

AVTO CLVB

Nº 2 - Nº 8 - BUENOS AIRES - DICIEMBRE - 1962

FELICES
FIESTAS
1962 - 1963



\$ 30.-

TIRADA 204.000 EJEMPLARES

1ª OTRA VEZ!



COMO EN 1960

COMO EN 1961

AHORA EN 1962 "AUTO UNION" 1ª OTRA VEZ!

La simplicidad de su motor, su robusto chasis y la solidez de su conjunto, fueron probados exitosamente a lo largo de 5000 duros kilómetros.

VIº GRAN PREMIO INTERNACIONAL STANDARD 1962

(851 - 1150 c.c.)

- | | |
|-----------------------|----------------|
| 1º ERNESTO W. QUINCKE | con AUTO UNION |
| 2º ALFONSO FRASCA (H) | con AUTO UNION |
| 3º ANGEL TURTURRO | con AUTO UNION |
| 4º JORGE ARRIETA | con AUTO UNION |



TRIUNFOS EN 1962

- "1ª Vuelta Departamento Rosario" - 1º
- "Gran Premio Ciudad de Rio Cuarto" - 1º, 2º y 3º
- "1er. Gran Premio Provincia de Bs. As." - 1º y 2º
- "Tres horas de Córdoba A.C.V." - 1º, 2º, 3º y 4º
- "2º Gran Premio Industrial Santa Fe" - 1º
- "Circuito de San Nicolás" - 1º, 2º y 3º
- "2ª Vuelta Departamento Rosario" - 1º
- "Circuito Orduña (La Plata)" - 1º, 2º y 3º
- "Gran Premio Ciudad de Tandil" - 1º
- "3ª Vuelta Departamento Rosario" - 1º, 2º y 3º

producidos por:

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.

FABRICA ARGENTINA DE VEHICULOS DKW - AUTO UNION



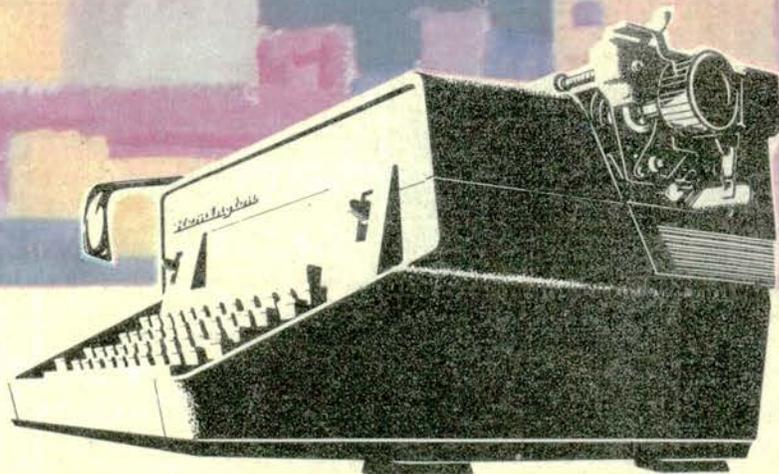
Nacimiento de Cristo

Relieve en el altar mayor de la Iglesia del Claustro de Blaubeuren.

AUTOCLUB adhiere a las tradicionales fiestas navideñas

AFIRMACION DE PROGRESO

NUEVA
Remington
700



...es una máquina excepcional. Por su diseño científico asume una vez más calidad creativa; combinación de belleza de color y línea de concepción ultramoderna. La Remington "700" - efectiva y eficiente - define su personalidad como la más perfecta máquina de escribir, resultante de muchos años de sólida experiencia.

Remington Rand

SUDAMERICANA

Tucumán 829 - T. E. 35-0066/69

Buenos Aires

SUCURSALES Y OFICINAS

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

VI GRAN PREMIO STANDARD INTERNACIONAL SUPERMOVIL YPF (CAT. "A")

1^o REMIGIO CALDARA con **ISARD** *Royal T-700*

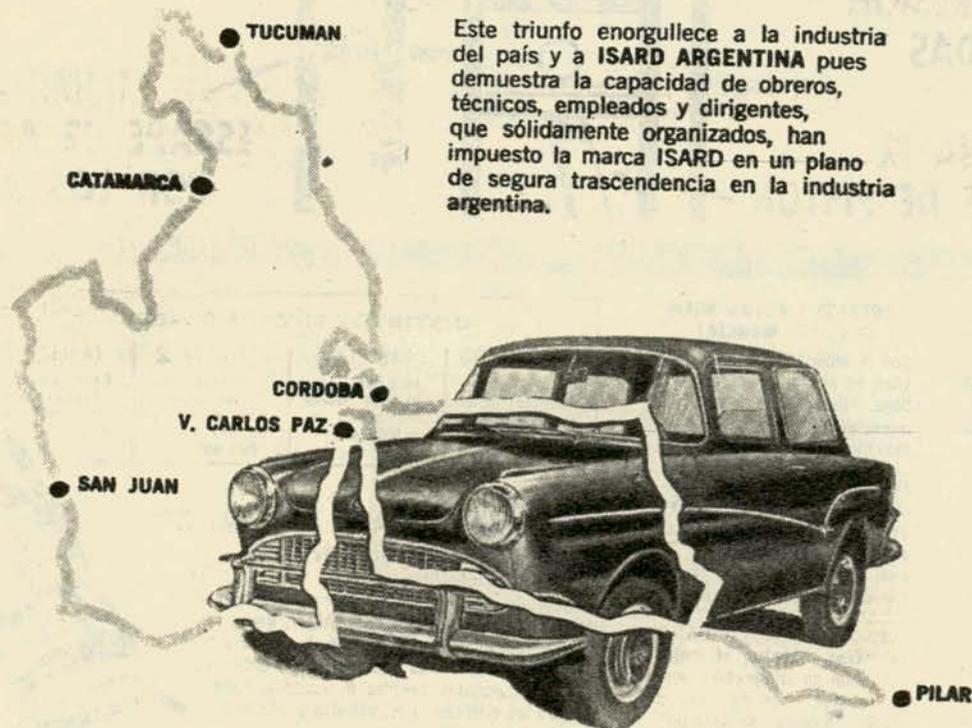
Otra vez el ISARD ROYAL 700 demostró ser el gran coche para las exigencias duras y los caminos difíciles, imponiéndose como vencedor absoluto:

a los coches nacionales e importados de su categoría en la clasificación general y en las 3 etapas más dificultosas.

A los coches nacionales de su categoría en 5 de las 6 etapas.

A los coches nacionales de la categoría inmediata superior, en la clasificación general y en 2 etapas.

GRAN VICTORIA DE UNA MARCA Y DE LA INDUSTRIA ARGENTINA



ISARD *Royal T-700*

El coche para llegar lejos!

EL ISARD que triunfó es igual al ISARD que Ud. puede ver en su concesionario.

COMO EN EE. UU. TRIUNFO TAMBIEN EN LA ARGENTINA!



MOTALOY

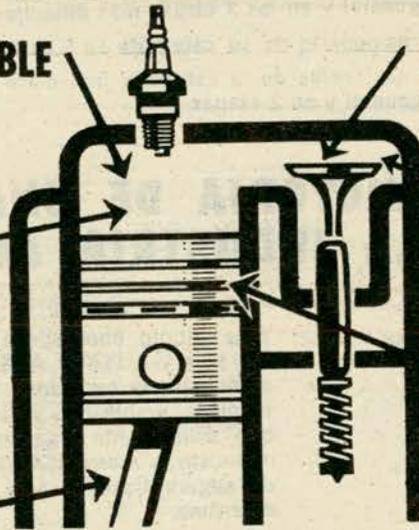
Logra un gradual afinado en su motor, que dura 300.000 kilómetros!

ASI ACTUA MOTALOY

AHORRA COMBUSTIBLE

RENUOVA LA POTENCIA Y COMPRESION PERDIDAS

ELIMINA EL GOLPE DE PISTON



MEJORA LA ACCION DE LAS VALVULAS

RELLENA DESPERFECTOS

ELIMINA EL ESCAPE DE ACEITE POR LOS AROS



"MOTALOY" ACTUA MIENTRAS UD. MANEJA!

Son 4 tabletas, que se depositan en el tanque de combustible. Ellas entrarán en acción mientras el vehículo esté en movimiento.



Por fricción, desprenden partículas minúsculas de MOTALOY, de forma coloidal, que se dispersan en el combustible, el cual las lleva hasta las cámaras de combustión del motor.



Prácticamente RECTIFICADO mientras marcha, el motor mantiene su compresión normal. Si se trata de motores nuevos, prolonga su vida útil, y en caso de motores "desinflados", levanta su compresión hasta el límite normal.

Mantenga su motor en 0 Km.l

DISTINTOS TIPOS 'MOTALOY'

TABLETA 00

Para motos, motonetas, motores fuera de borda y otros motores livianos.

TABLETA 1

Para toda clase de automóviles con menos de 50.000 Km.

TABLETA 2

Para toda clase de automóviles con más de 50.000 Km. y "Pick-ups".

TABLETA 3

Para camiones pesados, semi-remolques, ómnibus, etc.

COMO TRABAJA MOTALOY

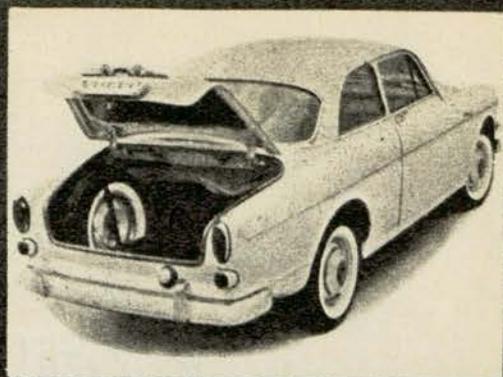
Pequeñas partículas de MOTALOY quedan en suspensión en el combustible entrando a las cámaras de combustión. Aquí el calor intenso del encendido origina una acción, con el MOTALOY, que primero reduce los depósitos de carbón duro y luego de limpiar las superficies Motaloy llena todas las partes desgastadas, rayadas o raspadas, metalizando los pistones, aros, válvulas y cilindros.

MOTALOY



RIERA

importadores
exclusivos:



VOLVO

ARGENTINA S.A.I.C.

GANGALLO 2740 - BUENOS AIRES



VOLVO P. 13234

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

**EN LA
ARGENTINA:**

ROBERTO MIERES S.A.

Av. L. GRAL. SAN MARTIN 2368 - Bs. As.

Durabilidad Peugeot

es durabilidad europea

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



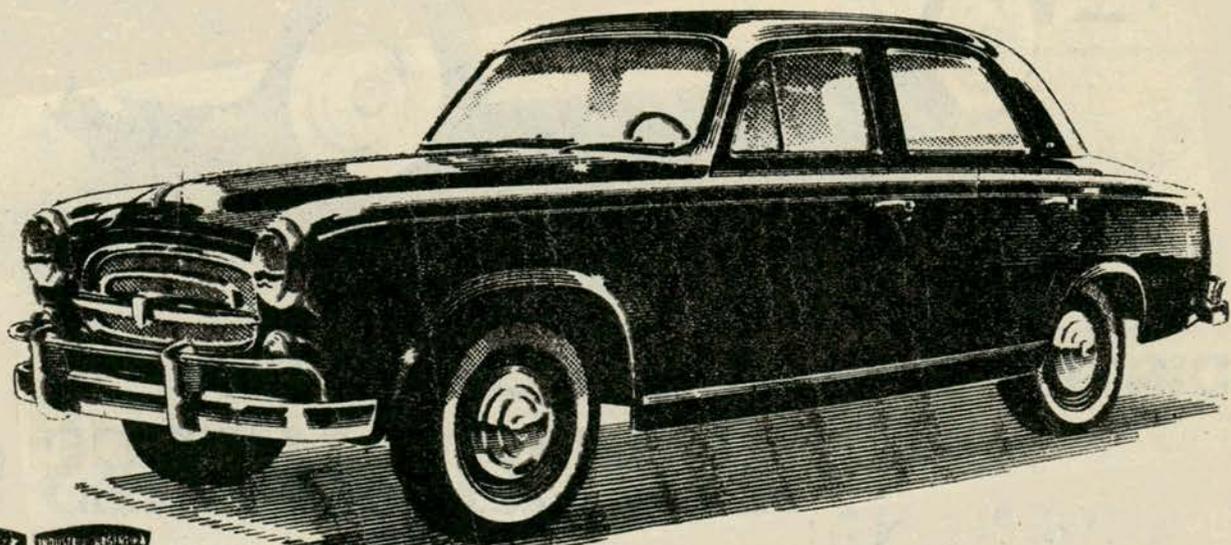
PEUGEOT 403. Con el prestigio que distingue a las marcas europeas... Ahora fabricado en la Argentina... PEUGEOT 403. Motor supercuadrado de 4 cilindros, suave y potente. Aceleración rápida. Segura conducción. Asientos delanteros transformables en

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

PEUGEOT

403

¡LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE!



D. A. P. A. S. A. DISTRIBUIDORA AUTOMOVILES PEUGEOT ARGENTINA COMERCIAL E INDUSTRIAL S. A. - PASO COLON 1070 - T. E. 34 7540/7547 - 30-3807 - BS. AS.

Coñac



CHABANNEAU



*De Noble
Origen
Francés*



J. GOUGUENHEIM

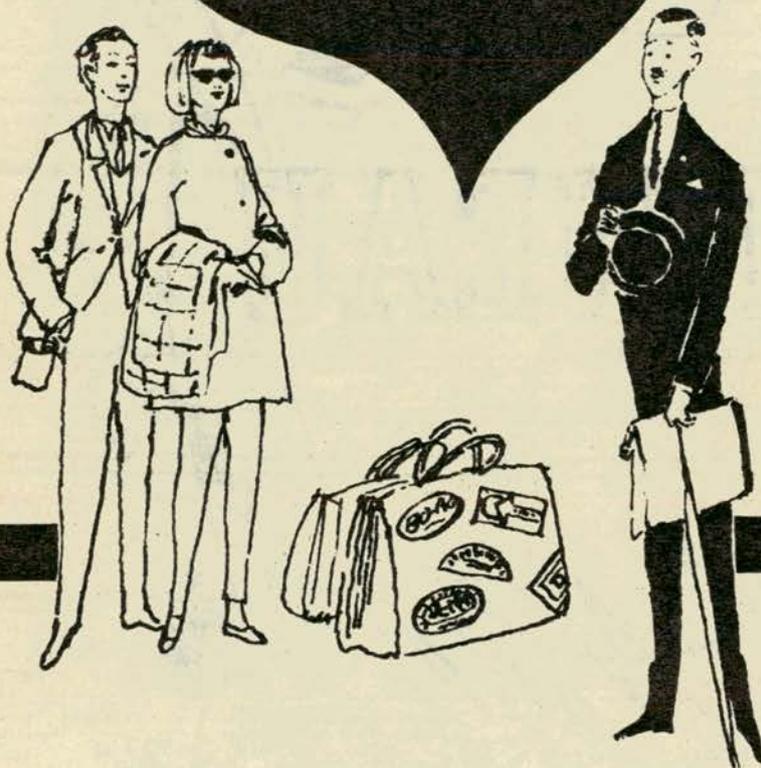
S.I.C.C.A.

CERRITO 1079

Buenos Aires

T. E. 42 - 6403 - 6225 - 6645

**EL SERVICIO
BANCARIO
PARA EL
TURISTA...**



Aparte de su completo servicio local, el Banco de Londres mediante su extensa red de sucursales, filiales y corresponsales, mantiene un servicio bancario que cubre prácticamente todo el mundo... ideal para el turista!

Para todas sus operaciones...
Cheques de viajero - Giros y transferencias - Cobranzas (postales y telegráficas), etc.

cuenta con el Banco de Londres
Más de un siglo de responsable actividad a la vanguardia de la banca local e internacional.

Casa Central: Florida 202, Buenos Aires.

9 SUCURSALES EN CAPITAL FEDERAL Y GRAN BUENOS AIRES:

Almagro, Av. Rivadavia 4100
Barracas, Av. Montes de Oca 701
Av. Callao, Av. Callao 273
Calle Tucumán, Tucumán 825

Avellaneda, Av. Mitre 100

Av. Santa Fe, Av. Santa Fe 2002
Av. 9 de Julio, H. Yrigoyen 1000
La Paternal, Av. San Martín 2202
Once, Av. Pueyrredón 127/131

11 SUCURSALES EN EL INTERIOR:

Azuí
Bahía Blanca
Com. Rivadavia

Córdoba
Mar del Plata
Mendoza

Río Gallegos
Rosario
Santa Fe

Trelew
Tucumán



BANCO DE LONDRES Y AMERICA DEL SUR

**1862
1962**



Fachada del gran "hall" de la Puerta de Versalles,
especialmente decorada
para el Salón del Automóvil de París 1962.

(Ver nota en la página 33)

CIRCULACION
204 000
EJEMPLARES

AUTOCLUB

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

sumario

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

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

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 8
DICIEMBRE 1962
BUENOS AIRES

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

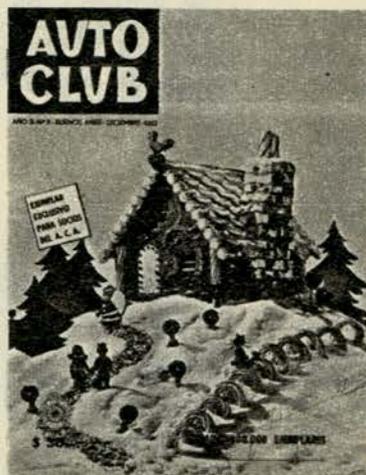
En el Uruguay:
\$ 4,50 oro

EDITORIAL	9	<i>La Dirección</i>
EL OTRO LADO DEL TELSTAR	11	<i>Horacio Estol</i>
EN LAS PUERTAS DE BUENOS AIRES EXISTE EL PUENTE MAS FANTASTICO DEL MUNDO	16	<i>Sixto Pondal Ríos</i>
EL ABANICO	18	<i>Eduardo Zamacois</i>
LOS CUATRO PUNTOS CARDINALES DE BUENOS AIRES	22	<i>Adolfo Mitre</i>
EL AFRICA SE MOTORIZA	26	<i>Edmundo Délage</i>
PALERMO	28	<i>Rodolfo M. Taboada</i>
PESEBRES NORTEÑOS	30	<i>Lía Gómez Langenheilm</i> <i>Ilustró Carmen F. Rogati</i>
¡OH, EL TRANVIA!	32	<i>Piolin de Macramé</i>
NOTICIAS DE EUROPA	33	<i>Marcel Reichel</i>
NO, PERO SI	36	<i>Mariano Perla</i> <i>Ilustró Borobio</i>
12 HISTORIAS PARA SER LEIDAS	38	<i>Marco Denevi</i> <i>Ilustró Lisa</i>
DIAS EN BURGOS CON EL CID	42	<i>Ncemi Vergara de Bietti</i>
WASHINGTON, LA SERENA	46	<i>Lydia O. Goldstraj</i>
VARIACIONES SOBRE UN MISMO TEMA ...	50	<i>Emilio Villalba Welsh</i>
LAS ESTRELLAS NACEN EN BUENOS AIRES	52	<i>Manuel Goldstraj</i>
TURISMO Y AGUA	55	<i>Nelly de Sánchez Vincente</i>
DE AQUI, DE ALLA Y DE MAS ALLA	60	<i>Juan Averiguador</i>
HAGA TURISMO CON AUTOCLUB	65	<i>G.A.G y J.G.F.</i>
EL VI GRAN PREMIO STANDARD INTERNACIONAL	70	<i>Federico B. Kirbus</i>
BARILOCHE, META HERMOSA DEL PRIMER RALLYE DEL A.C.A.	74	<i>Pedro Fiore</i>
AÑO NUEVO CON EL NIÑO ALCALDE	80	<i>Zulma Núñez</i>
HACE 56 AÑOS, BUSCANDO AGUA, ENCONTRAMOS PETROLEO	86	<i>R. Gorraiz Beloqui</i>
DESCANSAR, VERANEAR, PERO... ¿DONDE?	88	<i>Dr. Marcial De Gregorio</i>
TENGO MUCHO QUE APRENDER, NOS DICE JOSE MIGLIORE	95	<i>Julio Marzo</i>
MAS ALLA DE LA GRUA BUENA	97	<i>Eduardo Palacios Videla</i>
VALIJA DE VIAJE	110	<i>Delta Ravasio y Maria E. Carnovali</i>
INFORMACIONES DEL A.C.A.		

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: SADVE S.A., México 825, p. 2º, C. F.

AVTO CLUB

nuestra
portada



La fecha universal de la Navidad, símbolo eterno de paz y buena voluntad que se identifica con el común anhelo de días mejores para el mundo convulsionado en que vivimos, ha sido expresada, tanto por el artista de cámara como por el decorador, en términos de sugestivo homenaje. AUTOCLUB aspira a que el lector amigo lo interprete como augurio de tiempos tranquilos y mejores para todos los que en esta fecunda tierra argentina sentimos el mandato telúrico de la nacionalidad en refirmación perenne de fe y esperanza.

La POLITICA DEPORTIVA del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Las carreras de automóviles han conquistado un neto ascendiente deportivo y cuentan con un creciente apoyo popular, como es notorio. Hace ya muchos años que, tanto entre nosotros como en el extranjero, esas pruebas han dejado de ser un privilegio de los poseedores de grandes recursos económicos privados, para convertirse en la actividad casi regular de numerosos aficionados, muchos de los cuales apenas cuentan con algo más que su pasión por el deporte mecánico, sus conocimientos técnicos y su desprecio por el peligro, ligado éste, de alguna manera, a las competencias en que el factor velocidad es un elemento primordial del triunfo.

Lógicamente, el auge de las carreras de automóviles es de fácil explicación en los países donde la industria del automotor está más desarrollada y es más competitiva, lo que impone una confrontación más o menos sistemática entre los productos de las diferentes fábricas de este tipo de automotores.

Entre nosotros, la tradición del automovilismo deportivo exhibe una extraordinaria significación. Cabe recordar, ante todo, que gracias a la visión de largo alcance de los fundadores y primeros socios del Automóvil Club Argentino —sólo 48 en 1910—, en nuestro ámbito tuvieron comienzo las carreras de automóviles cuando ni siquiera podíamos soñar con una industria propia. El primer "Gran Premio" organizado por esta Institución se corrió en la última semana de marzo de 1910, es decir, que esta prueba tan prestigiosa hoy, es la más antigua en todo el continente americano y la segunda en data en el mundo entero, porque solamente el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, creado en 1906, le lleva precedencia en el calendario. Estos antecedentes demuestran que el espíritu deportivo y, más específicamente, la afición por el deporte automovilístico, están incorporados a la esencia de la vocación nacional en esta materia y, evidentemente, este deporte tiene ganados los mejores títulos en la sensibilidad popular.

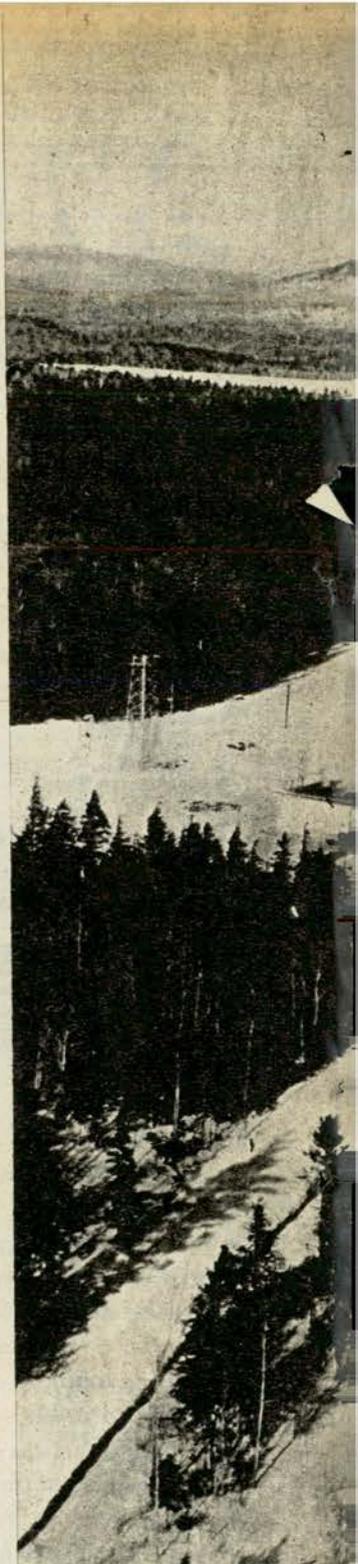
Por otra parte, desde hace más o menos una década la industria argentina del automotor, definitivamente establecida y arraigada en nuestro medio y que ya ejerce una poderosa gravitación sobre la fenomenología económica y social de la República, está lanzando al mercado una producción en constante aumento en cifras y calidad. Esta industria ostensiblemente aspira a cubrir todas las necesidades locales, sobre un plano de perfección técnica y estética que le permita desafiar sin rubores el prestigio de las entidades matrices, de justificada reputación mundial. Ahora bien: el Automóvil Club Argentino considera como una misión esencial estimular al automovilismo en sus múltiples expresiones: como producción fabril, como manifestación de trabajo, como medio de turismo y como deporte popular. Y para ello, conviene destacar una vez más el hecho de que, cualesquiera que sean los procedimientos e instrumentos de contralor técnico-funcional de que disponen las empresas productoras, ningún "banco de prueba" puede ser más eficaz en la práctica que la confrontación del vehículo con la carretera "viva", en una competencia donde la naturaleza, la distancia y la velocidad —puesto aparte el valor del hombre—, desempeñan un papel decisivo.

Por todas estas razones, y sin perjuicio del muy considerable número de pruebas automovilísticas que durante todo el año se realizan en diversos centros del interior y que, directa o indirectamente, cuentan con el apoyo y auspicio del Automóvil Club Argentino, esta Institución está decidida a mantener y acrecentar, si cabe, las proyecciones y el prestigio de las dos grandes carreras, ya clásicas, que cada año constituyen la culminación de la temporada argentina: el "Gran Premio Internacional Standard", abierto a la competición mundial de todos los productores de automóviles y de todos los corredores que persigan una auténtica certificación de sus méritos y calidad, y el "Gran Premio de Turismo de Carretera", reservado especialmente para los coches de mecánica nacional y que permite exhibir la destreza, la capacidad técnica, el gran coraje deportivo y la legítima ambición de volantes que habitualmente sólo cuentan con sus propios recursos y su calidad individual para cumplir las largas y duras etapas de un itinerario que, al entrar en prensa esta edición de AUTOCLUB, está acercándose a su terminación, en la magnífica versión de 1962. Recuérdese que del almacigo nutrido con los participantes en esta prueba salieron los grandes campeones argentinos y también un quintuple campeón mundial: Juan Manuel Fangio.

La conciencia turística que existe en Maine, es tan extraordinaria que el gobierno de este Estado instaló, hace un tiempo, por su propia cuenta y al margen de lo que pueda hacer el gobierno federal, una oficina de turismo en Londres y otra en Ginebra. Nadie ignora aquí que en todo el país hay infinidad de atracciones para los turistas, y que California, en general, Miami, Las Vegas, el Gran Cañón del Colorado o las cataratas del Niágara, suponen una seria competencia para lo que pueda ofrecer Maine. Pero no importa. Maine, extendiendo al turismo el espíritu de autonomía que preside la vida de los cincuenta Estados que tan apropiadamente componen los Estados Unidos, aspira a tener sus propios turistas, como tiene su propia fisonomía en la asociación nacional. En esas oficinas de Europa se invita, concretamente, a visitar Maine, dejando en libertad a los turistas para que busquen otros paisajes, después de haber conocido cuantos se les ofrecieron con los 2.500 lagos que tiene el Estado y el millar de islas que salpican su costa atlántica, más los bosques, los valles y las colinas, convenientemente penetrados todos por los buenos caminos, que son de rigor en cualquier lugar del país.

Va sin decir que al turista se lo acoge cordialmente. Cuando se entra al territorio del Estado, por cualquiera de sus fronteras, se recibe el más amistoso y simple saludo oficial que pueda haberse imaginado nunca, porque los carteles que se suceden a los costados del camino dicen familiarmente: "Hi, Friend; Wellcome to Maine", lo que es equivalente a decir: "¡Hola, amigo! ¡Bienvenido a Maine!", aunque "Hi" suene mucho más apropiado que "Hola", para el caso. Quizá esta cordial acogida sea el resultado de una experiencia ancestral que tiene que ver con los primeros ensayos de turismo que hicieron los vikings con sus viajes a diferentes lugares de esa parte de la costa de América. Portland, por ejemplo, que es el principal puerto del Estado, señala el punto del continente americano que está más próximo a Europa, lo que explica las aventuras de los vikings, tanto como el papel que desempeñó ese puerto durante la segunda guerra mundial, cuando servía de punto de partida para los convoyes americanos que iban al Viejo Mundo...

Todos estos antecedentes valen para que se entienda por qué Maine tiene oficinas de turismo en Europa, o por qué las fuerzas vivas del Estado se reúnen para debatir, preocupadamente y con un inesperado acento localista, una cuestión económica de gran



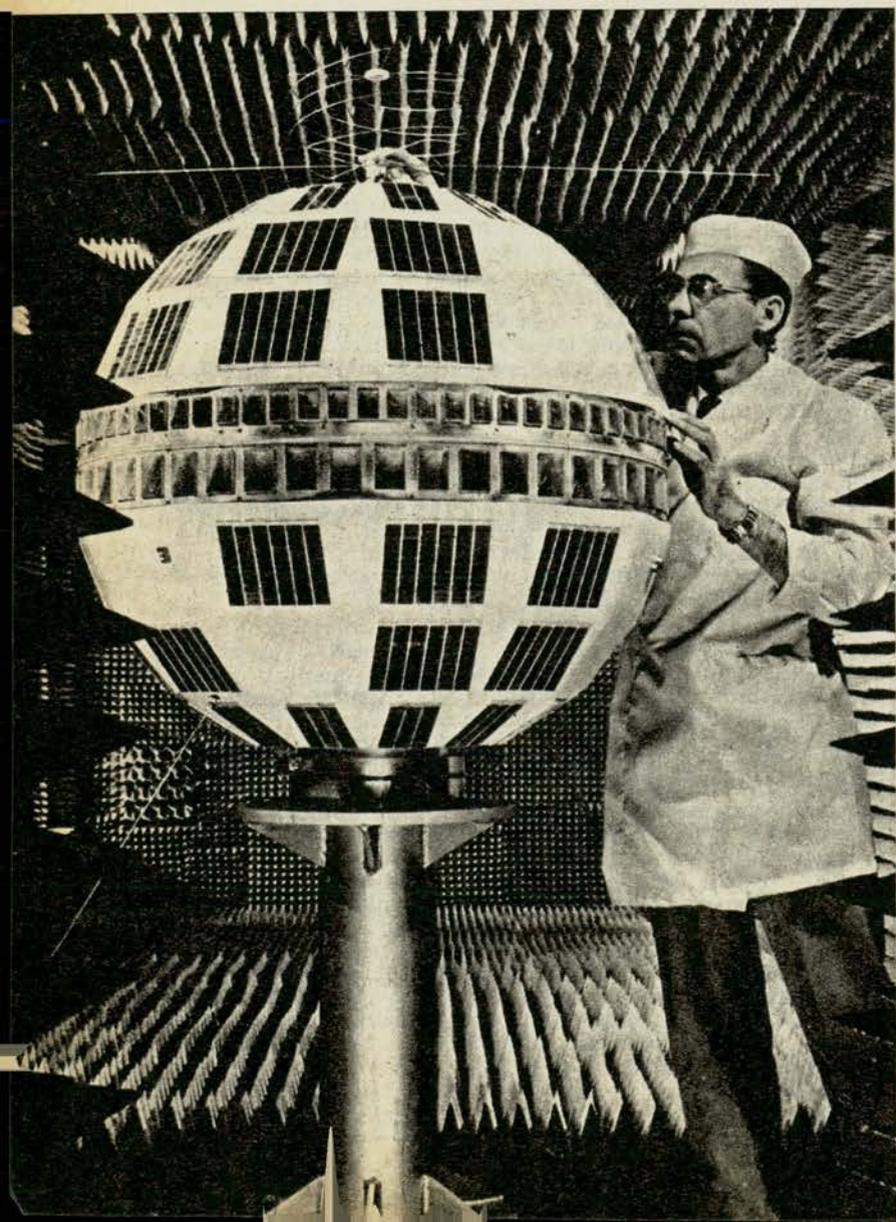
Una vista general de la estación de Andover, en Maine, en la que se destaca el "radome" una estructura de goma inflada a presión, que es la más grande que se ha construido hasta ahora.

Uno de los primeros modelos del Telstar, instalado en una cámara aislada en la que se reproducen las condiciones existentes en el espacio, para poder cumplir con todos los tests necesarios que aseguren el buen funcionamiento del complejo mecanismo del satélite.

actualidad, que, para el caso, queda caratulada como "Maine y el Mercado Común Europeo". Como si se tratara de un país, cosa que informa mucho sobre Maine y sobre los otros 49 Estados que forman la nación.

COMPLEMENTO UNICO

Anotamos todos estos detalles para que se comprenda que no es injusto que Maine mantenga hoy un atractivo turístico que es único en todo el hemisferio y, hasta cierto punto, también en todo el mundo. Nos referimos a la estación de Andover, donde se encuentra lo que pudiéramos llamar la matriz del Telstar. El hecho de que en Europa haya otra estación como esa.





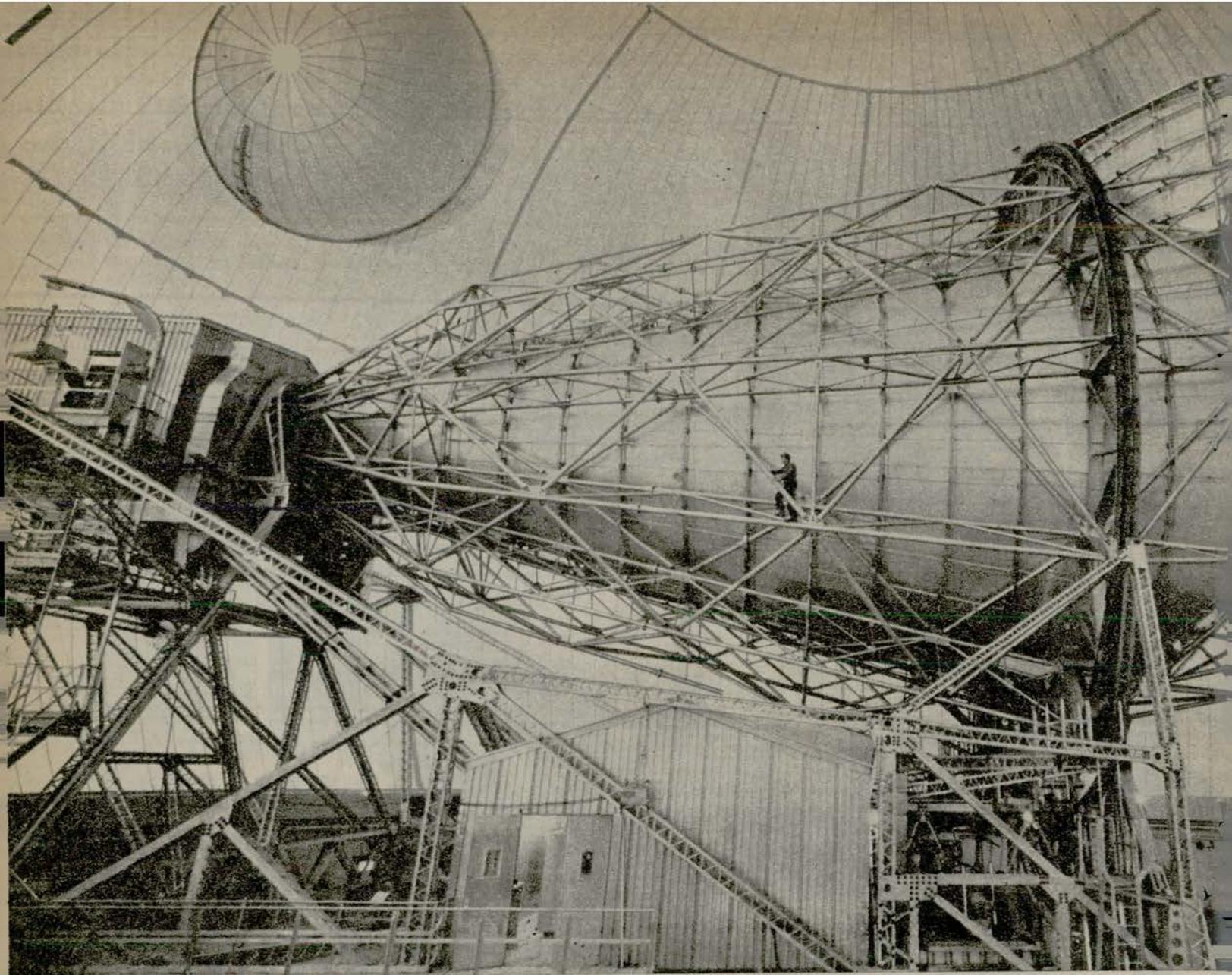
EL OTRO LADO DEL

no repite el caso que se plantea en Maine, simplemente porque en el paraje europeo donde se encuentra esa estación no se repite el paisaje de Maine. Andover se ha transformado, por eso, en una atracción turística más, que se suma a todas las que tiene ese Estado, y que, en este caso, determina que el viaje a Andover, entre colinas, bosques y lagos escenográficamente ubicados, constituya una experiencia tan inolvidable como la de asistir luego en la estación del Telstar a uno de los espectáculos más subyugantes de cuántos documentan el progreso de

TELSTAR

Por **HORACIO ESTOL**
Para AUTOCLUB

Autoclub II



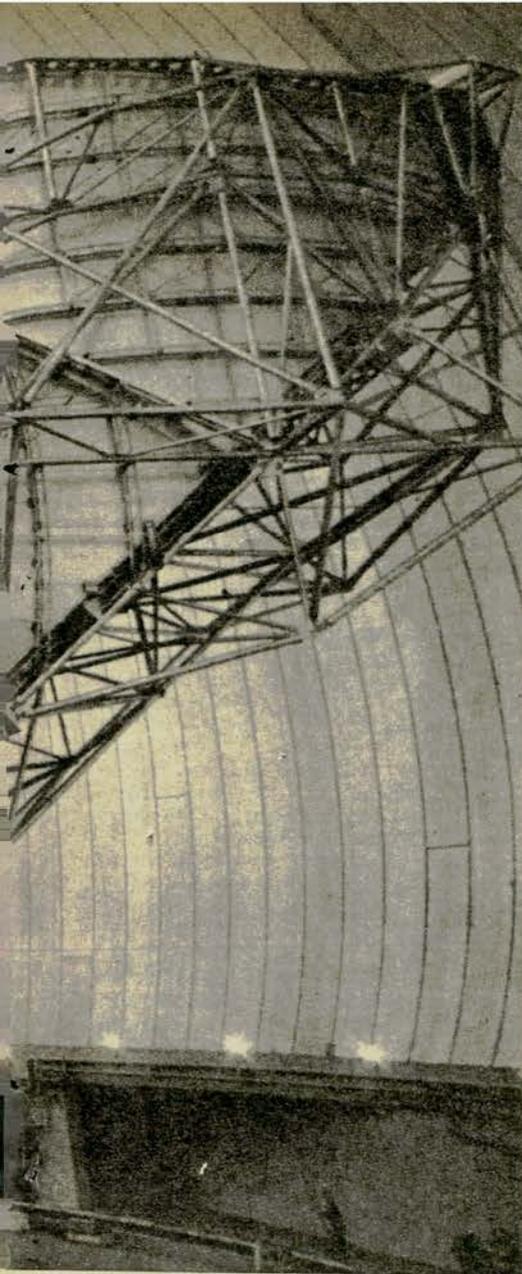
nuestros días... Justamente, haciendo abstracción de esa circunstancia, lo que realmente resulta extraordinario —tan extraordinario como las propias instalaciones de Andover—, es que, al planearlas y construirlas, entre las muchísimas cosas que hubo que tener en cuenta, figuró el turismo, justamente.

Diciéndolo en pocas palabras, lo concreto es que en Andover se previó el interés del público y se tomaron todas las medidas para satisfacerlo: salas con gráficos y modelos, con aparatos que permiten entender con facilidad todas las operaciones que allí tienen lugar, bajo el asesoramiento del personal especializado que luego acompaña a los grupos de turistas en su visita a la estación en sí misma.

Es indudable que fuera de EE. UU. nadie debe sospechar este otro aspecto del Telstar, que transforma uno de los acontecimientos más extraordinarios de la conquista del espacio en algo que es tan accesible al público como el propio paisaje que rodea a la estación. Esto se valoriza más cuando reflexionamos un poco, al recordar que apenas si hace cinco años que los satélites aparecieron ante los ojos de la humanidad como un acontecimiento fantasmagórico. En esos días estábamos lejos de sospechar que en unos pocos años, esos satélites habrían de colocarse, por decirlo así, al alcance de la mano de cualquiera y que la complejidad de las operaciones que se les vinculan, iba a convertirse en una atracción para el turismo.

Otro lado más

Al referirnos al otro lado del Telstar no nos preocupa únicamente la aplicación turística que ha tenido este satélite de comunicaciones en el Estado de Maine. En contraste con todos los demás satélites que hasta ahora se han movido o se mueven en el espacio, el Telstar tiene una cantidad de aspectos originales que le asignan un carácter absolutamente único. Principalmente, nos ofrece la primera confirmación directa, concreta y práctica de todo lo que hasta ahora ha estado en el campo de la especulación de la fantaciencia. Su funcionamiento como conmutador espacial para comunicaciones telefónicas y de televisión, no es una teoría y aunque el Telstar en sí mismo todavía tiene carácter experimental, su existencia es un hecho que todos los días afecta a la vida de millones de personas. Su advenimiento tuvo, al respecto, el carácter simbólico que le convenía. Recordemos que en 1876, cuando Alexander Graham Bell hizo la primera demostración de su teléfono, habló desde el segundo al primer piso de una casa de pensión de Boston, diciendo: "Señor Watson, venga que lo necesito". Y el único que lo oyó, digamos, fue el señor Watson. Hace unos meses cuando se hizo la primera transmisión de TV por intermedio del Telstar, se calculó que fue presenciada por 40 millones de personas. Sin embargo, esa proporción de uno a 40 millones no es más que un pálido reflejo de todo lo que



El interior del "radome" contiene la antena-radar que capta las transmisiones del Telstar. Es un mecanismo de 54 metros de largo y 28 de altura que pesa 380 toneladas, y actúa con la sensibilidad de un reloj de precisión.

la misma manera, todos los días —o, por lo menos, cuando los acontecimientos lo demandan—, la TV americana utiliza al Telstar para hacer transmisiones directas desde Europa, como, por ejemplo, la inauguración del Concilio Ecuménico en el Vaticano, para referirnos a una de las transmisiones más espectaculares de los últimos tiempos.

En forma menos espectacular, pero más importante, si se quiere, para la vida moderna, el Telstar facilita inmensamente las comunicaciones telefónicas con Europa, abriendo posibilidades enormes que tienen que ver, en forma directa, con la empresa que se ha llevado a efecto al crearse ese satélite.

Posiblemente, este último aspecto que señalamos, es el que muestra el lado más revolucionario del Telstar.

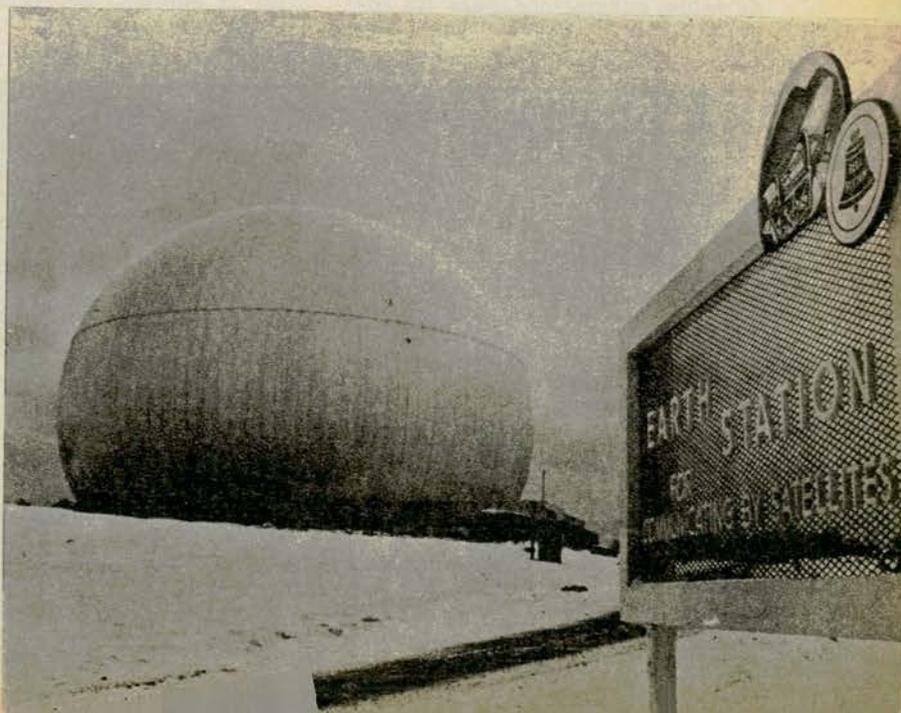


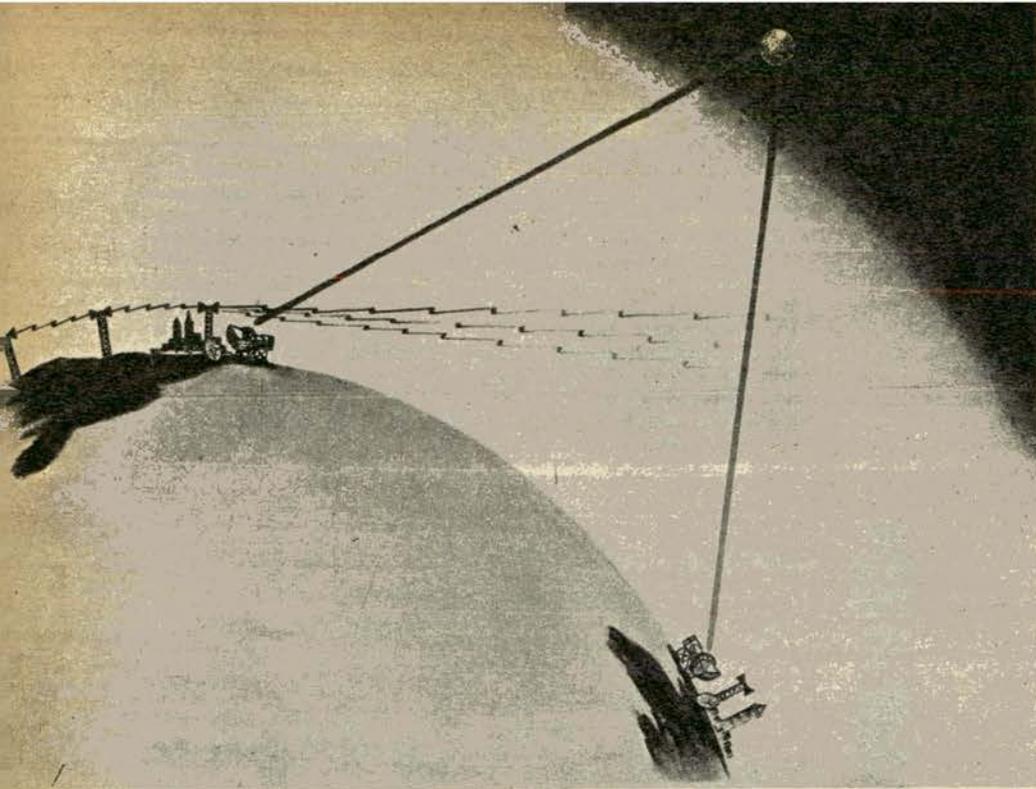
Un aspecto de la sala de controles del Telstar, donde todas las operaciones se concentran en una consola cuyo funcionamiento es automático, merced a uno de los más modernos mecanismos electrónicos que se han creado hasta ahora.

se ha avanzado desde el teléfono de Bell al Telstar.

¿Cómo dar una idea? No se trata de pensar, simplemente, que EE. UU. y Europa están más cerca gracias a ese satélite. Más importante que la proximidad establecida por la TV —y preparada por el teléfono, el telégrafo, la radio y los jets— son las nuevas aplicaciones de esa proximidad. Hace un par de meses se realizó en Atlantic City un congreso internacional de dermatología. En una de las sesiones se hizo una consulta con un grupo de médicos ingleses, para estudiar el determinado caso de un enfermo. Y el hecho maravilloso es que el enfermo y los médicos ingleses se encontraban en Londres, mientras que los demás médicos estaban en Atlantic City. Es decir, se utilizó una transmisión de TV en color que, a todos los efectos prácticos, eliminó la existencia del Océano Atlántico. De

En el primer plano, el "radome", revela sus proporciones tan extraordinarias como su construcción, hecha con un material de goma y plástico. Tiene 48 metros de altura, 63 de ancho, y desinflado ocuparía una superficie de 12.000 metros cuadrados.





En 1927, una comunicación telefónica con Europa, de tres minutos, costaba 75 dólares; actualmente, la tarifa es de 12 dólares. Esa reducción se logró merced a grandes inversiones que ampliaron facilidades y popularizaron el uso del teléfono trasatlántico. El último cable submarino tendido en 1956, costó 42 millones de dólares; pero antes de haberse terminado la instalación de ese cable, es decir en 1954, la A. T. & T. (American Telephone & Telegraph Corp.) comenzó a trabajar en un plan de 10 años para instalar otro cable submarino de 16.000 kilómetros a un costo de 300 millones de dólares...

Ese mismo año, John Pierce, un técnico de los laboratorios de investigaciones de la compañía citada, preparó un proyecto en el que se exponía la posibilidad de utilizar satélites artificiales, en reemplazo de cables submarinos, para las comunicaciones trasatlánticas. Ese

proyecto cobró actualidad en 1957 al aparecer los primeros satélites, y tres años después la A. T. & T. hizo los primeros ensayos con un globo en órbita. Al año siguiente se afrontó el primer paso decisivo, aunque siempre con carácter experimental, iniciándose la construcción de la estación de Andover y del primer Telstar. Y en julio pasado, el experimento se convirtió en un hecho efectivo. El próximo paso será colocar en el espacio 30 satélites que girarán en caravana dentro de una misma órbita, de modo que se releven en la zona del espacio, sobre el Atlántico, donde se encuentra el sector que le permite a la estación de Andover y a la estación europea, enviar y recibir las transmisiones.

Negocio y progreso

En contraste con todo lo que se ha hecho hasta ahora en el espacio, la empresa del Telstar representa una operación comercial. A

Un apunte que, gráficamente, explica como las transmisiones de TV corrientes escapan sobre la línea del horizonte, y como el Telstar ha resuelto ese problema.

cuenta del posible éxito de esa operación, la A. T. & T. invirtió 53 millones de dólares. Seguidamente, en el mismo mes de julio pasado, cuando se establecieron las posibilidades inmediatas y absolutas del nuevo sistema de comunicaciones, se planteó una cuestión en la que nadie había pensado diez años antes: ¿Se le podía permitir a una empresa comercial que explotara el espacio, con el monopolio práctico de un servicio?

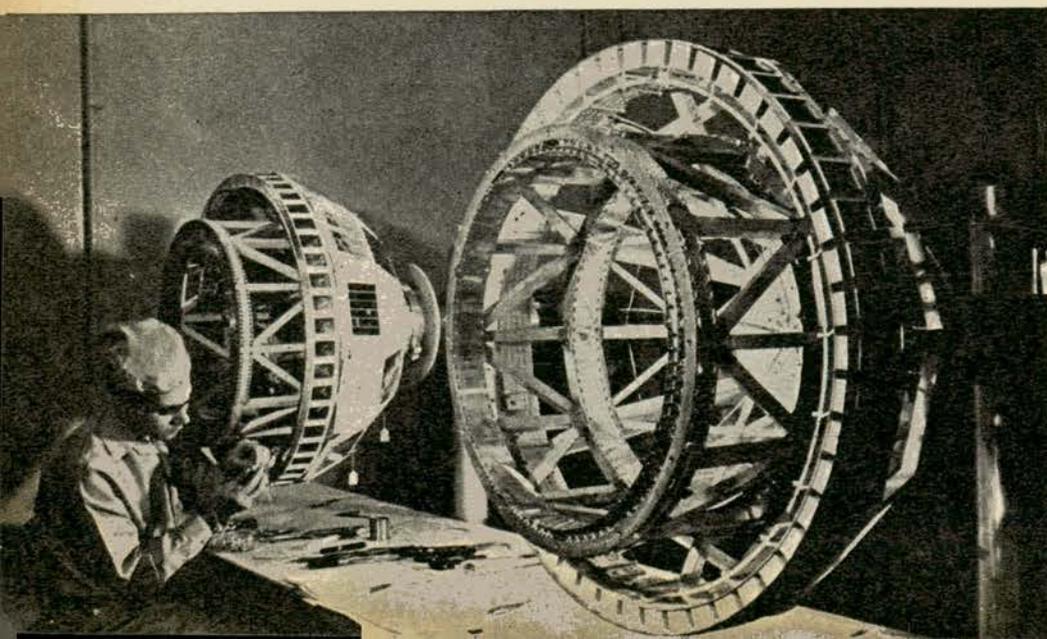
Esta pregunta se desdobló inmediatamente en un debate que concentró la atención nacional en el congreso de EE. UU. durante varias semanas, el último verano. Las fuerzas en pugna representaban, de una parte, el principio de la libertad de empresa, y de la otra a quienes sostenían que un medio de comunicaciones tan importante como el Telstar debía ser necesariamente de carácter estatal.

Para que resulte corta una historia que fue muy larga y complicada, digamos que la cuestión se resolvió a gusto de todo el mundo, a la vez que muy de acuerdo con la época. Una época que demanda, como nunca también la necesidad de planeamientos, limitaciones y controles que le den armonía al desarrollo y equilibrio a la economía.

La solución acordada es que la A. T. & T. explotará comercialmente el Telstar, organizando una corporación a la que tendrá acceso el público mediante la emisión de acciones, transformando esa explotación en una fuente de riqueza nacional no cerrada, sino abierta a la comunidad. Además, el manejo de la empresa será controlado por el gobierno federal, de manera que su destino estará conjuntamente en manos de la A. T. & T., la empresa que puso en marcha el proyecto, los inversores que representan el encauzamiento del negocio hacia el público en general, y la vigilancia oficial, oficiando de árbitro para defender los intereses nacionales.

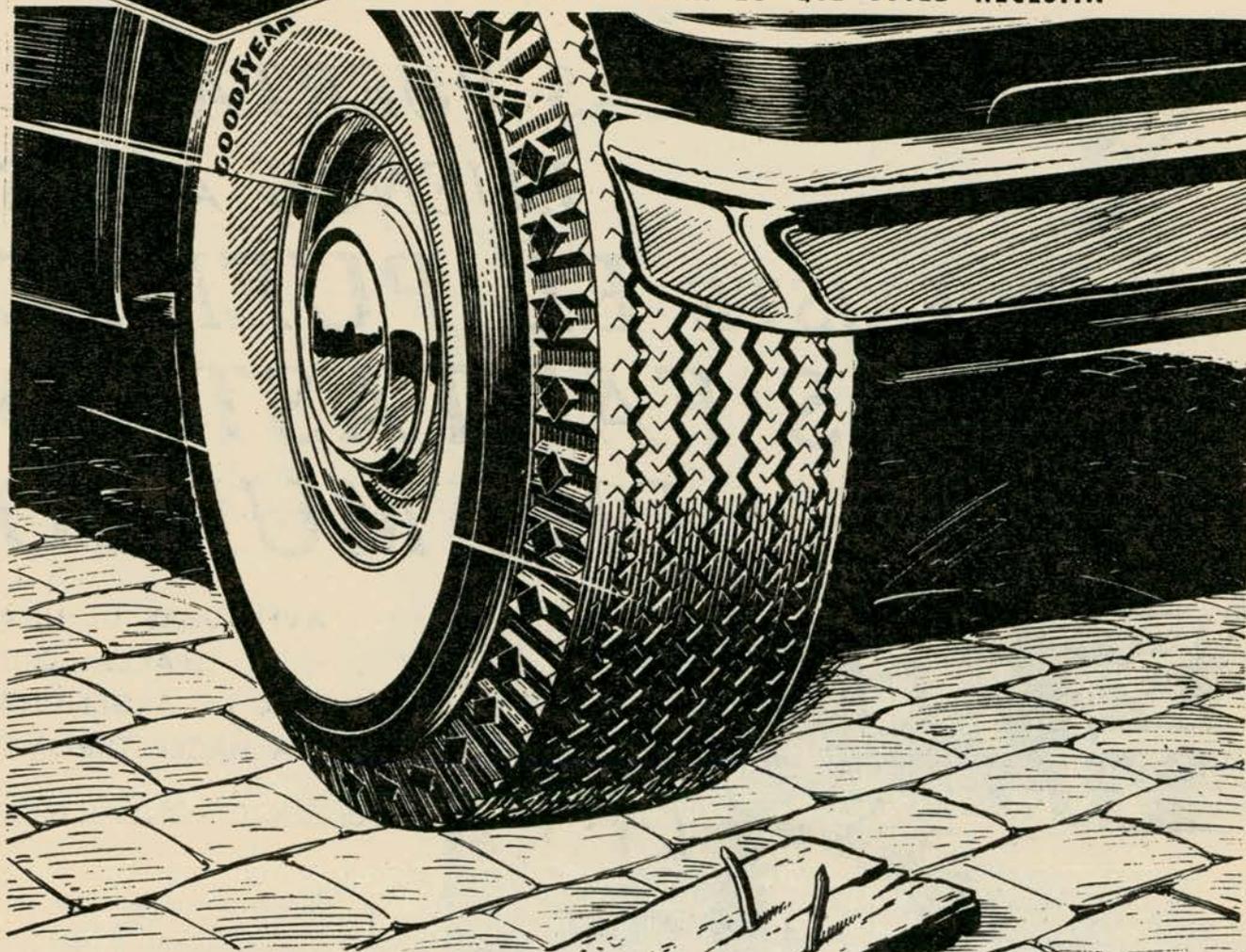
En resumen, el Telstar tiene muchos más aspectos de influencia directa sobre la vida actual que los demás satélites. Y esos aspectos alcanzan desde su relación incidental con el turismo de Maine, hasta la forma más o menos nueva de la estructura económica que ha sido necesario crear para su explotación comercial.

En los laboratorios de la A. T. & T. se siguen construyendo satélites destinados a complementar las funciones del Telstar, formando una caravana que girará en torno de nuestro planeta, para asegurar las comunicaciones permanentes con Europa.





CUANDO USTED VIAJA SOBRE RUEDAS,
GOODYEAR FABRICA LO QUE USTED NECESITA



¡Resiste pinchaduras!

Aunque penetre un clavo en la cubierta SIN CAMARA de Goodyear, no produce un reventón, ni siquiera un escape violento de aire. Porque esta cubierta no tiene cámara que 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**

GOOD  **YEAR**

*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

Desde Ushuaia a la Quiaca...

EN LAS PUERTAS DE BUENOS AIRES EXISTE EL PUENTE MAS FANTASTICO DEL MUNDO

AVENTURAS DE UNA
PAREJA QUE
VINO A LA ARGENTINA
A HACER TURISMO

Por SIXTO PONDAL RIOS
Para AUTOCLUB

LOS conocí a mediados de este año, en Madrid. Forman un matrimonio encantador. Están en esa edad intermedia y madura que concilia las virtudes y ventajas de la vejez y la juventud. Todavía son animados y entusiastas, pero ya conocen el valor decisivo de los pequeños detalles, sobre todo cuando se trata de viajar. Saben, por ejemplo, que un hotel sin calefacción puede enfriar el entusiasmo turístico más fogoso, especialmente si el turista, como en mi caso, ya no está en edad de vestirse de boy-scout...

—Si vas a Granada, para en el Alhambra Palace —me aconsejó Pepita.

—Si visitas Santiago de Compostela, no dejes de alojarte en el Hos-

Esta fotografía del puente sobre el río Reconquista, en la ruta 197, a sólo tres kilómetros de su iniciación, da una idea de lo fabuloso de su existencia. Incrediblemente estrecho, permite solamente el paso de una fila de vehículos, provocando constantemente dramáticas interrupciones en el tránsito, con el consiguiente perjuicio para los automovilistas.

Las barreras ferroviarias al lado de la estación Carupá, constituyen el primer tropiezo serio que experimentan los automovilistas que salen por el "Acceso Norte" en busca de la ruta 197. Largas esperas son el simple anticipo de lo que vendrá después.





Esto que vemos aquí es el aspecto habitual que ofrece la calle Pelliza, donde a los tumbos y vadeando baches, los automovilistas tratan de llegar a la avenida Maipú para seguir después hasta San Fernando.

tal de los Reyes Católicos —me aleccionó Julián.

Nunca les agradeceré bastante. Los balcones del Alhambra Palace parecen haber sido construidos de cara permanente a la luna llena, en el centro geográfico de los perfumes y en el sitio exacto donde se entrecruzan los murmullos de las fuentes. Y en cuanto al Hostal de los Reyes Católicos —instalado en una joya plateresca del siglo XVI— baste recordar el telegrama definitivo que mandó a Nueva York un ilustre visitante, doblemente consagratorio porque el remitente era sajón:

"Estoy parando en el mejor hotel del mundo".

También debo agradecerles varios paseos a los alrededores de Madrid y varias otras atenciones que me hicieron desear sinceramente que un día aparecieran en Buenos Aires, para poder retribuirles.

Itinerario turístico de verano

Hace poco me dí el gusto. La sorpresa fue telefónica.

—Hola... ¿Sabes quién habla? Pepita... Aquí estoy, con Julián. Llegamos hace unos días...

Esa misma tarde tomamos el copetín, juntos. Estaban realmente contentos de haber podido, por fin, venir a la Argentina. Ya habían recorrido varios lugares de Buenos Aires y se disponían a alquilar un auto para visitar el interior del país.

—Tú, que te jactas de conocerlo desde Ushuaia a la Quiaca, podrás asesorarnos...

—Nos gustaría ir al Norte...

Les quité toda ilusión al respecto.

—Para ir al Norte ya es demasiado tarde. Hace mucho calor y van a comenzar las lluvias. Yo les haré un itinerario de acuerdo con la época...

Al otro día me presenté con las correspondientes hojas de ruta del Automóvil Club Argentino. Lo mejor que podían hacer, a mi juicio, era visitar Mendoza, de allí bajar a los lagos y regresar después a Buenos Aires, pasando por Mar del Plata. Un verdadero viaje, pero que valía la pena. Además, en esos lugares hay buenos hoteles, cosa muy importante porque, como ya he dicho, mis amigos son bastante cómodos.

—En estas hojas de ruta encontrarán todas las indicaciones que necesiten. La parte más complicada es la salida de la Capital. Les conviene hacerlo por la parte Norte. Siguiendo la ruta 197 encontrarán la ruta 8. Después, ya no se pueden perder...

Guardaron los papeles y se fueron a acostar temprano, para salir al amanecer.

El comienzo de la gira

Todavía no había salido el sol cuando arrancaron de la puerta del hotel.

—Dijo que saliéramos por el Norte —recordó la señora.

—¿Dónde queda el Acceso Norte? —preguntó mi amigo a un transeunte madrugador.

Este les dio las indicaciones del caso y minutos después el feliz matrimonio dejaba la avenida General Paz para deslizarse por una de las cuatro bandas que forman el Acceso Norte de la Capital.

—¡Pero esto es maravilloso! —exclamaba entusiasmado el conductor, contemplando las amplias franjas de pavimento, los verdes taludes, los airosos puentes y las espaciosas rampas que forman esa monumental obra caminera.

—¡Así da gusto hacer turismo! —agregó la acompañante.

El entusiasmo les duró exactamente cuatro kilómetros, hasta la calle Pelliza, donde, según se sabe, el Acceso Norte termina bruscamente junto al Cementerio de Olivos.

—¿Dónde sigue el acceso Norte? —preguntó Julián a un ciclista.

—¿Dónde sigue? ¿Por qué no pregunta "cuándo" sigue? Está a medio hacer desde hace más de diez años...

Los primeros inconvenientes

Bajaron a la calle Pelliza y, a los tumbos y vadeando baches, llegaron a la avenida Maipú, por la que siguieron hasta San Fernando.

—¿La ruta 197?...

—Siga a esos camiones...

Detrás de un inmenso remolque llegaron hasta las barreras de la estación Carupá, las cuales, naturalmente, estaban bajas. Decenas de autos y camiones esperaban del otro lado, formando una fila de varias cuadras. El auto de mi amigo parecía comprimirse entre los ómnibus y acoplados que se apretaban a su alrededor. Cuando pasó el tercer tren, el amontonamiento ya era atroz.

—¿No hay otra salida por esta parte de Buenos Aires? —preguntó mi amigo, alarmado ante aquella manera escandalosa de quemar nafta y tiempo.

No obtuvo respuesta, porque en ese momento levantaron las barreras. Cuando el auto pasó los vías, mis amigos tuvieron la angustiada sensación de hallarse en la montaña rusa de un parque de diversiones. Sin embargo, la cinta de la carretera que se abría adelante les sirvió de consuelo.

—Bueno, ¡por fin en la ruta 197! —exclamaron lanzando un suspiro de alivio.

El puente fabuloso

Pero la tranquilidad les duró bien poco, porque, tres kilómetros más allá, el tránsito volvió a atascarse.

—¿Cómo! ¿Otra barrera?

—No, señor. Un puente... El puente sobre el río Reconquista. Es tan angosto que sólo permite el paso de un vehículo. Hay que esperar turno...

Así es, amigo lector. Cuesta trabajo admitirlo, pero es la verdad. En las mismas puertas de Buenos Aires, en una de las tres salidas principales de una ciudad de más de cinco millones de habitantes, existe lo increíble, lo fabuloso, lo que no tiene parecido en los caminos de acceso de ninguna capital del mundo: ¡Un puente de una sola mano!

