 1.000.000 en diez cuotas mensuales consecutivas de \$ 100.000 cada una, a partir del 1º de enero de 1964.

Trámites de siniestros de seguros de automotores: Se resuelve que el A.C.A. abonará por cuenta y orden de la Caja Nacional de Ahorro Postal las indemnizaciones que correspondan por siniestros de

responsabilidad civil hacia terceros hasta la suma de \$ 10.000, siempre que previamente se cumplan las disposiciones que exige la Caja para el posterior reintegro del importe abonado.

Comisión Asesora de Carreras. Su constitución: A propuesta de su presidente, doctor Raúl Fernández Aguirre, se resuelve aprobar la integración de dicho cuerpo con los señores: Enrique González Vidal, vicepresidente; capitán de navío ingeniero Luis M. A. Gianelli, secretario, Jorge B. Macías, escribano Enrique F. Ghezzi, Dr. Angel Maccarrone, Julio A. Rosso y Mauricio Gallo, vocales.

RENOVO SUS AUTORIDADES

LA COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA

EN la Comisión Deportiva Automovilística se llevó a cabo recientemente el acto de elección de nuevas autoridades. Como consecuencia del mismo, resultó reelegido por un nuevo periodo el Presidente del Consejo Directivo, Capitán de Fragata Ricardo Baranda y el resto de dicho Consejo quedó integrado de la siguiente manera: **CONSEJEROS TITULARES:** Señores: Dr. Angel Maccarrone; Jorge B. Macías; Capitán de Navío L. M. A. Gianelli; Dr. Raúl Fernández Aguirre; Ernesto Tornquist; Esc. Enrique F. Ghezzi; Pedro Vaccario; Norberto Paoletti; Julio A. Rosso; Enrique González Vidal; Capitán de

Fragata Carlos M. Giavedoni; Dr. Fernando Nery; Francisco Casuscelli; Delfor Tomasoni; Roberto Ghirimoldi; Juan J. Plini; Roque Molinari; Dr. Pedro Alegre; Esteban Estrada; Manuel Hernández; Eduardo L. Capart y Jorge Garrido. **CONSEJEROS SUPLENTE:** Señores: Felipe Sastre; Jorge Camaño; Lucio Bollaert; Teniente de Navío Luis A. Ballesi; Alberto Rodríguez Larreta; Ing. Enzo Tasco; Horace George Steven; Raúl Riganti; Juan A. Gaudino; Abraham Sleimen; Adolfo Albisu; José Lombardi; Dr. Virgilio Márquez; Luis Caminata; Alberto Asad; José Ferrari; Martín Salaverry y Francisco Pasavanti.

MENDOZA DE PUNTA...

(Viene de la página 83)

Cacheuta, fue ordenar a todos los presentes divertirse. Y el bando no fue difícil de cumplir, ya que condición inexcusable para entrar a la fiesta fue la de lucir atuendos deportivos. Y en el Festival de la Nieve de Los Molles, la soberana es Adela Andreotti, morena; para que los súbditos no confundan los reinos, y sus reinas.

Dos notas que no deben olvidarse

El Automóvil Club Argentino ha cumplido en estos festivales una labor de colaboración muy eficiente. Y el calificativo es de una nota que el director de Turismo de Mendoza ha enviado a la filial Mendoza de la institución, que puso a

disposición de quienes la necesitaran en el camino, una brigada de auxilio.

Mientras tanto, el doctor César C. Carman, también ha dirigido una nota en su calidad de presidente del Automóvil Club Argentino a la filial Mendoza, felicitándola por la decisión de cooperar en todo aquello que signifique estimular las iniciativas en pro del turismo.

Un copo de nieve final

En suma, que Mendoza no es sólo verano. Y que también vestida de blanco, resulta un destino amable para quienes tienen afán de caminos. Estos festivales de la nieve, recientemente cumplidos en la pro-

vincia andina, así lo han demostrado. Muchísimos visitantes llegaron a Mendoza para saber cómo termina en blanco esa aventura del color, que renace todas las primaveras, termina en invierno y, todo lo hace suponer, el año que viene se repetirá con esa inmutable condición que tiene el tiempo de repetirse. Con toda seguridad, entonces, se puede afirmar que Mendoza, en 1963, tendrá otro invierno que también tendrá nieves, y que también volverá a llenar de alegre compañía la silenciosa soledad de los Andes. Y la soledad de la naturaleza es la mejor venganza para tantos días de ciudad... que nadie negará es un buen copo de nieve final; pero el año que viene habrá nieve otra vez.

DE acuerdo con lo anunciado, tuvo lugar el Festival Aéreo organizado por el Aero Club Argentino y el Automóvil Club Argentino conjuntamente, en el Aeródromo de San Justo, que presentó en la ocasión el aspecto de los grandes acontecimientos. Ya al promediar la mañana, se congregaba un número extraordinario de público que se asociaba así al homenaje que se rendía a nuestra Fuerza Aérea en celebración del 50º Aniversario de la Aviación Argentina, que prácticamente tuvo origen cuando el Aero Club cedió sus instalaciones a la entonces Fuerza Aérea del Ejército Argentino.

Asistieron las autoridades de ambas instituciones encabezadas por sus respectivos presidentes, ingeniero Emilio Turbay y doctor César C. Carman; el comisionado municipal de Matanza, el jefe de Relaciones Públicas y Prensa de la Secretaría de Aeronáutica, jefes del arma, autoridades de aero clubes, así como también los integrantes de la primerísima promoción de aviadores, los promotores Amalia Figueredo de Prieto, Julio Lironi, Teodoro Fels, Tomás Godoy, Eduardo Olivero, Alfredo León Sosa y José A. Cousillas.

A mediodía se realizó un asado criollo al final del cual, el ingeniero Turbay y el doctor Carman se refirieron a las razones del homenaje y, por último, el comodoro Julio Cochella testimonió el reconocimiento de la Aeronáutica por la labor emprendida por ambas instituciones, entregando a sus presidentes dos maquetas del Sabre F86.

Comenzó el Festival con la pasada de una escuadrilla de aviones

ALCANZO GRAN BRILLANTEZ EL FESTIVAL AEREO DE SAN JUSTO



El doctor Carman, presidente del ACA, el gerente de la institución, señor Domingo M. Armendáriz, y otros asistentes al acto, escuchan de labios de las jóvenes paracaidistas el relato de la sensación que se siente cuando se salta en el vacío.



Dos jóvenes veteranas del paracaidismo acompañadas por dos señoritas que ese día hicieron su vuelo de bautismo.

del Aero Club Argentino, de uno de los cuales se lanzó el señor Jorge Pérez, del Club de Paracaidismo Cóndor, quien durante su caída desplegó una bandera argentina. Momentos más tarde hizo una pasada el instructor del Club, señor Julio V. Lironi, que voló sobre el campo con el motor detenido; luego el señor Marcos Astiz realizó acrobacia con el Cessna 210, y más tarde lo hizo Santiago Germanó con su avión Bucker Jungmann. Durante este espectáculo, un DC3 de la Fuerza Aérea Argentina realizaba vuelos de bautismo, e hicieron lo propio dos helicópteros de la Dirección General de Aviación Civil y varios aviones particulares.

