

# AVTO CLVB

AÑO III - Nº 10 BUENOS AIRES - ABRIL DE 1963

EJEMPLAR  
EXCLUSIVO  
PARA SOCIOS  
DEL A. C. A.



\$ 30.-

TIRADA 227.000 EJEMPLARES



## **POR DONDE LO MIRE VERA SIEMPRE VENTAJAS EN EL AUTO UNION**

Todas las facetas de esta joya automotriz, reflejan ventajas de perfección técnica y concepción de avanzada. Mírelo con ojos de técnico y verá: chasis robusto, sólida carrocería, poderoso motor... Y lo admirará además por su sobriedad de líneas, su pique y su extraordinaria velocidad. Porque están a la vista las múltiples ventajas de AUTO UNION, una joya de acero, cromo y cristal.

**PRODUCIDO POR INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A. FABRICA ARGENTINA DE VEHICULOS DKW - AUTO UNION**



# Definición de elegancia en automóviles

Cuando la distinción es requisito indispensable para la decisión, el Rambler Ambassador es el coche que se elige. La sobriedad de su estilo, la original definición de sus líneas, la suntuosidad de su diseño interior, sus finos tapizados, la calidad que respira por los cuatro costados, lo han consagrado en el coche que satisface las mayores exigencias. El Rambler Ambassador armoniza perfectamente con la actividad de los que esperan encontrar en un automóvil el confort y la elegancia que distingue en la vida moderna.

AMBASSADOR 400

# Rambler

ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Plazos de financiación de hasta 30 meses mediante el PLAN IKA ofrecido por PERMANENTE S. A., como mandataria de IKA



**ADQUIERA SU  
ABRIGO DE PIEL  
CON SOLO**

**\$1.000**

**mensuales**

**o con otros  
planes de  
acuerdo  
a su presupuesto**

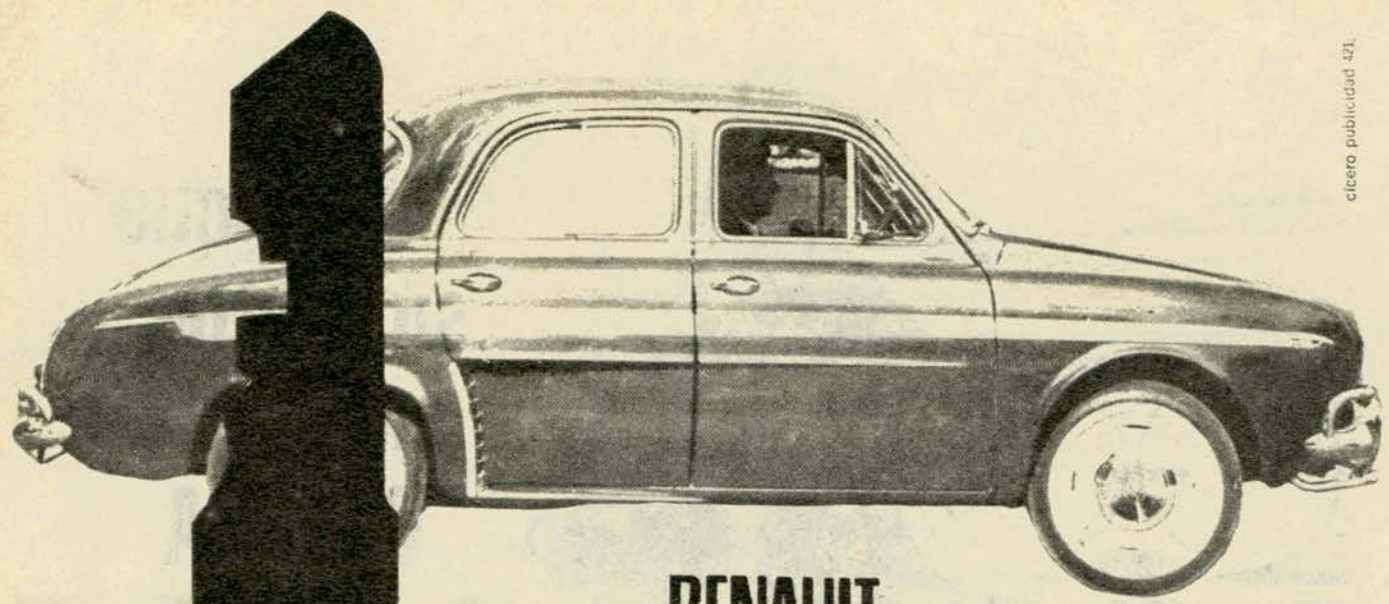


**...SON DE PELETERIA**

**A LOS SOCIOS DEL A. C. A. LES CONCEDEMOS  
CREDITOS A SOLA FIRMA**

**James**

**FLORIDA 866  
ESMERALDA 545  
CANGALLO 850**

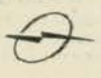


**RENAULT**  
**GORDINI**  
**Suyo!**

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





rectifique  
su motor  
mientras  
CAMINA

# MOTALOY

HACE ESTA REALIDAD  
Y LO MANTIENE A 0 KM

**MOTALOY**, comprobado producto de ciencia, es la gran solución para toda clase de motores a explosión. Actuando sobre el motor directamente desde el combustible, es por eso que a los motores "desinflados" los mantiene como nuevos y a los 0 Km. los mantiene siempre "a nuevo"

SU ESTACION DE SERVICIO TIENE **MOTALOY**, PERO SI TODAVIA NO LO HA RECIBIDO, LLAME A 47-4023 Y LE DIREMOS DONDE PUEDE ADQUIRIRLO

HAY ZONAS DISPONIBLES PARA REPRESENTANTES

## DISTINTAS TABLETAS DE MOTALOY

**TABLETA 00**  
Para motos, motonetas, motores portátiles o fuera de borda.

**TABLETA 0**  
Para motores livianos, pequeños vehículos.

**TABLETA 1**  
Para todo automóvil con menos de 50.000 Km. o motores livianos muy desgastados.

EL EXCESO DE **MOTALOY** EN SU MOTOR NO ES PERJUDICIAL. EL **MOTALOY** QUE NO UTILIZA EL MOTOR, SE DESPIDE POR EL CAÑO DE ESCAPE.

**TABLETA 2**  
Para todo automóvil con más de 50.000 Km.

**TABLETA 3**  
Para automóviles muy desgastados, "pick-ups", camiones livianos.

**TABLETA 4**  
Para ómnibus, camiones pesados, grandes motores aéreos y marinos.

## COMO ACTUA **MOTALOY** SOBRE EL MOTOR

Se depositan en el tanque de combustible 4 tabletas, éstas, por fricción, desprenden pequeñas partículas coloidales que el mismo combustible lleva a la cámara de combustión, y allí comienza a trabajar **MOTALOY**.

## AUMENTA LA POTENCIA Y COMPRESION

Las partículas de **MOTALOY**, descarbonizan la cámara de combustión y paredes de los cilindros, y no permite la formación de nuevos depósitos de carbón duro, aumentando así, al nivel de fábrica la potencia y compresión del motor.

## ELIMINA EL PISTONEO

**MOTALOY**, forma en las paredes de los cilindros una **CAPA METALIZADA**, y rellena las partes gastadas, eliminando en forma total el pistoneo clásico de los motores desgastados.

## AHORRA ACEITE Y COMBUSTIBLE

Las propiedades descarbonizantes de **MOTALOY**, hacen que los aros de los pistones trabajen en forma normal, sin permitir que el aceite y el combustible se filtre por las paredes del cilindro, de esta manera, ahorra el aceite y combustible que se quema innecesariamente en los motores desgastados.

## RELLENA LAS GRIETAS Y EL RAYADO DE: CILINDROS, VALVULAS, AROS Y PISTONES

**MOTALOY**, al pasar junto con el combustible por cilindros, válvulas, aros y pistones, va rellenando las partes gastadas, agrietadas y rayadas, afinando nuevamente su motor "a nuevo".



SOLICITE FOLLETO GRATIS

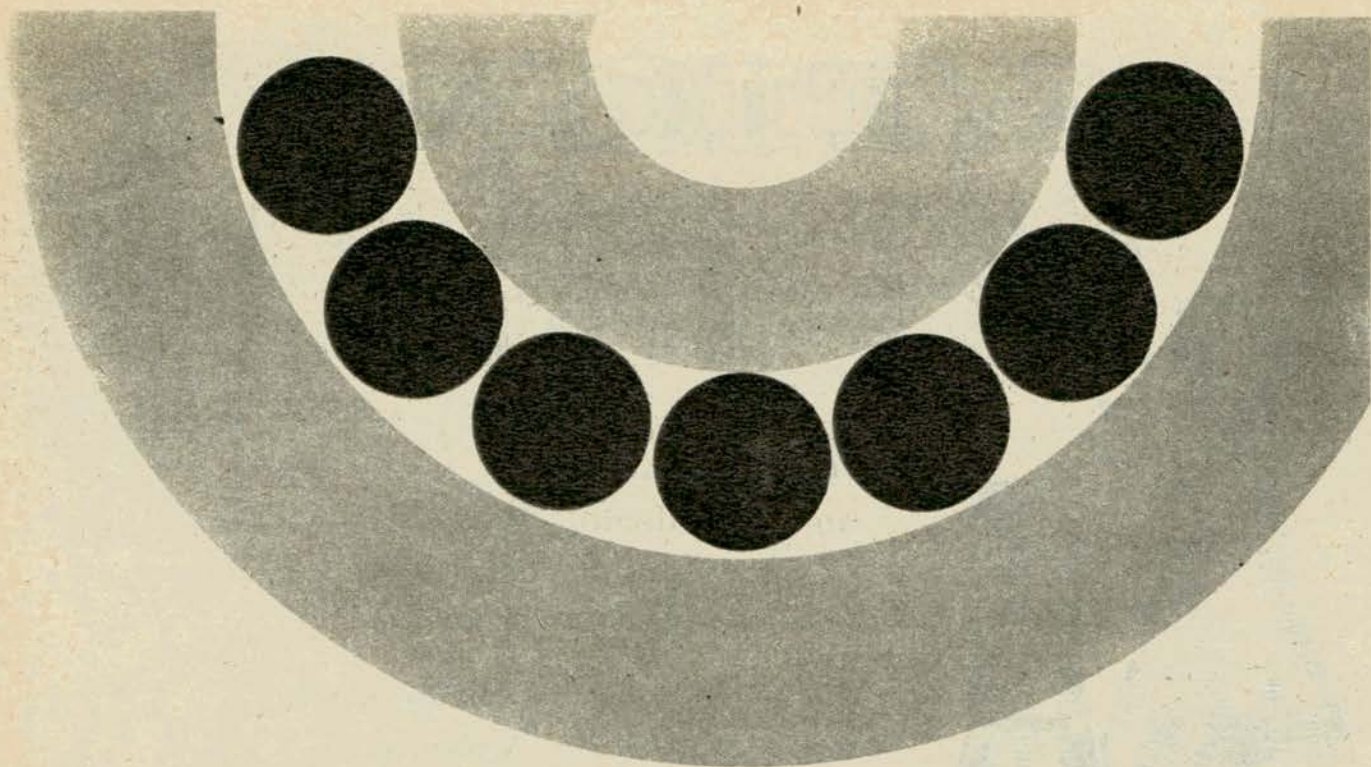


FABRICADO POR  
MOTALOY  
MANUFACTURING CORP.  
SAN ANTONIO,  
TEXAS, U.S.A.

**MOTALOY**

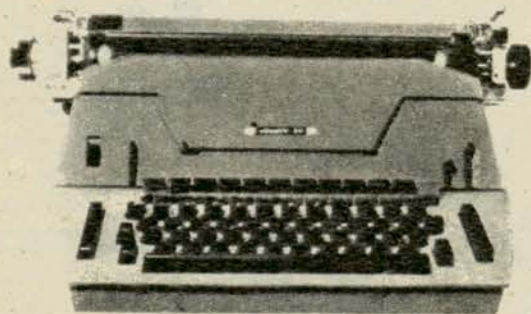
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS EN ARGENTINA, URUGUAY Y PARAGUAY

MOTALOY ARGENTINA S.A.  
CARLOS PELLEGRINI 27 BS. AS.



**La nueva máquina  
de escribir eléctrica**

## **olivetti 84**

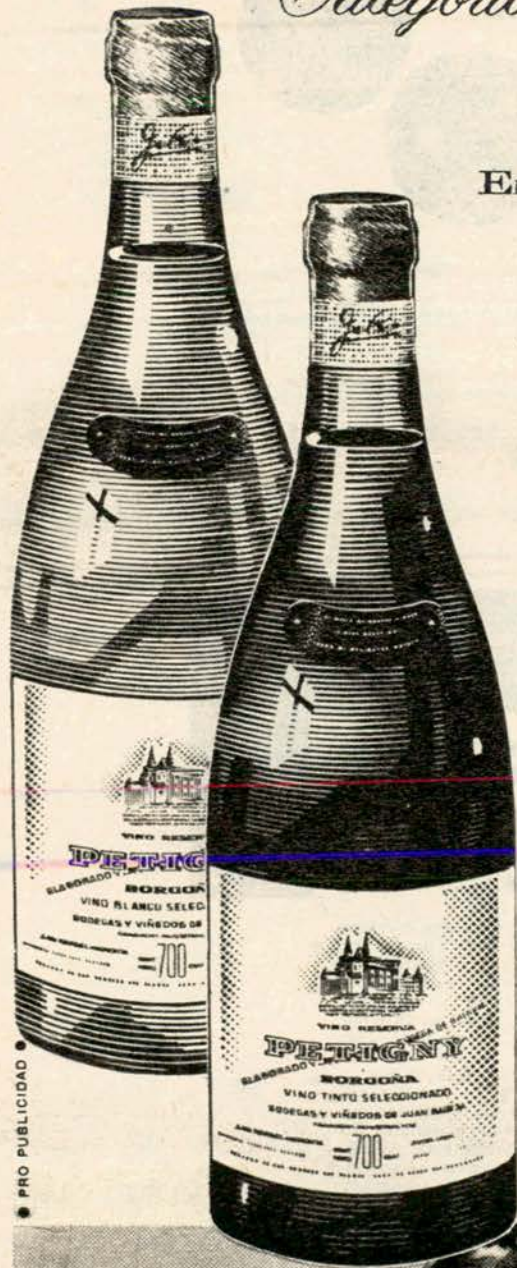


La Olivetti 84 es una máquina nueva en su forma; nueva, por la acentuada funcionalidad de los mecanismos electroimpresores que permiten una perfecta uniformidad de pulsación e impecable nitidez de escritura, tanto en el original como en las copias; excepcional, por la robustez de su estructura; ejemplar, 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**

# PETIGNY

*Categoría en Vinos Finos*

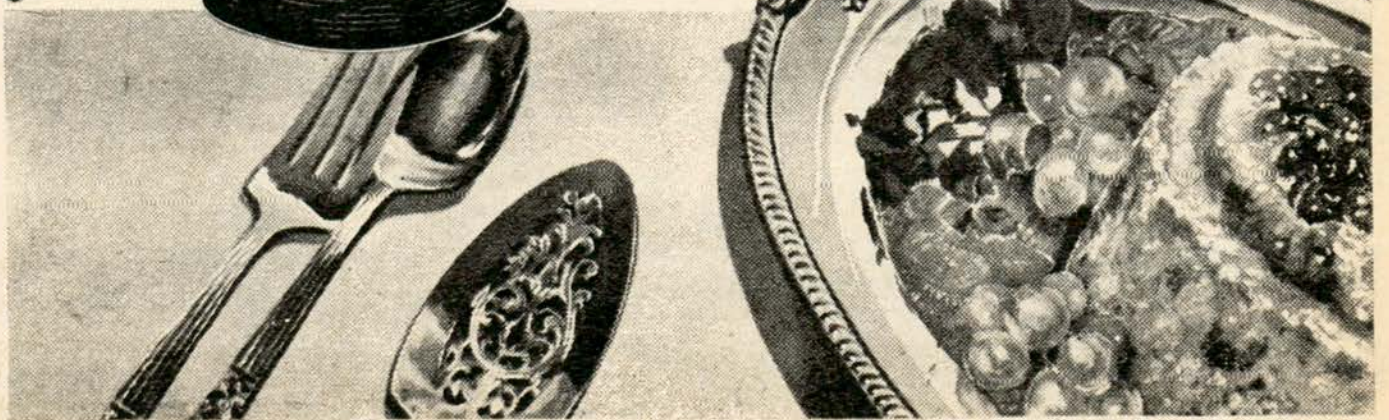


En tinto o blanco,  
una producción limitada  
para la selección  
de su calidad de privilegio.

Producido y embotellado  
por Bodegas y Viñedos  
**JUAN BALBI S. A.**  
en su lugar de origen  
**SAN RAFAEL, MENDOZA.**

Recomendado por  
quienes sólo  
distribuyen lo mejor  
**CASIMIRO POLLEDO S.A.**  
Alsina 2934 - Buenos Aires

PRO PUBLICIDAD







Esta vista aérea señala la ubicación de la nueva ala con respecto a los edificios principales de The Greenbrier. Todo fue previsto en los planos de edificación, menos el paisaje... que ha sido brindado por Madre Natura.