Mis amigos contemplaban el cuadro con el estupor pintado en los rostros.

—Si esto ocurre a veinte kilómetros de la Capital —pensaron— ¿qué nos pasará cuando estemos a dos mil kilómetros?

Y, muy atinadamente, se volvieron al hotel.

Además de quejarnos, debemos corregirnos

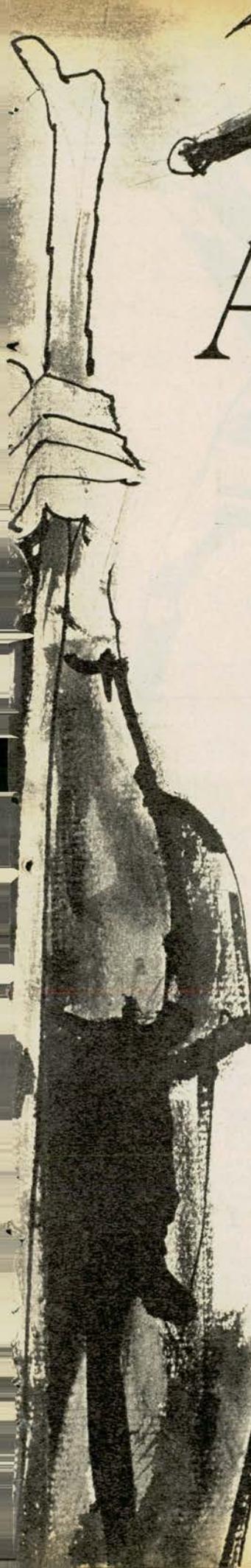
No es que yo quiera agregar otra queja al coro de lamentos que nos envuelve. Por el contrario, soy optimista y creo que alguna vez pasará la mala racha que estamos

(Continúa en la página 100)

Otro aspecto de la calle Pelliza, con el pavimento deshecho y grandes charcos de agua que lo hacen poco menos que intransitable. Por esta ruta deben seguir los viajeros que ignoran que, poco más adelante, un puente increíble de una sola mano, les provocará detenciones de horas y más horas.







EL ABANICO

Por EDUARDO ZAMACOIS

Para AUTOCLUB

Ilustró LISA

LA Vida, en sus comienzos, es para los humanos un maravilloso abanico abierto. Nosotros ocupamos el clavito. De él hicimos atalaya, y desde allí observamos las quince o más varillas que, semejantes a caminos de tentación, atraen nuestra curiosidad. Hierve la sangre en el corazón mozo; de risas tenemos llenos los labios y los ojos. Es la divina edad en que, impacientes por vivir, respiramos con la boca abierta. Desde nuestro mirador, conscientes de nuestra libertad, de nuestra agilidad, de nuestra fuerza, todos nos hemos preguntado:

—De tantos rumbos ¿cuál elegiré?... ¿Seré rey... artista... escritor?... ¿Seré millonario, y en un yate, de mi propiedad, iré a descubrir tierras insospechadas aún?...

Y, en otro orden de emociones:

—¿A qué mujer o a cuántas mujeres, daré mi corazón?...

Nuestra alegría, la alegría suprema de poder elegir, era la del pájaro que canta, en el extremo de una rama bajo el sol estival. Y, mientras vacilábamos, el abanico, despacio, sin trepidaciones, sin ruido, iba cerrándose. Era el Tiempo, eran las Horas, con sus dedos sigilosos —dedos enguantados— los que lo cerraban. El varillaje se superponía; como los años, las varillas simbólicas fueron cayendo unas sobre otras y ya sólo quedaban li-

bres unas cuantas... De súbito, como si despertásemos, echamos a andar, aunque sin saber fijamente hacia dónde, porque nuestra decisión más tuvo de instintiva que de razonada. Luego reconocimos que nuestro camino no era aquél, y retrocedimos para buscar otro, ¡que tampoco era el nuestro!... Y el abanico fatal, entre tanto, continuaba cerrándose hasta que se cerró del todo, y sólo hubo ante nosotros un camino, recto, absolutamente recto, inexorable, sin horizontes. El horizonte se había convertido en una cruz. Entonces comprendimos...

¡Ah!... ¡Qué dolor, qué tremendo dolor este de marcharnos del mundo sin haber escrito la página que hubiéramos querido escribir; sin darle a nuestro espíritu su verdadero pan, ni a nuestro corazón su alegría legítima, ni a nuestra cara su expresión cierta!... ¡Qué indescriptible tortura la de morir sin haber hallado la ocasión, ni los medios, de "darnos a conocer", ni la de ser leales siquiera con nosotros mismos!... Porque hay en nosotros dos vidas; la rutinaria y melancólica que vivimos, y aquella otra, selecta y errante, que habríamos querido vivir.

★

"Lohengrin" dice:

"Si quieres que te ame, Elsa, si quieres que proteja tus Estados, y que tu suerte sea siempre igual no intentarás saber cuál es mi patria, mi raza, ni mi ley".

Elsa acepta esa condición, hasta que, al fin, su curiosidad se impone a su juramento.

"Un deseo ardiente —le grita Elsa a su esposo— destroza mi corazón. Aunque me costase la vida, habla: ¿Quién eres?"...

El héroe, tristemente, descubre su misterio y vuelve la espalda. Se va, y nada, ni nadie, podrá detenerle. El Cisne —la Ilusión— que le trajo se lo lleva. Por saber quién es Lohengrin, Elsa pierde a Lohengrin.

Para los inquietos, el Horizonte es nuestro Lohengrin. Como el semidiós wagneriano aquél nos advirtió:

—Si deseas la dicha, si quieres eternizar la lozanía de las rosas que hoy aroman el jardín de tu corazón, cierra los párpados; no intentes acercarte a mí.

Pero nuestra alma es la pobre alma mariposeadora de Elsa, y un día se nos escapó la pregunta aciaga:

—Aunque me costase la Vida, habla, Horizonte: ¿Quién eres?... ¿Qué sortilegio divino se disimula en ti?...

Y embarcados en el cisne blanco de nuestras ilusiones bogamos hacia El; y cuando supimos que su enigma no escondía nada, experimentamos un desencanto infinito, y las encendidas rosas de nuestro corazón se amustiaron.

Ahora, convencidos de que Lohengrin no volverá nunca ¿qué será de nosotros?... Todo viaje implica una rebeldía, un malestar, una protesta tácita, contra el lugar de donde nos vamos, porque es indudable que nos vamos "por algo"... ¿Pero, entonces, cómo, apenas nos vamos, sufrimos la melancolía de irnos?... ¿Por qué el júbilo de las manos que nos acogen en un puerto no basta a consolarnos del dolor que movía aquellas que nos despidieron en el puerto anterior?... En los viajes largos por mar, siempre guardamos un poco de ropa sucia en nuestro baúl, y así en el larguísimo viaje de la Vida, donde es casi imposible que nadie, ni los más limpios, dejen de llevar algo reprochable en su conciencia. ¿Responderá a eso, a un anhelo de mejoramiento, de purificación, lo que nos hace andar?... Para salvarse de un naufragio basta un leño; para salvarse del gran naufragio de la Vida, basta un Ideal, por ser los ideales las únicas boyas del océano del vivir. Pero, ¿dónde hallar ese Ideal?... ¿Qué absurda sed de ubicuidad nos mueve?... ¿Qué motiva esta ansia, torturadora y selectiva, de amarlo todo y a todos, y de no querer, sin embargo, envejecer al lado de nadie?

★

Reconozco aunque tarde, que no debo buscar ni pedirle al mundo una alegría que no hallaré jamás,

...Y ELLAS CONVERSAN



Las diferencias de idioma no suelen ser obstáculo insalvable para el ingenio femenino. La cámara, indiscreta, vino a interrumpir la amable plática que sostenía este grupo internacional, del que forman parte las triunfadoras suecas Ewy Rosqvist y Ursula Wirth. y las colaboradoras del A.C.A., Laura Burdell, Amalia Gianco, Olga Turati y Augusta de Salduondo.



porque no está en mí, y el secreto único de la felicidad es que todo esté en nosotros. El espíritu es múltiple y sabe desdoblarse a cada momento, y transmutarse en objeto o término del propio conocer. Podemos hablar con nosotros mismos. Cada hombre lleva, dentro de sí, un crítico, un público, y, consiguientemente nada necesita; nuestro naufragio o nuestra salvación caminan con nosotros.

"Hijo mío —le dice Rabindranath Tagore a un peregrino— en el mundo no hay más posada que la que cada uno lleva dentro. ¡Y si quieres salvarte, éntrate en ella, agárrate bien a tí!..."

¡Oh, excelso poeta indostánico, de barbas y ojos nazarenos, bañados en reposo!... ¿Cómo convencerte, a ti, tan recogido, de que no hay solitarios más grandes que los vagabundos?... A los que me odian, a los que me desdienten, a los pequeños envidiosos que sembraron mis caminos de cortantes cristales, yo les respondo con palabras tuyas: "Nada puede tocarme, porque yo siempre estoy lejos de todo, en lo infinito". Y a la mujer vulgar, a la que cree acompañarme y no es mi compañera, la siento sobre mis rodillas, y mientras acaricio sus cabellos repito aquellas otras divinas palabras que el "Sanyasi", de tu poema, dice a la hija del Raghu: "Puedes quedarte conmigo, pero no estarás nunca conmigo".

Maestro Tagore: tu filosofía, unida de silencio, no se opone a lo que Wagner enseñara. El secreto de la felicidad consiste en cerrar las puertas de nuestro corazón después que el Cisne haya entrado en él.

Más adelante, al largo peregrinar, poblado de sorpresas y de jubilosos afanes, sucede inevitablemente el dolor de volver. Lo que, en nuestra juventud, teníamos delante y era una pregunta se ha convertido en una respuesta. Se agotaron los caminos. El abanico se ha cerrado...

Pero, mientras dure tu vida —lector hermano— goza de ella, de acuerdo con tu edad. No seas pesimista, no te apoltrones, viaja, abre tu abanico otra vez, aunque para conseguirlo tengas que romperte las manos.

NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

TURISTAS IRRESPECTUOSOS

SENOR Director:
El artículo "Los siglos respetan la Posta de Yatasto, los turistas no", creo que podría ser la primera nota de una nueva sección de "AUTOCLUB". La llamaríamos: "PÁGINA NEGRA EN LA GUIA TURISTICA ARGENTINA".

Creo que ayudaríamos a hacer un gran favor al turismo nacional anotando al par, que las bellezas y atractivos del país, todo lo que resulte negativo para esta industria, como ser: malos transportes, peores caminos, deficientes hoteles, improvisadas compañías turísticas, y sobre todo, la destrucción física de los monumentos y lugares históricos argentinos. En esto coincido además con la urgencia efectuada en vuestro último número por el señor Fonrouge.

El artículo del Sr. Gustav Krieger se ocupa nuevamente de esa enfermedad congénita que sufrimos los argentinos como mal nacional y que se manifiesta en nuestros primeros años mamarracheando con lápiz las paredes de nuestra casa, continúa con la leyendas en los baños públicos, se ensaña con los palos señaladores de los colectivos y finaliza con cuanto monumento y reliquia tengamos por ahí.

En febrero último viajé a la provincia de Mendoza, con el sólo interés de conocerla y descansar.

Llegando a Villavicencio, a 34 km. de la Capital, sobre la ruta internacional a Chile se encuentra el monumento de Canota, que señala el lugar donde se dividió el Ejército Libertador. Una columna comandada por el Gral. Gregorio de las Heras que tomó el camino de Uspallata y la otra, al mando del Gral. San Martín, siguió al norte por la Higuera y el Yaguarás y cruzó el Paso de los Patos.

El monumento consta de dos paredones de piedra contruidos a ambos lados del camino, y semejan a la distancia dos amplios portones. Afecta cada uno de ellos la forma de un cuarto de circunferencia y se alzan en medio de la carretera como dos centinelas que no comparten su soledad ni siquiera con árboles. Su altura máxima es aproximadamente de dos metros cincuenta y decrece hacia los costados hasta aproximadamente un metro veinte.

En razón de haberse construido por el gobierno de la provincia en 1934 con piedras del lugar, tomaron de ellas sus colores naturales, pero a la fecha esta tonalidad se fue ocultando debajo de las innumerables inscripciones hechas con pincel y pintura de todos los colores.

Aquí también hay quienes quisieron salir del anonimato en que los sume la propia ignorancia, recordando que allí estuvo fulano de tal y la fecha.

Pero lo que más abunda son letreros con la especificación de líneas de colectivo número de coche y de conductor, como se puede observar en la fotografía ampliada que adjunto y que hace innecesario mayor comentario.

¡Raro destino el de este monumento! Además de recordar un hecho histórico se ha transformado en lápida de ignorantes e inadaptados.

No estaría de más recordar que la ciudad de Mendoza tiene en la Plaza España uno de los lugares de mayor atractivo edilicio. Existe allí un monumento que recuerda el esfuerzo español,

construido en vallosísima mayólica, lo mismo que bancos, veredas y pie de faroles.

Todo allí está siendo arrancado. Metros íntegros de baldosas de la fuente, vereda y bancos desaparecen día a día. El valor artístico de cada mayólica, cada una de ellas distintas a las demás, es incalculable.

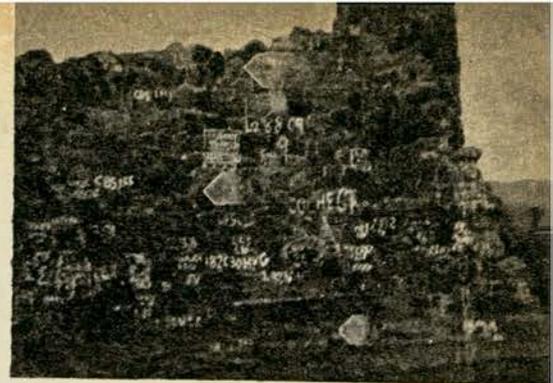
¿Desaparecerá esta plaza, también, por acción de gente irresponsable?

Esperemos que estas lacras de nuestra vida nacional sean expuestas desde las páginas de esta prestigiosa revista "AUTOCLUB", que cumple tan acertada función y con la que todos debemos colaborar.

RAUL SEBASTIAN

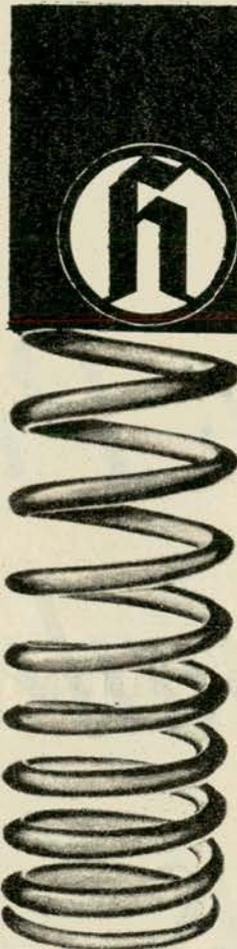
s/c. Alsina 1112 3º izq.

Capital.



Queriendo salir del anonimato en que los sume su propia ignorancia, muchos irreverentes turistas dejan la huella inculca de su paso en monumentos y obras de valor histórico.

ELASTICOS Y RESORTES 3 VECES MAS DURABLES



Resisten las pruebas más exigentes! Los elásticos y resortes HOESCH, están respaldados por la experiencia de Hoesch A. G., Dortmund, Alemania, con 143 años en la industria metalúrgica.

Producidos con los más avanzados procesos de fabricación y un severo control de calidad, duran 3 veces más que los elásticos y resortes corrientes y protegen al automotor!

Coloque elásticos HOESCH "compactados" y asegúrese contra toda clase de impactos del camino.

FABRICADOS POR

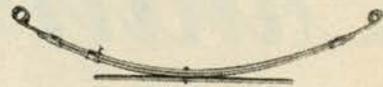
HOESCH

ARGENTINA S. A. I. C.

Of. Venezuela 115 - T. E. 30-5421/8217 - Bs. As.

Fca. Carlos Pellegrini y Viamonte

T. E. 208-4761/9359 - Valentín Alsina



CON PROCESO

Shot Peening

DE COMPACTADO SUPERFICIAL, QUE CONTRIBUYE A PROLONGAR LA VIDA UTIL DEL ELASTICO

A mediados de 1878 protestaba en "El Nacional" la inquietud sin límite, inmediato o infinito, de Domingo Faustino Sarmiento: "El actual empedrado de Buenos Aires es único en el mundo para destruir carros, carruajes y animales. Las familias usan los carruajes para salir de la ciudad y rara vez para hacer visitas, a causa del martirio a que el empedrado las somete...". El gran sanjuanino tenía, sin duda, esta vez razón (lo cual no siempre ocurría...); pero, ¿para qué montar en coche en cumplimiento del protocolo social si todas "las familias" residían dentro de un radio de una diez o doce manzanas, más o menos las mismas de los días de 1810?

La Plaza de Mayo y la del Congreso

Eran las que rodeaban la Plaza de Mayo, aún dividida por la "Recova vieja", propiedad de los Anchorena contra la cual ensañábase también el afán de progreso edilicio —¿o un resabio de inquina política?...— del autor de "Facundo" y hormiguero de un tumulto bohemio-mercantil y criollo-cosmopolita, que dictaría pintorescas páginas a José S. Alvarez, más conocido por "Fray Mocho". Detrás de ella, sobre los restos del derruido Fuerte, levantábase el primer conato de "Casa Rosada". A sus pies corría el Ferrocarril del Viaducto, que partía de Paseo de Julio y Cangallo y llegaba hasta la Boca. La "estación" inicial se encontraba a la altura de Paseo Colón y Belgrano, asentada sobre un bañado en el cual, año tras año, perecían ahogados incautos jinetes, en esa época en que hasta los mendigos montaban a caballo.

No en vano, el Plata continuaba batiendo a los propios ciemientos de la sede del gobierno, contenido apenas hacia el Sur por la fuerza pacificadora de muelles-escolleras, como el Desembarcadero, al cual se llegaba en carros, pues la versatilidad de las aguas, generalmente, no admitía ni siquiera



lanchones. Sobre la costa con su lejania de mástiles y velas, extendíanse las toscas, paraíso de muchachos "raboneros", a la pesca de bagres y resfriros, y predio máximo de pigmentadas lavanderas trajinando con "trapos sucios", en el doble y más amplio significado del término:

*Quien quiera saber de vidas ajenas,
que vaya a las toscas, con las lavanderas.
Que allí se murmura de la
[enamorada,
de la que es soltera, de la
[que es casada...*

Tal hacia el Oeste de la plaza, de la "plaza matriz", también en el doble y más "entrañable" sentido de la expresión. Hacia el Este, detrás del Cabildo todavía intacto, vegetaba un caserío amorfo, al cual Torcuato de Alvear aún no había aplicado la escisión iconoclasta-progre-sista de la Avenida de Mayo. La Plaza del Congreso era conocida por el "Hueco de Lorea", y don-

Los Cuatro Puntos Cardinales de Buenos Aires

Por
ADOLFO
MITRE
Para AUTOCLUB

La cámara fotográfica ha registrado en esta placa el aspecto que ofrecía la Plaza de Mayo, aún dividida por la "Recova Vieja", propiedad de los Anchorena, contra la cual ensañábase, también, el afán de progreso edilicio.



fin "puerto", inaugurado por el vicepresidente Carlos Pellegrini sobre los planos que sesentidos años antes hiciera su padre, un ingeniero que hoy es más conocido como pintor. Fue esa, sin embargo, una moda fugaz, pues no pasó de ser una moda —la "moda" siempre implica algo de obsecuencia—, una "moda política". En efecto, allí habían levantado sus residencias (que ahora sí podían ser calificadas de "mansiones"), el presidente Miguel Juárez Celman y su ministro Eduardo Wilde y aprestábase a hacer lo propio Ramón J. Cárcano, que con treinta años aún no cumplidos ya "sonaba" para suceder a aquél en la primera magistratura. Los infaltables e incon-

Los patios criollos de las viejas casas solariegas mostraban su emparrado y el aljibe, proveedor de agua fresca. Este que aquí vemos pertenece a la casa parroquial de la Iglesia del Pilar.

de hoy se alza la estatua de Mariano Moreno, erguiase un adfesio, que era, a la sazón, considerado un motivo de orgullo: el tanque de aguas corrientes, de 43 metros de altura y con una capacidad de 480 metros cúbicos de líquido. ¡Todo un prodigio para "la gran aldea", con sus ferrocarriles que se detenían cada seis cuadras!...

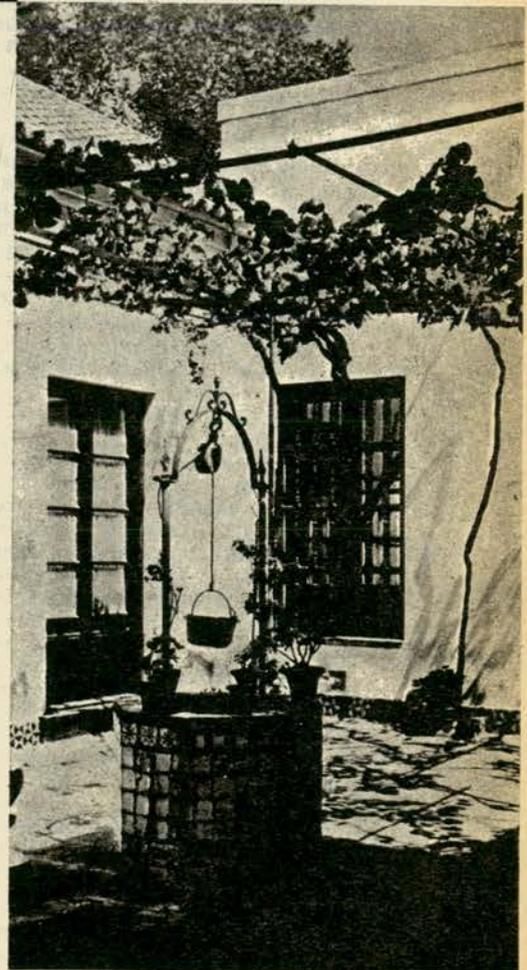
Norte contra sur

Hacia el Sur, persistía "la ciudad vieja", con sus templos ilustres de reminiscencias históricas y sus caserones poblados de abuelos y abuelas, y padres y madres, e hijos e hijas, y yernos y nueras, y nietos y biznietos y tataranietos, y sobrinos-nietos, sobrinos-biznietos, etc., etc..., más el casi inevitable "allegado", que no se recordaba bien ni cuándo ni por qué vino, pero sospechábase que ya nunca se iría, sino con la muerte. Eran los más, caserones de tres patios, algunos con "corral" adjunto para cabalgaduras y carruajes, casi todos de un solo piso, techos de teja y enrejadas ventanas. Excepciones, "la balconada de Riglos" y los "altos de Crisol", que, aún en pie, nos parecen tan bajos junto a las moles que han roto la armonía modesta, pero no exenta de auténtica gracia de la plaza prócer. Enfrente, el Teatro Colón, magno monumento de la ciudad pequeña que, ése sí, le asignaba universal jerarquía pues ya traía, a sacrificio de caudales, a las voces más caudalosas del "bel canto".

Ya por temor a las epidemias suscitadas por la superpoblación promovida por el desbordé inmigratorio, ya por simple influjo del auge de la riqueza con su consiguiente "novelería" —según decíase entonces a lo que hoy suele llamarse "snobismo"—, el viejo patriciado comenzó a desplazarse hacia el Norte, después del año 1880 de la "capitalización" dolorosa y venturosa. En 1882 "El Diario", recién fundado por Manuel Láinez, entabló una curiosa polémica sobre el conflicto "Norte versus Sur". Pero ¿qué se entendía por este último?... Virtualmente el Barrio Norte era tan solo Florida y San Martín hasta la calle del Temple, hoy Viamonte. Por allí corría uno de "los terceros" más peligrosos de la ciudad, sobre cuyas aguas cerníase (a la altura de Suipacha) un puente que llamaban de "los Suspiros", un poco por irónica-romántica remembranza del celeberrimo de Venecia, cantado por lord Byron, y otro poco por conducir al barrio de los amoríos fáciles, al barrio de los cuarteles... y "las cuarteleras".

El auge de la calle 25 de Mayo

Alrededor de 1890 comenzó a ponerse en boga edificar en la calle 25 de Mayo, frente al río, sobre el tráfigo de lo que desde dos años antes era por





Me aquí una vista de la calle Florida, mostrándonos el aspecto que nuestra más tradicional arteria porteña presentaba en los románticos días de 1904.

fundibles cortesanos del éxito no quisieron ser menos y alzaron palacetes "bizantinos", no sólo en los arrequives arquitectónicos sino también, y sobre todo, en el léxico de la oposición ya revolucionaria. Como los erigían sobre la ribera, aquella proclamó: "Construyen sobre el barro". El triunfo moral de la Unión Cívica, militarmente vencida, demostraría que lo hacían por lo menos sobre lo inestable.

Hacia arriba, "el centro" terminaba en la calle Artes (hoy Carlos Pellegrini) sino en Suipacha misma, cuyo café Cassoulet (no sabemos si así llamado en homenaje a ese rústico manjar de la cocina paisana de Francia tan sabroso en sugerencias y con algo de nuestro "puchero") era refugio de maleantes, al cual la policía "respetaba", pero "la jeunesse dorée" acudía. Todo en torno, baldíos o sucuchos. Casi "campo". Los Cazón, que vivían en Florida entre Lavalle y Tucumán, en el solar donde levantábase, y esperamos muy pronto vuelva a levantarse, el edificio del Jockey Club, partían a la llegada del verano a soportar éste en la "quinta" que poseían donde hoy se encuentra la Plaza Rodríguez Peña, y la cual en un gesto de generosidad ejemplar donarían a la Comuna en homenaje al patricio, su antepasado, que en ella misma constituyó el más importante núcleo de nuestra revolución por autonomasia.

Los barrios que eran pueblos

Los grandes barrios de hoy eran poblaciones aisladas, casi pequeñas ciudades. Belgrano sería de tal suerte "capital de la República" durante la dramática crisis frater-

nal de 1880; sede del "exilio" del presidente Nicolás Avellaneda y todo su ministerio y también de la mayoría del Congreso Nacional que "decapitaria" a Buenos Aires al erigirla en "capital" de la nacionalidad toda, de acuerdo por cierto con el plan proyectado por otro presidente, el de hace precisamente un siglo, el de 1862. Flores, San José de Flores, se ufanaba de ser "municipio libre", con su antecedencia insigne de predio neutral, en el cual se detuvo en 1859, después de la batalla de Cepeda, Justo José de Urquiza, acaso para no entrar como vencedor a la ciudad que siete años antes lo había ungido con el laurel de los libertadores.

A su vera Chacarita seguía siendo, —incipiente cementerio aparte—, el mismo descampado-pampa que antes de la creación de éste, debido a la saturación trágica provocada por la fiebre amarilla en 1871, que describió Miguel Cané en "Juvenilia", cuando todo aquello era propiedad plena y sitio de veraneo del Colegio Nacional de Buenos Aires. Barracas también era predio de estivales solaces con las quintas, comentadas por Santiago Calzadilla en "Las Beidades de mi Tiempo" y Pastor Obligado en sus tan injustamente olvidadas "tradiciones", las quintas de los Alzaga, los Arana, los Casares, los Díaz Vélez, los Escribano, los Guerrero, los Llavallol, los Masculino, los Montes de Oca, los Senillosa. Y allá, del otro lado del Riachuelo, "el castillo" de los Sáenz Valiente, ya aureolado por el prestigio de albergar fantasmas. La Boca: una floresta de mástiles, un enjambre de genoveses, un nostálgico resonar de bandoneones mareantes entre



Al evocar los tranquilos días del pasado porteño, no podemos dejar de recordar el largo paredón con tres ventanas de la casa de Liniers, en la calle Venezuela 469.

frecuente relucir de cuchillos y cotidiano esfuerzo de estibadores. ¿Y Palermo?... Espero, amigos por lectores, o lectores por amigos que no sea esta la primera vez que deteneis la vista —sino el espíritu—, en este "Album Porteño". De Palermo hablé en la nota anterior de AUTOCLUB.

El alma de los barrios

Entre esos barrios-pueblos con fisonomía y hasta autonomía propias, a veces hidalgas, a veces fecundamente promiscuas, como en el caso de la Boca, y lo que podríamos llamar la "ciudad patricia",

en torno del "agora" de historia y también de gloria, surgieron otros "suburbios" donde el criollo se codeaba con el "gringo", disputaba con éste y con éste se confundía, se amalgamaba, como en los finiseculares cuentos de "Fray Mocho". Esos barrios eran una realidad y eran "un alma" pues aunque a veces casi carecían de casas poseían canciones. Cuando por la polvorienta Calle Larga (hoy Montes de Oca) llegaban al "centro" los matarifes del precursor relato de Esteban Echeverría, o sus naturales sucedáneos, no lo hacían sin desafiar al "empedrao" —clavel en la oreja, facón bajo la faja—, con un...

*Barraca al Sur,
Barraca al Norte,
A mi me gusta
Bailar con corte...*

...casi tan rotundo como el fragor que sus carromatos, ornados



de sentimentales leyendas, arrancaban de las "piedras-bolas" e imprimían en el corazón de las chinitas querencieras. Barrio recio, aunque añejo, con tradición a la vez señorial y pendenciera, con gritos de "¡Viva Alsina!" entre refriegas de comité y entreveros de pulpería, San Telmo alabábase así por labios de sus hijos:

*Yo soy del Barrio del Alto,
Donde llueve y no gotea,
A mi no me asustan bultos,
Ni guapos que se menean...*

Sus vecinos rumbo al "Once", que ya hacía mucho había dejado de

llamarse "Miserere", pues los porteños siempre gustaron de sus hazañas, y proeza fue la de setiembre de 1852 al imponer su propia noción del bien nacional, sin siquiera derramar sangre, "no podían ser menos" jactanciosos y replicaban:

*Soy del Barrio de Montserrat,
Donde relumbra el acero,
Lo que digo con el pico,
Lo sostengo con el cuero...*

y tampoco los del Norte se quedaban cortos:

*Soy del Barrio de Retiro:
Yo soy aquél que no miro,*

*Cuando tengo que pelear,
Y en trance de milonguear
Nadie se me puso a tiro.*

O bien:

*Para en las Cinco Esquinas
Con toda mi contingencia,
Por ver si te rompo el alma
Ando haciendo diligencia...*

Más allá de lo que hoy es nuestro "Faubourg Saint-Honoré", y en puridad casi en su seno, crecía el barrio de Tierra del Fuego, que se conquistó ese nombre merced a las

(Continúa en la página 12)

Lo más fino en anatómicos



Pocker es el nuevo anatómico que todo hombre moderno debe adoptar. Tejido con la fantástica fibra sintética poliámida que une a su recia fortaleza la suavidad de un guante. Único con elasticidad vertical...

Tres modelos: Hombre - Joven - Niño.



Los anatómicos Pocker son producidos por

Fábricas *Leila* creadores de la famosa línea *Cliper*

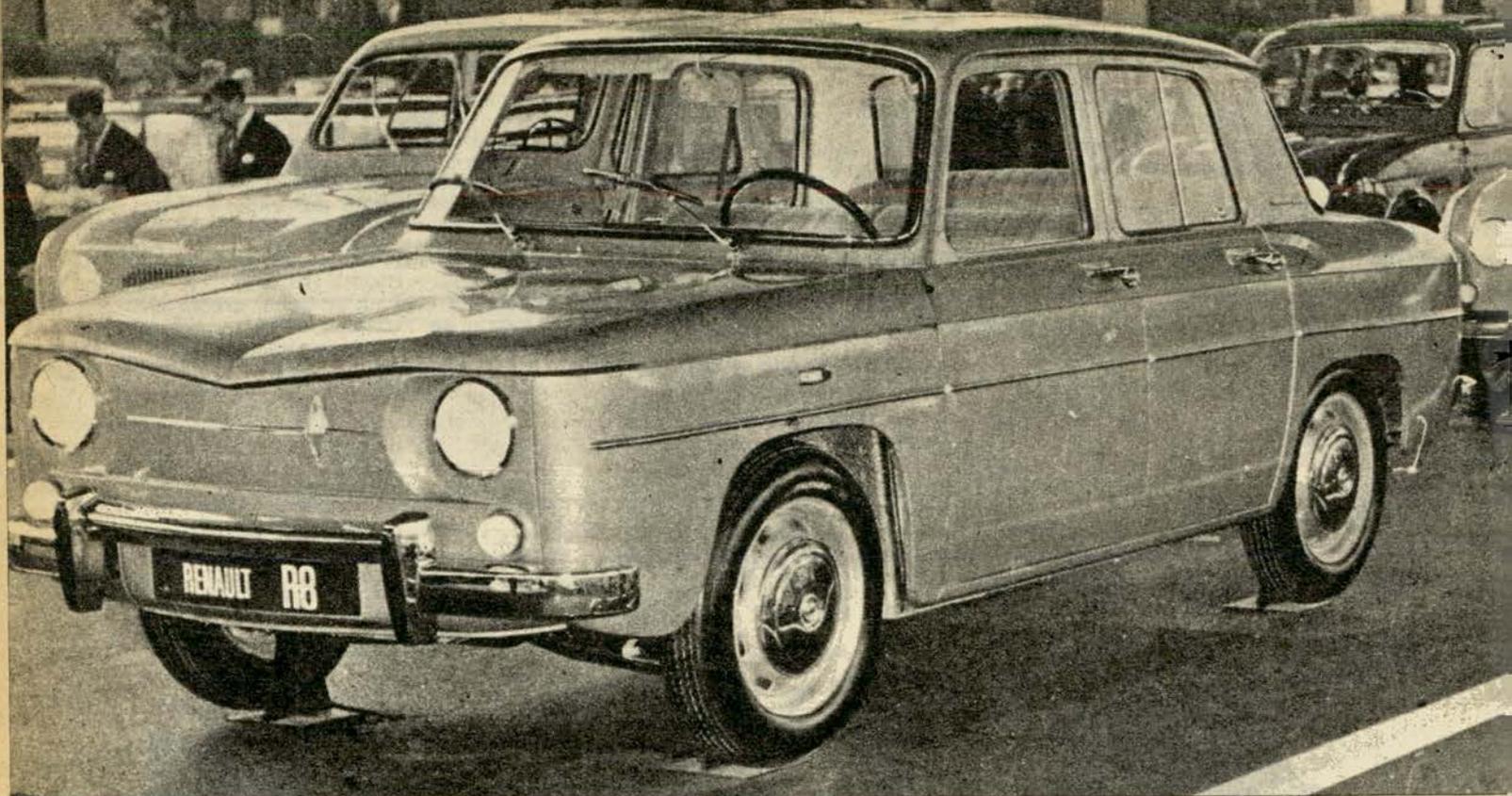


Pocker

lo más fino en
anatómicos.

PUBLICIDAD ARCO S.A.





El año 1960, fue el de la independencia de los Estados de África Negra. Esta separación de Francia de sus antiguos territorios, se ha efectuado en un clima de comprensión pacífica.

Es interesante plantearse cuáles son las consecuencias de este hecho capital para la política comercial de los Estados, ahora independientes, y de su antigua metrópoli. Una de las pruebas más características parece ser el mercado del automóvil, que desde hace muchos años ha constituido una de las partidas más importantes del movimiento comercial entre Francia y ultramar.

Una rápida mirada a las estadísticas de 1960 y 1961, permite comprobar que, a excepción de Argelia, el mercado del automóvil está en expansión. La situación política de Argelia, es, seguramente, la causa de una crisis bastante notable, puesto que se registra regularmente una progresión del 15 al 20 % cada año. No es menos cierto que existen actualmente 180.000 coches de turismo y más de 77.000 vehículos de transporte, sin aludir a un importante mercado de ocasión, que es objeto de decenas de millares de transacciones, que comprenden, por partes iguales, a musulmanes y europeos.

En Marruecos y Túnez

En Marruecos, el parque está en evidente progresión. En 1961, 17.705 vehículos se matricularon, de los cuales 14.612 de turismo; la progresión continúa regularmente. A fines de 1949, el parque de automóviles marroquí poseía 50.000 vehículos; contenía 184.000 a fines de 1960, y rebasaba los 200.000 en enero de 1962. Las cifras se diferían, indudablemente, este año en la importación, porque una cadena de montaje, realizada por Fiat y Simca, ha comenzado a funcionar en Marruecos.

En Túnez, el porcentaje de aumento del número de coches, que es de 71.600, no ha alcanzado, a

EL AFRICA SE MOTORIZA

Por EDMOND DELAGE

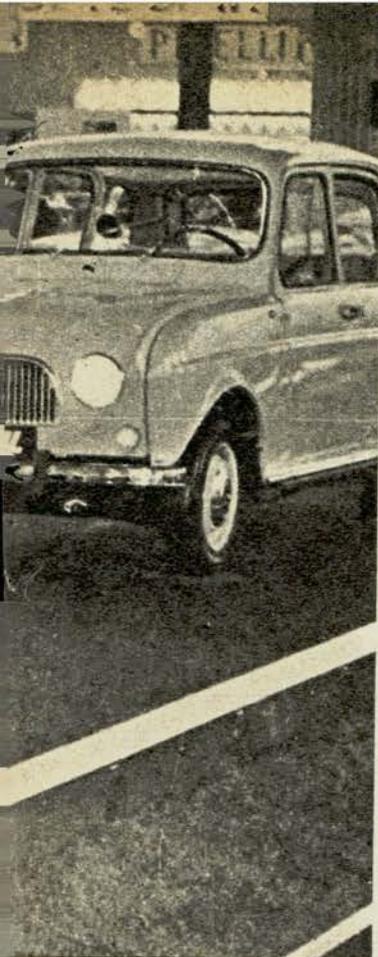
Ex presidente de la
Academia de Marina de Francia

Para AUTOCLUB

fines del año, el comprobado en 1959; la curva de las importaciones sólo ha bajado para los coches utilitarios. En cuanto a los coches de turismo, se importaron 2.242 en 1957, 3.645 en 1959, 2.903 en 1960 y 1.992 en los ocho primeros meses de 1961.

En África Negra, el parque de automóviles de los diferentes Estados está en aumento regular. Por ejemplo, en Senegal había 3.047 vehículos de todos los tipos en 1945; había 17.346 en 1954 y más de 40.000 al 19 de enero de 1962.

Como es sabido, Costa de Marfil es el territorio donde la prosperidad oeste-africana aparece de manera más evidente. A consecuencia de la ruptura, que es además lamentable y sin razón, entre Senegal y Mali, un número importante de mercancías destinadas a Bamako han sido transportadas hacia Mali



La situación de la industria francesa del automóvil se torna cada día más favorable en los países de ultramar. El Renault R8 que aquí vemos ya ha llegado a la lejana Africa.

por Abidjan. Además, el comercio del café y del cacao, el importe de las exportaciones de plátanos y la demanda de maderas excepcionales han favorecido el desarrollo, casi fulminante, del tráfico de automóviles. El 30 de julio de 1961, el aumento del parque había sido del 33 % con respecto a la cifra de 1960. Contiene cerca de 40.000 coches, una gran parte de los cuales son vehículos de transporte. El año pasado, el 20 % del total de las importaciones de la Costa de Marfil se consagraron al automóvil, al equipo del país y a bienes de consumo.

Aumentan los coches en uso

En Camerún, el número de vehículos en servicio se eleva actualmente a cerca de 60.000, de los cuales 41,53 % de coches particulares y 45,48 % de coches de transporte.

En la antigua Africa Ecuatorial francesa, la República Centroafricana posee 7.500 coches, el Tchad 8.000, Gabon 6.150; lo que representa un aumento bastante importante en los tres Estados.

El automóvil está en plena expansión en Madagascar. La Gran Isla posee 46.288 vehículos, de los cuales 559 autocares, 18.287 camiones y camionetas y más de 20.000 coches de turismo.

En los Departamentos franceses de ultramar, donde prácticamente las vías férreas son casi inexistentes, el mercado del automóvil está en expansión. Martinica posee 16.500 vehículos; el número de coches importados durante los nueve primeros meses de 1961, casi se han duplicado con respecto al año 1960.

En Guadalupe, que está dotada de cerca de 21.000 ve-

hículos, el parque se ha duplicado en cinco años. Se observa lo mismo en La Reunión, donde el parque se elevaba, el 30 de noviembre de 1961, a 17.114 vehículos, o sea un aumento de 15 % con respecto al mes de octubre de 1960.

En Nueva Caledonia hay 17.000 vehículos para 50.000 habitantes, y se prevén importaciones importantes de pesos pesados. Polinesia tiene ya cerca de 4.000 vehículos y la progresión de las importaciones fue rápida en 1960. La Costa de Somalía, que es muy pobre, posee ya cerca de 3.000 coches.

Africa acentúa su independencia

Elementos importantes actúan en favor de un incremento todavía más sensible de la expansión del automóvil: la política de los grandes diques, la modernización de la agricultura, la concentración urbana, la evolución del nivel de vida de las élites y de las poblaciones africanas. Por ejemplo, en Marruecos, de 153.112 vehículos, 75.751 eran, en 1960, propiedad de marroquíes.

La situación de la industria francesa del automóvil, continúa siendo favorable, pues, en los países de ultramar. Dispone de una buena organización de cadenas de venta, de servicios de posventa, de talleres de reparaciones y de las costumbres adquiridas por las poblaciones. Sin embargo, hay que esperar, con la creación del Mercado Común, en la afirmación de la personalidad de Europa y la difusión, más abundante, de automóviles no franceses, principalmente de coches alemanes e italianos.

Es necesario tener en cuenta la parte de los Estados de Africa Negra en una reivindicación cada vez más evidente de su independencia, tanto económica como política.



En Guadalupe, Caledonia y Martinica es cada vez más visible la motorización de sus habitantes de las capas pudientes. El Peugeot 404 avanza allí en los caminos que llevan a la selva.



Los coches franceses, incluyendo a este Citroën Ami 6 de reciente aparición, dominan el mercado automovilístico del Africa negra. La implantación del Mercado Común dará una buena chance en esa zona a los alemanes e italianos.



entre las múltiples atracciones turísticas que depara el barrio de Palermo, no hay ninguna que supere al Jardín Zoológico. Y llegado el domingo, allá va el veterano casal con su ristra de pequeñuelos. Y se pasan la tarde recorriendo el Zoológico. Que, como ustedes saben, es un lugar ideal para que el ser humano se engrupa, creyendo que es un animal superior.

—¡Qué tarde preciosa!... ¿A dónde podríamos ir?

—¿Y si fuéramos a dar unas vueltas por Palermo?

Esa es otra gente. Esta es gente para la cual Palermo es su parque epónimo. Su lago artificial. Su bosque y su rosedal. Gente relativamente joven, que vive encerrada en departamentos concisos, sin más relación con el reino vegetal que la proximidad de alguna maceta con geranios. Llegado el domingo, se pegan una vuelta por los parques de Palermo y, de ese modo, se ponen al día con la Naturaleza.

—Supongo que el domingo vas a Palermo...

—¡Y no!...

Se trata, como ya supondrán, de burreros consuetudinarios. Para estos fomentadores de la raza equina, Palermo no es, precisamente, un barrio. Para esos tales, Palermo es una

GUIA TURISTICA DE BUENOS AIRES

Palermo

Por
RODOLFO
M. TABOADA

Ilustró D. VILLAFÑE
Para AUTOCLUB

PALERMO es un barrio de la ciudad de Buenos Aires donde vive muchísima gente trabajadora y de buenas costumbres. Pero eso no tiene importancia.

Palermo es un barrio altamente comercial. Pero eso tampoco tiene importancia.

Palermo es, en definitiva, un barrio sumamente parecido a todos los barrios que se parecen a Palermo. Pero nada de esto tiene mayor importancia.

Le voy a explicar. Palermo es, antes que nada y sobre todas las cosas, una región del mapa porteño que vive del turismo. Del turismo dominical que practican los habitantes de los otros barrios porteños.

—¿Qué podríamos hacer el domingo?

—Podríamos ir a Palermo.

Para el matrimonio que acaba de sostener este apasionante diálogo, Palermo es el Jardín Zoológico. El matrimonio aludido considera que





AMPLIACION SERVICIOS DE TURISMO EN MAR DEL PLATA

La oficina de turismo que funciona en la filial Mar del Plata ha sido motivo de una reorganización, que consiste especialmente en la ampliación de los servicios turísticos brindados allí por el Automóvil Club Argentino.

Merced a ello, en la temporada que se avecina los señores asociados dispondrán de un completo asesoramiento sobre caminos, excursiones en los alrededores, hoteles, transportes, etcétera. Como siempre, tendrán a su disposición los mapas y planos de los itinerarios de su interés.

Se han agregado a estos servicios, la venta de pasajes aéreos (cabotaje e internacionales), marítimos, etcétera. A la vez, personal especializado orientará a los socios y familiares sobre la programación de excursiones.

zona circundada por altos muros, a la que se penetra por unos portones que dan a la Avenida Libertador. Cuando hay carreras, Palermo existe. Cuando no hay carreras, Palermo no existe ni medio. Son turistas monótonos, mecanizados, unilaterales, que, una vez por semana, van a los burros para tranquilizar sus nervios, desgastados por toda una semana de oficina. Y que el lunes regresan a la oficina, con los nervios desgastados por las finales de Palermo.

Esta es, sin embargo, gente que deja mucho dinero en la región. Dinero que recoge y embolsa una entidad benemérita, llamada Loterías y Casinos.

Quedaría por saber adónde va los domingos la gente que vive en el propio Palermo. Les voy a decir. Los naturales de esa región, que también practican el turismo dominguero, suelen correrse hacia el lado del río, y visitan despaciosamente cierto barrio pituquísimo, que se titula "Palermo Chico". Un barrio lleno de residencias ultra bacanas, con unas calles deliciosas que, en lugar de seguir derechitas, empiezan a hacerse las locas y agarran para el lado de los tomates. Un barrio señorial, donde el vecino más indigente posee catorce estancias y treinta y dos casas de departamentos.

Los habitantes del viejo y laborioso Palermo, del Palermo tradicional, los que moran allá por Thames, Serrano o Darragueira, suelen dedicar sus tardes de domingo a pasear por las calles de "Palermo Chico". Y sufren. Sufren tupido y a conciencia. Como sufriríamos usted y yo, si viviéramos en el Palermo viejo y tradicional y, al contemplar las esplendideces del otro barrio, comprendiéramos, ¡ay!, que "Palermo Chico"... nos queda grande.



BERLINGIERI brinda todos los días, centenares de servicios a sus clientes. Desde sólo un poco de aire para sus neumáticos, hasta la venta de una flotilla de camiones.

Por ejemplo, Ud. puede comprar en BERLINGIERI su **CHEVROLET 400**

el automóvil compacto más elegante!

la **PICK-UP CHEVROLET** Agil, múltiple y confortable como ninguna!

los **CAMIONES BEDFORD** Nafteros o gasoleros. Potencia y en el

MARKET BERLINGIERI DEL USADO

Todo tipo de automotores usados o nuevos, para venta o permuta, aceptándole también su unidad usada en consignación o para su tasación.

los **TALLERES MECANICOS MAS MODERNOS DEL PAIS!**

Equipados con la maquinaria más completa y moderna, a la que se ha incorporado ahora el revolucionario "Inspector Electrónico", para la diagnosis segura e inmediata de fallas en el motor, transmisión y dirección en automotores de todas las marcas. Un personal altamente especializado, le garantiza además el mejor servicio que puede ofrecerle taller alguno en el país.

NUEVO SERVICIO DE COCHERAS! en Bulnes 2730

Amplios garages funcionales, donde usted puede guardar su auto en depósito, todo el tiempo que desee, con la seguridad de que lo encontrará como si recién lo dejara!

Y SIEMPRE INTERESANTES PLANES DE FINANCIACION PARA QUE UD. COMPRE SU AUTOMOTOR

ROBERTO BERLINGIERI S. A.

donde Ud. recibe más, pero no paga más!

CONCESIONARIOS GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.

VENTAS: H. YRIGROYEN 1620, SILVIO RUGGIERI 3040 (ex VIDT)

TALLERES Y REPUESTOS: BULNES 2730

PESEBRES

Por LIA GOMEZ LANGENHEIM

Ilustró CARMEN F. ROGATI
Para AUTOCLUB

O bien, entre tantos otros de procedencia culta, aquéllos de José de Valdivieso:

**Atabales tocan
en Belén, pastor:
trompeticas suenan,
alégrame el son.**

Tan rica herencia española, llegó hasta nosotros con la Conquista. Si nos detenemos, por ejemplo, en la región del noroeste argentino, conocida antes con la designación de "El Tucumán" y que agrupaba a las provincias de Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Catamarca, Salta y Jujuy, veremos cómo se conserva esa fervorosa tradición de España.

Precisamente es en dicha región donde la obra misional del "Solano" ha dejado raíces muy profundas. Se cuenta que, a semejanza de San Francisco de Asís, para aumentar la fe de aquellos indios, el religioso haciales "pesebres vivos",

El misionero español Fray Francisco Solano lleva en sus brazos un niño indígena, para colocarlo como centro del Pesebre Vivo. Tal el origen histórico-tradicional de los "Nacimientos" en las comarcas norteñas.

Las florecillas silvestres del lugar son las ofrendas que el pueblo de la región de nuestro noroeste deposita al pie de la cuna del Jesús del Pesebre.



V EINTE siglos hace que, en la Gruta Sagrada, se obró el agosto Milagro del amor! Veinte siglos que, sin embargo, no parecieran haber transcurrido dentro de la Cristiandad, ya que para ella cada 25 de Diciembre es como un nuevo y real advenimiento del Salvador. Así lo experimentamos cuando, luego de oír misa de media noche o "Misa del Gallo", nos arrodillamos ante la imagen del Niño Dios, cuya sola riqueza vemos derramarse en el oro de unas pajas; de unas pajas que, abiertas "en hebras purísimas de sol", apenas si cubren su leve cuerpecito...

Allí junto al Infante recién nacido, nos parece vivir las sublimidades de la Noche Blanca, bajo la Estrella de Belén.

Nos parece oír el llanto de ese Niño indefenso y sentir después, muy dentro del alma, aquella mirada de un Dios humano que nos ofrece el perdón de nuestras culpas. Por eso, la Navidad es fiesta de sin igual regocijo para el mundo cristiano.

Todos los pueblos creyentes celebran esta fecha con idéntico júbilo; aunque, claro está, de muy diversas maneras, de acuerdo siempre con su idiosincrasia y la influencia geográfica del medio ambiente.

La mística emoción de España, unida a la sana algarabía que experimenta ante el nacimiento de Jesús, la vuelca el pueblo de la península en sus bailes, al son de bulliciosas panderetas y atabales. y la vuelca, también, en sus populares villancicos, rebosantes todos de ingenua gracia y amor:

**Cantando van los pastores,
cantando van las zagalas,
cantando van monte abajo
por la veredita blanca".**

**Suenen castañéticas,
suenen tambores:
¡que ha nacido ya el Niño
de los amores!**



NORTEÑOS

en donde hasta el Niño Dios estaba representado por un pequeñuelo indígena. A los sones de su "rebelillo", los invitaba luego a gloriar al Niño del Cielo, con balles y cánticos de villancicos, de los que el mismo participaba:

**Niñito del Cielo,
flor-cita i'cardón,
que nunca a los indios
nos falte tu amor".**

**Que tu boca, Niño,
frutita i'mistol,
se abra para darnos,
el dulce perdón.**

Los misioneros jesuitas, continuarían más tarde la empresa rectora, iniciada por San Francisco Solano. De ahí, entonces, el porqué se conmemora la Navidad en estas provincias de un modo especialísimo.

En cada vivienda, por rústica que ella sea, los Pesebres o Belenes son tradicionales. Las figuras, modestas, han sido confeccionadas en barro, en cartón o en tela engomada y, en la mayoría de los casos, se deben al piadoso ingenio de sus moradores.

Quizá estos Belenes sean incompletos; quizá no veamos en ellos la diversa profusión de imágenes que ofrecen otras expresiones del arte pesebrista. Pero allí, en el noroeste argentino, es donde está lo autóctono, lo nuestro.

La preocupación, por sobre todo el afán de quienes construyen estos Nacimientos, es dar realce a la figura del Niño Jesús, venerada por lo común en el tipo de lo que se llama "imagen vestida", cuyos atavíos son ropas de colores vivos, profusamente adornadas con randas de hilandería doméstica.

Muchas veces, algunos de estos "Niños" han pasado por manos de varias generaciones, constituyendo la única y bien amada herencia que se transmite de padres a hijos.

"Generalmente —dice un investigador de nuestro folklore— todas las imágenes que integran el Misterio, personifican el típico arte americano. Las escuelas cuzqueñas o quiteñas están representadas de modo particular, es decir que hay una raigambre netamente mestiza: hispano-indígena."

Suele verse, por esto, más de un Niño Jesús de rostro y aspecto indio, reclinado en el rubio pajar de un Belén:

**Achalay el Niño
que nos ha nacido,
carita morena,
pelo renegrado.**



Los niños campesinos de Salta y Jujuy bailan rondas autóctonas en homenaje al Jesús Niño, durante las fiestas de Navidad.

**Achalay sus ojos
de mirar divino;
faro en las tinieblas
de nuestro camino.**

**Achalay su cuerpo,
mil veces bendito,
más puro que el agua
que brota en los riscos.**

**Mantas de vicuña
le sirven de abrigo,
pa' que en esta tierra
nunca sienta frío.**

**Tamboril y quena
toquemos los indios,**

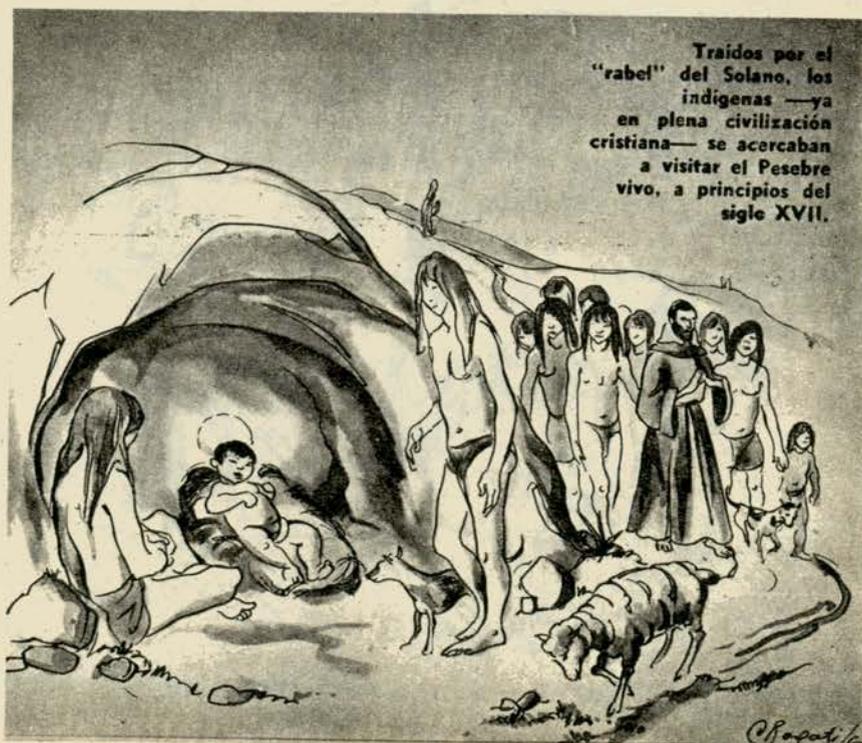
**pa' arrullar el sueño
del recién nacido.**

**¡Cómo ha'i ser de grande
su amor! —yo me digo—,
¡Qué ha bajao del cielo
sólo a redimirnos!**

**¡Achalay mi patria
que lo ha recibido;
Achalay el tierno
Jesús argentino!**

Esta composición, pretende demostrar que la poesía culta argentina resalta la existencia americanizada del Dios Niño, según lo comprueba también, entre los de

(Continúa en la página 100)



Traídos por el "rabel" del Solano, los indígenas —ya en plena civilización cristiana— se acercaban a visitar el Pesebre vivo, a principios del siglo XVII.

JOH EL TRANVIA!

Por
PIOLIN
DE MACRAME
Para AUTOCLUB

Se anuncia que van a suprimir definitivamente los tranvías de la ciudad. Más vale tarde que nunca. Frase que ha sido siempre el lema de los tranvías. Aunque, en realidad, eran la forma circulante del nunca. Pero tenían algo de aula escolar. Y de suciedad de feria franca. Que conmovía.

I

Uno los tomaba porque prometían leer el diario sin baqueteos. Y se constituían en pregustos del hogar. Donde tampoco se puede leer el diario. Pero el tranvía nos prometía una ventaja en cuanto a tener sabidas las historietas. Que son lo más veraz del periodismo

II

Pero tampoco podíamos leerlas. Porque en vez de traqueteo, subía

desde las ruedas una vibración dura. Violenta. Como la digestión de un gigante que hubiese comido bulones. Ya a media cuadra, nos dolían los isquiones. A la cuadra, el sacro-coxis. A las dos, el axis y el atlas. Y a la quinta, la prensa de Herófilo. Y la cisura de Rolando. Es decir, la cabeza. Y todo su dudoso contenido.

III

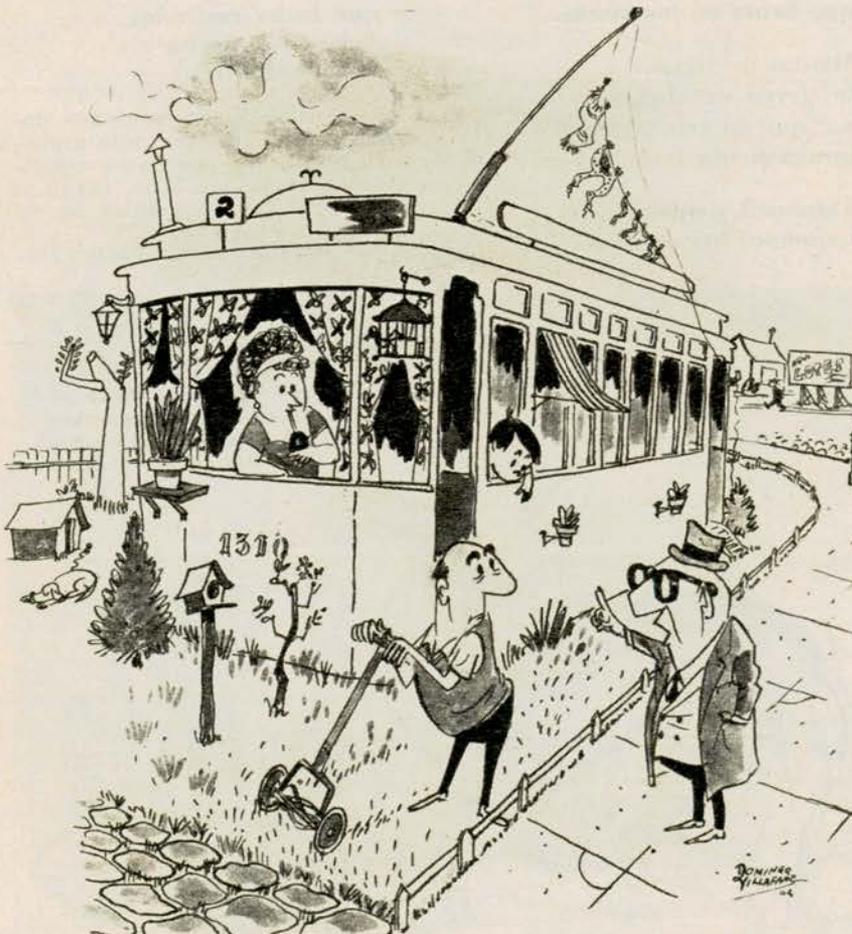
Pero tenían su encantadora variedad. El primer asiento era de cuero. El segundo y el séptimo, de paja. El octavo y el quinceavo, de madera maciza. Otros, de listones.

IV

Lo maravilloso del tranvía es que diera a la ciudad, durante 20 años, la permanencia del suspenso. Parecía que se iban a desintegrar en plena calle. Y no se desintegraban. Lo que sí se desintegró fue el uniforme de los guardas. Que, poco a poco, evolucionó a vestido de patio de conventillo. La tarde de verano. Aroma inclusive.

V

Ahora que se van (¿será cierto?), no hablemos mal de ellos. Recordemos con ternura el tiempo en que los porteños los llamaban "Tranguay". Y los montevideanos, el "tren". Y se paraban en las esquinas para verles el tobillo a las bonitas que escalaban el estribo.



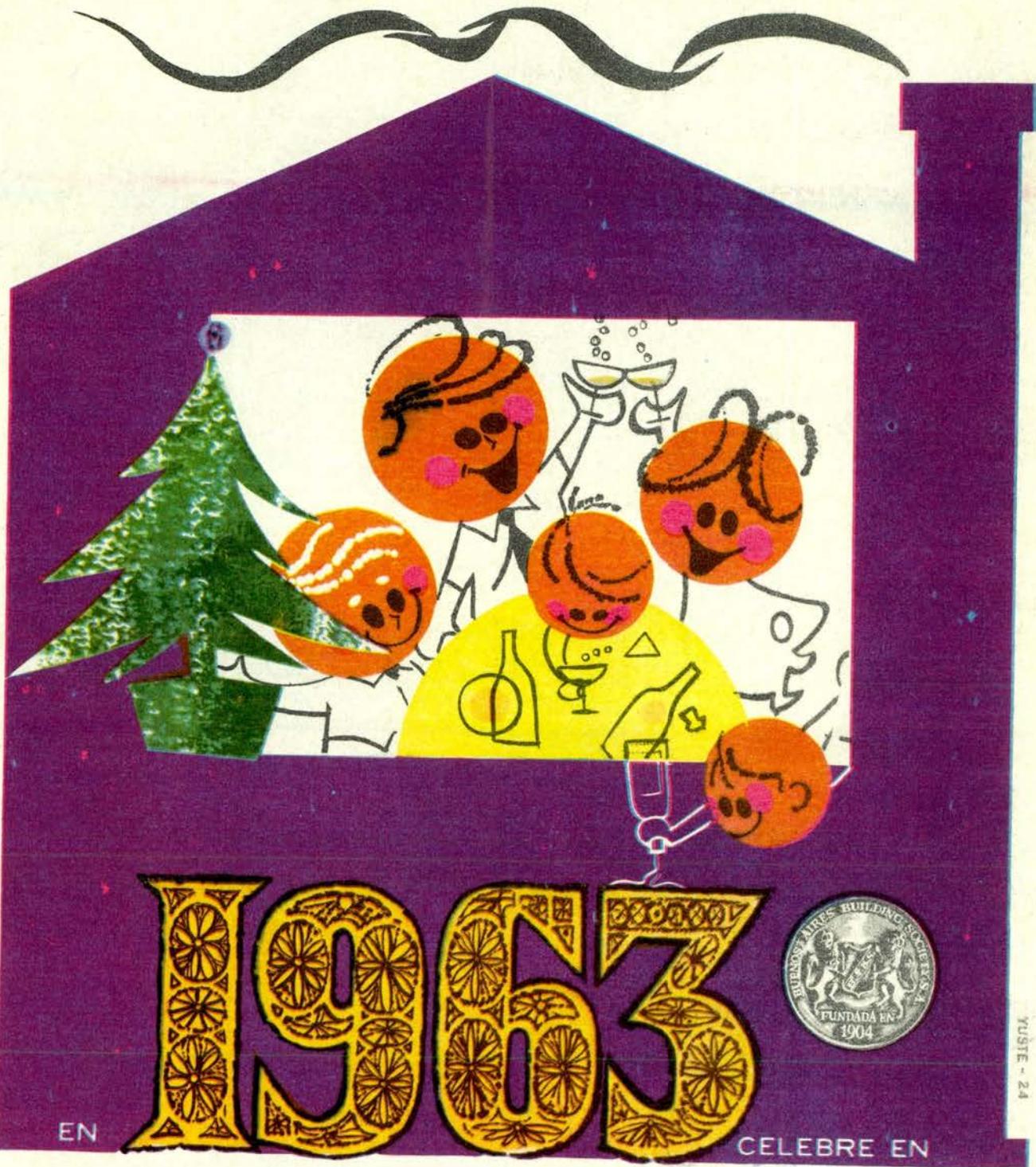
—Señor, ¿este tranvía me dejará bien en Plaza Flores?

DOS DISTINCIONES PARA EL A.C.A.

A propuesta del Comité Olímpico de Argentina, el Comité Organizador para los IX Juegos Olímpicos de Invierno, que tendrán lugar en Innsbruck en 1964, ha designado al A.C.A. su Agente Oficial para la promoción de ventas de pasajes para dichos juegos en nuestro país.

Asimismo, ha recaído sobre el Club la designación para actuar como Agente Oficial de ventas de pasajes para los XVIII Juegos Olímpicos Internacionales, a realizarse en 1964 en Tokio.

Las respectivas comunicaciones provienen de Organisationskomitee del IX Olympischen Winterspiele 1964 Innsbruck-Tyrol, y de The Organizing Committee for the Games of the 18th. Olympiad Tokio 1964. Ambas designaciones ponen en evidencia la alta consideración mundial conquistada por el A.C.A., en el plano especial de las actividades turísticas.