Poco después hizo su aparición la escuadrilla Mentor, integrada por 4 aviones. A su mando estaba el vicecomodoro Marcos Montesano, y los otros pilotos eran el comandante Corradini y los primeros tenientes Ricardo Di Liscia y Luis Grande, quienes realizaron toda suerte de maniobras, aterrizando luego.

Posteriormente, se vio como 16 paracaidistas, entre ellos las señoritas Carmen Pedernera y Marta de Páez, realizaban un salto automático desde el DC3. Fue ésta una de las notas más emocionantes, ya que varios de aquéllos realizaron el "salto deslizado", que es para dirigir el paracaídas, pero que confunde a los espectadores, ya que produce la sensación de que no ha de abrirse.

Llegaron luego dos planeadores, remolcados por un avión que, después de soltarse éste, aterrizaron haciendo primero un "tonel". Las



Dos parejas de paracaidistas, momentos antes de iniciar uno de sus vuelos.



Los presidentes de las dos instituciones, doctor Carman e ingeniero Turbay, acompañados por los promotores y de otras autoridades del Aero Club y del Automóvil Club Argentino.

máquinas estuvieron piloteadas por los señores José Ortner y Héctor Macarrón.

Por último, aparecieron las siluetas inconfundibles de seis Gloster Meteor, que volaron en formación de flecha y que dejaron detrás largas estelas de humo. La escuadrilla estaba al mando del primer teniente Ahets Etcheverry e integrada por los primeros tenientes Cabarret, De Nogaretz, Laskowsky, Andreasen y el teniente Estigarritz.

También llegó más tarde un Mentor de la 7ª Brigada con los tenientes Antonietti y Mujica, que realizaron el apoyo de la escuadrilla. Estas máquinas efectuaron maniobras a baja altura en formación de cuatro, ya que los primeros tenientes Laskowsky y Andreasen volaban como solistas y eran la constante preocupación del público que los buscaba afanosamente, puesto que nunca se sabía por dónde aparecerían en pasadas a no más de 30 metros sobre el campo.

La escuadrilla realizó "looping" de seis, la hoja de trébol, "looping" y toneles en rombo, "looping" en flecha, "looping" con cambio de formación y, por último, la bomba, en la que la escuadrilla, después de una pasada rasante, trepa y cada uno de sus integrantes toma para un punto cardinal. Después de hacer un vuelo invertido, volvieron al campo, donde se cruzaron sobre un mismo punto a gran velocidad.

La fiesta terminó con el día, habiéndose continuado con los lanzamientos de paracaidistas, vuelos de bautismo y acrobacias.

El veterano campeón de acrobacia aérea, don Santiago Germanó, aprestándose a iniciar una de sus inolvidables proezas.

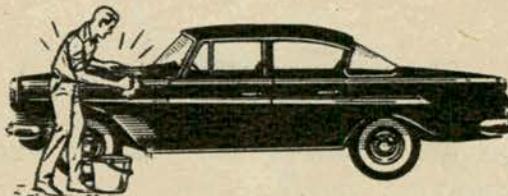
NUEVO!..



**LAVA, ENCERA
DA BRILLO** Y PROTEGE
SU COCHE

EN UNA FACIL OPERACION!

CELOWAX



Con una medida de CELOWAX en un balde de agua, usted lava "a nuevo" su coche sucio, dejándolo impecable, deslumbrante!... Y todo en UNA SOLA Y RAPIDA OPERACION... sin ensuciar el piso de su garage! CELOWAX con silicones, "autobrillo" seguro para su coche! Los silicones que entran en la composición de este producto UNICO en la Argentina, forman una "coraza" transparente de inmejorable limpieza y protección!

CELOWAX LAVA LUSTRANDO!!

PLASTIFICADORA S. A.

Productos consagrados mundialmente, elaborados en el país.

SAN MARTIN 1141 - Buenos Aires - T. E. 31-0996 y 32-3898
En Mar del Plata: Santa Fe 1645 - T. E. 3-3177

EN VENTA EN: AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, GRANDES ALMACENES, FERRETERIAS, BAZARES, ESTACIONES DE SERVICIO, ETC.



GUÍA

DEL AUTOMOVILISTA Y TURISTA

AGENCIAS Y AUTOMOVILES

FEDERICO H. PASQUET Automóviles

Automóviles nuevos y usados
Compras, ventas - Permutas y
consignaciones - Financiaciones
Av. Lib. Gral. San Martín 1942
T. E. 791-6233 OLIVOS

ALVAREZ y GIANNI S.R.L. AUTOMOVILES

Avenida SANTA FE 5176 - 80
T. E. 77-7435-9296

RODAMOVIL S. R. L.

Automóviles nuevos y usados.
Compra- Ventas - Permutas y
Consignaciones.
Facilidades

CABILDO 4576 Capital
T. E. 70-0364 y 701-6450

Sr. SOCIO:

Examine detenidamente esta
guía: le resultará beneficioso.

OSCAR J. CASTAGNA

Asociado a la Cámara
Comerciantes Automotores

AUTOMOVILES DE CATEGORIA
Los mejores precios de plaza

Avda. Libertador Gral. San Martín 550
T. E. 791-5632 Vicente López

AUTOMOVILES

OSCAR V. ONESTO

El precio más conveniente
en autos usados.
Permutas - Facilidades

Av. LIB. GRAL. SAN MARTIN 1188//1192
T. E. 795-5374/4153 — VICENTE LOPEZ

CARSALES S.R.L.

- * Grandes oportunidades en
automóviles usados, con
financiación a 30 meses.
- * Unidades estrictamente
revisadas.

Avda. Lib. Gral. San Martín 749-765
T. E. 797-0939 Vicente López

GALO C. RICAURTE

AUTOMOVILES

- * Garantía en autos usados.
- * Compra - venta - permutas
y consignaciones.
- * Financiación hasta 2 años.

Av. L. G. SAN MARTIN 744 - T.E. 797-0704
Vicente López

AUTOMOVILES

"CORDOBA"

Compras - Ventas - Permutas
Consignaciones.
Talleres propios

Av. J. B. JUSTO 1907/15 - T. E. 54-9044

ALFREDO L. CASTELNUOVO

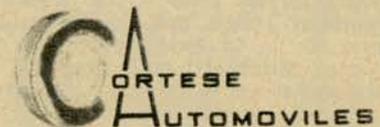
- * Compra - Venta * Permutas
- * Consignaciones * Facilidades.

Av. LIB. GRAL. SAN MARTIN 1201/1199
T. E. 791-8477/9652 — VICENTE LOPEZ

Para comprar o vender
su automóvil consulte

MOSSE Hnos.