VER NOTA EN LA PAG. 78

# AUTOCLUB

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

## sumario

CIRCULACION  
**227.000**  
EJEMPLARES

### 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. Lozès  
Tesorero de la C. D.  
del A. C. A.

### SECRETARIO GENERAL:

Dr. Manuel Goldstraj

### SECRETARIO DE REDACCION:

Jaime G. Font

### DEPARTAMENTO DE ARTE:

Julio E. Riera

### JEFE DE PUBLICIDAD:

Aldo L. Grampa

**AÑO III**

**Nº 10**

**ABRIL 1963**

**BUENOS AIRES**

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

En el Uruguay:  
\$ 4,50 oro

### ARTICULOS Y NOTAS

EDITORIAL .....	7	La Dirección
¿VALE LA PENA IR EN AUTO A BARILOCHE? .....	8	Sixto Pondal Ríos
DE COMO Y POR QUE VISITE VALLADOLID .....	10	Noemi Vergara de Bietti
LA TURISTA MAS FAMOSA DEL MUNDO ..	14	Edmundo Guibourg
LA NUEVA NUEVA YORK .....	18	Horacio Estol
NOS ESCRIBEN LOS LECTORES .....	23	
DON PEDRO I, REY DE CASTILLA Y DE LEON .....	24	Eduardo Zamacois
EL CENTRO .....	28	Rodolfo M. Taboada
PRESENCIA DEL PERRO EN EL PAISAJE ..	30	Manuel Goldstraj
TODO ES GRANDIOSO E IMPONENTE EN LA REGION DE LOS LAGOS .....	33	G. A.G.
¡OH, LOS SEMAFOROS! .....	37	Piolin de Macramé
MONSTRUOS AL SERVICIO DE LAS MARCAS DE LA AGENDA ESTIVAL .....	38	Marcel Reichel
SURCANDO EL MAR EGEO .....	42	Mariano Perla
UN PUENTE GIGANTE NOS UNIRA CON EL URUGUAY .....	44	Hugo Mantecón
LEYENDA Y REALIDAD DEL ROLLS-ROYCE DE AQUI, DE ALLA Y DE MAS ALLA .....	48	S. G.
ALMANAQUE ASTROLOGICO PARA 1963 .....	50	Horacio R. Casares
PARIS INTIMO .....	53	Juan Averiguador
LA COMARCA DE SHAKESPEARE .....	54	Emilio Villalba Welsh
PARIS DE NOCHE .....	56	Sara Facio y Alicia D'Amico
CATAMARCA, LA DE LA VIRGEN DEL VALLE .....	58	Patricio Gannon
HABLA EL PRESIDENTE DEL A.C.A. .....	60	Pedro Patti
EL MOTEL EN LAS RUTAS ARGENTINAS ..	66	Ricardo Zurita Sánchez
LA CASA DE LEOPOLDO LUGONES .....	68	
EL SUR, GIGANTE LEGENDARIO .....	70	Jacques Coët
¿QUE ES GREENBRIER? .....	72	Gustavo A. Guerrero
LO QUE Ud. PUEDE HACER EN SU AUTO ..	74	Ulyses Petit de Murat
CONFRONTACION DE LOS COMPACTOS ....	78	
MI HERMANO JUAN .....	81	H. R. C.
EL PERIODO DE ABLANDE EN EL AUTOMOVIL .....	82	Federico B. Kirbus
LA OFICINA DE TURISMO DEL A.C.A. ....	84	Oscar A. Gálvez
LA SAETA EN NUESTRA VIEJA SEMANA SANTA .....	86	Ing. Luis A. Roura
103.000 ACCIDENTES MORTALES EN UN AÑO .....	88	
VALIJA DE VIAJE .....	90	Lia Gómez Langenheim
MUERE LA RUEDA .....	92	Antonio Cataldo
CORRIENTES ES PAISAJE, HISTORIA Y POESIA .....	94	Delia Ravasio
MEMORIA DEL EJERCICIO 1962 .....	108	Ilustra: Maresth
¿QUE GRADO DE INTELIGENCIA SE NECESITA PARA CONDUCIR UN AUTO? .....	110	Pierre Devaux
	117	Maria H. Gehan de Lombardo
	127	Bernhard Hampel

Dirección, Redacción y Administración: Avenida Libertador General San Martín 1850, 8º piso.  
T. E. 84-8556 - 89-60161. Int. 1 y 29 - Bs. As. - Reg. de la Propiedad Intelectual Nº 702-461.  
Distribuidor: Cap. Fed.: Hiram S.R.L., Gallo 1333, Interior: SADYE S.A., México 625, p. 2º, C. F.



# SEIS EXCURSIONES FABULOSAS A LOS EE. UU.

Con extensión a las tres Américas  
para asistir a la



## 46 CONVENCION INTERNACIONAL DE "LIONS"

EN MIAMI BEACH (FLORIDA) DEL 19 AL 22 DE JUNIO DE 1963

SALIDA POR AVION DE PANAGRA EL 16 DE JUNIO

TARIFAS:	Itinerarios:
U\$S 634.00	a) 9 días .... Buenos Aires - Miami - Buenos Aires.
U\$S 1.006.00	b) 30 días .... Buenos Aires - Miami - Washington - New York - Montreal - Toronto - Buffalo - Detroit - Chicago - Buenos Aires.
U\$S 1.299.00	c) 45 días .... Buenos Aires - Miami - Washington - New York - Montreal - Toronto - Buffalo - Detroit - Chicago - Las Vegas - San Francisco - Los Angeles - México - Buenos Aires.
U\$S 1.384.00	d) 53 días .... Buenos Aires - Miami - Washington - New York - Montreal - Toronto - Buffalo - Detroit - Chicago - Las Vegas - San Francisco - Los Angeles - México - Guatemala - San José de Costa Rica - Panamá - Buenos Aires.
U\$S 1.649.00	e) 60 días .... Buenos Aires - Miami - Washington - New York - Montreal - Toronto - Buffalo - Detroit - Chicago - Las Vegas - San Francisco - Los Angeles - México - Guatemala - San José de Costa Rica - Panamá - Lima - Santiago - Buenos Aires.
U\$S 1.449.00	f) 60 días .... Buenos Aires - Miami - Washington - New York - Montreal - Toronto - Buffalo - Detroit - Chicago - Las Vegas - San Francisco - Los Angeles - México - Guatemala - San José de Costa Rica - Panamá - Caracas - Río - Sao Paulo - Buenos Aires.

PLAN DE FINANCIACION: 20 % AL CONTADO, SALDO 18 MENSUALIDADES AL 5 % ANUAL

## VACACIONES DE INVIERNO

CRUCERO AL BRASIL

por el nuevo trasatlántico

### "PRINCESA LEOPOLDINA"

Saliendo de Buenos Aires el 6 de Julio con escalas en MONTEVIDEO - SANTOS y MONTEVIDEO Regreso, el 21 de Julio

CLASE UNICA CON TODO EL CONFORT MODERNO  
AIRE ACONDICIONADO Y CALEFACCION

Precio del pasaje de BUENOS AIRES a BUENOS AIRES  
CON ESTADA A BORDO, desde m\$*n*. 28.000 por persona

INFORMES Y RESERVAS DE CAMAROTES

**AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO** BUENOS AIRES

Av. del Libertador 1850 - T. E. 83-6061 - 2039

VIAJES Y TURISMO - 1er. piso y sus filiales en

MAR DEL PLATA: Bulevares Santa Fe y Colón - T. E. 2-0031/2/3

LA PLATA: Calle 51 esq. 9 - T. E. 3-0161/2

SAN CARLOS DE BARILOCHE: Av. Costanera y O. Goedeke - T. E. 3001

# LA RESPONSABILIDAD DE LOS SOCIOS EN EL GOBIERNO DEL A. C. A.

**E**l Automóvil Club Argentino, que dentro de su órbita de acción refleja criterios, normas y principios íntimamente incorporados a la sensibilidad colectiva de la comunidad argentina, funciona como un ente creado por y para sus asociados. Son éstos sus dueños y beneficiarios, sin lugar a distinción jerárquica alguna, salvo la que pudiese surgir del mayor o menor interés y esfuerzo que pongan en impulsar el progreso de la Institución. Para decirlo con palabra breve: el Club es de los socios, de todos sus socios. Es bueno recordarlo, cada vez que la oportunidad se presta a ello, inclusive porque comporta, junto con un perceptible privilegio utilitario, una alta responsabilidad social, en sentido lato. Quien pertenece a una organización como el Automóvil Club Argentino, no puede invocar ninguna razón valedera para desinteresarse de ella, para ignorar cómo funciona y cómo podría ser perfeccionada. No es suficiente que participe en las cargas mediante el pago de sus cuotas o la retribución reglamentaria de los servicios; el carácter societario impone la obligación moral de participar, en la forma y el modo previstos en el Estatuto, en la vida misma de la entidad, considerada como estructura orgá-

nica social. La designación y renovación periódica de sus autoridades es, digámoslo de paso, uno de los aspectos fundamentales de la vida del ente, que, por los motivos que acabamos de exponer, debe contar con la permanente atención y con la intervención activa de los socios.

Cuando hablamos de la responsabilidad de los socios en el gobierno del A.C.A., queremos decir que para ejercerla y cumplir con sus exigencias existen muchos caminos y procedimientos abiertos, inclusive la crítica constructiva, vigilante y bien intencionada, que, en cualquiera de los supuestos, significa una efectiva y apreciable colaboración con los dirigentes de la Institución, que están poniendo un manifiesto empeño en convertirla en una marca ejemplar entre las organizaciones serviciales de su clase en todo el mundo. La única actitud absolutamente vedada a los socios es la de la indiferencia. Siempre, en todo momento, deben cuidar de su casa y contribuir a la tarea de engrandecerla, cooperando por lo menos con su opinión para hacerla cada vez más perfecta y más útil.

LA DIRECCION



## NUESTRA PORTADA

La iniciación de la temporada otoñal, descorre el telón de nuevas inquietudes turísticas en la gran familia constituida por los socios del Automóvil Club Argentino y los lectores de nuestra revista.

La caza y la pesca figuran, obviamente, en primera línea, en las preferencias mayoritarias. A ellas alude, con expresivo simbolismo, el acertado enfoque de nuestro fotógrafo, que ha incluido, también, en él, a un predilecto amigo del hombre, un perro, expresión auténtica de nobleza y fidelidad.

# Desde Ushuaia a la Quiaca

**Y** O estuve en los Lagos del Sud hace varios años, pero entonces fui en avión, y el avión es el mejor medio para ganar tiempo... y perder espacio. Digo perder espacio porque el vacío es la cosa más aburrida del mundo. Lo que a nosotros nos interesa es el espacio subdividido en detalles, el paisaje. Y el paisaje ha sido suprimido por el avión. La velocidad también tiene su precio.

—¿Ir en auto de aquí a Bariloche? ¡Es un disparate! —me decían algunos—. Son 3.500 kilómetros de caminos surtidos. Yo los hice una vez, y jamás repetiría la aventura...

—Si algún día puedes hacer el viaje, no te lo pierdas —me aconsejaban otros—. ¡Es la única forma de apreciar esas maravillas! Y ya verás que no es tan feo el león como lo pintan...

Como supongo que muchos lectores de AUTOCLUB también han oído sonar las dos campanas, voy a transmitir algunas impresiones de mi reciente experiencia personal, para que ellos mismos saquen sus conclusiones, anticipando desde ya que señalaré imparcialmente los "pro" y los "contra" de la aventura.

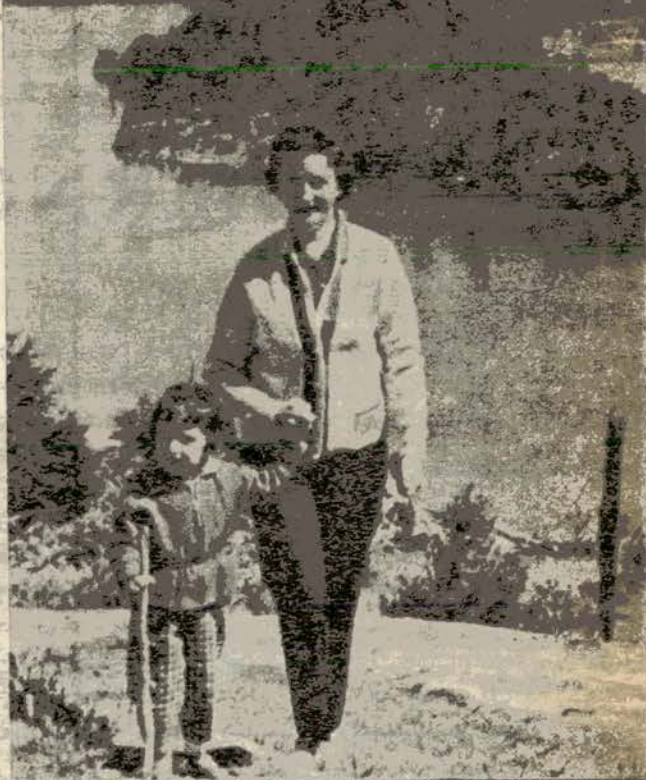
## *Dos desperfectos en la ruta*

Desde Buenos Aires a Médanos no hay problemas, salvo los corrientes en el funcionamiento del coche. Después de cargar nafta en la estación caminera del Automóvil Club de Juárez, el motor se encaprichó en no arrancar. Era inútil gastar batería.

—¡Eh, González! —gritó el peón, volviéndose hacia el encargado. Se acercó un hombre pequeño, de ojos vivaces. Miró, tocó, movió la cabeza.

—Es el rotor —sentenció categóricamente.

Un vecino comedido fue hasta el pueblo, distante varios kilómetros, a traer el repuesto. El hombrecito no era mecánico,

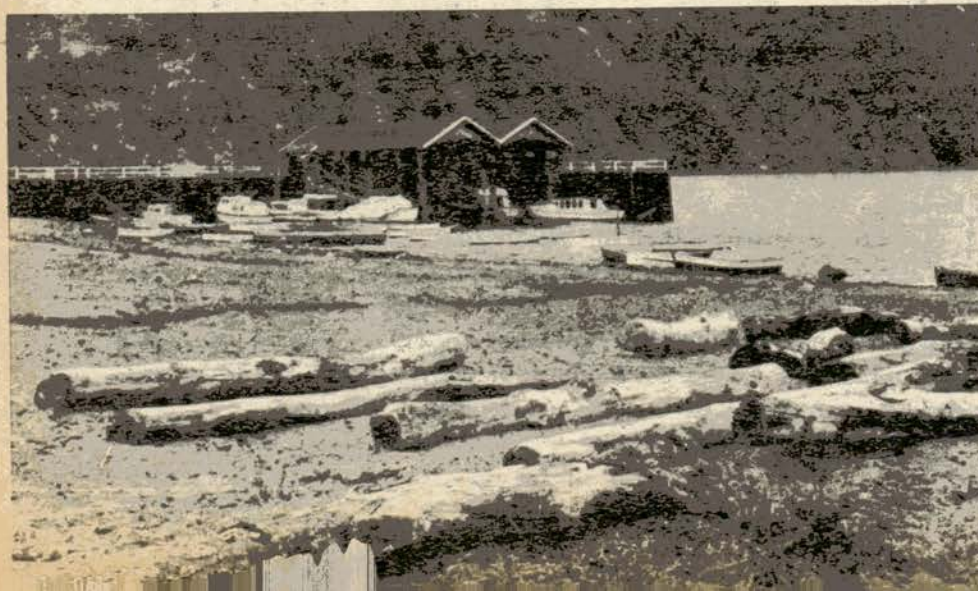


# ¿Vale la pena ir en auto a

## PERIPECIAS DE UN VIAJE DE 3.500 KILOMETROS

Por  
SIXTO PONDAL RIOS

Para AUTOCLUB

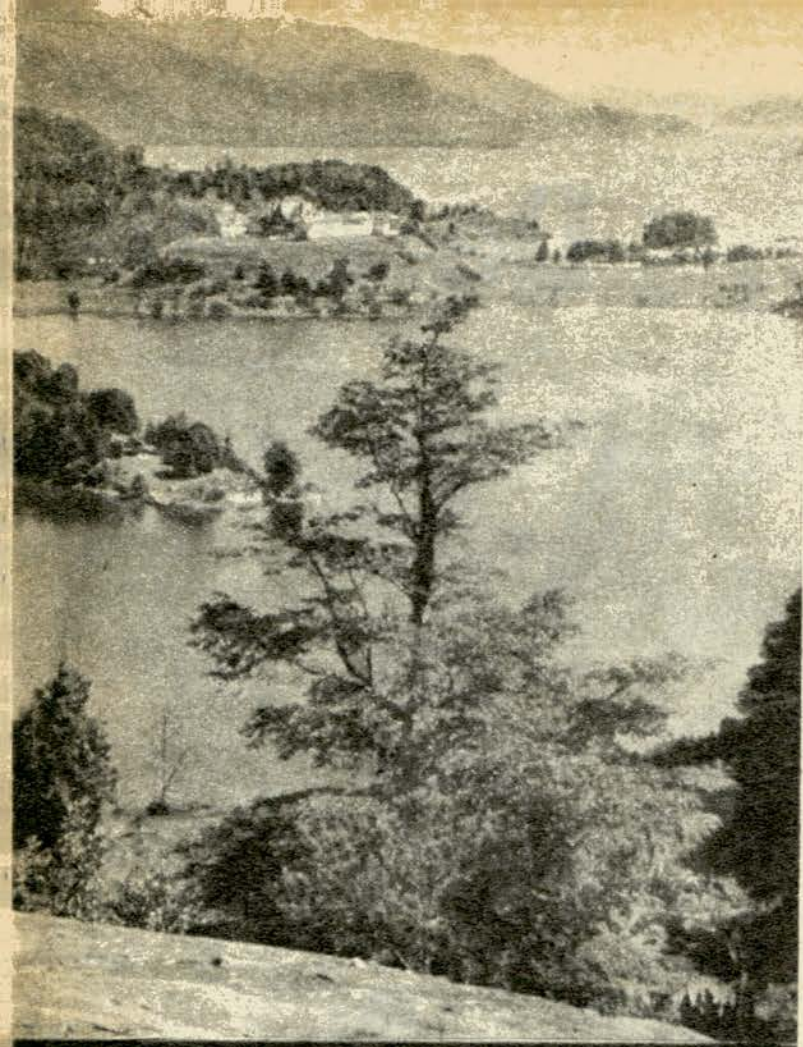


pero había acertado, y minutos después reemprendimos la marcha. La experiencia se repitió más adelante, en Choel Choel, a raíz de un desperfecto más serio, cuyo arreglo hubiera demandado, en Buenos Aires, varios días de peregrinación por distintos talleres especializados. También allí lo compusieron en un santiamén, en un pequeño taller. Naturalmente, de esto no quiero sacar la conclusión de que, cuando a uno se le descomponen el auto, hay que llevarlo a arreglar al campo. Lo que quiero señalar es que los mecánicos de los pueblos son iguales a los médicos de los pueblos: arreglan todo, y lo arreglan bien. Y que siempre hay en esos caminos un gaucho motorizado cuyo comedimiento aumenta en relación directa con la soledad del paraje.