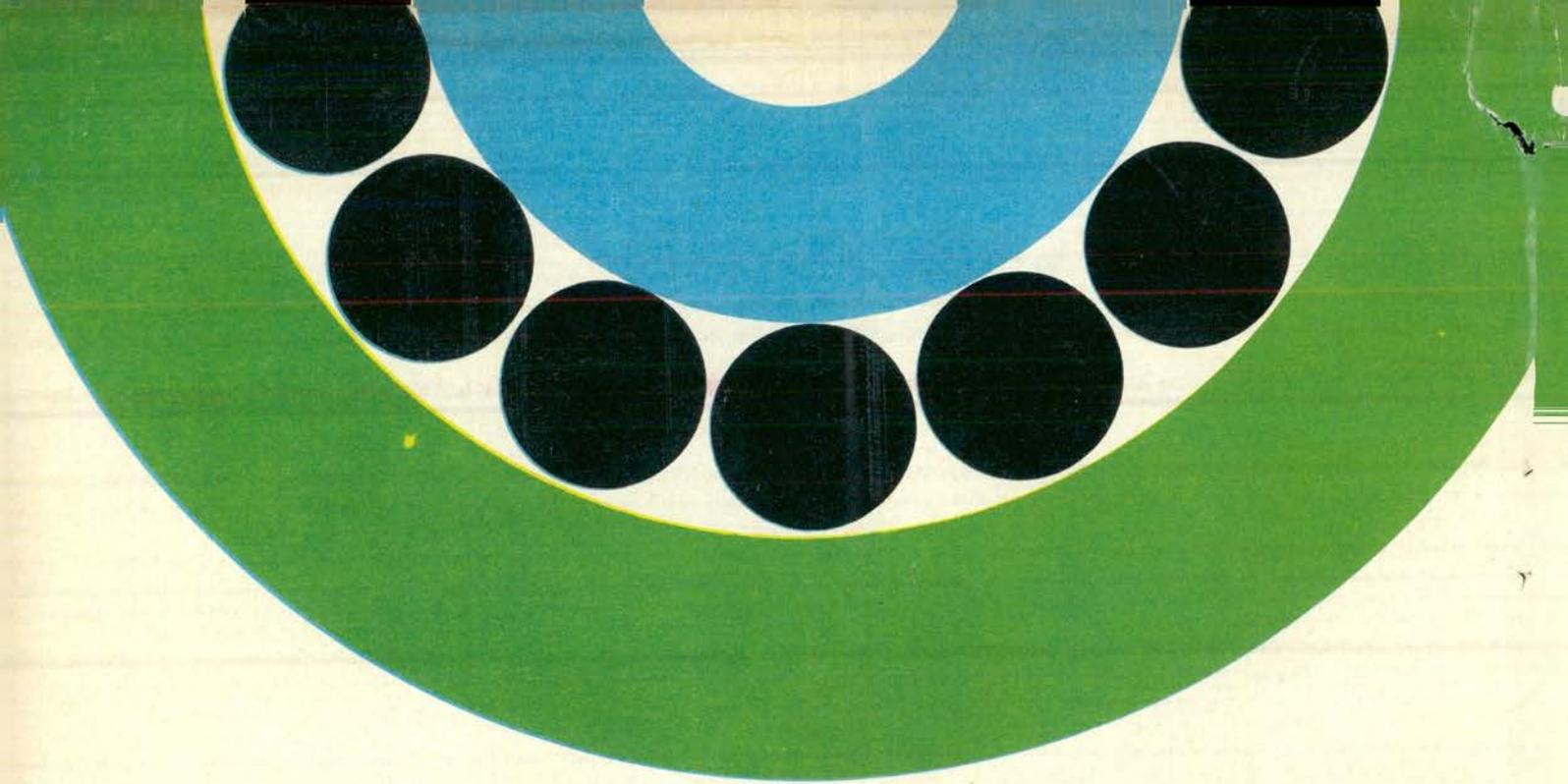
JUSTE - 24

EN **CASA PROPIA** LAS FIESTAS TRADICIONALES CELEBRE EN

Con legítima satisfacción, numerosos flamantes propietarios celebrarán este año las fiestas tradicionales en sus casas propias. Esta es la feliz realidad que ofrece y cumple "BUENOS AIRES BUILDING", a través de sus ventajosos planes de ahorro y préstamos para la vivienda. Usted también puede conquistar ese privilegio, suscribiéndose ya mismo a uno de dichos planes, únicos aprobados por la Inspección General de Justicia y sin integración mínima obligatoria.

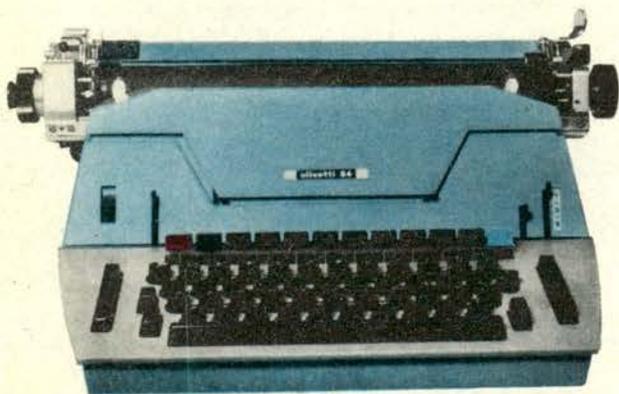
"BUENOS AIRES BUILDING"

SOCIETY S. A. DE AHORRO Y DE PRESTAMOS PARA LA VIVIENDA - SARMIENTO 767 - 3º PISO - BS. AS.



**La nueva máquina
de escribir eléctrica**

olivetti 84



La Olivetti 84 es una máquina nueva en su forma; nueva, por la acentuada funcionalidad de los mecanismos electroimpresores que permiten una perfecta uniformidad de pulsación e impecable nitidez de escritura, tanto en el original como en las copias; excepcional, por la robustez de su estructura; ejemplar, por la esmeradísima selección de sus materiales. Es un modelo fundamental de máquina eléctrica que se recomienda a las oficinas y despachos profesionales como elemento de modernismo y eficacia, como instrumento ideal para un trabajo intenso y continuo, destinado a satisfacer el doble requisito de la cantidad y calidad. Es una máquina para trabajar mucho y bien.

Olivetti Argentina S.A. - Buenos Aires
Olivetti Industrial S.A. - São Paulo
Olivetti Colombiana S.A. - Bogotá
Olivetti Mexicana S.A. - México 1, D.F.
Olivetti Peruana S.A. - Lima
Olivetti De Venezuela C.A. - Caracas

**Además Distribuidores en los otros
países de la América Latina**

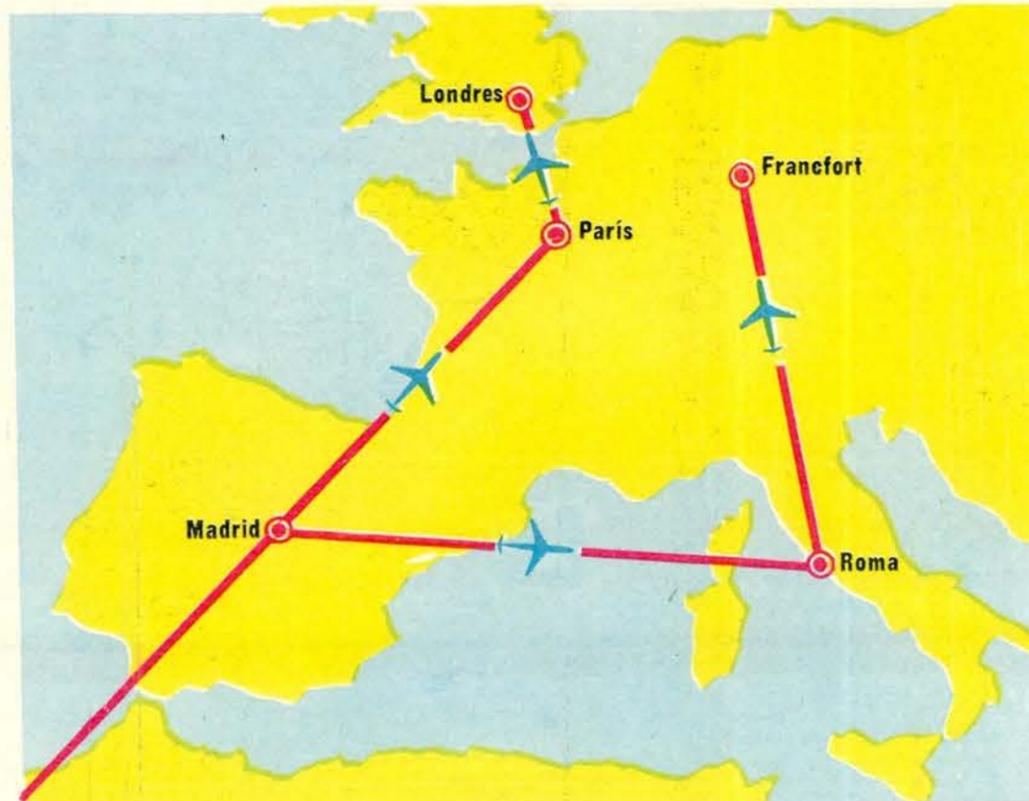
AEROLINEAS ARGENTINAS y el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

LE BRINDAN UN EXTRAORDINARIO PROGRAMA DE

MARAVILLOSAS EXCURSIONES para sus VAGACIONES EN EUROPA

Llegando por AVION a:

**MADRID
PARIS
LONDRES
FRANCFORT
o ROMA**



Ud. podrá combinar con cualquiera de las excursiones indicadas y programadas en el "HOLIDAYS TOURS" - 62/63

NUESTROS PRECIOS INCLUYEN:

Alojamiento en habitación doble, sin baño, en los hoteles indicados en los itinerarios o similares.
Régimen de pensión completa, excepto en París, Madrid y Roma, donde solamente comprende la media pensión. Laudo e impuestos en los hoteles.
Almuerzo en ruta y en las excursiones de día completo.
Transporte en las siguientes etapas: Autopullman SEVILLA - GRANADA y ALICANTE - VALENCIA. Vapor 1ª clase BARCELONA - PALMA. Avión clase Turista PALMA - BARCELONA.
Reservas de asientos en todos los trayectos de ferrocarril.
Visitas y excursiones en autopullman de lujo.
Traslados en taxi desde los aeroterminales, puerto, estación y bus-terminal a los hoteles y viceversa.
Servicio de maleteros en los traslados, dos maletas de mano por persona (30 Kg.).

NO INCLUYEN:

PASAJES AEREOS: Consultar precios.
Billetes de ferrocarril:
PARA UN RECORRIDO MINIMO DE 30 DIAS EN FERROCARRIL, SUMAR A LAS TARIFFAS INDICADAS (*), LA SUMA DE U\$S 110. Y HASTA 60 DIAS. U\$S 150. PARA LOS TOURS PARCIALES DE MENOS DE 30 DIAS, CALCULAR UN PROMEDIO DE U\$S 3,50 DIARIOS.
Una comida diaria en Madrid, París y Roma.
Bebidas, lavado y planchado de ropa y demás extras en los hoteles.
Cualquier servicio no indicado en el itinerario.
Baño privado (consultar suplemento).
Habitación individual (consultar suplemento).

SOLICITE DETALLES DE LAS EXCURSIONES Y PASAJES COMBINADOS CON AEROLINEAS ARGENTINAS

CUPON

Nombre: Países que desea visitar:
Dirección: Fecha de salida aprox.:
Teléfono: Duración aproximada:
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO - VIAJES Y TURISMO - Avenida Libertador General San Martín 1850 - 1er. Piso - 83-6061-2039

IMPORTANTE:
CONSULTE NUESTRO PLAN DE CREDITOS PARA PASAJES AEREOS COMBINADOS CON LOS "HOLIDAYS TOURS" Y PRECIOS ESPECIALES QUE RIGEN PARA EXCURSIONES EN GRUPOS DESDE U\$S 9 - 12 DIARIOS "TODO INCLUIDO".

TOUR "A"

Día 1º **PARIS.** Llegada. Traslado del aeroterminale o estación al hotel MONT THABOR. Cena y alojamiento.
Día 2º - PARIS. Media pensión. Mañana y tarde, visita a la ciudad.
Día 3º - PARIS. Media pensión. Tarde, excursión a Versailles.
Día 4º - PARIS. Media pensión. Excursión a Fontainebleau, almuerzo incluido.
Día 5º - PARIS. Media pensión. Día libre.
Día 6º - PARIS. Media pensión. Día libre.
Día 7º - PARIS - LOURDES. Desayuno en París. Traslado del hotel a la estación. 8 horas, salida en tren 1º clase. Almuerzo en el W.R. 17.14 hs., llegada a Lourdes. Traslado de la estación al hotel CRISTINA. Cena y alojamiento.
Día 8º - LOURDES - SAN SEBASTIAN. Desayuno y almuerzo en Lourdes. Mañana libre. Tarde, traslado del hotel a la estación. 16.33 hs., llegada a Hendaya. Asistencia en la frontera y salida en taxi a San Sebastián. Cena y alojamiento en el hotel HISPANO AMERICANO.
Día 9º - SAN SEBASTIAN. Pensión completa. Día libre.
Día 10º - SAN SEBASTIAN - MADRID. Desayuno en San Sebastián. Traslado del hotel a la estación. 9.20 hs., salida en 1º clase, Iberia Express. Almuerzo en el W.R. 20.30 hs., llegada a Madrid.

TOUR "A" - U\$S 140.- (*)

TOUR "B"

Día 10º **MADRID.** Llegada. Traslado del aeroterminale o estación al hotel PRINCIPE PIO. Cena y alojamiento.
Día 11º - MADRID. Media pensión. Mañana, visita a la ciudad.
Día 12º - MADRID. Media pensión. Tarde, excursión a El Escorial.
Día 13º - MADRID. Media pensión. Excursión a Toledo, almuerzo incluido.
Día 14º - MADRID - SEVILLA. Desayuno y almuerzo en Madrid. Traslado del hotel a la estación. 13.25 hs., salida en tren TAF. 21.30 hs., llegada a Sevilla. Traslado de la estación al hotel COLON. Cena y alojamiento.
Día 15º - SEVILLA. Pensión completa. Mediodía, visita de la ciudad.
Día 16º - SEVILLA - GRANADA. Desayuno en Sevilla. Traslado del hotel a la estación. 7.30 hs., salida en ómnibus. 12.30 hs., llegada a Granada. Traslado del bus terminal al hotel BRASILIA. Almuerzo, cena y alojamiento. Por la noche, asistencia a una "Zambra Gitana".
Día 17º - GRANADA. Pensión completa. Mediodía, visita a la ciudad.
Día 18º - GRANADA - ALICANTE. Desayuno en Granada. Traslado del hotel a la estación. 8.5 hs., salida en tren automotor. Almuerzo en frío, entregado por el hotel. 17 hs., llegada a Alicante. Traslado de la estación al hotel GRAN HOTEL. Cena y alojamiento.
Día 19º - ALICANTE - VALENCIA - BARCELONA. Desayuno en el hotel. Traslado del hotel al bus-terminal. 9 hs., salida en ómnibus. 13 hs., llegada a Valencia. Traslado del bus-terminal a la estación. Almuerzo en un Restaurante. 15.30 hs., salida en tren TAF. 21.10 hs., llegada a Barcelona. Traslado de la estación al Hotel GRAN VIA. Cena y alojamiento.
Día 20º - Desayuno en el hotel.

TOUR "B" - U\$S 115.- (*)

TOUR "C"

Día 20º - BARCELONA. Pensión completa en el Hotel. Mañana visita ciudad y Tibidabo. PARA LOS QUE SE INCORPORAN A LA EXCURSION EN BARCELONA, SE INCLUYE TRASLADO DEL AERO-TERMINAL, PUERTO O ESTACION AL HOTEL.
Día 21º - BARCELONA - PALMA. Desayuno, almuerzo y cena en el Hotel. Traslado al Puerto. 12 hs., salida en vapor, 1º clase.
Día 22º - PALMA. Llegada a las 8 hs. Traslado del puerto al Hotel ALCINA. Pensión completa en el Hotel. Medio día de excursión a Camp de Mar.
Día 23º - PALMA. Media pensión en el Hotel. Excursión Cuevas del Drach y Artá, almuerzo incluido.
Día 24º - PALMA - BARCELONA. Desayuno en el hotel. Traslado del hotel al Aero-terminal. Salida en avión. Llegada a Barcelona. Traslado del Aero-terminal al hotel GRAN VIA. Almuerzo, cena y alojamiento.
Día 25º - BARCELONA - NIZA. Desayuno en el Hotel. Traslado del hotel a la estación. 9.30 hs. Salida en tren, 1º clase. Almuerzo en frío entregado por el hotel. Cena en el W. R. 1.49 hs. Llegada a Niza. Traslado de la estación al Hotel CECIL. Alojamiento.
Día 26º - NIZA. Pensión completa. Por la tarde, excursión a Montecarlo.
Día 27º - NIZA. Pensión completa. Día libre.
Día 28 - NIZA - GENOVA. Desayuno en el hotel. Traslado del hotel a la estación. 9.15 hs., salida en tren, 1º clase. 14.50 hs., llegada a Génova. Traslado de la estación al Hotel BRITANIA. Almuerzo, cena y alojamiento.
Día 29º - GENOVA. Pensión completa. Medio día, visita de la ciudad.
Día 30º - Desayuno en el hotel.

TOUR "C" - U\$S 160.- (*)

TOUR "X"

Excursión facultativa a LONDRES. Visita de la ciudad y alrededores. Consulte precios.

TOUR "D"

Día 30º - GENOVA. Pensión completa. Día libre. PARA LOS QUE INICIEN EL TOUR EN GENOVA SE INCLUYE EL TRASLADO DE LA ESTACION O PUERTO AL HOTEL.
Día 31º - GENOVA - ROMA. Desayuno en el hotel. Traslado del hotel a la estación. 10.31 hs., salida en tren, 1º clase. Almuerzo en W. R. 16.40 hs., llegada a Roma. Traslado de la estación al hotel NORD. Cena y alojamiento en el hotel.
Día 32º **ROMA.** Media pensión. Medio día, visitar la ciudad.
Día 33º - ROMA. Media pensión. Día libre.
Día 35º - ROMA. Media pensión. Día libre.
Día 36º - ROMA - NAPLES. Desayuno en el hotel. Traslado del hotel a la estación. 10.28 hs., salida en tren, 1º clase. 13.12 hs., llegada a Nápoles. Traslado de la estación al hotel BRITANIQUE. Almuerzo, cena y alojamiento.
Día 37º - NAPLES. Media pensión. Excursión a Capri y Anacapri, almuerzo incluido.
Día 38º - NAPLES. Media pensión. Excursión Amalfi, Pompeya, con almuerzo incluido.
Día 39º - NAPLES - FLORENCIA. Desayuno en el hotel. Traslado del hotel a la estación. 8.22 hs., salida en tren, 1º clase. Almuerzo en W. R. 16.23 hs., llegada a Florencia. Traslado de la estación al hotel MEDITERRANEO. Cena y alojamiento en el hotel.
Día 40º - Desayuno en el hotel.

TOUR "D" - U\$S 156.- (*)

TOUR "E"

Día 40º - FLORENCIA. Pensión completa. Por la mañana, visita de la ciudad. PARA LOS QUE INICIEN EL TOUR EN FLORENCIA, SE INCLUYE EL TRASLADO DE LA ESTACION O AERO - TERMINAL AL HOTEL.
Día 41º - FLORENCIA - VENEZIA. Desayuno en el hotel. Almuerzo en el hotel. Traslado del hotel a la estación. 16.42 hs., salida en tren, 1º clase. 20.28 hs., llegada a Venecia. Traslado de la estación al hotel Plaza. Cena y alojamiento.
Día 42º - VENEZIA. Pensión completa. Por la mañana, visita de la ciudad a pie. Por la tarde, visita de la ciudad en góndola.
Día 43º - VENEZIA. Pensión completa. Día libre.
Día 44º - VENEZIA - VIENA. Desayuno en el hotel. Traslado a la estación. 6.25 hs., salida en tren, 1º clase. Almuerzo en frío, entregado por el hotel. 18.10 hs., llegada a Viena. Traslado de la estación al hotel MADELEINE. Cena y alojamiento.
Día 45º - VIENA. Pensión completa. Medio día, visita de la ciudad.
Día 46º - VIENA. Pensión completa. Día libre.
Día 47º - VIENA - INNSBRUCK. Desayuno en el hotel. Traslado a la estación. 9.35 hs., salida en tren, 1º clase. Almuerzo en W. R. 17.28 hs., llegada a Innsbruck. Traslado de la estación al hotel CENTRAL. Cena y alojamiento.
Día 48º - INNSBRUCK. Pensión completa. Por la mañana, visita de la ciudad.
Día 49º - INNSBRUCK - MILAN. Desayuno en el hotel. Traslado a la estación. 8 hs., salida en tren, 1º clase. Almuerzo en frío, entregado por el hotel. 16.36 hs., llegada a Milán. Traslado de la estación al hotel AMBROSIANO. Cena y alojamiento.
Día 50º - Desayuno en el hotel.

TOUR "E" - U\$S 158.- (*)

TOUR "F"

Día 50º - MILAN. Pensión completa. Medio día, visita de la ciudad. PARA LOS QUE INICIEN EL TOUR EN MILAN SE INCLUYE EL TRASLADO DEL AERO - TERMINAL O ESTACION AL HOTEL.
Día 51º - MILAN - LUCERNA. Desayuno y almuerzo en el hotel. Traslado del hotel a la estación. 15.20 hs., salida en tren, 1º clase. 20.12 hs., llegada a Lucerna. Traslado de la estación al hotel SCHILLER. Cena y alojamiento.
Día 52º - LUCERNA. Pensión completa. Medio día, visita de la ciudad.
Día 53º - LUCERNA - FRANKFURT. Desayuno en el hotel. Traslado del hotel a la estación. 9.33 hs., salida en tren, 1º clase. Almuerzo en frío, entregado por el hotel. 15.18 hs., llegada a Frankfurt. Traslado de la estación al hotel GRAND. Cena y alojamiento.
Día 54º **FRANKFURT.** Pensión completa. Medio día, visita de la ciudad.
Día 55º - FRANKFURT - COLONIA. Desayuno en el hotel. Traslado del hotel a la estación. 8.35 hs., salida en tren, 1º clase. 12.36 hs., llegada a Colonia. Traslado de la estación al hotel LENZ. Almuerzo, cena y alojamiento.
Día 56º - COLONIA. Pensión completa. Medio día, visita de la ciudad.
Día 57º - COLONIA - AMSTERDAM. Desayuno en el hotel. Traslado del hotel a la estación. 10 hs., salida en tren, 1º clase. 13.46 hs., llegada a Amsterdam. Traslado de la estación al hotel SCHILLER. Almuerzo, cena y alojamiento.
Día 58º - AMSTERDAM. Pensión completa. Medio día, visita de la ciudad.
Día 59º - AMSTERDAM. Pensión completa. Excursión de medio día a Volendam.
Día 60º - AMSTERDAM - PARIS. Desayuno en el hotel. Traslado del hotel a la estación. 10.8 hs., salida en tren, 1º clase. Almuerzo en W. R. 17.17 hs., llegada a París.

TOUR "F" - U\$S 174.- (*)

El A.C.A. e **YBARRA** le

RIERA



ofrecen **3** Magnificos Cruceros
vacaciones distintas

En la moderna motonave "Cabo San Vicente", totalmente climatizada. Cocina internacional. Bebidas a precios de origen. *Boutique*, bailes, concursos, juegos, desfiles de modas.
EL HOTEL VIAJA CON USTED.

DESDE \$ 19.500 M/N.
A LOS **Canales Fueguinos**

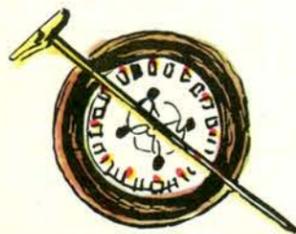
Maravilloso crucero de descanso y placer al extremo Sur. 15 días de viaje. Excursiones a Puerto Hambre y otros lugares de gran belleza panorámica.
VISITANDO: Montevideo, Punta del Este, Punta Arenas, Usuhaia, Bahía Garibaldi, y regreso a Montevideo y Buenos Aires.
Salida: 28-1-1963. Regreso: 11-2-1963.

DESDE \$ 15.000 M/N.
AL **Carnaval Carioca**

13 días de continua fiesta. La inolvidable atracción del Carnaval en Río de Janeiro, con sus bailes y desfiles. Excursiones optativas. Visitando: Montevideo, Santos y Río de Janeiro.
Salida: 19-2-1963. Regreso: 3-3-1963.

DESDE \$ 6.000 M/N.
A **Punta del Este**

8 días en el magnífico "Crucero del Plata". 5 días de estada en Punta del Este y 1 en Montevideo. Múltiples atracciones en tierra: Casino, playas, excursiones, centros de diversión.
VISITANDO: Montevideo, Punta del Este, y regreso a Montevideo y Bs. Aires.
Salida: 11-2-1963. Regreso: 18-2-1963.



YBARRA Y CIA.
ARGENTINA S. R. L.

25 DE MAYO 381 - Tel. 31/0138-2656

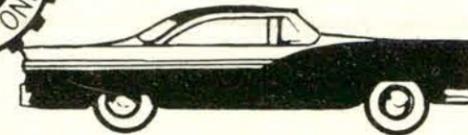


A.C.A. VIAJES y
TURISMO

Av. Lib. Gral. SAN MARTIN 1850 - Tel 83/6061-2039

PUBLICIDAD A.C.A.

50.000
YA ESTAN
SEGUROS
QUE LES CONVIENE



ROBO o HURTO
\$ 7- ANUALES

POR CADA \$ 1.000 DEL VALOR ASEGURABLE DEL VEHICULO

DESTRUCCION TOTAL POR ACCIDENTES

INCLUYE INUNDACION Y DESBOR- DAMIENTOS, TUMULTOS Y HUELGAS

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 ACCIDENTE AUTOMOVILISTICO HASTA \$ 300.000..

RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS

RIESGOS Y CAPITALES ASEGURABLES		COSTO
LESIONES CORPORALES Y MUERTE A PERSONAS	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, DEPENDENCIAS Y ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL AVENIDA LIBERTADOR GENERAL SAN MARTIN 1850 • BUENOS AIRES - EN DICIEMBRE Y ENERO DE LUNES A VIERNES DE 8 A 20 HORAS Y SABADOS DE 9 A 13 HORAS

NOTICIAS de EUROPA



RESULTADOS Y TENDENCIAS DEL SALON

DE *Paris 1962*

Por MARCEL REICHEL

Para AUTOCLUB

CERCA de un millón de personas han visitado el 49º Salón del Automóvil de París, que, desalojado del Grand Palais de los Champs Elysées, que le había servido de marco desde 1901, se instaló en el Parque de las Exposiciones de la Porte de Versailles, situado en el límite de París y las comunas vecinas de Vanves e Issy-les-Moulineaux. En verdad, este cambio de emplazamiento había dado lugar a ciertos temores; pero el éxito indudable del Salón ha demostrado su falta de fundamento.

El Salón reunió 1300 expositores, de los cuales 300 extranjeros, y agrupó multitud de modelos de automóviles, camiones, ómnibus, bicicletas, motocicletas, remolques para camping y todos los equipos correspondientes.

La influencia del M. C. E.

En lo que se refiere a los automóviles, este Salón funcionó naturalmente bajo el signo del Mercado Común Europeo, que entró en vigor

el 1º de enero de 1959. Su incidencia sobre la exposición fue reforzada por la probabilidad, para no decir la certidumbre, de la próxima adhesión de Gran Bre-

taña a esa "entente" económica y por el hecho de que los grandes fabricantes americanos Ford y General Motors ambicionan desempeñar un papel importante en el viejo continente por medio de sus establecimientos en Alemania e Inglaterra.

Así, la concurrencia internacional fue muy extensa y trajo el notable esfuerzo de parte de todos los fabricantes interesados, tanto en lo relativo a la presentación de modelos enteramente nuevos, como al aporte de perfeccionamientos y mejoras en los que ya estaban en producción desde hace varios meses. Por supuesto, los modelos nuevos o muy recientes fueron los que más llamaron la atención de los visitantes, si bien no faltaron muchos interesados y compradores para los anteriores.

Novedades francesas

Entre las novedades debe citarse la coupé Simca 1000, cuya carrocería fue realizada por el especialista italiano Bertone. Renault, por su parte, ya había anunciado y presentado a la prensa especializada, a comienzos del verano europeo, su modelo R8, que en el Salón tuvo mucho éxito. Recordaremos que se trata de una "berlina" (4 puertas y 4 asientos), con motor de 956 cm. atrás, que posee un sistema de refrigeración sellado y utiliza un líquido especial que resiste temperaturas exteriores desde -40° hasta +40°C, con lo que se evita la evaporación y la necesidad de reponer periódicamente el agua.

El modelo Dauphine, que se conserva con éxito en el catálogo de la Renault, y el R8, pueden ser equipados con una nueva transmisión automática, con embrague electromagnético a polvo metálico, marca "Jaeger", y una caja con tres velocidades a comando también electrónico, todo ello a pedido del comprador y mediante un suplemento de precio. Las cajas de tres velocidades son enteramente sincronizadas. El R8 tiene frenos a disco sobre las cuatro ruedas.

La producción alemana

Las fábricas alemanas de constructores americanos, presentaron en el Salón dos modelos totalmente nuevos: el Taunus 12M de la Ford de Colonia, y el Opel Kadett de la General Motors. El Taunus es de tracción delantera, lo que constituye una especie de revolución dentro de la concepción americana, porque este vehículo, que fue estudiado y planeado en Detroit y cuyo nombre sería "Cardinal", debía ser construido, según los planes originales, en los Estados Unidos. El motor es de cuatro cilindros en V, con una cilindrada total de 1.183 cm³., y rinde 50CV bajo un régimen de compresión que no necesita el empleo de bencinas especiales. Justamente la economía del consumo es lo que fue perseguido en este modelo.

En cuanto al nuevo Opel Kadett, conserva la disposición clásica del motor adelante y propulsión por las ruedas traseras; tiene un motor de 4 cilindros en línea, de 993 cm³. de cilindrada.

Las fábricas inglesas

La filial británica de Ford (Ford-Dagenham), presentó

como modelo nuevo el coche "Cortina", de concepción clásica y motor de 4 cilindros, de 1.198 cm³.

La Vauxhall de la General Motors expuso su modelo "Cresta", con una carrocería nueva de línea muy baja, y un motor de seis cilindros de 2.655 cm³. que, con las modificaciones que le fueron introducidas, dispone de una potencia incrementada con relación a los modelos anteriores.

Otras novedades británicas fueron los coches Morris 1100 y MGB 1100. En realidad, estos dos vehículos son hermanos gemelos, fabricados por la British Motor Corp., es decir, por el grupo "Nuffield", cuya cuna fue el "Morris Garage". Son de tracción delantera y el motor está colocado transversalmente y no longitudinalmente, como es habitual. Estos dos modelos 1100 disponen de una suspensión denominada Hydrolastic. En este tipo de suspensión, el muelle habitual está reemplazado por una especie de cilindro que contiene una masa de caucho, de forma cónica, y una reserva de líquido especial "antigel". La parte inferior del cilindro está cerrada por una membrana de caucho sobre la que se apoya la cabeza de un pistón; este conjunto funciona como una bomba. Cada una de las ruedas toma apoyo sobre un cilindro de ese tipo y estos cilindros están comunicados, por pareja de cada lado, mediante una ingeniosa canalización. Cuando una rueda encuentra un obstáculo, el pistón empuja el líquido en el cilindro y en el conducto que lleva a la otra rueda. Por ejemplo, si una de las ruedas delanteras se levanta, el líquido es rechazado hacia el cilindro de la rueda trasera correspondiente y así ésta se opone a los efectos de la oscilación. El proceso es el mismo si la rueda trasera es la que se levanta sobre el obstáculo, porque entonces es la delantera la que funciona para restablecer el equilibrio. Este original sistema, inspirado en el régimen de las suspensiones hidro-neumáticas, está dando excelentes resultados.

La colaboración anglo-americana ha dado nacimiento a un coche nuevo, el "Cobra", producido por la firma británica "A.C.", que utiliza en el "Cobra" un motor Ford de 8 cilindros en V de 260 CV. Será muy interesante ver este modelo afrontar las 24 Horas de Le Mans en 1963, donde contará entre sus competidores al "Studebaker Avanti", nueva creación de la industria americana. Este último vehículo tiene una línea muy moderna y un motor de 8 cilindros en V de 4.700 cm³., que le permite, según se dice, alcanzar y aun exceder la velocidad de 270 Kms. por hora.

Un coche brasileño de origen francés

Debemos mencionar todavía la presencia en el Salón de París del coche "Interlagos", producido por la Willep Overland Do Brasil. El "Interlagos" brasileño, que, por lo demás, tiene una perceptible ascendencia francesa, porque deriva del "Alpine Renault" de Jean Redele, utiliza un motor Renault de 956 cm³.

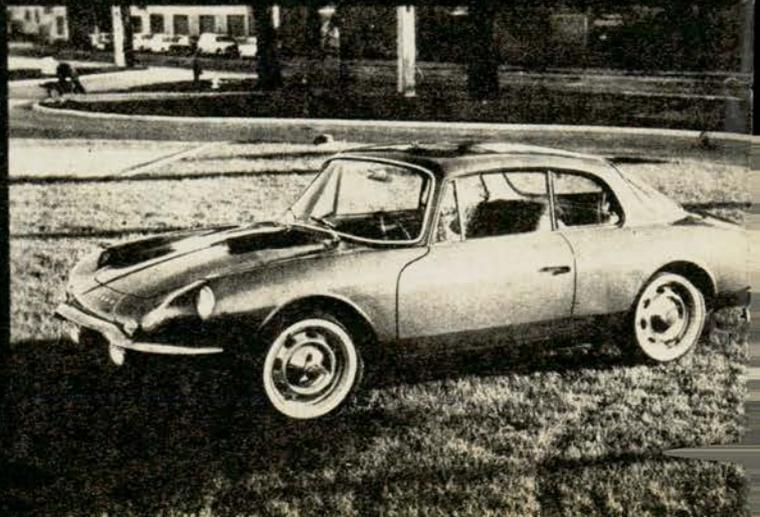
Algunas novedades italianas

Como novedades italianas debemos anotar el Fiat 1600,

La coupé Panhard CD, que quiere decir Charles Deutsch, derivada del tipo que triunfó en el índice de performances de Le Mans.



El Alpine, con mecánica de Renault, presentado en este Salón por Jean Redele, está realizado con novedosa carrocería de plástico.





El Renault R 8 con cuatro frenos a disco, motor trasero de 956 cc., que en pruebas de velocidad alcanzó los 125 kilómetros por hora.

destinado a reemplazar al 1500 S de la misma marca, y al Giulia de Alfa Romeo, con motor de cuatro cilindros y 1570 cms.

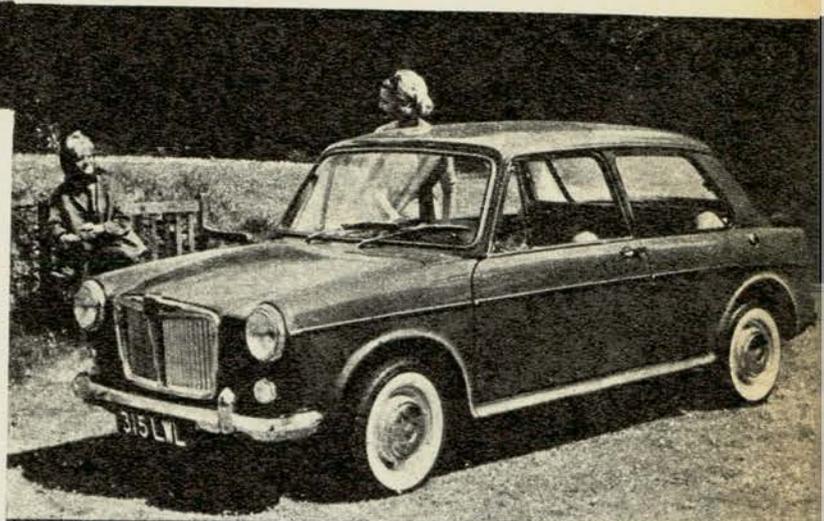
Señalaremos ahora algunos modelos anteriores, renovados en ciertos detalles. Entre ellos merecen una mención especial el I.D. y el D.S. 19 de la Citroen. En estos modelos ha sido modificada la presentación de la parte delantera y de la inferior del vehículo, sin que se hubiese alterado fundamentalmente la línea de conjunto. Se ha eliminado algunos elementos perturbadores, como las tomas de aire en los paragolpes; el caño de escape ha sido llevado más atrás y se ha instalado defensas alrededor de ciertos órganos, como por ejemplo, la transmisión lateral a las ruedas. Por otra parte, los laboratorios de la Citroen han comprobado que el régimen de circulación del aire bajo el capot tiene una importante influencia sobre la resistencia al avance del coche. Por esa razón los nuevos modelos traen una modificación en esa circulación. La fábrica afirma que estos cambios permiten aumentar la velocidad del vehículo en 10 kilómetros por hora y producen una ligera disminución del consumo de esencia; han sido aplicados en el DS 19 y también en el ID 19.

Coches Sport

En cuanto a los modelos de coches deportivos, debe mencionarse, entre los franceses, la coupé Panhard CD (que quiere decir Charles Deutsch), derivada del tipo que triunfó en el índice de performance en las 24 horas de Le Mans. Son notables también en este campo las nuevas realizaciones de René Bonnet, "Djet" y "Missile", que utilizan la mecánica Renault. La misma también es utilizada por Jean Redele sobre su coche "Alpine" con carrocería de material plástico.

Las nuevas tendencias del salón

En conjunto, el Salón de París 1962 ha hecho aparecer diversas tendencias nuevas en la fabricación de



Este es el novedoso M G 1100 de tracción delantera, que tiene colocado el motor en forma transversal y suspensión "Hydroelastic".



El nuevo Taunus 12 M de la Ford de Colonia es un coche de dos puertas y cinco asientos que se caracteriza por su economía y seguridad.

Entre los 1300 expositores de Versalles, Peugeot se hizo presente con este coupé de super lujo 404, de cuatro a cinco plazas.



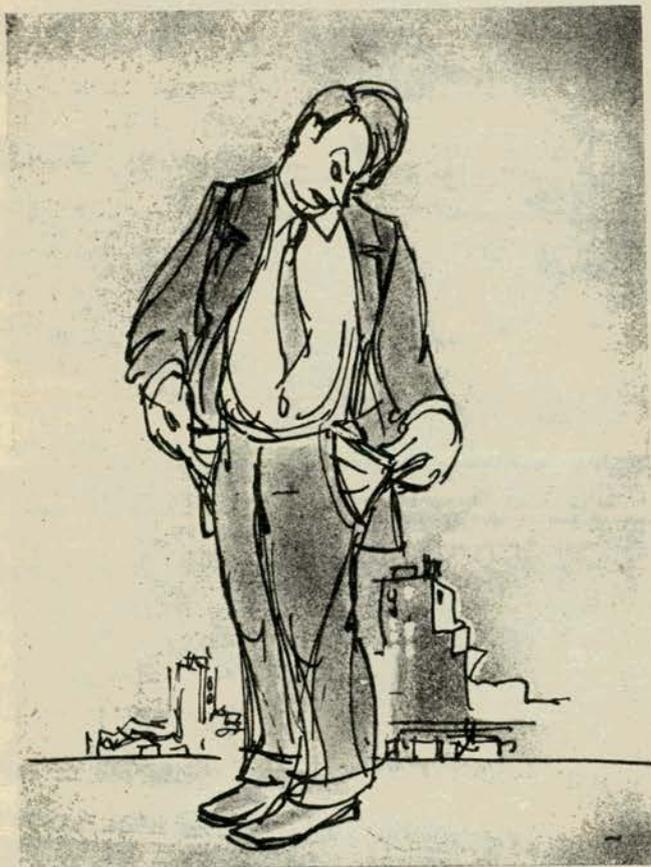
automóviles. En primer lugar, una extensión muy notable de la aplicación de frenos a disco, que hasta ahora estuvieron reservados a los vehículos de altas performances y gran costo, pero que últimamente están siendo aplicados en coches de amplia difusión y costo reducido relativamente, sea sólo sobre las ruedas delanteras, sea sobre las cuatro ruedas, como es el caso de la R8 de Renault.

También se advierte una tendencia marcada hacia la sincronización total de las cajas de velocidad y, por otra parte, la persistencia de un esfuerzo que viene señalándose en los últimos años, hacia la automatización o la semiautomatización de la transmisión.

NO, PERO SI

Por MARIANO PERLA

Para AUTOCLUB
Ilustró BOROBIO



EL portento de nuestra época es la Economía. Allá donde no ha logrado milagro alguno, ha transformado a todos en millonarios. Por lo menos, a la mayoría. Y eso se va ganando... psicológicamente. Siempre es peor no tener un peso con qué poder comprar algo que no tener nada que pueda comprarse con un peso.

El fenómeno que los economistas denominan con la pintoresca metáfora "espiral de la inflación" quita valor al dinero, lo cual es sano, porque nos hace humildes. El fenómeno contrario, generalmente conocido como "estabilización", es también excelente: al obligar a la busca de nuevos ingresos, estimula la capacidad de trabajo. La inflación nos demuestra que "no somos nada". La depresión condena estoicamente la ociosidad.

El peligro moral de los países "subdesarrollados" es la desesperación. Pero el de los países prósperos es el aburrimiento. La pobreza bien repartida es mucho más excelente y espiritual que el "confort". O dicho de otro modo, nada más confortable que la resignación.

La palabra "ilíquidez" es la victoria casi definitiva del sistema político-económico de los eufemismos. Suscita, además, una paradoja: lo contrario de "ilíquido" es sólido.

Quando el pacto estuvo virtualmente establecido y sólo faltaba firmar y pagar, el Diabolo entreabrió una hermosa cartera de cuero de demagogo que suele llevar consigo. Fue entonces cuando el viejo Fausto torció el gesto: "No, con bonos no...".

Nadie quiso el dinero con que Judas había traicionado a la Caridad, y hubo de ser empleado en comprar un campo, del cual se hizo un cementerio para extranjeros. Error histórico. Puesto al tres por ciento mensual, sería hoy la fortuna necesaria y suficiente para cada uno de los tres mil millones.

La usura es la forma última de la cadena de la felicidad. Se recibe al veinte anual y se presta al tres mensual. El "beneficiario" de este segundo crédito puede, a su vez, dar el dinero al cinco por ciento semanal. Y así sucesivamente. De igual modo que hay segundas y terceras hipotecas, podría —y debería— decirse, por ejemplo: "prestado en tercera usura".

"Vengo a decirle —exclamó furioso el caballero, encarándose con el funcionario— que estoy harto de impuestos. Me voy del país". "Muy bien —respondió el funcionario—, pagará el impuesto al viajero y cinco mil pesos por el pasaporte".

Al fin se ha sabido porqué Madame Lot se quedó de espaldas, pensativa, mirando a la ciudad castigada. Alguien la oyó musitar: "Veamos si, por lo menos, se quema también la Dirección Impositiva".

A cierta pregunta de un reportaje televisado —"Señor, ¿existe alguna solución definitiva para el problema de la luz eléctrica?"— debió contestarse, lacónicamente: "Sin duda: Josué".

"¿Qué podría decirle yo a este petulante mozalbete que se pasa el día —y parte de la noche— repitiendo ácidos lugares comunes contra los viejos?"

"Basta la verdad: que se cuide. está empezando a quedarse calvo."





Quando advirtió que advertía los baches de las calles, la "ilíquidez" de la empresa donde trabajaba, dos errores de sintaxis del comunicado 150, la falta de luz eléctrica, la carestía del dólar y el calor prematuro, pensó con angustia: "Dios mío, me estoy haciendo de-rotista".

"Vamos, vamos —le dijo el lobo al cordero, mirándole con ojos cariñosamente comprensivos—, sea usted optimista; levante un poco ese ánimo". Y se lo comió.

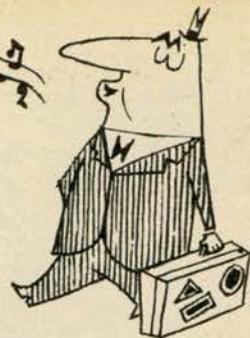
El dialéctico y muy progresista profesor explicó a sus alumnos: "El imperialismo norteamericano se propone atacar a Cuba para impedir su liberación, de igual modo que, hace seis años, estableció bases de cohetes atómicos en Hungría, motivo por el cual debió intervenir el ejército de la Unión Soviética, ardentemente ayudado por el pueblo húngaro". Hizo una pausa, sorbió un vaso de agua leninizada y añadió: "Cualquier versión que opongá a esta tesis ha sido inventada por las agencias de Wall Street".

"No tengo tiempo para contestar a ese reaccionario —dijo el famoso ideólogo muy de izquierda—. Estoy preparando el proyecto de campos de concentración."

"El hombre es la medida de todas las cosas", recordó el pedante. "Está bien —replicó el humorista—. Deme tres señores y medio de sentido común".



Viaje feliz
sin
dinero...



LLEVE SU

CHEQUE-VIAJERO

(Reembolsable por pérdida o robo)

Y, sin correr riesgos, dispondrá de todo el efectivo que necesite.

No es necesario ser cliente para comprarlos o cobrarlos.

También pueden canjearse por efectivo en:

Mar del Plata - Montevideo - Punta del Este - Miramar - Neocatea - Villa Gesell - Carhué - Mendoza - San Juan.



Banco

Popular Argentino

En el año de su 75º aniversario

Casa Central: FLORIDA Y CANGALLO - 24 Sucursales

55% FIBRA POLIESTER
45% LANA

100 x 100 DE FRESCURA

Tropical

VUCOLEN

OTRA CREACION DE VUCOTEXTIL
Casimires finisimos

ING. ARGENTINA

Por
MARCO
DENEVI

Para AUTOCLUB
Ilustraciones de LISA

12 HISTO



1. GENESIS

CON la última guerra atómica, la humanidad y la civilización desaparecieron. Toda la tierra fue como un desierto calcinado. En cierta región de Oriente sobrevivió un niño, hijo del piloto de una nave espacial. El niño se alimentaba de raíces y dormía en una caverna. Durante los primeros tiempos no sabía sino llorar y llamar a su padre. Esperaba verlo descender desde el cielo en su nave metálica, en medio del estridor y del fuego. Después sus recuerdos se oscurecieron, se disgregaron, se volvieron arbitrarios y cambiantes como un sueño. Después olvidó todo, salvo la imagen de su padre, el nombre de su padre, la forma

de aquella máquina veloz que se posaba sobre las aguas o se perdía raudamente entre las nubes. Entre tanto la tierra volvió a cubrirse de vegetación; las plantas se cargaron de flores; los árboles, de frutos. El niño, convertido en un muchacho, comenzó a explorar el país. Un día vio un ave. Otro día vio un lobo. Otro día, inesperadamente, se halló frente a una joven de su edad, un ser humano que, lo mismo que él, había sobrevivido a los estragos de la guerra atómica.

—¿Cómo te llamas? —le preguntó.
—Eva —contestó la joven— ¿y tú?
—Adán.

2. HISTORIA DEL EMPERADOR DE LA CHINA

CUANDO el emperador de la China murió en su vasto lecho, en lo más profundo del palacio imperial, nadie se enteró. Todos estaban demasiado ocupados en obedecer sus órdenes. El único que lo supo fue el Primer Ministro, hombre ambicioso que aspiraba al trono. No dijo nada y ocultó el cadáver. Transcurrió un año, de increíble prosperidad para el imperio. Hasta que, por fin, el Primer Ministro mostró al pueblo el esqueleto del emperador.

—¿Veis? —dijo—. Durante un año un muerto se sentó en el trono. Y quien realmente gobernó fui yo. Me rezco ser emperador.

El pueblo, complacido, lo sentó en el trono y luego lo mató, para que fuese tan perfecto como su antecesor y la prosperidad del imperio continuase.

3. EL MAESTRO TRAICIONADO

SE celebraba la última cena.
—Todos te aman, ¡oh, Maestro! —dijo uno de los discípulos.

—Todos no —respondió gravemente el Maestro—. Se de alguien que me tiene envidia y, en la primera oportunidad que se le presente, me venderá por treinta dineros.

—Ya sabemos a quién te refieres —exclamaron los discípulos—. También a nosotros nos habló de tí. Pero es el único. Y para probártelo, diremos a coro su nombre.

Los discípulos se miraron, sonrientes; contaron hasta tres y gritaron el nombre del traidor.

El estrépito hizo temblar los muros de la ciudad. Porque los discípulos eran muchos y cada uno había gritado un nombre distinto.

RIAS PARA SER LEIDAS



4. HISTORIA FANTASTICA

—¿**U**STED cree en los espíritus? —preguntó el hombre, tanto como para decir algo e iniciar una conversación con la muchacha sentada a su lado.

—¿Qué estupidez! —contestó ella. —Naturalmente que no creo.

—¿Hace mal —dijo el hombre—. Yo soy uno.

Y desapareció.

5. LA VERDAD SOBRE PAOLO Y FRANCESCA

FRANCESCA de Rimini casó con Giovanni Malatesta, que era jorobado y celoso, pero se enamoró de su cuñado Paolo, un joven apuesto que en seguida correspondió a su amor. Los enamorados, personas de condición nobilísima y

hechas para algo más que para la vergüenza del adulterio, no pudiendo renunciar a su pasión eligieron la muerte. Sus escrúpulos religiosos les vedaban el suicidio. Entonces idearon otro plan: hacerse matar por Giovanni. Empezaron a multiplicar en presencia del marido las miraditas de complicidad, los suspiros, los rubores. Sembraron la casa de falsos indicios. Simularon no disimular ni el amor ni la culpa. Giovanni cayó en la celada. Una noche lo esperaron en la alcoba de Francesca. Sabían que los vigilaba. Cuando oyeron sus pasos, copiaron la figura de los adúlteros, se tomaron de las manos, por primera vez se besaron. Giovanni entró (ellos, temblando, cerraron los ojos) y los mató. No están en el infierno por el pecado de adulterio, como vulgarmente se cree (Dante, *Infierno*, V), sino por haber sido los instigadores de este crimen de Giovanni.

6. HISTORIA DE DULCINEA DEL TOBOSO

LEYO tantas novelas que terminó perdiendo la razón. Se hacía llamar Dulcinea del Toboso (en realidad se llamaba Aldonza Lorenzo), se creía princesa (era hija de aldeanos), se imaginaba joven y hermosa (tenía cuarenta años y la cara picada de viruelas). Finalmente se inventó un galán al que dio el nombre de don Quijote de la Mancha. Decía que don Quijote había partido hacia lejanos reinos en busca de aventuras y peligros, tanto como para hacer méritos y, a la vuelta, poder casarse con una dama de tanto copete como ella. Se pasaba todo el tiempo asomada a la ventana de su casa esperando el regreso del inexistente caballero. Alonso Quijano, un pobre diablo que la amaba, ideó hacerse pasar por don Quijote. Vistió una vieja armadura, montó en su rocín y salió a los caminos a repetir las hazañas que Dulcinea atribuía a su enamorado. Cuando, seguro del éxito de su ardid, volvió al Toboso, Dulcinea había muerto.

7. IMPORTANCIA DE LA ETIQUETA

EN Bizancio la etiqueta era muy rígida. Todos los actos del emperador y de los dignatarios de la corte, desde que se levantaban hasta que se acostaban, estaban previstos en el Gran Libro del Ceremonial, de cuyas reglas nadie podía apartarse so pena de provocar no se sabía qué calamidades. El emperador, que había ascendido al trono siendo un hombre joven, no pudo evitar volverse, con el transcurso de los años, viejo y débil. Los dientes y los cabellos se le cayeron uno a uno, las arrugas le tatuaron la piel como las nervaduras de una hoja seca. Los ojos semejaron dos moluscos caídos en un agua turbia. Los cortesanos lo vigilaban discretamente y, aunque nada decían, aguardaban su muerte. Pero el emperador no se moría. Pasaron muchos años. El emperador se puso tan flaco que vacilaba bajo el peso de las vestiduras, su rostro dejó adivinar la escondida calavera, las manos apenas podían sostener el centro de oro, la corona le resbalaba por el cráneo pelado y lustroso, su voz era un murmullo semejante al de las caracolas marinas. Pero el emperador no se moría. El emperador seguía viviendo. Ya los cortesanos no disimulaban su estupefacción, ni los más impacientes su cólera. Hasta que alguien recordó que en el Gran Libro del Ceremonial no estaba prevista la muerte del emperador. Un dignatario subsanó el olvido e, inmediatamente, el emperador se murió.

8. DIVINA COMEDIA

DESPUES de haber creado el Universo, Dios tomó la costumbre de adoptar cualquiera de las infinitas formas con que su mano había poblado el cielo y la tierra. Y así un día era una nube, otro día era una piedra, otro día un árbol, un león, una luna amarilla, un hombre negro, una rosa, un pavo real. Cuando había transcurrido mucho tiempo desde la creación del



universo y aparecido entre los hombres la raza de los teólogos, Dios era una ranita. Saltando, saltando, la ranita Dios llegó hasta una enorme puerta custodiada por un teólogo.

—¿Qué hay detrás de esa puerta? —preguntó.

—El infierno —contestó el teólogo.

—¿Y qué es el infierno? —volvió a preguntar, no porque no lo supiese, sino para poner a prueba al teólogo.

—El sitio donde no entra la misericordia de Dios, —volvió a contes-

tar el teólogo inflándose de pedantería.

Saltando, saltando, la ranita Dios entró en el infierno, y nada más que para enseñarle al teólogo que no se debe poner límites a la omnipotencia de Dios, perdonó a todos los que en ese momento estaban allí. A todos, menos al teólogo.

Desde entonces el infierno se llama purgatorio, porque ahora lo habita la esperanza, y el anterior purgatorio, libre de la vecindad del infierno, se llama paraíso.

9. BIOGRAFIA SECRETA DE UN HOMBRE CALUMNIADO

SE sabe que un emperador, en Roma, debía ser físicamente perfecto. El pueblo le perdonaba menos una verruga que un crimen. Se sabe, también, que Nerón era miope (cfr. Suetonio, Los Doce Césares, Vida de Nerón Claudio, LI). Se habrá visto obligado a ocultar su defecto, lo que seguramente lo llevó a cometer esa clase de errores que cometen las personas cortas de vista que no usan anteojos. Se sabe,

en fin, que la razón de Estado no tolera errores en los monarcas. Las equivocaciones de Nerón pasaron a la historia como actos de sadismo, locura o depravación. Pero no hubo nada de eso. Empecemos con el caso Sporus. Un día Nerón cree ver entre la multitud a una joven que se parece extraordinariamente a la difunta Popea, y comete la tontería de decirlo en voz alta. Cuando la joven se aproxima, Nerón cae en la cuenta

de que se trata de un adolescente con los cabellos largos a la moda alejandrina. Pero no puede desdecirse, y el servilismo de los cortesanos hace el resto: hace del adolescente una mujer, tal como piensan que lo quiere el emperador. El cual, durante años, tiene que hacerle el amor a ese monstruo. Así nace su fama de hombre disoluto.

En el circo, aislado en su palco, Nerón nunca alcanza a distinguir si los pulgares del populacho apuntan hacia abajo o hacia arriba. Puesto en la alternativa de contrariar la sed de sangre de la plebe o su benevolencia, elige, prudentemente, lo segundo, y envía a la muerte a atletas y gladiadores. Para el consenso público, su lujuria corre pareja con su crueldad. Su noble costumbre de servir por su propia mano a sus amigos lo hace caer en trágicas emboscadas: a cada rato equivoca los frascos, confunde las dosis, cree mezclar licores y está mezclando venenos, le ofrece a Británico una medicina, pero cuando Británico muere entre convulsiones, sospecha que en lugar de una medicina le dio cianuro. No hace falta más para que el pueblo, ignorante de su secreto, lo tilde de asesino. Resumiendo: la pésima reputación de Nerón es una larga calumnia.

10. EL MENSAJERO MENDAZ

UN día un jinete llegó a las puertas del palacio del emperador del Japón. Sin apearse del caballo laqueado por el sudor, entregó a los centinelas su mensaje: uno de los generales del imperio libraba en cierta remota provincia una batalla de resultado dudoso, y para disipar esa duda suplicaba el urgente socorro del emperador. Pero el mensaje estaba redactado en un estilo deplorable. Equivocaba las fórmulas del ceremonial y, cada vez que nombraba al emperador, omitía alguno de sus setenta títulos. Hubo que rehacerlo todo, palabra por palabra, hasta volverlo digno de las orejas imperiales. La tarea demandó un largo tiempo. Al cabo de ese tiempo el general regresó victorioso. Entonces el emperador ordenó matar al mensajero por haber transmitido una falsa alarma.

11. HISTORIA COMICA O POR QUE ENLOQUECIO DON QUIJOTE

DON Quijote iba a casarse con Dulcinea del Toboso. Las vísperas de la boda, ella le mostró su ajuar, en cada una de cuyas

piezas había bordado su monograma. Cuando el caballero vio todas aquellas prendas íntimas marcadas con las tres iniciales atroces, perdió la razón.

12. APOCALIPSIS

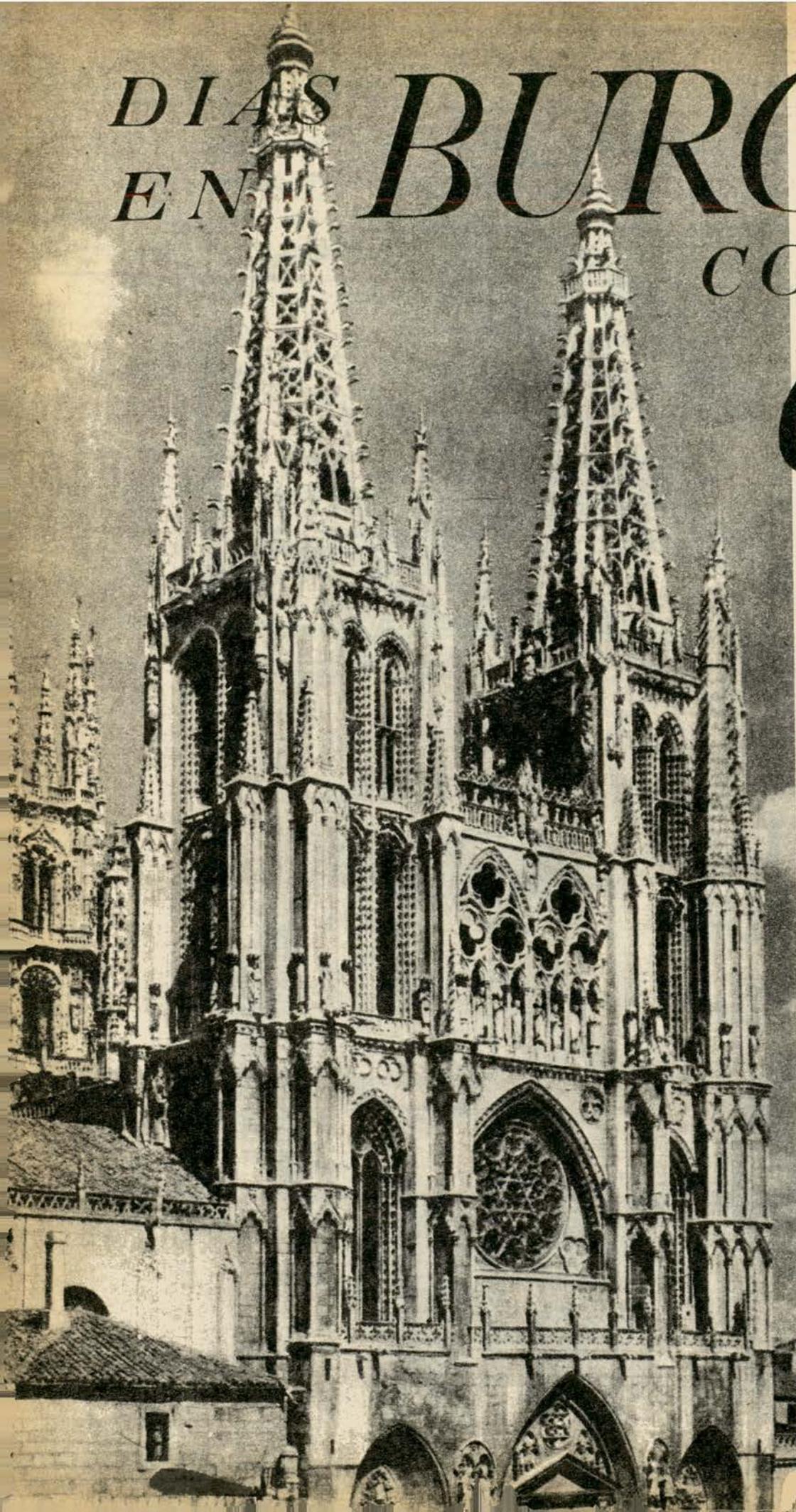
LA extinción de la raza de los hombres se sitúa aproximadamente a fines del siglo XXX. La cosa ocurrió así: las máquinas habían alcanzado tal grado de perfección, que los hombres ya no necesitaban comer, ni dormir, ni hablar, ni leer, ni escribir, ni fornicar, ni pensar. Les bastaba apretar botones y las máquinas lo hacían todo por ellos. Gradualmente fueron desapareciendo los libros, los cuadros, los muebles, los instrumentos de música, las flores, los animales, las plantas. Sólo había máquinas. Ocupaban todo el espacio disponible. No se podía dar un paso sin tropezarse con una de ellas. Eran incansables, serviciales, veloces, eficientes. Después, por falta de uso, empezaron a desaparecer los hombres. En un año desapareció la mitad. La otra mitad tardó todavía menos en extinguirse. Como el último hombre se olvidó de desconectar las máquinas, desde entonces seguimos funcionando sin interrupción.



Coca-Cola

refresca mejor





DIAS EN BURGOS, CON EL CID

Por
NOEMI VERGARA
de BIETTI
Para AUTOCLUB

CORTANDO las sombras del atardecer, va la hoz del labrador. Fernando, Rafael, Santiago, ha bajado a Burgos desde sus tierras paniegas a comprarla. Ahora, antes que se haga noche prieta, volverá al hogar, a pocos golpes de vista de la ciudad, en medio del paisaje jugoso y sobrio a un tiempo, de línea armoniosa —lomada, riacho, árbol verdegueante—, trascendiendo un no sé qué del antiguo espíritu de la raza, en cada terrón, en cada espiga, en cada soplo del aire frío, acerado. Observo a Rafael, Santiago o Fernando: es de andar recio y remansado, de mirada leal, fisonomía curtiada, espaldas anchas que ciñen el un tanto ajustado saco de corderoy. Parece un soldado de las mesnadas del Cid; ayer guerreador, ahora campesino, este burgalés cumple en sí la trayectoria de su suelo natal, de su provincia, antaño combatiente como la que más, labradora hoy.

Historia versus presente

Hemos andado los pueblecitos vecinos antes de tocar Burgos, todos con sus campanarios de juguete y sus techos parduscos. San Pedro de Arlanza, San Pedro de

Imponente aspecto de la catedral de Burgos. El templo con sus tres naves inmensas, su transept y sus capillas, sobrecoge y agobia.

caleidoscopio español

Cardeña, Covarrubias, Vivar, que fue del Cid, Bribiesca y esa Peñaranda del Duero que me gusta nombrar: "Peñaranda, Peñaranda, / de los condes de Miranda"... Sin querer nace el romance. ¿Cuántas lides de amor y sangre guardan estos testigos de las hazañas del Campeador y sus caballeros? En Burgos y sus alrededores, es más fuerte la historia que el presente. Residencia de los reyes castellanos, la villa, que junto a sus Sus Majestades Católicas acogió a Colón en 1493; tiene corriente arriba en los siglos muertos, mucho pasado para desenherrar. Asoma hacia el cielo en un mágico encaje de piedras: el cimborrio de la Catedral de Santa María, octógono ricamente esculpido, obra maestra del arte plateresco, al que hacen guardia de honor dos altas torres de más de ochenta metros, que alzó Juan de Colonia. Bajo su tutela, templos, palacios dormidos, calles abruptas que suben y bajan o retorcidas escalerillas, después de las cuales surge la sorpresa de una plazuela tricentenaria o de una iglesia gótica, complican el aparentemente simple trazado de Burgos, a orillas del Arlanzón, en una serrezuela que la empina a casi novecientos metros sobre el mar.

Atravieso el río pequeño, familiar, que serpea airoso junto al Paseo del Espolón, centro del Burgos moderno y, por paradoja, también del medieval. En uno de sus extremos me enfrento con un imponente monumento en bronce: es el tributo de gratitud de Burgos al hijo que la lanzó,

inmortal, a los tiempos. Allá está, jinete en Babieca, con su luenga barba, intensa de tristeza luego del destierro, briosa la capa flotante, amenazadora la espada desenvainada. ¿Hacia dónde señala? ¿A qué contiendas empuja aún hoy a los pacíficos y cordiales burgaleses? Cruzo una de las entradas de la ciudad, el Arco de Santa María, que desde el 1300 defiende el puente sobre el río. Famoso en la historia y la leyenda, fue, en el siglo XV asiento de las reuniones del Concejo de la villa, quien en la centuria posterior, decidió se labrara una monumental portada que ostenta, en curiosa labor que las muestra algo chatas, las efigies de las glorias burgalesas: Rodrigo de Vivar, Fernán González, el Condestable Hernández de Velazco, el Empecinado... De inmediato una plaza, luego un enredijo de callejón que va y vuelve y, de súbito, la Catedral, una de las maravillas del gótico, preanunciada al viajero desde afuera de la ciudad. Allá está, ganando el asombro, con su grandeza exterior y el alarde escultórico y arquitectónico de sus fachadas. Viene del siglo XIII; para ser más precisos desde el 21 de julio de 1221, en que Fernando III, el Santo, vencedor en Córdoba y Sevilla, colocó la piedra fundamental, en el soiar de la primitiva, románica, alzada por Don Alfonso VI, donde oró el Cid:

La cara del caballo tornó a Santa
[María:
alzó su mano derecha; la cara de
[santigua.
—A ti doy gracias, Dios que cie-
[lo y tierra guías.
¡Válgame tu auxilio, gloriosa San-
[ta María!

El Arco de Fernán González evoca en los escudos esculpidos en la piedra de su frente pasados días de esplendor y de lucha.