ALVAREZ THOMAS 937/41
T. E. 55-7064 - 8484 - 9168



Casa Cent.: Tucumán 3701/09. T.E. 86-0217
Sucursal: Córdoba 844. T.E. 32-1990

LEON KLICZKOWSKI
Socio Vitalicio N° 261 del A.C.A. le ofrece
condiciones especiales en automotores

VALIANT - FARGO

Av. Montes de Oca 1102 Capital

Agencia "LIBERTADOR"

CARLOS BARRETO Y CIA.

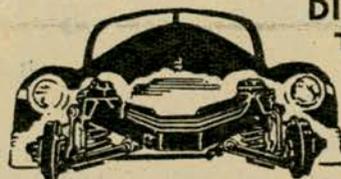
Av. Lib. G. San Martín 1195. T. E. 791-6901
(Frente est. Vicente López)

AUTOCLUB

es la revista de automovilismo de mayor tiraje
en América latina.

LANZANI & GHIOTTI

LA CASA DEL AMORTIGUADOR
VIRREY LINIERS 227-65
ADMINISTRACION: T. E. 89-2357
PLAYA DE REP.: T. E. 89-3224
TALLERES: T. E. 89-3582
TORNERIA

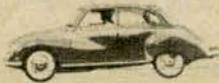


FRENOS DIRECCION

TREN DELANTERO
AMORTIGUADORES
BALANCEADO DE RUEDAS
ALINEACION DE DIRECCION

**AUTO UNION DKW
SERVICE GARANTIZADO**

"DE KABILDO UNION"
CONCESIONARIOS OFICIALES
I.A.S.F.S.A.



Distribuidores de repuestos legítimos
CANNING 1554/56 T. E. 71-9809

AUTO UNION DKW



Servicio Autorizado
Venta de Repuestos

Descuentos a socios del A.C.A.

TALLERES FEHLING

DIAZ VELEZ 4335 T. E. 88-0227

EN LA LUCILA
ya está su
D K W AUTO UNION

- * Sedan 4 puertas
- * Rural Universal
- * Furgón Pick-Up 970 Km



Av. LIB. GRAL. SAN MARTIN 3199
(La Lucila)



**Taller Mecanico UNION
IGNACIO GIRO**

Reparaciones en General
DESCUENTO A SOCIOS DEL A.C.A.
UGARTECHE 3288 T. E. 71-9751

AUTO UNION DKW

REPUESTOS LEGITIMOS — SERVICE
TALLER AUTORIZADO
WILLI RIEDL
SOCIOS A.C.A., DESCUENTOS
CABILDO 476/82 T. E. 772-6482

**BORGWARD
SERVICE GARANTIZADO**

MARCOLONGO

Alineación de direcciones
Balanceado electrónico de
ruedas - Mecánica - Chapa
Pintura - Repuestos

Descuentos a socios del A.C.A.

Salguero 3026 T. E. 72-5734

T.E.D.M.A. S.R.L.

concesionarios **BORGWARD**

Talleres de mecánica en general
Línea de repuestos y accesorios
para

ISABELLA y camión B. 611

Descuentos especiales a socios del A.C.A.
CONSTITUCION 1045 - T. E. 26-0476

**CITROEN
SERVICE GARANTIZADO**

OESTE MOTORS

CONCESIONARIOS OFICIALES
ZONA OESTE

CITROEN



REPUESTOS - SERVICIO MECANICO

RIVADAVIA 14466 T. E. 658-4250
RAMOS MEJIA

ZEN-OLSEN S.R.L.



Concesionarios **CITROEN**

**TALLER
DE ALTA CAPACITACION**

OLLEROS 2668 T. E. 771-1295
EXPOSICION Y VENTAS
Avda. CABILDO 1184
T. E. 73-5418 Capital

TALLER PARIS

Especialistas en

CITROEN 2C.V.
y toda la línea **CITROEN**

Mecánica - Chapa - Pintura
Trabajo con garantía

Av. MAIPU 1437 T. E. 791-7133

Vicente López

**TODO PARA
CITROEN 2C.V.**

Mecánica - Chapa - Pintura

**PREPARACION PARA
MAYOR VELOCIDAD**

Avance de Encendido Regulable
desde el Volante



Adaptación de amortiguadores - hidráulicos - Cambio panel
puertas.

Socios A.C.A. descuentos especiales.

Taller: **GUILLEMO VAGO**
Cabello 3191

Invitados a nuestros lectores a hacernos conocer sus impresiones sobre

AUTOCLUB

**SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRA DEFENSA ESPECIAL
NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS**

RADIOS - CALEFACTORES
FAROS BUSCAHUELLAS
BARANDAS - CORTINAS

IMPORTADORES
JUJUY 51 S.R.L.
Fabricación

VISERAS, ALETAS DE VENTILACION,
SOPORTES DE PARAGOLPES
TRABEX, TAPIZADOS, ETC.

JUJUY 51 (PLAZA ONCE) - BUENOS AIRES - T. E. 87-8269 y 88-2864 - DESCUENTOS ESPECIALES A SOCIOS DEL A.C.A.

**SERVICIO AUTORIZADO
ESPECIALISTAS EN
CITROEN 2 C.V.**

Arturo Anciaux y Cía.

BOGADO 4438 T. E. 86-6616
(Altura Corrientes 4400)

C. Bragantini e hijos

Avda. JUAN B. JUSTO 3121-27
T. E. 55-0162

Cacciavillani Hnos.

Soc. Resp. Ltda.
RIOJA 1155 T. E. 93-3438

Detroit Motors

de F. OLCINA
Av. de Los Incas 5115 T. E. 52-1841

Antonio R. Pitta

e HIJO
Francisco Beiró 3262 T. E. 53-0994

E. Stramschack y Cía.

S. R. L.
Avda. JUAN B. JUSTO 4640/42
T. E. 59-7853

**DE CARLO
SERVICE GARANTIZADO**

En THIN'S CARS

Agente Autorizado

"Su" DE CARLO
tiene el service asegurado

El taller más moderno, eficiente y
económico en su especialidad

QUESADA 1625/27 — T. E. 70-9825
(a 150 m. de Av. Lib. Gral. San Martín)

**SOLUCIONE EL PROBLEMA
DE LOS MANCHONES DE SU
DE CARLO**



Modificamos Sistema
Garantía 5 Años

Precios especiales a socios del A.C.A.

TALLER "KING"

CABRERA 5916 T. E. 772-2746

NORBERTO C. MEZZINA y Hnos.
Concesionario
DE CARLO 700

Facilidades de pago en 24 meses.
Tomamos su coche usado.

Taller especializado - B. M. W. en
Repuestos y Accesorios Legítimos.

5 % de descuento a socios del A. C. A.

Av. CABILDO 658-501. T. E. 771-4933/4109
Capital

SAN ISIDRO

Comercial Rural e Importadora
S.R.L. — Cap. \$ 1.000.000.00
CONCESIONARIO OFICIAL



Agente
Autorizado



Consortio Industrial
para la producción
AUTOMOTRIZ
ARGENTINA S. A.