### *A 100 Kms. por hora*

La primera etapa la hicimos en Bahía Blanca. Buen hotel, buen res-

Muelle y refugio de embarcaciones en el lago Lacar, en San Martín de los Andes. Pertenece al Parque Nacional Lanín y pueden observarse los resultados de la explotación maderera.



La progresista localidad de Zapala cuenta con una importante representación del Automóvil Club Argentino, y amplias comodidades para el turista.



Vista de la península Liao Liao desde Punto Panorámico. En primer término el lago Moreno y al fondo el Nahuel Huapi.

Y se la construye con tanto entusiasmo, con dedicación tan absorbente, que nadie se ocupa del "camino" provisorio que corre a su costado. Según versiones de un diario del Río Negro, Vialidad dice que la empresa constructora tiene la obligación de mantenerlo transitable mientras dure las obras. La empresa, a su vez, sostiene que su obligación se limita a hacer el nuevo camino. Lo cierto es que ese tramo resulta verdaderamente infernal, tanto que debe ser el peor trozo de camino del mundo entero.

—¿El suplicio dura mucho? —preguntará el lector, alarmado.

Depende. En tiempo, horas. En distancia, apenas 30 kilómetros, lo cual da esperanzas de que, a poco que lo decidan, el viajero será liberado de tan penosa travesía. Por otra parte, justo es consignar que ese es el único trozo realmente malo del camino.

#### *Un paraíso en medio del desierto*

La segunda etapa la hicimos en General Roca. También allí encontramos buen hotel, buen restaurante y

*(Continúa en la página 77)*

# BARILOCHE?

taurante y buena noticia: la ciudad sigue mostrándose como una urbe dinámica, limpia, iluminada, progresista... ¿No será hora de que los porteños le pidamos la fórmula?

Los suspiros comenzaron después, en Médanos, o sea 50 kilómetros más allá de Bahía Blanca, al entrar al típico camino de ripio de nuestra Patagonia. Y uno no suspira porque el camino sea malo, sino porque ve a pocos metros, durante kilómetros y kilómetros, la nueva ruta pavimentada, ya concluida prácticamente hasta Río Colorado.

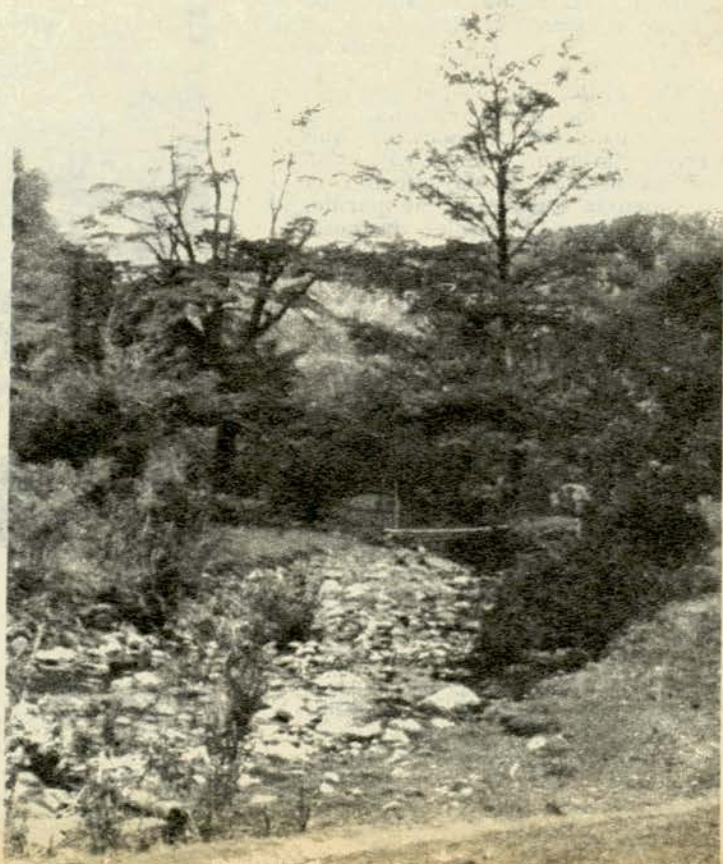
Esto es lo que muchos no saben: que entre Buenos Aires y Bariloche hay largos trechos de carreteras en construcción, y centenares de kilómetros de espléndidas rutas ya habilitadas. Y el resto es de piso tan firme que casi todo el trayecto se puede correr a cien kilómetros por hora.

La única excepción es un pedacito que se extiende entre Chimpay y Chelforó, y que merece un párrafo aparte.

#### **El camino del infierno**

A poco de dejar Choele Choel, ya en el valle del Río Negro, el viajero ve con alegría que también allí se está construyendo la nueva ruta.

San Martín de los Andes concentra una serie de hermosos panoramas y hermosos lugares, como éste que ofrece el arroyo Calbuco.



## caleidoscopio español

# De cómo

“E L 21 de marzo de 1506, solitario y misérrimo, olvidado por los reyes cuya corona enriquecida con el Nuevo Mundo, el primer Almirante de Indias moría en Valladolid”. Mi texto primario se completaba con una ingenua ilustración del Descubridor, en momentos que un monje acercaba el crucifijo a sus labios moribundos. Vivíamos por entonces los días aventureros de Salgari y Verne con cuyos héroes mezclaba este hombre, prieto en la leyenda de la epopeya increíble: el hallazgo de tierras casi fuera del mapa, más allá de la mar conocida.

—Me gustaría visitar Valladolid; ¡debe ser una hermosa ciudad!  
—Con ese, junto a otros cientos de proyectos entre definidos e imprecisos, traspuse la niñez e inicié mis cursos secundarios. A poco, en una clase de castellano, me enfrenté con Góngora; ¡diablo de poeta! ¿No intentaba malograr mi imaginaria estampa con su mordaz letrilla?

*¿Vos sois Valladolid? ¿Sois el valle de olor? Oh, fragantísima ironía Valladolid: de lágrimas sois valle y no quiero deciros quien las llora.*

Subyugada por el verso de rara armonía construido con arte suntuoso, y fastidiada por él, memorizaba:

*Llegué a Valladolid; registré luego desde el bonete al clavo de la mula...*

Con el tiempo, quiso el azar proporcionarme otros detalles, casi todos novelescos, románticos, que acrecentaron mi interés. Allí vivió Juana de Castilla, la infortunada a quien la muerte de su marido, el archiduque Felipe el Hermoso, turbó la razón; allí mataron al heroico Condestable del sonoro nombre, Alvaro de Luna; allí... Mapa en mano, apoyando el lápiz sobre el redondelillo que representaba la ciudad, me repetía: ¡Oh, sí, algún día iré!

Y como pudo más mi primera estampa que la ofrecida por el genial cordobés, poco extrañó a mis amigos matritenses, cuando una tarde de otoño —época propicia para ese peregrinaje—, me vieron partir hacia los otrora dominios de un poderoso súbdito de Alfonso VI, allá por las nieblas del siglo XI. Mientras el tren se internaba en la adusta meseta castella-

En la Plaza Mayor de Valladolid se yergue en el bronce la estatua del conde Pedro Anzures, el insigne propulsor que creó el municipio.



# y por qué visité VALLADOLID

Por  
NOEMI VERGARA DE BIETTI  
Para AUTOCLUB

na, relea noticias sobre mi destino, esas, seductoras que visten a una ciudad, como pasadas aventuras galantes a ciertas damas. "Se dice" — ¡ay, la sugestión del "se dice"! — que a principios de nuestra era fue asiento romano y que bajo el dominio árabe un moro la bautizó con su nombre. Valle de Olid.

El resto es historia documentada: pequeño lugar del reino, corrió su vida sin relieves, hasta que su insigne propulsor, el conde Pedro Anzures, gobernándola en nombre de Alfonso VI, creó su municipio. Desde entonces fue teatro de importantes acontecimientos, cuna de reyes y corte de España. La Plaza Mayor, muy señora con sus pórticos siglo XVI, testimonió hechos memorables: proclamaciones como las de San Fernando y Berenguela; o sentencias de muerte, como la de Alvaro de Luna, favorito de Juan II. En la vecina casa de las Aldabas nació Enrique IV, hermano de Isabel la Católica, que en 1456, en el palacio de los Viveros, unió tierras y destino, con Fernando de Aragón. Por dos veces asiento cortesano, durante Felipe III (1600-1606) y su antecesor Felipe II que vio la luz en la mansión de los Pimentales y distrajo sus reales ocios con fiestas y corridas de mugidores toros graves. Cuando los monarcas pasaron a Madrid, la ciudad ciñó mantos de viudez, refugiándose en iglesias y monasterios como este de San Pablo, con preciosa fachada gótica.

## Un poco de geografía

**L**A voz del guarda-tren anunciando el arribo, me saca de los soliloquios. Y bien: heme en Valladolid, "importante nudo de comunicaciones ferroviarias entre el centro y el norte de España", conforme a mi guía. Góngora no parece del todo resuelto a abandonarme, tanto que para fijar bien la geografía del sitio acudo a él:

*Jura Pisuerga a  
Ife de caballero,  
que de vergüenza  
[corre colorado;  
¡oh, que malquisto  
con Esqueva quedo,  
con su agua turbia  
[y su verde puente!*

Así, en las riberras del Pisuerga, río de talla pequeña como castellano enjuto, en la entraña misma de llanura dormida, entre pueblecitos color tierra, se alza, gris y severa, Valladolid. No precisamente su parte moderna, con construcciones siglo XX, y en donde cada calle se amplía en una plaza, continúa para interrumpirse en

otra y morir en una tercera, refrescada por la fronda de muchos parques, (el de Campo Grande es de singular belleza), sino la otra, La Vieja, donde ésta se ha incrustado sabiamente y de la que brillan, como cuentas de un collar, monumentales edificios evocadores del diálogo de la ciudad con la mística y la historia subyugante de años que se nos ocurren gloriosos.



Esta imagen de San Francisco es obra del famoso tallista Pedro de Mena, del siglo XVII.



Canto religioso de madera y oro es este "Apóstol" tallado por Berruguete.

También de Berruguete es esta otra talla, fuertemente expresiva, del Sacrificio de Isaac.





### La ciudad

**P**OCAS entre las españolas cuentan con iglesias más bellas, estuches para espléndidas obras artísticas: la de Santa María la Antigua, que yergue airoso, la "reina de las torres románicas de Castilla"; la de la Magdalena, fundada por Pedro de Lagasca; la de San Benito, a semejanza de la cordobesa de Santa Marina, más plaza fuerte que templo; la de las Huelgas Reales, donde reposa, en gótico sepulcro alabastrino, la reina María de Molina; o la de las Angustias, que guarda la imagen de la Virgen de los Cuchillos, una de las más emocionantes tallas de Juan de Juni. No distraerán ellas mis pasos, ni tampoco lo lograrán algunas felices expresiones arquitectónicas civiles: la Universidad, en el gusto churigueresco del siglo XVIII, o el Colegio de la Santa Cruz, joya del Renacimiento hispánico. Poco podrán cercanos pueblecillos cargados de historia y leyendas: Tordesillas donde se firmó el tratado demarcatorio de las tierras entre España y Portugal, o a diez kilómetros del centro, Simancas, con su castillo, antigua cárcel estatal y asiento, desde 1545, del Archivo General del Reino, riquísimo en documentos invaluable. No; dos argumentos poderosos me retendrán —dejando de lado culinarias solicitudes como el lechazo, el tostón asado o las manillas de cordeiro y los vinos de la Vega, Sicilia, de Rueda—; el Museo Nacional de Escultura Religiosa y la casa del 14 de la antigua calle del Rastro de los Carneros, donde Cervantes concluyó el Quijote.

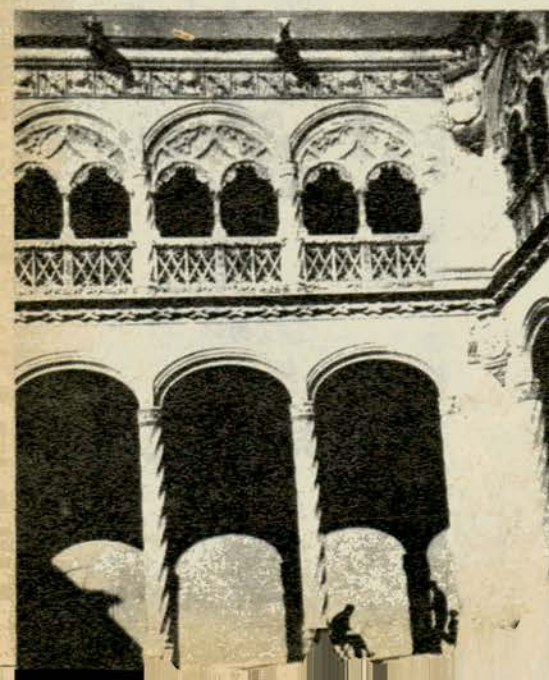
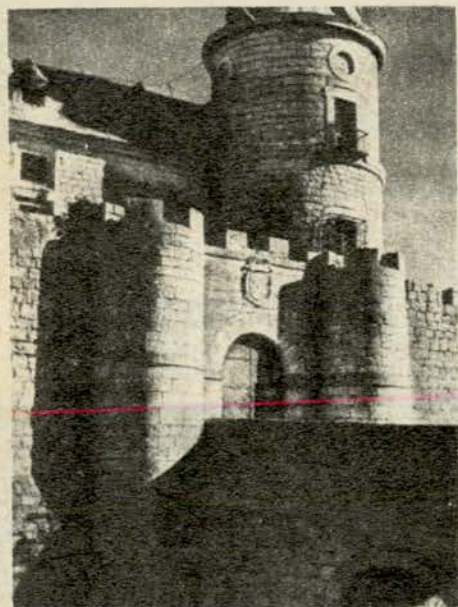
### El Museo Nacional de Escultura

**C**IUDAD reconcentrada, pródiga en plegarias, no debe sorprendernos que en ella floreciera durante el siglo XVII, una de las dos escuelas peninsulares de imagineros; representada en este Museo, único del mundo en su género, donde se ofrece a la contemplación, y más de una vez al asombro del visitante, un ejército de santos de palo, poseídos de tal reciedumbre interior, que por momentos, trascendiendo la madera, despiertan auténtica sensación de vida. La sede la constituye el antiguo Colegio de San Gregorio, fundado por Alfonso de Murgos confesor de la reina Isabel y su fachada es muestra maravillosa del gótico-ogival-isabelino, con potente influencia musulmana, que se advierte en riquísimas decoraciones y un exaltar de temas heráldicos, representados por el escudo de sus Majestades Católicas al que rodean en laberinto pétreo, flores de lis, hojas, frutos, grecas, curvas. ¿Cómo describir el patio, el más bonito de España, con su doble cuerpo de columnas, el segundo dispuesto en galerías, alarde de cuanto pudo la imaginación española al contacto con el Islam? ¿Largo rato nos distrae el motivo ornamental, un encaje flordelisado de increíble, aleve gracia y soltura! Patio grande pero paradójicamente pequeño por su elegancia, hace contraste con lo que descubriremos dentro, "esa falange mitológica, de realismo mayor que la naturaleza; hercúlea, gigantesca legión que nacida de la fe y el arte del hombre" es un canto religioso policromo de madera y oro. Tres tallistas dominan el Museo: Alonso de Berruguete, Gregorio Fernández y Juan de Juni. Sala tras sala, con el retablo de San Benito el Real de Madrid y el de La Mejorada, así como en numerosas imágenes, el escultor palentino, nacido en la médula de esa Castilla legendaria y romancera, va conquistándonos con su genio; representa lo que el Greco en pintura: sus imágenes llameando en el aire, son súplicas que se alzan hacia los cielos, dramáticas y finas. Cuando se contemplan sus tallas, en especial las del Calvario, se advierte que pocas veces como en Berruguete, el carácter religioso y artista de una raza alcanzó expresión más feliz con el cincel. Sin embargo, debo al gallego Gregorio Fernández (1566-1636), la emoción más vibrante de estas visitas. En tres salas se exponen sus "pasos", representaciones sobre tabladros de escenas de la Pasión, que en las procesiones de Semana Santa recorrían las calles impregnadas de rezos, avanzando entre conventos seculares y vastos palacios silentes. Pero si por su trágico realismo nos atraen estos "pasos" y nos encanta la dulzura de sus Natividades, lo que mejor muestra su virilidad creadora, son sus Cristos yacentes y sus Dolorosas, mezcla de patetismo, suavidad y armonía que no ha sido lograda con frecuencia por otros imagineros, ni siquiera por el mayor de ellos, Martínez Montañés. Hermosa faena de escoplo y oro dejó también aquí el rebelde Juan de Juni, con sus santones mayores que lo real. ¿Cuántas veces volví mis ojos antes de transponer los portales para ganar la calle soledosa, hacia ese San Francisco de Pedro de Mena, tan hondamente humano con su rostro magro y su mísero sayal, que creí en más de un momento verle alzar su mano reprendiendo a las avecillas parloteadoras, ocultas en las columnas:

—"¿Podéis quedaros quietas, hermanitas?"