Donde resurge la presencia del Cid

Voy contorneando la Catedral. Surgen portadas arquitectónicas diversas; una luce la mejor imaginería del siglo XIII; otra, los alardes del Renacimiento; allá la del Sarmental, sobre la calle de La Paloma, con el avecilla de Espíritu Santo en lo alto del arco, presidiendo el ir y venir interior de sueltas imágenes pétreas; aquí, en la de la Coronería, obra de Diego de Siloé, un grupo de Apóstoles medita, "in æternum", las palabras del Salvador, mientras en la de la Pellejería, obra del maestro Francisco de Colonia, se muestra cuánto pudo el cincel renacentista. Entro al templo por una

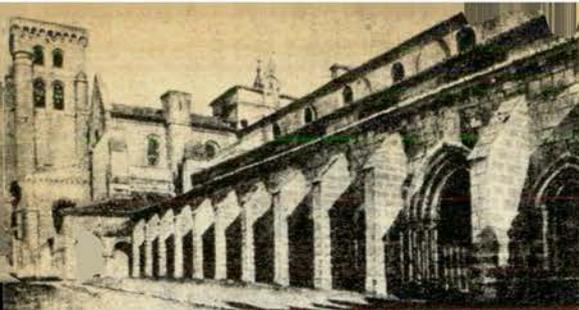
de las puertas de la fachada principal rehecha en el siglo XVII por Ventura Rodríguez. Se abre sobre la evocativa plaza de Santa María, la misma donde el Cid, descalzando:

hincóse de rodillas; de corazón
[rogaba.
Salió por la puerta; el Arlanzón
[cruzaba.
Junto a la ciudad de Burgos, en la
[glia acampaba...

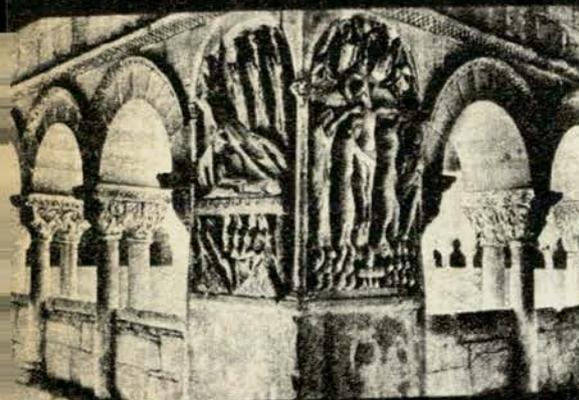


La Capilla del Condestable, que Hernández de Velazco hizo construir para reposo postrer de sus mundanos andares.

El templo, con sus tres naves inmensas, su transept, su deambulatorio y sus numerosas capillas, sobrecoge, agobia; no semeja fábrica de pecadora mano de hombre. Es monumental y crece, crece, como la ira de Jehová. Tardo en reencontrarme:



El Monasterio de Las Huelgas, que fue en su origen lugar de recreo y descanso de los monarcas de Castilla y después transformado en monasterio.



El monasterio benedictino de Santo Domingo de Silos, joya arquitectónica que encierra en su interior un maravilloso claustro del siglo XII.



No sólo resplandece en Burgos la arquitectura religiosa, cubierta por la pátina de los años. En el orden civil tenemos aquí el desfiladero de Pancorbo.

Alejando nuestra vista de las reliquias históricas del Burgos legendario, veamos con el primer plano de edificación moderna las torres almenadas de Medina del Pomar.



—Oh, sí. Estoy en la Catedral con la gloria en piedra de sus suntuosas capillas, sobre todo esa que el Condestable Hernández de Velazco hizo construir para reposo postrer de sus mundanos andares; allí duerme, al rescoldo de amor de Doña Mencía, su mujer, mientras sendos escudos nobiliarios pregonan las calidades del caballero. En la de la Visitación descansa —¿podrá?— aquel inquieto Alfonso de Cartagena, obispo citadino que cruza la Historia con la fama de su genio presto. Contemplo su estatua yacente sobre el cofre de alabastro: cejijunto, tajante el rostro, pienso que no está del todo conforme en su encierro. En cambio, ¡qué carita dulce, ingenua, en los trazos rústicos y los ojos duros, tiene en la Sala de las Reliquias esta imagen de Nuestra Señora de Oca, escultura en madera que tiene ¡XIX siglos!... Retablos de maravilla, altos y bajos relieves, rejas de sutil urdimbre férrea, prodigio en la piedra, prodigio en la madera dócil, prodigio en el metal arisco. Me detienen, al pasar por el coro, las voces de los religiosos de la Catedral que cantan una de las horas canónicas: se elevan hasta encontrar las delicadas arquitecturas del techo; se doblan, como un eco, al chocar contra las columnatas labradas; caen serenas sobre el Campeador y Doña Jimena que reposan bajo el crucero, símbolos de una Castilla medieval, piadosa y épica. Vibra en la quietud el "Pax Dominis". Paz, por fin, para quien

en Pascua de Pentecostés, de aqueste mundo pasó.
Mío Cid, el de Valencia, de Cristo tenga perdón.

Recogimiento; misteriosa melancolía de la muerte. Una imagen inusitada, risueña, quiebra el encanto. Allá, en un ángulo del templo, enhiesto sobre un viejísimo, complejo reloj, asoma, cada hora, el torso rojo de un hombrecito de madera, en actitud... pues... como cuadra a su nombre: de papar moscas.

Papamoscas, de la misma estirpe de Martinillo, y Quitapenas u otros extraños muñecos de las catedrales europeas, parece, con el movimiento mecánico de su brazo augurarme: "Buen paseo, buen paseo...".

El golfillo ilustrado

Al salir de Santa María advierto que, sin buscarlo, voy camino arriba, en ruta inversa a la que cumpliera el Cid. Me dirijo hacia la que fuera su casa. Se aproxima un muchachito que masca un mendrugo. Camina a mi lado, sin hablar. Lo dejo hacer. La casa se alza al poniente de la ciudad, cerca de la después llamada puerta de San Martín. Cruzo el arco de Fernán González; unas pocas piedras que soportan centurias y una moderna y prolija cartela explicativa, me indican el sitio. Sin sentir he llegado a la parte alta de Burgos, desde donde se abarca la torrentera, el caserío, la Catedral "alzándose viva". Cauteloso al principio, soltando luego la lengua al comprender que habría buena acogida, mi travieso acompañante va explicando cosa por cosa, sitio por sitio. ¿Cómo sabe tanto este pordioserito? ¿Acaso un carbonerillo en Córdoba, no me enmentó cierta vez la plana cuando buscaba la casa de Góngora en el cuartel de la Judería?

—¿De Góngora y Argote, de don Luís, querrá usted decir? Pues, mire: coja la primera hacia la izquierda...

En Burgos, como le ocurrió a Alfonso Reyes, esta criatura me cuenta casi, casi todo.

—Aquella —me dice extendiendo el bracito escuálido que escapa bajo los andrajos—, es la iglesia de San Esteban; la oscura de la izquierda, San Lesmes, y la de la punta, esa pequeñita, bueno, vaya, pequeñita porque la miramos desde aquí lejos, es la de Santa Gadea...

El chiquillo ha conservado el muchas veces centenario nombre: Santa Gadea; en mi guía, una "Odé" 1959, figura: "Santa Agueda, romántica"...

—Sí, señora; aquélla es Santa Gadea, donde mío Cid obligó a don Alfonso VI su famosa jura, "aquélla que tan poca gracia le hizo"...

Recuerdo: sí, fue en Santa Gadea donde el Campeador intimó al monarca a jurar ante Dios que no había instigado, ni armado, el brazo homicida que dio mala cuenta de su hermano, Sancho II.

Me detengo un instante ante la que fuera su casa. Lo imagino repitiendo ante ella las palabras que acaba de pronunciar una niña de nueve años, la única persona que osó hablarle:

—Hola, Campeador, que en buena ceñiste espada:
El Rey ha prohibido anoche, en una carta sellada
que no osáramos abriros ni acogeros, por nada...

Revivo su estupor y su ira, una ira ronca que lo llevó a querer abrir las puertas de su mansión a puntapiés.

El Cristo con piel de búfalo

Retorno hacia el corazón de Burgos, rumbo a la Catedral; tomo, de entrada, la calle de Tenebregosa y en seguida desciendo por la cuesta de Armas hasta el Arco de Santa María. A escasos metros, en una confitería, a la antigua, bebo un exquisito chocolate grueso, caliente, servido en una jicara también antigua. Me distraigo mirando la vidriera cuando advierto —no lo había observado antes—, unas diez o quince arquillas en cuero tachonadas con clavos dorados, que encierran caramelos y otros dulces lugareños.

—Son iguales a la del Cid que está en la Catedral —me explica el mozo que nos sirve. Con la mañana, y con la misma fe que, posiblemente, de espaldas a la verdad histórica, hace sostener a los burgaleses que "esa" es el arca del Campeador, visito la capilla de Santa Catalina. Pende, colgada del techo, semejante a cualquiera de las de su época, aquella que el héroe de la Reconquista entregó, llena de arena y no de joyas, según estipulaba el contrato, a Raquel y Vidas, un par de judíos, como prendas del dinero que le anticiparan para sus campañas contra el moro.

Al salir, en la primer capilla hacia la izquierda, me detiene una curiosa, curiosísima imagen, objeto de particular veneración en la provincia: se trata del Cristo de Burgos, hecho con piel de búfalo y cubiertos "con unas faldas verticales y duras", que la tradición atribuye a Nicodemo.

¡Cuántas cosas me faltan ver aún! Por caso, la Casa del Cordón, vibrante página en piedra de la siempre cálida, agitada, historia española. El más bello monumento civil de la ciudad toma su nombre del Cordón de la Orden de San Francisco, labrado en su fachada. Construida en días de los Reyes Católicos por Doña Mencía, esposa del Condestable, allí escucharon sus señorías las peripecias y hallazgos de Colón en el segundo viaje cuando reconoció las Antillas menores, las islas de Sotavento y los litorales de Jamaica y Puerto Rico; allí, un día de 1506, concluía la existencia de Felipe el Hermoso e iniciaba su esposa, Juana la Loca, la trágica peregrinación con el cadáver por media España; allí Francisco I sufrió prisión en 1526, en seguida de Pavia...

El último paseo

Se van los días en Burgos; me he hecho habitué al paseo del Espolón. Lo que en horas del Cid fuera "esa glera cascajienta y arenosa", donde alzó campamento antes de partir para dar sus adioses a Jimena, en San Pedro de Cardeña, es hoy encantador paseo franqueado con árboles siempre verdes y bellísimos canteros florecidos que decoran viejos mármoles.

La primavera incita a caminar. Me dirijo a pie hacia las afueras de la villa, al monasterio de las Huelgas que alzó Eleonora de Inglaterra en 1187. Antaño solaz y descanso de los reyes castellanos fue, a partir de Alfonso VIII, monasterio de nobles monjas cistercienses. Sepulcros de dos reyes, dos reinas, veintidós infantes y otros grandes de España se guardan allí, con sus armas, sus telas (increíblemente conservadas), sus joyas. En la capilla, tras espesas rejas cubiertas con largos cortinados negros, oran las novicias. Un viente-cillo pagano flota en medio de las

plegarias, invadiendo el templo. Miro hacia el techo donde cuelgan airosos pendones arrebatados al musulmán, en especial aquél de la batalla de las Navas de Tolosa, donde los monarcas de Castilla y Aragón, abatieron el poderío árabe.

A mi pesar, mañana abandonaré Burgos, pero antes visito, en el añoso y gallardo edificio del Consulado, la Biblioteca Pública, custodia celosa, ¡y con razón!, de un invaluable tesoro: la Biblia de Manguncia, llamada de las 42 líneas, ejemplar único en España y uno de los raros existentes en el mundo. El airecillo fresco corta la ma-

ñana cuando me dirijo a la estación. Al hacerlo cruzo la ciudad moderna con sus hoteles confortables, sus teatros, sus cines, su hipódromo, sus clubes, sus piletas, semejantes a todas las del mundo actual, mientras escapan aquí o allá, las entretelas de la antigua, la del Campeador y los Reyes Católicos. En el tren un viajero comenta cauteloso:

—Aquella es la cárcel; aún quedan allí presos políticos desde los días de la guerra civil.

Veo el encaje de piedra del octógono de la Catedral a través del espejo roto de una lágrima. •

Vino,
Vió,
Venció!

(VENI, VIDI, VICI)

Valiant

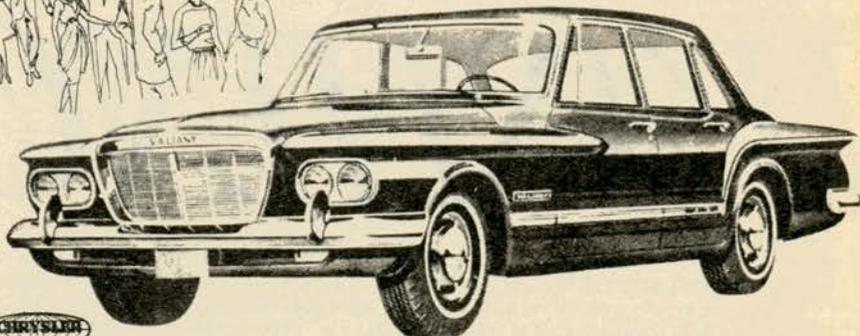
de Chrysler

Vino...
con los más honrosos antecedentes.

Vió...
la entusiasta acogida del público argentino.

Venció...
por su alta calidad técnica.

En todo y por todo, el VALIANT ha sido y es un resonante triunfo de Chrysler!...



CHRYSLER

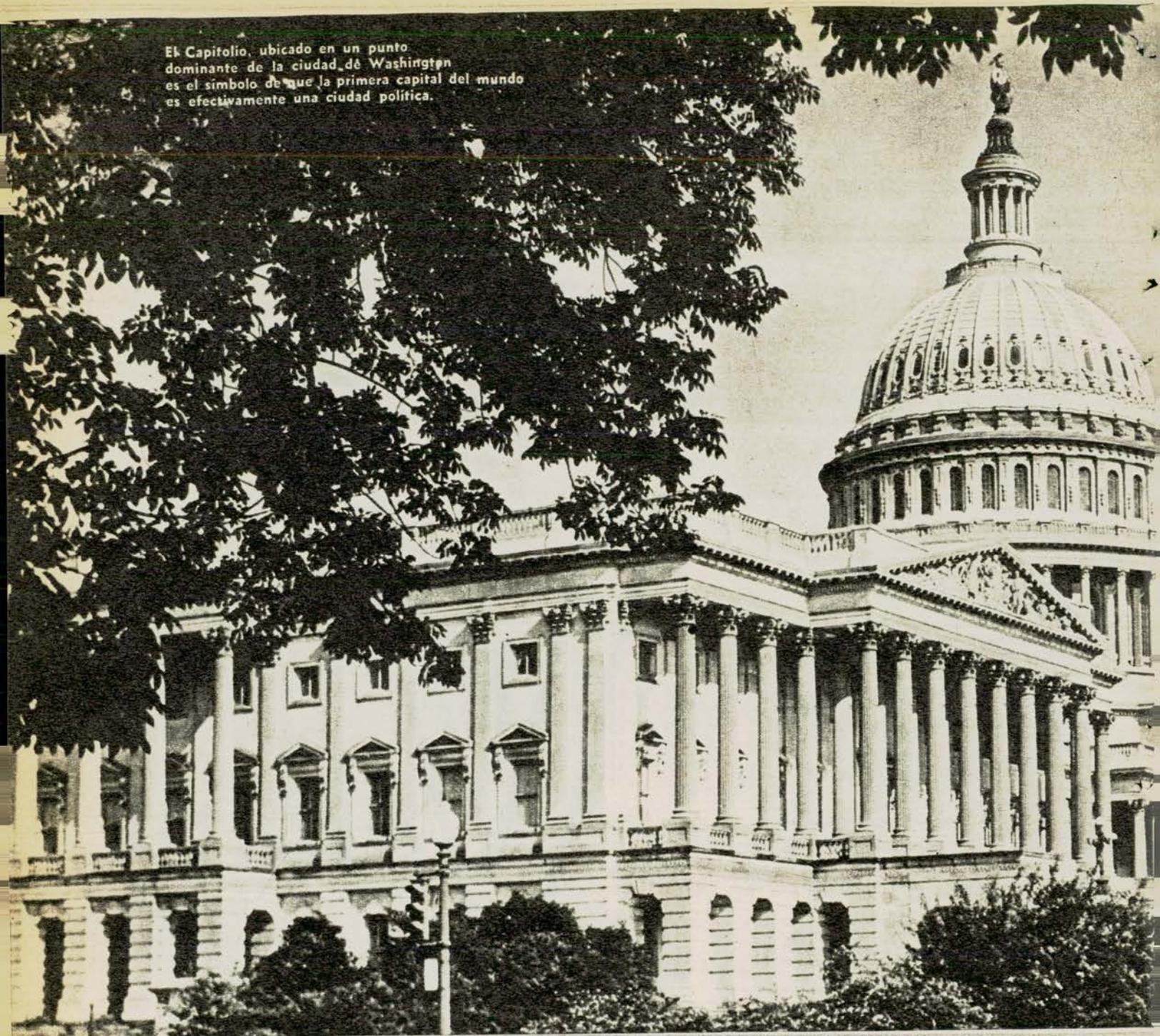
Producido por

FÈVRE Y BASSET LTDA. S. A.



Chrysler Argentina. S.A.

El Capitolio, ubicado en un punto dominante de la ciudad de Washington es el símbolo de que la primera capital del mundo es efectivamente una ciudad política.



WASHINGTON

WASHINGTON es en el momento actual, por lo que representa política, ideológica y socialmente en el ámbito civilizado de Occidente, la primera capital del mundo. Es prácticamente el centro de los acontecimientos mundiales y el espejo donde se miran los pueblos con vocación por la democracia: los que la practican, los que la perdieron en un recodo del camino, a pesar suyo, y quieren recobrarla, y los que nunca

la han tenido y quisieran saber de sus ventajas.

Pero a pesar de todo ello, tiene el amable y quieto aire de una pequeña ciudad sureña; y además, es hermosa: de hermosura serena,



Aunque el monumento a Lincoln es enorme, no empequeñece al que está frente a él. Su dimensión no abruma. Agiganta el espíritu del que se acerca, hasta elevarlo a él.

Si bien Washington es una ciudad en la que predomina la alta política, su población no se desentiende de las pequeñas cosas que alegran el diario vivir. Los osos del parque zoológico son un espectáculo que interesa por igual a grandes y chicos.

esó que Washington tiene reminiscencias de Versalles: en sus Memorials, en el Capitolio, en la Casa Blanca, en sus jardines, y hasta en el quieto rumor de las aguas del Potomac, que corre pacífico entre sus riberas.

Pero la arquitectura francesa del siglo XVIII, sólo aparece afuera. En su interior, los edificios son absolutamente modernos, funcionales, cómodos y limpios; y en esto no hay diferencia alguna con los del resto del país. Por eso la primera reflexión que uno se hace cuando visita Estados Unidos, es que fue construido por gente sensata.

Los edificios, los caminos, los puentes, los medios de transporte, la organización política, económica y social, son sólo la exteriorización material de la cordura y el equilibrio de un pueblo sano y decente.

Por supuesto, Washington no es sólo una ciudad rococó de azúcar cande en cuanto a su arquitectura se refiere. El empuje del tiempo moderno es visible en ella en las construcciones de líneas rectas, con muchos cristales y aluminio y hormigón y sin una columna o cornisa que no sean necesarias. Pero

con la dignidad y la nobleza de una gran dama.

El lugar donde está emplazada fue personalmente elegido por George Washington, primer presidente de los Estados Unidos, quien también eligió al que debía diseñar el plano de la capital: un joven ingeniero francés, Charles Pierre L'Enfant.

L'Enfant no pudo culminar su obra por causa de un violento pleito con un terrateniente indignado cuando el francés mandó derribar la mansión que aquél había construido, porque impedía la perspectiva de la ciudad desde uno de sus lados. Este acto arrebatado significó el fin de su carrera: fue obligado a presentar su renuncia, y la dirección de la obra, confiada a otro ingeniero.

Pero a pesar de no terminarla, dejó en ella un aire inextinguible de nostalgia de París. Y es por

serena

Por
LYDIA O GOLDSTRAJ

Para AUTOCLUB



a pesar de esto, el ángel francés de L'Enfant se ha enseñoreado de ella.

Una ciudad política

Por otra parte, Washington tiene una característica que la convierte en algo singular: es una ciudad política.

Su población y su actividad pertenecen casi por entero a la política. Un amplio tercio de aquélla, está constituido por funcionarios y empleados de gobierno, y los dos tercios restantes, viven prácticamente pendientes de atender las necesidades de los primeros.

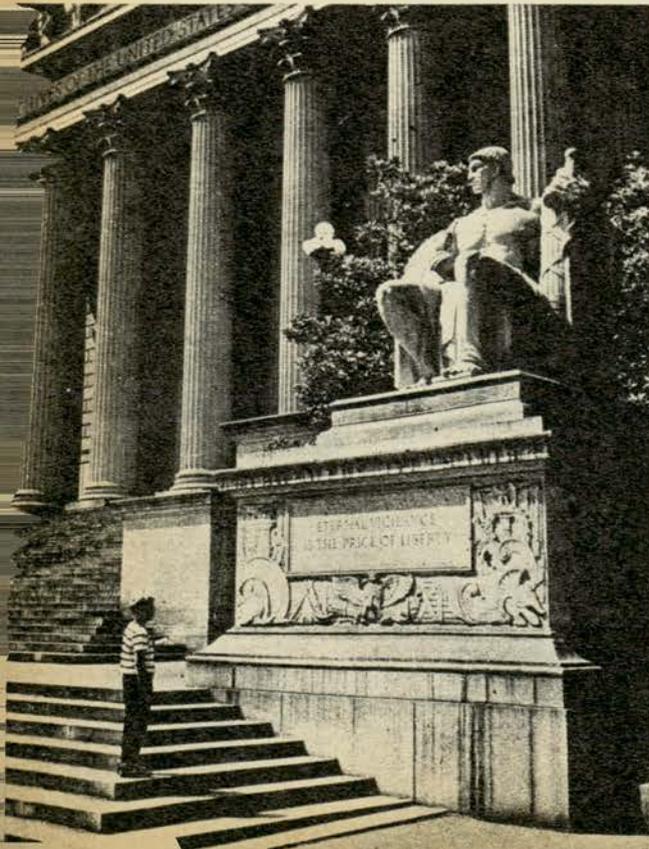
También tienen su sede allí los representantes diplomáticos de todos los países del mundo; un considerable número de empleados gubernamentales retirados, que no podrían vivir sino en el escenario donde transcurrió su actividad; científicos y académicos que encuentran en ella todas las facilidades imaginables para sus investigaciones, y bueno es destacarlo, el grupo más numeroso de corresponsales extranjeros y americanos que tenga ciudad alguna en el mundo.

Porque la gente de prensa tiene en Washington mucho que hacer; allí todos los hechos son noticia... y además se producen en serie.

Y ellos los informan al mundo y al resto del país, junto con la censura o el elogio que pudiera merecerles. En Estados Unidos la prensa es realmente el cuarto poder.

Por todo esto, se comprende que Washington no sea una ciudad de vida nocturna destacada; lo que sí tiene es un gran movimiento artístico e intelectual. Más aún, después de las 9 ó 10 de la noche, las calles están solitarias; y es lógico que así sea, porque en ella se construye y se sueña durante el día, y por la

En el edificio del Archivo Oficial de los Estados Unidos puede leerse esta elocuente inscripción: "La vigilancia eterna es el precio de la libertad".



noche se descansa. Hay mucho que hacer mañana.

Un detalle digno de ser anotado, es que pese a ser una "ciudad política", denominación que en sí misma lleva encerrado el concepto de lo material, y que en Estados Unidos no hay religión de Estado, y que, eso va de suyo, cada comunidad religiosa debe mantener con sus donativos el culto que profesa, hay más de 500 iglesias en el área metropolitana de Washington, sin contar mezquitas, sinagogas y templos masónicos. Y todos en conjunto, no son más que el reflejo del profundo amor que los americanos sienten por una de sus libertades más preciadas: la libertad de culto, la libertad de conciencia.

Mount Vernon

Mount Vernon fue la residencia de George Washington. Es un lugar de ensueño situado a unas 15 millas de la capital, en la ribera O. del Potomac.

Se llega a él por la carretera que corre a la vera del río. La casa, de estilo clásico colonial sureño, está construida sobre una loma de terreno. Su arboleda, sus jardines, el tranquilo aire campesino, convierten la propiedad en un Edén.

En el edificio, todo está conservado como cuando en él vivían sus dueños: el reloj de pie sigue marcando las horas; las camas están tendidas; los salones prontos para recibir a los visitantes; y en la cocina, con su batería de cobre bruñido, parecen resonar aún las voces de los criados del primer presidente americano.

Mount Vernon es digno de ser visitado, porque es muy bello; y además, porque flota en él el espíritu de una época de la historia americana. Recorrer Mount Vernon es casi tener un coloquio con George Washington.

Lincoln Memorial

En la ribera E. del Potomac, en la calle 28, entre las avenidas Constitution e Independence, está el Lincoln Memorial, el monumento que recuerda a ese hombre singular que fue Abraham Lincoln.

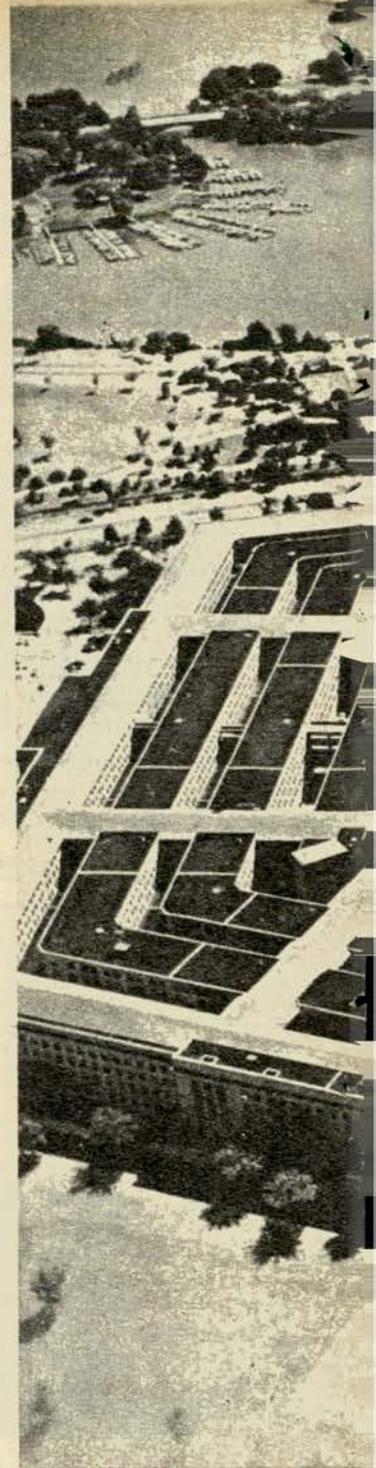
La inscripción sobre la monumental estatua dice: "En este templo, como en el corazón del pueblo para el cual él salvó la Unión, la memoria de Abraham Lincoln es guardada para siempre".

La escultura está en el hall central del templo. Lincoln, sentado con sus manos fuertes pero sensitivas apoyadas en los brazos del sillón; el rostro enjuto, austero; la mirada cansada, llena de bondad; la expresión absorta, casi impenetrable.

El mármol parece cobrar vida para quien lo contempla. Uno casi puede percibir la respiración y el latido de la sangre.

Por momentos se cree que, al contrario del relato bíblico sobre la mujer de Lot, la piedra cobrará calor y vida en ese instante. Y lo extraordinario es que, aunque el monumento es enorme, no empequeñece al que está frente a él, porque su dimensión no abrumba; más aún, agiganta el espíritu del que se acerca, hasta elevarlo a su propio nivel.

Y cuando uno desciende por la amplia escalinata, vuelve la cabeza muchas ve-



El Pentágono, levantado junto a las márgenes del río Potomac, es el más grande edificio de oficinas del mundo. En él funciona el cuartel general de las fuerzas armadas de los EE.UU.



El pueblo americano es consecuente con aquellos que le han ayudado a levantar el país que hoy poseen.

En cuanto a la división de poderes, el equilibrio entre los tres es perfecto; y en ningún momento ninguno de ellos, sobre todo el Ejecutivo, que es el más peligroso, podría inmiscuirse o imponerse en el campo de acción de los otros dos: lo impiden la Constitución y las leyes, que son respetadas fielmente, porque ellas respetan al ciudadano y garantizan en forma efectiva sus derechos.

En lo que respecta a los legisladores, desempeñan su cargo todo el tiempo que sus electores deseen que sean sus representantes. Y sus electores lo desean, y los apoyan con su voto, en tanto ellos cumplan con lo que han prometido al asumir su mandato.

Por otra parte, el pueblo mantiene contacto continuo con sus diputados y senadores mediante cartas, telegramas o visitas personales en sus despachos del Capitolio (incidentemente, la tarifa de algunas compañías telegráficas para telegramas a legisladores, ha sido reducida considerablemente con respecto a las ordinarias). Este trato directo y además constante, sirve a los representantes de estímulo en unos casos, y en otros, de toque de atención.

Cuando en un alto porcentaje de comunicaciones hay censuras a su faena, el legislador puede tener la seguridad absoluta que no será reelecto. Es el momento de hacer arqueo de caja y tratar de recobrar la confianza de sus votantes retomando la senda justa. Si así no lo hiciera, su banca está perdida, porque toda la fuerza de su partido no podría sostenerlo.

En resumen, puede decirse que el gobierno de los Estados Unidos ha llevado a la práctica, sin concesiones de ninguna índole para sí mismo, la Declaración de la Independencia, en uno de cuyos párrafos puede leerse: "Sostenemos como verdades evidentes que todos los hombres nacen iguales; que a todos les confiere su Creador ciertos derechos inalienables, entre los cuales están la vida, la libertad y la búsqueda de la felicidad; que para garantizar esos derechos, los hombres instituyen gobiernos cuyos justos poderes, tienen origen en el consentimiento de los gobernados"...

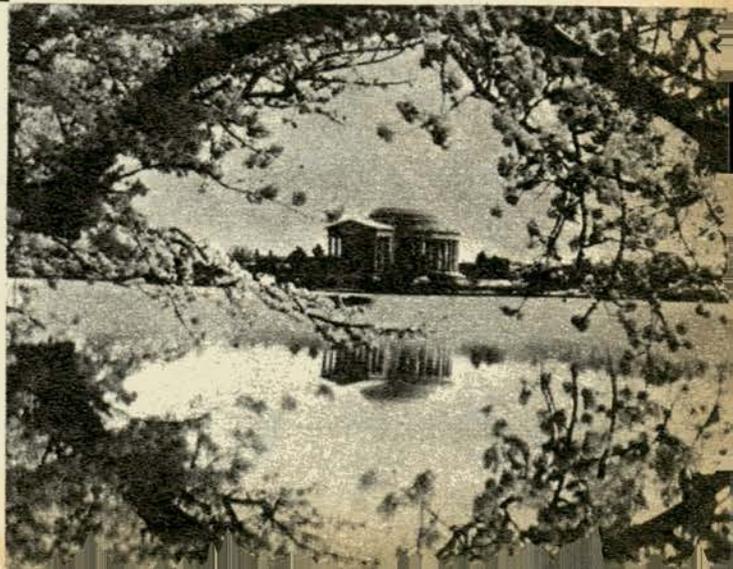
La serenidad de Washington, reflejada en esta hermosa fotografía. Al fondo el Thomas Jefferson Memorial.

ces, muchas veces, aun sin quererlo, porque su alma ha quedado prendida en el alma de la estatua.

... Y digamos algo sobre el gobierno de los EE. UU.

El sistema político norteamericano tiene algo de inusitado, por lo menos para la mentalidad latina: la ciudadanía está dividida en solo dos tendencias que se encauzan en dos partidos políticos: el Republicano y el Demócrata, que por otra parte no tienen diferencias substanciales entre sí, ni en sus miras, ni en sus métodos, ni en sus ideas: son ambos de vocación democrática sin aditamentos.

Es claro que en una u otra oportunidad, aparecieron otras agrupaciones; pero nunca pudieron obtener la presidencia, ni mucho más que unas pocas bancas en el Congreso.



VARIACIONES SOBRE UN MISMO TEMA

Por EMILIO
VILLALBA WELSH

Para AUTOCLUB
Ilustró VILLAFANE

QUE el turismo tiene sus encantos ¿quién lo niega? Muy particularmente en la playa y con esos nuevos modelos de malla que quitan la respiración.

Cierto que el turismo para ser apreciado en forma debida, especialmente en el régimen matrimonial monogámico, debe practicarse individualmente. Inclusive, una de las mejores satisfacciones que procura el turismo, es no practicarlo, pero a condición que lo practiquen la señora y los niños.

Hay dos clases de turismo: activo y pasivo. El activo es antes de salir de turismo y el pasivo propiamente dicho, es al regreso.

Según el tiempo, el turismo acepta tres grandes divisiones: el turismo de verano, el turismo de invierno y el turismo a crédito. El que lleva mayor tiempo es el turismo a crédito. A diferencia del turismo de invierno o de verano, que debe practicarse, como su nombre lo indica, respectivamente en verano y en invierno, el turismo a crédito puede ser iniciado en cualquier época del año: lo difícil es terminarlo.

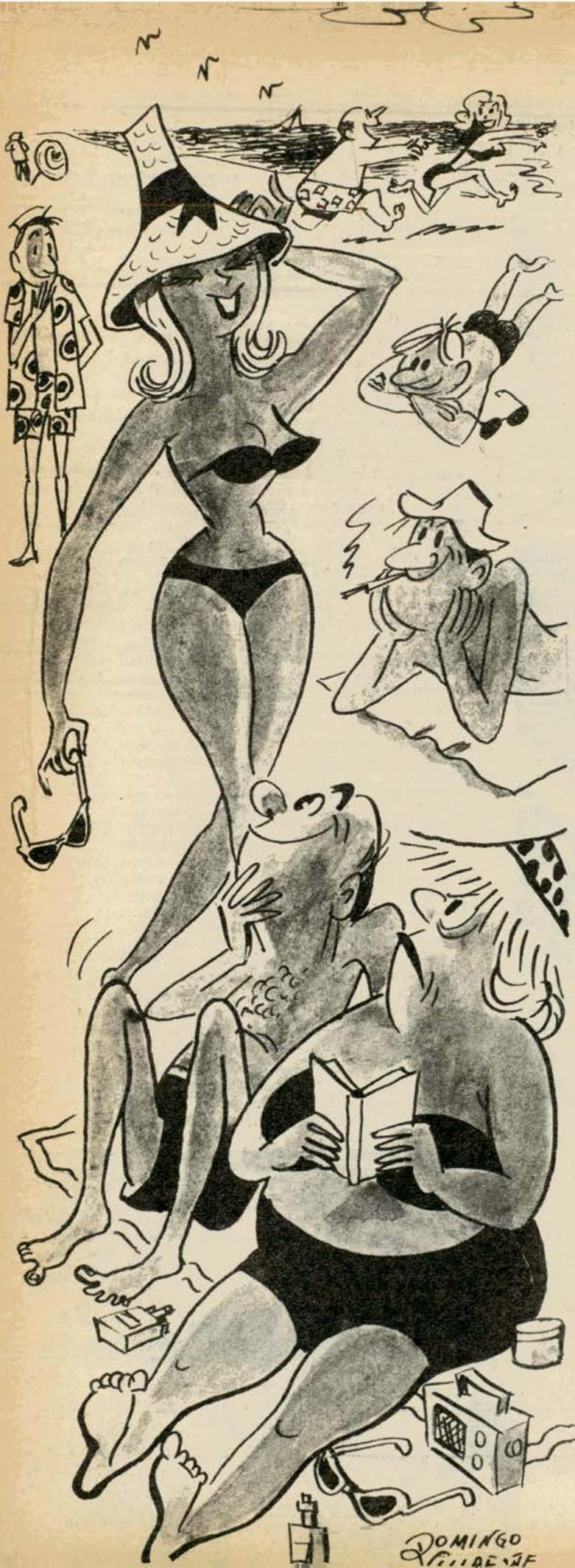
¡Terminarlo de pagar, se entiende!

Tenemos tres clases de turismo

Hay tres clases de turismo: turismo por tierra, turismo por agua y turismo por cuenta del gobierno. Este último es más conocido con el nombre de "misiones de estudio". El turismo por cuenta del gobierno se divide en dos clases: el que beneficia a los partidarios del gobierno y el que beneficia a los que dejaron de ser sus partidarios. En este caso, se llama "embajada".

La selección del lugar tiene sus bemoles, sobre todo cuando el presunto turista tiene, además de ganas de viajar, mujer y suegra. Sin embargo, siempre hay una solución honrada. Por ejemplo, si usted quiere ir a las sierras y su mujer prefiere el mar, la decisión no puede ofrecer dificultad: usted podrá ir a las sierras en otra ocasión. Si los gustos de la mujer coinciden con los de la suegra, el hombre puede ahorrarse el trabajo de pensar. Y cuando ocurra que su mujer no coincida con su suegra, usted puede tener el voto de desempate.

El turismo por tierra se llama así porque quienes lo practican quedan como si realmente hubieran "ido por tierra", como quien va por lana. Si se viaja en ferrocarril, es sabido que los trenes salen de las estaciones terminales con carga propia de tierra y la ponen en circulación durante todo el viaje, cediéndola a los pasajeros sin cargo. Los colectivos no han conseguido todavía ponerse en eso a la altura de los ferrocarriles, y deben recoger la tierra por los caminos, cosa que cumplen con encomiable generosidad. Para eso cuentan con el decidido apoyo de los automovilistas, cuyos turísticos ocupantes comparten la absorción de la tierra que levantan, con los viajeros de los ómnibus. Siempre se dijo que en el mundo hay tierra para todos.



Los atractivos del turismo por agua son de otra naturaleza. Los barcos tienen cómodas salitas en las que es posible disfrutar largas horas de póker. Por las noches, se baila. A ratos, se come vigorosamente. Como queda dicho, son atractivos de otra naturaleza, porque la naturaleza auténtica anda por fuera del barco, y los atractivos están por dentro.

No es necesario explicar aquí que la vista de tanta agua despierta una sed envidiable en los viajeros de los barcos, lo cual permite repetir las libaciones con una frecuencia que en tierra resultaría algo discutible. Y como el caminar tambaleándose es cosa muy común a bordo, nadie tiene por qué avergonzarse si la lucha contra la sed le hace perder el centro de gravedad.

El picnic y sus complicaciones

Un día de picnic, es un día de vida. Sentarse bajo la sombra de un árbol y a la vera de un arroyo es muy lindo, y esto último especialmente donde haya arroyos. Los pic-nics permiten vivir en contacto con la naturaleza y a veces con la flora y con la fauna, siempre que no sea la Flora la hija de don Celedonio, que es un señor de muy malos modales.

La naturaleza, como decimos, se encarga de suministrar al hombre cuanto necesita, salvo las llaves de las latas de conserva, por lo que es muy prudente no olvidar ese detalle. Pero para hacer el fuego del asado, por ejemplo, basta disponer de un árbol volteado, que es el árbol caído del que todos hacen leña.

Compartimos la idea de que los pic-nics fomentan la eclosión de tiernos sentimientos en la juventud, siempre que por inadvertencia no se recueste sobre la boca de un hormiguero, porque la poesía, no obstante sus licencias, tiene sus límites razonables.

Los baños en el río suelen ser saludables e higiénicos. No opinamos lo mismo de la moda del nudismo, por lo que será conveniente esconder la ropa en lugar seguro, ya que un resfrío se lo pesca cualquiera y los resfríos suelen traer complicaciones.

Pero no son únicamente los resfríos los que pueden traer complicaciones, sino los pic-nics en sí mismos, y de las más graves, como que muchos han ido solteros y ahora son tan desgraciados como los otros.

Esto no lo decimos para desacreditar a los pic-nics ni para desmoralizar a los piquinistas, ya que se dan casos en que, si bien muchos han tropezado con la que es ahora su actual esposa, otros han perdido la suya cuando se dio vuelta accidentalmente el bote donde salieron a dar un paseo.

El pescador y el agua

El turismo permite combinarlo agradablemente con la práctica de los deportes. Ha llegado ahora la buena época para la pesca. La pesca es tan antigua como el hombre. Nuestros antepasados vivían de la caza y de la pesca; pero eso se explica, porque en aquel entonces no había empleos públicos ni carreras.

La pesca es una de las formas comunes del engaño, una especie de cuento del tío para los peces. Entre la pesca con red, la pesca con caña y la pesca con algún



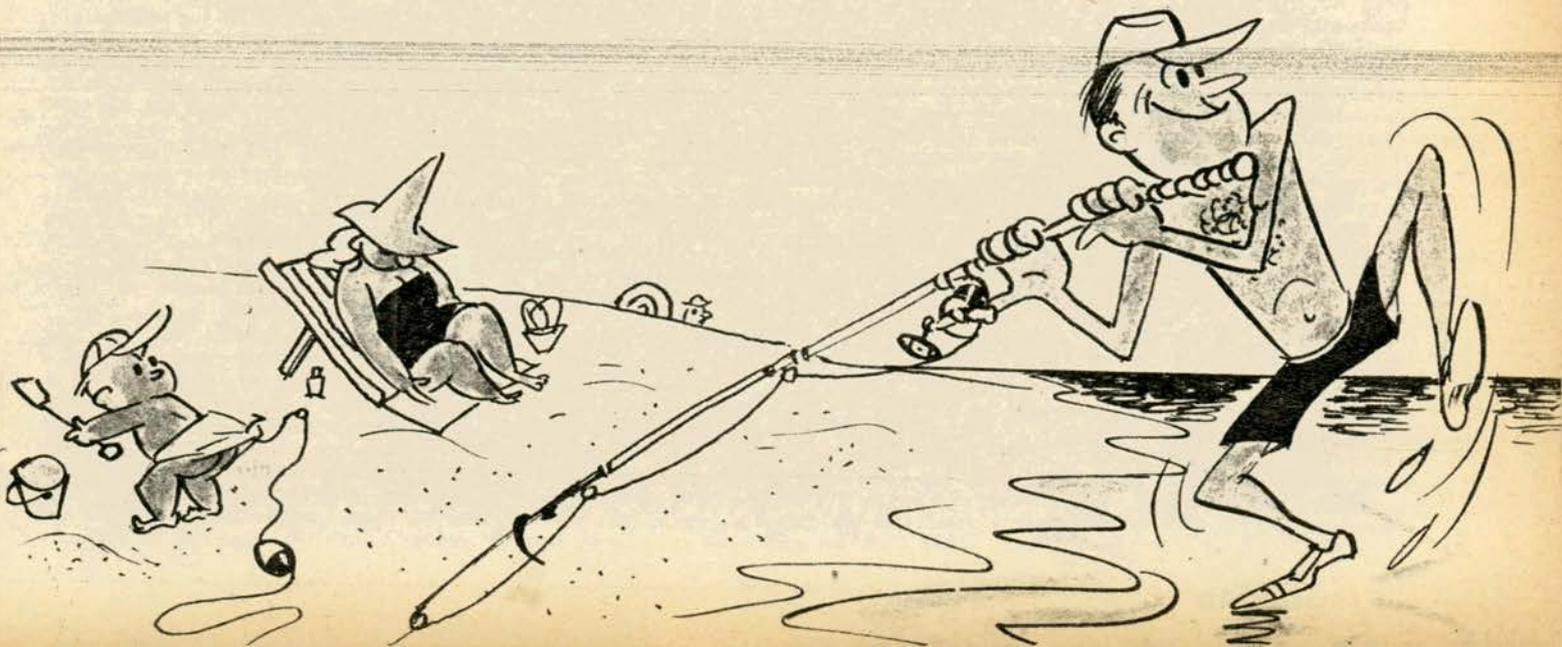
amigo recomendamos la última que es menos aburrida. No olvidemos la pesca con arpón, que no es un arpa grande como algunos pueden suponer, sino una especie de lanza atada a una soga que se arroja a las ballenas y que éstas arrastran durante millas y millas. Mas como esto nos llevaría muy lejos, dediquemos unas líneas a examinar el problema de la carnada.

La carnada es muy importante para pescar. La carnada es lo que se pone en el anzuelo. El anzuelo es lo que hay que hacer tragar a los peces, porque, como todos saben, el pez por la boca muere. Si le dicen que ponga un chico de carnada en vez de una lombriz, no lo haga, a menos que quiera pescar un pez grande, que son los que se comen a los chicos.

De cualquier manera, como va a tropezar con dificultades para conseguir chicos en cantidad, es preferible que se dedique a la pesca de mojarritas, que las arregla con lombrices. Trate de poner en el anzuelo siempre más de una lombriz, porque a los peces también les resultan antipáticas las lombrices solitarias.

¿Dónde ir a pescar? Este es otro de los problemas que se les plantean a los aficionados noveles. Se dice por ahí que los mejores sitios son los ríos revueltos; pero aparte del cansancio que puede significar estar revolviendo un río, hay que tener en cuenta que hay mucha pesca de agua salada que usted se perdería.

Al mejor cazador se le escapa la liebre. Esa es una ventaja que tiene el ser pescador.



En actitud despreocupada, sin temor a la inquisición periodística, Ewy Rosqvist y Ursula Wirth hacen honor a la tertulia en la dirección de AUTOCLUB.



Las estrellas nacer

HACE algunos meses, Daimler-Benz remitió a AUTOCLUB una información periodística ilustrada no desprovista de un elemento de sorpresa: una fotografía que documentaba el acto de contratación de dos jóvenes mujeres automovilistas para integrar un equipo permanente de conductores en pruebas de largo aliento. Pensamos entonces simplemente que el departamento de publicidad de la gran empresa alemana contaba con hombres de imaginación: habían hallado un excelente instrumento de propaganda para difundir el renombre mundial del ya prestigioso automóvil Mercedes-Benz, iluminando sus virtudes con la sonrisa generosa de dos elegantes muchachas suecas que, admitimos inocentemente, además de sonreír, conocían las reglas de tránsito en las carreteras internacionales, pero sólo estarían destinadas a servir de cortejo amable a los otros, verdaderos ases del volante que todo el mundo conocía y que serían los depositarios de la confianza de los directores técnicos de la famosa marca. ¿Cómo creer otra cosa? En el fondo, es muy probable que una indestructible supervivencia de la secular vanidad masculina biológica no nos permitía imaginar siquiera que la verdad verdadera era muy diferente.

Y un día desembarcaron en Buenos Aires los titulares del equipo de la Mercedes, que bajo la dirección técnica del experimentado especialista y organizador, el "as" por derecho propio Karl Kling —y con la colaboración inestimable de Juan Manuel Fangio—, afrontaría la competencia local e internacional en el VI Gran Premio Standard, sus desviados 4.600 Kms. de caminos en diversas versiones de hostilidad ante el corredor y muy pocas realmente gratas. E inesperadamente asomaron las cabezas rubias de Ewy Rosqvist y Ursula Wirth. Las dos sue-

Por MANUEL GOLDSTRAJ

Para AUTOCLUB

quitas, espigadas y sonrientes, formaban parte del equipo, no para "adornarlo" sino para correr. Y corrieron, ¡y cómo corrieron!

Un meteoro sobre los caminos

Durante días, semanas, la atención de los argentinos, de los automovilistas del mundo entero, estuvo suspensa de la desconcertante "performance" de las muchachas. Desconcertante para todos... especialmente para los competidores masculinos de la gran carrera y para los "sabios", que concedían graciosamente a las frágiles mujeres la remota —máxima— posibilidad de alcanzar Carlos Paz, en Córdoba, con el coche destrozado y el indiscutible derecho de abandonar la prueba con todos los honores debidos a su sexo. Llegaron las primeras a Córdoba. Los técnicos y sabios sonreían compasivamente: el "asfalto"... una casualidad... Bueno, ¡también, qué máquina! Ah, y desde luego, la suerte... Pero ahora verán; ya verán cuando vayamos por la Cordillera.

Y todo el mundo lo vio y se asombró. Era increíble. Increíble. ¡Dos mujeres! ¡Dos desconocidas muchachas de Gotenborg o algo así, allá en Suecia! Gunar Anderson, vaya y pase: músculos, técnica, tradición y experiencia, y "coche", claro. ¡Pero dos muchachas!

La prueba avanzaba y se iba desgranando el lote de conocidos y hábiles corredores masculinos, y las suecitas se fueron distanciando con firmeza de los perseguidores restantes. Al término de cada etapa tenían tiempo para acicalarse, rehacer sus "toilettes" y regresar, después de

La simpatía sonriente de las dos muchachas suecas, —en apariencia tan distintas aquí de las que lucharon en la áspera competencia a lo largo de 4.600 Kms.—, no altera la seriedad profesional del periodista, autor de esta nota. La sonrisa triunfa.



en Buenos Aires

DE MUJER A MUJER

10 PREGUNTAS A LA VENCEDORA DEL GRAN PREMIO

Por ULLA BRITTA C. de FIGUEROA Para AUTOCLUB

¿Cuáles serían las diez preguntas que una mujer podría formularle a la blonda Ewy, la gentil vencedora del Gran Premio? Para contestar este interrogante que nos formulara la dirección de AUTOCLUB, nos hemos entrevistado con la señora Rosqvist en la intimidad acogedora de su ocasional residencia entre nosotros. Le hicimos efectivamente, DIEZ preguntas, seleccionadas entre otras que se nos ocurrieron en ese momento, y ella las contestó textualmente, sin vacilaciones ni reticencias, en los términos que reproducimos a continuación:

I. El mundo occidental ha heredado del Oriente la concepción tradicional de la limitación que impone a las mujeres su "femineidad". ¿Participa usted de ese criterio?

—Sí. Encuentro que el físico de la mujer no siempre le permite hacer el trabajo de un hombre.

II. ¿Alguna vez se ha sentido, en la lucha o competencia diarias, poseedora de ventajas o víctima de desventajas frente al hombre, dentro de una misma actividad?

—En absoluto.

III. ¿Considera al automovilismo profesional como un arte o una disciplina técnica?

—Yo lo considero una disciplina técnica.

IV. Aparte de Suecia, ¿tiene alguna preferencia sentimental, estética o de otro orden, por algún país entre los que ha conocido? ¿Por qué?

—Quiero mucho a Alemania, tal vez porque se pa-

rece mucho a Suecia. Me encantan los pájaros y la comida alemana.

V. ¿Ha tropezado alguna vez con "celos profesionales", especialmente de parte de conductores masculinos?

—Sí, varias veces. Pero siempre de parte de las corredoras femeninas.

VI. Fuera del automovilismo, ¿tiene alguna afición particular: música, arte, literatura, modas?

—Me interesa mucho la moda.

VII. ¿Tiene opinión formada sobre la mejor o más hermosa moda femenina? ¿En qué país se encuentra? ¿Cuál es su preferencia?

—Encuentro que la moda francesa es la más elegante, aunque, a veces, difícil de usar. Cada uno la debe adoptar como mejor le quede. Siento haber traído tan pocas ropas, pero no habíamos calculado quedarnos tanto tiempo.

VIII. ¿Qué espectáculos públicos prefiere?

—Me encanta bailar. También me gusta el teatro, el cine y algunas óperas.

IX. ¿Cree incompatible su actual ocupación —automovilismo profesional— con las actividades que demanda la vida hogareña?

—De ninguna manera. Tengo el tiempo suficiente para hacer las dos cosas.

X. ¿Le atrae el poder, la gloria, la riqueza? ¿El amor?

—El amor, por supuesto.





entregar su coche en el parque cerrado, a la línea de llegada para ver entrar a los demás. Y así desfilaron Mendoza y San Juan, La Rioja y Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero y Córdoba y Rosario, y llegaron a Arrecifes en Buenos Aires, al fin, siempre las primeras. Sobre la línea como en las páginas de la prensa, en la calle como en los medios automovilistas profesionales, estalló el aplauso unánime, generoso, cordial y cálido... No se trataba de figuritas para un anuncio en colores: Ewy Rosqvist era realmente una gran volante, una conductora hábil y capaz, al abrigo de debilidades, y Ursula Wirth —esto se supo muy pronto en los centros informados—, era una excelente, una ejemplar co-piloto y jefe de ruta. Había nacido una estrella, una auténtica estrella en el mundo del automovilismo. Y nació aquí, en Buenos Aires, en el cielo argentino.

La otra faz de la Luna

Pero, ¿cuál es la esencia humana de esas dos protagonistas estelares, de 28 y 24 años, según me informa orgullosamente su director Karl Kling? En el acto de la distribución de premios en el gran salón del Automóvil Club Argentino, el 7 de noviembre, Ewy Rosqvist declaró que, antes de partir, no esperaba ocupar sino un modesto 10º ó 15º lugar en la clasificación final. Estaba ruborizada ante el micrófono, un tanto azorada por el gentío, los aplausos, las luces, los fotógrafos... ¿Estaba realmente emocionada? Se lo preguntamos en frío, al día siguiente, en coloquio "informal", aunque periodístico. Teníamos la certeza de que su declaración de la víspera era algo así como prefabricada para cuidar la reacción del ambiente: una sugestión del director del equipo o del jefe de publicidad.

—¿Por qué dijo usted eso, que no puede ser cierto?

—Lo es. Conocía por anticipado la pericia y capacidad de los competidores, los volantes argentinos y extranjeros que participarían en la prueba, y pensé que nunca llegaría a estar en los primeros puestos de la tabla.

Era casi una razón; pero sabe que no creo en ese pretendido pesimismo. Para cambiar de tema, me pide, para alguien, el botón-insignia del A.C.A. que llevo en la solapa. ¿Para quién? Más tarde, durante el almuerzo, sorprendida en un momento con la mirada vaga, ensoñadoramente ausente, declara con ingenua sonrisa que "estaba en Europa, siguiendo la imagen de un moreno guapo". El señor Kling la miró de reojo.

Ewy y Ursula preferirían, por supuesto, hablar en sueco, lengua que en la mesa nadie entiende; por eso, la primera lo hace en inglés y la segunda en alemán. Mme. Rosqvist es suave en el decir, y superada la lógica prevención de los primeros instantes ante el periodista, se

La ya célebre pareja examina con atenta curiosidad nuestra Revista, a la que dedicaron esta fotografía. No es necesario ser grafólogo especializado para recibir los rasgos de la personalidad respectiva de Ursula y Ewy, que hemos bosquejado en esta nota.

expresa con ánimo ligero, casi despreocupadamente. La Srta. Wirth, en cambio, está siempre atenta a las posibles sutilezas de la conversación y nunca dice más de lo que evidentemente quiere decir. La primera se ha despojado por un momento de la coraza "profesional"; la segunda está siempre sobre aviso.

—Cuando, de acuerdo con mi hoja de ruta —contesta una vez—, yo indico que hay que correr a 180 o a 90, hay que correr a 180 o a 90. Para esto soy la "navegante" del equipo.

Estas palabras —y el gesto suave, pero firme, que las acompañó— traducen un tono fundamental en su carácter. Sabe lo que quiere.

Variaciones en tono menor

¿Ewy es ambiciosa? La pregunta parece sorprenderla. ¿Ambición? ¿Para qué? Simplemente cumplimos una tarea, responden las dos casi al mismo tiempo —mientras Karl Kling sonríe, con esa particular sonrisa del hombre agudamente inteligente que es—; y lo que hacemos, tratamos de realizarlo de la mejor manera posible.

—Ante todo —dice Ewy—, tengo un exacto sentido de mi responsabilidad y me atengo a ello.

—Es lo único que importa cuando se ha asumido una obligación —comenta Ursula Wirth sentenciosamente.

Alguien recuerda una frase de Paul de Saint Victor sobre la dulzura de la gloria.

—Sí —dice Ewy—, es dulce y embriagadora; pero marea un poco y hay que tratar de evitarlo.

A una y otra les gusta la poesía —Kling, a su vez, recoge una cita de Omar El Khayam, que en algún momento vuela sobre la mesa, y la comenta sabrosamente—, aunque ahora no tienen mucho tiempo para leer. ¿La política? Sí, a ambas les interesa. Ewy está al tanto de todos los acontecimientos importantes, en su país y fuera de él; pero no es una militante activa, por razones obvias: su trabajo. No pudimos saber cuál es el partido de su preferencia; lo único que concede es que tiene convicciones profundamente democráticas. Ursula agrega que esto es lo único razonable en estos tiempos difíciles.

Si pudieran, les gustaría viajar. Cuando participan en una carrera o en un "rallye", no viajan precisamente sino que realizan una tarea. Es muy diferente. Aunque, de todos modos —agregan—, siempre es agradable, bajo cualquier circunstancia, ver nuevas gentes, devanar nuevos horizontes... Y correr tras la difícil aventura del triunfo. (Nota: según el señor Kling, si los compromisos de Mercedes-Benz en Europa lo permitiesen, el equipo participaría en marzo próximo en el "Rallye Bariloche", que está organizando el Automóvil Club Argentino. Incidentalmente: el compromiso inmediato es un "rallye" europeo a Kenya, en Africa, entre pedregales, selvas y arenales, dice Kling).

¿Régimen, dieta alimenticia? Quizá un poco; pero lo mejor para controlar las calorías es el trabajo. Lo más peligroso son los ágapes celebratorios después del triunfo, comenta alguien irónicamente.

Dos auténticas damas

Ewy tiene ojos claros, que, de tanto en tanto, se pierden en una al parecer inasible lejanía; Ursula está siempre presente con su mirada verde intensa, que parece estar cargada de un mensaje. Y mientras hablan, las finas manos dibujan sutiles arabescos en el aire. Son dos magníficas muchachas, henchidas de simpatía femenina... aunque sobre los caminos, saben luchar con dureza y coraje y ganar las etapas "erga omnes". Siendo, como son, auténticas damas, en el cumplimiento de su cometido, de su responsabilidad profesional, proceden de acuerdo con lo que en otro tiempo dijo uno de los nuestros: "No pregunto cuántos son, sino que vayan saliendo".

A L aproximarse el estío, millares de turistas se lanzarán al río, a la playa, a las piscinas. Pero, aunque parezca sencillo, muchos son los riesgos a los que se verán expuestos, ya sea por ignorancia o por falta de previsión. He aquí algunos consejos de AUTOCLUB para sus lectores:

Los deportes acuáticos, tales como la natación, remo, yachting y water ski, han alcanzado una técnica que podríamos llamar casi perfecta y, por ende, son cada vez mayores los placeres que de ella puede extraer el deportista; son muchos, empero, sus riesgos. La muerte por ahogo se cuenta entre uno de los cuatro accidentes más comunes. Antes de salir a practicar cualquiera de los deportes más arriba mencionados, asegúrese usted de conocer sus reglas generales, reglas dictadas por la experiencia. Recuerden que quienes se ven por lo general en apuros dentro del agua no son aquellos que desconocen el arte de la natación ni tampoco los campeones, sino aquellos que nadan "un poco". Aprenda, pues, a nadar bien antes de arriesgarse y siga las reglas siguientes:

1) Jamás salga a nadar solo. Las estadísticas prueban que casi la mitad de los accidentes se producen entre quienes nadan solos. Un calambre, agotamiento, súbito malestar, puede atacar al más avezado nadador.

2) Nade únicamente donde haya guardia permanente.

3) No se interne en los ríachos del Delta por más inofensivos que parezcan. Las corrientes allí son súbitas y traicioneras.

4) No se introduzca en el agua hasta transcurrida por lo menos una hora después de la comida (si ésta fue frugal), de lo contrario, aguarde dos horas.

5) Trate de probar su grado de flotabilidad con ropas puestas. Muchos accidentes se deben a caídas (del muelle de pesca, por ejemplo, o de un bote), y aunque el accidentado sepa nadar, su acción dentro del agua se ve constreñida si no está habituado a hacerlo con ropas.

6) Jamás nade si siente calor excesivo. *

Remo y Yachting

Son muchos los amantes de este noble deporte y muchos los tipos de embarcaciones empleadas, pero, desgraciadamente, son muchas también las obligaciones que suponen tales deportes.

La mayoría de los accidentes fatales se producen por negligencia, carga excesiva, por sacar un pie fuera de la embarcación, exceso de bebida o por falta de precaución ante el mal tiempo. Algunos motores son demasiado potentes para ser manejados por manos inexpertas, y así, arrancan, se detienen y viran con brusquedad, lo que resulta peligroso. No olvide de llevar salvavidas en número suficiente para usted y su familia, y los más pequeños y aquellos que no saben nadar deberán llevarlos puestos durante toda la travesía.

Si el bote se da vuelta, aférrase a él, dado que lo más probable, es que éste siga flotando. Por ningún concepto trate de llegar a la orilla. ¡Puede estar más lejos de lo que supone!

El fuego es un enemigo agazapado. No fume ni prenda fósforos mientras aprovisiona combustible. Y si se avecina mal tiempo, ¡a tierra, amigo! ¡Mañana será otro día!

Water ski

Aunque no son muchos los que se ahogan al practicar este deporte apasionante, son muchos, sí, los accidentes. Es fácil fracturarse un hueso al golpear contra un muelle, o simplemente dislocarse una cadera, rodilla u hombro al caer al agua cuando se avanza a velocidad excesiva. Los entusiastas de este deporte pueden minimizar los riesgos, siguiendo los siguientes consejos:

1) Usen un buen salvavidas.

2) No dejen de mirar el agua, siempre hacia adelante.

3) No siga practicando hasta sentirse agotado.

4) En todo momento debe haber otra persona además del conductor de la lancha a fin de vigilarlo mientras practica ski.

5) Deslícese paralelamente a la orilla y al acuatizar hágalo lenta y paulatinamente. Si observa que el acuatizaje es demasiado rápido, siéntese.

CONSEJOS PARA AUTOMOVILISTAS

Si, no obstante estar bien regulada la chispa, el motor sigue golpeando, use gasolina especial.

* * *

El sistema de refrigeración del coche debe ser atendido con cuidado, es decir, debe cambiarse el agua, colocando agua fresca, junto con un antioxidante, por lo menos una vez al año.

TURISMO Y AGUA

*Los placeres
del agua y cómo
evitar sus riesgos*

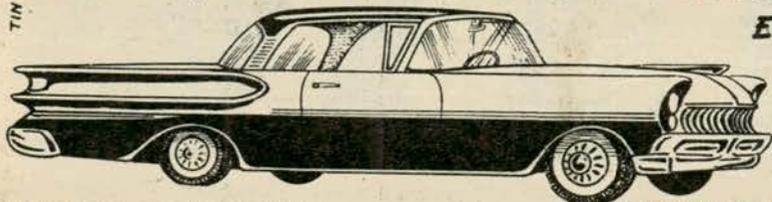
Por NELLY DE SANCHEZ VICENTE

Para AUTOCLUB

CRISTALES CURVADOS INASTILLABLES

PARA AUTOMOTORES - VENTA Y COLOCACION

ELIMINACION TOTAL DE FILTRACIONES



Mulé y Cía S.R.L.

PRECIOS ESPECIALES: AGENCIAS Y TALLERES

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

LAS CUOTAS DE LOS SOCIOS DEL A. C. A. HAN SIDO ACTUALIZADAS

LA acción que el A.C.A. viene desarrollando en los últimos años, consecuente con su propósito de mejorar y ampliar los servicios, ha sido percibida claramente por los socios y automovilistas en general, que, día a día, acuden en mayor proporción a engrosar sus filas.

Este nucleamiento, que ha hecho del A.C.A. la entidad civil más grande del país, obliga a una merecida atención y requiere la permanente actualización y perfeccionamiento de los elementos destinados a su servicio, para lograr un nivel que permita mantener su prestigio y eficiencia.

Indice elocuente de esa constante preocupación de las autoridades para asegurar dichos objetivos, es la ampliación del edificio Mar del Plata, la explotación de playas y balnearios, el refuerzo del auxilio mecánico con nuevas unidades, el equipamiento de las nuevas estaciones que se están construyendo conforme a los convenios suscriptos con los gobiernos provinciales, la distinta estructura de la revista AUTOCLUB, el funcionamiento de la escuela técnica de conducción y tránsito y la adquisición reciente de los terrenos de Ministro Brin y de Rivadavia y Agüero en esta Capital, con una superficie aproximada de 3.000 y 4.000 metros, respectivamente. El nombrado en segundo término será destinado a la construcción de una importante estación de servicio dotada con los adelantos más modernos en la materia, lo que contribuirá de manera evidente a adecuar con mayores co-

modidades los medios serviciales que la entidad brinda a sus asociados.

Por otra parte, desde el 1º de enero de 1962, cuando se implantó la cuota en vigencia, no sólo no se ha detenido el proceso de evolución de valores que motivó aquella indispensable medida sino que, por el contrario, en el año en curso otros acontecimientos se han sucedido acrecentando el referido proceso inflacionario, el que, aun cuando pueda verse atenuado en el futuro, es un hecho que ha de continuar pesando, con mayor o menor intensidad, en el desarrollo de nuestra economía.

Por las importantes razones señaladas y considerando que el regulador fundamental con que cuenta la entidad, como toda institución civil,

para su sostenimiento, está representado por el aporte de sus asociados en concepto de cuotas, la Asamblea de Delegados de Asociados resolvió actualizar la misma modificándola a partir de enero de 1963, según se indica en cuadro aparte. Es de destacar que esta modificación respeta el sistema de regularización de los valores diferenciales conforme a la antigüedad de los señores asociados.

Al mismo tiempo, y según el criterio expuesto, se han fijado cuotas mayores para los socios que ingresen en el futuro.

Estamos seguros de que los socios del A.C.A. interpretarán los motivos que originan las modificaciones de las cuotas y descontamos su apoyo para la continuación de la obra que desarrolla la entidad, que ha de redundar en beneficio exclusivo de quienes la respaldan con su aporte.

ESCALA DE CUOTAS SOCIALES QUE REGIRA A PARTIR DEL 1º DE ENERO DE 1963

Aprobada por la Asamblea de Delegados del 29 de noviembre de 1962

Categorías de socios	Socios que ingresen a partir del 1º de enero de 1963 m\$ñ		SOCIOS EN ACTIVIDAD AL 31/12/62 IMPORTE DE LA CUOTA MENSUAL			
	Cuota de ingreso	Cuota mensual	Socios ingresados a partir del 1º de enero de 1961 m\$ñ	Socios ingresados desde el 1º de enero de 1956 m\$ñ	Socios ingresados desde el 1º de enero de 1936 m\$ñ	Socios ingresados antes del 1º de enero de 1936 m\$ñ
Plenarios	500	230	200	180	160	150
A."A" Capital	500	225	195	175	155	145
A."A" Interior	300	180	150	140	125	120
A."B"	200	90	75	65	65	65
Adherentes	100	50	50	50	50	50



Las volantes suecas Evy Rosqvist y Ursula Wirth, en compañía del presidente del Automóvil Club Argentino, Dr. César C. Carman, durante la visita a la Escuela de Conducción y Tránsito.