Avda. CORDOBA 4430 — T. E. 54-3216

**DI TELLA
SERVICE GARANTIZADO**

BIMOTOR ARGENTINA

S. A. C. e I.
CONCESIONARIOS

SIAM DI TELLA Automotores S. A.

Service Autorizado y Repuestos
RIOJA 936 T. E. 93-0322/5972



automotores s.a.

CEDRASCHI, CAMARERO Y CIA.

RIVADAVIA 16.900 - T. E. 658-1434

SERVICE-OSVALDO MAGNASCO 1174
HAEDO

Concesionario Oficial Siam Di Tella Automotores

**FIAT
SERVICE GARANTIZADO**

**Auto
motores
SAN ISIDRO S.A.**

CONCESIONARIO FIAT

Exposición - Venta - Financiación - Repuestos
Service garantizado

Av. Libertador G. San Martín 14002
MARTINEZ T. E. 792 - 4261

ITAL-CAR

**ESPECIALIZADO
EN AUTOMOVILES**

FIAT - CISITALIA

Service en el día

Socios del A.C.A., precios especiales.

ALSINA 2585

CAPITAL

RENE DE NINNIS S.A.I. y F.

Concesionario FIAT - Exposición y
Venta - Taller Autorizado

Exposición y Venta: Talleres:
Av. SANTA FE 3101 S. DUMONT 2454
T. E. 83-9105/2928 T. E. 771-4344

ANTONIO JUAN SERGI S.A.

Comercial, Industrial, Inmobiliaria y
Agropecuaria

**CONCESIONARIO
FIAT**

- * Mecánica
- * Electricidad
- * Alineación y Balanceo
electrónico
- * Lavado y engrase
- * Repuestos y accesorios

Service:

DONATO ALVAREZ 1342. T. E. 58-0328

Salón de Ventas:

H. PUEYRREDON y ANGEL GALLARDO
T. E. 89-6911

LA DEFENSA DE SU COCHE

SOPORTES, REFUERZOS, ALARGUES Y DEMAS PARA SU
COCHE, COLOQUELOS DIRECTAMENTE EN LA FABRICA

DISPONEMOS DE PLAYA DE ESTACIONAMIENTO
Descuento especial a socios del A. C. A.

MACERA

MANSILLA 2935 - T. E. 82-1693

FIAT CONCESIONARIO

AUTOMOVILES **SAAVEDRA S.R.L.**

Administración y Ventas:
CABILDO 4407. T. E. 70-2845/4586
TALLER SERVICE
Mecánica - Pintura - Tapizados
MAURE 2010. T. E. 771-1795/1858

FORD

Service Garantizado

SERRA LIMA S.A.

Concesionarios FORD
FALCON - FORD - TAUNUS
Servicio Mecánico
MANSILLA 3179/91 T. E. 83-5864

HANSA 1100

Service Garantizado

TALLER **NOEL GIRELLI** AUTOMOTORES

GOTIATH HANSA 1100
Service - Stock de Repuestos
BILLINGHURST 2259 T. E. 82-3543

I.K.A.

Service Garantizado

AUTOMECA NICA
E. ZANETTI
Mecánica General
DE CARLO - N.S.U. - ISARD - I.K.A.
REPUBLICUETAS 1959 - T. E. 70-6218
Capital

ISARD SERVICE GARANTIZADO

AUTOMOVILES **ALBERTO**
Venta de ISARD 0 km. y usados,
CONTROLADOS Y REPARADOS
en nuestros talleres espe-
cializados en la marca
Balanceadora de ruedas
única en la zona
Línea completa de repuestos
PIDA SU TURNO
Avda. Libertador Gral. San Martín 875
T. E. 797-3984 VICENTE LOPEZ

M. S. L.

- Especialistas en ISARD
- Reacondicionamiento
Total de motor en 48
horas
- A talleres del interior,
precios especiales
Pida informes

Av. Libertador G. San Martín 8350
T. E. 70 - 2111 CAPITAL

¡QUE BIEN SE VIAJA! con un "ISARD"

Previamente Revisado
y Controlado por

TALLER PASCO

Service Autorizado
Socios del A.C.A., descuentos especiales
PASCO 1292 T. E. 27-1273

N.S.U. SERVICE GARANTIZADO

AUTOLIVOS

Agentes exclusivos N.S.U.
En Vte. López - Olivos - La Lucila
Martínez y Acassuso
PEUGEOT 0 Km.
ISARD 0 Km.
Av. Lib. Gral. San Martín 3050
(OLIVOS) T. E. 791-9285
Service autorizado N. S. U.

MIGUEL ANGEL GALLUZZI JAMES y Cía.

Consignaciones
Concesionarios: ALFA ROMEO
Giulietta-T. i. - Camiones
N. S. U. PRINZ AUTOAR
Repuestos y Service
DIAZ VELEZ 4101 CAPITAL
T. E. 88-5214 - 87-4304

PEUGEOT SERVICE GARANTIZADO

Greene s.a.

COM. IND. Y FINAN.



CONCESIONARIOS
PEUGEOT

Ventas - Service - Repuestos
Av. Santa Fe 947 - Acassuso
T. E. 792-1495 - 1923 - 7067

GUILLERMO BILLY



Concesionario oficial

PEUGEOT

Aceptamos unidades usadas
Financiación por el saldo

BULNES 65

(Rivadavia al 3700)

TALLER CENTRAL

PEUGEOT

D. A. P. A. S. A.

MANTENIMIENTO

SINCLAIR 2963

Teléfonos: 71 - 0667 - 1851

Arrigo Aviani y Cía. S.R.L.

Service Autorizado PEUGEOT



Mecánica - Chapa - Pintura -
Electricidad - Estación de Servicio
Underseal

Cavia 3297 - T. E. 72-4207
Altura Avda. Pte. Figueroa Alcorta 3600

¿Le agrada AUTOCLUB?
En cualquier caso, hága-
nos conocer su opinión
al respecto.

GUT - CAR S.C.C.

Servicio Autorizado PEUGEOT
Técnicos especialistas en



PEUGEOT 403 y 404

FRANKLIN D. ROOSEVELT 1935 - 73-7603
(ex Guanacache)

PRINCIPE

S.A.C.I.M. v C.



CONCESIONARIO PEUGEOT

◆ Ventas ◆ Repuestos ◆ Service
Av. SANTA FE 5085-91
T. E. 77 - 7595 - 0930 - 6363

AGENCIA

"BUENOS AIRES"

S.A.C.I.F.

CONCESIONARIO "PEUGEOT"



Exposición y Ventas:

RIVADAVIA 6158/60/62
T. E. 66-5226 y 63-5330

HELLER Hnos.

SERVICIO
AUTORIZADO
PEUGEOT

Técnicos especialistas en

PEUGEOT 403 y 404

CRAMER 3274/76



T. E. 70-0325

LUIS LAMAS

SERVICE
PEUGEOT
AUTORIZADO
CABELLO 3434 T. E. 71-2654



VOLKSWAGEN
SERVICE GARANTIZADO

AUTOFIX S.R.L.