### La casa de Cervantes

**A**NDO y desando camino, rumbo al sitio donde antaño tuvo Cervantes su casa vallisoletana. No quiero confesarme que tejo y destejo ruta porque busco, al pasar por la iglesia de las Angustias, acercarme a la bellísima virgen de ese nombre —más conocida como de los cuchillos— acogedora, doliente, de sobrehumana dulzura, y una de las tallas más perfectas del siglo XVII español.



5 Entrada principal del Colegio de Santa Cruz, hoy asiento del Museo Nacional de Escultura.

6 Un aspecto del castillo de Simancas, convertido por Carlos V en el Archivo de la Corona.

7 Un detalle del patio del Colegio de San Gregorio, sede del Museo de Arte Religioso.



Un sol tibio cae ese mediodía sobre la portada y la fuente del Hospital de la Resurrección —aludidas en el "Diálogo del Cipión y Berganza"— cuando llego frente al lugar donde se alzó la vivienda del inmortal creador, número 14 de la calle del Rastro de los Carneros. No puedo evitar que mis recuerdos lo traigan hasta allí, a los 54 años, en ese hogar, el primero que poseyera desde los 20 y no siempre remanso apacible, donde el Príncipe de los Ingenios concluyó su Quijote, buscando en Valladolid privilegio necesario para imprimirlo. Tampoco olvido que a raíz de la misteriosa muerte del caballero Gaspar de Espeleta, anduvo en lides con la justicia y que para colmo de desventura, no faltaron pesares familiares, fáciles de presumir cuando se convive con una hija natural, ya moza, dos hermanas, una sobrina y una criada, María de Ceballos, de no muy sereno temple. Debíó, no obstante, parecerle casi gloria luego de años azarosos, cuando en medio del hacinamiento a que obliga la improvisada corte, alquiló el piso primero de una de las casas que Juan de Navas alzara en el campillo de San Andrés, en el Rastro. Capitosa vecindad en el piso bajo: una bodega; damas alegres hacían compañía en el segundo, mientras en el primero "su genio iba convirtiendo las caricaturas del momento en eternos tipos de clases sociales", ajeno a los reveses de la suerte y a domésticos enredillos. Huelga advertir que la casa que visito procura sólo la evocación de un interior castellano bajo Felipe III, modesto sin dejar de ser hidalgo, pero que esos muebles y enseres de época logran no obstante acercarnos al hombre que allí vivió, aunque nada exista de su auténtico ajuar.

Traspuestos el zaguán, arranque de la escalerilla empinada y angosta, el vestíbulo, la pieza de paso (posiblemente sala-dormitorio), el estrado donde las mujeres bordeaban, oraban o conversaban, llegamos a lo que debió ser su estudio, con el fondo de una notable pintura, ¿veneciana?, de la batalla naval de Lepanto en la pared principal. Se ha colocado también allí el "retrato de la Virgen y de San Juan" con marco en oro, conforme alude en carta dotal a su hija Isabel: cinco mapas de la Toscana, Verona, Milán, Padua y Venecia, sitios donde hace jugar la acción de algunas de sus "Novelas ejemplares", un "brasero de cobre con su casa", "un arcón modesto", un escritorio de nogal, "el mayor que tengo", muebles todos que contribuyen a evocar el cuarto de trabajo de un literato en los principios del siglo XVII. Contiguo, el dormitorio, "con un cielo de cama de anejo colorado" y más allá del pasillo, el comedor con sus lozas talaveranas y la cocina, atestada de morrillos, vasijas de barro, cobre y azofar, la alacena, los taburetes y una hermosa tinaja.

Ya en la calle, ómnibus, bicicletas, autos, carros, toda la vocinglería de esta época, me vuelven al presente. Sin embargo debo a la recoleta, reconcentrada Valladolid —la ciudad casi olvidada por las guías turísticas— la poesía de un doble milagro: haberme hundido en el misterio del tiempo que fue, acercándome al quehacer cotidiano de Cervantes, y haberme llevado, de la mano de unos santones de leño y oro, hacia una atmósfera de pureza y piedad, tan lejana de nuestra hora.

Un detalle interior del Colegio de Santa Cruz, en el que pueden verse algunas de las esculturas que forman el museo.



# AHORA

## SE FABRICAN EN EL PAIS

### 2 PRODUCTOS FAMOSOS



**RAMCO ARGENTINA S.A.I.C.F. y PRODUCTOS THOMPSON ARGENTINA S.A.I.C.F. YA ESTAN PRODUCIENDO, EN LA MODERNA PLANTA DE CORDOBA, LOS MUNDIALMENTE FAMOSOS**

## AROS DE PISTON RAMCO

FABRICADOS BAJO LICENCIA DE RAMSEY CORPORATION INC. DE U.S.A.



y  
VALVULAS

## Thompson

FABRICADAS BAJO LICENCIA DE THOMPSON RAMO WOOLDRIDGE INC. DE U.S.A.

LA TOTALIDAD DE LA MAQUINARIA, PERSONAL TECNICO Y ACEROS ESPECIALES, ORIGINARIOS DE LOS E.E.U.U.

AROS DE PISTON RAMCO  
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

VALVULAS THOMPSON  
DISTRIBUIDORES

## GOFFRE, CARBONE y Cía. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA

La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

**W**ASHINGTON y Nueva York recibieron protocolarmente a la ilustre viajera, otorgándole una calidad de princesa real. ¿Le entregó el alcalde las llaves de la ciudad de los rascacielos? ¿Por qué no? ¿Acaso no manifestó hallarse mister Robert T. Wagner frente a la más importante turista del mundo? De modo que bien pudo hacer tintinear el comunal llavero de oro, y pronunciar simbólicamente las preguntas de rigor: ¿Viajó sin tropiezos? ¿Qué tal, señora, el aire acondicionado? La nostálgica viajera, recobrada la dicha del descanso, sonreía. Nada más que una sonrisa, pero tan hondamente enigmática que daba idea de responder de antemano con levísima ironía al austero contenido de los formularios sobre procedencia, destino y móviles.

Bien sabía el señor Alcalde a qué clase de huésped daba la enhorabuena en la hora del arribo libre de deterioro. Ninguna princesa o actriz de cine podría llegar envuelta en tantas sedas y algodones; las diademas y las piernas de unas y otras tampoco podrían verse aseguradas por tan sólidas pólizas. Sin contar la celosa guardia policial, a la que se agregaron desde el instante del desembarco relevos de

# REPORTAJE A LA TURISTA MAS FAMOSA DEL MUNDO

*Lisa del Giocondo,  
"La mujer,  
esa desconocida"  
nos dice su mensaje  
y nos revela  
su secreto*

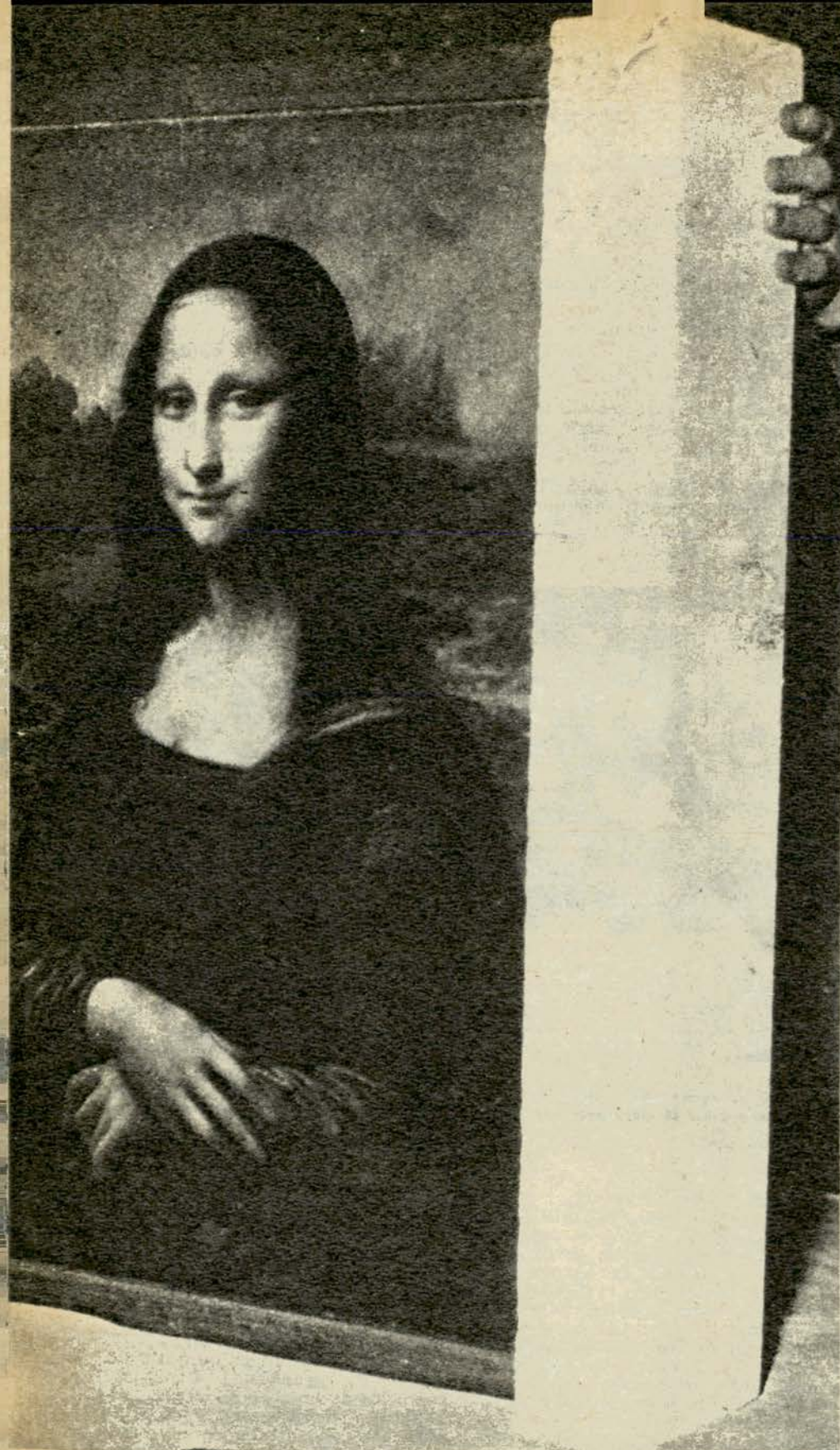
Por  
EDMUNDO GUIBOURG  
Para AUTOCLUB

destacamentos de infantería de marina americana. Tradicionalista por vocación, convencido está Mr. Wagner de haber saludado en nombre del presidente Kennedy y de la democracia a la señora Del Giocondo, auténticamente Lisa del Giocondo, esposa del ciudadano florentino don Francisco di Bartolomeo di Zanobi del Giocondo. De soltera, Lisa de Antón María di Noldi Gherardini. Anudó el lazo conyugal el año en que Colón, en tercer viaje, sentíase acosado por terribles intrigas y treinta años antes que un navegante florentino, Giovanni da Verrazano, explorase por primera vez la bahía donde iba a ser fundado el puerto de Nueva York. Cumplidos ahora los cuatrocientos cincuenta y siete años de eternidad, los vivaces ojillos han percibido de reojo la construcción del puente que camino de Brooklyn va a llevar el nombre de aquel remoto compatriota. Obra de ingeniería digna del genio inventor del geómetra, arquitecto, mecánico, músico, filósofo, poeta y artista plástico que fue el maestro, amigo y admirador: Leonardo. Dama



La dama de la eterna sonrisa está ya ubicada en el interior de la caja que la llevará a América.

Dos grandes bloques de poliestireno y espuma de nylon protegieron a la obra de arte más valiosa de todos los tiempos en su gran aventura.



La envoltura exterior  
constituida por una valija  
especial  
totalmente metálica

Lisa, o madama, o en el lenguaje florentino devoto antes las mujeres, madonne y por apócope Monna o Mona Lisa, como quien dice su nombre de teatro, rótulo estelar para la más deslumbrante marquesina.

#### AGASAJO, INCOMPRESION Y ULTRAJE

No; los funcionarios yanquis, aceptando a pie juntillas los datos acreditados por las reparticiones de los países de origen, siempre que el postulante muestre traer los dólares reglamentarios y consigne que está lejos de su voluntad atentar contra los días del primer magistrado norteameri-

cano, hicieron que Dama Lisa acentuase el rictus ante el formal e inocente compromiso. En su época, en la que floreció nada menos que Maquiavelo, los magistrados no se sentían a salvo de atentados con sólo la buena fe de una firma. Rúbrica que en el caso actual extendió monsieur Landais, subdirector del Louvre.

Breve fue el paso por Washington; apenas el tiempo para que desfilaran al trote setecientos mil curiosos escrutadores. Una vieja de Connecticut, volviéndose hacia la cola de gentío, dijo con menosprecio: "He perdido la hora de mi mercado. Verdaderamente no valía la pena". En el Metropolitano neoyorquino, otra anciana acartonada se consoló de haber visto por lo menos, al entrar la cadena de oro de Aristóteles pintada por Rembrandt, que la señora de un magnate pagó dos millones y medio de buenos dólares. A su entender esto de Lisa era un "bluff", exceso de propaganda.

Monna desdeña la incomprensión, aunque la prefiere al equívoco, cosa que la irrita. Esto de ser la turista más trascendente del momento, le rememora los dulces días de la recepción galante de Francisco I de Francia, a cuya protección, fatigado de las tribulaciones de Florencia y de Roma, se acogió Leonardo.

Nos acomete la absurda idea de someterla a un reportaje. ¿No cumple a una turista de nota? ¿Bastará con un permiso de entrada nocturna que nos acuerde el presidente del museo, mister Roland Redmond y el director, mister James J. Rorimer? Y así fue como de pronto mientras nosotros cerrábamos los ojos, ella los entreabrió. Susurró con voz melancólica:

—¿Es usted uno de los serenos?  
 —Sólo un rondador nocturno.  
 —¿Aquello que se ve por aquella ventana, tan nevado como un paisaje de Brueghel, es Central Park, verdad? No estaría tan tranquila en la espiral del Guggenheim.

—¿Ha visto todo Manhattan Island?

—Aborrezco monstruos como el Empire State y el Rockefeller Center. Me emocionó pasar por Mulberry Street y oír acentos itálicos. Me divertí contemplando los borrachos somnolientos del Bowery. Vi palomas en plena City financiera. ¡Cuánta agitación!

—¿Mucho estrépito?

ictericia y sin cicatrizar los tijeratazos que cruelmente me habían desmarcado.