Las ganadoras del VI Gran Premio Internacional Standard Supermóvil Y.P.F., en el acto en que se hizo entrega de los premios correspondientes a los ganadores de dicha competencia.

EXTRAORDINARIAS PROPIEDADES INCORPORA EL A. C. A. A SU PATRIMONIO

La gran expansión alcanzada por el Automóvil Club Argentino en todos los aspectos de su actividad, trajo como consecuencia el constante incremento de su masa societaria hasta alcanzar la cifra de 195.000 socios, que lo colocaron, proporcionalmente a la cantidad de automotores existentes en el país, en una posición sumamente privilegiada frente a las restantes instituciones de su género en el mundo.

Ese crecimiento societario fue acompañado por una permanente incorporación de bienes y medios serviciales para extender cada vez más los elementos y posibilidades de prestación de servicios.

Consecuentemente con esa política, y atendiendo a las posibilidades económicas y financieras de la entidad, se acaban de incorporar a su patrimonio dos extraordinarias propiedades, ambas de gran trascendencia para el presente y futuro de la institución, adquiridas a Transportes de Buenos Aires (en liquidación), en subasta pública realizada por el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

Propiedad en Rivadavia esquina Agüero

Esta propiedad se encuentra ubicada al 3300 de la calle Rivadavia, sobre esa gran arteria, en posición estratégica que le acuerda accesibilidad para un gran sector de la ciudad y sobre el subterráneo Línea A. Su superficie de 4.060 metros cuadrados, con un frente de 70 metros por Rivadavia y 57 metros por Agüero, le otorgan grandes posibilidades para el desarrollo de una obra monumental.

Las condiciones antedichas justifican el esfuerzo realizado por el Automóvil Club Argentino para su adquisición y la inversión de \$ 62.000.000 que requirió dicha compra.

La Comisión Directiva ha efectuado esa compra con la finalidad de que la entidad, de acuerdo con los medios de que dispone, pueda encarar la construcción en dicho lugar de una dependencia que pueda agrupar en forma integral los servicios para socios, en forma tal que signifique no sólo una ventaja para los socios de la Capital Federal, sino también para los del interior que se trasladan a esta ciudad.

En los proyectos, en cuyas bases ya se ha comenzado a trabajar, se prevé la instalación de una estación de servicio integral, concebida dentro de las más modernas normas en la materia, comple-

mentada con las oficinas de turismo, previsión, asesoramiento, etcétera, cuyos servicios el Club presta con ambientes para la comodidad societaria y la proyección de una gran planta de estacionamiento para automóviles; agregado a todo ello la vecindad de la línea subterránea, esto habrá de significar un extraordinario aporte para la solución de las necesidades de la ciudad de Buenos Aires en ese sentido.

La proyección de una obra de esta naturaleza en una ubicación como la señalada precedentemente, responde cumplidamente a las exigencias que el futuro promisorio de la Entidad permite prever, y sin duda alguna representará un gran aliciente para la masa societaria que día a día demuestra su apoyo y su confianza en la acción de la institución madre del automovilismo, nacional.

Propiedad en Ministro Brin 635/51/55

Para extender los servicios societarios, se fue advirtiendo la

SE ORGANIZA UN CONCURSO SOBRE TEMAS VIALES

La Dirección Nacional de Vialidad ha organizado —como uno de los actos programados en adhesión al "Día del Camino"— un concurso sobre temas viales.

Para la selección de los trabajos ha sido prevista la constitución de un jurado calificado, el que estará integrado por cinco miembros en representación, respectivamente, de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires, del Centro Argentino de Ingenieros, de la Asociación Argentina de Carreteras y de la Dirección Nacional de Vialidad.

Los proyectos elegidos, serán presentados por la delegación argentina, ante el IX CONGRESO PANAMERICANO DE CARRETERAS a realizarse en Washington durante el mes de mayo de 1963.

La Comisión Directiva del A.C.A. ha resuelto invitar a todos los socios de la Institución, por medio de AUTOCLUB, a participar en el mencionado concurso, respecto del cual los interesados pueden recabar datos complementarios sobre sus bases y temario, en la Dirección Nacional de Vialidad.

necesidad de que la entidad contara con una dependencia auxiliar que le permitiera agrupar en la misma la gran cantidad de dependencias complementarias, a fin de liberar los espacios ocupados por éstas en los edificios de la Capital Federal, para su mejor aprovechamiento por parte de los socios del Club.

La incorporación de considerable cantidad de equipos de auxilio y de carga y la necesidad de ampliar las secciones destinadas a la construcción de señales camineras y urbanas, postes indicadores, carrozados de equipos y sus reparaciones, actividades éstas a las que la expansión de la entidad fue acordando creciente importancia, hizo advertir la conveniencia de que las mismas se realizaran en una propiedad de menor costo que el edificio de la sede central, devolviendo al mismo a ésta la amplitud necesaria para otros servicios activos. Talleres de mecánica, de chapa, pintura, carpintería, herrería, reparación de maquinarias, así como imprenta, almacenes y depósitos, era necesario agruparlos y adecuarlos a las necesidades presentes.

Por todo ello y para ese fin se adquirió el inmueble sito en la calle Ministro Brin 635/51/55, ubicado a dos cuadras de la Avenida Almirante Brown, lo que permite la rápida comunicación con la sede central. Esta adquisición insumirá \$ 18.000.000.

La propiedad adquirida, cuya superficie se acerca a los tres mil metros cuadrados, se compone de una construcción de mampostería con cubierta de hormigón, provista de comodidades, guinche eléctrico, fuerza motriz, etcétera.

La incorporación al patrimonio del Automóvil Club Argentino de este inmueble, redundará en ventajas para la actividad general de la institución y en beneficio directo para sus asociados, desde el momento que permitirá utilizar los espacios actualmente destinados a las actividades que se ha mencionado, a la directa prestación de servicios societarios. •

LA ESCUELA DE CONDUCCION DEL A. C. A. TIENE 520 NUEVOS ALUMNOS

El cuarto curso que se dicta en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino, correspondiente a los meses de noviembre y diciembre, ha contado, como en los precedentes, con el franco apoyo del público. Para el mismo se han inscripto 105 varones y 415 mujeres, lo que hace un total de 520 alumnos.

IMPORTANTES PONENCIAS APROBO UNA CONFERENCIA REGIONAL DE TURISMO

GENERAL Madariaga acaba de ser sede de la Cuarta Conferencia Regional de Turismo organizada por la Dirección de Promoción de Turismo de la Provincia de Buenos Aires.

Difícilmente podría haberse logrado escenario más apropiado para deliberaciones de este carácter que la zona de General Madariaga, donde —como bien lo destaca una señal en su camino de acceso— la tradición es un orgullo, y cuya cercanía a las magníficas playas que constituyen la llamada Atlántida Argentina, lo hacían el lugar más indicado para ello.

El pueblo todo de General Madariaga, con el diligente y dinámico apoyo de su Comisionado Municipal, don José Luis Rimondi, se brindó entusiastamente para que los actos programados y el Congreso en sí, logran el más significativo de los éxitos, aspiraciones que fueron ampliamente satisfechas.

Numerosos delegados venidos de todos los partidos que comprenden la zona turística de Mar y Sierras de la Provincia de Buenos Aires, representando a las entidades privadas interesadas en el turismo, estudiaron y aprobaron durante las jornadas de trabajo, numerosas ponencias encaminadas a promover e intensificar el turismo en esa privilegiada región bonaerense que integra el circuito turístico de Mar y Sierras.

El Automóvil Club Argentino, que no podía estar ausente en una reunión de esta importancia, designó como representante a su Delegado en General Madariaga, D. José M. Peña, y al Subgerente, D. José D. C. Rucci.

La Intendencia Municipal de General Madariaga fue la sede del Congreso, y en ella exhibieron, como adhesión al mismo, interesantes muestras de trabajos ejecutados por alumnos de la Escuela de Bellas Artes "El Divisadero", cuya obra de



Aspecto de una de las sesiones de la Conferencia Regional de Turismo. En primer plano, el subgerente del A.C.A., Sr. José D. C. Rucci, quien, juntamente con D. José M. Peña, invistió la representación oficial de esta entidad.

difusión cultural y artística merece destacarse y aplaudirse.

Los Delegados, previo estudio por parte de las tres comisiones especiales formadas para considerar los puntos del Temario relativos a "Entidades de Fomento Turístico y conciencia turística", "Propaganda, Difusión, Espectáculos y Recreación" y "Transporte, Vialidad, Obras y Hotelería", aprobaron en las reuniones plenarias interesantes conclusiones que, al llevarse a la práctica, habrán de contribuir en manera sensible a incrementar las corrientes turísticas regionales.

Entre otras pueden citarse: Autarquía de la Dirección de Promoción de Turismo; creación y/o reactivación de Comisiones Municipales, vecinales de fomento turístico; Recurso, estructura y funcionamiento actualizado de las Comisiones Municipales-Vecinales de fomento turístico; Integración de Filiales del Comité Permanente de la Seguridad en

el Tránsito; Compilación de datos estadísticos; Semana de Turismo en el Calendario Escolar; Dotación de guardavidas y equipos de salvamentos; Organización de campamentos de verano; Distribución recursos de casinos; Creación y normas para el Calendario Turístico Regional; Fechas de programación y difusión de espectáculos; Difusión del "Decálogo para el turismo"; Concursos fotográficos de temática turística; Encuestas, cuestionario y consultas al turista; Programación de actos con motivo terminación obras tramo camino Dolores-Ruta Provincial 11; Intercambio conjuntos artísticos y regionales; Información turística en caminos y rutas de la zona; Colaboración provincial para editar planos zonales; Coordinación de recursos para ingresos; Oficinas de información turística; Difusión turística por las fuerzas vivas; Filmación películas para TV sobre temas turísticos; Embajadas turísticas inter-zonas; Comisio-

JOYERIA TUCUMAN

AGENTE OFICIAL DE LOS RELOJES

GIRARD-PERREGAUX
Jerarquía en relojes desde 1791



GLADIADOR

PRESENTA: Su Extraordinaria EMISION DE 500 CREDITOS A SOLA FIRMA EXCLUSIVOS para Socios del Automóvil Club Argentino, sin más requisito que la presentación del CARNET. ELLA EL MODELO DE SU PREFERENCIA Y PAGUELO EN

5 CUOTAS IGUALES

Envienos HOY MISMO el cupón, nosotros le contaremos de inmediato

SIN COMPROMISO DE MI PARTE RUEGO ME RESERVEN UN CREDITO A MI NOMBRE

Apellido
Nombre
Domicilio
Socio ACA N° Categ.
Teléf. D. Ident.

JOYERIA TUCUMAN - TUCUMAN 963, Piso 19 - Bs. As.

nes de residentes bonaerenses; Emisoras de radio en lugares aptos para el turismo; Carteles publicitarios; Construcción rambla en Quequén; Extensión redes líneas eléctricas zona de Quequén y hasta Balneario Costa Bonita; Ampliación avenida Costanera en Quequén; Habilitación camino Balcarce - Pieres; Parada transporte pasajeros en Quequén; Acceso a los saltos del Río Quequén; Automatización teléfonos en General Madariaga y zona de influencia; Confección de guías turísticas; Utilización de material de conchilla de la zona para los caminos; Creación de Puesto Policía Caminera en Las Armas (cruce Ruta Prov. 74 con Ruta Nac. 2); Continuación trabajos reposición piedra movediza de Tandil; Construcción de balneario, rambla, muelle de pesca y forestación en Tandil; Aceleración de los trabajos para completar red caminera zona Mar y Sierras; Propiciar créditos para fomento hotelero; Gestión para cumplimiento ley 15.708, hotel en Azul.

La representación del A.C.A., que ocupó la Vicepresidencia del Congreso, presentó diversas iniciativas y coadyuvó en el estudio de otras, vinculadas con las actividades del Club.

OFRECEMOS A LOS SOCIOS DEL A.C.A. ALOJAMIENTO EN VILLA GESELL

Para la temporada de verano que se avecina, se ofrece a los señores asociados, modernos y confortables alojamientos sin pensión, con tarifas preferenciales, en especial, en los meses de diciembre y marzo.

Las reservas deberán solicitarse en el Salón de Turismo de la Casa Central, en Buenos Aires.

EL XL GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "SUPERMOVIL" Y.P.F. 1962

AL entrar en prensa esta edición, se encuentra en pleno desarrollo el XL Gran Premio Argentino de Carretera, que también este año se corre bajo el patrocinio de Y.P.F., con el nombre de uno de sus más afamados productos, el "Supermovil", como sucedió con el VI Gran Premio Internacional Standard, corrido en octubre último.

Iniciaron la competencia volantes de alta jerarquía y calidad, partiendo de Mercedes, el 7 del corriente mes, a las 7 horas (después de la partida simbólica frente a la sede central del Automóvil Club Argentino, en esta capital), los siguientes conductores: Dante Emiliozzi, Oscar Alfredo Gálvez, Armando J. Ríos, Santiago Luján Saigós, Juan Gálvez, Rodolfo Alzaga, Angel Rosel Meunier, Carlos A. Menditeguy, Raimundo Caparros, Crispulo Villanueva, Carlos Alberto Pairetti, Ernesto Petrini, José Morán, Carmelo Galbato, Eduardo Casa, Marcos Ciani, Manuel Mantinjan, Pablo Fachini, Plinio Abel Rossetto, Félix Alberto Peduzzi, Antonio Adrián Villegas, Cesáreo Castaña, Nello Marsili, Juan Mauricio Favuto, Otto Alfredo Parodi, Daniel Musso, Juan Marchini, Remo Gamalero, Héctor Rey, Vicente Galluzzo, Juan Sconochini, Eulogio Maquirriain, Angel T. Rienzi, Luis A. Ferraris, Angel Nomdedeu, Fernando Piersanti, Oscar Tejerina, José Manuel Espiño, Marcial Vecino, Ricardo Generoso Domínguez, Antonio Bautista, Oscar E. Cordonnier, Nicolás Arias Uriburu.

Humberto Jorge Morelli, Raúl Alonso, Víctor Risatti, Antonio Gomes, Julio Rodolfo Salerno, Mario Diana, "Catacho", Felipe Esteban Botta, Italo F. A. Piccolo, Marcial Feijoo, Rafael Melen, Vicente Spano, Oscar Egidio Tomietto, Roque Buttini, Cayetano Saladino, José Cecchi, Tulio Montero, José Gil, Alejo Lombardo, Héctor José Boleggi, Héctor A. Soria, Ncel Biglieri, Ramón Aragón, Raúl Beamonte, Félix Mabelini, Ermelindo Rienzi, Eduardo Sawicz, Héctor Fortes, José Lostalo, Oscar Calandra y Roque A. Motta.

El recorrido de unos 4.300 km. comprende 5 etapas: Mercedes-Neuquén-Esquel-Trelew; Rawson-Bahía Blanca, y Punta Alta-Buenos Aires (Autódromo Municipal).

SISTEMA DELGADO



Los fabricantes de calzado "Sistema Delgado", premiaron la destacada actuación de las corredoras suecas Ewy Rosqvist y Ursula Wirth, que se impusieron en el VI Gran Premio Standard de Automovilismo, obsequiándoles varios pares de su línea de modelos exclusivos.

HABRA UN FESTIVAL DEL TURISMO EN ALTA GRACIA

Alta Gracia, histórica señorial y romántica al decir de los poetas, se prepara otra vez para recibir a los turistas que vengan de todas partes del país, con fiesta y alegría, durante todo el verano de 1963.

Los actos que se realizarán durante el Festival del Turismo, de índole cultural, social, deportivos, etc., se llevarán a cabo periódicamente, para que todos los contingentes turísticos que visiten esa villa serrana puedan gozar de ellos, además de los encantos naturales que el lugar les ofrece.

Los festejos culminarán en los Grandes Carnavales Serranos en el que se volcarán por primera vez todo el brillo y optimismo de esa población serrana.

La ornamentación, el desfile de carrozas, las alegres comparsas, todo se aunará para dar al viajero un espectáculo grato y novedoso.



GIRARD-PERREGAUX

Jerarquía en relojes desde 1791

El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento ha otorgado un préstamo de 18,5 millones de dólares al Uruguay para la construcción de carreteras. Con él se reconstruirá la carretera que une Montevideo con Rivera y se financiará un plan de mejoras y mantenimiento de carreteras. El préstamo es por un término de 15 años, a un interés del 5,5 por ciento anual y la amortización comenzará en marzo de 1967. •

Una interesante competencia automovilística en la que participaron únicamente coches fabricados entre 1896 y 1904 se disputó el 4 de noviembre último entre Londres y Brighton, en Gran Bretaña. Participaron nada menos que 251 automóviles, figurando entre las marcas los nombres de Arnold, Benz, León Bolle, Panhard-Levassor, Peugeot, Delahaye, Decauville, Dion Bouton, Mors, Renault, Mercedes, Napoleón, Oldsmobile, Minerva, etc. •

En una conferencia de prensa efectuada por iniciativa de Dasa S. A., se hizo la presentación de un nuevo y sensacional producto para la protección de motores que responde al nombre de "Motaloy". Es una aleación de nueve metales "suaves", entre ellos el estaño, que en forma de pastillas, se colocan en el tanque de combustible para asegurar máxima protección a pistones, aros y cilindros, así como a los asientos de las válvulas y sus vástagos. •

Un automóvil Sedán sin caja de velocidades ni embrague acaba de ser presentado en East Kilbride, Escocia. Se trata de un nuevo sistema que otorga al coche una maniobrabilidad excepcional, sobre todo en condiciones meteorológicas adversas. Básicamente, el pedal del embrague es sustituido por un mando a pedal que al ser inclinado hacia adelante, varía la relación de primera a marcha reaccelerada y cuando es inclinado hacia atrás, pone en marcha atrás. •

La producción de automóviles ha aumentado en la República Federal Alemana durante el primer semestre del año 1962 en un 4 por ciento en relación con el mismo período del año anterior, fabricándose en total 1.181.884 coches de todas clases. La exportación de vehículos nuevos se elevó a 544.228, es decir, un 1 por ciento menos que en el primer semestre de 1961. •

Con acil diagramación, excelente presentación gráfica y un material de lectura de mucho interés para los comerciantes e industriales de América Latina acaba de aparecer el sexto número de la revista "Zona", cuya dirección está a cargo del doctor Emilio Fermín Mignone y en la que se abordan temas vinculados a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio. •

El Turismo ha venido registrando durante los últimos años en Berlín Oeste un aumento constante. Mientras que el número de visitantes pro-

De aquí, De allá y de Mas allá

Por

Juan AVERIGUADOR

cedentes de la República Federal se ha incrementado en un 10 a un 15 por ciento, el de los extranjeros lo ha hecho en un 15 a un 25 por ciento. Así en el primer semestre de 1962 ha vuelto a registrarse un aumento del 7,6 por ciento en relación con el mismo período del año precedente. •

De acuerdo con los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Estudios Económicos, el parque de automóviles en circulación en Francia al 1 de enero de 1962 se estimó en 8.657.955 vehículos, lo que representa un porcentaje de un coche por cada 5,5 habitantes. Después de los Estados Unidos, con un coche por cada tres habitantes, Francia está situada en el segundo lugar mundial. •

Juan Jacobo Rousseau, calificado como uno de los más auténticos representantes de la filosofía francesa del siglo XVIII, era en realidad suizo y siempre sintió real predilección por su patria. Hijo de un austero relojero suizo, nació en Ginebra en 1712. Muchos años después, en el apogeo de su popularidad, en 1762, predicó el retorno a la naturaleza, convirtiéndose en el primer propagandista del turismo suizo. No es exagerado, por ello, designar a Rousseau iniciador, por lo menos espiritual, de la industria turística suiza. •

Acaba de aparecer, para ser distribuido entre los interesados, el catálogo "Dakoluber" número 28. Una minuciosa y esmerada presentación pone al alcance del usuario el conocimiento de los elementos más modernos en equipos de engrase y sus accesorios para estaciones de servicio de automotores. De Angelis S. A. lo ha editado a todo color en sus propios talleres gráficos. •

El presupuesto de equipo de la educación nacional en Francia para el año 1963 se eleva a 2.700 millones de nuevos francos contra 2.300 millones en 1962. La citada cifra para 1963 equivale a 560 millones de dólares y a 84.000 millones de pesos argentinos. •

Por primera vez desde hace ya bastante tiempo han vuelto a comprar los empleados de Alemania Occidental más automóviles de turismo que los obreros. Así en el primer semestre del año en curso, 149.906 automóviles fueron adquiridos por empleados y 149.033 por obreros. •

Dióse a conocer una resolución del Poder Ejecutivo nacional, mediante la cual se aprueban los nuevos planes de fabricación de automóviles de Fiat Someca para los años 1962, 63 y 64. De esta manera, Fiat proseguirá la fabricación de los tradicionales modelos 600 y 1100, incorporando, además, a su línea, los modelos 1500 y 122, conocidos ambos internacionalmente. •

El consumo de champaña continúa aumentando en Gran Bretaña. En efecto, en el primer semestre de 1962, el Reino Unido importó la suma de 1.919.000 botellas, contra la suma de 1.891.400 botellas durante el mismo período de 1961, y 1.768.487 en el primer semestre de 1960. Después de Francia, es el país que consume más champaña. •

En el Luna Park se ha disputado con gran éxito el XXIV Campeonato Latinoamericano de Boxeo, organizado con su habitual precisión y eficiencia por la Federación Argentina de Box que preside don José Oriani. Participaron pugiles de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, y el torneo ha sido en cierta medida promocional para la difusión del turismo a nuestro país. Así lo entendió la Dirección Nacional de Turismo, que se hizo cargo de la impresión del afiche en colores anunciador de la competencia. •

El doctor Erhard, ministro de economía de Alemania Occidental ha dicho que a la supresión de los aranceles interiores en el Mercado Común debería seguir una reducción en los exteriores. "Haré todo cuanto pueda para ello, afirma, como lo hice en la República Federal, que en los últimos 10 años se ha convertido en un país de reducidos aranceles protectionistas, sin que ello originara problemas insuperables. La tarea de los países latinoamericanos consistirá en dedicarse más intensamente que hasta ahora al control de la calidad y aun más a la propaganda". •

Del 5 al 13 de enero próximo se efectuará en Necochea el segundo festival infantil de espectáculos para niños, con la participación de escolares de distintas provincias, artistas y pedagogos. Fabricarán juguetes y títeres; habrá concursos de modelado, labores, adivinanzas, acertijos; se organizarán paseos, excursiones, bailes, juegos, payadas y mil atracciones más. •

ESTA ES LA TIRADA Y CIRCULACION -MINIMA Y FORZOSA-

AVTO DE CLUB

Esta revista es distribuida a todos los socios del A.C.A., desde su N° 6 —edición de agosto 1962—, con el agregado de que a partir de la presente edición —N° 8, diciembre 1962—, también la recibirán los "socios adherentes" de la Institución. En consecuencia, la tirada documentada de este N° 8 de AUTOCLUB y su circulación, se traducen en las siguientes cifras:

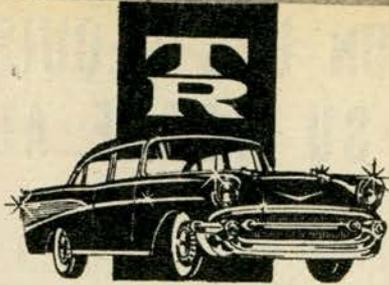
a) EJEMPLARES PARA SOCIOS:

(cifras al 30-11-62)

Honorarios	99	
Vitalicios	5.987	
Plenarios	101.545	
Activos Capital	10.346	
Activos Urbanos	37.362	
Activos Interior	36.254	
Adherentes	4.053	
Total socios	195.646	195.646

b) Ejemplares destinados al público en general	6.000
c) Ejemplares destinados al canje (nacional e internacional)	500
d) Ejemplares de distribución gratuita, por razones diversas	1.500
e) Reserva	354
Tirada total	204.000

ESTA ES LA TIRADA EFECTIVA DE ESTA EDICION (N° 8) DE "AUTOCLUB"



tososo & reig

CROMADOS AUTOMOTORES
(en relieve)

Garantía real, escrita, por un año de duración.
Instalaciones, métodos y fórmulas de "The Udylite Corp. Detroit".
Proveedores de las máximas empresas automotrices del país.
Calidad - Formalidad - Responsabilidad.
Descuento 10 % Socios A.C.A.

BAHIA BLANCA 1479 -- CAPITAL
T. E. 69-2262

HAN SIDO AMPLIADOS LOS SERVICIOS DE TURISMO EN MAR DEL PLATA

La oficina de turismo que funciona en la filial Mar del Plata ha sido motivo de una reorganización, que consiste, especialmente, en la ampliación de los servicios turísticos brindados allí por la entidad.

Merced a ello, en la presente temporada los señores asociados dispondrán de un completo asesoramiento sobre caminos, excursiones en los alrededores, hoteles, transportes, etcétera. Como siempre, tendrán a su disposición los mapas y planos de los itinerarios de su interés.

Se han agregado a estos servicios la venta de pasajes aéreos cabotaje e internacionales, marítimos, etcétera. A la vez, personal especializado orientará a los socios y familiares sobre la programación de excursiones para Europa, Estados Unidos, Medio Oriente, etcétera.

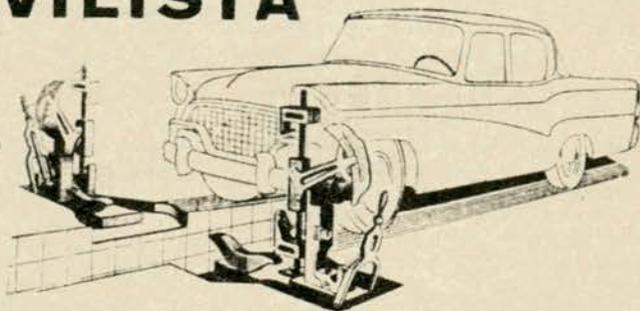
Este nuevo esfuerzo del A.C.A. para ofrecer, cada día, mayores y mejores servicios, habrá de ser apreciado por los asociados residentes en esa ciudad y su zona de influencia.

SEÑOR AUTOMOVILISTA

GARANTICE SU SEGURIDAD
ASEGUANDO EL PERFECTO ANDAR
DE SU COCHE: DIRECCION, SUSPENSION,
AMORTIGUADORES, FRENOS

ALINEACION DE TODAS MARCAS DE COCHES
ESPECIALIDAD LINEA I. K. A.

RECUERDE: **CASA MIRA** - ECUADOR 70 - BUENOS AIRES - T. E. 87-2150/0363



ESTOS SON LOS REQUISITOS PARA LLEVAR SU COCHE AL URUGUAY

EL asociado del A.C.A. que desee viajar al Uruguay (vía Colonia) llevando su automóvil, deberá presentarse previamente en Avda. Corrientes 389, planta baja, de 8 a 17, de lunes a viernes y sábados de 8 a 12, para reservar la bodega para su vehículo, pudiendo asegurarse en esa oportunidad la fecha para el viaje de retorno.

Está abierto el registro de reservas de bodegas para la presente temporada veraniega, aceptándose anotaciones para cualquier fecha de la temporada, previo pago de \$ 1.000 m/n. como seña de la reserva.

En caso de no viajar o postergar la salida, deberá dar aviso con ocho días de antelación; pasado dicho plazo, la F.A.N.F. no se responsabiliza de los inconvenientes que puedan surgir para obtener una nueva fecha de salida, perdiendo todo derecho al depósito de \$ 1.000 m/n. como seña de la reserva.

Los socios domiciliados en el interior del país, donde la F.A.N.F. no cuenta con agentes o representantes, deberán dirigirse, a los efectos de la reservación de bodega para el coche, directamente por carta a la "Flota Argentina de Navegación Fluvial", avenida Corrientes 398, Capital Federal, quedando exceptuados de enviar el importe de \$ 1.000 m/n. como seña por la reserva.

Importes de los fletes de Buenos Aires a Colonia

Hasta 500 kilogramos de peso: ida, \$ 2.300; ida y vuelta, \$ 4.200. De 501 kilogramos hasta 1.000: ida, \$ 2.600; ida y vuelta, \$ 4.600. De 1.001 Kg. hasta 1.600: ida, \$ 2.900; ida y vuelta, \$ 5.000. De 1.601 Kg. hasta 2.000: ida, \$ 3.100; ida y vuelta, \$ 5.700.

Estos precios están sujetos a modificación, sin previo aviso.

Documentación internacional para el automóvil

El Automóvil Club Argentino otorga a los asociados que lo soliciten el "Carnet de passages en douanes", documento éste que permite la exportación temporaria del automóvil y la importación temporaria en el Uruguay en su condición de turista; el "Certificado internacional para automóviles", para la libre circulación dentro del territorio del Uruguay y el "Permiso internacional de conducir", documento que lo habilita para conducir su automóvil.

Estos documentos se otorgan exclusivamente a los vehículos de uso y con patente de categoría particular, como ser: *coche, voiturette, camionete*

ta rural, motos y motonetas con o sin sidecar.

Los vehículos para servicio público (taxis, colectivos y ómnibus) así como también los denominados pick-up, aunque pertenezcan a socios del A.C.A., no se les podrán otorgar los referidos documentos internacionales, debiendo, en cada caso, los interesados recurrir ante la Aduana por la cual piensan salir del país para realizar los trámites correspondientes.

También se encuentran excluidos del otorgamiento de la documentación internacional los vehículos que hayan sido importados al país con franquicia aduanera al sur del Paralelo 42, y que en la actualidad no se encuentren nacionalizados.

Para obtener la documentación internacional el asociado deberá presentar:

Una solicitud en formulario N° 475, debidamente llenado en todas sus partes;

Recibo de patente del vehículo (si es de la provincia de Buenos Aires, la declaración jurada);

Cédula de identidad y Libreta de enroalamiento;

Una fotografía de frente, fondo blanco de 4x4, tipo carnet;

Carnet de socio del A.C.A. con sus cuotas sociales al día.

Si el recibo de la patente del vehículo no está a nombre del socio que solicita la documentación internacional, deberá presentar una autorización, para la exportación del automotor, del titular o titulares del mismo, autenticada la firma autorizante por: institución bancaria, escribano público, juez de paz o comisario de policía.

Costo de la documentación que otorga el A.C.A.

Carnet de passages en Douanes \$ 200
 Certificado internacional para automóviles 10
 Permiso internacional para conducir 10
 Chapa distintivo (R. A.) 60
 Derechos por servicios 100

Régimen aduanero (de acuerdo con el valor del vehículo, según tabla de aforos, esta cifra debe calcularse entre los \$ 500 y 1.200).

Despacho de aduana (embarque y desembarque en puerto de Buenos Aires, por trámites), \$ 350.

Caución del carnet de passage en douanes, \$ 500.

Documentos personales que se requieren para viajar al Uruguay

PASAJERO: Argentino o extranjero residente en la Argentina, cualquiera fuere su edad: Cédula de identidad o Libreta de enroalamiento o Libreta cívica o Pasaporte (válido).

MENOR: Hasta 21 años de edad, que viaje en compañía de sus padres, éstos deberán presentar además la Libreta de casamiento. En caso de no estar anotado en la misma, presentar Certificado de casamiento.

Viajando en compañía de la madre, además de los documentos arriba mencionados, presentar Permiso otorgado por el padre ante escribano público por el cual autoriza el viaje del menor.

Viajando sólo los menores —sin sus padres—, deberán presentar: a) Cédula de identidad o Libreta de enroalamiento o Libreta cívica; b) Permiso del padre ante escribano público, manifestando en el mismo que ejerce la patria potestad del menor.

Certificado de Vacuna Antivaricélica (internacional). Es indispensable su presentación para retirar el pasaje. Este certificado debe ser otorgado por dependencias del Ministerio de Salud Pública. (En Buenos Aires, Paseo Colón 337.)

NOTA: Los documentos exigidos para retirar el pasaje deben ser llevados para ser presentados a las autoridades respectivas.

Costo de los pasajes personales Buenos Aires-Colonia (R.O.U.)

Ida \$ 300 m/n.
 Ida y vuelta „ 575 „

Menores hasta 2 años, gratis. De 3 a 10 años, el 50 por ciento.

NOTA: Los boletos de ida y vuelta son válidos por 90 días.

Dependencias del A.C.A. que emiten esta documentación

Filial Bariloche: Av. Costanera y O. Goedeke, T. E. 3001.

Filial Córdoba: Av. Gral. Paz y Humberto I, T. E. 4636/4713.

Filial Mar del Plata: Av. Colón y Santa Fe, T. E. 2-0031/2/3.

Filial Mendoza: Av. San Martín y Amigorena, T. E. 14920.

Filial Paraná: Laprida y Buenos Aires, T. E. 11522/11319.

Filial Rosario: Boulevard Oroño y 3 de Febrero, T. E. 41278/9.

Filial San Juan: 9 de Julio y Gral. Acha, T. E. 3781.

Filial Santa Fe: Rivadavia y Suipacha, T. E. 16236. •



UNICAS

con

Garantía Escrita!

SIN LIMITE DE TIEMPO

Cada cubierta o cámara de nuestra fabricación, que lleva nuestro nombre y número de serie, tiene garantía de estar libre de defectos de mano de obra y materia prima, sin límite de tiempo o rendimiento en kilómetros. Si nuestro examen demuestra que tal cubierta o cámara no ha respondido a los términos de esta garantía, haremos la reparación o daremos una bonificación razonable sobre la compra de una cubierta o cámara nueva de nuestra marca.

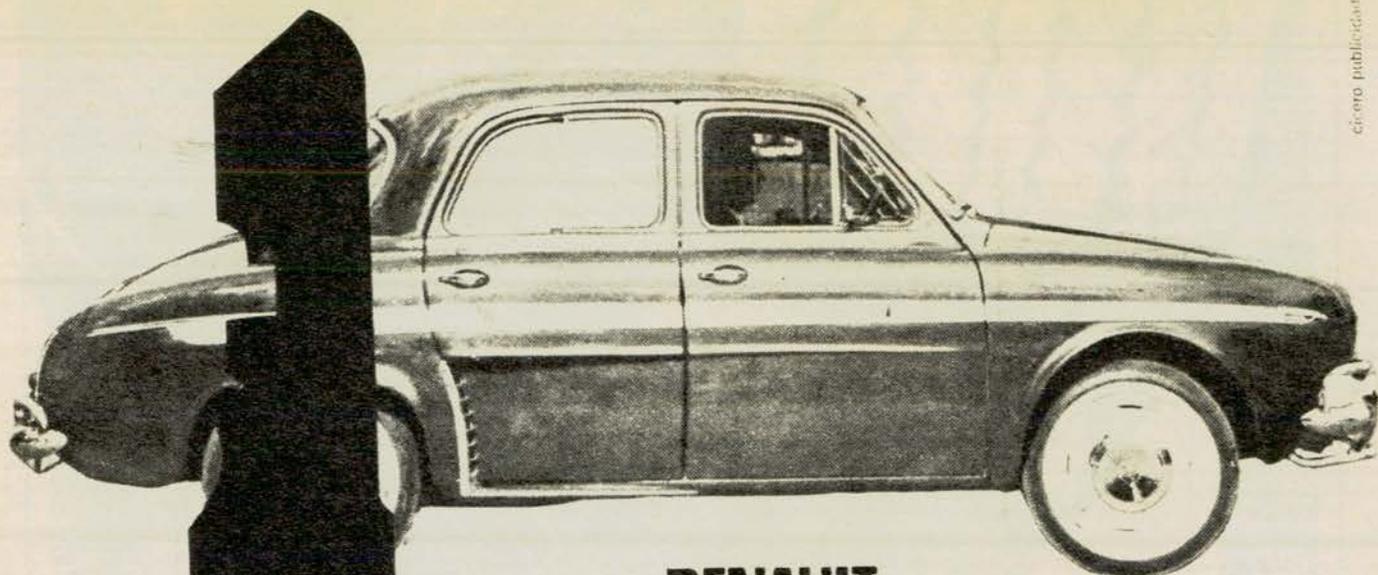
¡PIDALAS A SU GOMERO AMIGO!

Toda cubierta

Firestone

es toda una GARANTIA!





RENAULT
GORDINI
Suyo!

Elija hoy mismo el
modelo
y color de su
preferencia

Concesionario

kaiser
valerga sa

 Avda. Ltador. Gral. San Martín 1381
795/6011 al 6015 - Vicente López

Abierto todos los días,
inclusive sábados y domingos, de 8 a 20



INTERIOR AMBASSADOR 400

Un enfoque del lujoso interior del Ambassador.



Vista del amplio baúl del Ambassador.



La práctica puerta trasera del Cross Country.



**Exito
sin
precedentes**

Aquí está el automóvil argentino compacto de mayor éxito. Dotado de legítimas cualidades de potencia, rendimiento, lujo y confort, el Rambler se ha convertido en pocos meses en el orgullo de miles de felices automovilistas y en la admiración del público que, sin vacilaciones le ha otorgado su confianza. Con su andar suave y potente y su estilizada línea de modernísima concepción, prácticamente se ha adueñado de las calles y rutas del país. Decídase Ud. también por lo mejor y pruebe un Rambler. Todos los modelos le ofrecen cien por ciento de cualidades positivas... Más espacio en el RAMBLER CROSS COUNTRY... Versatilidad en el CLASSIC DE LUXE... Practicidad y economía en el RAMBLER CLASSIC CUSTOM... Potencia y lujo en el RAMBLER AMBASSADOR

AMBASSADOR 400
CROSS COUNTRY

CLASSIC CUSTOM
CLASSIC DE LUXE

Rambler

ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Plazos de financiación de hasta 24 meses mediante el PLAN IKA de PERMANENTE S.A.C y F. - Consulte a su Concesionario IKA

HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

A TRAVES de sus varios centenares de kilómetros el litoral marítimo bonaerense ofrece un sin fin de importantes ciudades, localidades y villas con acogedoras playas, luminosos y coloridos paisajes marinos y terrestres y una infinita variedad de climas y atracciones.

Esta sucesión de centros balnearios se extiende en forma de arco y su punto medio es ocupado por Mar del Plata, la famosa "Perla del Atlántico" y capital del veraneo argentino. Hacia ellos se mueve anualmente una corriente turística cada vez más caudalosa en busca de dilatados espacios y sanos esparcimientos.

Extensos sectores de playa de suave declive se suceden entre la bahía de Samborombón y Necochea. La primera parte se conoce con la denominación de Atlán-

tida Argentina y comprende la costa que abarca los partidos de General Lavalle, General Madariaga y Mar Chiquita, hasta la desembocadura de la laguna homónima. El resto está dominado por tres ciudades balnearias:: Mar del Plata, Miramar y Necochea.

En esta edición de AUTOCLUB nos ocuparemos de los balnearios marítimos a que hacemos referencia. Con tal motivo personal especializado de nuestra publicación acaba de recorrer las zonas afectadas y los accesos a dichos balnearios para ofrecer un panorama rigurosamente actualizado de las facilidades y recursos para el turista y su automotor. Cabe señalar que los caminos asfaltados a Mar del Plata, Necochea, Miramar y Madariaga se encuentran en inmejorables condiciones de conservación. Sólo hemos observado en esta

ITINERARIO

ACTUALIZADO

AL DIA PARA

VIAJAR POR EL

LITORAL

MARITIMO

HASTA

NECOCHEA

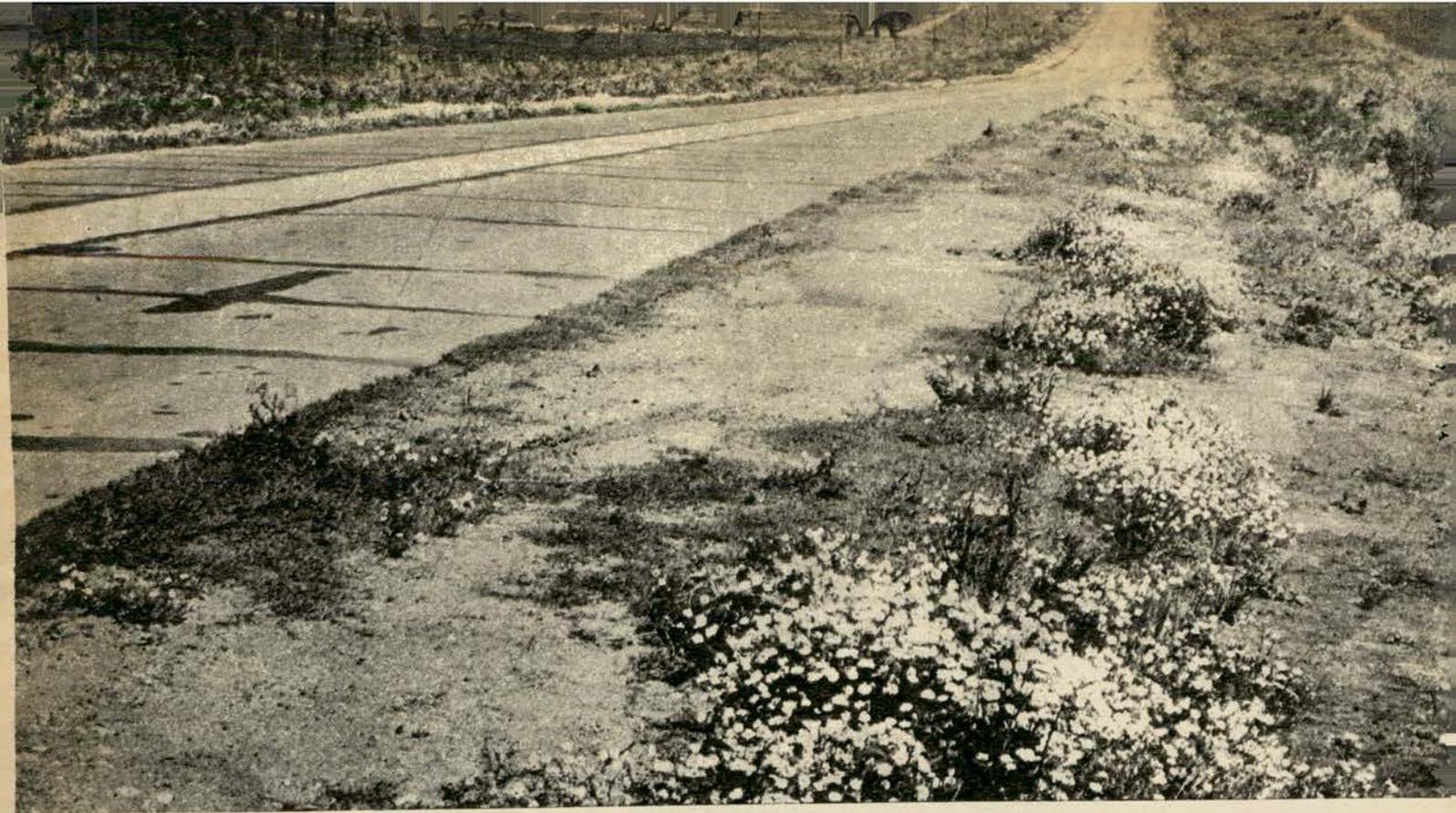
Por

G. A. G. y J. G. F.



Playas BONAERENSES de la costa Atlántica

Vista del Puerto de pescadores de Mar del Plata que concentra un extraordinario interés turístico. Sus actividades son objeto de la permanente curiosidad de los veraneantes de la Perla del Atlántico.



En sus primeros tramos vemos la ruta 88 de Mar del Plata a Necochea bordeada en forma ininterrumpida por alegres flores silvestres. La primavera pone también su toque de atracción en la pintoresca y ondulada carretera.

extensa gira algunos baches en el comienzo de la ruta Nº 88. Estos inconvenientes se anotan sólo en los primeros kilómetros a partir de Mar del Plata y creemos que desaparecerán al comienzo de la temporada.

Por otra parte la anchurosa playa de la Atlántida Argentina que une sin solución de continuidad toda la red de balnearios es transitable con marea baja.

La provisión de combustibles no representa problemas y lo que no se encuentra en un balneario se hallará en otro cercano.

Ciudades, localidades y villas balnearias

Mar del Plata es con legítimo orgullo una de las más importantes ciudades balnearias del mundo por su grandiosidad y magnificencia. Concentra la mayor parte de la corriente turística veraniega de nuestro país y del extranjero, tanto, por su potencial hotelero y residencial, como por la variedad de sus atracciones y diversiones.

Necochea conforma un progresista centro balneario que ha adquirido merecida fama por su extensa playa (ocho kilómetros) con suave declive y que por circunstancias de su seguridad ha dado en llamarse la playa ideal para los niños.

Miramar cuenta con una de las playas más pintorescas del litoral atlántico. En los últimos años merced a su empuje comercial se ha ampliado en ancho y alto, adquiriendo fisonomía propia a pesar de su proximidad con Mar del Plata.

Quequén favorecida por su cercanía con Necochea, tranquila playa cercana a la escollera del puerto de Quequén, goza de un envidiable prestigio merced a las comodidades que ofrece al turista.

Mar del Sur es un balneario de reciente formación que dispone de las comodidades indispensables para desarrollar un veraneo libre de preocupaciones.

Chapadmalal está formado por un conjunto de extensas playas de aire fuertemente yodado enmarcadas por altas barrancas.

Playa Serena. Amplia playa, cada vez más concurrida. Su crecimiento urbano ha sido extraordinario en los últimos años.

La Atlántida Argentina

De norte a sur damos a continuación detalles de las playas de la Atlántida Argentina:

San Clemente del Tuyú: Es el balneario marítimo más cercano a la capital federal. Cuenta con un recreo del ACA y constituye un importante centro urbano por su actividad general y las comodidades que ofrece al turista.

El Tala: Ampliación del anterior. Se caracteriza por las frondosas plantaciones de la Estación Dunicola frente al mar.

Una vista panorámica de un sector de la simpática y populosa villa balnearia de Santa Teresita, uno de los sectores más concurridos del cabo San Antonio.



Las Toninas: Se distingue por su amplia playa.

Santa Teresita Residencial: De rápido crecimiento edilicio, presenta con orgullo su moderna arquitectura y sus calles mejoradas.

Santa Teresita: Próspera merced a un intenso plan de urbanización. Dispone de un importante muelle de pesca y una moderna cancha de golf. En los límites de esta cancha, con acceso directo a los links, se construirá una gran residencia de cien departamentos, con todos los servicios de un gran hotel: comedor, bar, salones de estar, pileta, parque, etcétera.

Mar del Tuyú: Cuenta con un muelle de pesca de 145 metros de largo. Esta atractiva villa balnearia es un ejemplo de crecimiento urbano.

La Lucila: A veinte kilómetros al sur del anterior, este pintoresco balneario surge en una zona de intensa luminosidad.

Costa Azul y Paya Grande: Cercanas entre si son progresistas y pintorescas villas balnearias.

San Bernardo: Muestra elegantes construcciones y calles pavimentadas.

Mar de Ajó: Es uno de los más antiguos e importantes balnearios. Descuella por su incremento comercial y sus múltiples atractivos, entre ellos un extenso muelle para pesca. Posee un recreo del A.C.A.

Monte Carlo: Balneario en formación.

Pinamar: Pintoresca localidad balnearia. Posee calles pavimentadas, vistosa edificación y una excelente cancha de golf y muelle para pesca.

Ostende: Enclavada en un sector de la costa de gran belleza. Mantiene su proceso de urbanización y forestación.

Cariló, Valeria del Mar y Mar de Ostende: Nuevos balnearios que participan de las bellezas naturales de la costa atlántica.

Villa Gesell: Población de extraordinario crecimiento Cuenta con frondosos parques y una edificación moderna que sorprende por su impulso. Reune las condiciones ideales para aquellos que buscan un verdadero descanso.

Mar Azul: Balneario en formación con promisorio porvenir por el acierto con que se está forestando.

Mar Chiquita: Posee siete kilómetros de playa marina y 15 en la laguna salobre de ese nombre.

Mar de Cobo, Clara del Mar y Santa Elena: Balnearios bien planificados a los que se le atribuye gran porvenir.

Comienzo del viaje

Salimos de la Capital Federal por la Avenida Montes de Oca, donde encontramos en el cruce con la avenida Martín García la estación de servicio Barracas del A.C.A. Se seguirá hasta el 1.900 de Montes de Oca donde se doblará a la derecha por la calle Osvando Cruz y 200 metros después a la izquierda por la calle Vieytes para trasponer el puente Pueyrredón. Ya en la provincia de Buenos Aires, se continuará al frente por la avenida Mitre. Las indicaciones las daremos por la numeración de esta última arteria hasta el viaducto de Sarandí:

1.000 Estación de servicio del A.C.A.

1.300 Estación de servicio.

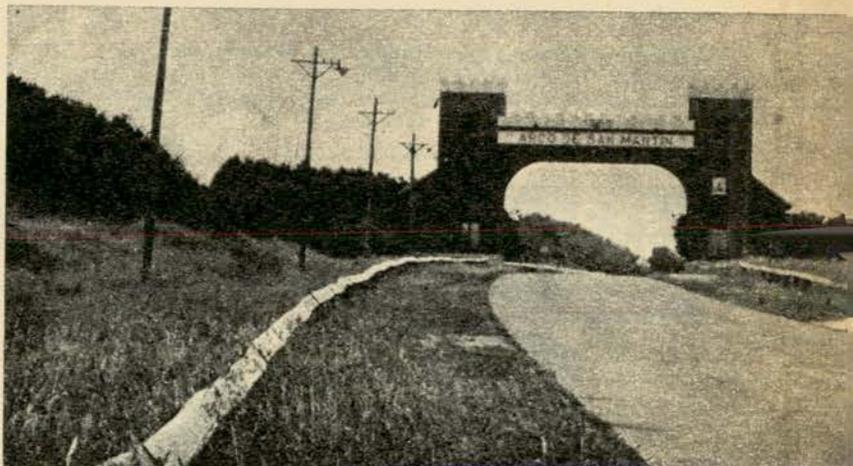
2.800 Estación de servicio.

4.900 Estación de servicio.

A partir del viaducto de Sarandí hasta Las Armas nuestros lectores encontrarán todos los detalles de la ruta en la Pág. 76 del número 6 de AUTOCLUB.

299,5 Las Armas: Cruce Ruta provincial Nº 74 de Tandil a General Madariaga. Acceso a los Balnearios del sector Pinamar, Villa Gesell y Ostende.

300 Acceso a estación Las Armas.



Durante todo el año y especialmente en la temporada estival el muelle de pesca de Santa Teresita, en la Atlántida Argentina es un punto de concentración de numerosos pescadores aficionados. El principal atractivo radica en la calidad y cantidad de piezas que se obtienen.

Arco San Martín, que señala la entrada a la pujante ciudad de Miramar cuyo crecimiento ininterrumpido de los últimos años la sitúa entre los más importantes balnearios del mundo.



SEÑOR AUTOMOVILISTA

SU VALIOSO AUTOMOTOR DEL LADRON SERA EL TERROR CON TELECONTROL A TRANSISTOR

INSTALELO EN

TELECONTROLES FEOLE

REPUBLICUETAS 4280 - T. E. 52-7327
O EN SUS AGENCIAS:

1. PLAYA DE ESTACIONAMIENTO 9 DE JULIO (Subs.) 2. AUTOMOTRIZ PLAZA DE MAYO (Alem y Rivadavia) etc.

313,5 Estación de servicio del Automóvil Club Argentino.
 315 Puente angosto.
 320 Puente Canal 5.
 320,5 Bar.
 321 GENERAL PIRAN: Estación de servicio, taller mecánico, gomería, restaurant.
 323,7 Bar.
 334 Bar.
 340,5 CORONEL VIDAL: Estación de servicio de YPF, taller mecánico, gomería, restaurant.
 341 Policía Caminera.
 342,8 Acceso a Coronel Vidal.



Junto al Parque de los Patricios en Miramar está ubicada la estación de servicio del Automóvil Club Argentino, que presta inestimable apoyo al automovilismo deportivo.

RESORTES PARA SUSPENSION



PUB. CENTRO

PARA
 BERGANTIN · BORGWARD · DE CARLO · FIAT
 ISARD · MERCEDES BENZ · N. S. U. PRINZ
 PEUGEOT · RENAULT · VOLVO · CITROEN
 DI TELLA · OPEL · CHEVROLET 400 · STUDE-
 BAKER · CHAMPS 61 62 · RAMBLER SEDAN
 AMBASSADOR · CROOS COUNTRY
 SOMOS LOS UNICOS QUE TENEMOS EL SURTIDO
 MAS COMPLETO Y PARA TODAS LAS MARCAS
 TODO PARA LA SUSPENSION
GIAMMAR VIAMONTE 1635
 42-4236/4957



Camino de acceso al progresista centro turístico de Pinamar. La ruta que llega hasta el mar desde Las Armas pasando por General Madariaga, está siendo pavimentada en su últimos tramos.

cuyas distancias las damos de acuerdo con las indicaciones del cuentakilómetros de nuestro automotor.

- 2 Estación de servicio de YPF.
- 3 Acceso a Mar del Plata por la avenida Libertad.
- 4 Cruce vías del F.C. con guardabarreras.
- 4 Cruce ruta N° 226.
- 4,6 Entrada a Mar del Plata por avenida Luro.
- 17 Estación de servicio, Restaurant.
- 18 Acceso a Chapadmalal.
- 23 Almacén.
- 28 Acceso a La Copelina y La Brava.
- 29 Hostería.
- 30 Puente.

(Continúa en la página 79)

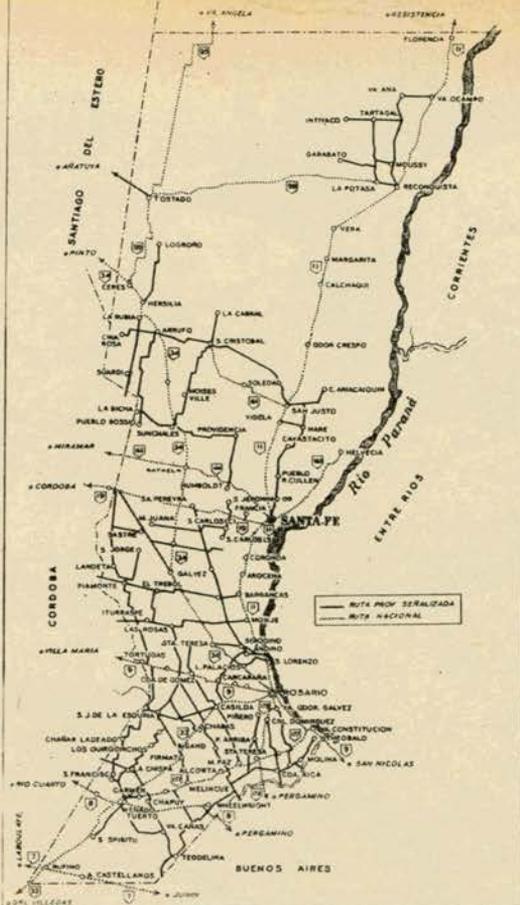
CUADRO DE DISTANCIAS

	Km.
Buenos Aires-Dolores	207
Dolores-General Conesa	55
General Conesa-General Lavalle	42
Las Armas-General Madariaga	68
General Madariaga-Mar del Plata	127
General Madariaga-Pinamar	29
General Madariaga-General Conesa	63
Mar del Plata-Necochea	128
Buenos Aires-Mar del Plata	408
Mar del Plata-Miramar	46
Buenos Aires-S. Clemente de Tuyú (costa)	361
Juancho-Villa Gesell	24
General Madariaga-Villa Gesell	41
Buenos Aires-Mar de Ajó	357
Buenos Aires-Necochea	528

- 351 Puente arroyo.
- 352 Puente arroyo.
- 354 Puente.
- 359 Almacén.
- 362,5 Puente.
- 366 Cruce vías del F.C., sin guardabarreras.
- 367 VIVORATA: Estación de servicio, taller mecánico.
- 375,5 Puente arroyo Vivorata.
- 381 Puente arroyo Los Cueros.
- 383 Estación Cobo nafta, gomería, bar.
- 389,8 Puente arroyo Los Patos.
- 393 Estación Camet.
- 398 Aeródromo.
- 400 Puente arroyo de La Tapera.
- 400 Mar del Plata. Policía Caminera. Restaurante. Control policial de vehículos y turismo.
- 400,3 Rotonda que ofrece tres alternativas para entrar a Mar del Plata. La primera es siguiendo la avenida Constitución hasta el mar, distante cuatro kilómetros. La segunda tomando a la derecha y entrar por la rotonda de la avenida Libertad hacia la izquierda. La tercera es seguir hasta la rotonda de avenida Luro, y tomar la misma dirección.
- La estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Mar del Plata está en avenida Colón y Santa fe.

De Mar del Plata a Necochea

Para viajar de Mar del Plata a Necochea, en la rotonda de acceso a la primera en el kilómetro 400,3 de la ruta nacional N° 2 se adoptará el camino de la derecha, de acuerdo con los indicadores del A.C.A. y se tomará la ruta provincial N° 63.



**IMPORTANTE
SEÑALIZACION
ESTA
EFECTUANDO
EL
A. C. A.
EN
SANTA FE**

En este mapa preparado por la División Cartográfica del Automóvil Club Argentino se hallan indicadas las importantes obras de señalización efectuadas por esta entidad en cumplimiento del convenio suscripto con las autoridades de la provincia de Santa Fe. El A.C.A. ha colocado ya más de cinco mil señales en las distintas rutas santafesinas para beneficio de los que por allá transitan

**EL A. C. A. PROPONE SOLUCIONES
A UN PROBLEMA DE TRANSITO**

El Automóvil Club Argentino, atento siempre a los problemas del tránsito automotor y consciente de la necesidad de arbitrar soluciones a los mismos, ha dirigido una nota al intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, arquitecto Alberto Prebisch, en la cual destaca los graves inconvenientes que impiden el normal y rápido desplazamiento de vehículos en la intersección de las avenidas San Martín y Chorroarín.

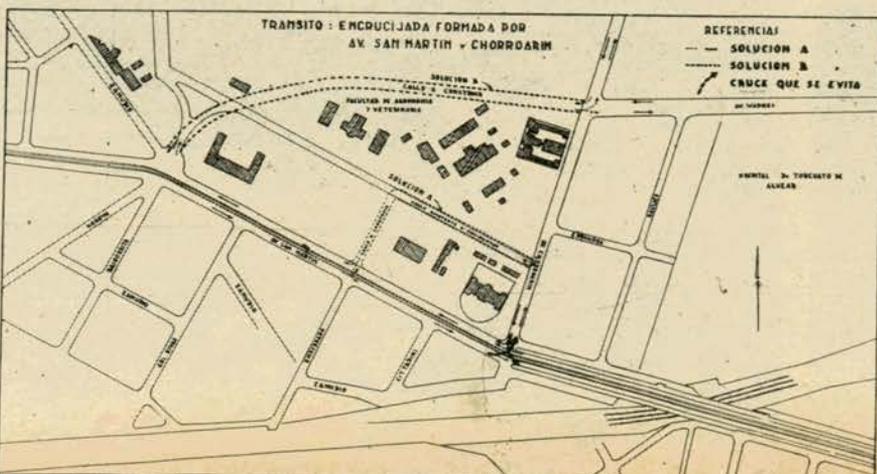
En la referida comunicación la entidad señala que a corto plazo, aquél cruce se tornaría. Se hace notar que dicha solución constituye una forma económica y efectiva actividad comercial.

Por tales razones, el A.C.A. propone se construya o habilite una calle paralela a la avenida San Martín, contando con los terrenos de la Facultad de Agronomía y Veterinaria. Se hace notar que dicha solución constituye una forma económica y efectiva de aliviar la situación, dado que aquellos terrenos son fiscales y que la habilitación de la nueva arteria no afectaría la construcción existente, sino algunas pocas instalaciones de naturaleza precaria.

Con relación al trazado de la futura calle, se sugieren las siguientes alternativas:
Recorrido menor (solución "A"): Utilizando la calle existente con entrada por Chorroarín, frente al N° 66, en unos 200 metros aproximadamente, donde empalmaría con otro tramo pavimentado ligándose a la avenida San Martín a la altura de la unión con la calle Empedrado.

Recorrido mayor (solución "B"): Prolongación de la avenida Warnes hacia el Oeste, en forma casi diagonal, hasta unirse con la avenida San Martín en la intersección con Nogoyá y Baigorria.

En ambos casos —concluye la nota le referencia— se evita el girar a la izquierda, que en definitiva es la causa de los problemas aludidos. De tal modo, los vehículos provenientes de la provincia que circulen con rumbo Chorroarín al norte, deberán hacerlo por la calle cuya construcción se proyecta. Otro tanto ocurrirá con los que, desplazándose por Chorroarín hacia el sur deseen tomar avenida San Martín hacia el centro. En este caso deberán dirigirse previamente por la calle proyectada hasta empalmar con dicha avenida.



**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



El señor Rodolfo A. Fitte, presidente de Y. P. F., preparado para dar la señal en la largada simbólica, frente al A. C. A., del VI Gran Premio Stándard Supermóvil 1962.

ACORDADO con este mundo que vive un constante proceso de superación, el VI Gran Premio Internacional Stándard "Supermóvil YPF" nos brindó récords en todas las dimensiones.

Récord de inscriptos: 286.

Récord de abandonos: 243.

Récords en todas las etapas.

Récords en todas las categorías.

Récords en todos los aspectos, en lo agradable y lo ingrato, como son los muchos abandonos; en lo espectacular y en lo emotivo.

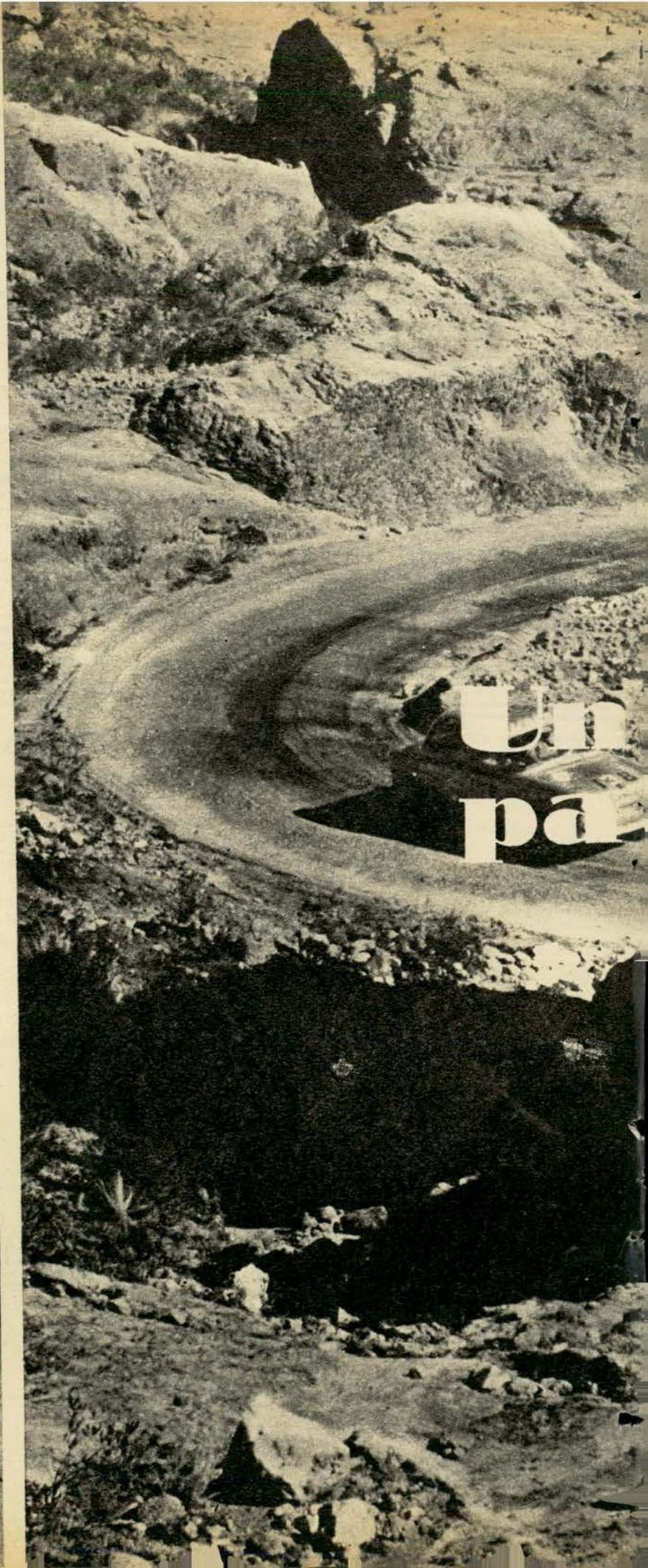
Nuestro Gran Premio Stándard se ha consagrado (por si tal no había acontecido con anterioridad) como una de las más importantes carreras de automóviles de serie en el mundo. Acaso sea realmente la más importante, pero la modestia nos obliga a no exagerar los calificativos. Por lo que puede deducirse del elevado número de abandonos, es también —y decididamente— la más difícil en lo mecánico. El hecho de haber iniciado 286 competidores, de los cuales terminaron la prueba 43, nos arroja un índice de clasificados de sólo un 17 por ciento.

Es difícil resumir todo lo acontecido en esos once días llenos de emoción. Once días que, en realidad, fueron muchos más, puesto que el Gran Premio comienza a vivirse meses antes.

LA COMPETENCIA FUE UN EXITO

En líneas generales, la competencia fue un éxito rotundo, tanto desde el punto de

La extraordinaria corredora sueca y su eficaz acompañante hojean el último número de **AUTOCLUB** y elogian su presentación y contenido en presencia del vocal de la C. D. del A. C. A. y miembro de la Comisión de Carreras, don Enrique González Vidal.