Especializados en autos
VOLKSWAGEN
FIAT

Mecánica garantizada - Chapa y
Pintura - Facilidades de pago.

CORREA 1612

Altura Av. Lib. Gral. San Martín 8200
T. E. 70 - 7207

ALFARD S.R.L.

TALLER ESPECIALIZADO
VOLKSWAGEN



Repuestos Legítimos

BULNES 2727 T. E. 83-5264 y 84-2667

ACCESORIOS Y REPUESTOS

RONDANO

y Cia. S.R.L.

Cap. \$ 2.500.000 m/n.

Repuestos y Accesorios
para Automotores

MERCEDES BENZ

Descuentos especiales a socios
del A. C. A.

SANTA FE 3400

T. E. 84-8889 y 1213 - Buenos Aires

ESTABLECIMIENTOS

TATEOSSIAN Hnos.

REPUESTOS Y ACCESORIOS

PEUGEOT CITROEN

IMPORTACION - FABRICACION

Socios A.C.A., descuentos especiales
CABELLO 3363/65 - T. E. 71-3952 y 72-3957
Altura Las Heras 3400

Accesorios para la industria en general
JOSE N. VOLANTE

Importador
Válvulas - Llaves de paso - Robinetes
Manómetros - Termómetros - Pirómetros
Registradores - Caños y piezas negras y
galvanizadas - Tubos de acero para
calderas - Bridas - Empaquetaduras
CHACABUCO 454 - 34-0659, 30-9461/2883

FRAY M. ESQUIU 1937
Buenos Aires

Depósitos: GENERAL ACHA 2032/34
Lanús

FRENOS - CANDIA

Reparaciones y Ventas

DESCUENTOS REALES
A SOCIOS DEL A.C.A.

ALMAFUERTE 383 T. E. 757-0820
Santos Lugares

Casa "CUREGIA" Soc. Col.

Velocímetros

BALSAMO Y FERNANDEZ
VENTAS Y REPARACIONES

Instrumental del automóvil - Náutica
Aviación - Velocímetros - Cuenta revoluciones - Marcadores de temperatura, nafta, aceite, Amperímetros, Limpiaparabrisas eléctricos y mecánicos - Relojes a cuerda y eléctricos - Contadores para industria - Transmisiones p/Velocímetros
MALABIA esq. GUEMES - T. E. 71-0489

FEINSTEIN S.A.

Repuestos para automóviles
Herramientas - Accesorios

DESCUENTOS ESPECIALES
PARA SOCIOS DEL A.C.A.

PARANA 555 - T. E. 45-2596 (Bs. As.)

LAMP-CAR

Soc. en Com. por Acciones
IMPORTACION DE LAMPARAS

Montevideo 549 - Bs. As. - T. E. 40-4798

GONZALEZ & PRESTIA

S. R. L.

TECNICOS ESPECIALISTAS
REPARACIONES EN EL DIA



SERVICE

Peugeot

AUTORIZADO

CORDOBA 3264 - 66

T. E. 86 - 1370
88 - 5296

"EL CONDOR"

Fábrica de Radiadores y
Tanques para Nafta
Para toda marca y modelo de automotor
DORREGO 41 al 49 - T.E. 54-3840 y 55-3931
Buenos Aires

PISTONAR S. R. L.

Aros de Pistón Importados
VIAMONTE 1604
T. E. 40-8190/9253

Cristales de Seguridad

para Automotores
CRISTALES DE SEGURIDAD
FRUMENTO Hnos.
IMPORTADORES

Descuento especial a socios del A.C.A.
A. THOMAS 932 - T. E. 54-1880 y 55-0446
Capital

CRISTALES DE SEGURIDAD

Para cualquier Marca y Modelo
de Automóvil
Descuentos especiales o socios del A.C.A.

CASA JULIO

CABRERA 5940 T. E. 771-4294
BONPLAND 1443 T. E. 772-5645

CROMADOS

CROMADOS

Mario Iberti y Cia.

Reparación de Accesorios
Ajuste y Centrado de Ruedas
Venta de Accesorios Nac. e Imp.

DEFENSAS para

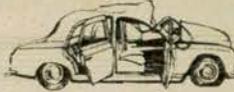
FALCON - VALIANT
RAMBLER - CHEVROLET 400

AUSTRIA 2570 T. E. 82-7344
Capital

CHAPA Y PINTURA

TALLER BERUTTI

De JOSE PERES y GUILLERMO VAGO
FINA ARTESANIA EN REPARACIONES DE CHAPA Y PINTURA



Especialista en Vuelcos
Descuentos a socios del A.C.A.
BERUTTI 4436 T. E. 72-8917
Casi esq. Oro

ESTACIONES DE SERVICIO - GOMERIAS

ESTACION DE SERVICIO
"SARMIENTO"
Servicio "SHELL"
LOPEZ, CASEIRAS y Cia.
Lavado y engrase nocturno
SARMIENTO 3301 T. E. 88 - 3049

Gomeria "LAS HERAS"
Gran stock de cubiertas y campanas
nuevas. Vulcanización y recauchutaje.
Aceite y grasas en general.
MANUEL A. PEON
Las Heras 2165 - T. E. 84-7811

CASA PEREZ REY
Cubiertas de todas medidas
UGARTECHE 3307 T. E. 71-4219
Buenos Aires

MOTOS Y MOTONETAS

REPUESTOS Y ACCESORIOS
para MOTOS Y MOTONETAS

R. González y Cia. **RG**

Descuento especial a socios del A.C.A.
Avda. SAN MARTIN 1555, esq. Añaseo

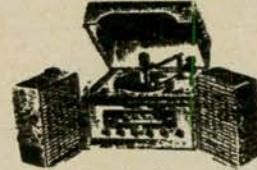
Sr. Socio:

Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficioso

RADIO Y ELECTRICIDAD

BOSTON RADIO

Presenta su última novedad



Valija portátil, radio-fono a transistores - Parlantes desmontables - Funciona con pilas de linterna o con batería de automóvil! Sumamente económico en su consumo. Ideal para turismo, camping, etc.

PRECIO OFERTA: \$ 7.500.-

A socios del A.C.A. descuento especial
Montevideo 161 T. E. 40 - 7874

Auto Radio "OSCAR"

Fabricación - Venta y Reparaciones

CERRITO 776 T. E. 41-0446

RADIO SANDOR

La casa más antigua en

RADIOS PARA AUTOMOVILES
(Fundada en 1934)

Todas las marcas y modelos de coches importados y nacionales - Amplio stock de todos los modelos de ANTENAS - Taller de service - Inst. en el local. Precios especiales a socios del A.C.A.

CORDOBA 1101/1107
T. E. 41-7833 - 44-7743 - Bs. As.