—Y volvió a reinar. Claro que custodiada.

—Los extremos cuidados vienen después de sucedida la violación.

### La sonrisa melancólica

—Pero un museo también es una prisión. Desde Oscar Wilde a Robert de la Suzeranne los tuvieron siempre por cárceles del arte.

—Una pared u otra, da lo mismo, con tal que la exhibición no deshonre.

—Usted es reliquia y joya. Tanto más preciada cuanto más nume-

da del magnífico varón que fue Leonardo?

—Confieso haber sido más bien inclinada a la melancolía, virtud que el maestro no dejó de sugerir en mi sonrisa.

—El también la amó.

—¿Cómo podía haber sido de otra manera? Yo era la tercera esposa de messer Del Giocondo. Gioconda, por lo tanto, no en razón de jocunda sino a causa del sello marital. Leonardo tenía poco más o menos la edad que puede acusar el amable señor alcalde de New York, pero aunque aquello se llamaba Renacimiento, la verdad es que se envejecía presto y a fuerza de barbas fluviales.



Expertos del Museo del Louvre verifican la perfecta rigidez de la valiosísima tela.



El cuadro es sometido a una última inspección por los técnicos antes de su encierro.



Tres obreros, conscientes de su responsabilidad, proceden al traslado de la obra.

—Yo estoy hecha al silencio. Mi vida no fue tranquila, sin embargo. Sería un retruécano decir que estuve siempre expuesta. Muchas personas viven que deben recordar el ultraje sufrido cuando el mundo vivía sin saberlo sobre un volcán y estaban incubándose dos tremendas guerras universales. Entonces mi desaparición hizo hablar a la gente de 1911 a 1913, a causa del secuestro a que me sometió el muy canalla de Lorenzo Perugia, quien en un principio me arrancó a la vida claustral del Louvre con el propósito íntimo de devolverme a Florencia.

—Pero le tentó la codicia.

—Puesto que un anticuario denunció mi escondite, en verdad humillante.

—¿Un desván?

—¿Qué bah! Un magro colchón maloliente, frecuentado por parásitos. No estaban muy al uso todavía los insecticidas químicos. Salí del encierro con un poco de

rosas las interpretaciones.

—Que me duelen más que los agravios. Jamás se dirá a ciencia cierta quién soy. Si Lisa del Giocondo o la duquesa de Francavilla. Pláceme mantener el misterio.

—Siendo usted esfinge, la sonrisa asume categoría arquetípica.

—Sonreír no era mi fuerte. ¿No han leído ustedes en Vasari, mi primer historiador, que Leonardo pagaba músicos y cantantes a fin de que alegrasen los largos instantes de una pose alternada durante cuatro años?

—Más aún, dice Vasari que el maestro acudía al ingenio de bufones, deseoso de provocar en usted la alegría.

—Exageraciones; Vasari al colocarme en la historia iniciaba la leyenda. El poeta parmesano Irpino me conocía mejor.

—La amaba, aseguran.

—Los poetas y los pintores adolecen de amar a toda costa.

—¿Alude usted a la vejez flori-

—La puso en manos del Rey de Francia, a título de presente más que regio.

—Porque entendía haber acertado en mí el propósito de toda su vida, en el afán de que ojos y labios reflejasen el contento sedante del alma. En su aprendizaje junto al Verrochio, había empezado por esculpir chiquillos que reían. Renunciada la escultura, sus ocios de hombre de ciencia, de tratadista, de inventor y de filósofo, los concentraba en el dibujo nervioso de las manos y en pintar el éxtasis sonriente de figuras divinas. Ensayó mi sonrisa en Santa Ana. Pensaba en que el hombre del futuro dominaría el cielo volando a imitación de las aves, pero que el hombre de siempre gozaba de un vuelo interno de voliciones. La sonrisa traducía externamente el cumplimiento de ese aleteo anímico. A su juicio los seres más simples poseían ese privilegio en inocencia.

### Ante la ira disconformista

—¿De modo que la sonrisa era la meta leonardesca?

—No. Pero sí una obsesión el querer fijarla. Al empaquetarme rumbo a Francia, me dio una palmada en la mejilla: "Mientras prosigas sonriendo, todos te amarán". Apasioné a infinitas generaciones, salvo que los niños de todas ellas me sacaron la lengua y me hicieron cuernos a hurtadillas de los padres, menuda venganza de párvulos arrastrados demasiado temprano a la contemplación. También aquí, en el Metropolitano, el primer niño de los que entraron a las ocho y media de la mañana, me guiñó un ojo.

—Por poco pretenderá haber sido enjuiciada por los cultores hedonistas de la "dolce vita".

—¿Era o no un acto de disconformismo? Ese señor Hugo Engasa Villegas estoy segura de que jamás hubiera tendido a desfigurar un cuadro abstracto. Salvada de la rapacidad de Goering, me tocó semejante depredación. Nuevamente hube de someterme a examen de la terapéutica restauradora.

—¡Sacrilégio!

### Arcano, Arcano

—Créame que se curan menos pronto las interpretaciones antojadizas. Por ejemplo, el reconocimiento de que dieron fe Bene-

detto Croce y Adolfo Venturi.

—Un gran filósofo y un notable historiador de arte.

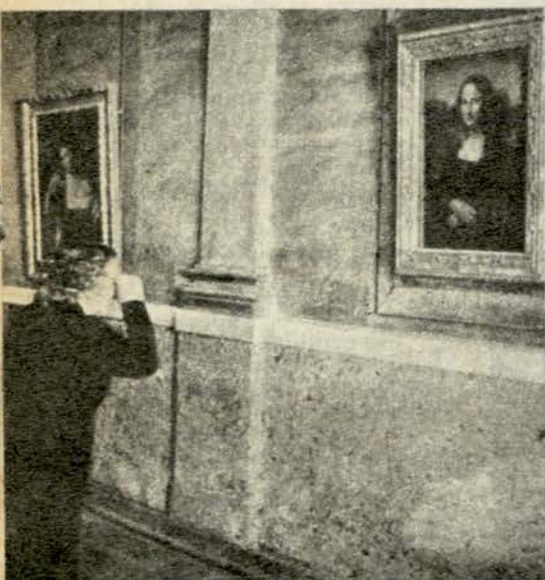
—Ratas de biblioteca. Comepapeles. Que yo no podía ser quien soy, estando tocada de un velo de viuda. Que era doña Constanza D'Avalos, quien habría posado en las cercanías del lago Albano en 1507.

—Gran dama del Renacimiento.

—Hija de Iñigo I y de la princesa de Pescara y del Vasto. Nieta del condestable de Castilla. Emparentada por lo tanto, con la más alta nobleza de ambas penínsulas.

—Un arcano indescifrable, en

(Continúa en la página 112)



La señora del actual amo de la Rusia soviética admirando "La Gioconda" en el año 1960.

Poco les importa a los chicos mi historial de las Galerías Reales al Louvre napoleónico, adoptada después por los sucesivos regímenes republicanos de Francia como uno de los mayores tesoros nacionales. Ni el que yo haya llegado a aquel país por la voluntad de mi maestro y no por obra de los saqueadores de tiempos de guerra.

—¿Le trastornó ahora que le hicieran cruzar el mar?

—Recordé que cuando más me creía en paz, fui lapidada.

—¿Algún loco?

—Lo que se denomina un iracundo. Un tipo de mestizo venido nada menos que de la meseta boliviana. A mí me dio la impresión de un bonzo del Tibet, airado contra la imagen occidental de lo bello humano.

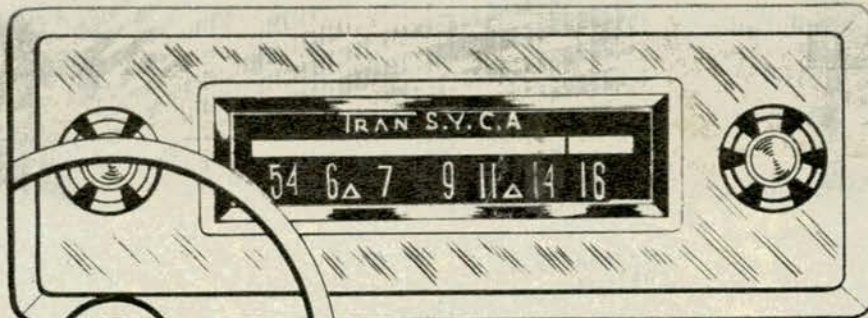
—Suceso reciente.

—Cinco años hace. Así trabé brutal contacto con lo que ustedes clasifican como iconoclastía de la nueva ola.

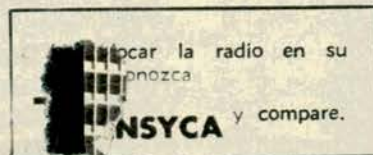
riera

# AUTO RADIO TRANSYCA M.R.

## TOTALMENTE A TRANSISTORES



Libre de ruidos  
Alcance ilimitado



Colocar la radio en su  
carrocería  
TRANSYCA y compare.

Distribuidores  
para todo el país

## FIORE PANIZA Y TORRA

VIAMONTE 1581

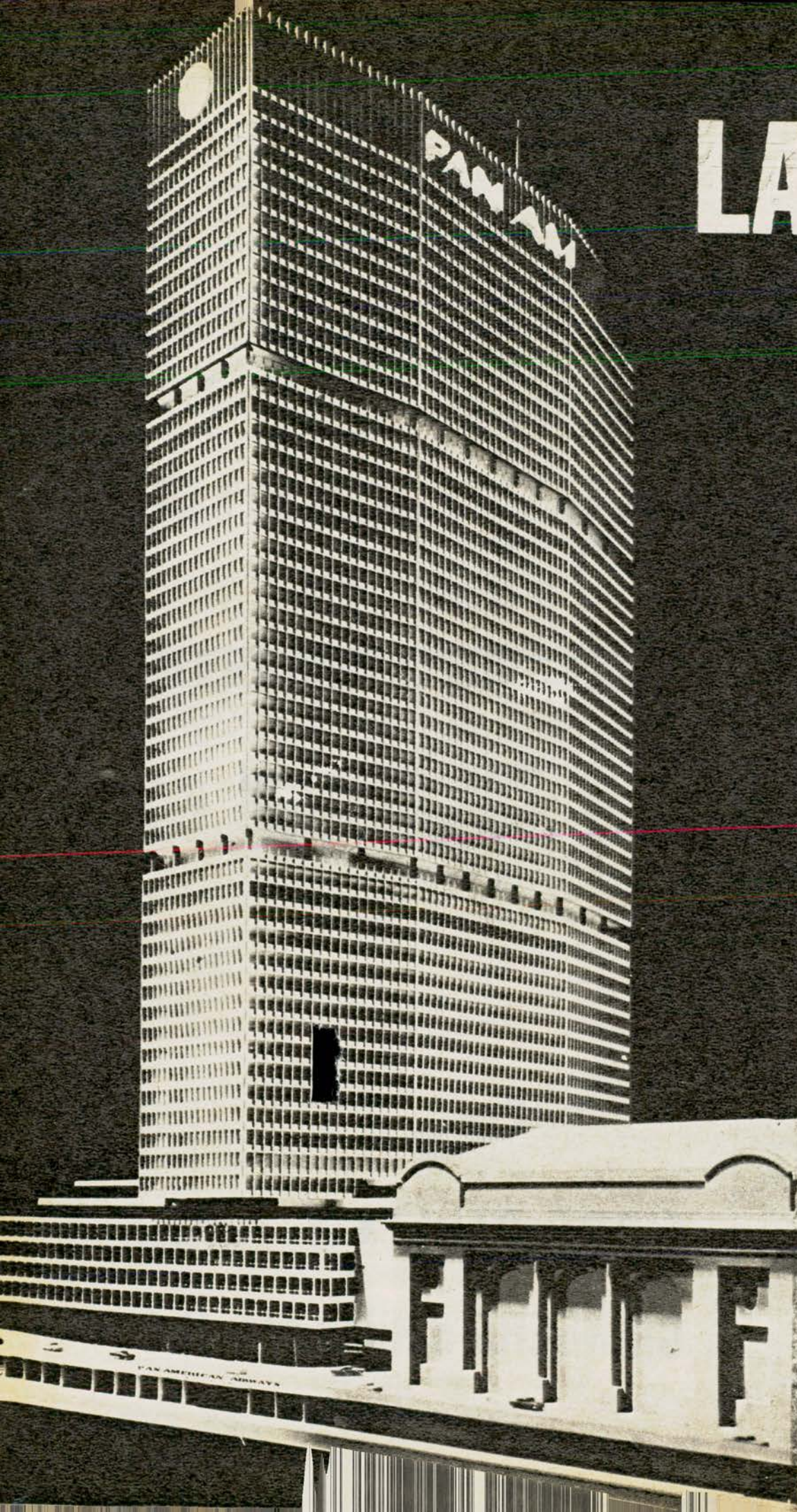
## GRINBERG e Hijo Ltda. S.A.

CORRIENTES 1824

Producido con  
licencia por

**FAMAR** S. R. L.

JUFRE 24 - Bs. As.  
T. E. 89-7492



# LA NUEVA

**N**UEVA York,  
abril.

A la silueta de Nueva York se le acaba de agregar un nuevo edificio de oficinas que es excepcional por varias razones. Tiene la forma de un octógono que se eleva a 232 metros de altura con 59 pisos y será ocupado por 22.000 personas, calculándose que su población flotante diaria llegará a 250.000. Esto se entiende mejor anotando que la superficie útil de este edificio es de 240.000 metros cuadrados, lo que establece que se trata del edificio de oficinas más grande del mundo. Supera en ese sentido al Empire State, que sigue siendo, de todas maneras, el más alto...

Este nuevo edificio que se llama Panamerican Building, porque el inquilino más importante es la compañía de aviación Pan American, justificaría un relato que no carecería de interés general y que tendría además valor informativo profesional para los ingenieros y los economistas, aún sin pretender abordar el aspecto técnico de la obra. Esta afirmación se puede fundamentar rápidamente.

El Pan American Building es la primera estructura de grandes proporciones que tiene la forma octogonal que hemos señalado, y ha sido construida con muchos materiales novísimos, como los bloques prefabricados y ajustables de un cemento especial, livia-

Una vista de la maqueta del Panamerican, que permite apreciar claramente, mejor que en las fotos del edificio recién inaugurado, la originalidad de la estructura y sus proporciones monumentales.

# NUEVA YORK

**La inauguración de un gigantesco edificio de oficinas, actualiza la transformación sin precedentes en ninguna parte, que se viene operando en la ciudad más grande de EE. UU.**

Por  
**HORACIO ESTOL**

Para AUTOCLUB

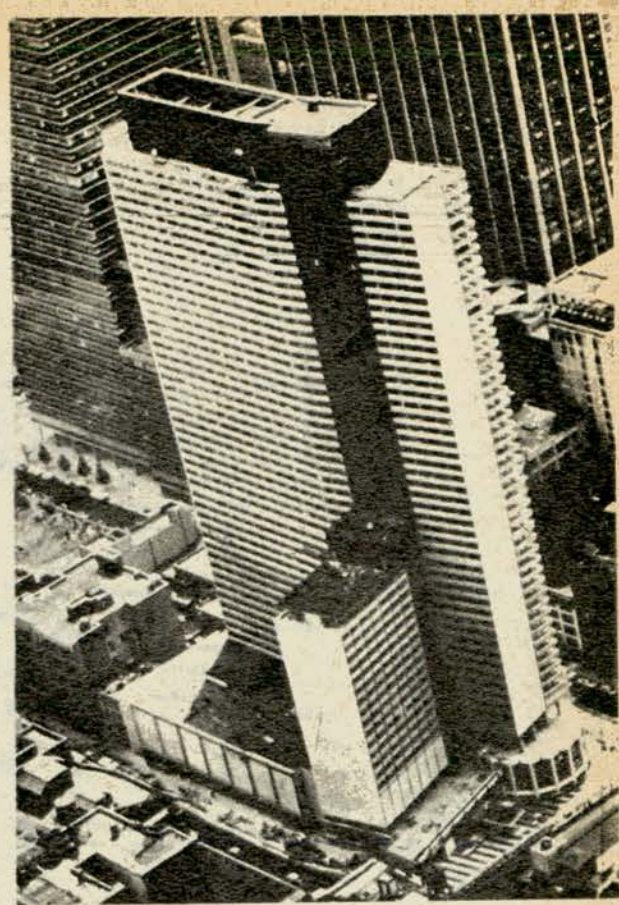
no, aislador y de gran resistencia. Además, el edificio se levanta sobre una superficie hueca, cosa que hay que aclarar un poco. Esto ocurre porque se encuentra en el medio del conjunto de edificios que forman la Grand Central Station, de la 42 a la 45 y de Lexington a Madison, bloqueando Park Avenue; y Grand Central Station es una estación ferroviaria subterránea que tiene dos subsuelos, sobre los cuales justamente se levanta el nuevo edificio sostenido por 121 columnas de acero. Más allá de la empresa fabulosa que fue su construcción en un lugar tan congestionado que ya es un problema revocar una pared, el edificio tiene detalles sugestivos: cuenta con 21 escaleras mecánicas y 65 ascensores de los cuales seis para el servicio expreso de los últimos diez pisos, tienen una velocidad de 480 metros por minuto; en la terraza se ha construido un aeropuerto para helicópteros, mientras que en el edificio funcionará el sistema de refrigeración más costoso que se ha construido hasta ahora —diez millones de dólares— con una capacidad de enfriamiento similar a la que producirían mil toneladas de hielo cada 24 horas; el consumo de energía eléctrica es de 120.000 kilowatts hora por día, y en la instalación telefónica se han incorporado innovaciones revolucionarias que sería muy largo y difícil detallar. Resumiendo: quienes tengan interés profesional en conocer los detalles de esta obra de ingeniería y arquitectura que debe ser la más singular que se ha hecho hasta ahora, por su carácter moderno y por los problemas que se han resuelto, pueden dirigirse a los arquitectos que son Emery Roth & Sons, quienes tienen sus oficinas en 850 Tercera Avenida, Nueva York.