Los Isard se portaron nuevamente muy bien. Llegaron muy pocos en esta categoría. Pasa el coche de Caldara, ganador hasta 700 cc.

vista organizativo como en cuanto al desarrollo. Hubo muchos abandonos, pero también este detalle estaba dentro de los cálculos desde el instante en que el ACA había eliminado todo tiempo de arreglo de las máquinas. Si el año pasado, de 225 competidores que largaron, solamente 47 pudieron cumplir el itinerario íntegro, ¿cuántos podrían clasificarse al no permitirse el reacondicionamiento de los coches? Se estimaba que serían unos 50 los automóviles que volverían a la meta. Iniciaron la última etapa, en Córdoba, 53 máquinas, por lo que el medio centenar de coches clasificados estaba dentro de la lógica. Pero, debido al intenso esfuerzo anterior, se quedaron en el último tramo más de lo que podía preverse, de modo que, en definitiva, el número de clasificados fue de 43.

Hablando en términos generales, los caminos estaban en condiciones mucho mejores que el año pasado. Todos los



La gentil ganadora del Gran Premio recibe el trofeo de la carrera de manos del presidente de Y. P. F., señor Rodolfo A. Fitte, en presencia del doctor César C. Carman, presidente del A. C. A.

UNA GRAN ETAPA: LA CUARTA

La performance más notable cumplida por las dos muchachas suecas, fue su triunfo en la mortífera cuarta etapa, Catamarca-Tucumán, vía Minas Capillitas y El Infiernillo. Superaron todos los récords, tanto de las categorías Stándard como de Turismo de Carretera, en casi media hora.

Los caminos, dijimos, estaban mejor que el año pasado. Pero también influyó en los altos promedios el hecho de que las ganadoras

GRAN PREMIO la HISTORIA

*Ewy Rosqvist y
Ursula Wirth
conquistaron los
corazones del pueblo en
una demostración de
destreza y coraje femenino*

Por
FEDERICO B. KIRBUS

años se nota el progreso vial que estamos experimentando, y a ello se deber los promedios en constante aumento. Las ganadoras de la carrera, Ewy Inga Ann-Marie Rosqvist y Karin Ursula Wirth, establecieron un promedio general de 126,8 km/h. para los 4.600 km. del recorrido. Superaron así la marca tope del año pasado, pero, al mismo tiempo, fueron superando los récords en las distintas etapas. Incluso en el primer parcial, Pilar-Villa Carlos Paz, quedaron solamente cuatro minutos debajo del tiempo del año anterior, pese a la lluvia caída. Ergo, de no haber llovido, podían haber mejorado también este guarismo.

ras no tuvieron ningún tropiezo mecánico. Se cambiaron las gomas dos veces y se reemplazaron las cintas de freno una vez. Otro inconveniente no experimentaron, de modo que corrieron con relativa facilidad y no tuvieron mayores problemas. En la quinta etapa se llevaron por delante dos ovejas, a 150 Km/h., pero tampoco allí perdieron mucho tiempo.

El brillo de la carrera se vio empañado por el abandono de muchos de los favoritos. Se quedaron los hombres de punta desde el comienzo, y ello, naturalmente, hizo que la carrera perdiera algo de emoción.

No obstante, la tensión se mantuvo siem-

Proceden a limpiar y reacondicionar el coche ganador en Villa Carlos Paz. A la derecha, Karl Kling, jefe del equipo Mercedes-Benz.



El "gordo" Sauze tuvo una gran actuación con su Alfa Romeo Giulietta T1. Ganó su clase. Buena recompensa para un esfuerzo particular.

pre latente gracias a la atropellada del formidable equipo Volvo. Hallándose las dos suecas solas en la punta con el único Mercedes Benz que aún quedaba en carrera, los Volvo iniciaron la arremetida desde el comienzo. Acaso fueron exigidos demasiado en esta tentativa de alcanzar a las suecas, puesto que sufrieron algunos inconvenientes en la suspensión. Por tal motivo, se fueron retrasando un tanto a partir de la tercera etapa, a pesar de que sus motores sonaban como un violín bien afinado.

Muchos abandonos

Dentro de la mala suerte que tuvieron los Volvo, fue ésta una de las tres marcas que operaron en forma más positiva. Las otras dos fueron los Auto Unión y los Peugeot 403, que se mostraron de una dureza y resistencia envidiables. También podría incluirse en esta lista a Mercedes-Benz, puesto que tres autos se quedaron por causas ajenas a su rendimiento; el cuarto ganó la general con tres horas de ventaja.

Hubo actuaciones aisladas brillantes, pero en general, ninguna otra marca pudo lucirse debido al elevado número de abandonos. De muchas marcas se clasificó un solo coche, de modo que resulta difícil extraer en tales casos un índice de eficiencia.

Los que más sufrieron fueron los automóviles chicos, hasta 700 cc. Se anotaron 96 y se clasificaron cinco. Todo



EL MERITO DE EWY Y URSULA

Nunca nadie hubiese aceptado la posibilidad de que alguien pudiera ganar, en un Gran Premio, todas las etapas. Tres parciales al hilo era lo máximo que piloto alguno pudo obtener.

Las dos jóvenes llegaron sin mayores pretensiones a nuestro país, dispuestas a realizar el papel que a ellas estaba asignado: llegar a la meta. No interesaba su clasificación; importaba que llegaran.

Ewy y Ursula cumplieron ampliamente. Sorprendieron hasta al propio Kling, que luego declaró que "uno nunca sabe, antes de una carrera, cuál puede ser el resultado, pero de todos modos, la actuación de las suecas sorprendió hasta a nosotros mismos".

Ewy y Ursula condujeron con acierto, regulando su tren de marcha. Podían haber hecho mejor promedio, pero ante la ausencia de rivales prefirieron cuidar un poco la máquina. Excepto llevarse por delante dos ovejas, no tuvieron tropiezos en toda la carrera, que naturalmente las favoreció. En general, puede decirse que tuvieron mucha, muchísima suerte. Y demostraron gran pericia.

Ewy condujo con firmeza y decisión. Ursula hacía de navegante que guiaba al piloto con indicaciones certeras, moderando con palabras el entusiasmo desbordante de Ewy. Resultó ser un conjunto perfecto, que elaboró una victoria casi imposible de repetir en esta forma.

A su llegada final al Autódromo Municipal, Ewy luce la guirnalda de laurel que acaba de serle impuesta por el presidente del A. C. A., a quien vemos junto a las corredoras suecas y a la señora de Figueroa



ello, debido a que no hubo tiempo de arreglo para las máquinas. También en la categoría mayor la mortandad fue acentuada: se inscribieron 26 y terminar dos automóviles.

La concurrencia de muchos y renombrados equipos y pilotos extranjeros, el elevado número de inscriptos, el carácter de la prueba en sí y otros factores fueron decisivos en este

EWY, PATRONA DE LOS DESAMPARADOS

EWY, que en el idioma del país de los lagos, de los monarcas genuinamente democráticos, de las rubias opulentas y de Bergmann, quiere decir Eva, acaba de ganar, en hazaña hasta ahora nunca igualada, una competencia automovilística del relieve y de la jerarquía del VI Gran Premio Internacional Standard "Supermóvil".

Los comentaristas especializados ya se han ocupado del tema, desde el ángulo de sus preferencias, y sería recorrer caminos muy trillados el insistir sobre la performance de un piloto de excepción. Desde el punto de vista sociológico, sería de dudoso gusto hacer referencia a la condición de mujer de esta cabal triunfadora. El rasero que hoy iguala en todos los terrenos al hombre y a la mujer, no tenía por qué hacer una excepción en este tipo de actividades. Entenderlo de otra manera, sería vivir en una tremenda desubicación.

Pero acaso si correspondía un comentario al margen. Desde hace mucho, que una minoría —felizmente una minoría— ha querido hacer de nuestras calles y de nuestros caminos un dramático escenario donde campean por sus fueros la mala voluntad, la descortesía, la impunidad. Una minoría de inadaptados, que ha hecho de cada peatón y de cada congénere automovilístico un pobre desamparado.

Y he aquí que esa minoría ha estado ausente —como debía ser— en la competencia donde habría de triunfar la calidad y la destreza. Ha sido una mujer simpática, fina, cordial, educada, la que ha ganado. Ha puesto en el marco luminoso de cada llegada la sonrisa de su genuina condición de mujer y, por consiguiente, de ser humano. Desplazó con su cálida presencia, el rictus prepotente, el agresivo rostro, la actitud destemplada. Esta experiencia demuestra que la educación, fineza y cordialidad, no están reñidas con el buen uso de un automóvil.

Conviene destacarlo, porque Ewy se fue, pero el otro tipo de conductor queda. — L. A. C.



Gran Premio, y le dieron un marco excepcional, como resultó excepcional la labor del binomio ganador, que realizó una performance difícil, por no decir imposible de igualar. Nunca en la historia de nuestro Gran Premio, piloto alguno pudo ganar más de tres etapas al hilo. Ewy y Ursula ganaron los seis tramos y la general en forma estupenda. Exhibieron una formidable labor de equipo: Ewy como conductora, y Ursula como acompañante.

La carrera en su desarrollo efectivo acaba de finalizar en Arrecifes y las tripulantes del coche 711 hacen cumplido honor a un suculento asado improvisado a su llegada, mientras se espera la hora de proseguir hasta el Autódromo.



BARILOCHE meta hermosa

Automóvil

Por PEDRO FIORE
Para AUTOCLUB



Los Rallye, en los que se mezclan por igual el deporte automovilístico y el turismo llevan a los corredores a los más extraños escenarios como en esta carrera a través del Africa, de Argelia hasta El Cabo.



He aquí la partida de un coche participante en el Rallye de Montecarlo, desde Gran Bretaña. Lo vemos llegando a la estación aduanera de Dover, donde el vehículo debe embarcarse para cruzar el Canal Manchego.

competencias de turismo que suelen desarrollarse en largas distancias con miras a crear en el turista el deseo de conocer el mundo, relacionarse con turistas de otros países, gozar de un largo viaje a través de pueblos que no se conocen aún, andar... andar en forma reglamentada, con un promedio fijado por el reglamento y con la posibilidad de ganar buenos premios y llevarse siempre un grato recuerdo.

El "Rallye" de Montecarlo, la ciudad de ensueño enclavada en un magnífico rincón de la Costa Azul, es el más antiguo de todos los Rallyes que actualmente se realizan en el mundo, ya que su fecha de nacimiento data de más de treinta años. Reúne siempre más de 500 turistas

HACE cosa de dos años, hallándome frente al Casino de Montecarlo, vi llegar un coche rojo —flamante modelo de producción inglesa—, en cuyo parabrisas aparecían, en sus vivísimos colores, varios escuditos. Bajó una joven señora, rubia como el sol, alegre como la primavera, que conversaba en voz alta y sonora con su compañero de viaje, un señor estilizado como todos los ingleses, traje sport, de mirada seria y dulce a la vez.

—Ya ves —decía la señora rubia como el sol—, aquí llegamos luego de recorrer desde Glasgow, más de tres mil kilómetros, que vivimos en forma admirable a través de mil alternativas, ganamos una linda copa, dos medallas y el derecho de lucir el escudito que acredita nuestra participación en el Rallye de Montecarlo...

El caballero de traje sport sonrió suavemente, miró la fachada del famoso Casino, invitó a su señora a sentarse en la terraza del Café de París, y dijo:

—Well... contaremos cómo es el Rallye de Montecarlo.

El famoso Rallye del principado

Los "Rallyes" no son carreras automovilísticas, sino competencias de turismo que suelen desarrollarse en largas distancias con miras a crear en el turista el deseo de conocer el mundo, relacionarse con turistas de otros países, gozar de un largo viaje a través de pueblos que no se conocen aún, andar... andar en forma reglamentada, con un promedio fijado por el reglamento y con la posibilidad de ganar buenos premios y llevarse siempre un grato recuerdo.

El "Rallye" de Montecarlo, la ciudad de ensueño enclavada en un magnífico rincón de la Costa Azul, es el más antiguo de todos los Rallyes que actualmente se realizan en el mundo, ya que su fecha de nacimiento data de más de treinta años. Reúne siempre más de 500 turistas

participantes, aun cuando entre ellos suele haber una escasa docena de especialistas de la regularidad que aspiran al triunfo final. Cabe entonces esta pregunta: ¿Cuáles son los motivos que impulsan a tantos turistas a tomar parte en el Rallye de Montecarlo?



La respuesta es esta: 1º El deseo de conocer —como en el caso de la señora "rubia como el sol"—, la encantadora Costa Azul... el diminuto Principado... el Casino... sentarse en la terraza del Café de París... 2º llevar luego en el parabrisas del coche —como una patente excepcional—, el escudito de mil colores que justificará la participación en el Rallye; 3º formar en la gran caravana que llegará de todas partes con una sola meta: relacionarse con nuevos turistas; y, finalmente, presenciar en el salón del Gran Hotel, la fiesta final y recibir algún premio, puesto que el final de todos los Rallyes, Monte

del 1º RALLYE del Club Argentino



Esta fotografía fue tomada en momentos en que uno de los coches participantes en el famoso Rallye de Montecarlo traspone la línea de llegada, después de cumplir las distintas exigencias de la prueba.

carlo, San Remo, Baden Baden, etc., tiene ese mismo broche de oro, como lo tendrá el Primer Rallye a San Carlos de Bariloche que realizará en marzo el Automóvil Club Argentino.

Astros y turistas

Como en todas las cosas de este mundo, en los Rallyes hay astros y simples turistas. Entre los miles de participantes de estas pruebas hay cien casos de gran interés. Las "suecas" Ewy y Ursula, comenzaron su fama en los Rallyes y formaron ese equipo maravilloso que nos ganó el VI Gran Premio Internacional Standard Y.P.F., mientras participaban en el Rallye "El sol de medianoche", en Suecia. Luis Chiron, aquel extraordinario volante que actuó en nuestras Temporadas Internacionales del Autódromo Municipal de Buenos Aires, ganó unos seis años el Rallye de Montecarlo; Walter Schock, el triunfador de nuestro clásico certamen de 1961, también ganó ese mismo Rallye, y Pat Moss, la joven hermana de Stirling Moss, el mejor alumno y recio rival de Fangio, se impuso hace escasos meses en el Rallye de Baden... ganándole a Boehringer, integrante del equipo Mercedes Benz junto a las suecas, a Menditeguy y a Kühne...

Tilda Thamar, la "bomba atómica argentina", que causó sensación recientemente en Europa, ganó el Rallye Cinematográfico que condujo a San Remo, en la rívera de las Flores, a unos 200 artistas del celuloide. Las señoras d'Itren y Marck obtuvieron el mejor puntaje en el Rallye de África, uno de los más difíciles; Ernesto Petrini, uno de nuestros mejores volantes de la categoría de Turismo de Carretera, participó en el Rallye de Lieja a Roma y regreso; y un turista, sin patente de corredor, el señor Oscar A. Fiorito, se adjudicó el mejor puntaje en el Rallye del "sesquicentenario" que llevó a Mendoza, desde Buenos Aires, Tucumán, Rosario y General Pico a 150 turistas. Por último, un ganador de la categoría "A" del reciente Gran Premio Internacional Standard Y.P.F., Remigio Caldara, participó en un Rallye a Mendoza con brillante actuación.



En el punto de partida en Paris, en la Porte Maillot, dos optimistas corredoras se disponen a subir a su coche Triumph. Pero no viajan solas. Llevan un tercer pasajero, una onza domesticada, como mascota.



Instantes en que se controla en Paris la largada del Rallye de Montecarlo, frente al edificio del Automóvil Club de Francia, situado en la avenida de Jena. Estos coches proceden de Lisboa, Portugal.



La señorita Soisbaut, a la derecha, considerada la mejor conductora de Francia en carreras Rallye, acompañada por la señorita Ozane, se dispone a participar en la famosa competencia de Montecarlo.

Montecarlo, Baden Baden, el Sol de Medianoche, la travesía del Africa, San Remo, son el manojó de lindas aventuras que abren la senda al primer Rallye a San Carlos de Bariloche, una per-

la enclavada en el sur de la República Argentina.

El Rallye a Bariloche

Técnicamente, el Rallye a Bariloche se rige por una fórmula sencilla, al alcance de todos los automovilistas. Dentro de su sencillez, el reglamento del certamen lleva el sello de garantía que dicta el Código Deportivo Internacional y, por supuesto, el reglamento de la prueba dictado por el Automóvil Club Argentino.

La prueba está abierta a los auto-

móviles normales de pasajeros de todos los tipos de turismo y "gran turismo", con todas las características externas y preparación libre, divididos en cinco categorías, a saber: A: hasta 700 cc. de cilindrada; B; de 701 a 1150 cc.; C: de 1151 a 1300 cc.; D: de 1301 a 1600 cc., y E: de 1601 cc. adelante.

Se admite la participación del conductor y su acompañante y este último no tiene necesariamente que hallarse provisto de su licencia habilitante para conducir.

Se formarán dos grupos, A y B. El primero tendrá su partida en Buenos Aires, con un máximo de 100

coches, a los cuales se agregarán 50 más provenientes de Montevideo. El grupo B iniciará su marcha en Córdoba, y serán habilitados también 100 coches. Un tercer grupo partirá de Santiago de Chile, y las normas serán regidas por el Automóvil Club de Chile.

Las etapas y los promedios

El grupo que iniciará su marcha en Buenos Aires, hará etapa en Bahía Blanca, 686 Km., y su promedio será de 75 Km. por hora. La segunda etapa se hará entre Bahía Blanca y Neuquén, 570 Km., con un promedio de 65 Km. por hora; la tercera etapa se desarrollará entre Neuquén y San Martín de los Andes, 428 Km., que deberán ser recorridos con un promedio de 55 Km. por hora, y la cuarta y última etapa, entre San Martín de los Andes y San Carlos de Bariloche, 201 Km., impondrá un promedio de 40 Km. por hora.

El grupo que iniciará su marcha en Córdoba hará las siguientes etapas: de Córdoba a Santa Rosa, 655 kilómetros, a un promedio de 50 Km. por hora; de Santa Rosa a Neuquén, 532 Km., promedio 45 Km. por hora; Neuquén a San Martín de los Andes, 428 Km., a una velocidad horaria de 55 Km.; de San Martín de los Andes a San Carlos de Bariloche, 201 kilómetros, con un promedio horario de 40 kilómetros.

La clasificación se obtendrá con el sistema de puntaje, penando con "UN PUNTO" por cada segundo de retraso sobre el horario ideal de llegada de cada etapa. Además, habrá penalidades desde 10 hasta 50 puntos, por pequeños deterioros que sufra el coche, y, finalmente, se asignarán punto aparte en las pruebas complementarias que realizarán en San Carlos de Bariloche todos los participantes que allí lleguen.

Un guarismo que encanta: ¡habrá un millón de pesos en especies destinado a premios de este primer Rallye!

En forma sintética queda consignada la esencia del Reglamento del 1er. Rallye que organiza para el próximo mes de marzo el Automóvil Club Argentino con el auspicio de la Dirección Municipal de Turismo de San Carlos de Bariloche y Yacimientos Petrolíferos Fiscales, hacia la meta ideal para los turistas que sueñan con cosas lindas, que las hay en nuestro país, al igual que en Montecarlo, en San Remo, bajo el Arco de Triunfo de París, y en los altos y nevados picos del Rallye de Baden Baden.

PARA FRENADAS
RAPIDAS, SUAVES
Y SEGURAS EXIJA

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.

LOS mejores escritores y periodistas colaboran permanentemente en
AUTOCLUB

UNA MESA REDONDA DE AEROCLUBES HUBO EN LA PROVINCIA

Con asistencia de delegaciones de los aeroclubes de Lobería, Juárez, San Cayetano, Miramar, Bahía Blanca, González Chaves, Coronel Pringles, Necochea, Coronel Dorego, Tornquist, Tres Arroyos y otras localidades del sur de la provincia, llevóse a cabo en el establecimiento "Tierra Gaucha", de propiedad del presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, que lo



Los delegados de los aeroclubes de las localidades del sur de la provincia de Buenos Aires reunidos en el establecimiento "Tierra Gaucha" con representantes de la Fuerza Aérea Argentina.

cedió a tal efecto, la anunciada mesa redonda que fue organizada por el Aero Club Argentino, con la colaboración de aquella entidad. Estuvo, asimismo, representada la Fuerza Aérea Argentina por oficiales de esa arma.

Iniciada la reunión, usó de la palabra el doctor Carman, quien, tras hacer referencia a los motivos de la mesa redonda, destacó la presencia de los brigadieres Fabri y Venancio Dulele y del comodoro Carlos Arribau, director de Aeronáutica Civil. El doctor Carman expresó la creencia de

que es preciso fomentar el desarrollo de la aviación para la defensa de nuestra soberanía, por constituir el medio más eficaz de los tiempos modernos y también hacer posible que las comunicaciones por ese medio adquieran un volumen de real envergadura, fomentando la creación de una verdadera conciencia de aeronavegación. En su calidad de presidente del A.C.A., el doctor Carman anunció el más amplio espíritu de colaboración de la institución en ese sentido.

Seguidamente tuvo lugar un amplio debate del que participaron autoridades y delegados de los distintos aeroclubes, llegándose a la siguiente resolución: "Las autoridades de los aeroclubes oficialmente reconocidos que funcionan en el territorio de la República Argentina, deberán promover una acción coordinada entre esas entidades, tendientes a establecer condiciones favorables que alienten el empleo del transporte aéreo de turistas asociados, con criterio de reciprocidad, es decir, que los socios de cualquiera de aquellas organizaciones serán objeto de trato preferencial; de igual trato y beneficio serán objeto los socios del Automóvil Club Argentino. Además, se gestionará ante las autoridades del Automóvil Club el apoyo y participación de esta institución en todo plan promocional tendiente a difundir el empleo de transporte aéreo para turistas asociados. Para la realización de lo que antecede se sugiere: a) Abaratar el precio de la hora de vuelo. b) Organizar pe-



En esta fotografía tomada durante la reunión de representantes de aeroclubes del sur de la provincia de Buenos Aires y miembros de la Fuerza Aérea Argentina aparecen los integrantes de la Mesa redonda que dirigieron el debate.

riódicamente justas deportivas y festivales aéreos zonales. c) Solicitar que el A.C.A. gestione ante la Dirección Nacional de Vialidad el ensanche de los caminos en lugares que se determinarán para facilitar los aterrizajes, y d) Gestionar ante YPF el abarataamiento de la nafta y aceite.

EFFECTUARONSE MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO DE RECREOS Y CAMPAMENTOS

El reglamento de Recreos y Campamentos del A.C.A. ha sido modificado en la siguiente forma:

Art. 4º — El acceso a los Recreos, será gratuito para el asociado su esposa e hijos. 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. 2º — El acceso a los campamentos será gratuito para el asociado, su esposa e hijos. Si el socio desea invitar a otras personas, hasta un máximo de cinco (5), incluidos los menores, abonarán diariamente los mayores de 12 años, la suma establecida al efecto.

El A. C. A. se reserva el derecho de exigir a los acompañantes documentos de identidad.

PREPARA
SUS VACACIONES?
PREPARE
SU COCHE
CON



Lleve "más vida" en su coche, equipándolo con Bujías Hastings. Fabricadas por Hastings Argentina S.A. bajo licencia y normas de Hastings International Corp., EE. UU.

AHORRAN NAFTA DAN MAS PIQUE

Distribuidores

DITLEVSEN & CIA. LTDA.

Av. Ingeniero Huerdo 1335, Buenos Aires

ACEROMOTOR S. R. L.

Sarmiento 1999, Buenos Aires

GRANDES PREMIOS STANDARD ORGANIZADOS POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AÑO 1957 (I)

Gran Premio Standard Bodas de Oro YPF

CATEGORIA "A"— Automóviles con motores a explosión de dos y cuatro tiempos hasta 1500 cc. y equipados con diesel hasta 2000 cc.

- 1º "Larry". Peugeot 38h45m57s. Prom. 104,642 Km.
2º J. Rodrigo Daly. Volkswagen 43h12m22s.
3º Carlos P. de Villa. Borgward . 43h47m13s.

CATEGORIA "B"— Automóviles hasta 4200 cc. excluyendo motores de ocho cilindros en "V" con válvulas a la cabeza.

- 1º L. D. Bonjour. Alfa Romeo . 37h40m16s. Prom. 107,683 Km.
2º Antonio Saccomano. Ford ... 43h17m05s.
3º Carlos A. Salvatti. Mercury .. 45h01m14s.

CATEGORIA "C"— Automóviles con motores de más de 4201 cc. y los equipados con motores de cualquier cilindrada de ocho cilindros en "V" con válvulas a la cabeza.

- 1º Humberto Altamura. Ford ... 40h52m06s. Prom. 99,258 Km.

AÑO 1959

III Gran Premio Standard YPF

CATEGORIA "A"— Automóviles con motores a explosión de dos y cuatro tiempos desde 450 cc. hasta 750 cc.

- 1º Juan M. Bordeu. N.S.U. 43h17m07s. Prom. 91,255 Km.
2º Edgard Barth. N.S.U. 43h26m30s.
3º Pedro von Dory. N.S.U. 44h09m34s.

CATEGORIA "B"— Automóviles desde 751 cc. hasta 1200 cc. para los motores a explosión de dos y 4 tiempos y motores diesel hasta 2000 cc.

- 1º "Postmandany" Lancia 40h.36m13s. Prom. 97,281 Km.
2º Federico Cook D.K.W. 41h.11m03s.
3º Mauricio Franco . Volkswagen 41h.21m28s.

CATEGORIA "C"— Automóviles a explosión desde 1201 cc. hasta 1500 cc. de marcas europeas y modelos 1946 a 1952 inclusive de marcas americanas que no excedan los 4100 cc. de cilindrada.

- 1º "Larry" Peugeot 36h.21m40s. Prom. 108,632 Km.
2º O. Marcolongo Borgward 37h.47m29s.
3º Carlos Lostalo Borgward 38h.37m50s.

CATEGORIA "D"— Automóviles no incluidos en las tres categorías anteriores siempre que sus características configuren un automóvil standard de pasajeros de uso corriente.

- 1º Hayle Aguilar Simca 42h.30m46s. Prom. 92,013 Km.
2º Pedro Sancha Mercury 42h40m33s.
3º "Guimarey" Alfa Romeo 45h06m29s.

AÑO 1961

V Gran Premio Internacional Standard Supermóvil YPF - Anexo "J"

CATEGORIA "A"— Automóviles hasta 700 cc. de cilindrada.

- 1º Heriberto Bohnen N.S.U. 47h.22m35s. Prom. 93,670 Km.
2º Osvaldo Taddia N.S.U. 48h09m31s.
3º Remigio Caldara Isard 48h.13m33s.

CATEGORIA "B"— Automóviles desde 701 cc. hasta 1150 cc. de cilindrada.

- 1º Carlos Bellini D.K.W. 44h16m01s. Prom.100,024 Km.
2º Ernesto W. Quincke . D.K.W. 44h.37m06s.
3º Julio C. Castellani D.K.W 45h.00m38s.

CATEGORIA "C"— Automóviles desde 1151 cc. hasta 1300 cc. de cilindrada.

- 1º Oscar Cabalen A. Romeo 39h.06m19s. Prom. 113,483 Km.
2º Jorge Cupeiro A. Romeo 39h.23m03s.
3º Arturo Cozzarini Volkswagen 51h.23m55s.

CATEGORIA "D"— Automóviles de 1301 hasta 1700 cc. de cilindrada.

- 1º Gastón Perkins Borgward 41h.25h56s. Prom. 107,109 Km.
2º Roberto L. Diza Borgward 42h.11m50s.
3º Juan Angel Diez .. Borgward 42h.13m20s.

CATEGORIA "E"— Automóviles de cilindrada superior a 1601 cc.

- 1º Walter Schock .. Mer. Benz 36h.36m21s. Prom. 121,234 Km.
2º Hans Hermann .. Mer. Benz 36h.39m43s.
3º Pedro Sancha Mercury 40h.08m23s.

AÑO 1958

II Gran Premio Standard YPF

CATEGORIA "A"— Automóviles con motores a explosión de dos y cuatro tiempos hasta 1200 cc. y motores diesel hasta 2000 cc. excluidos los "motocoupe".

- 1º "Dany". Lancia 54h13m58s. Prom. 101,262 Km.
2º Juan M. Bordeu. Volkswagen . 56h29m29s.
3º Mauricio Franco. Volswag . 56h36m10s.

CATEGORIA "B"— Automóviles europeos de 1201 cc. hasta 1500 cc. y americanos modelos 1946 hasta 1952 inclusive con motores hasta 4200 cc. excluidos los de ocho cilindros en "V" con válvulas a la cabeza.

- 1º D. B. Lombardi. Mercury ... 51h51m51s. Prom. 105,887 Km.
2º Juan Angel Diez. Borward . 54h22m22s.
3º José M. Spada. Ford 59h27m28s.

CATEGORIA "C"— Automóviles no incluidos en las dos categorías anteriores.

- 1º Umberto Altamura. Ford 50h21m31s. Prom. 109,052 Km.

AÑO 1960

IV Gran Premio Internacional Standard Supermóvil YPF

CATEGORIA "A"— Automóviles hasta 600 cc. de cilindrada.

- 1º Gean Marco Dolce N.S.U. 48h.50m01s. Prom.94,580 Km.
2º Heriberto Bohnnen N.S.U. 49h.50m45s.
3º Antonilio Von Dory ... N.S.U. 49h.47m06s.

CATEGORIA "B"— Automóviles desde 601 cc. de cilindrada.

- 1º Julio C. Castellani ... D.K.W. 46h57m18s. Prom.98,364 Km.
2º Fernando Piersanti ... D.K.W. 47h.09m33s.
3º Dante Caselli Fiat 1083 48h.05m54s.

CATEGORIA "C"— Automóviles desde 1151 hasta 1300 cc. de cilindrada.

- 1º Gastón Perkins ... A. Romeo 41h.18m56s. Prom.111,790 Km.
2º Arturo Cozzarini Volkswagen 52h.28m50s.
3º Gunnar Andersen ... Volvo 39h.56m17s. Prom. 115,646 Km.

CATEGORIA "D"— Automóviles desde 1301 cc. hasta 1600 cc. de cilindrada.

- 1º Juan Cruz Varela ... Volvo 41h.50m07s.
2º Roberto Gálvez Volvo 42h.11m01s.
3º Antonio Saccomano Ford 47h.40m42s.

CATEGORIA "E"— Automóviles de cilindrada superior a 1601 cc.

- 1º Pedro Sancha Mercury 44h24m14s. Prom.104,015 Km.
2º Alfredo J. Pirano . Chevrolet 45h.43m30s.
3º Antonio Saccomano Ford 47h.40m42s.

AÑO 1962

VI Gran Premio Internacional Standard Supermóvil YPF

CATEGORIA "A"— Automóviles hasta 700 cc de cilindrada.

- 1º Remigio Caldara ... Isard 686 48h.08m34s. Prom. 91,843 Km.
2º Osvaldo Vidriales . N.S.U. 583 49h.14m28s.
3º Marcelo A. Raitzin ... B.M.W. 49h53m38s.

CATEGORIA "B"— Automóviles de 701 cc. hasta 850 cc. de cilindrada.

- 1º Ramiro Balcárcel . Panhard 47h.33m08s. Prom. 92,984 Km.
2º Bruno P. Zuntini . R. Gordini 50h.25m59s.
3º E. W. Quincke A. Unión 1000 s 44h.18m53s. Prom.99,177 Km.

CATEGORIA "C"— Automóviles de 851 cc. hasta 1150 cc. de cilindrada.

- 1º A. Frasca (h.) A. Unión 1000 s 45h45m58s.
2º A. Turturro .. A.Unión 1000 s 46h.22m52s.
3º Ricardo P. Sauze . A. Romeo 42h.45m00s. Prom. 103,429 Km.

CATEGORIA "D"— Automóviles de 1151 hasta 1300 cc. de cilindrada.

- 1º Pablo Finochietto . A. Romeo 45h.32m01s.
2º Alberto Hermann Volkswagen 48h.15m48s.
3º Antonio Van Dory .. Volvo 40h.03m14s.
4º Julio Guimarey Volvo 40h.25m21s.

CATEGORIA "E"— Automóviles de 1301 hasta 1600 cc. de cilindrada.

- 1º José Migliore ... Peugeot 403 39h.37m17s. Prom.111,596 Km.
2º Boris G. Stipicic Volvo 37h.59m28s. Prom. 116,385 Km.
3º Atilio Viel del Carril Volvo 38h.28m 01s.
4º Carlos Lostalo Volvo 41h.02m49s.

CATEGORIA "F"— Automóviles de 1601 hasta 2000 cc. de cilindrada en adelante

- 1º Ewy Rosqvist ... Mer. Benz 34h.51m03s. Prom. 126,872 Km.
2º Carlos M. Borchardt . Jaguar 46h.51m04s.

(Viene de la página 68)

PLAYAS BONAERENSES...

- 34 Acceso a Otamendi.
 - 41,8 Almacén. Bar.
 - 47 Estación Iraizos. Combustibles.
 - 47 Camino a Miramar a la izquierda (18 kilómetros).
 - 47,3 Puente arroyo de la Ballenera.
 - 55 Puente arroyo Carolina.
 - 65 Almacén. Bar a la izquierda camino a Mar del Sur (18 kilómetros). Estación de servicio de YPF, gomería, restaurante.
 - 64 Puente arroyo en reconstrucción.
 - 68 Puente arroyo Chocori.
 - 69 Combustibles. Camino Mechangué.
 - 74 Bar.
 - 77 Puente arroyo Pescado.
 - 80 Puente arroyo Nutria Mansa.
 - 88 Puente arroyo Mala Cara.
 - 91 Almacén. Taller mecánico.
 - 100 Puente arroyo El Moro.
 - 101 Almacén.
 - 125 QUEQUEN: Estación de servicio, taller mecánico, gomería, restaurante, hotel. Cruce camino a Lobería.
 - 127 Puente río Quequén Grande.
 - 228 Necochea. Estación de servicio del A.C.A. en avenida Carlos Pellegrini y Pueyrredón. Estación de servicio de YPF. Taller mecánico, gomería, restaurante, hotel
- Entrada por la avenida Alcorta por la derecha al centro, por la izquierda a la playa.

De Necochea a Miramar

Para viajar de Necochea a Miramar se retorna por la misma ruta N° 88 hasta el kilómetro 81 a contar desde Necochea con el cuentakilómetros del automotor y se adoptará el camino asfaltado de la derecha, cuyos accidentes y facilidades los damos de acuerdo con las marcas de nuestro cuentakilómetros.

- 3 Puente angosto de la Totorá.
- 11 Aeródromo Provincial.
- 12 Instituto Mecánico Agrícola.
- 17 Bar.
- 18 Cruce vías del F. C. con guardabarreras. Acceso a Estación Miramar.
- 18 Diagonal acceso al camino Mar del Sur. La estación YPF adherida al A.C.A. está indicada en Avenida 9 de Julio y calle 20.

A Miramar por Mar del Plata

Después de la rotonda de entrada a la ciudad de Mar del Plata kilómetro 400,3 se puede optar por el camino de la costa o del de adentro (ruta nacional N° 88).

Por la costa:
Por avenida Constitución hasta la avenida Costanera. P. Peralta Ramos (4 kilómetros) y tomar a la derecha. Seguir el camino de la costa en toda su extensión, pasando frente al Casino marplatense y playas. Cruzar el acceso al Puerto de Mar del Plata y seguir la amplia avenida Costanera.

- 13 FARO: Punta Mogotes.
- 14 Playa Alfar. Balneario del A.C.A.
- 17 Playa Serena
- 17,5 Playa San Patricio.
- 22 Barranca de Los Lobos
- 28 Puente arroyo Lobería.
- 30 Puente arroyo Chapadmalal.
- 34 Colonia de vacaciones de la Dirección Nacional de Turismo.
- 41 Playa Copacabana. Puente arroyo Brusquitas.
- 43 Cancha de golf.
- 45 Miramar. Arco de San Martín. Entrada a la ciudad.

Ruta Las Armas General Madariaga

Desde el kilómetro 2995 de la ruta nacional N° 2 doblar a la izquierda y tomar la ruta asfaltada provincial N° 74 de una sola mano a General Madariaga.

Las distancias están pasadas en el cuentakilómetros de nuestro automotor.

- 6 Las Armas.
- 19 Colonia Ferrari.
- 31 Almacén. Nafta.
- 69 GENERAL MADARIAGA: Estación de servicio, taller mecánico, gomería, restaurante.

Distancia de Madariaga a los distintos balnearios

- Pinamar km. 28,700.
- Monte Carlo 36.
- Ostende 31.
- Villa Gesell (Por Juancho) 36 kilómetros.
- Mar Azul (desde Villa Gesell) 36 kilómetros.

El A.C.A. fue el pionero de la Atlántida Argentina

El Automóvil Club Argentino jugó un destacado rol de pionero para que la costa Atlántica Argentina alcanzara su desarrollo actual. Fue en 1933 cuando un nutrido grupo de asociados de la entidad viajó hasta las tierras de la península del Tuyú para estudiar la posibilidad de instalar un campamento. La tarea fue muy difícil porque no existían caminos de acceso, pero la preocupación de Vialidad Provincial, y el apoyo moral y material del Automóvil Club Argentino que para esos fines cedió elementos que eran de su propiedad, tales como tractores, rastras y otros implementos, permitió lograr en breve lapso el ansiado acceso al mar, al construir el camino necesario. Como resultado de este esfuerzo en 1935 se organizó la primera caravana de excursionistas a las playas de Ajó. Desde entonces el interés turístico ha sido creciente y los caminos fueron llegando como heraldos del progreso alcanzado.



¡LLEVELA DONDE QUIERA!

¡APROVECHELA ADONDE VAYA!

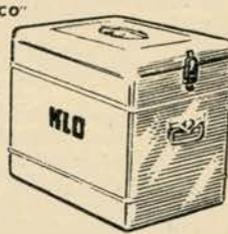
HELADERAS PORTATILES

KLO

SIN MANIJA DE AJUSTE AHORRA ESPACIO



MODELO "CLÁSICO" PARA AUTOMOVILES

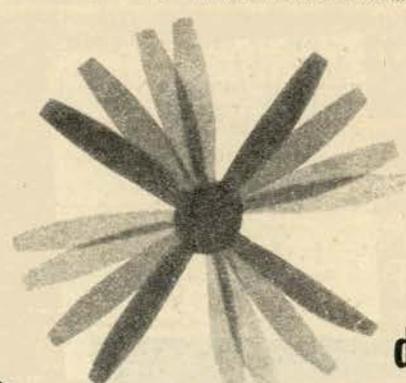


MODELO "SUPER" PARA MOTOS, MOTONETAS, AUTOS PEQUEÑOS SUPER LIVIANA SUPER COMODA SU HELADERA PERSONAL

Provisto de "Hieloterno" ("Skotch-Ice") importado. Mantiene el frío seco durante mucho tiempo.

Adquirla en los buenos casas del ramo o en sus fabricantes

CASA "LA CENTRAL" S. R. L.
WARNES 1396 T. E. 59-6101
VIAMONTE 1473 T. E. 42-7777



**desde
BS. AS.
con buenos aires
a TODO EL PAIS!**

VIA AUSTRAL

Disfrute de un magnífico vuelo con la velocidad y el confort que le ofrece AUSTRAL... y verá con qué aire de satisfacción llega Ud. a cualquier punto del país!

Córdoba - Mendoza - Tucumán - Salta - Mar del Plata - Bahía Blanca - Bariloche - Trelew - Comodoro Rivadavia - Río Gallegos - Río Grande.

Y también a: Punta Arenas (Chile) - Asunción (Paraguay) - Colonia y Montevideo (Uruguay).

Para pasajes o cargas, consulte a su agente de viajes o a:

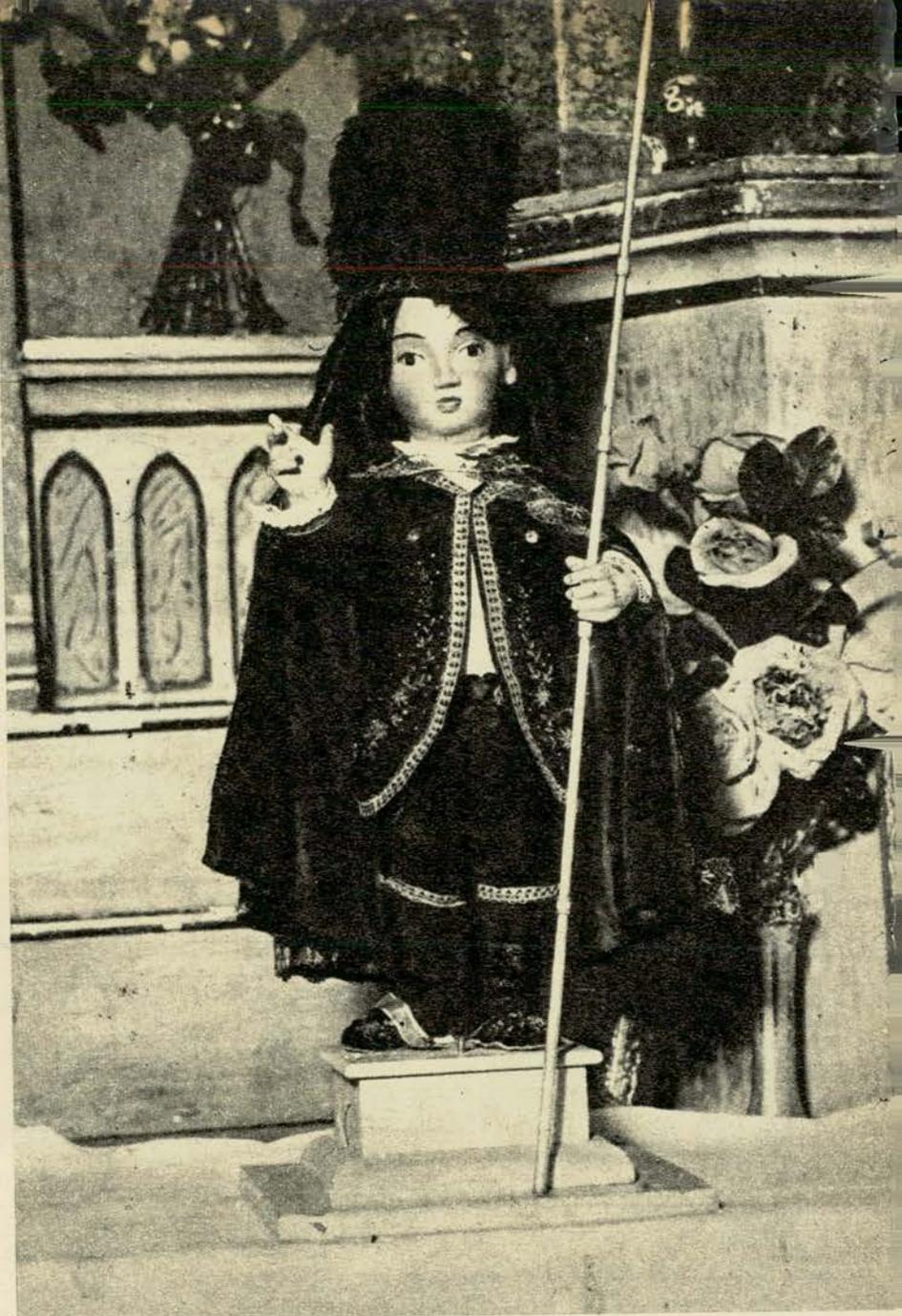
Cerrito 1117 T. E. 42-3411 al 19 Bs.As.

LA mayor de las festividades religiosas de La Rioja es la del Niño Alcalde. Se celebra el primer día de cada año con la denominación de "El encuentro", porque en esa fecha, exactamente a mediodía coinciden, en la plaza principal, la clásica imagen del infante y la de San Nicolás de Bari. Durante siglos se ha venido manteniendo esta tradición, con ligeras variantes, sin que nada haga presumir, hasta ahora, que puede llegar a desvanecerse como otras, por el nuevo ritmo de los tiempos. Su historia entronca en el nacimiento mismo de la ciudad, que fue fundada por Ramírez de Velazco con el nombre de ciudad de Todos los Santos de la Nueva Rioja, y desde el momento en que se presentaron a los conquistadores serios problemas con los naturales de la región: los diaguitas en la llanura y los calchaquies, que los acosaban desde la montaña.

San Nicolás de Bari actuó en la campaña para la conversión de los nativos, pero su situación llegó a tornarse difícil. Había logrado sus propósitos convenciendo a los caciques del oeste, pero se sublevó el resto de la población, que no estaba conforme con el sometimiento y humillación a los jefes.

El milagro del niño alcalde

El santo no podía contener el avance de los indígenas no obstante su empeño por lograrlo y hubiera perecido en manos de la india si, en el momento culminante de la situación —así lo afirma la tradición oral desde hace más de tres siglos— no se le hubiera aparecido el Niño Jesús "empunando una vara de alcalde, vestido con el traje e insignias de este título en aquella época, destellando luces celestiales, irradiando sus



El Niño Alcalde, objeto de la devoción riojana y protagonista de "El Encuentro", se halla en el Convento de San Francisco Solano de aquella ciudad.

El cortejo se dirige, portando la imagen de San Nicolás, hacia el lugar donde habrá de coincidir con el infante cuya figura respetan los siglos.

AÑO NUEVO CON EL NIÑO ALCALDE

Por
ZULMA NUÑEZ

Para AUTOCLUB

ojillos azules y brillando su cabellera rubia como la historia los representa cuando predicaba entre los doctores incrédulos".

Entonces, sucedió lo extraordinario: lo que no pudo lograr la persuasión, lo consiguió el milagro, que produjo efectos fascinadores.

Los rebeldes sin excepción cayeron de rodillas ante la varita sostenida por un alcalde de doce años; el Niño bendijo a los sometidos y San Nicolás se postró a sus pies besándose los, agradecido por su oportuna intervención.

De esta manera narra los sucesos Joaquín V. González en su clásico libro "Mis montañas". Y de allí nació en su provincia natal el culto al Niño Alcalde y el convencimiento de que San Nicolás de Bari es su lugarteniente en la tierra, circunstancia que los jesuitas aprovechan para formar "una cofradía de indígenas devotos del milagroso apóstol y de su divino protector".

Al más respetable de los indios le dieron la regia investidura de los Incas con atribuciones de gobierno inmediato sobre los indios sometidos y también el carácter de gran sacerdote de la institución.

Los caciques recibieron nombre de alféreces o caballeros de la orden y guardia montada a las órdenes del Patriarca. Doce ancianos cofrades integran el Consejo. Los hombres buenos del pueblo tuvieron categoría de "Allis" respetuosos del Inca, devotos del Santo y Adoradores del Niño Dios en la dignidad de Alcalde del Mundo.

El Inca convoca a sus adictos

En el ceremonial de la referencia se hallan representados, así, los altos personajes del Incario, que transmiten a sus "herederos" instrucciones acerca de los detalles del mismo, enseñándoles los viejos himnos en quichua. Cuando el momento llega, el Inca convoca a sus adictos a golpe de tambor y éstos se presentan luciendo sus vestimentas características y con los adornos típicos que vestirán en la pintoresca ceremonia entre pagana y cristiana, que atrae al lugar a buen número de turistas y gentes de la provincia.

Siguiendo la costumbre impuesta, las procesiones salen del templo. Los hombres llevan a San Nicolás de Bari y las mujeres al Niño Alcalde, cuya imagen reluciente mide apenas treinta y cuatro centímetros. Tras la primera van el Inca y su corte.

Los cofrades portan altos arcos forrados con tules abullonados, de todos colores y atados con cinta de fuertes tonalidades de las que cuelgan reliquias espejeantes que acentúan el tipismo de esta fiesta singular.

De la manera que acabamos de describir son llevadas las imágenes rodeando la plaza principal, hasta encontrarse frente a la casa de gobierno. Allí las andas de San Nicolás se inclinan ante el Niño por tres veces mientras éste bendice a su pueblo, que permanece arrodillado. Entretanto se hace oír en quichua el coro de las alabanzas indias. Entre ellas el antiquísimo himno de año nuevo, cuya primera estrofa dice así:

Año Nuevo pqari
Niño Jesús Kanchari
Intitapas llallirpa,
Qoyllur llallir llallircha;

Belaykita kichary,
Kkancharplursinki
Qori intisu qampi
Coronayky llhiphipiyan
Mamay Virgen Copaca.

Juan Alfonso Carrizo publica, en su "Cancionero popular de La Rioja", una versión castellana de estos versos que inmediatamente anotamos:

Al amanecer del Año Nuevo
Resplandece el Niño Jesús
Ganando aún al sol
Ganando aún a las estrellas;
Abrid tu vela
Para que ayudes a alumbrar,
Cual dorado sol,
Tu corona reluce,
Virgen de Copacabana, madre mía.

El himno es muy largo y, pese a las dificultades del quichua, los riojanos descendientes de los bardos diaguitas, lo transmiten oralmente de generación en generación.

Después de las alabanzas las imágenes retornan al templo seguidas por su cortejo, hecho lo cual el Inca y sus acompañantes entran en la Casa de Gobierno y piden autorización para dar comienzo a la fiesta.

Con la frescura de la hora inicial

El ya citado Joaquín V. González hace notar en su libro de tradiciones que esta festividad del enero riojano, es eminentemente popular; que el clero no le presta apoyo y que su único sacerdote es el Inca como también que se halla tan arraigada en las costumbres de la hermosa provincia norteña que, no obstante las tentativas que se han hecho por suprimirla subsiste y conserva la misma frescura que en su hora inicial.

Gobernador hubo —dicen— que, queriendo terminar definitivamente con ella, provocó un motín que puso su vida en peligro y cuando uno de los vicarios de la iglesia, de acuerdo con la medida que aquél deseaba imponer, intentó prohibir la entrada de la procesión en el templo, suscitó de tal modo las iras de la muchedumbre, que hasta se llegó a augurarle "una muerte desesperante y horrible".

El patriarca de Sumai-Huasi asegura, que, poco tiempo después, por una de esas fatalidades, que confirman las supersticiones, el vicario cayó enfermo de una parálisis que lo dejó mudo y tullido hasta la muerte. Para los creyentes, este fue un castigo de Dios.

Nadie volvió a pensar en suprimir, en La Rioja, la festividad del Niño Alcalde. El pueblo sigue viviendo, a su hora, el entusiasmo que despierta y, una vez terminada, lo mismo que la fiesta que da comienzo a cada año, todos regresan a su habitual vida doméstica y a sus trabajos en el campo, en la huerta, allí donde el pan de cada día se gana, según otra tradición más antigua todavía, a fuerza de fatiga y sudor...



HA SIDO INTENSA EN 1962 LA ACTIVIDAD CULTURAL EN EL A.C.A.

INCORPORADAS definitivamente al quehacer y a los propósitos básicos del Automóvil Club Argentino, desde el año 1957 se vienen desarrollando con regularidad actividades culturales, y cada ciclo anual ha configurado una expresión de alta jerarquía, que ha encontrado auspicioso eco entre los socios, en la prensa, radio, televisión y en los ambientes literarios, artísticos y científicos del país.

En el ciclo que acaba de clausurarse, cabe destacar, entre otros, los siguientes temas tratados: "Política Jurídica en materia de tránsito", por el ministro de Justicia y Educación de la Nación, Dr. Miguel Sussini (h); "Trascendencia del 9 de Julio", por Norberto Rodríguez Bustamante; "Teatro y antiteatro en la escena francesa actual: Adamov, Becket, Ionesco", por Jaime Rest y la representación de la obra "Víctimas del deber", de Eugène Ionesco, por el conjunto teatral T. A. F., con la dirección de Jaime Jaimes; "Algunos aspectos de Gran Bretaña", por el embajador doctor Sir George Middleton; "Introducción a la pintura moderna", cursillo de cinco clases, a cargo del crítico Osvaldo Svanascini; "Presencia del 12 de Octubre", por el embajador, doctor José María Alfaro y Polanco, proyección del film "Goya" y actuación del conjunto de bailes "Airiños" y los gaiteros "Canizo"; Mesa Redonda sobre el tema: "Angustias, enigmas y esperanzas de nuestro tiempo", con la presidencia del doctor Horacio C. Rivarola y la participación de los señores Prof. Jorge D. Urbano, Dr. Sigfrido Radaelli, Prof. Jaime Rest, Prof. Ernesto B. Rodríguez y Leopoldo Torre Nilson; Homenaje al Día de la Tradición, con la conferencia: "La Fiesta Sacramental Americana", por el Dr. Bernardo Canal Feijóo y la proyección de "Fiesta en Sumamao", y bailes y canciones nativos.

En la oportunidad, precedió al disertante en el uso de la palabra, el Dr. César C. Carman, quien expresó:

"Creo que, desde el punto de vista de las estructuras esenciales de una nación, tradición equivale a historia. La tradición es un noble sedimento de luchas, aspiraciones, deseos, anhelos, impaciencias y realizaciones, que cernidos a través del tamiz de la experiencia cotidiana caldeada por el alma colectiva, terminan por afirmar y esclarecer el sentimiento inequívoco que el pueblo donde la tradición se engendra, en cuyo seno nace, se nutre y vive, debe tener de su propia presencia en la historia.

No hay ni puede haber historia sin una tradición, que es su alma. Los pueblos que carecen de ella o, mejor dicho, que no saben valorar sus quilates ni conservar vivos sus fulgores; que creen que todo comienza con la generación que asoma al proscenio de la actualidad y reniegan de los valores fundamentales del pasado, moneda pura del espíritu, perfumada con los sueños, las alegrías y el sufrimiento de las cien generaciones



En el acto realizado en la sede central del A.C.A. en homenaje al Día de la Tradición fue tomada esta foto en la que vemos al prestigioso escritor Bernardo Canal Feijóo hablando sobre "La Fiesta Sacramental Americana". Lo acompañan los doctores César C. Carman, Walter A. Saborido y Adolfo J. Rubinstein, presidente y secretario de la entidad, y presidente de la Comisión Asesora de Cultura, respectivamente.

que desaparecieron, esos pueblos, circunstancialmente poderosos o no, nunca podrán contar con lo único que puede perforar la incógnita del futuro y abrir paso al porvenir: la luz que llega de cuanto ayer significó una esperanza, una noble pasión, una vocación por la belleza, un sentimiento de amor por el prójimo. Todo esto y nada menos que esto, es la tradición, y me siento feliz de que hoy y en nuestra patria podamos celebrar la nuestra como una exquisita e inmovible base para nuestra futura grandeza".

Luego, dando por clausurado el ciclo cultural 1962, el presidente del A.C.A. concluyó:

"Los ciclos culturales que desde hace un lustro organiza sistemáticamente el Automóvil Club Argentino, ofreciendo esta tribuna a las más diversas versiones del trabajo

espiritual, están ya definitivamente incorporados, así lo espero, a las actividades regulares de la Institución, y confío en que las autoridades que nos sucedan en el gobierno de esta casa han de percibir también su trascendencia y continuarán en esta ruta.

"Quiero, finalmente, agradecer la eficaz colaboración prestada en la organización de estos ciclos por todos los señores miembros de la Comisión Asesora de Cultura, que preside el doctor Adolfo Rubinstein. Su empeñoso esfuerzo ha interpretado cabalmente esta tentativa, ya madura, de las autoridades del Automóvil Club Argentino de prestigiar esta tribuna con la palabra y el pensamiento de quienes tienen algo que decir y enseñar y disfrutan del derecho de ser escuchados."

También se realizó en este ciclo el Cuarto Salón Anual de Pintura del A.C.A., que contó con la compe-

tencia de numerosos artistas de calificados antecedentes.

La Comisión de Cultura está presidida por el doctor Adolfo J. Rubinstein, y le acompañan los doctores Carlos González Canicova, Luis Pandra, Guido Parma y el profesor Leonardo Glusberg, como secretario.

Fiestas infantiles en el A.C.A.

Todos los domingos, de 10 a 12, entre los meses de marzo y noviembre de cada año, se realizan en la sede del A.C.A. fiestas infantiles para los hijos de socios.

Estas reuniones han conquistado una asistencia regular de trescientos cincuenta niños.

Cada espectáculo, cuidadosamente seleccionado, ofrece equilibradamente esparcimiento, información, conocimientos e iniciación artística, con

películas documentales, dibujos animados, films cómicos y diversos números de varieté, magia, animales amaestrados, títeres, bailes, acróbatas, payasos, etc., completándose la fiesta, invariablemente con la distribución de golosinas.

Dr. OBDULIO F. SIRI

El 20 de noviembre falleció en esta capital el doctor Obdulio F. Siri, retirado en los últimos tiempos, por motivos de salud, de la actividad pública, pero que, dentro del Automóvil Club Argentino brindaba la ecuanimidad y ponderación de su espíritu para ilustrar las tareas del Tribunal de Honor de esta Institución.

No es fácil resumir en poco espacio una nota necrológica del caballero desaparecido. La actividad del doctor Siri cubrió uno de los períodos más difíciles y convulsionados de la vida civil argentina, y el alto juicio que su acción permanente y tesonera mereció a sus contemporáneos, amigos y adversarios, será confirmado, sin duda alguna, por el de la historia política de este país, que, en los días por venir, ha de ofrecernos, a través de la imagen del doctor Siri, el perfil de un combatiente entusiasta pero sereno; sin alardes, sin notas discordantes, ni en la acción ni en la palabra; persuasivo por sus conceptos más que por la calculada técnica de captación, que con frecuencia forma el bagaje inseparable del hombre público; refinado por su cultura y por la delicadeza natural de sus sentimientos; espíritu, en suma, a un mismo tiempo complejo y transparente, como es el de todo hombre que tiene la clara noción del imperativo irrenunciable que impone una etapa difícil en el desarrollo del pueblo a que pertenece y que está resuelto a cumplir con su deber, con sus principios morales y con la expectativa que siempre despiertan en el ánimo colectivo las figuras que ocupan el escenario por derecho propio.

El doctor Obdulio Siri actuó con alto decoro y vivió con dignidad; también por esto será recordado como un ejemplo. Cabe agregar, que formó parte de una generación de hombres públicos entre los que la historia hallará dificultades para designar la cumbre más alta y más enhiesta. Esto agregará un nuevo tono de admiración y respeto al juicio de la posteridad.

UN SINGULAR ORGANISMO HA SIDO CREADO EN LA PROVINCIA DE SAN LUIS

UN organismo de características singulares ha sido recientemente creado en la provincia de San Luis. Se trata del COPDE —Consejo de Promoción para el Desarrollo Económico—, que tiene como finalidad asesorar y proponer al Poder Ejecutivo todas aquellas medidas que signifiquen una legítima promoción para la economía zonal, en todos sus aspectos y sin ninguna clase de interferencia política.

Dicho Consejo, único en su género en nuestro país, está integrado por ocho Directores, cuatro en representación del Gobierno provincial y cuatro por la actividad privada, es decir: el agro, el comercio, la industria y el trabajo. Además, con él colaboran numerosas comisiones asesoras y Comités Comunales de Fomento Económico, que funcionan en toda la provincia. Es una entidad ágil, dinámica y altamente ejecutiva, que colabora con el Gobierno con el fin de incrementar el desarrollo de San Luis.

PROTEJÁ SU AUTOMOVIL DEFENSAS DE PARAGOLPES "ESTAMPADAS" F. A. C.

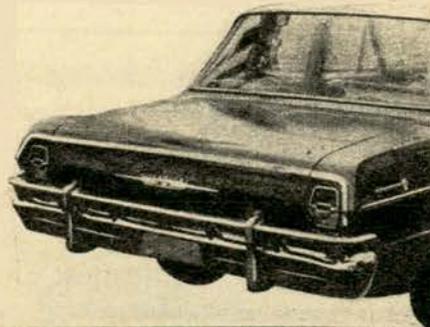


LINEA EN DEFENSAS ESTAMPADAS CHEVROLET 400 RAMBLER VALIANT FORD - FALCON RENAULT DAUPHINE RENAULT GORDINI

COMPRE CALIDAD... COMPRE F. A. C.

F. A. C.

(Soc. en Com. por Acciones).



DESCUENTOS ESPECIALES PARA SOCIOS DEL A. C. A.

Ventas por Mayor: DONATO ALVAREZ 50 - T. E. 63-3196

Venta y colocación en el acto: ALSINA 2799 (esq. Jujuy) T. E. 97-8232

ADQUIERALAS EN TODAS LAS CONCESIONARIAS DEL PAIS

Manual de reparaciones para motores Diesel tipos 4R 1013 (517), 6R 1013 (522), 1962. Manual de reparaciones para motores Diesel tipos 6R 1215 (520 DO), 6R 1215 D (520 DC), 6R 1115 (513 DC), 1959.

RAMBLER: Manual del Taller, Classic 6, Ambassador V-8 1962, American 1962.

STUDEBAKER: Manual del Taller, modelos 10 G. y H, 12 G y 3 H, 1951-52, 14 G y 4 H, 15 G y 5 H, 1953-54, 57 G, 57 B, 57 H, 1956-57, 1959-62.

ESTACIONES DEL A.C.A. QUE EXPENDEN NAFTA ESPECIAL

Arrecifes, Ascochinga, Avellaneda, Azul, Bahía Blanca, Bolívar, Barracas, Belgrano, Central, Carhué, Catamarca, Concordia, Córdoba, Corrientes, Chivilcoy, Choele Choele, Dolores, Don Torcuato, Flores, General Pirán, Gorchs, Gualeguaychú, Ing. Maschwitz, Irene, Juárez, La Falda, La Paz (E. R.), La Plata, La Rioja, Lincoln, Luján, Mar del Plata, Mendoza, Mercedes (Bs. As.), Napaleofú, Necochea, Neuquén, Nueve de Julio, Olivos, Paraná, Paso de los Libres, Pilar, Rafaela, Reconquista, Río Colorado, Río Cuarto, Rosario, Samborombón, Salta, S. A. de La Paz, S. C. de Bariloche, San Juan, San Luis, S. M. de Tucumán, San Nicolás, San Pedro, S. S. del Jujuy, Santa Fe, Santiago del Estero, Tandil, Villa Alberdi, Villa de Soto, Villa Angostura.

Estaciones del A.C.A. que expenden Gas-oil

Bajada Colorada, Bahía Blanca, Choele Choele, Central, Córdoba, Chivilcoy, Carmen de Areco, El Bolsón, Garayalde, General San Martín, Mar del Plata, Nueve de Julio, Paso de los Libres, San Pedro, Santa Rosa, Mendoza, Oberá, Sierra Grande, San Juan.

Estaciones del A.C.A. que expenden Gas-oil

Bajada Colorada, Bahía Blanca, Choele Choele, Central, Córdoba, Chivilcoy, Carmen de Areco, El Bolsón, Garayalde, General San Martín, Mar del Plata, Nueve de Julio, Paso de los Libres, San Pedro, Santa Rosa, Mendoza, Oberá, Sierra Grande, San Juan.

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.

Estaciones del A.C.A. con equipos de Auxilio Mecánico

Avellaneda (incluida dentro zona gratuita), Bahía Blanca (*), Carhué (*), Catamarca (*), Concordia (*), Córdoba(*), Corrientes (*), Chivilcoy, Choele Choele, Dolores, Eldorado (*), Gorchs, Gualeguaychú (*), Ing. Maschwitz, Juárez, La Falda (*), La Plata (*), La Rioja (*), Luján, Mar del Plata (*), Mendoza (*), Mercedes (Bs. As.) (*), Necochea (*), Neuquén (*), Nueve de Julio, Paraná (*), Paso de los Libres (*), Pilar, Posadas (*), Rafaela (*), Reconquista (*), Resistencia (*), Río Cuarto (*), Rosario (*), Salta (*) Samborombón, S. C. de Bariloche (*), San Juan (*), San Luis (*), S. M. de Tucumán (*), San Nicolás, San Pedro, S. S. del Jujuy (*), Santa Fe (*), Santa Rosa (*), Santiago del Estero (*), Tandil (*), Villa María (*), Mercedes (San Luis) (*).

Sede Central

Gratuito dentro de la zona determinada por el artículo 6º, inciso a) de la reglamentación vigente.

(*) Gratis, dentro de un radio de 15 kilómetros, desde el edificio de la estación.

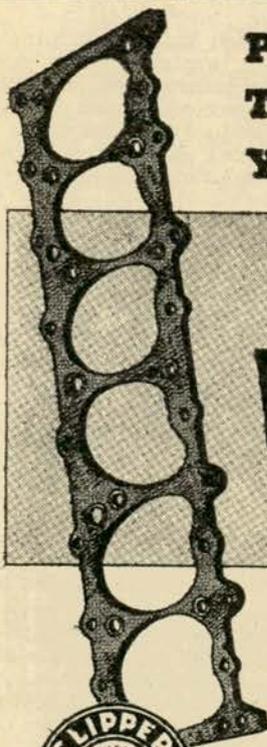
UN REQUERIMIENTO DEL A. C. A. HA SIDO ATENDIDO

EL Automóvil Club Argentino, cuya preocupación por cuanto pueda contribuir a mejorar las condiciones de tránsito en el país es ampliamente conocida, ha observado el lamentable estado de deterioro en que se hallan algunas calles y caminos en el área comprendida en los pasos ferroviarios a nivel.

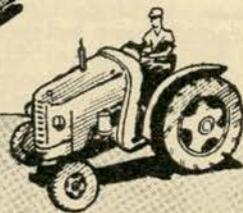
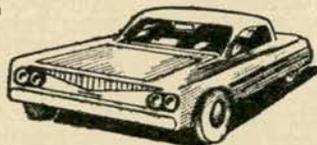
En dichos lugares, la calzada ofrece profundas depresiones junto a las vías. El cruce de las mismas en tales condiciones constituye un factor de demora para el tránsito y toda suerte de inconvenientes para el vehículo.

Teniendo en cuenta esas circunstancias, el A. C. A. realizó recientemente una presentación ante la Secretaría de Transportes de la Nación, en la cual hacía resaltar la gravedad de las imperfecciones mencionadas y solicitaba a aquélla la solución integral del problema.

El requerimiento del Club fue correspondido por nota de la Dirección Nacional de Vialidad, en la que dicha entidad expresa: "...esta Dirección Nacional, ha tomado las medidas del caso para subsanar los inconvenientes a que hace referencia en la citada presentación, en los cruces ferroviarios con las rutas nacionales".