RADIO PARIS

La casa más surtida en

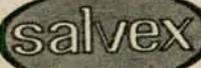
RADIOS PARA AUTOS
Y ANTENAS

Descuento especial a socios del A.C.A.
Avda. CORDOBA 1330 y 1386. T. E. 42-1000
42-8516
Buenos Aires

RADIOS PARA AUTOMOVILES TITO

Service Autorizado
BLAUPUNKT - AUTOVOX
10 % descuento a socios del A.C.A.
Colocación en el día.
Avenida MAIPU 3145 T. E. 795-0864
OLIVOS

CINTURONES DE SEGURIDAD



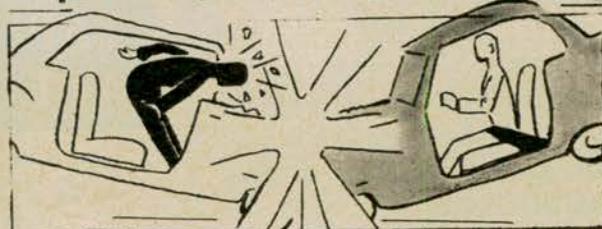
HEBILLA AUTOMATICA
ACERO INOXIDABLE IMPORTADO
100 % Nylon de alta tenacidad

Colóquelo en nuestro Service, Las Heras 3545 y también en:
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

GREEN S. A. Avda. Santa Fe 947 Acassuso
ALBERTO GOMEZ Ugarteche 3270 Capital
PEDRO COSENZA Bustamante 2482 Capital
OTAMENDI S. A. Sulpacha 1317 Capital.

Distribuidor:
J. BARRIOS
C. C. Central N° 3076
Capital

¡SALVESE CON SALVEX!





KÖENIGS S.R.L.

RADIOS PARA AUTOMOVILES

(Descuento especial a socios del A.C.A.)
FRENCH 2600 T. E. 82-3972
Agentes y Service Autorizado
BLAUPUNKT. AUTOVOX y MOTOROLA



AUTO RADIO

Antenas - Service TV
Talleres Propios
Socios del A.C.A., Descuentos Especiales
SILVIO RUGGIERI 2878 (ex Vidt)
T. E. 71-5273

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

Abierto Sábados, Domingos y Feriados,
Día y Noche. Reparación en el acto de
Dinamos, Arranques, Distribuidores e
Instalaciones.

Especialidad en
DKW - CITROEN - DE CARLO
ISARD - NSU - VOLKSWAGEN
y otras marcas

Descuento a socios del A.C.A. 15 %
Se da garantía escrita por 6 meses
de toda reparación

CASA MARIO CASA EDDY
Avda. MAIPU 1884 Avda. MAIPU 3682
T. E. 797-2391
OLIVOS OLIVOS

ENCENDIDO

VEGAS

ELECTROTECNICA
DEL AUTOMOVIL

Descuento especial a socios del A.C.A.
Avda. CABILDO 3310/20
T. E. 70-4729 y 5378 Buenos Aires

LECTRIC - CAR

Su Taller en la Zona Norte
Abierto Sábados y Domingos
ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
LAPRIDA 757 a 20 mts. de
Avda. LIBERTADOR 300
T. E. 791-3820 Vicente López

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

MORI & Cía.

VICENTE LOPEZ 2650 T. E. 84-0313
(a la vuelta del A.C.A.)
Buenos Aires

Los mejores escritores y
periodistas colaboran
permanentemente en
AUTOCLUB.

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

AUMENTE LA VELOCIDAD DE SU AUTOMOVIL

Coloque a su De Carlo 700 coupé Sport el nuevo sistema de escape con salidas individuales tipo Stebro y Abarth, se garantiza mayor potencia y velocidad similar al utilizado por el ganador del "Primer Premio Standard de la Provincia de Buenos Aires en su categoría"



ESCAPES

A. PIZZONI e HIJO

Técnicos del Silenciador
GORRITI 5948/50

• SILENCIADORES • CAÑOS DE ESCAPE

Marlit

SERVICIOS DE COLOCACION
PALIQUE 436/68 - 54-0303
CERVIÑO esq. UGARTECHE
71-5201

FABRICACION DE SILENCIADORES Y
CAÑOS DE ESCAPE para autos y
camiones

"CAÑOSSILEN"

Colocación en el acto para todo tipo
de automotor

Av. Dr. HONORIO PUEYREDON 2086
(ex- Av. PARRAL) Esq. WARNES 1200
T. E. 59-3617 Buenos Aires

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

Trabajos especiales. Colocación en el acto
CARLOS G. LUNERTI
BULNES 739 - T. E. 86-1343 - Bs. Aires

SOLDADURA EN FRIO

ESPECIALISTA EN
SOLDADURA EN FRIO

Pocholo Rodríguez

Todo tipo de fundición gris y aluminio
JUAN FRANCISCO SEGUI 3952
T. E. 72-2563

TAPIZADOS Y ALFOMBRAS

TAPICERIA FINA PARA AUTOS

GINGELE

J. E. URIBURU 1640
T. E. 82-1370 Buenos Aires

HOTELES

HOTEL



70 departamentos con aire acondicionado,
cocinita y heladera
TALCAHUANO 1253
ADMINISTRACION: 42-9481
T. E. 41-3629 - 44-1560 - 42-1427 y 42-8349

HOTEL SHERATON

RECIENTE INAUGURADO

100 habitaciones con baño privado, telé-
fonos, calefacción y aire acondicionado.

BAR AMERICANO - GARDEN GRILL

MARCELO T. DE ALVEAR 742, en-
tre Maipú y Esmeralda (ex Char-
cas) T. E. 32 - 5070/9

WILTONACEHOTEL

110 departamentos con baño
privado, teléfono, calefacción.
Aire acondicionado - Bar
americano - Grill - Whiskería.

CALLAO 1162/64 Tel.: 41 - 1818
(casi esq. SANTA FE) 41 - 9483
Buenos Aires 41 - 9196

HOTEL SUSSEX

- * En la esquina más central de Bs. As.: Florida y Tucumán.
- * 150 habitaciones lujosamente amuebladas - Baños privados.
- * Aire acondicionado en todas las habitaciones.
- * Bar americano y confitería.

TUCUMAN 572 T. E. 31 - 4982 al 85
31 - 4971 al 76

GRAN HOTEL QUEEN

JUANCA S. A.

Av. QUINTANA 281

T. E. 42- 9837

WALDORF HOTEL

90 Habitaciones, Teléfono y
Baño privado - Confort

Dir. Teleg. WALDORFTEL
Adherido al A.C.A.

Paraguay 450 T. E. 32 - 2071/85
BUENOS AIRES

AUTOCLUB llega a los
hogares de 200.000
miembros del Automóvil
Club Argentino.

PROMENADE HOTEL

Al servicio integral del hombre de empresa

RESERVAS: T. E. 31-5851 y 31-5761
Marcelo T. de Alvear 444 (ex Charcas)
T. E. 32-5681/85

LAFAYETTE HOTEL

Lafayette Sociedad de Responsabilidad Limitada - Capital \$ 6.700.000 %
RECONQUISTA 546
Buenos Aires - T. E. 31-9581 al 6
TT. N° 220
Dirección Telegráfica: "Lafayettehotel"

NAPOLEON HOTEL

RIVADAVIA 1364

T. E. 31 - 2031 al 6

HOTEL LYON

80 departamentos de 2 y 3 ambientes, con heladera. - Ambiente familiar
RIO BAMBA 251 T. E. 45-0101 al 09

NORY NOR HOTEL

30 apartamentos con Baño - Teléfono - Agua caliente - Calefacción
PARAGUAY 1983, Buenos Aires
T.E. 42-3550, 44-8414 y 44-2346 (con 30 int.)