Para completar el cuadro, digamos que desde el punto de vista económico, el Pan American Building —al margen de los sistemas de arrendamientos y otros detalles interesantes— tiene una presencia aleccionadora porque el capital que se ha invertido en su construcción —100 millones de dólares— es un capital anglo-americano que, de paso, nos informa cómo los ingleses invierten en EE. UU. o en cualquier lugar del mundo, cuando se satisface el simple requisito de ofrecerse inversiones convenientes; y cómo los americanos aceptan inversiones cuando, también, les resultan convenientes...

## **Ayer y hoy**

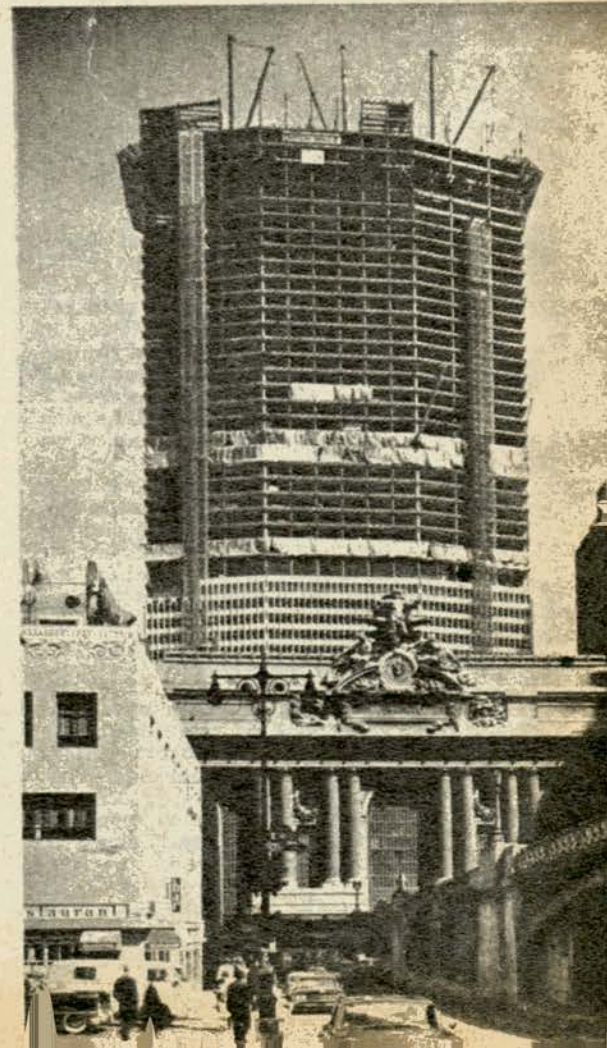
**N**OS proponemos escribir sobre el tema que anuncia esta nota y hemos encontrado oportuno apoyarnos en la sólida estructura del Pan American Building, porque su presencia flamante en el corazón de Manhattan le da actualidad mayúscula a ese título. Eso no significa que no se hubiera podido escribir este mismo artículo hace un año, tres, ocho, quince o cuarenta. Porque en el carácter de Nueva York predomina precisamente una capacidad vital de transformación constante. "Nueva York es una ciudad que se renueva todos los días", afirmaba Charles Dickens en... 1867.

La historia dice que la transformación permanente de Nueva York es una vieja historia. El chiste más usado al respecto, es el que reconoce que ésta es una linda ciudad, pero que es una lástima que no esté terminada; y el más nuevo asegura que al fin Nueva York se está ganando a sí misma porque parece que en los últimos tiempos las construcciones superan a las demoliciones. Como sea. Lo diferente esta vez, lo que justifica que se hable de la nueva Nueva York es que desde hace cinco o



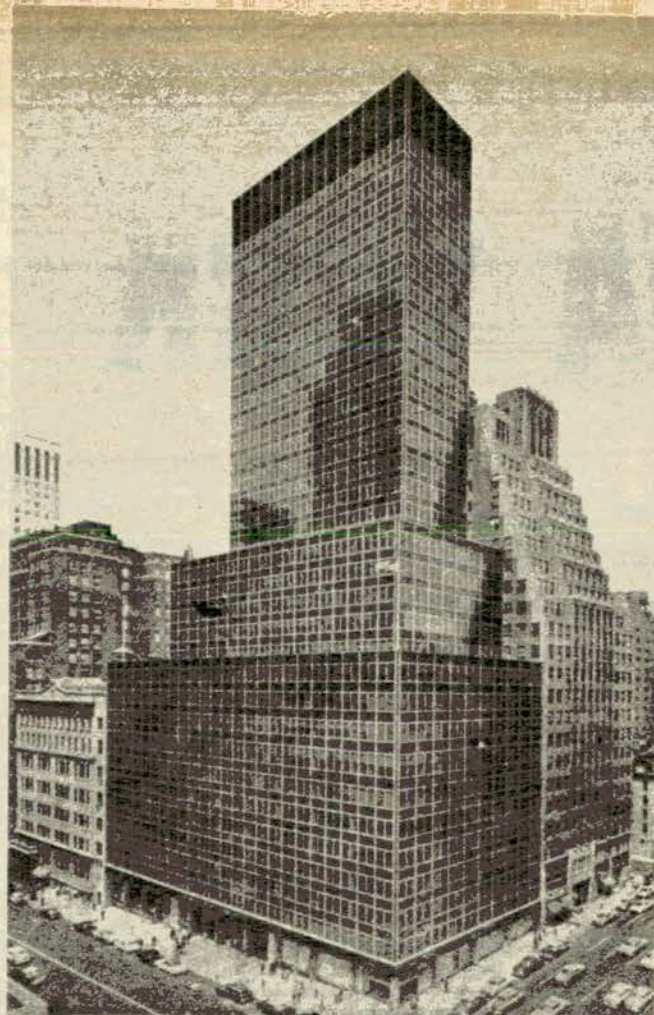
Una vista general del Americana, visto de atrás, que permite apreciar incidentalmente otras obras monumentales de la vecindad.

Un detalle del Panamerican durante la construcción.

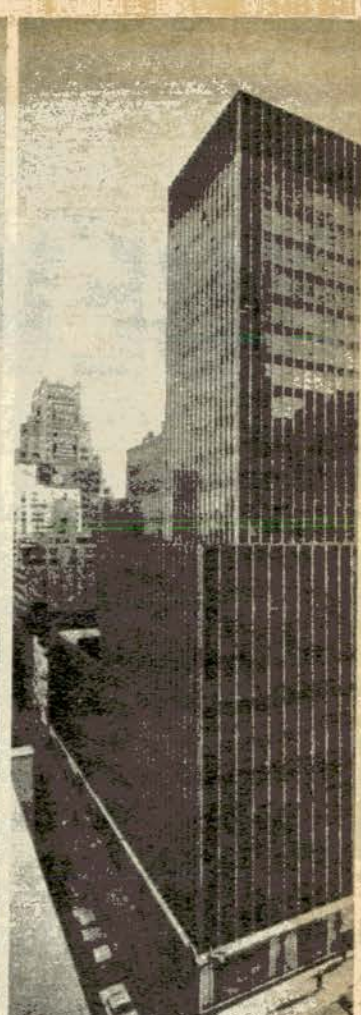




750 Tercera Avenida



El edificio Pfizer



Diamond Match, 733 Tercera Avenida

seis años la escala de transformación supera a todos los precedentes. Hasta Broadway, en el sector de Times Square, que durante 30 años ha sido el paraje más estático de Manhattan, ahora ha sido arrollada por la ola de construcciones, y entre la 51 y la 52, donde hubo una playa de estacionamiento durante seis años, se está levantando un inesperado hotel que nadie sabe todavía cómo va a lucir en ese lugar...

Si bastara con decirle al lector que en Nueva York se ha construido y se construye mucho desde hace unos años, esta nota resultaría más bien breve. Pero lo importante es dar una idea de qué es mucho, para que la información cumpla su cometido de verdad. Y es importante porque, en la época en que vivimos, esta ciudad es en cierta forma, el símbolo de un sistema de vida, de un mecanismo económico y de una actitud social, que tiene mucho que ver con los conflictos ideológicos que revuelven al mundo; su vitalidad es, por lo tanto, un índice de muchas cosas más.

#### La ciudad castigada

**H**AY que hacer un breve paréntesis para recordar que ésta es una ciudad castigada por muchos millones de críticos. No hay visitante que no se considere obligado a formular opiniones, rápidas casi siempre, con una preocupación que no con-

citan ni París, ni Londres, ni Roma, ni Moscú, ni ninguna otra ciudad del mundo, reconociéndosele así a Nueva York, primero que nada, el carácter exclusivo que tiene. Visitar esta ciudad y no tomar partido a favor o en contra es como ver una película discutida y no abrir juicio. Imposible. Por otra parte, no hay nada que impida a la gente interpretar lo que ve como le da la gana —por lo general en función de su medio natural— oscureciéndose así toda posibilidad de entendimiento objetivo.

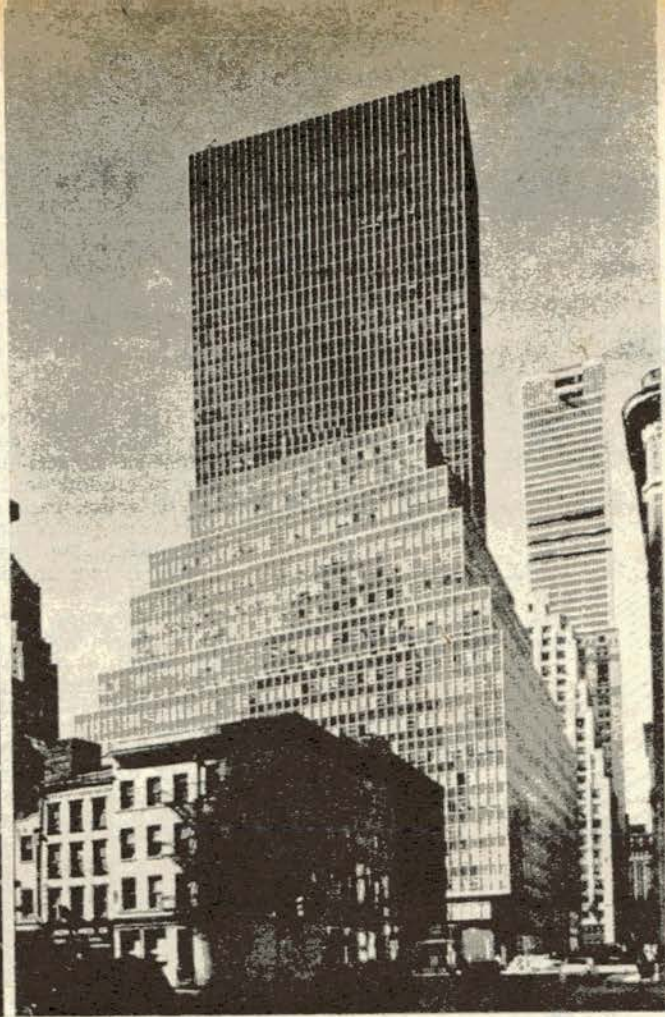
No debe pensarse que esto es nuevo. En 1864, Ernest Duvergier de Hauranne, un viajero francés, escribía: "La primera impresión que produce Nueva York es el de una ciudad repulsiva y vulgar...". Treinta años después, Paul Bourget, decía: "Esta no es una ciudad en el sentido que le damos a esa palabra. Es tan colosal, encierra una acumulación tan formidable de esfuerzos humanos, que desborda de los límites de la imaginación". Después de otras tres décadas, más o menos, Paul Morad anotaba: "La suprema belleza de Nueva York, su única cualidad verdadera, es la violencia. La violencia le da nobleza, la excusa, hace tolerable su vulgaridad". Y

El Philharmonic Hall, el primero que ha sido terminado, de los edificios que formarán el Lincoln Center, obra en la que se invertirán 142 millones de dólares.

más tarde, Sartre dijo: "Los rascacielos de Nueva York son las ruinas de una época". Iván Kashkin, un escritor soviético definió esos edificios como "mausoleos del capitalismo". Y para no alargar el cuento, recordemos que Nueva York también es la "selva de cemento", "una pesadilla con aire acondicionado", "la ciudad automática", etc., etc. En resumen: pensemos sonriendo que quien entendió mejor el caso fue Sinclair Lewis cuando un día llegó a la conclusión de que "sería tan mal







80 Pine Street, en la sección de Wall Street



Bankers Trust, en Park Avenue

visto elogiar a Nueva York como maldecir a la YMCA”...

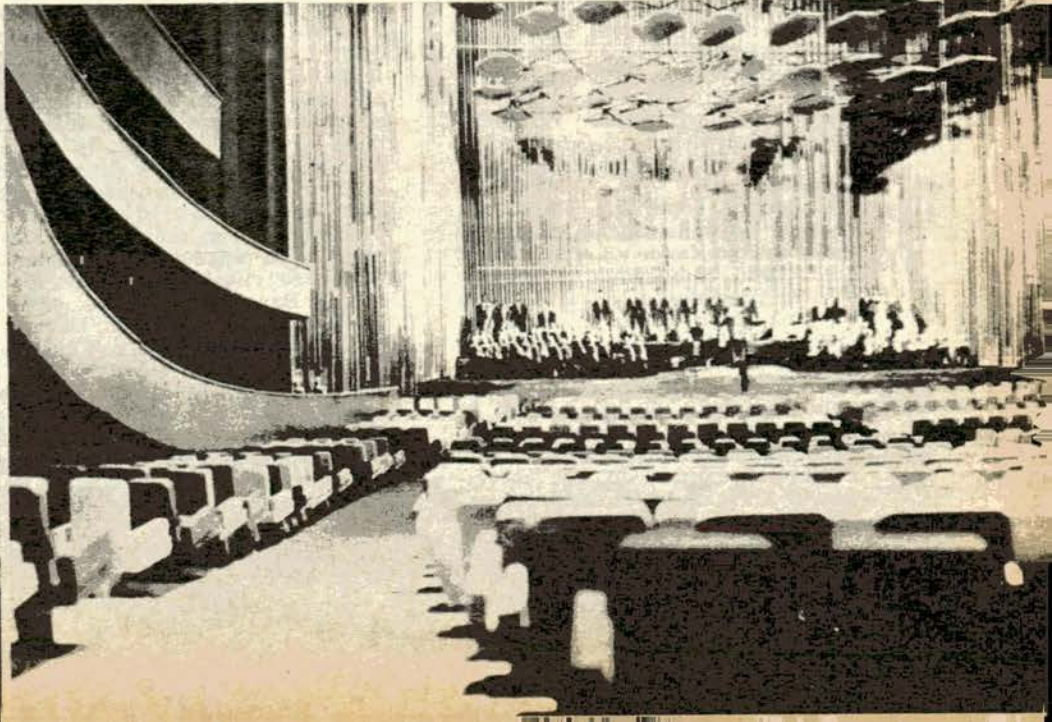
Lo cierto es que no es fácil, sin largas aclaraciones, explicar cómo es de verdad esta ciudad. Pero se puede intentar citando tres o cuatro hechos dispares. Diciendo que en Nueva York trabaja más gente en la industria de la ropa —aunque nadie que no sea neoyorquino identifique a la ciudad con esa industria— que la gente que trabaja en las fábricas de automóviles de Detroit; o en las aceras de