**PARA AUTOMOVILES
TRACTORES
Y CAMIONES**



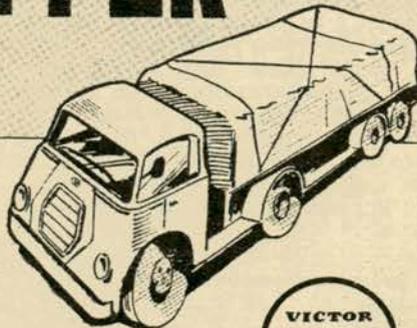
EXIJA LAS JUNTAS

VICTOR-CLIPPER

LEGITIMAS

FABRICADAS POR CASA PEÑA
BAJO LICENCIA DE VICTOR MFG.
& GASKET CO. DE CHICAGO

ILL. U. S. A.



CASA PEÑA S.R.L.

LA CASA DE LAS JUNTAS

LA FABRICA DE JUNTAS MAS IMPORTANTE DE SUD AMERICA



VENTAS: SAN JUAN 1728 al 30 -

Teléfonos: 27-2444, 27-2555,
23-8544-26-1521



EN octubre de 1903 arribó al puerto de Comodoro Rivadavia el transporte nacional "Chubut", trayendo una máquina perforadora para buscar agua; y junto con ella vino el director del trabajo, que era el ingeniero Claudio Casullo, un mecánico, y demás personal; y hacia el 20 de octubre, la perforadora estaba siendo instalada al pie del Cerro Borja, en el ángulo sudoeste de la manzana Nº 4, en el centro de la calle, sin perjudicar en nada el movimiento del tránsito, por más que aumentaba a causa del crecimiento de la población, según cierto oficio del representante policial, subprefecto Belzunce, a la jefatura de Rawson, ejercida por Julio Fougere.

La perforadora, una rotativa, corona de diamantes, no pudo pasar la profundidad de 170 metros, y por esto no halló agua, el elemento que tanto deseaba el vecindario, que era quien la había pedido. Por consiguiente, hubo que dejarla.

Los primeros indicios del petróleo

Es de notar, escribía cinco o seis años después un técnico oficial, que a unos 150 metros de profundidad se observó, sobre la superficie del agua proveniente de la

inyección, ligeras irizaciones, tal como las que producen los aceites minerales; pero en vista de que nada permitía pensar en la presencia de petróleo, en esa profundidad, las irizaciones, hoy perfectamente explicables, fueron atribuidas al lubricante de la bomba de inyección. Como se ve, agregó el técnico, las menores incidencias que se producen en los trabajos de esta naturaleza deben ser meditadas y discutidas en sus más ínfimos detalles, para no dejar pasar inadvertidos los resultados de la mayor importancia.

La segunda perforadora, una Fauck, de Viena, adquirida por intermedio del jefe de la División Minas, Geología e Hidrología, ingeniero Julio Krause, llegaba a Comodoro Rivadavia en diciembre de 1906. Fue armada tres kilómetros al norte del pueblo; y como a un kilómetro de la costa. Evidentemente, el gobierno nacional deseaba auxiliar al poblador.

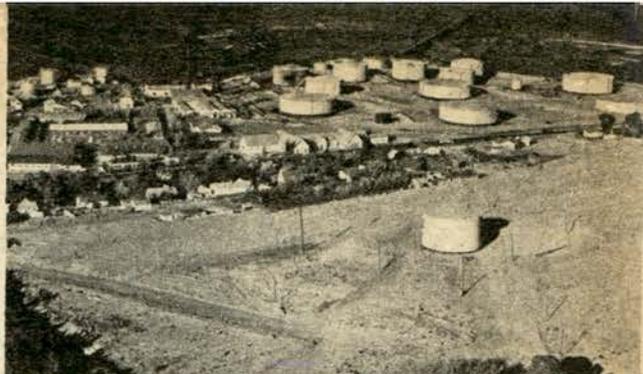
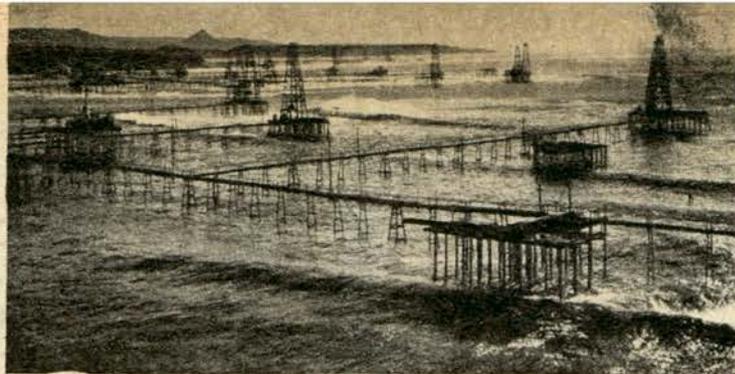
La dotación de esta nueva máquina, más poderosa, se componía de 11 individuos: foguistas, peones, cocinero, etcétera. Sus nombres: José Fuchs, Humberto Beghin (llegado cuando la máquina ya estaba trabajando), Gustavo Kunzel, Juan Martínez, Florentino Soto, Antonio Viegas, Joaquín Domínguez, José Barravoz, Pedro Gelhorn, Pedro Perezza y Francisco Ferrera.

Huracanes y accidentes

Los comienzos no fueron felices, según los recuerdos del técnico ayudado. El 21 de enero de 1907, cuando aún no se había concluido de armar la torre de sondeo, un huracán la derrumbó, causando serios perjuicios y retardando la perforación hasta el 24 de marzo.

Ya en función perforativa, ocurrieron dos accidentes, dos derrumbamientos internos, que apresaron las barras de sonda: uno en agosto y el otro en septiembre, los cuales hicieron perder 51 días de perforación. A pesar de todo, no había terminado el mes de noviembre cuando se llegaba a una profundidad de 515 metros, o sea a más del poder teórico de la máquina, que era de 500 metros solamente.

¿Qué hacer? No había indicio de agua ni de petróleo. Se consulta a la División mencionada. El ingeniero Krause responde que desearía llevar la perforación lo más profunda posible, pero siempre que, a juicio del señor Fuchs —José Fuchs era el jefe de sondeo—, no haya ningún peligro de ruptura. Se declara satisfecho del trabajo realizado y espera que se di-



Los pozos levantados en el agua en la zona de Comodoro Rivadavia pueden apreciarse en esta fotografía a la que la naturaleza le ha puesto un marco de auténtico dramatismo.

Una vez que el petróleo es extraído en los pozos que penetran en el mar, el viscoso líquido es almacenado en tanques de gran capacidad para su posterior proceso de refinación.

haya alguna dificultad, se dará aviso en el acto, pidiendo instrucciones". Claramente, el ingeniero Krause había sido bien comprendido. Esto acontecía el 16 de noviembre de 1907.

Aparece el petróleo

Los días 11 y 12 de diciembre, cuando el trépano mordía y horadaba la tierra a 515 metros, aparecieron los primeros indicios de petróleo, indicios que al día siguiente, el memorable día 13, ya eran gotas gruesas, subidas a la superficie con el agua de inyección.

La afluencia a la superficie de la tierra del oro negro escondido en sus entrañas y descubierto hace 56 años por un puñado de hombres que buscaban agua, ha convertido a Comodoro Rivadavia en el importante centro ciudadano que muestra esta fotografía.

Puede imaginarse la alegría y exaltación de los perforadores, poco después compartidas por tantos del caserío inmediato, aunque muchos preferían el agua. Volvió a vibrar el telégrafo. El ingeniero Krause indica entonces que se vacíe el pozo, para que la presión del agua no contenga la salida del mineral; y apenas terminada esta operación, y entubado debidamente el sondeo, el petróleo comenzó a surgir solo, en medio del asombro y el entusiasmo de todos. Fue un chorro potente, imprevisible, pasmoso, formando en el aire una columna como de 40 metros, semejante a un géiser. Y así continuaba el pozo un año después, y más tiempo todavía, proclamando ante el país la grandeza y la fuerza del yacimiento. Era el principio de un insospechado, enorme y magnífico emporio industrial, en desarrollo constante.

Las primeras muestras petroleras llegaron a Buenos Aires el 9 de enero de 1908, y una parte de ellas fue remitida a la Compañía Nacional de Aceites, y la otra al Laboratorio de Química del Ministerio de Agricultura, para que fueran estudiadas científica e industrialmente. Y en los anales de ese Ministerio se registrarán estas palabras: "De todos los trabajos practicados hasta ahora por intermedio de la Sección Hidrología, es indudable que el más trascendental, por sus resultados, es el de Comodoro Rivadavia, tanto por el valor científico del descubrimiento, cuanto por el valor intrínseco del mineral".

Comodoro Rivadavia, que en 1907 dio 16 toneladas de petróleo, daba 2.442.225 toneladas cincuenta años después, al cumplirse el cincuentenario del descubrimiento; y hoy no sólo se ha aumentado allí esa cantidad, sino que se tiene también la producción de Santa Cruz, que se aproxima a los cinco millones de toneladas por año.

Así, pues, el 13 de diciembre de 1907 es un día memorable para Comodoro Rivadavia y el país en general.

rijan, con el mismo acierto y prudencia los últimos metros.

La dotación entera fue optimista. Esto no es escarceo literario ni esfuerzo imaginativo. Esto es historia efectiva y documentada. "Se continúa perforando con el mayor cuidado —fue la respuesta telegráfica, suscripta por Beghin y Fuchs (Humberto Beghin era algo así como jefe administrativo)—, y creemos posible que la máquina, sin peligro alguno, pueda llegar a 600 metros, poco más o menos. Se irá a la mayor profundidad posible —agregaron todavía—, y cuando

Las primeras muestras de Comodoro Rivadavia llegaron a Buenos Aires el 9 de enero de 1908.-

Por
R. GORRAIZ BELOQUI
Para AUTOCLUB

Hace 56 años buscando agua encontramos PETROLEO



día, en cambio, es indispensable añadir, como mínimo, las dos condiciones artificiales mencionadas, por lo fundamentales.

En breve resumen, en una especie de guía para la salud, repasaremos las características principales de los diversos climas con el único propósito de evitar algunos sustos o contratiempos serios a algunos de los inminentes y optimistas veraneantes.

Playas de mar

Incluidos los consabidos baños, se trata de climas "fuertes", esti-

Descansa

METIDOS en primavera y a boca de jarro del verano, una parte de la población ciudadana se apresta para sus vacaciones. Hasta hace poco más de un cuarto de siglo este asunto no constituía ningún problema, empezando porque solamente privilegiados sectores estaban en condiciones de gozar de un prolongado descanso anual fuera de su lugar habitual de residencia, y siguiendo porque los puntos de veraneo accesibles eran contados. Mar del Plata, Miramar, Sierras de Córdoba, Mendoza y un par de playas uruguayas eran los destinatarios, prácticamente, del 90 por ciento de la corriente del turismo de vacaciones de nuestro país. Además se viajaba cómodo, se disponía de hoteles y pensiones a elección y en cualquier momento, y en cuanto a las propias playas o paseos, pese a ser bastante concurridos, podían disfrutarse tranquilamente, prolongadamente y silenciosamente. Por último, el infaltable médico de cabecera determinaba la elección final entre la disyuntiva: playas de mar o clima de montañas.

"¡O tempora!... ¡O mores!..."

Hoy las cosas han cambiado en forma notable. Por lo pronto, comparativamente, resulta enorme el número de familias "en condiciones" de gozar de las reparadoras vacaciones-veraneo prolongadas y ha crecido también geoméricamente, la cantidad de propietarios de medios de locomoción. Se han multiplicado considerablemente los lugares accesibles al turismo. Si de las comunicaciones se trata, actualmente, su abundancia, velocidad, seguridad y facilidad, no admiten comparación con las de antes. Millares de puestos de abastecimiento de combustibles y lubricantes y de talleres de mantenimiento y reparación de automotores, ubicados estratégicamente y con profusión, garantizan a los viajeros inconvenientes mínimos.

En lo que a la salud se refiere, el periodismo escrito y radial y hasta la TV han reemplazado con aceptable eficacia a los médicos "de familia" faltantes, en su misión de divulgar consejos y advertencias útiles. Precisamente, estas líneas encuadran en ese tipo de sustitución.

Pero... pero...

Naturalmente, no todo es color de rosa dentro del panorama actual. Existen "peros" con signo negativo. Verbigracia, el de que ni en los lugares clásicos ni en muchos de los "nuevos" se puede ya disfrutar del estimulante veraneo tan tranquila y silenciosamente; ni mucho menos. Y la cosa tiene importancia médica capital.

Bullicio permanente y multiplicación interminable de percepciones visuales, constituyen los dos exponentes más destacados de la sobrecarga sensorial, característica inseparable de la "civilización", como sus grandes concentraciones de gente y de actividades multifacéticas en espacios reducidos. En la mayoría de los casos es, precisamente, para librarse de tan molesta y perjudicial sobrecarga que se aguardan durante largos meses, instintiva y razonablemente, a las liberadoras vacaciones anuales. Una elección equivocada del punto dónde pasarlas, hace que a menudo se salga de Guatemala para ir a "Guatepeor".

Es cierto que, como venimos de indicar, no todos los "nuevos" lugares de veraneo adolecen de esos males, felizmente y por el momento. Y esa es una circunstancia de vital importancia como veremos.

La temperatura media estival, el grado medio de humedad, el promedio barométrico, el régimen de vientos, la existencia de aguas saladas, dulces o termales, y el "aire puro" eran, otrora, las condiciones que acreditaban a los distintos sitios de veraneo ante los probables turistas. Hoy en



mulantes, excitantes. Amplias oscilaciones termométricas y barométricas, frecuencia de vientos de medianos a intensos, discreta humedad, lo justifican. Su atmósfera es limpia de polvillo pero cargada de diversas sales, entre las que merecen citarse por su influencia sobre el cuerpo humano, las de yodo y sodio.

Los individuos habitualmente asténicos, abúlicos, deprimidos, inapetentes o de baja presión arterial, sin enfermedades aparentes que los justifiquen, pueden beneficiarse notablemente. Por lógica, los de constitución o carácter antagónicos, es decir, los hiperténicos, los bulímicos (con exageración del apetito), los excitados y los hipertensos comunes sufrirán, en general, perjuicios.

En materia de reumatismos crónicos, rebeldes, no existe indicación segura "a priori" ya que unos

mejoran, otros empeoran y el resto ni una cosa ni la otra. El médico tratante es el único autorizado para aconsejar con máximas probabilidades de bien.

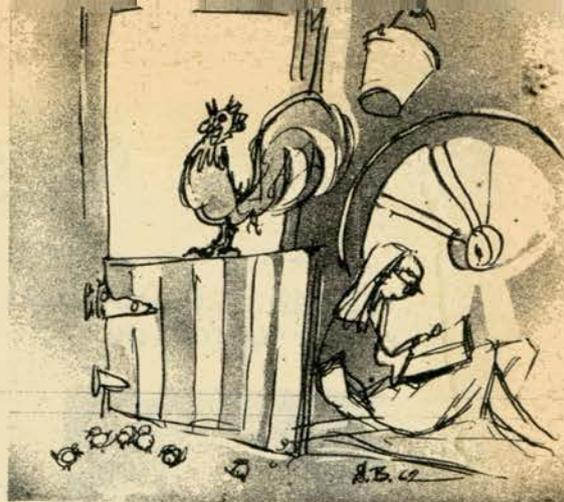
Con la prescripción facultativa de rigor, ciertas afecciones ósteoarticulares mejoran ostensiblemente.

Para los niños mayorcitos, supuestos sanos, esta clase de climas es, casi siempre, muy apropiado pero no así para los muy pequeños, en particular los lactantes, a quienes suele resultar contraproducente y hasta, en determinados casos, peligroso. La inteligencia y la cul-

Párrafo aparte merece la obesidad y la flacura dichas constitucionales, es decir, sin causa patológica aparente. A primera vista y según lo expresado hasta ahora, este tipo de clima sería apropiado para los gordos e inconveniente para los flacos. Y así es a veces pero... —¡oh arcanos de la biología!— en otras tantas oportunidades resulta que en él los gordos engordan y los delgados... ¡también!

Lugares serranos

Aunque con alternativas individuales considerables por razones



Veranear... Pero ¿DONDE?

Por el doctor

MARCIAL DE GREGORIO

Especial para AUTOCLUB

tura de los padres en esta última eventualidad —como en tantas otras— juegan un papel primordial ya que, sobre todo, la cuidadosa “dosificación” de playa, aire y sol, influyen en grado sumo.

Las personas de edad avanzada pero libres de afecciones graves, suelen tolerarlos bien si no abusan, por ejemplo, de los baños, de la permanencia en la playa, de las exposiciones al sol y se cuidan convenientemente de las bruscas bajadas termométricas.

Respecto a los cardíacos mal compensados, a los nefríticos crónicos y a los hipertensos irreductibles, la contraindicación de los climas marítimos es rígida.

largo de enumerar, los climas serranos presentan características generales comunes. Se trata casi siempre de climas entre suaves —como son los de llanura— y fuertes, como los de las costas de mar. Las oscilaciones de temperatura y presión atmosférica se relacionan con el nivel sobre el mar del sitio que se considere, pero tienden a una mayor uniformidad. Vientos moderados poco frecuentes se convierten raramente en violentos ciclones o remolinos. Su carácter más fijo es, quizás, la sequedad del ambiente. Atmósfera por lo común limpia, con concentración de oxígeno proporcional en menos cuanto mayor altura se considere. Tal vez el rasgo más típico de los lugares serranos se refiere a la profusión y variedad de bellos paisajes, con nutrida vegetación o sin ella, pero invariablemente con atractivos contrastes

de colorido y dibujo, condiciones todas que favorecen el mantenimiento de la salud corporal y mental mucho más de lo que generalmente se cree.

Se beneficien o no, niños y grandes, sanos o enfermos, pueden disfrutar de los climas serranos siempre que la altura sobre el nivel del mar sea prudente. Aproximadamente más allá de los 500 ó 600 metros, los efectos varían según los temperamentos o padecimientos. La abundancia de cuevas y repechos se torna inconveniente, decididamente, para ciertos cardíacos y para edades propectas, por ejemplo.

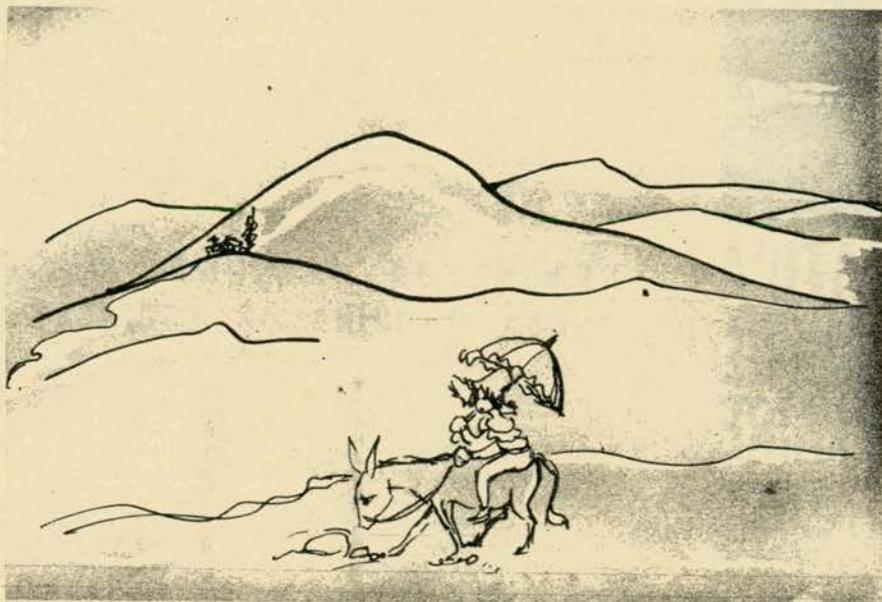
Llanuras

Por lo común presentan ambientes “aplastantes”. Ideales para los caracteres hiperexcitables, para quienes padecen de insomnias injustificados frecuentes y para los sobrecargados de tareas durante el resto del año. Hay llanuras ventosas y calmas. Su atmósfera acostumbra a ser pulverulenta aunque más en las primeras que en las segundas. La humedad depende de la cantidad de corrientes de agua y de la proximidad de lagunas o bañados, siempre en relación, por supuesto, con el régimen de vientos. El termómetro y el barómetro hallan aquí cifras sensiblemente constantes. La vegetación o forestación suele caracterizarse por cierta monotonía pero la presencia abundante de aves y animales domésticos o semisalvajes mejoran, a menudo, este último aspecto. Recordemos, de paso, la saludable influencia del canto de los pájaros y de las expresiones sonoras del resto de la fauna mencionada sobre la energía y equilibrio nerviosos.

Regiones lacustres

Sus climas difieren extraordinariamente unos de otros. No pue-

(Continúa en la página 112)



EL A. C. A. Y LA CAJA NACIONAL DE

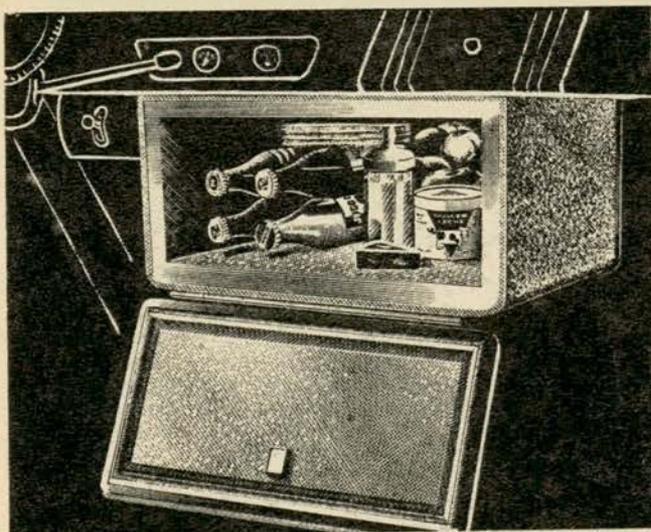
SU PRESIDENTE, EL SR. JORGE C. SUTTON FORMULA DECLARACIONES PARA "AUTOCLUB"



CON el fin de conocer la labor aseguradora que desarrolla la Caja Nacional de Ahorro Postal, institución con la cual el Automóvil Club Argentino ha contratado una póliza de seguros en 1958, hemos creído oportuno entrevistar a su presidente señor Jorge C. Sutton, quien gentilmente accedió a contestar las preguntas que le formulamos en ese momento.

—Estimo que el seguro ha nacido en respuesta a una necesidad —comenzó diciéndonos el señor Sutton—. La sociedad y el individuo necesitan ser amparados por un sistema de previsión adecuado para paliar las consecuencias derivadas del riesgo a que están expuestos permanentemente, y el seguro concurre, en tal sentido, en forma sumamente eficaz.

—¿Considera necesaria, señor Sutton, una mayor difusión popular de los beneficios del seguro?



HELADERA AUTOMATICA PARA AUTOMOVIL CONGELAIRE

Comienza a funcionar con la puesta en marcha del motor y en pocos minutos hace bajar la temperatura en su interior a 3 ó 4 grados. No consume electricidad y enfría tanto como una heladera eléctrica. De larga vida útil - Gran capacidad totalmente aprovechable —Ideal para picnics y viajes de veraneo— Facilmente adaptable a automóviles, lanchas, camiones etc. Distribuidor Exclusivo: **AUTEC S.R.L.** Ayacucho 989, Buenos Aires - Tel. 41-0094

AHORRO POSTAL

—Nunca será suficiente cuanto se haga en materia de difusión de las ventajas que el seguro otorga. El progreso técnico alcanzado por la humanidad y el desarrollo, en general, de las facultades del hombre, traen aparejada la formación de nuevos riesgos a los que el seguro debe cubrir para permitir la eficiencia de esos adelantos. En el plano individual podemos afirmar que quien se encuentra amparado por un seguro, disfruta de una tranquilidad de espíritu que lo capacita para actuar con mayor aplomo y eficacia en el círculo de su actividad. Inculcar esta disciplina de responsabilidad individual y de cooperación y solidaridad en el aspecto colectivo, debe ser un imperativo de toda empresa aseguradora.

—¿Cómo cree que podría encararse una campaña eficaz en tal sentido, señor presidente?

—Entiendo que toda campaña destinada a lograr la adhesión a los diversos sistemas de seguros debe dar idea de protección. Pero no tomar la protección individual como una necesidad individual o aun de determinado círculo social, trabajador, cuerpo colegiado, etcétera, sino hacer prevalecer la idea de que la protección resulta realmente eficaz cuando está extendida a toda la sociedad. El seguro, hemos dicho, lleva implícita la idea de solidaridad. Mientras mayor es el número de asegurados, mayor es el amparo que la comunidad disfruta. Así se realiza el seguro. Así alcanzan sus premisas su máxima efectividad.

—¿Cuáles son los riesgos que cubren los servicios de seguro que tiene a su cargo la Caja Nacional de Ahorro Postal?

—Quisiera señalar que los seguros de la Institución a mi cargo, desde que ésta fuera designada, en 1945, instituto oficial asegurador, están orientados con una finalidad eminentemente social, procurando que, por su bajo costo, lleguen a todos los sectores sociales. En tal sentido cubren los riesgos de muerte, incapacidad parcial, incapacidad total y permanente, doble indemnización —en algunos planes— por muerte causada por accidente y —en caso de automotores— responsabilidad civil hacia terceros, incendio, accidente y robo del vehículo.

—¿Qué comentario le merece, señor Sutton, el convenio suscripto entre la entidad que usted preside y el Automóvil Club Argentino, relativo al seguro de automotores y de vida para automovilistas?

—Considero que con estos seguros se consolida eficazmente la acción de bien común en que ambas instituciones se hallan etapeñadas, ya que, para el Automóvil Club Argentino constituyen un importantísimo complemento de los servicios que presta a sus asociados, y, para la Caja, un medio de extender sus beneficios a los más amplios sectores populares. Por ello, entiendo que con estos seguros la Caja Nacional de Ahorro Postal contribuye en forma decisiva a cimentar el fuerte sentimiento de solidaridad que es característica del Automóvil Club Argentino —terminó diciéndonos el señor Sutton.

REMINGTON PRESENTO UNA NUEVA MAQUINA DE ESCRIBIR

CON la asistencia de representantes de la prensa local y de miembros de organizaciones industriales y comerciales, se llevó a cabo en la planta que Remington Rand Sudamericana posee en la localidad de Munro, el acto de presentación de una nueva máquina de escribir, denominada "Remington 700".

Dicha máquina, que constituye un testimonio del permanente esfuerzo renovador de la mencionada empresa, ha sido íntegramente construida mediante la colaboración de técnicos y obreros de la misma.

EFECTUO SU BANQUETE A UAL A. C. A. R. A.

LA Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina, realizó en conmemoración de su 18º aniversario su habitual banquete anual. Participaron en él el ingeniero Roberto S. J. Servente, secretario de Transportes de la Nación, el ingeniero Héctor A. Cerruti, presidente de A.C.A.R.A., el ingeniero Fernando Mijide, secretario de Industria y Minería de la Nación, y el señor Lloyd Britton. Estuvieron también presentes en el acto, el señor Rafael Ayala, secretario de Hacienda de la Nación, el ingeniero Luis A. Polledo, presidente del Banco de la Nación Argentina, el doctor Ricardo Novillo Astrada, presidente del Banco Industrial, representantes de fábricas de automotores, autoridades nacionales y municipales, representantes de la banca, el comercio y la industria y cámaras y asociaciones afines a la industria automotriz.

PRESENTOSE LA PICK-UP SIAM ARGENTA 1963

TRAS la fabricación de la Pick-up Siam Argenta, que fuera presentada en 1961, Siam Di Tella Automotores ofrece un vehículo similar de su producción, también con licencia de la British Motor Corporation, que constituirá su modelo 1963. La nueva Pick-up tiene un motor de cuatro cilindros, con válvulas en la cabeza, de 1489 cc. de cilindra, que rinde una potencia de 55 HP. al régimen relativamente bajo de 4350 r.p.m.; tiene caja de cuatro velocidades con cambios sincronizados a partir de la segunda, el embrague clásico de disco, único con accionado hidráulico y muy potentes frenos con doble cilindro de expansión de las zapatas en las ruedas delanteras.



El presidente del Directorio de ISARD ARGENTINA S. A., D. Natan Catzman, usa de la palabra en el banquete que los concesionarios de dicha empresa ofrecieron en el Alvear Palace Hotel al volante Remigio Caldara, vencedor de la categoría "A" del VI Gran Premio Internacional Standard, organizado por el A.C.A.

NUEVAS HOJAS DE RUTA HA EDITADO EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

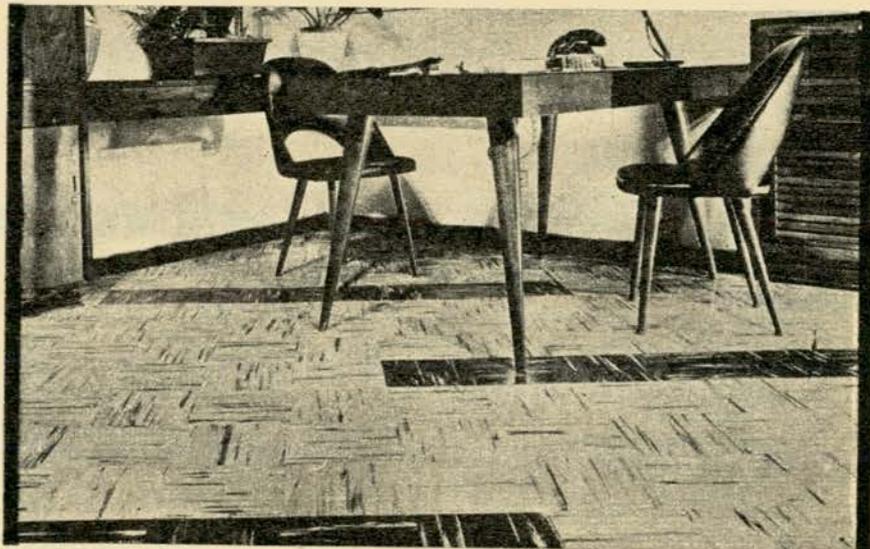
El A. C. A. ha puesto en circulación 400.000 ejemplares de Hojas de Ruta en 11 motivos diferentes, cuyo detalle se da a continuación:

Ruta 7: Buenos Aires-Mar del Plata; Ruta 9: Buenos Aires-Santa Rosa; Ruta 10: Buenos Aires-Santa Fe; Ruta 13: Paraná-Cataratas del Iguazú; Ruta 16: Bahía Blanca-San Carlos de Bariloche; Ruta 18: Comodoro Rivadavia-Ushuaia; Ruta 19: San Carlos de Bariloche-Comodoro Rivadavia; Ruta 21: Río Mayo-Río Gallegos; Ruta 23: Bahía Blanca-Córdoba; Ruta 25: Santa Fe-San Miguel de Tucumán y Ruta 27: San Miguel de Tucumán-Resistencia.

¡MAGICA
TRANSFORMACION
EN POCAS HORAS!

CON *Flexiplast*

Este atractivo toque moderno que necesita su negocio, consultorio, restaurante o su propio hogar, Ud. lo consigue en pocas horas con FLEXIPLAST, el piso actual con proyecciones de avanzada. Los variados y luminosos diseños de FLEXIPLAST otorgan a todos los ambientes —de cualquier estilo que sean— un brillo y un realce insospechados.



¡Tenga hoy mismo en sus pisos ese imán que atrae miradas, simpatías, clientes... y confort, colocando FLEXIPLAST!

Flexiplast

El piso de hoy... para siempre!

un producto de FADEMAM S.A.C.I.

CASA ROYCA

Distribuidor autorizado
Solicite folleto ilustrado

Ntra. Sra. DEL BUEN VIAJE 864 (Morón) - T. E. 629-3934

セフアランチン



...trátela
terapéuticamente

Estadísticas, científicamente controladas en famosas Universidades Médicas, certifican la acción de la poderosa droga Cepharantin, contra la pelada, alopecia prematura, calvicie, etc.

El integral tratamiento copilar CEPHARANTIN contra la caspa, seborrea y caída del cabello posee fármacos de acción penetrante para desengrasar, vigorizar y rejuvenecer los folículos pilosos.

Por Vd. mismo, por su familia, por sus amigos, Vd. debe tratarse terapéuticamente... y recuerde, CEPHARANTIN puede hacer mucho por sus cabellos.

CEPHARANTIN

JABON - LOCION
FIJADOR - CHAMPU

DISTRIBUYE
Mulca S.A.C.I.

AV. SAN MARTIN 5060
T. E. 50-5148-2382

UTILES PLANOS DE CAMINOS PUEDEN SER ADQUIRIDOS EN EL A.C.A.

EL Automóvil Club Argentino dispone de planos de caminos, impresos a todo color, especialmente preparados para facilitar la orientación vial y turística de sus asociados. No viaje sin ellos. Adquiéralos en las distintas dependencias de la Entidad.

Buenos Aires y Alrededores: Detalla caminos, avenidas, pasajes y lugares de la ciudad de Buenos Aires y su zona conurbana. Formato, 69 x 92 centímetros. Se entrega con un sobre y folleto índice por cuadrícula de la nomenclatura.

Caminos de Acceso a Buenos Aires: Cartografía vial y turística de la zona que rodea a la ciudad de Buenos Aires, en un radio de 200 Km. Formato: 70 x 80 centímetros.

Hoja de Zona Nº 6: Plano de la Provincia de Buenos Aires, con sus principales caminos, características y kilometraje. Detalle especial de zonas balnearias y serrana. Formato: 80 x 69 centímetros.

Plano de la República Argentina: Contiene la red principal de caminos del país, con calidad de calzada, kilometrajes y nomenclaturas de pueblos y lugares. Mide 105 x 68 centímetros.

EWY Y URSULA Vistas por un Humorista

"Son tan galantes los corredores argentinos que, con su tradicional y exquisita forma de ser no dejaron, absolutamente, que en etapa alguna cualesquiera de ellos superase, siquiera un momento, a nuestras dos gentiles campeonas Ewy y Ursula". (De una edición humorística de "Malmo".)

Para el próximo Gran Premio habrá que acicatear a otras mujeres a competir. La Cámara del Peinado Femenino tiene proyectado donar un peluquero con tijera y todo.

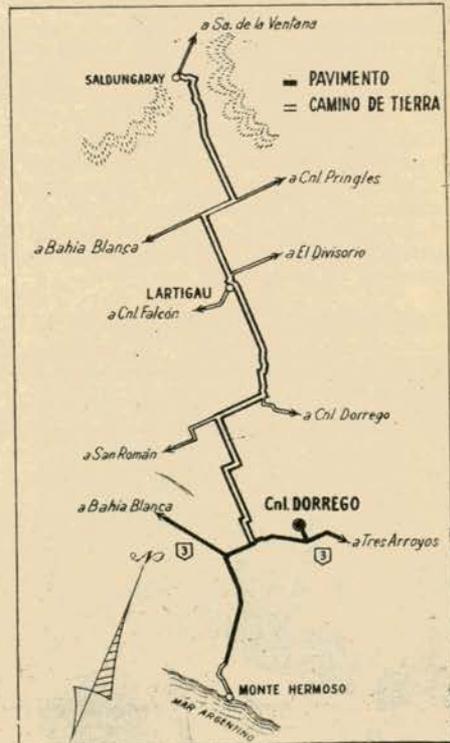
...pregunto yo: el primer premio, ¿se lo habrán pagado en bonos? Total... ¿ellas qué saben qué color tienen los pesos?

MIGUEL MOYA

LA COMPAÑIA SKF CUMPLE 45 AÑOS

Se cumplen en estos días 45 años de existencia en el país de la Compañía SKF Argentina S.A. Comercial e Industrial, representante exclusiva de la Aktiebolaget Svenska Kullagerfabriken de Gotemburgo, Suecia, y 37 fábricas SKF distribuidas por el mundo entero que producen los rodamientos a bolillas y a rodillos de la conocida y prestigiosa marca SKF. Con sede central en la calle Perú 545, Buenos Aires y una red de sucursales, en Rosario, Córdoba, Mendoza y Tucumán, la Compañía SKF Argentina se ha convertido en una valiosa fuente de asesoramiento técnico gratuito, dentro de su campo especial, que viene brindando a los industriales y consumidores argentinos de rodamientos las experiencias técnicas recogidas en todo el mundo, por la organización SKF, a través de sus fábricas y 300 oficinas de ventas distribuidas en 60 países distintos.

SUGIERESE LA CONSTRUCCION DE UN CAMINO A MONTE HERMOSO



Como consecuencia del trazado de la ruta 51 entre Bahía Blanca y Coronel Pringles, se ha sugerido la construcción del camino que se indica en este plano, entre Sierra de la Ventana y Coronel Dorrego para empalmar con la ruta número 3 y el camino a Monte Hermoso, recientemente pavimentado y habilitado. Este camino facilitará la corriente de turismo entre Sierra de la Ventana y los balnearios de la costa atlántica.

LOS CONCESIONARIOS PEUGEOT OFRECIERON UN HOMENAJE

El director de D.A.P.A.S.A., doctor Manuel Iacono, habla durante el homenaje organizado por los concesionarios de los automóviles Peugeot de todo el país, a los corredores que intervinieron en el VI Gran Premio Internacional Standard Supermóvil Y.P.F. conduciendo automóviles Peugeot, y al periodismo especializado. La fotografía muestra de frente al ingeniero Mario L. Negri, vicepresidente del Automóvil Club Argentino; el señor Raimundo Richard, presidente de I.A.F.A., Industriales Argentinos Fabricantes de Automotores, bajo licencia Peugeot S. A., y el señor A. Lozes, tesorero del Automóvil Club Argentino.



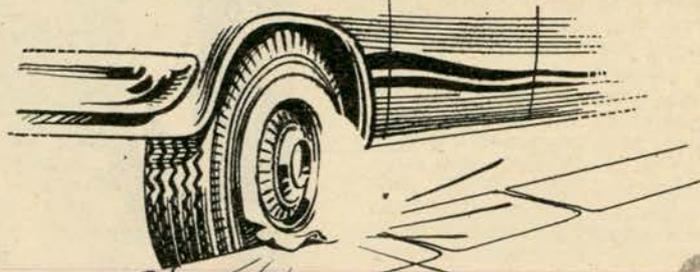
Un grupo de profesionales pertenecientes a la Sociedad de Ingenieros Civiles de Francia, filial Argentina, acompañados por el vicepresidente de la entidad, ingeniero Georges Carrus, visitó la fábrica que I.A.F.A., Industriales de Automotores, bajo licencia Peugeot S. A., posee en el kilómetro 37,5 de la ruta Mar del Plata. Acompañados por el Gerente de Repuestos de D.A.P.A.S.A., ingeniero Eloy Aguilera, los visitantes fueron recibidos, a su llegada a la planta, por el presidente de IAFA, señor Raimundo Richard, el director de la fábrica, ingeniero C. A. Gath, y directivos de la empresa.

Finalizada la visita, los ingenieros fueron agasajados con un almuerzo criollo. En la oportunidad, el ingeniero Aguilera, en nombre de IAFA, les agradeció su presencia, retribuyendo sus palabras el ingeniero Carrus.

TRATO LA ASAMBLEA DE DELEGADOS REFORMAS AL ESTATUTO DEL A.C.A.

El 29 de noviembre último, la Asamblea de Delegados del A.C.A. realizó dos sesiones en la sede central de la entidad. En ambas oportunidades fueron tratados importantes asuntos incluidos en el temario, entre los cuales se destaca, por su trascendencia, el proyecto de reformas al Estatuto Social del Club.

Próximamente, una vez superadas las razones de tiempo y de espacio que nos impide hacerlo en este número, informaremos con detalles a los lectores sobre el mencionado Proyecto de Reformas.



Cordonazo?

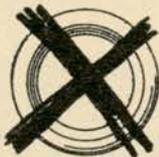
...que importa!

Bandas adaptables

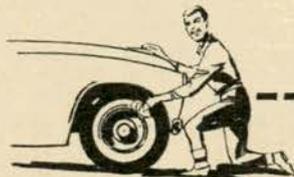
POLO®

LA BANDA *muy blanca* INDESTRUCTIBLE

Fabricada con un compuesto plástico, de fórmula exclusiva, lograda a través de pacientes investigaciones abonadas por la experiencia de muchos años en el ramo; nos ha permitido crear una banda indestructible, blanca, única en el mundo.



No más bandas amarillas, su blancura es inalterable.



Fácil limpieza sin jabón, un simple trapo húmedo o seco la dejará como nueva.



Por su precio, duración y calidad constituye siempre un buen negocio.

RIDALA S U
GOMERO

BANDA *muy blanca* **POLO®**

FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES
DONATO ALVAREZ 50 - TEL. 63-3196

TENGO MUCHO QUE APRENDER, NOS DICE JOSE MIGLIORE

*Prudencia, sensatez y precaución es la
fórmula del piloto del coche 526*

JOSE Migliore, el joven conductor del coche 526 con el que en el VI Gran Premio Standard Supermóvil Y.P.F. se clasificó primero en la categoría E, primero en la categoría E nacional, primero en la general de coches nacionales y cuarto en la general, vino a AUTOCLUB a saludarnos. La ocasión resultó así más que propicia para recoger de sus labios una versión, tan exacta como mesurada, de su exitosa actuación.

Digamos ante todo, que estamos en presencia de un hombre joven y apuesto, poco propenso a prodigarse en palabras, pero que irradiaba espontánea simpatía. Al contestar nuestras preguntas lo hace con naturalidad y sin reservas mentales; a veces nos mira fijamente a los ojos. Para contestar otras, deja vagar su mirada en el vacío. Pero, tanto en uno como en otro caso, recogemos la sensación de presencia de su sinceridad. Sinceridad que es, así lo creemos, la expresión de su confianza, de su plena confianza en lo que hace y en lo que, en el fondo íntimo de su pensamiento, espera poder hacer en el futuro.

—Un Gran Premio —nos dice en respuesta a la pregunta que acabamos de formularle— no debe correrse como cualquier carrera común. Al coche tenemos que ayudarlo conduciendo con prudencia, sensatez y precaución. En una carrera de este tipo, todos exigimos el máximo a nuestros coches. De ahí la importancia que significa poder contar con equipos de auxilio muy bien organizados.

Migliore, el conductor del Peugeot 403, el coche mejor clasificado entre todos los de fabricación nacional, intervino con su marca predilecta en los grandes premios standard de 1959, 1960 y 1961, cumpliendo la totalidad del recorrido. Otro tanto ocurrió en 12 de las 13 pruebas restantes que constituyen su historial de corredor.

—Sali a correr la categoría nacional confiado en mi Peugeot. Una camioneta de auxilio y el ofrecimiento de algunos buenos amigos de reabastecerme en el camino, completaban las posibilidades de mi chance. La etapa más difícil fue la segunda, y también fueron muy bravas la cuarta y la quinta. Para dar nombres podría citar Capillita y El Infiernillo. Muchos badenes,

Por
JULIO MARZO
Para AUTOCLUB



El destacado corredor José Migliore, conversando con el redactor de esta nota, en presencia del ingeniero Eloy Aguilera, gerente de D.A.P.A.S.A., fabricante de los coches Peugeot.

ripió y un paisaje frío, triste y desolado, en el que pude comprobar la fortaleza de mi coche. No hice cosas raras en el camino, pero me esforcé en mantener un alto promedio constante de velocidad—confiesa José Migliore—. A mi me parece que se corre mejor cuando no se conoce el camino. Exige una mayor atención. Y, sobre todo, no debe adivinarse una curva: debe vérsela.

Me falta mucho por aprender

Nuestro reportado tiene 31 años de edad. Ha nacido en San Isidro y es un próspero concesionario de Peugeot, hijo de sicilianos. En el dedo anular de su mano izquierda luce un sobrio anillo de compromiso. Pero no está casado. Se halla de novio y su novia, a la que

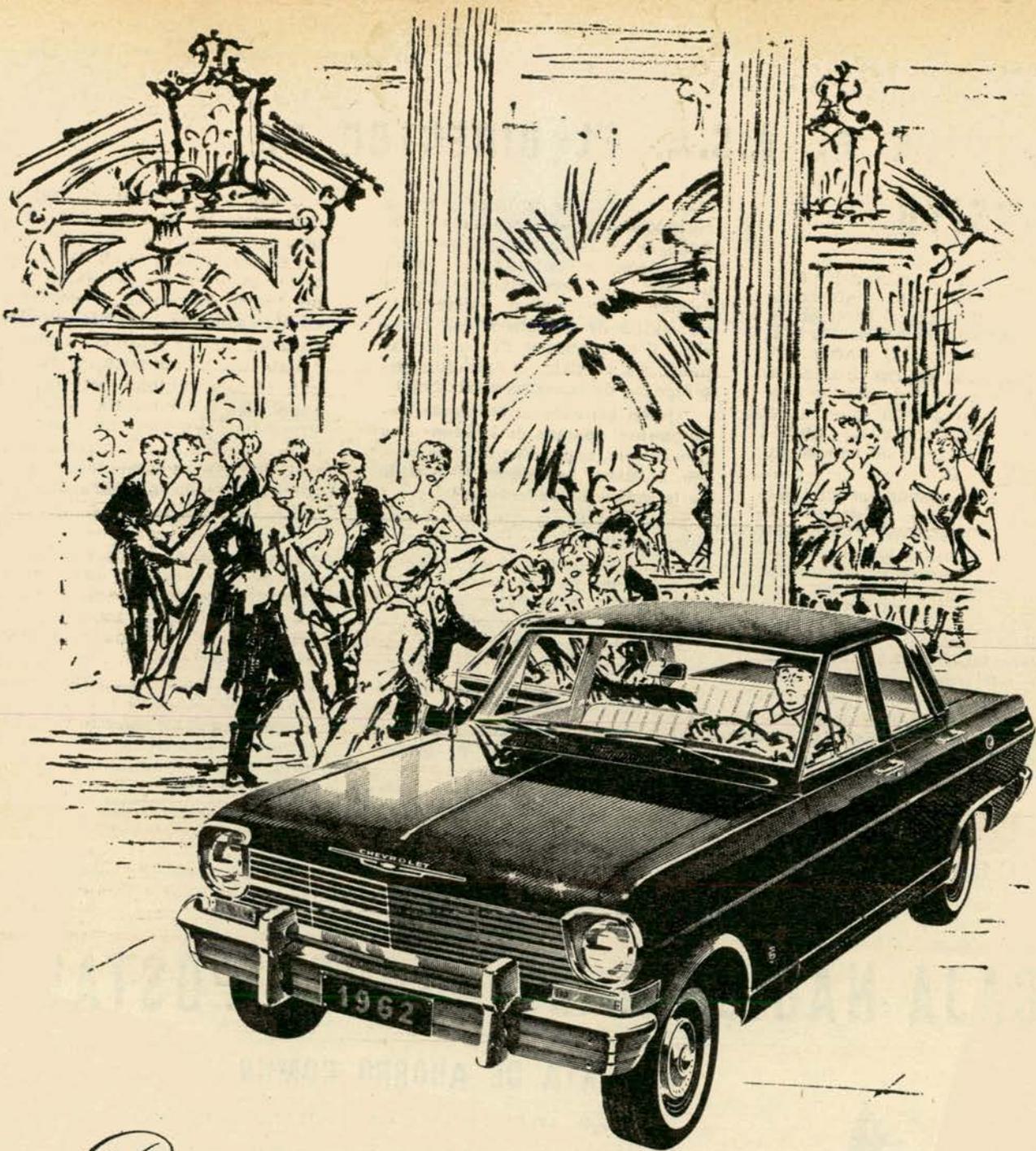
indudablemente quiere mucho, responde a un nombre corto y cariñoso: Mona.

No sabemos cómo habrá recibido Mona la noticia de que Peugeot ha invitado a Migliore y a su acompañante Alberto Lupechini a visitar la fábrica de esa marca en Francia. Pero creemos que el nombre de

Paris tendrá sólo el valor recordatorio de una anécdota.

Seguimos, implacables, interrogando a nuestro visitante. Y Migliore hilvana sus respuestas que nosotros, ahora, para abreviar, o por poca aptitud profesional para el diálogo, vamos a transformar en el "mot de la fin" de un corto monólogo.

—En materia de carreras automovilísticas todavía tengo mucho que aprender. En verdad, me gustaría aprender a correr en competencias de fórmula uno. No hay duda de que la presencia de las corredoras suecas y su actuación extraordinaria en el Gran Premio Standard Supermóvil Y.P.F., agregó un interés adicional a la carrera. El Peugeot me respondió siempre en gran forma. En Rosario, por ejemplo, como no tenía nada que hacerle, hice lavar el coche...



*P*ARA USTED QUE ESTA ACOSTUMBRADO A LO MEJOR...

En saber seleccionar está el secreto de la distinción. Saber seleccionar las amistades, los deportes, las lecturas, los ambientes...

Saber seleccionar es, por ejemplo, decidirse por el elegante CHEVROLET "400", creado para quienes, como usted, están habituados a lo mejor. Pida ya una demostración a su Concesionario.

El Chevrolet "400" se entrega completo, con todos sus accesorios.



Es un producto de GENERAL MOTORS ARGENTINA, S. A. Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.

SOBRE EDUCACION VIAL HABLO EN EL A.C.A. EL DIRECTOR DE TRANSITO

EN el salón de actos del A.C.A. tuvo lugar una conferencia pronunciada por el Director de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, ingeniero José B. García. En la misma —que estuvo dirigida a la Federación de Autos Colectivos y Transportistas— el disertante expresó diversos conceptos fundamentales en materia de educación vial.

Siendo preocupación esencial del A.C.A. el aporte de soluciones a los diversos problemas relacionados con la organización del tránsito, transcribimos a continuación la parte medular de la citada conferencia.

Luego de dar lectura a un artículo aparecido en el matutino "La Prensa", el ingeniero García expresó:

"Entiendo que la educación ciudadana en materia de tránsito público es signo de cultura, urbanidad y civilización. El origen del

respeto hacia la persona y de la corrección en los modales y en el trato entre las personas, debe indudablemente encontrarse en el derecho. La inevitabilidad en la existencia de conflictos lleva a la necesidad de establecer los derechos y obligaciones de los ciudadanos y a exigirles el estricto cumplimiento de las leyes sancionadas.

"**Quien conduce un vehículo debe contar, además de la idoneidad presumible, con serenidad de ánimo, cordura, tolerancia y sentido de la mutua consideración**".

Luego de hacer hincapié en la responsabilidad de los conductores, el conferenciante se refirió a la necesidad de dar estricto cumplimiento a las señales luminosas establecidas en la vía pública.

Posteriormente efectuó una somera enunciación de las infracciones más comunes y que son causa de dificultades en la circulación de los vehículos, así como también de accidentes de gravedad imprevisible.

Después de señalar el mal uso que normalmente se hace de la bocina —elemento sonoro cuya utilización está prohibida durante las 24 horas del día, salvo casos de fuerza mayor—, el conferenciante anunció severas medidas para los que cometan tales abusos, así como también para los que hagan circular automotores con escape libre o silenciador deficiente. Prometió asimismo enérgicas sanciones destinadas a quienes no respeten las reglamentaciones vigentes sobre luces y paragolpes.

"En fin —concluyó el ingeniero García—, soy optimista y confío en la comprensión de todos ustedes. Sé que llevarán exactamente al seno de las líneas que representan la verdadera inquietud que asiste a las autoridades municipales y extremarán las medidas para que todos cumplan con las normas de tránsito y con ello lograremos que en nuestra ciudad el mismo se desarrolle en forma segura, fácil y armoniosa."

El mejor servicio, a su servicio,
encontrará Ud. en

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL



• CUENTA DE AHORRO COMUN

8% de interés, sin límite de importe, con facilidades para operar en cualquier punto del país

• CUENTA PARA INVERSIONES MOBILIARIAS

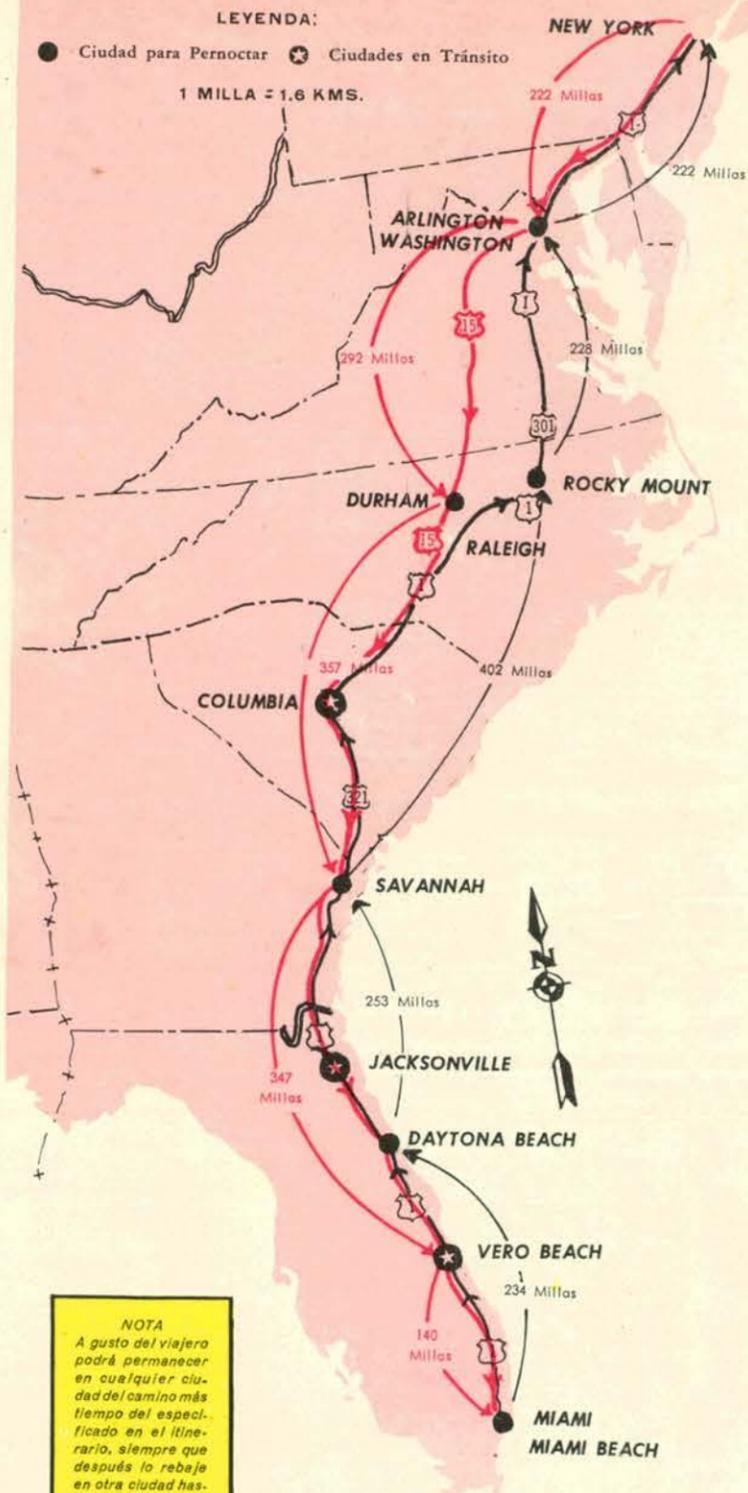
11% de interés básico

• SEGUROS DE VIDA

Individuales y colectivos, más económicos..., más ventajosos..., más seguros

¡AHORRE! ¡ASEGURE SU VIDA!

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL



NOTA
A gusto del viajero podrá permanecer en cualquier ciudad del camino más tiempo del especificado en el itinerario, siempre que después lo rebaje en otra ciudad hasta hacer un total de 16 días y 15 noches. La permanencia en Nueva York está limitada a sólo tres noches, cualquier tiempo extra será considerado como DÍAS ADICIONALES.

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO le ofrece unas verdaderas VACACIONES de ENSUEÑO



16 días y 15 noches, desde u\$s 120.

con alojamiento y el uso de un moderno automóvil con 3 mil millas libres de gastos, bencina, aceite y Seguro.

Su carnet de chofer local, en vigor, le servirá para conducir su automóvil en los Estados Unidos.

Además, los precios por persona, incluyen:

- Alojamiento en Moteles, durante el trayecto por 12 noches
- Alojamiento en Nueva York por 3 noches
- Estacionamiento del automóvil en Nueva York
- Entrada gratis al mundialmente famoso Seaquarium en Miami
- Paseo en autobús excursionista por la ciudad de Nueva York
- Entrega de mapas de carretera, folletos e informaciones.

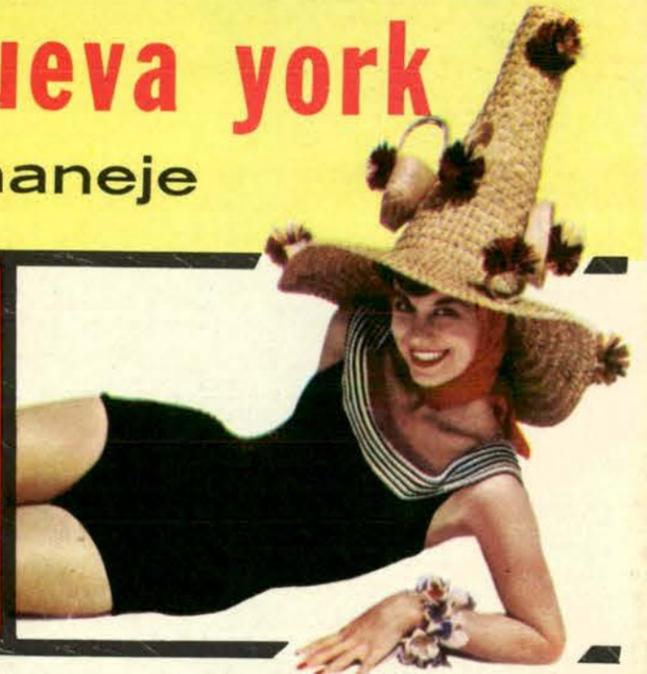


en EE.UU. con **LAN-CHILE** a **miami y nueva york** vuela y maneje

EXTRAORDINARIO PLAN de CREDITO

El nuevo Plan de Crédito de LAN-CHILE, abre para Ud. amplias posibilidades y nuevas facilidades de buen viaje. Este Plan le permite pagar:

- Desde un 20 % al contado. ● El resto en 12 meses.
- La primera de las cuotas 60 días después de iniciado el viaje. ● Sin recargos! Sin intereses! En moneda nacional!



LISTA DE MOTELES

FLORIDA

Miami - Venetian Isle Motel, situado en el 20 Venetian Way, entre Miami y Miami Beach. **Vero Beach** - Jewel Palms Motor Lodge, situado en S. Ocean Drive y Camelia Lane. **Jacksonville** - Arlington Motor Lodge, situado en 6300 Alt. US 1 Expressway. **Daytona Beach** - Monticello Motor Lodge, situado en el 1515 S. Ridgewood Avenue, US 1.

GEORGIA

Savannah - Heart of Savannah Motel, situado en el 300 W. Bay US 17 y 80 en la parte baja de la ciudad.

SOUTH CAROLINA

Columbia - Delta Motel, situado en el Highway 1, West Columbia.

NORTH CAROLINA

Rocky Mount - Hal Orr's Motel, situado a 3 millas al norte de

la ciudad en la US 301. Coral Court, situado a 4 1/2 millas al norte de la ciudad en la US 301. **Durham** - Eden Rock Motel situado a 1 milla al oeste de la ciudad en la US 15. Duke Motor Lodge, situado en el boulevard Durham-Chapel Hill. Cruce de la US 15-501.

VIRGINIA

Arlington (Washington) - Park Avenue Motel, situado en el Arlington Boulevard (US 50) y N. Court House Road. **Richmond** - Princess Lee Motel, situado en la US 1 a 7 1/2 millas al norte de la ciudad. White House Motor Lodge, situado a 9 millas al sur de la ciudad en la US 1 y la 301. **Williamsburg** - Mount Vernon Motor Lodge, situado a 1 1/2 milla al oeste de la ciudad en la US 60.

NUEVA YORK

Nueva York - Hotel Paramount, situado en el corazón de la ciudad a pocos pasos de Broadway.

CONSULTENOS HOY MISMO

Con sumo agrado le informaremos ampliamente sobre las ventajas de este plan excepcional de turismo.



VIAJES Y TURISMO 1er. PISO
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Av. LIB. GRL. SAN MARTIN 1850 - T. E. 83 - 2039 y 6061 - BS. AIRES

Excursiones a los LAGOS ARGENTINOS y CHILENOS

**ORGANIZADAS
POR EL
AUTOMOVIL CLUB
ARGENTINO**



EXCURSION N° 1

DURACION 12 DIAS

- 1er. día: Salida de Buenos Aires en tren desde la estación Constitución.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a
10º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral, con ascensión en alambre-carril.
10º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
11º día: En viaje.
12º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION N° 2

DURACION 15 DIAS

- 1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a
13º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral, con ascensión en alambre-carril.
d) Puerto Blest y Laguna Frías.
13º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
14º día: En viaje.
15º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION N° 3

DURACION 20 DIAS

- 1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a
18º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral con ascensión en alambre-carril.
d) Puerto Blest y Laguna Frías.
e) Ventisqueros del Tronador y Cascada Alerces.
f) Circuito Grande.
18º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
19º día: En viaje.
20º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION N° 4

DURACION 14 DIAS

- 1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a
8º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
8º día: Salida en lancha de Bariloche a Puerto Blest. Almuerzo en el restaurante de Puerto Blest. Traslado de Puerto Blest a Puerto Alegre en ómnibus. Travesía del Lago Frías desde Puerto Alegre a Puerto Frías en lancha. Desde Puerto Frías hasta Peulla (Chile) en ómnibus. Cena y alojamiento en el Hotel Peulla.

- 9º día: Traslado desde el Hotel al muelle en ómnibus. Travesía del Lago de Todos los Santos hasta Petrohué. Almuerzo en Petrohué. Después del almuerzo, en ómnibus desde Petrohué a Puerto Varas. Recepción, cena y alojamiento en el Hotel.
10º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Santiago.
11º día: Llegada a Santiago. Recepción y traslado al Hotel.
12º día: En Santiago. Día libre. Visita de la ciudad.
13º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
14º día: Llegada a Buenos Aires por la noche.

EXCURSION N° 5

DURACION 18 DIAS

- 1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a
8º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán las siguientes excursiones:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Arrayanes.
c) Circuito Grande.
8º día: Salida en lancha de Bariloche a Puerto Blest. Almuerzo en el restaurante de Puerto Blest. Traslado de Puerto Blest a Puerto Alegre en ómnibus. Travesía del Lago Frías desde Puerto Alegre a Puerto Frías en lancha. Desde Puerto Frías hasta Peulla (Chile) en ómnibus. Cena y alojamiento en el Hotel Peulla.
9º día: Traslado desde el Hotel al muelle en ómnibus. Travesía del Lago de Todos los Santos hasta Petrohué. Almuerzo en Petrohué. Después del almuerzo, en ómnibus desde Petrohué a Puerto Varas. Recepción, cena y alojamiento en el Hotel.
10º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Santiago.
11º día: Llegada a Santiago. Recepción y traslado al Hotel. Día libre en Santiago.
12º día: En Santiago. Visita de la ciudad.
13º día: Traslado a la estación. En tren a Viña del Mar. Llegada, Recepción y traslado al Hotel.
13º a
17º día: En Viña del Mar. Días libres.
17º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Buenos Aires.
18º día: Llegada a Buenos Aires por la noche.

NOTA:

Consúltenos para viajes por vía aérea y excursiones por más días de estadía, vía Zapala y San Martín de Los Andes.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Viajes y Turismo -- Casa Central 1º P.
Avda. Libertador General San Martín 1850, T. E. 83-6061.

Felicidades



en alas de

ALA

BUENOS AIRES - Lavalle 1169 - T. E. 35-6130/6252/6288
ROSARIO - Sarmiento 861 - T. E. 4706/60554
CORDOBA - Av. V. Sársfield 254 - T. E. 21241
RESISTENCIA - Tucumán 1 - T. E. 5770
POSADAS - Félix de Azara y San Martín - T. E. 5031
TUCUMAN - 24 de Septiembre 488 - T. E. 20812
CATAMARCA - Salta 816 - T. E. 896
MAR DEL PLATA - Av. Luro 2332 - T. E. 43866
SANTA FE - Tucumán 2686 - T. E. 14293
CORRIENTES - Córdoba 983 - T. E. 2570
PUNTA DEL ESTE - Playa Hotel - T. E. 82232 (Uruguay)
SAN JUAN - Mitre 993 - T. E. 7227
SGO. DEL ESTERO - Plata 191 - T. E. 5050
LA RIOJA - Pelagio B. Luna 677 - T. E. 189
ASUNCION - Juan F. O'Leary 143 - T. E. 4861/5631 (Paraguay)
MONTEVIDEO - Juncal 1393 - T. E. 94978 (Uruguay)
FORMOSA - Saavedra 67
PASO DE LOS LIBRES - Colón 1028

O en su agencia de viajes preferida



Un alto en la tarea: el señor Antonio Pierantoni (izq.), Jefe de Material Rodante, departe cordialmente con el señor Raúl Sánchez, Jefe del Servicio de Auxilio Mecánico del A.C.A.

LA campanilla del teléfono suena en una de las dependencias del A.C.A. El hecho se halla muy distante de revestir carácter excepcional.

Se trata, simplemente, de uno de los seiscientos asociados que diariamente formulan su "SOS" al servicio de auxilio mecánico del club, porque —merced a alguno de esos siempre inoportunos avatares del automovilismo— se hallan en la vía pública impedidos de continuar su itinerario.

En contados minutos, una de esas amarillas figuras tan familiares para todos los porteños —automovilistas o peatones—, aparece en el lugar donde se halla el vehículo accidentado. Allí, el camión-grúa se detiene. Personal especializado efectúa las reparaciones necesarias para poner al coche en funcionamiento. A veces, un simple cambio de neumáticos. Otras, es necesario remolcar el automóvil hasta la estación del ACA o el taller mecánico donde será objeto de arreglos de mayor envergadura.