HOTEL "DON CARLOS"

CARLOS PELLEGRINI 1427
T. E. 42 - 9845 al 49, con 30 internos

HOTEL HISPANO ARGENTINO

50 habitaciones con baño privado y teléfono. Comodidad para familias
LIMA 1483 • T. E. 23-5855 y 26-7562

HOTEL REGIDOR HOTEL MODERNO

100 apartamentos con baño, teléfono y aire acondicionado - American Bar
TUCUMAN 451
T. E. 32-9415/6/7 - 31-4290

VIAMONTE HOTEL

Dirección Telegráfica "VIAMONTEL"
VIAMONTE 833 - T. E. 31-5241 al 47
Buenos Aires

Gran Hotel San Carlos

100 HABITACIONES AMPLIAS
Bien aireadas, con profusión de luz y sol. Todas con baño privado - Agua caliente Calefacción - Teléfono - Radio - Televisión
En el corazón de Bs. Aires: Suipacha 39
A UN PASO DE TODO. T. E. 40-7021 al 26

REGIS HOTEL

MODERNO HOTEL ALOJAMIENTO
100 habitaciones con baño privado Aire acondicionado

LAVALLE 813 esq. Esmeralda
T. E. 35-5441 - Buenos Aires

BRISTOL HOTEL

124 habitaciones con baño privado
CERRITO 284 y SARMIENTO
T. E. 35-5401/09
Buenos Aires

HORIZONTE HOTEL

60 modernos ambientes, teléfono, baño privado, todo confort, bar americano
TRES SARGENTOS 484 T. E. 31-9556/59

HOTEL LOURDES

50 apartamentos con baño privado y teléfono

CALLAO 44
(Frente al Congreso de la Nación)
T. E. 45-2467/3080 Buenos Aires

9 DE JULIO HOTEL

Frente al Obelisco
Habitaciones con teléfono y baño privado Precios módicos
CARLOS PELLEGRINI 521
T. E. 35-1417/3649

RESTAURANTES

EL MORDISCO

RESTAURANTE - GRILL - BAR

ESPECIALIDADES AL ASADOR
COCINA INTERNACIONAL
SALON DE TE
TERRAZA JARDIN
MUSICA FUNCIONAL
ESTACIONAMIENTO
ALMUERZO Y CENA

10 % de descuento a socios del A.C.A. contra presentación de carnet
11 DE SEPTIEMBRE 2202. T.E. 73-2284
(Barrancas de Belgrano)

RANCHO PARRILLA

"EL HORNERO"

Asado - Chivito al Asador
Especialidad: Pollo al Barro
No se cobra laudo
Avda. JUAN B. JUSTO y NICETO VEGA
T. E. 771-5404
Playa de estacionamiento

EN LA REPUBLICA DE
LA BOCA VISITE
LA VIEJA Y TRADICIONAL

CANTINA SPADAVECCHIA

NECOCHEA 1180 RESERVAS:
Entre Brandsen y T. E. 21 - 4977
Suárez BOCA

RESTAURANTE PARRILLA

LA DOMA



Chivito al asador y la mejor carne de exportación
Música funcional. Atención esmerada Precios razonables
Socios del A.C.A. descuentos especiales
TORTONI S.R.L.
Av. LIB. GRAL. SAN MARTIN 1801
T. E. 795-9760 Vicente López

RESTAURANTE VENUS

Cocina internacional - Banquetes
Refrigeración - Calefacción
Abierto todos los días
C. PELLEGRINI 1143. T. E. 41-9173/9629

RESTAURANTE y BAR PICCOLO

Nocturno, el más coqueto, confortable y barato del barrio norte
ARENALES 1618 T. E. 41-0775

LE COQ D'OR

RESTAURANTE
GRILL BAR
Aire acondicionado - Salón Banquetes
MARCELO T. DE ALVEAR 1372
T. E. 44-8056

RESTAURANTE

"EL QUIJOTE"

Ojea, Iglesias y Cía.
Cocina Internacional.
Atendido por sus dueños.
CARLOS PELLEGRINI 663 T. E. 35-0212

EL CEIBAL

El Restaurante criollo de Buenos Aires
Empanadas salteñas - Platos típicos
LAS HERAS 2263 T. E. 83-2707

"CLAUDIO"

RESTAURANTE Y PARRILLA
Achuras y Carnes de Exportación
Especialidad en Ranas y Mariscos
SARMIENTO 1550 T. E. 35-5551

CANTINA VIA ROMA ITALIANA

MUSICA Y CANCIONES
BANQUETES Y DESPEDIDAS
CARLOS PELLEGRINI 1020 - T. E. 42-4645

RESTAURANTE EL PLATA

Buena cocina - Mariscos
Exquisitos platos del día
RODRIGUEZ PENA 1057 T. E. 41-6247

AUTO PARRILLA SIST. PAT.

Donde mozos especializados asarán en su mesa y a su vista las mejores Carnes, Achuras, Pollos, Chivitos y Pescados, sin humo ni olor en sólo 14 minutos
PARANA 851 T. E. 42-3825

FLORERIAS

LA ORQUIDEA

SUIPACHA Y VIAMONTE
La florera más grande del mundo

Florería ARTISTIQUE

JORGE CABRERA CANO
Abierto día y noche.
Descuento a socios del A. C. A.
CHARCAS 3593
T. E. 84-8150 Buenos Aires

VARIOS

ALASKA

Al Servicio de la Mujer Elegante
Pielés, Alta Costura y Confecciones Finas
CREDITOS A SOLA FIRMA
SUIPACHA 126 T. E. 35-4366. Cap.

CREDITOS



CAMPERAS DE CUERO
IND. ARG.
ELEGANTES FINAS DE CALIDAD

Confecciones y Medidas
en NAPPA de CABRA - VAQUETA y CARNERO
OFERTA: Camperas desde \$ 650
VISITE NUESTRA FABRICA
14 de JULIO 1387 (Alt. Alvarez Thomas 1400)
o nuestro LOCAL DE VENTAS
AV. CORRIENTES 5575
SAPOSTURAS - CAMBIOS FORROS Y CERRIL - TENDIDOS

CORDOBA

REPUESTOS Y ACCESORIOS

CIDHNOS.