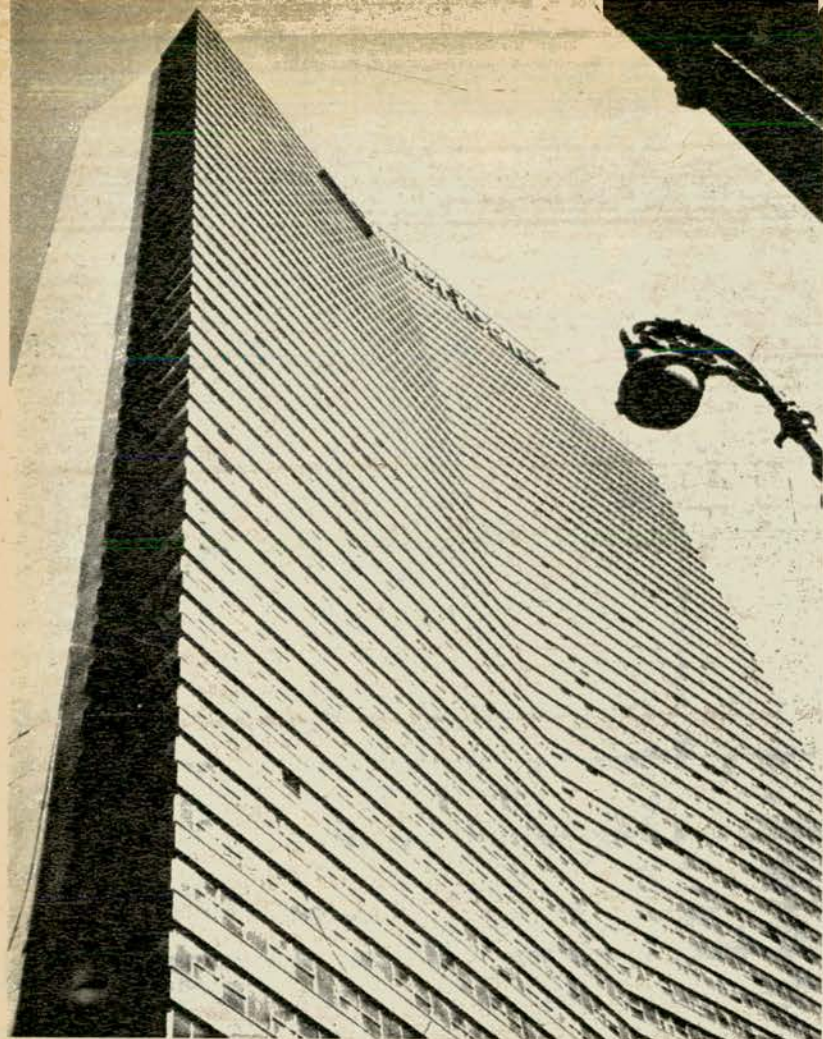
Pittsburgh; diciendo que en la Municipalidad de Nueva York están registradas 438.000 embarcaciones de paseo; diciendo que hay 938 escuelas públicas primarias y secundarias con 1.095.150 alumnos, más 880 escuelas privadas con 411.228 alumnos, más 35 Universidades, Colleges e Institutos Técnicos con 247.545 alumnos... Posiblemente, de la interdependencia substancial de estas cifras resulte la mejor explicación de Nueva York.

### Decorado sólido

ESTE largo prólogo tiende a colocar sobre un fondo adecuado lo que está ocurriendo en esta ciudad desde hace unos años. La Tercera Avenida, donde hasta 1954 estuvo el Elevado, hoy

Una vista del interior de la sala del Philharmonic Hall, que hoy se considera como una de las salas de música que cuentan con mejores propiedades acústicas.





Un detalle del frente del Hotel Americana, uno de los numerosos edificios impresionantes que ahora se alinean en la Sexta Avenida.

es una arteria con una edificación mucho más espectacular de lo que era la edificación de la Quinta Avenida en 1954, justamente. Park Avenue, que siempre fue una calle monumental, hoy se ha convertido en el tramo de la 45 a la 57 en un muestrario de arquitectura moderna como no hay nada semejante en ninguna parte. La Sexta Avenida, donde hasta 1958, el 90 por ciento de las construcciones era de tres a cinco pisos, hoy alinea una cordillera de grandes edificios entre los que están los dos hoteles más modernos de la ciudad, el Americana y el New York Hilton... Una vez más, el balance se hace imposible más allá de la enumeración incidental de unos hechos principales y no queda otro remedio que confiar en las notas gráficas para que la información se materialice, aunque sólo sea en forma parcial.

Se puede concretar, sí, que el proceso de construcciones que se viene desarrollando en Nueva York desde 1960, comprende un programa sin precedentes en la historia humana, cuyo valor se ha calculado en 3.500 millones de dólares, aunque en los primeros meses de 1961 ya se había construido por valor de 1.432.700.000 dólares. Y nótese que nos referimos únicamente a las construcciones de tipo comercial, porque lo que corresponde a viviendas u obras de ca-

rácter público —como el Lincoln Center, por ejemplo— constituye un capítulo totalmente aparte. Para ilustrarlo puede señalarse que en el tipo de construcciones que nosotros denominamos “viviendas baratas”, se cuentan hoy en Nueva York 106 barrios con 1.175 edificios que suman 115.000 departamentos en los que viven 500.000 personas... Esta sola información permitirá comprender que es absolutamente imposible pretender que pueda resumirse en una nota el inventario más esquemático del proceso global de construcciones que se desarrolla en Nueva York.

La dificultad principal para describir la transformación permanente de la ciudad y el empuje especial que tiene en los últimos años, reside en que sólo pueden entenderla quienes conocen la ciudad aunque sea a grandes rasgos. Para el neoyorquino, por ejemplo, el Pan American Building en estos momentos no es más que otra expresión de un fenómeno general, donde se cuentan el Chase-Manhattan Bank con 80 pisos, el Pfizer Building con 59, el Diamond Match con 45, el Bankers Trust con 38, el Tower East con 35, el Time-Life con 60, el CBS Building con 38, el Uris con 41, Equitable-Life con 48, y quince líneas más de enumeración continua, sin que desconozcamos que al señalar únicamente el número de pisos de

cada edificio, damos una pálida referencia de la idea panorámica que componen esas construcciones en el paisaje —y la existencia— de Nueva York.

### Cinco años después

**P**OSIBLEMENTE, la única manera de explicar con seriedad el hecho mayúsculo que justifica la redundancia que hay en el título de esta nota, es ofreciendo una confrontación estadística substancial entre lo que era la ciudad en 1958 y lo que es en la actualidad, aunque esas estadísticas correspondan al cierre de 1962, y los tres meses que han transcurrido implican ya algunos cambios...

Anotaremos, por lo tanto, las cifras comparativas de mayor significado, en el orden cronológico correspondiente. La ciudad tenía entonces 763.462 edificios con 2 millones 430.540 viviendas, y ahora tiene 799.137 edificios con 2 millones 625.853 viviendas; el valor inmobiliario de la ciudad era de 21.630.659.731 dólares y hoy es de 26.094.108.787; el presupuesto municipal ascendía a 1.906.545.642 dólares, y este año es de dólares 2.541.905.936, reproduciéndose estos índices de crecimiento en todos los demás aspectos de la vida de la ciudad, como lo prueba que hasta hayan aumentado los incendios, como es lógico, que fueron 43.280 durante el año 1958 y el año pasado llegaron a 61.444...

No debe entenderse que señalamos este momento de la vida neoyorquina porque se encuentre al cabo de una etapa y la ciudad estrena una fisonomía nueva. Más que nueva la fisonomía de Nueva York es animada, cambiante, y en esa animación no se traduce otra cosa que su vitalidad. Su aspecto más llamativo, el más fácil de apreciar se expresa en el hecho físico de su crecimiento, que tiene además muchas otras manifestaciones menos elementales y más difíciles de exponer. En la última década, Nueva York ha sufrido muchas transformaciones de todo tipo; hasta podría decirse que en los últimos tres años ha vivido envuelta en cierto tipo de crisis promovida por factores económicos, hechos sociales y hasta circunstancias políticas que le dan un borboteo especial a la vida actual de la ciudad. Pero no es la primera vez que ocurre una cosa así, y siempre han prevalecido razones decisivas de buena salud orgánica.

Como todo EE. UU., Nueva York es un gran experimento, principalmente humano; eso, mucho más que el número y la altura de sus edificios es lo que le da importancia y trascendencia. Pero en su crecimiento se encierra la curva gráfica de ese experimento y por eso es bueno registrar de vez en cuando el desarrollo de esa curva, porque ella representa la confirmación más inmediata de que el experimento marcha bien. Amén •

# NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

## La churrasqueada o parrillada en los campings del A.C.A.

Señor Director:

El domingo último, hice una recorrida por el Camping del Automóvil Club, en Punta Lara. Lo hice con el ánimo de ver o comprobar cómo se preparan allí las parrilladas. Las 4/5 partes de las personas no sabían preparar el fuego.

Eien; como la revista AUTOCLUB la reciben los socios, me permitiré indicarles cómo deben prepararse y proceder para no tener "tropiezos" con la preparación de la parrillada: En una bolsa o canasta echar 5 kilos de madera blanda procedente de tablas de "esqueletos" viejos. Después unos diez kilos de carbón de leña, o bien 10 ó 15 kilos de quebracho colorado (este último en trozos chicos). No olvidarse de llevar fósforos o ir munido de encendedor. Para comer a las 12.30 horas, encender el fuego a las 11. Primero unas hojas de papel, encima la leña blanda y una vez que ésta prendió bien, arrimarle carbones; trozos chicos y grandes, o bien la leña dura. Cuando todo esté bien encendido, poner la parrillada. Que no haya "llamaradas", como se dice. La parrillada tiene que hacerse despacio, a fuego lento, si no la carne sale dura y los chorizos "arrebataados". Tener a mano una botella con agua o sal gruesa para "aplastar" el fuego cuando éste levanta llama. Altura entre el suelo y la parrilla: de 15 a 20 centímetros.

Héctor León Benzaquen  
Ciudad

## Regresos a paso de hombre

Señor Director:

Hay que hacer algo para que los regresos de los domingos a la Capital no lleguen a ser una angustia del automovilista, que después de un fin de semana o simplemente un domingo de descanso, tiene que luchar con interminables demoras provocadas por gente, que quiere adelantarse en la circulación contraria, cuando sólo con poner en los puntos clave algunos policías camineros las cosas serían normales.

Se comprende que la cantidad de coches es cada día mayor y justamente por eso es indispensable un poco de colaboración.

Yo regreso a la Capital todos los domingos desde hace muchos años por la ruta 9 desde Escobar y siempre llegaba en hora y media. Ahora se tarda más de tres horas.

Laura C. de Galarza  
Capital

## Le haremos caso

Señor Director:

Sería muy interesante que ustedes nos dieran detalles de los lugares para paseos de fin de semana que distaran menos de 100 kilómetros de la Capital Federal pues muchos somos los que desconocemos los atractivos de cada lugar. Ejemplo: hoy he dado un paseo por Escobar, El Cazador, Paraná de las Palmas, lugares que pocos conocen pero que realmente tienen atractivos.

Daniel Della Torre  
Republiquetas 1826 - Capital

## Hacen falta indicadores

Señor Director:

Todo turista que deba cruzar la Mesopotamia Argentina, lo hará teniendo como meta las Cataratas del Iguazú.

Y como conozco muy bien la zona en cuestión, me permito hacerles una propuesta: Hagan colocar indicadores de caminos. No hay peor cosa para un turista que viajar en vehículo propio por una zona desconocida y llegar a lugares donde realmente no se sabe por dónde tomar. Me refiero a un tramo de la ruta 14 entre Federación y Concordia que por la construcción de un puente quedó el tráfico clausurado. Sobre la ruta si hubo un cartel, pero apenas alejado de ésta, uno se las tiene que arreglar.

En la provincia de Corrientes y aquí mismo, en Misiones, hace mucha falta la aplicación de los indicadores.

Hans Jürgensmeyer  
Av. San Martín Km. 11  
El Dorado (Misiones)

## ¡Qué lindo es ser escuchado!

Señor Director:

Desgraciadamente los argentinos nos resignamos cada día más a perder el derecho de reclamar. Lo que ocurre es que como consecuencia de las transformaciones sociales y políticas que ha sufrido nuestro país en las dos últimas décadas, se ha ido cerrando poco a poco las "Ventanillas de reclamos", y al ciudadano común no le queda otro recurso prácticamente que recibir el servicio que necesita tal cual se le

ocurra al encargado de dárselo. Los servicios públicos estatales y muchos otros privados, son el ejemplo más acertado para corroborar lo dicho.

Son muchos los factores que han intervenido y se han amalgamado para crear el clima en que vivimos. Ante el temor de entrar en pleitos que siempre demoran mucho en terminar, el individuo opta por pagar y callar, quedándole como única válvula de escape las columnas de los periódicos.

Pero afortunadamente este panorama no es general: hay excepciones, y precisamente una de ellas será tratada aquí.

El Automóvil Club Argentino, no obstante ser una institución que crece día a día y cuyos servicios no solamente los disfrutaban algunos de sus socios, sino muchos de ellos, toda la comunidad, es completamente sensible a todos los reclamos justificados, a toda crítica constructiva, a toda idea que reciba desde cualquier parte del país. Es que no obstante contar con un gran cuerpo de inspectores, la gran cantidad de agentes de que dispone, hace difícil un control estricto, y sólo con la colaboración de los socios controlará eficazmente a ese conglomerado humano con que cuenta el Club.

¿Fue usted atendido por un servicio mecánico y no le pidieron el carnet? ¿Ha visto utilizar algún servicio exclusivo para socios a alguna persona que no lo es? ¿Algún empleado del Club se ha negado a prestarle un servicio que a usted le corresponde? Estas son algunas de las tantas irregularidades que se pueden presentar, y que las autoridades del Club están dispuestas a reprimir; para ello necesita del socio. Su colaboración será bien recibida porque el Automóvil Club Argentino tiene "VENTANILLA DE RECLAMOS" que atiende con toda solicitud.

Si usted, estimado socio, está leyendo estas líneas, es precisamente porque todo lo dicho en ellas responde plenamente a la realidad. Yo soy nada más que un socio. Un socio que agradeció la entrega de la Revista AUTOCLUB, pero que aprovechando la oportunidad hizo algunas críticas que creía oportunas. Y mis palabras no fueron al canasto sin ser leídas, sino que fueron contestadas, agradecidas y puestas en estudio para evitarlas en lo sucesivo. ¿No es reconfortante?

Es por eso que en este momento estoy doblemente satisfecho. En principio porque con aquella primera carta descubrí la sensibilidad de las autoridades del Club para los problemas de los socios; y ahora por esta oportunidad que me brindan para divulgar estas cosas que seguramente servirán para que otros socios al igual que yo, puedan sentir el placer de ser escuchados.

Jorge E. Castañó  
Capital

## FEVRE Y BASSET LTDA.

S. A. I. C.

## CHRYSLER ARGENTINA S. A.

Ponen a disposición de los Sres. Talleristas y Usuarios sus manuales en castellano, para reparación de las unidades VALIANT - DODGE - FARGO y DE SOTO, a los siguientes precios:

MANUAL PARA AUTO VALIANT  
V-200, MODELO 1962 ..... \$ 800  
18 CUADERNILLOS QUE COMPONEN  
EL MANUAL PARA CAMIONES DODGE-  
FARGO o DE SOTO. SERIES P (1960),  
R (1961), S (1962) ..... ,, 1000

Venta en Capital: Gallo 149. Pedidos al Interior: Remitir giro postal a FEVRE & BASSET LTDA. S.A.I.C., Florencio Varela 1903, San Justo (Prov. de Bs. As.), agregando \$ 35 por cada unidad en concepto de gastos de embalaje y franqueo.

CANTIDAD LIMITADA

Nombre y Apellido .....  
Calle ..... Nº ..... Piso .... Dpto. ....  
Localidad ..... Prov. .... F.C. ....  
Remito m\$ñ. .... c/giro Nº .....