Medio centenar de grúas está afectado en la Capital Federal y el Gran Buenos Aires al desempeño de tan eficaz como silenciosa misión.

Ellas se expanden en todas direcciones a lo largo y a lo ancho de la ciudad y sus alrededores. Donde hay un socio del ACA que ha sufrido inconvenientes mecánicos en su coche, allí, muy cerca, se encuentra también una de esas "ambulancias" conducidas por mecánicos idóneos, para superar aquel trance.

Pero, ¿cuáles son los medios que permiten tan eficiente organización? ¿Cómo se halla sincronizada esa tarea? ¿Qué engranaje de seres humanos y medios mecánicos contribuyen a la prestación de tan importante servicio? ¿Qué hay —en definitiva— "más allá de la grúa"?

Para dar satisfacción, precisamente, a esos interrogantes, nos dirigimos a la persona que conoce hasta en los más mínimos detalles todos los resortes del sistema que nos ocupa.

La primera impresión de la incesante actividad que se despliega en las dependencias del servicio de auxilio mecánico del ACA, la tuvimos cuando comprobamos la dificultad que revestía el sustraer de sus múltiples ocupaciones al responsable del mismo, señor Raúl Sánchez.

Nos vimos así obligados a elegir uno de esos inusitados días de actividad reducida para poder someterlo a nuestro insaciable cuestionario.

Luego de requerir la presencia del señor Antonio Pierantoni, que desempeña el cargo de jefe de material ro-

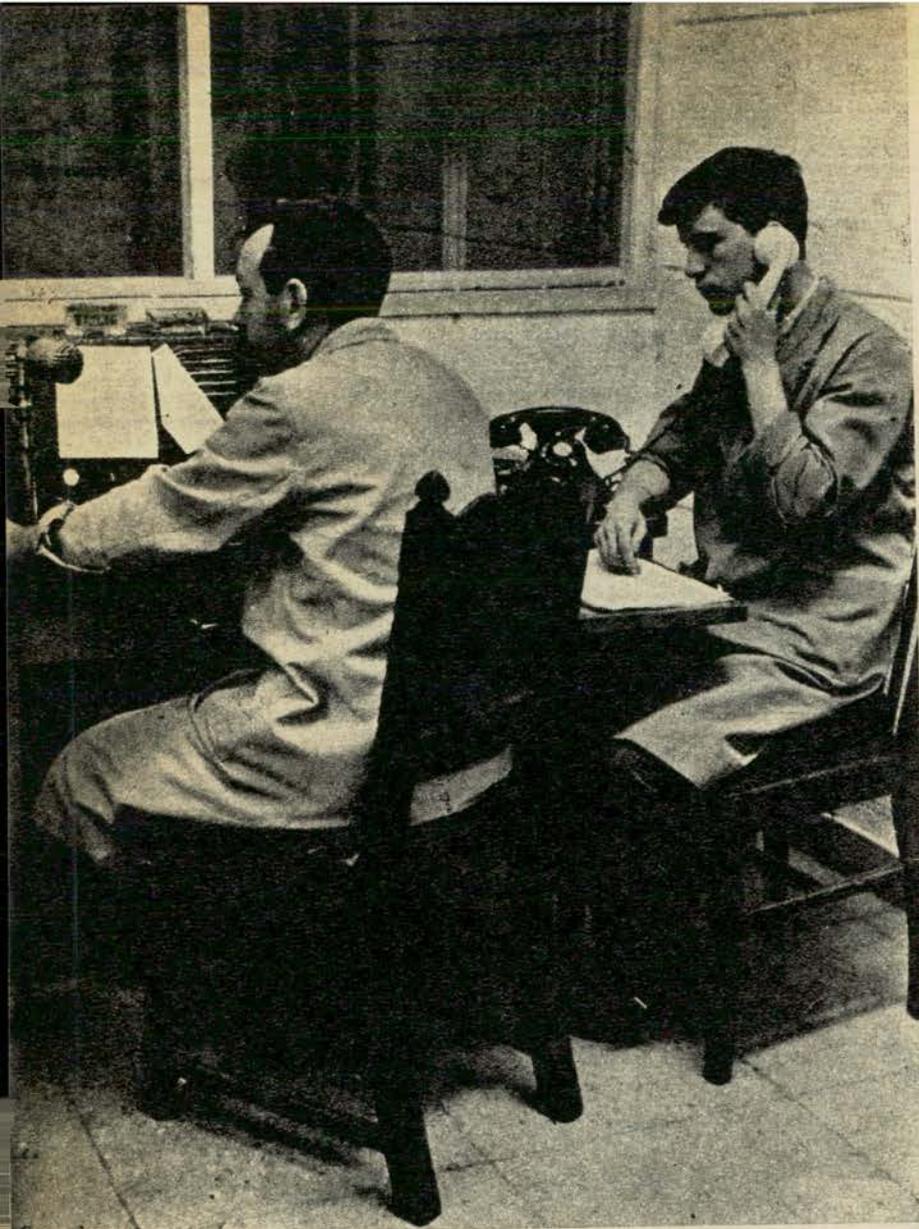
MAS ALLA DE LA GRUA... BUENA

Un verdadero engranaje de personas, automotores, equipos telefónicos y radioteléfonos están al servicio de usted

Por EDUARDO PALACIOS VIDELA

dante, el señor Sánchez con toda cordialidad nos explica:

—El servicio de auxilio mecánico se presta al socio en cualquier punto del país en que encuentre. Basta un llamado telefónico a la oficina cen-



Los radioperadores con sus respectivos equipos, retransmiten las órdenes de auxilio a las unidades que se hallan accionando en la vía pública.

especializados desempeñan sus funciones en la vía pública. En esta oficina central, 28 personas se ocupan de la recepción de pedidos telefónicos, realizan las anotaciones respectivas y retransmiten las órdenes de auxilio a los equipos correspondientes.

—¿Cuáles son las distintas fases, desde que se recibe un pedido hasta que el auxilio es proporcionado íntegramente, y en cuánto tiempo se realiza esa labor?

—Cuando el socio llama por teléfono a esta oficina central solicitando auxilio, se le interroga acerca de los inconvenientes sufridos, a efectos de determinar con la mayor precisión posible lo que podríamos denominar el "diagnóstico presuntivo" de la avería. Deseo hacer resaltar aquí, que es necesario que se indique con toda exactitud el lugar donde se halla ubicado el vehículo. Es muy útil que se especifique frente a qué número de la calle se encuentra, para que la unidad de auxilio pueda llegar por la vía más corta posible. Destaco este punto, porque las indicaciones imprecisas suelen demorar la prestación, en perjuicio de todos los asociados.

Una vez que se ha tomado nota del pedido, se transmite la orden al equipo operativo que se halle más cercano al coche accidentado.

Diariamente, se prestan entre 550 y 600 servicios. De ellos en 10 ó 15 casos se trata de choques. En unos 150, de fallas mecánicas que no pueden ser reparadas en el momento y que imponen la necesidad del remolque. Se realizan también de 50 a 60 cambios de neumáticos. Y el resto de los auxilios, es decir, unos 375, se refieren a problemas que son

La actividad de los telefonistas es incesante. En la foto, se los puede observar dedicados a la atención de algunos de los 600 pedidos de auxilio que diariamente se registran.

tral o a la estación más cercana, según se trate, respectivamente, de la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores o del interior de la República, para que sea auxiliado por uno de los equipos afectados a tal fin.

—¿En qué consiste la prestación que se brinda?

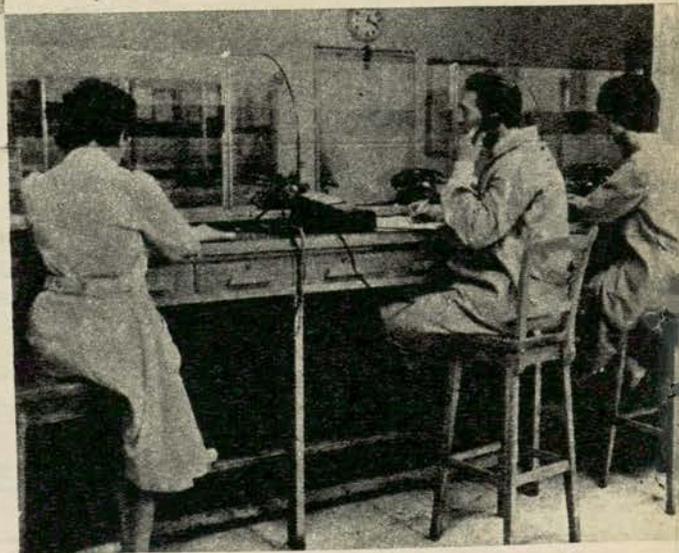
—En la asistencia técnica en la vía pública. En los casos en que el vehículo no puede ser puesto en marcha por haber sufrido serias averías, el socio tiene derecho a que su coche sea remolcado hasta el lugar que él indique, ya se trate de alguna de las estaciones del ACA o de un taller mecánico particular.

—¿Con qué elementos se integra la organización del servicio?

—En el radio en que el mismo es dirigido desde esta central, es decir, Capital Federal y Gran Buenos Aires, operan 49 automotores marca Dodge, Chevrolet y Ford 350 y 500. También se utilizan "jeeps" IKA y Baqueanos, los cuales no están provistos de grúa y se destinan a los casos de cambio de neumáticos y reparaciones mecánicas en general.

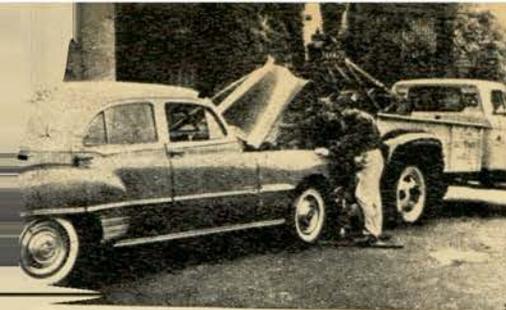
Aquí cabe consignar que a muy breve plazo, todas las unidades contarán con modernos equipos de radioteléfonos a transistores, mediante los cuales se impartirán a los encargados de las mismas las instrucciones pertinentes. En la actualidad, algunos camiones ya cuentan con tales equipos. Pero facilitará enormemente la tarea, como así también la celeridad en la prestación de los servicios el hecho de que todas las comunicaciones entre la central y las grúas que se encuentran operando en la calle, se realicen por radiotelefonía.

En lo que respecta al elemento humano, 130 mecánicos



solucionados en la vía pública por personal especializado del ACA.

Cada auxilio es proporcionado en un lapso que varía entre 20 y 30 minutos, es decir, que ése es el tiempo que transcurre desde el momento en que se recibe el pedido telefónico del socio, hasta que el automóvil queda en condiciones de continuar la



El mecánico especializado que se halla a cargo del equipo N° 135, asesora a un asociado sobre los inconvenientes sufridos en su vehículo.



Serías averías que no pueden ser reparadas en el acto, imponen la necesidad del remolque.



El automóvil es trasladado por el camión-grúa, al taller elegido por el socio para su reacondicionamiento.

marcha. Lógicamente, ese tiempo no es aplicable a los casos en que es necesario remolque, por cuanto en los mismos el servicio demora en relación con la distancia del taller hacia donde debe ser trasladado el coche.

También existen días de excepción, de tarea enormemente recargada.

Ello ocurre, por ejemplo, durante las jornadas de fuertes lluvias que provocan inundaciones en determinadas zonas de la Capital Federal y el Gran Buenos Aires. Otro hecho de parecidas características se produce todos los días lunes, como consecuencia de que a los servicios normales se suman los de remolque que quedan pendien-

tes desde fin de semana, dado que los talleres a los que deben ser trasladados los vehículos permanecen cerrados el sábado y el domingo.

—¿Esos casos especiales que usted menciona, harían pensar en la necesidad de incrementar el número de equipos?

—De ningún modo. Si bien la espera del socio debe ser algo más prolongada que en días de actividad normal, debe tenerse en cuenta que se trata de circunstancias de excepción, que no hacen pensar en la insuficiencia del número de equipos.

Al cierre de nuestra entrevista, interrogamos a los señores Sánchez y Pierantoni acerca del concepto que ambos se han ido formando, en el trayecto de su larga experiencia, acerca de los conocimientos de mecánica del "automovilista tipo".

—Desde luego que no podemos establecer un índice general que abarque la totalidad de los casos sin pecar de injustos. Pero si por "automovilista tipo" entendemos al más común, considero que el mismo tiene pocos conocimientos mecánicos.

Un poco quizás al margen, pero no tanto, del tema que estamos tratando, debo decirles que, a veces, se nos presentan casos muy graciosos de distracción. E intercambiando una sonrisa con el señor Pierantoni, el señor Sánchez continúa:

—En cierta oportunidad recibimos un pedido de auxilio. Nuestro prestatario se encontraba particularmente excitado, pues el inconveniente sufrido en su automóvil le impedía cumplir con urgentes e impostergables compromisos. Nos recomendó especial celeridad. Ocurrió que al llegar el equipo al lugar indicado, el mecánico puso el coche inmediatamente en marcha. Lo que había pasado era muy simple: el socio había colocado la llave de contacto, pero había omitido accionarla.

Los señores Sánchez y Pierantoni han respondido con amplitud y con la amabilidad que los caracteriza o todos nuestros interrogantes. Múltiples obligaciones inherentes a sus cargos vuelven a reclamar la atención de ambos. Consideramos entonces oportuno poner término a nuestra entrevista, que nos ha mostrado por dentro esa eficiente organización que es el servicio de auxilio mecánico del Club. Que nos ha descrito cómo se concreta, planea y dirige ese verdadero engranaje integrado por personas, camiones, herramientas, aparatos telefónicos y radiotelefónicos, inteligentemente ajustado y sincronizado en todos los puntos de su mecanismo, y destinado al auxilio incondicional del socio en todo el ámbito de nuestro nada estrecho territorio. Ello es, pues, lo que se encuentra "más allá de la grúa".

AUTORIDADES DEL A. C. A.



COMISION DIRECTIVA

Presidente:
Dr. César C. Carman
 Vicepresidentes 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
Dr. 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 Camicova
 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 Amodeo
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

PESEBRES NORTEÑOS

(Viene de la página 34)

otros escasos autores que han cultivado este género, el "Villancico Indo americano", fresca producción de Ismael Moya:

**Oro de las tuscas,
nieve del cardón,
para la cunita
de Nuestro Señor.**

**Achalay sonkito
florido de amor
contigo ha llegado
nuestra salvación.**

Al igual que la poesía culta, que ha tejido villancicos al Niño Dios de los Pesebres norteños, también —como es lógico— la poesía anónima y popular ha dejado allí lo mejor de sus frutos, incluso con expresivas invocaciones al Solano, es decir, al fundador del pesebrismo en la Argentina:

**Esta es ya la Noche
de la Navidad,
¡Santito Solano
hacéme rezar!**

**Ya bajó del Cielo,
ya está en el Portal,
el Niño que, un día,
me enseñaste a amar!**

Estos Belenes regionales de Tucumán, a lo largo del tiempo Navideño, reciben —casi ininterrumpidamente— la visita de todo un pueblo de arraigada fe; de un pueblo que, junto a su ofrenda de amor y a su plegaria, sabe dejar, también, a ese Infante Divino del Portal, la emocionada alegría de sus cantares:

**Niño chiquitito,
Niño valentón,
¿por qué tan humilde
siendo gran Señor?**

**Corderito blanco
que durmiendo estás:
¡déjate, bien mío
déjate arrullar!**

**Quedito, quedo,
quedo, pastor;
¡que duerme mi Niño,
que duerme mi Dios!...**

EN LAS PUERTAS...

(Viene de la página 17)

atravesando. Pero creo, también, que parte de esta mala racha la hemos provocado nosotros mismos, por falta de planificación, de criterio. El Acceso Norte y el puente sobre el río Reconquista son dos ejemplos característicos. ¿Por qué se han invertido cientos de millones de pesos en los puentes y taludes del segundo tramo del Acceso Norte, si lo iban a dejar inconcluso durante más de diez años? ¿Por qué, ahora, se han iniciado los trabajos en el cuarto tramo, en vez de terminar de una buena vez lo poco que falta del segundo, para librarlo por fin al servicio público, que tanto lo necesita? Y en cuanto a esa enormidad que es el puente sobre el río Reconquista, ¿a nadie se le ha ocurrido pensar que —debido a él y en virtud de una ley muy conocida— toda la ruta 197 resulta teniendo una sola mano? ¿Nadie ha calculado lo que se ganaría, al ahorrar lo que se malgasta en tiempo y combustible, si allí se construyera un puente normal? Estoy seguro de que sería negocio, aunque el puente fuese de oro.

Me gustaría que una voz autorizada explicara estas cosas. Aunque lo cierto es que habría que escuchar muchas explicaciones, porque, desgraciadamente, todo el país está lleno de puentecitos...

SEÑOR ASOCIADO: ANTE EVENTUAL FALLA DE SU ACUMULADOR, RECURRA AL AGENTE SERVICE QUE CHAMPION PONE A SU DISPOSICION AUN EN LOS MAS ALEJADOS PUNTOS DE LA PATRIA

TRES ARROYOS (Bs. As.)

STANISCIA, TOMAS
San Martín 899

SANTA ROSA (La Pampa)

ALFONSO & ROMANO
Avda. Luro 75

SANTIAGO DEL ESTERO

GUASTELLA, JOSE
La Plata y Pellegrini

COSQUIN (Cba.)

PALACIOS, FLORENTINO A.
San Martín 257

CIPOLLETTI (R. Negro)

FROSINI, LUIS

TARTAGAL (Salta)

ORELLANA, SEGUNDO E.
Güemes 636

CRUZ DEL EJE (Cba.)

DAPARTE, Fco. FIRVIDA
Avda. Caseros y Alsina



CONCEPCION (Tmán)

DAHRULL, ALBERTO

MERCEDES (S. Luis)

CARPINELLO, CARLOS
Avda. Mitre 676

SAN RAFAEL (Mza.)

CERETTO, AGUSTIN
Avda. Mitre 1595

JUNIN (Bs. As.)

CASA ESPINDOLA
H. Irigoyen 70

ONCATIVO (Cba.)

BELINGIERI, JOSE A.

SAN JUAN

MORILLA, FRANCISCO
Avda. 9 de Julio 223

CERES (S. Fe)

VOLCOFF, ELIAS
San Martín 186

GRAL. ROCA (R. Negro)

OCHIDORO, OSCAR A.
Mitre 820

VILLA ANGELA (Chaco)

MICHELIN HNOS.

OLAVARRIA (Bs. As.)

BERAZATEGUI, DELFOR M.
9 de Julio 1019

RIO GALLEGOS (S. Cruz)

CASA BARBERIA
Perito Moreno 200

ELDORADO (Mnes.)

HOFFMAN, CARLOS
Km. 10

GODOY CRUZ (Mza.)

WEINERT, GERMAN
R. M. Ortiz 1542

BAHIA BLANCA (Bs. As.)

BALIESI HNOS.
Avda. Colón 241

ACUMULADORES CHAMPION

GUÍA del Automovilista y Turista

AGENCIAS Y AUTOMOVILES

RODAMOVIL S. R. L.

Automóviles nuevos y usados.
Compra- Ventas - Permutas y
Consignaciones.
Facilidades.

CABILDO 4576 Capital
T. E. 70-0364 y 701-6450

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



Casa Cent.: Tucumán 3701/09. T.E. 86-0217
Sucursal: Córdoba 844. T.E. 32-1990

LEON KLICKOWSKI
Socio Vitalicio N° 261 del A.C.A. le ofrece
condiciones especiales en automotores
VALIANT - FARGO

Av. Montes de Oca 1102 Capital

Para comprar o vender
su automóvil consulte

MOSSE Hnos.

ALVAREZ THOMAS 937/41
T. E. 55-7064 - 8484 - 9168

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

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

JOTA ESE AUTOMOVILES

Av. PUEYREDON 2078

Agencia "LIBERTADOR"
CARLOS BARRETO Y CIA.

Av. Lib. G. San Martín 1195. T. E. 791-6901
(Frente est. Vicente López)

Automóviles HECTOR R. PANESI S. R. L.

Compra - Venta - Permutas
Consignaciones - Facilidades

EXPOSICION Y VENTA:
T. E. 795-6111

Av. Lib. Gral. San Martín 2476 - Olivos
SERVICE MECANICO:
Av. Santa Fe 534 - San Isidro
T. E. 743-2444

ALVAREZ Y GIANNI S. R. L. AUTOMOVILES

Avenida SANTA FE 5176 - 80
T. E. 77-1435-9296

Auto Union D.K.W. SERVICE GARANTIZADO

"DE KABILDO UNION"
CONCESIONARIOS OFICIALES
I.A.S.F.S.A.



Distribuidores de repuestos legítimos
CANNING 1554/56 T. E. 71-9809



Taller Mecánico UNION
IGNACIO GIRO

Reparaciones en General
DESCUENTO A SOCIOS DEL A.C.A.
UGARTECHE 3288 T. E. 71-9751

GONZALEZ & PRESTIA S. R. L.

TECNICOS ESPECIALISTAS
REPARACIONES EN EL DIA



SERVICE
Peugeot
AUTORIZADO

CORDOBA 3264 - 66
T. E. 86 - 1370
88 - 5296

FERNANDO PIERSANTI
AGENTE DKW AUTO UNION
 Servicio autorizado



Venta de repuestos legítimos

TALLERES:
 EXPOSICION Y VENTAS:

MEDRANO 784/88 T. E. 88-1416 y 88-0678
 MEDRANO 686 - T. E. 86-1197 y 86-5019
 CABELLO 3472/76 (Altura Las Heras 3500)
 T. E. 71-9483 Buenos Aires

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

Sr. SOCIO:

Examine detenidamente esta
 guía: le resultará beneficiosa.

Citröen
 SERVICE GARANTIZADO

TALLER MECANICO

Especialidad

CITROEN 2 C. V.
 CHAPA Y PINTURA

RUBEN BUCCI y Cía.

ex inspector Tiphaine

CABELLO 3472/76 Alt. LAS HERAS 3500
 T. E. 71-9483 Buenos Aires

De Carlo
 SERVICE GARANTIZADO

DE CARLO

SERVICE MODERNO



Con equipos de detección importados.

JORGE F. SIRIMARCO

Service Autorizado y Equipos
 especiales para carrera - Anali-
 zadores de fallas mecánicas
 importados.

ARENALES 1607

a sólo 100 m. de Av. Maipú al 1500
 VICENTE LOPEZ

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. 772-2748

Los mejores escritores y
 periodistas colaboran
 permanentemente en
AUTOCLUB.

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

SERVICIO
 AUTORIZADO DI TELLA 1500

ROVETTA y Cía.

Mecánica general - Electricidad
 Alineación - Chapa - Pintura
 Tapizados y Repuestos.

Av. Maipú 1028 - T. E. 791-0807
 VICENTE LOPEZ



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

Automotores
SAN ISIDRO S.A.

CONCESIONARIO FIAT

Exposición - Venta - Financiación - Repuestos
 Servicio garantizado

Av. Libertador G. San Martín 14002
 MARTINEZ T. E. 792 - 4261

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

LA MESA VIAJERA

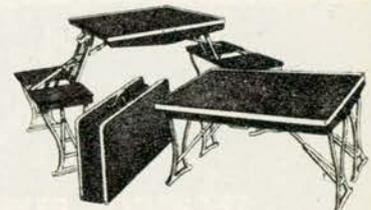
¡Portátil! ¡Liviana! ¡Moderna! ¡Es irremplazable!

Para camping, jardín, terraza o ambiente
 reducido en el hogar.

Es un producto de

MENDEZ y Cía. S.A.I.C.F.I.

HELGUERA 4040 T. E. 53-7838 Buenos Aires



S.V.A. S.A.C.I.F.I.

AUTOMOTORES



CASA CENTRAL:
Av. CORDOBA 663
T. E. 31-0960 y 32-5365/2903

EXPOSICION Y TALLERES:
Avenida Presidente
FIGUEROA ALCORTA 3472
71/6323-5382 y 72/9346-49-58

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 58-0393

Salón de Ventas:

H. PUEYREDON ANGEL GALLARDO
1087 1100

T. E. 89-6911

(Frente al Cld Campeador)

RAMVIL S.A.C.I.F.I.

CONCESIONARIO FIAT

EXPOSICION Y VENTAS:
Av. ENTRE RIOS 989-999
T. E. 23-5761
SERVICE:
SAAVEDRA 1139-41
T. E. 23-5761

ITAL - CAR

ESPECIALIZADO
EN AUTOMOVILES
FIAT - CISITALIA
CAÑOS DE ESCAPE ESPECIALES
Service en el día
Socios del A.C.A. precios especiales
ALSINA 2585 CAPITAL

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

CONCESIONARIO FIAT

ARGENCAR Soc. Anón.

Comercial, Industrial,
Financiera e Inmobiliaria

Mecánica - Electricidad
Lavado y Engrase
Repuestos y Accesorios

ECUADOR 82

TALLER Y REPUESTOS: T. E. 86-0858
CONTADURIA: T. E. 88-7081

Ford

SERVICE GARANTIZADO

PIERES

CONCESIONARIOS FORD

FALCON

Entrega inmediata

Permutas - Financiaciones

CALLAO 1701 - T. E. 41-7690

Solicite Vendedor

Sr. SOCIO:

Examine detenidamente esta
guía, le resultará beneficiosa.

Hansa 1100

SERVICE GARANTIZADO

TALLER

NOEL GIRELLI

AUTOMOTORES

GOLIATH HANSA 1100

Service - Stock de Repuestos
BILLINGHURST 2259 T. E. 82-3543

Isard

SERVICE GARANTIZADO

AUTOMOVILES ALBERTO

Venta de ISARD 0 km. y usados,
CONTROLADOS Y REPARADOS

en nuestros talleres
especializados en la marca
Balanceadora de ruedas única en la zona
Y ahora... un paragolpe recio, funcio-
nal para resaltar la elegancia de su
ISARD 61 y 62

Una novedad de ALBERTO

Pida informes,
Linea completa de repuestos

PIDA SU TURNO

Avda. Libertador Gral. San Martin 875
T. E. 797-3984 VICENTE LOPEZ

¡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

AUTOCLUB

es la revista de automo-
vilismo de mayor tiraje
en América latina.

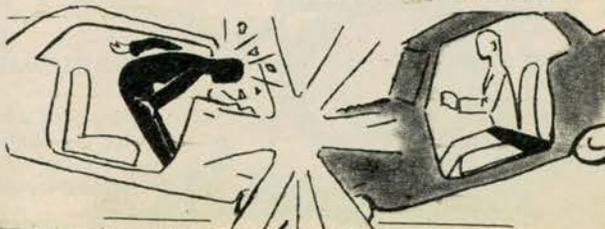
salvex

CINTURONES DE SEGURIDAD
HEBILLA AUTOMATICA
ACERO INOXIDABLE IMPORTADO
100 % Nylon **DUCILO** de alta tenacidad

SALVEX

Av. de MAYO 1365
79 p. of. 70 Bs. As.
T. E. 37-9629

¡SALVESE CON SALVEX!



Solicítelo en el Automóvil Club Argentino,
en el concesionario de su marca, y en
nuestros servicios oficiales:

Sánchez de Bustamante 2482 - Bs. Aires
Av. SANTA FE 1479 MARTINEZ

N.S.U.
SERVICE GARANTIZADO

PRINCE CAR S.R.L.
CONCESIONARIO



NSU PRINZ

Línea completa de repuestos LEGITIMOS

AMPLIOS PLANES DE FINANCIACION

MONROE 2724/28 - 73-2116

TALLER: Buenos Aire.
CONESA 4148 - T. E. 70-7462

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO

GUILLERMO BILLY



Concesionario oficial

PEUGEOT

Aceptamos unidades usadas
Financiación por el saldo

BULNES 65

(Rivadavia al 3700)

AUTOCLUB llega a los hogares de 200.000 miembros del Automóvil Club Argentino.

PRINCIPE

S.A.C.I.M. y C.



CONCESIONARIO

- ◆ Ventas
- ◆ Service
- ◆ Repuestos

Av. SANTA FE 5085-91

T. E. 77 - 7595 - 0930 - 6363

TALLER CENTRAL

PEUGEOT

D. A. P. A. S. A.

MANTENIMIENTO

SINCLAIR 2963

Teléfonos: 71 - 0667 - 1851

AGENCIA

"BUENOS AIRES"

S.A.C.I.F.

CONCESIONARIO "PEUGEOT"



Exposicion y Ventas:
RIVADAVIA 6158/60/62
T. E. 66-5226 y 63-5330

ARRIGO AVIANI

y Cía. S. R. L.

Servicio Autorizado PEUGEOT



Mecánica - Chapa - Pintura -
Electricidad - Estación de Servicio
Underseal

Cavia 3297 - T. E. 72-4207
Altura Avda. Pte. Figueroa Alcorta 3600

GUT - CAR S.C.C.

Servicio Autorizado PEUGEOT

Técnicos especialistas en



PEUGEOT 403 y 404

FRANKLIN D. ROOSEVELT 1935 - 73-7603
(ex Guanacache)

HELLER Hnos.

SERVICIO
AUTORIZADO

PEUGEOT

Técnicos especialistas en

PEUGEOT 403 y 404

CRAMER 3274/76

T. E. 70-0325

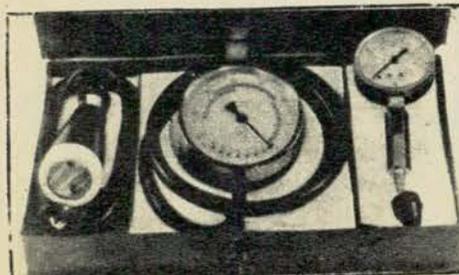
TALLERES

"LE MANS"
SERVICE AUTORIZADO



PEUGEOT

SOLIS 1666 - T. E. 27-0196
CAPITAL



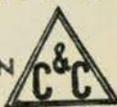
EQUIPO DE PUESTA A PUNTO
CON GARANTIA TOTAL

VACUOMETRO COMPRESOMETRO LAMPARA DE NEON

Incorpore a su taller los tres elementos principales para determinar todas las fallas del motor al instante y con absoluta precisión.

RUTAMOTOR S.C.A.

Monroe 2701 - T. E. 76-6517 y 73-3191



LUIS LAMAS

SERVICE
PEUGEOT
AUTORIZADO
CABELLO 3434 T. E. 71-2639



J. J. Camacho

Taller especializado en
PEUGEOT y CITROEN 47
AGUSTIN ALVAREZ 735
Alt. Av. Lib. Gral. San Martín 500
T. E. 791-8461 - Vicente López

Valiant

SERVICE GARANTIZADO

CONCESIONARIOS

SIRO S. A.

- PLAN DE VENTAS
Financiación con
interés bancario
- Se reciben las unidades usadas
como parte de pago



VENTAS: CABILDO 1411
T. E. 73-0905 - 76-7722
TALLERES Y REPUESTOS:
Alv. THOMAS 1032/36
T. E. 54-6297 - 55-0074

Volkswagen

SERVICE GARANTIZADO

ALFARD S. R. L.

TALLER ESPECIALIZADO
VOLKSWAGEN



Repuestos Legítimos

BULNES 2727 T. E. 83-5264 y 84-2667

TALLER
ESPECIALIZADO



ARTURO COZZARIN

Repáre su
VOLKSWAGEN
con el trabajo
garantizado
Solicite turno

Avenida. Lib. Gral. SAN MARTIN 1602
T. E. 795-1502 Vicente López

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 - Bs. As.

MELONI Hnos. S.R.L.

Cap. \$ 2.100.000.- m/n.



Repuestos AUTO UNION - D K W
INSTITUTE - GRACIELA
SE REACONDICIONAN:
Cigüeñales - Rectificación de Block o
Motor Completo
Descuentos a socios del A.C.A.

LAS HERAS 3451 - Tel. 71-7376

Buenos Aires

SUCURSAL:

Donato Álvarez 90 - T. 66-3237

HEINKEL

REPUESTOS
ACCESORIOS

- COMPRA
- VENTA

FACILIDADES HASTA
30 MESES

RUTA MOTOR

S. C. A.

MONROE 2701 - Cap.
T. E. 73-3191

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

Casa "CUREGIA" Soc. Col.

Velocímetros

BALSAMO Y FERNANDEZ
VENTAS Y REPARACIONES
Instrumental del automóvil

MALABIA esq. GUEMES - T. E. 71-0469

PISTONAR S.R.L.

Aros de Pistón Importados

VIAMONTE 1604

T. E. 40-8190/9253

LONAS
CUBRE
EQUIPAJES



CASA GESTO

Av. SANTA FE 3378
T. E. 84-9860

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

CASA JULIO

IMPORTADORES

CRISTALES DE SEGURIDAD

Para cualquier marca y modelo
de automóvil

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

AHORA EN SU NUEVO
Y MODERNO LOCAL

BONPLAND 1443

T. E. 772-5645

cine
foto
color

REVELACIONES
Y COPIAS
EN COLORES
DUPLICADOS
DE DIAPPOSITIVAS

PUBLICOLOR

en sus vacaciones, en todos sus
momentos inolvidables, tome FOTOS en
COLORES con películas

KODACHROME
KODACOLOR
EKTACHROME
AGFACOLOR
PERUTZ ETC.

DISPONEMOS ROLLOS EN TODOS LOS TAMAÑOS Y A LOS MEJORES PRECIOS

Laboratorios Florida 971 Local 57 T. 31-1499 Bs. Aires

KODACHROME
SERVICIO
ENVIO
RAPIDO

CAMARAS
ACCESORIOS
PROYECTORES

ENVIOS AL INTERIOR

**CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL
FRANCISCO SAN RAIMONDO y Cia**

Instalaciones de Cristales y Vidrios para Automóviles
Cristales Inastillables de Seguridad
Cristales Curvados - Colizas y Guías

LAS HERAS 2927 - T. E. 83-1949

CHAPA Y PINTURA

TALLER CABELLO

De JOSE PEREZ y GUILLERMO VAGO
FINA ARTESANIA EN REPARACIONES DE CHAPA Y PINTURA



Especialista en vuelcos. Precios justos
Descuentos a socios del A.C.A.

CABELLO 3191

casí esq. Bulnes - T. E. 80-0500

GRAND PRIX S.R.L.

Chapa - Pintura - Mecánica

ACCESORIOS AUTOMOVILES

Paragolpes - Defensa - Tapicería
Fabricación - Colocación - Venta

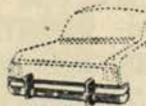
MALABIA 2370/72 - T. E. 72-6500
a 100 metros de Av. Santa Fe

DEFENSAS - CROMADOS

MARIO IBERTI y Cia.

Las mejores DEFENSAS
para su automóvil o pick-up,
únicas con garantía escrita del cromado.

Colocación en el acto

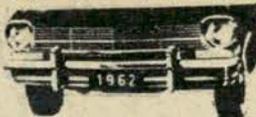


Visite nuestro nuevo salón para ventas de accesorios, nacionales e importados y la moderna planta de galvanotécnica, recién inaugurados.

AUSTRIA 2576

T. E. 82-7344 y 83-3824

DEFENSAS para su automóvil



CALIDAD Y DISTINCION
FABRICACION PROPIA
CROMADOS GARANTIZADOS
SOCIOS DEL A.C.A. DESCUENTOS

ALVAREZ

en la esquina del buzón
BELGRANO 2799 - JUJUY 396
T. E. 97-4121

ELASTICOS

PALACIOS & Cia



Acero templado para elásticos
Repuestos para elásticos del automotor

Especialistas en reformas

Administración y ventas:

NAHUEL HUAPI 2701-07
T. E. 76-7027

DAVID DURAN e Hijos

TALLER DE ELASTICOS

Colocación y Reparación de Elásticos cualquier Marca

MAIPU 900 T. E. 791-1436
Vicente López

ESTACIONES DE SERVICIO

ESTACION DE SERVICIO "SARMIENTO"

Servicio "SHELL"

LOPEZ, CASEIRAS y Cia.

Lavado y engrase nocturno

SARMIENTO 3301 T. E. 88 - 3049

MOTOS Y MOTONETAS

REPUESTOS Y ACCESORIOS para MOTOS Y MOTONETAS



R. González y Cia.

Descuento especial a socios del A.C.A.
Avda. SAN MARTIN 1355, esq. Añasco

MOTONAUTICA - PESCA

BINGO
motonautica

R. A. Knigge

**pescas
nauticas
camping
caza
armeria
cuchilleria
fotografia
consignaciones**

AV. LIB. GRAL. SAN MARTIN 3990
LA LUCILA 797-0089

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



KOENIGS 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

ANUNCIE EN **AUTO CLUB**

SU TIRAJE DE

204.000 EJEMPLARES

ES TOTAL GARANTIA DE EFICACIA VENDEDORA

AUTO RADIO



Antenas - Service TV
Talleres Propios

Socios del A.C.A., Descuentos Especiales
SILVIO RUGGERI 2878 (ex Vidt)
T. E. 71-5273

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

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

Abierto día y noche
Sábados Domingos y Feriados

Especialistas en:

D.K.W. - N.S.U. PRINZ - DE
CARLO - HEINKEL - CITROEN
2 C. V. - ISARD - ISETTA - Etc.

REPARACION DE BATERIAS
Descuento a socios del A.C.A. 15 %

Av. MAIPU 1884 - OLIVOS
T. E. 797-2391

Av. MAIPU 3682 - OLIVOS
Av. RIVADAVIA 13406/10 - R. MEJIA

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

Auto Radio "OSCAR"

Fabricación - Venta y Reparaciones
CERRITO 776 T. E. 41-0446

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

MORI & Cía.

VICENTE LOPEZ 2630 T. E. 84-0318
(a la vuelta del A.C.A.)
Buenos Aires

Los conceptos y opinio-
nes vertidos por los colabo-
radores de AUTOCLUB en
sus artículos firmados, no
expresan necesariamente
el pensamiento de la Direc-
ción de esta revista.

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

- SILENCIADORES
- CAÑOS DE ESCAPE

Marlit

SERVICIOS DE COLOCACION

PALIQUE 436/68 - 54-0303

CERVIÑO 3767

ENTRE
MALABIA Y UGARTECHE

TALLERES MECANICOS



RECTIFICACION
MECANICA GENERAL

- Ajuste completo de motores.
- Tornería (Reparación y recons-
trucción de piezas).
- Trabajos de calidad y garanti-
zados.
- Precios especiales a socios del
A.C.A.

LORENZO PICCHI E HIJOS
Av. SANTA Fe 440 - Acassuso
T. E. 743-2882

TAPIZADOS Y ALFOMBRAS

TAPICERIA FINA PARA AUTOS

GINGELE

J. E. URIBURU 1640

T. E. 82-1370 Buenos Aires

HOTELES

WILTON

110 departamentos con baño
privado, teléfono, calefacción.
Aire acondicionado - Bar
americano - Grill - Whiskeria.

CALLAO 1162/64 Tel.: 41 - 1818
(casi esq. SANTA FE) 41 - 9483
Buenos Aires 41 - 9196

HOTEL "DON CARLOS"
CARLOS PELLEGRINI 1427

T. E. 42 - 9845 al 49, con 30 internos

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

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

HOTEL LYON

80 departamentos de 2 y 3 ambientes,
con heladera. - Ambiente familiar

RIO BAMBA 251 T. E. 45-0161 al 09

GRAN HOTEL DE LA PAIX

120 habitaciones - 120 teléfonos - baños
privados - confort - calefacción
agua caliente.

Con pensión o habitación solamente
Precios moderados

RIVADAVIA 1151/55 Buenos Aires
T. E. 38-8061/66 - 37-7140

PLENO CENTRO

PROMENADE HOTEL

Al servicio integral del hombre de
empresa.

RESERVAS: T. E. 31-5851 y 31-5761

MARCELO T. de ALVEAR 444
(ex Charcas)
32-5681/85

LAFAYETTE HOTEL

Lafayette Sociedad de Responsabili-
dad Limitada - Capital \$ 6.700.000 %

RECONQUISTA 546

TT. N° 220

Buenos Aires - T. E. 31-9581 al 6

Dirección Telegráfica: "Lafayettehotel"

NAPOLEON HOTEL

RIVADAVIA 1364

T. E. 31 - 2031 al 6

Gran Hotel San Carlos

100 HABITACIONES AMPLIAS

Bien aireadas, con profusión de luz y sol.
Todas con baño privado - Agua caliente
Cafecación - 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

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

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

TELESE HOTEL

45 habitaciones - Ambiente familiar
Precios módicos

CALLAO 648 - Buenos Aires
T. E. 42-8969 y 42-2355

JOUSTEN HOTEL

COCINA INTERNACIONAL
Avenida CORRIENTES 240/80
T. E. 31-9591/98

Gran Hotel Golden Home

80 APARTAMENTOS CON TELEFONO
Y BAÑO PRIVADO
a 1/c. Av. Lib. Gral. San Martín
entre Callao y Ayacucho
POSADAS 1557
T. E. 42-3471/6

HOTEL MIAMI

SU HOGAR EN BUENOS AIRES
70 habitaciones exclusivamente para fa-
milias con o sin baño privado
y agua caliente central

VENEZUELA 669 Buenos Aires
T. E. 33-5863 - 33-9026 - 30-8090

HOTEL "ELECTRA"

120 Habitaciones.
Atendido por sus dueños.
Su hogar en Buenos Aires.

CANGALLO 1824/26
T. E. 45-5308 - 45-6594

RESTAURANTES EL MORDISCO

RESTAURANTE - GRILL - BAR
ESPECIALIDADES AL ASADOR
COCINA INTERNACIONAL
SALÓN DE TE
TERRAZA JARDEN
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)

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"

Ojes, Iglesias y Cia.
Cocina Internacional.
Atendido por sus dueños.

CARLOS PELLEGRINI 663 T. E. 35-0212

RESTAURANT Y BAR

"HISPANO"

SALTA 26

Esq. Rivadavia 1200 - T. E. 38-5325

Platos típicos regionales de España
Mariscos - Pulpo - Percebes Cocido.
Empanada gallera, Bacalao al gusto.
Paella a la Valenciana,
Callos etcétera.

En el Bar no se olvide de saborear
nuestros chatos de manzanillas con
exquisitas Tapas de Callos, caraco-
les, jamón serrano, chorizos
Pamplona, etcétera.

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 Hanas 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

家酒華中 LA CANTINA CHINA

Especialidad en comida China
Domingos, cerrado.

MAIPU 967, Bs. As. T. E. 32-7391/95

PIROSKA

Para Gourman's:

Restaurante HUNGARO

Violín Concierto MAIPU 958

FLORERIAS

LA ORQUIDEA

SUIPACHA Y VIAMONTE

La florería más grande del mundo

Florería ARTISTIQUE

JORGE CABRERA CANO

Abierto día y noche.
Se aceptan pedidos telefónicos.
Descuento a socios del A. C. A.

CHARCAS 3593
T. E. 84-8150 Buenos Aires

VARIOS

CASA MAYORGA

FLORIDA 248
BUENOS AIRES

PARA COPAS
TROFEOS Y MEDALLAS

CASA BELLUNI

CANGALLO 1161 - T. E. 35-1282

SUCURSAL:

URUGUAY 170 - T. E. 45-9011

Buenos Aires

REVISTAS Y PUBLICACIONES
EXTRANJERAS ESPECIALIZADAS
PARA PROFESIONALES, TECNICOS Y
DIRIGENTES DE EMPRESAS

Solicite lista,
mencionando su especialidad a:

INDUSTRIAL MANAGEMENT AGENCY

C. C. CENTRAL 3819 Buenos Aires
T. E. 34-9292 de 14 a 18 horas

AERO TAXI AERO AMBULANCIA
DE AEROPARQUE A TODO EL PAIS
Y PAISES LIMITROFES

LIBERTAD 1077 - T. E. 41-6162,
758-1608 y 72-8011 int. 41

CUADRADO
servicios Aéreos

CORDOBA

REPUESTOS Y ACCESORIOS

CIDHNOS.

Repuestos de automotores

TUCUMAN 456 Córdoba
T. E. 36489 - 29454

HOTELES

MINA CLAVERO

VISITE EL BALNEARIO DE LAS
SIERRAS GRANDES
DIQUE Y LAGO LAS VIÑAS,
PARAISO DE PESCADORES

ROSSETTI HOTEL

CONFORT - ATENCION PERSONAL
CALEFACCION CENTRAL
GARAJES SIN CARGO

T. E. 12 - M. CLAVERO - CORDOBA

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

MIRAMAR

HOTELES

RESIDENCIAL "YOLE"

Con desayuno. Atendido por sus dueños

PLAYA estacionamiento de Automóviles

Calle 6 Nº 1808 esq. 35 - T. E. 235

MIRAMAR - F.N.G.R.

RESERVAS en Bs. Aires: T. E. 86-3205

ROSARIO

TALLERES MECANICOS

VENUS Fiorasso y Benavente

Reparación integral de frenos, reformas.
Aire Vacío - Hidráulico

Avda. ARIJON 898 Rosario

HOTEL RIVIERA

Gran confort y categoría

Con 110 aparatos internos - 90 habita-
ciones - 5 departamentos de lujo - Aire
acondicionado - Calefacción - Refrige-
ración - Radio - Bar comedor.

SAN LORENZO 1460

T. E. 23481 al 89 ROSARIO

GRAND 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 - Ca-
lefacción 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 - RESTAURANTE - ROTISERIA
PARRILLA

Especialidad en mariscos y pastas caseras

SALTA y Av. FRANCIA - Tel. 33174
Rosario

LEA

AUTOCLUB

Colaboran: Horacio
Estol, Mariano Per-
la, Ulyses Petit de
Murat, Rodolfo M.
Taboada, Eduardo
Zamacois, Sixto
Pondal Ríos, Marco
Denevi, Piolín de
Macramé, María
de Villarino, Córdo-
va Iturburu, Emilio
Villalba Welsh,
Adolfo Mitre, Noe-
mí Vergara de Bie-
tti, Santiago Gan-
duglia, Chamico, y
otros; Ilustran: Li-
sa, Villafañe, Ribó,
Borobio, Villegas,
Rogati, Carnovali,
Alsina, etc.

AUTOCLUB

El próximo número
aparecerá el

MIERCOLES 20 DE
FEBRERO DE 1963

DESDE Génova se puede ir a cualquier parte de Italia y también a otras ciudades europeas, pues hay caminos carreteros y líneas férreas hacia todos los rumbos. Así es como luego del inolvidable paseo por la Riviera Norte, Niza, Cannes, etcétera, se puede hacer el mismo recorrido a la inversa. No debemos olvidar que en Génova quedó en custodia, en la Agencia, el resto del equipaje, del que posiblemente tengamos que renovar alguna prenda teniendo en cuenta que se acerca el otoño.

Con un vestido cómodo de sport, pues los pantalones los dejamos para cuando sea oportuno, tomamos la hermosa carretera que lleva a Milán, pagando naturalmente "el derecho de ruta", a la salida de Génova; que servirá también para regresar. Son pocas liras, que el gobierno italiano destina para el cuidado permanente de los caminos, (por eso son tan maravillosos). Recorremos y admiramos paisajes diferentes, aunque igualmente hermosos; es un panorama rocoso, ligeramente montañoso, con casas típicas que dan al lugar gran carácter. Podemos detenernos a almorzar o comer unos raviolos famosos o unas milanesas que, aunque se pueden saborear en todas partes, en este lugar son especiales: nos referimos a Tortona, donde hay un restaurante que es un punto de atracción para todos los automovilistas.

Continuamos luego viaje a Milán, la gran Milán, la elegante, lujosa e industrial ciudad lombarda. Esta ciudad ofrece maravillas que iremos detallando poco a poco, para conocerlas mejor, tanto en su historia, colecciones de arte, paseos cercanos, temporada lírica y de comedia, como en los magníficos negocios que son la tentación de las mujeres y la desesperación de los hombres, porque Milán es la ciudad más cara de Italia y creo que de Europa; pero las cosas que se pueden comprar son hermosas, originales y de gran calidad.



1º - Vestido sport de hilo color salmón, manga corta; lleva como detalle pestaña alrededor de las caderas, tapado blanco con mangas tres cuartos. 2º - Vestido elegante en tafetas natural color "bleu d'Irlande". Lleva dos volados en la falda ligeramente evasée; a un costado, moñito de la misma tela. Guantes y zapatos de raso natural negro.

Valija de Viaje

LLEGADA A MILAN
Y VISITA AL
LAGO LARIO

Por DELIA RAVASIO

Ilustra MARIA ESTHER CARNOVALI

Para AUTOCLUB

Aprovechando el buen tiempo, "los tramontos" maravillosos, de coloridos increíbles, podemos realizar paseos por los alrededores de Milán y visitar los lagos que están cerca, hacia uno y otro lado de la ciudad.

Volvemos ahora a los cómodos pantalones y blusas o blusones. Por una magnífica auto-pista nos dirigimos hacia el bellísimo lago Lario, en la provincia de Como, llamado generalmente "Lago di Como", que por sus bellezas naturales, su clima, la opulencia de sus "villas" y la atmósfera que de todo ello emana, es un privilegiado centro de atracción para el turismo. Está rodeado por colinas verdes que se reflejan en sus aguas.

Posee grandes hoteles con clientela de lujo, y otros de menos categoría para quienes desean vida más sencilla y económica. Llega de todas partes del mundo gente ansiosa de conocerlo, pues sus bellezas panorámicas unidas a la

vida brillante, ofrecen atractivos realmente fascinantes.

Como es una antigua ciudad, se encuentran recuerdos interesantes del pasado; por ejemplo, el Duomo es estilo gótico-romano, con sus mármoles blancos y negros; el palacio Broletto, del año 1215; el museo Cívico, con colecciones históricas y prehistóricas, donde se puede ver el Carro de las ceremonias del comienzo de la "Edad de Hierro" (fines del siglo V, a de C.).

Para hacer estas recorridas recomiendo un vestido de seda, hilo o algodón si el tiempo lo permite, o falda y saquito; como prevención un chaleco o tapado de verano, pues en este lugar, generalmente al atardecer se levanta un poco de viento.

Si, por suerte, pudiéramos detenernos unos días, los amantes del deporte pueden darse el gusto de practicarlos, ya sea remo, motonáutica, pesca o golf.

También es aconsejable realizar excursiones a los pintorescos valles y ascensiones al grupo de los Dolomitas, sobre el brazo de Lecco, que es un lugarcito de ensueño donde el cielo y el lago poseen el mismo color.

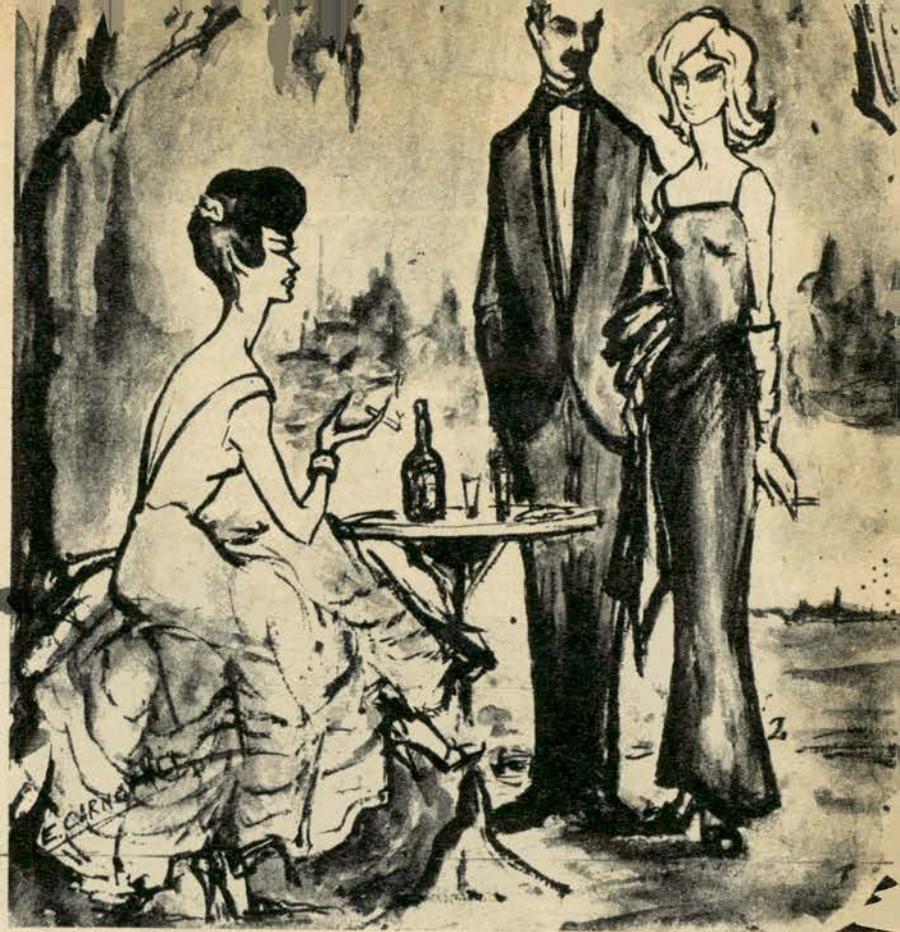
Bellaggio, que surge a los pies del lago, es llamada la "Perla del Lario"; ofrece encantadores panoramas, buenos hoteles, graciosas playas y lugares de diversión.

Es recomendable muy especialmente Cernobbio, centro de renombre internacional aristocrático a pocos kilómetros de Como, donde se encuentra el famoso Country Club Villa D'Este. Los D'Este fueron una célebre y poderosa estirpe ducal que dominó varias ciudades de Italia, donde dejaron castillos y palacios, como en Ferrara, Módena y Roma: uno de estos señores, Alfonso, fue marido de Lucrecia Borgia. Villa D'Este es un hermoso palacio destinado a la vida elegante de las personas que lo frecuentan, con magnífico parque, artísticas fuentes que con el chisporrotear de sus chorros de agua y el perfume de sus flores y plantas exóticas, envuelven el ambiente en un romanticismo que hace pensar en novelescas y sentimentales historias de amor. En este jardín de ensueño, donde se realizan magníficos conciertos, se puede saborear un té exquisito con deliciosos "pasticcini".

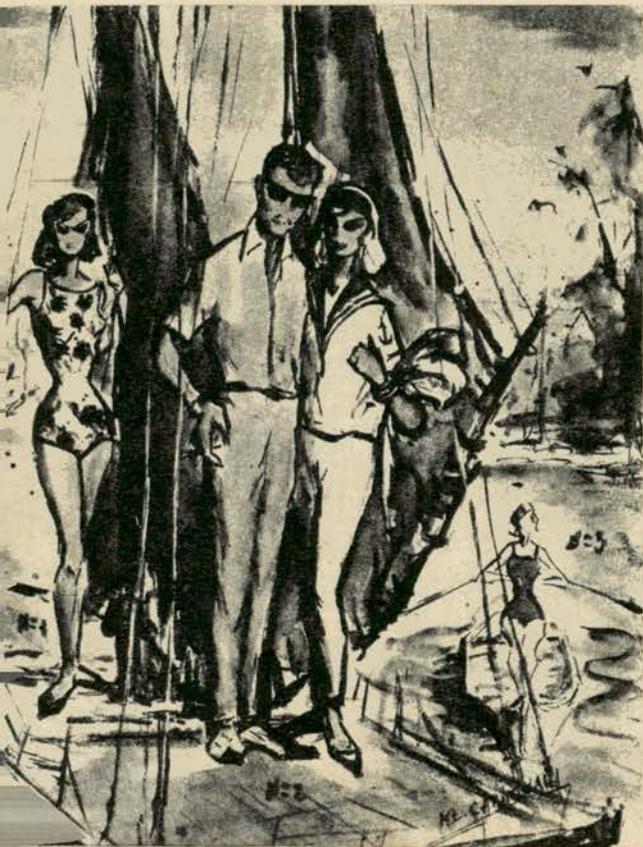
De noche el panorama es también encantador, con el lago, las casitas y sus numerosas luces reflejadas en el Lario, dibujando un magnífico espectáculo.

Frente al Country Club Villa D'Este hay un desembarcadero de lanchas, desde donde salen y llegan los amantes de este deporte; y desde el parque, cómodamente ubicados, se puede re-

1º - Malla blanca con flores color rojo coral. 2º - Ella; pantalón blanco de hilo, blusón de poplín del mismo color con cuello marinero. Ancla bordada en la manga. El; pantalón beige y camisa blanca. 3º - Malla azul marino.



1º - Vestido de muselina blanca de seda natural. Falda amplia y finos bordados en paillete nacarado formando ondas. Broche en el peinado y pulsera de brillantes. Sandalias de raso blanco. 2º - Vestido de faya natural color "chatagnes cuites"; drapeado hacia un costado sujeto con un broche de piedras. Sandalias de raso en el tono del vestido, salpicadas de strass. El caballero, smocking negro.



crear la vista con bellas mujeres, lindas mallas y elegantes conjuntos para navegar. En otoño, el tiempo se presta para tomar sol practicando yachting, vela y remo. Dentro del palacio mismo se conservan huellas de Napoleón, que lo habitó durante su permanencia en la región; además, contiene cuadros, muebles y alfombras de gran valor. Los dineros de gala son concurridos por la más rancia aristocracia europea, y aquí nuevamente admiramos mujeres elegantes y lujosas en sus vestidos, joyas y pieles. Bailar al suave compás de música internacional en este ambiente de lujo, pintoresco y romántico, dentro de un marco de históricos recuerdos, da la sensación de soñar un sueño difícil de relatar.

Para asistir al concierto de la tarde en el parque, puede usarse un elegante vestido todavía de verano, de seda (un conjunto con su saquito).

A la noche con un traje muy elegante, bien alhajada y un abrigo de piel de verano; estola de armiño, visón blanco o plateado, chinchilla, etc.

Los caballeros también de correcta y sobria presentación.

COMPRAS A REALIZAR EN COMO: este es el reino de las sedas naturales, gran variedad de estampados, telas lisas de colores novedosos, surah, shantung salvaje, tela de seda para camisas y pijamas para señoras y caballeros, blusas, sedas con hilos o grabados en lamé, etc. Todas estas maravillas marean tanto que la elección se hace difícil.

Pueden adquirirse confeccionadas blusas muy bonitas, de variadas formas. No olvidemos que en Italia hay muy buen gusto y vale la pena comprar camisas para ambos sexos, vestidos, en las elegantes boutiques: "deshabillés", corbatas y pañuelos de los más bonitos y variados diseños.

(Viene de la página 89)

DESCANSAR VERANEAR...

den, pues, darse en poco espacio los detalles que explican tales diferencias. No es posible, por consecuencia, adelantar una orientación seria como guía general. Hay regiones lacustres cálidas y frías; ventosas y calmas; de alta y de baja presión barométrica; secas y húmedas; pintorescas y aburridas; altas y bajas; forestadas o desnudas; combinadas con sierras o llanuras; pobladas o raleadas de faunas atractivas, salvo la pisciaria, en muchos casos ideal para deportistas. Varía, asimismo, la pureza del aire y su contenido.

Corolario importante

La sobrecarga de los sentidos a que nos referimos casi al comienzo no respeta clima pero sí lugares. En la orientación bosquejada no fue posible tenerla en cuenta. Ello quedará para la informante y juicio del futuro veraneante quien deberá escoger, en última instancia, el punto de destino que le sea más conveniente. Acabamos de darle material incompleto pero suficiente para una acertada elección. En la duda, el médico de cada cual dará su seguro fallo.

Una cosa debe recordarse casi por sobre todas las restantes: no existe descanso corporal ni reparación de energías posibles cuando el bullicio intenso y la sucesión de imágenes provenientes de las concentraciones humanas y de actividades industriales, fabriles o comerciales son continuas.

FIJARONSE TARIFAS DE RECREOS Y CAMPAMENTOS DEL A. C. A.

RECREOS: Luján, Punta Chica, Punta Lara, Laguna Chascomús: Invitados: \$ 100.

RECREO Timbúes: Invitados: \$ 100.

Alquiler de castas: \$ 200., por día. Si el socio concurre con invitados, éstos abonarán diariamente el importe que se fija a los mismos, como acceso al Recreo.

CAMPAMENTOS: Villa Carlos Paz, San Clemente del Tuyú, Mar de Ajó.

Invitados: \$ 100., por día. Derecho de Piso (carpas, casarodantes): \$ 40 por día.

VEHICULOS DE NO SOCIOS: (Art. 4º y 30º): \$ 100 por día.

AUTOCLUB llega a los hogares de 200.000 miembros del Automóvil Club Argentino

112 Autoclub

DEBE CEDERSE EL PASO AL VEHICULO QUE LLEGA POR LA DERECHA

ANTE la cantidad de preguntas formuladas por distintos conductores de vehículos referente a qué disposición rige LA PRIORIDAD DE PASO dentro del Distrito Federal y el CODIGO DE TRANSITO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES o LA LEY NACIONAL DE TRANSITO número 13.893, insertamos la presente información:

La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, por Decreto Número 2352/955 dice que en la necesidad de modificar alguna disposición del Código de Tránsito para la Ciudad de Buenos Aires (Decreto Ordenanza Nº 12.116/948) a efectos de armonizar sus determinaciones con las del Reglamento General de Tránsito para las calles y caminos de la República Argentina (Ley Nº 13.893), con el fin de lograr un ordenamiento uniforme para todo el territorio nacional, y considerando que en ese sentido resulta conveniente modificar el texto del Artículo 21 del Código Municipal, condicionándolo al del Reglamento General referido, por ello el señor Intendente Municipal resolvió decretar dicha modificación, quedando redactado en la siguiente forma:

"Art. 21 — PRIORIDAD DE PASO:

a) EL CONDUCTOR QUE LLEGUE A LA BOCACALLE O ENCRUCIJADA DEBE EN TODOS LOS CASOS REDUCIR LA VELOCIDAD AL LIMITE FIJADO POR EL ARTICULO 35 Y TIENE LA OBLIGACION DE CEDER ESPONTANEAMENTE EL PASO A TODO VEHICULO QUE SE PRESENTE POR SU DERECHA".

A raíz de lo informado y a partir del mes de diciembre de 1955 quedó derogado el inciso a) del Art. 21 del Código de Tránsito para la Ciudad de Buenos Aires ya que en aquel entonces la prioridad de paso la tenían los vehículos que aparecían a la derecha, EXCEPTO EN LAS AVENIDAS EN LAS QUE REGIA LA PRIORIDAD DE PASO EN FAVOR DEL QUE LAS CIRCULABA.

Quiere decir que desde el mes de diciembre de 1955 la prioridad de paso en las calles y avenidas de la Ciudad de Buenos Aires, rige al igual que lo que dispone la Ley Nacional de Tránsito, Ley 13.893, en lo referente a ese punto.

(Viene de la página 25)

LOS CUATRO PUNTOS CARDINALES

crónicas policiales. Del mismo decíase que contaba con tres instituciones que sus habitantes reclamaban: el hospital, la cárcel y el cementerio. En efecto, comprendía en sus extremos a la Recoleta y Penitenciaría y no lejos de su arteria-madre, —Pueyrredón, que entonces era Centro América... como para acentuar la sugestión tumultuosa—, encontrábase el mayor de los hospitales urbanos, el Rivadavia.

Y así terminaba por el Norte la ciudad que por el Sur recibiría su bautismo de Capital Federal, su sangrientísimo bautismo, orillas del Riachuelo, en los combates de Puente Alsina y Los Corrales. Allí los "porteños" fueron vencidos pero para que la ciudad que no querían entregar a "la patria grande", pues era su "patria chica", fuera jerarquía-suma de la patria única, la sin adjetivos.

Por el este Buenos Aires ya no admitía otras fronteras que el río, el río-mar; por el oeste no reconocía otros límites que la pampa, predio sin aparente límite, grandeza sin confin. Por doquier dominaba la esperanza... Pronto la realidad. Así la "Gran Aldea" se volvería la urbe inmensa, multiplicada en portento fecundo, en prodigio creador. ¿Nombres?... ¡Son tantos y tantos y tantos!: tantos y tantos y tantos son hoy los barrios... Nueva Pompeya, Abasto, Almagro, Caballito, Floresta, Villa Urquiza, Villa Devoto, Parque Centenario, Parque Chacabuco, Parque Patricios, Villa Crespo, Villa Mitre, Parque Avellaneda, Vélez Sársfield, Villa Malcom, Nueva Chicago, Pateral, Colegiales, Palermo Chico, Bajo de Belgrano... Y más y más, muchos más. Y el río. Y la pampa... Y más allí —repetimos—, el mar.

CONSEJOSOS PARA AUTOMOVILISTAS

El conductor siempre debe prever con anticipación el momento en que le será necesario frenar su coche y debe estar en condiciones de hacerlo con lentitud, es decir, sin violencia. En general, los frenos deben ser usados lo menos posible. Si el conductor está prevenido, será suficiente con que retire su pie del acelerador, y la velocidad disminuirá por sí sola por acción de la compresión del motor.

Las curvas tomadas a velocidad, aun a velocidades medias, terminan por desalinearse la dirección, lo que a plazo más o menos breve acelera el desgaste de las cubiertas. Se estima que ese desgaste, con la dirección no bien centrada y las ruedas no bien alineadas, es un cincuenta por ciento más alto que en circunstancias normales.

Los frecuentes lavados del coche benefician siempre la prolongación de su existencia. Nunca le perjudican.

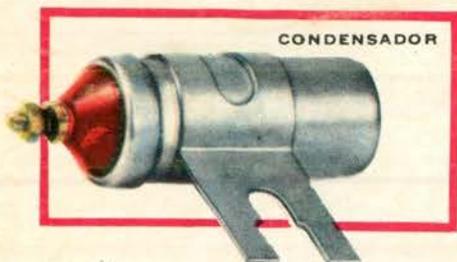
**PROLONGA
LA VIDA
DEL MOTOR**



SUPERMOVIL

Llegue a destino

conduzca tranquilo y sin inconvenientes con elementos



LEYDEN



*La mayor parte de las fábricas
de automotores del país
han confiado*

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