Repuestos de automotores
TUCUMAN 456 Córdoba
T. E. 36489 - 29454

VARIOS

HUMBER
LETREROS LUMINOSOS
Iluminaciones en todo el país
PARANA 540
T. E. 32186 Córdoba

"LA NEGRITA"

MANUEL ABDONY
PINTURERIA, BAZAR Y FERRETERIA
Ventas por Mayor y Menor
RIVADAVIA 385 - T.E. 22793 - Córdoba

Mar del Plata

HOTELES

EN EL CORAZON DE
Mar del Plata
A UN PASO DE TODO

HOTEL
GRAN MAR
RIOJA 1740 T.E. 35475

ROSARIO

TALLERES MECANICOS

VENUS Florasso y Benavente
Reparación integral de frenos, reformas
Aire Vacío - Hidráulico
Avda. ARIJON, 898 Rosario

HOTELES

HOTEL RIVIERA

Gran confort y categoría
Con 110 aparatos internos - 90 habitaciones - 5 departamentos de lujo - Aire acondicionado - Calefacción - Refrigeración - Radio - Bar comedor.

SAN LORENZO 1460
T. E. 23481 al 89 ROSARIO

GRAN HOTEL ITALIA

Sucesores de Albino Pagliano S. R. L.
Gran salón restaurante a la carta - Bar
200 habitaciones con sus baños privados
Teléfonos - Calefacción, etc.
Salones de recepción - Cabinas telefónicas
Peluquería etc.

MAIPU 1065. T. E. 60061/66 - Dirección
Telegráfica HOTELITALIA - Rosario

Hotel Internacional

José Raschia y Cía. S. R. L.
Comodidad para pasajeros y familias
ENTRE RIOS 1043 Tel. 21426
(Frente a la plaza Sarmiento)
Rosario

REGINA HOTEL

Residencial
JUAN BORRA e Hijos
Habitaciones con baños privados y
teléfonos - 30 aparatos internos - Calefacción central a vapor.
SAN LORENZO 1329 Tel. 23416/17
Rosario

Para reposar bien

Gran Hotel San Martín

Comodidades para familias y pasajeros
cerca de las principales estaciones y
hospital Centenario. Precios módicos.
JUJUY 2861 - Tel. 39-5091 - Rosario

Gran Hotel Central

Pleno centro de Rosario. Restaurant a
la carta. Habitaciones con baño privado
y teléfono. Calefacción Central.
URQUIZA 1264 - Tel. 60091/92/93
Rosario

RESTAURANTES

RESTAURANTE

LA COMEDIA

Abierto día y noche
MITRE 954 - Tel. 26867 - Rosario

LEON ROJO

BAR RESTAURANT ROTISERIA
PARRILLA
Especialidad en mariscos y pastas caseras
SALTA y Av. FRANCIA - Tel. 33174
Rosario

VARIOS

Colombres y Cía. Ltda.

MOLINOS A VIENTO
Rosario Buenos Aires
SAN LUIS 4882 25 de Mayo 193

MENDOZA

HOTELES

DERBY HOTEL

Centrico - Asismico

- Todas las habitaciones con baño privado y teléfono.
- Servicio de restaurante
- Organiza paseos y excursiones.
Descuentos especiales a socios del A.C.A.
P. MENDOCINAS 1643 - Tel. 16258
Mendoza

En más de 200.000 hogares de socios del Automóvil Club Argentino se consulta esta GUIA del AUTOMOVILISTA y TURISTA.

ANUNCIE UD. también en estas páginas sus servicios o productos.

El próximo número de "AUTOCLUB"

aparece en octubre

Plazo de recepción de avisos:

28 DE SEPTIEMBRE

DIRIGIRSE A REVISTA AUTOCLUB

Av. L. Gral. SAN MARTIN 1850
(7º piso)

T. E. 84-9556/83-6061 inter. 61

AUTOCLUB

es la revista de automovilismo de mayor tiraje en América latina.

Llegue a destino...

conduzca tranquilo y sin inconvenientes con elementos



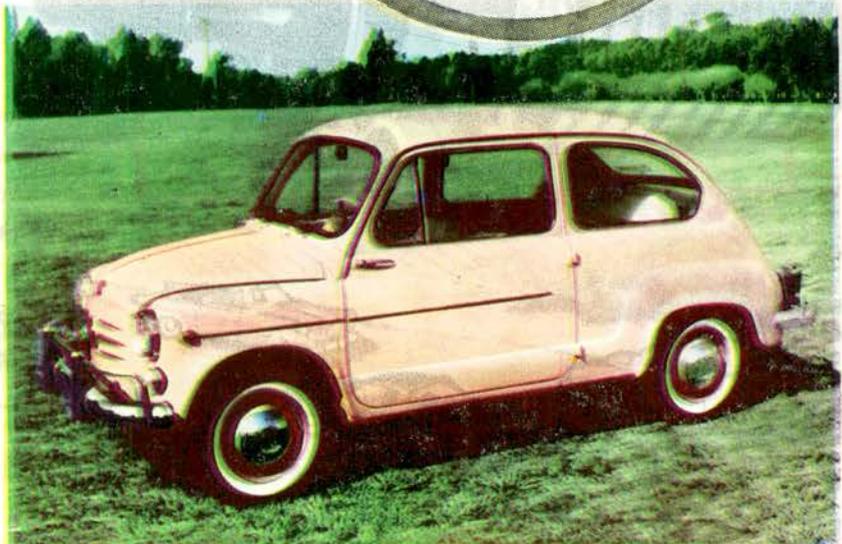
VAMOS CON FIAT...

CUANDO UD.
VA CON UN FIAT
FIAT VA CON UD.

Cada poseedor de un automóvil FIAT tiene la satisfacción de disfrutar de la mejor máquina. Quien lo conduce experimenta, además, la seguridad de saber que vaya donde vaya, cuenta con el pleno respaldo de FIAT.

MATERIALES NOBLES, MAQUINA
POTENTE, LINEAS MODERNAS,
SEGURIDAD DE MANEJO.

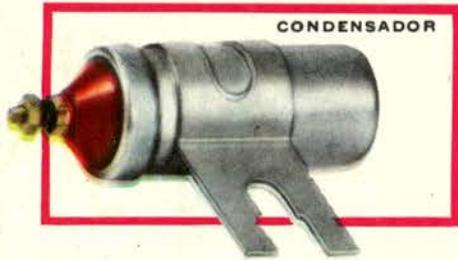
Uno de los mayores éxitos del automovilismo italiano en el mundo lo constituye el magnífico FIAT 600/D. Este pequeño gran coche de 4 plazas - orgullo de quien lo posee - es la representación cabal de un progreso técnico - económico de relieve internacional que añade mayor prestigio a la producción FIAT en el amplio campo del automóvil utilitario.



FABRICA LOS **FIAT** ARGENTINOS

Llegue a destino...

conduzca tranquilo y sin inconvenientes con elementos



LEYDEN.



La mayor parte de las fábricas de automotores del país han confiado a

LEYDEN ELECTROMECHANICA la provisión de los elementos que integran el sistema eléctrico del automotor.

*Confíe Ud. también exigiendo a su mecánico que reponga los elementos de su automóvil por los de la acreditada marca **LEYDEN.***



LEYDEN ELECTROMECHANICA

SOCIEDAD ANONIMA, INDUSTRIAL, COMERCIAL Y FINANCIERA

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