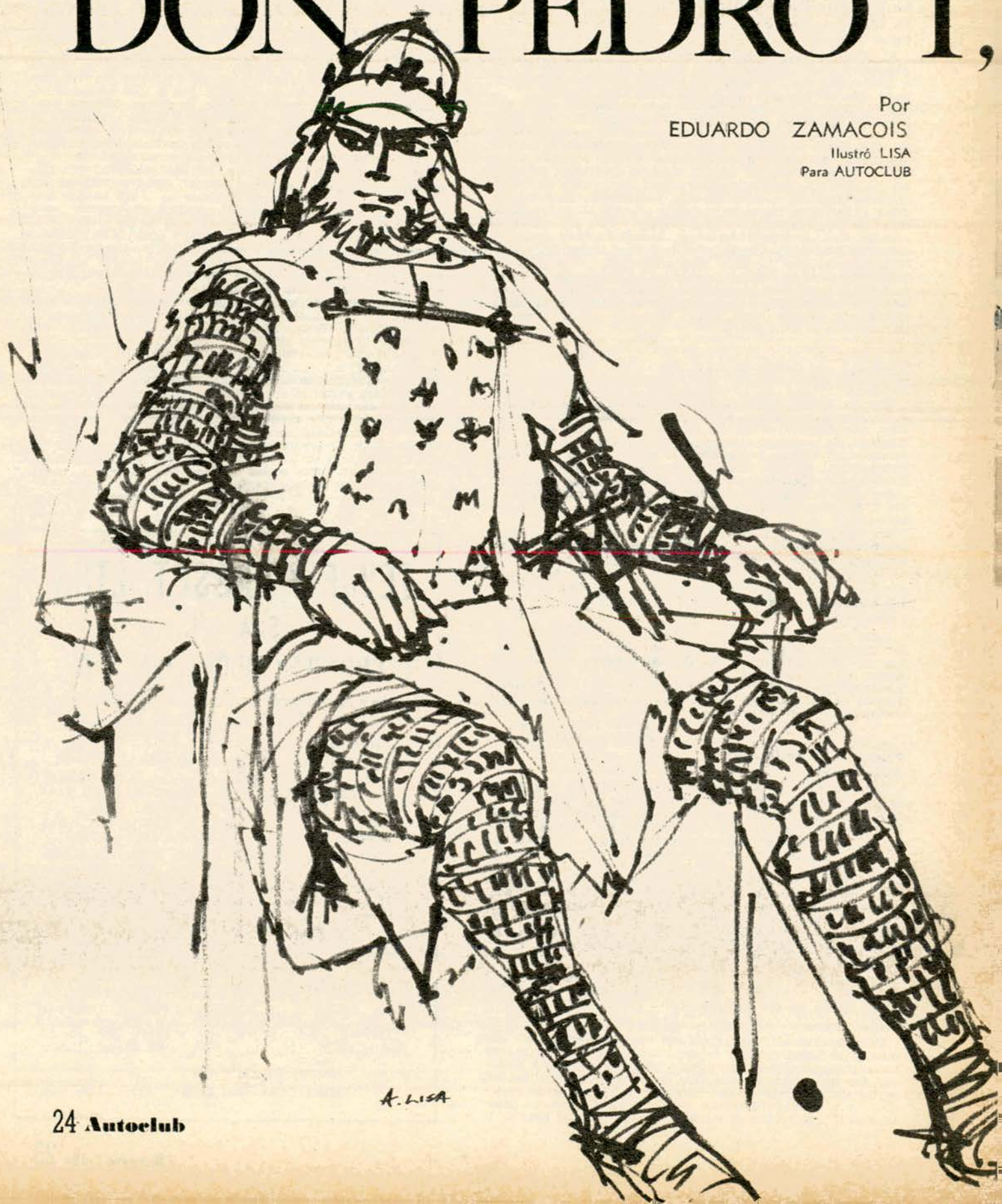
Manual Valiant V-200

Manual Camiones Dodge - Fargo - De Soto

*Visiones de ESPAÑA*

# DON PEDRO I,

Por  
EDUARDO ZAMACOIS  
Ilustró LISA  
Para AUTOCLUB



# Rey de Castilla y de León

**A**LFONSO XI, "el Justiciero", rey de Castilla y de León, nació en 1311, para morir, de la peste, frente a las murallas de Gibraltar, a la sazón en poder de los moros. Muy joven casó con doña María de Portugal, de la que tuvo a don Pedro I, llamado "el Cruel", que había de sucederle en el trono. Pero su gran amor, el que llenó su vida, y por ser el único cierto, llamaré legítimo —aunque no estuviera legitimado—, fue el que sintió por la noble sevillana doña Leonor de Guzmán, señora de Medina Sidonia y de otras ciudades, que le dio cinco bastardos, contra quienes don Pedro se vio comprometido a luchar hasta su muerte. Y fueron: don Enrique, don Fadrique, don Sancho, don Tello y don Juan.

Don Pedro I, figura cenit de uno de los periodos más borrascosos de la historia de España, nació en Burgos, el 30 de agosto de 1334. Su padre, que no se ocupaba de la reina, tampoco cuidó de él, y vivió una niñez hurafía, sombría, una niñez sin juegos, al lado de su madre, una infeliz mujer abandonada, torturada por las furias, sin sueño, de los celos, el odio y la sed de venganza. Sed de sangre, que estuvo insaciable hasta que, tan pronto enviudó, mandó degollar a su enemiga, Leonor de Guzmán.

Poco más de quince años contaba don Pedro cuando empezó a reinar, asistido por los consejos de su valido, el poderoso caballero portugués don Juan Alfonso de Alburquerque. A poco enfermó, tan gravemente, que la orgullosa nobleza castellana, velando por sus intereses, pensó buscarle sucesor, y se improvisaron dos bandos: el de Fernando, marqués de Tortosa, y el de don Juan Núñez de Lara, que fallecieron misteriosamente —el vulgo supuso que envenenados— no bien el rey recobró la salud, por lo que se atribuyó a una orden lo que quizás no pasó de ser una coincidencia. Tenía don Pedro, según el grabado que de su efigie se conserva en la biblioteca de El Escorial, un rostro de facciones duras, reveladoras del despiadado espíritu que las animaba, y era —cuenta Pedro López de Avala, cronista conspicuo— alto, blanco y rubio, de complexión recia, jinete esforzado y muy ducho en la esgrima de toda clase de armas. Los tres rasgos o impulsos capitales de su índole violenta fueron la lujuria, la avaricia y su frenética inclinación a vengarse, herencia de su madre, tal vez. Sus amoríos, sus crueldades y también sus justicias —como la de enterrar vivo al arcediano de San Gil por negarse a enterrar a un pobre— han inspirado un número incalculable de romances y consejas. A cada paso, su biografía se desdibuja y convierte en leyenda. Su vida fue batalla sin treguas. Combatió a sus hermanos, que querían arrojarle del trono; lucró contra el feudalismo y contra los moros, "y su figura apasiona —dice Menéndez y Pelayo—, no tanto por la indomable fiereza de su voluntad, ni por el siniestro aparato de sus crueldades o justicias, cuanto por la fatalidad trágica que lo envolvió, como un torbellino, y que no podía menos de mover a compasión las entrañas de su pueblo".

En 1351, cumplidos los diecisiete años, su favorito Alfonso de Alburquerque, buscando el modo de dominarle mejor, le presentó a la hermosa doña María de Padilla, seguro de que se enamoraría de ella desafiadamente, como así fue. Esto no evitó que, por razones políticas, contrajese matrimonio con doña Blanca de Borbón, de quien se separó el día siguiente al de tornaboda. Los motivos se desconocen; quizás su doncellez no correspondía a la altura de su velo nupcial, y considerándose burlado, la odió como él sabía odiar: la persiguió hasta encerrarla en el castillo de

Medina Sidonia, donde falleció. Y por miedo a ser difuso, no comentaré el escándalo que desató esta separación, ni pondré apostillas al falso casamiento que celebró con doña Juana de Castro, para conseguirla y abandonarla en seguida; ni tampoco hablaré de otras muchas fugaces ligazones de las que da puntual relación el historiador Bernardo Sitges, en su libro "Las mujeres del Rey don Pedro". Ciertamente, la única pasión que flotó, insubmersible, semejante a una boya, en el embravecido mar de su corazón, fue la que le inspiró doña María de Padilla, que, en secreto, de amante pasó a ser esposa, según declaración solemne del soberano en las Cortes de Sevilla, en 1362.

A pesar de sus muchos devaneos, don Pedro, velando por la buena administración de su reino, publicó edictos dignos de todo elogio, en los que con ponderado espíritu de justicia tasaba los jornales, fijaba las horas de trabajo, señalaba el precio de los artículos considerados de "primera necesidad", prohibía la mendicidad y condenaba a los ladrones y homicidas a ser degollados y a que sus cabezas fueran expuestas al público en el mismo lugar en que cometieron el delito.

Decreto, este último, que le fue aplicado a su real autor, si no mienten las crónicas.

Refieren aquéllas que, una noche, cierta vieja vecina de la calle nombrada del Candil sintió muy cerca de su casa un furioso entrecuchar de espadas. Con la natural avidez de espiar lo que sucedía, se asomó a un postigo, mas nada vio, la atisbadora, si no fue la total oscuridad de un cielo sin estrellas. Luego, en el absoluto silencio de la ciudad dormida, oyó un quejido, un lamento, y seguidamente el rumor de unos pasos que se alejaban.

A la mañana siguiente, los miembros de la Santa Hermandad recogieron en las inmediaciones de la casuca llamada hoy "del Candil", el cadáver de un hombre. Y no habrían hecho más que darle sepultura cristiana, si en días sucesivos, y con extremado asombro, no hubieran sabido el interés que Su Majestad el Rey tenía en descubrir al matador. Para lo cual detuvieron a varias personas de las habitantes en los alrededores del sitio donde ocurrió el lance, amenazándolas con someterlas a tormento por encubridoras, si no revelaban lo que hubieran visto.

Y una de las apresadas fue la vieja, quien, temblando de miedo y rogando que no la castigasen por lo que contra su voluntad iba a decir, confesó estar segura de que el matador era el rey. Afirmación que pasmó a todos.

—Y tú —la preguntaron—, ¿cómo lo sabes? ¿Llegaste a verle?

—No lo vi —repuso—; la oscuridad de la noche no me lo permitió, pero le reconcí porque le sonaban las choquezueltas al andar.

Así se lo dijeron al rey, quien manifestó ser cierto que, la noche de autos, yendo de ronda, había matado a un hombre que le cerró el paso. Y como a él no podían cortarle la cabeza —aunque lo mandara la Ley—, para cumplir con ella, ordenó que colocaran una suya, de piedra, en la calle que entronca con la del Candil, y desde entonces se llama Cabeza del Rey don Pedro.

Cansado de vencer y de perdonar a sus hermanos, que, aliados unas veces al rey de Portugal, otras a don Pedro IV de Aragón, no cesaban de hostilizarle. re-

solvió acabar con ellos. De los más temibles y solapados era don Fadrique, infante de Castilla, y manifestándole deseos de reconciliarse con él y de otorgarle ciertos privilegios, le escribió diciéndole lo esperaba en Sevilla. El solicitado mordió el anzuelo —a morderlo le ayudó su ambición— y acudió a la cita entrando a la ciudad amurallada por la puerta que ahora lleva su nombre.

Cuenta la tradición que doña María de Padilla, sabedora de las verdaderas intenciones de don Pedro, trató de evitar el fratricidio, para lo cual espío la llegada de su cuñado, a quien desde una ventana, que el vulgo conoce, le hizo señas de que se fuera. Pero don Fadrique no comprendió lo que significaban aquellos gestos, o quizás, aún comprendiéndolos, los desobedeció porque no se atribuyera a cobardía su obediencia. Siguió, pues, su camino, y a poco de entrar en el alcázar, Juan Diente y otro verdugo le acometieron cumpliendo órdenes del rey. Echó don Fadrique mano a su espada, mientras huía; pero sus enemigos le alcanzaron en el salón de Embajadores, donde, a mazazos le dieron fiera muerte.

Hecho esto, don Pedro organizó un ejército para marchar contra su hermano don Juan, señor de Vizcaya, que se le había rebelado.

Sin mayor esfuerzo consiguió derrotarle y teniéndole vencido fue a su palacio para hablar con él y acaso perdonarle; y como don Juan no renunciase a sus pretensiones, vinieron a las manos y tomándole entre sus brazos lo arrojó a la calle desde un balcón.

Entretanto, su hermano Enrique de Trastámara, destinado a pasar a la Historia con el remoquete o sobrenombre de "el de las Mercedes", por las muchas que hizo a los nobles que le ayudaron a conquistar el trono, había invadido Castilla con sus tropas, las mesnadas de don Tello y don Sancho y las tristemente célebres "compañías blancas", chusma mercenaria y desahorada, al mando del francés Du Guesclin. Fortalecido con la alianza del Príncipe de Gales, don Pedro le salió al encuentro y le venció en la batalla de Nájera, derrota de la que el bastardo se desquitó luego ganándole la muy sangrienta batalla de Montiel. Sitiado en el Castillo así nombrado, don Pedro le ofreció doscientas doblas a Du Guesclin porque le dejase escapar, negociación que realizó un tal Men Rodríguez de Sanabria. Du Guesclin aceptó la oferta, y curándose en salud se lo dijo a don Enrique, que le prometió igual cantidad si le llevaba al fugitivo a su tienda. El mercenario accedió, y su traición envilece su nombre. Llegó

don Pedro, solo, al lugar en que le tenía citado la muerte, y donde ambos hermanos borrachos de furor, se acometieron. Luchando a brazo partido, cayeron al suelo los dos, quedando encima don Pedro, que habría dado fin a su enemigo, si Du Guesclin, agarrándole de los hombros, no le hubiese puesto debajo, mientras decía estas palabras hipócritas, que repite la Historia: —"Ni quito ni pongo rey, pero ayudo a mi Señor".

Y así, en la noche del 23 de marzo, de 1369, se cumplió en el rey don Pedro I de Castilla y de León, la creencia popular de que, quien a hierro mata, morirá a hierro. Tenía 35 años.

\* \* \*

Sirva de inimaginable colofón a lo dicho este episodio —desconcertante, inverosímil— que consigno en mi libro de Memorias, "Un hombre que se va".

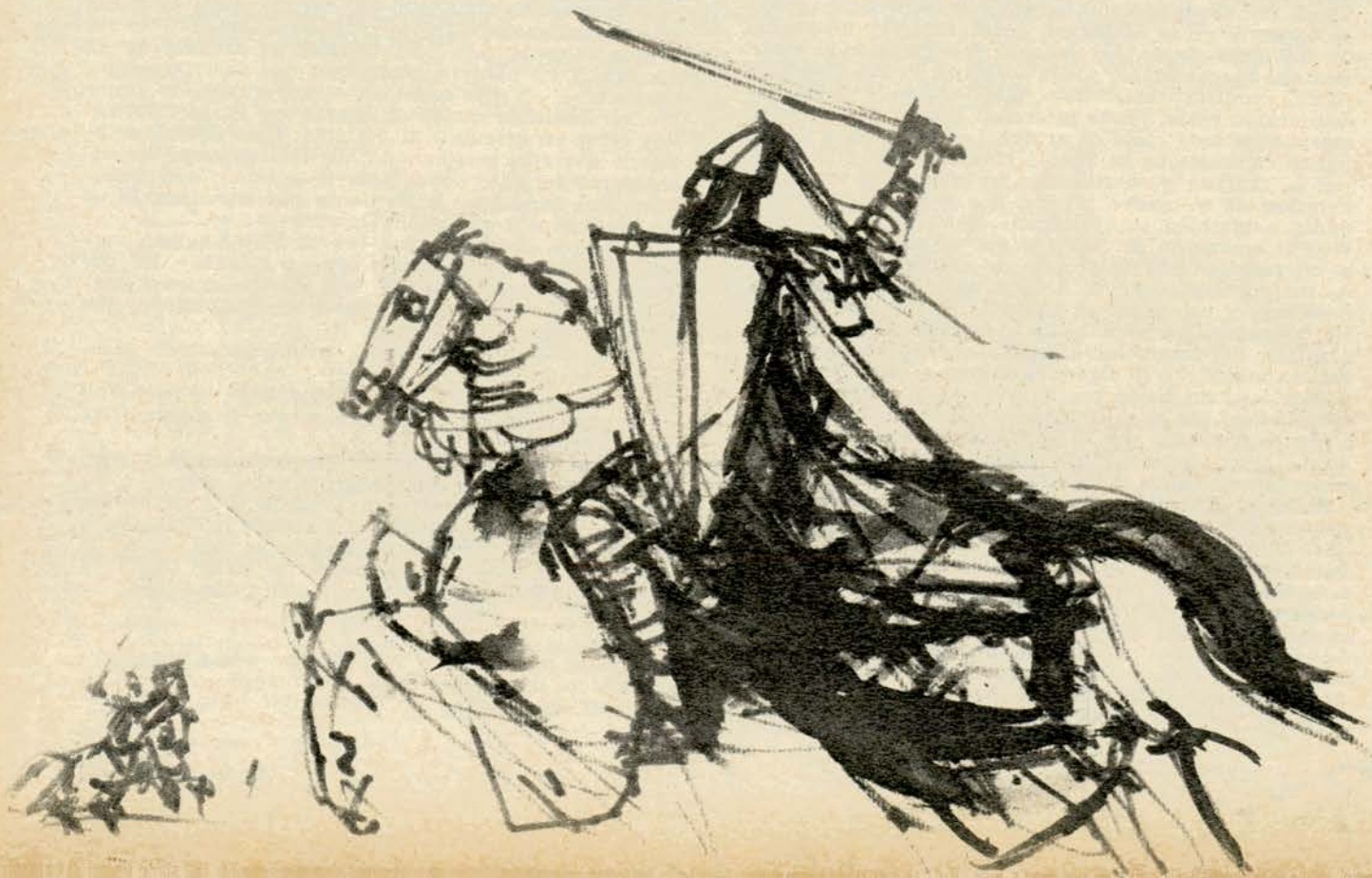
Don Juan de la Rada y Delgado era un andaluz adinerado y parrandero que tenía un sillón en la Real Academia de la Historia y una amiga gorda en el piso segundo de mi casa. Yo estaba aquella mañana en una peluquería de la calle Leganitos, cuando apareció un individuo esgrimiendo, a modo de bastón, un fémur que, por lo crecido y recio, debió de pertenecer a un hombre muy fuerte.

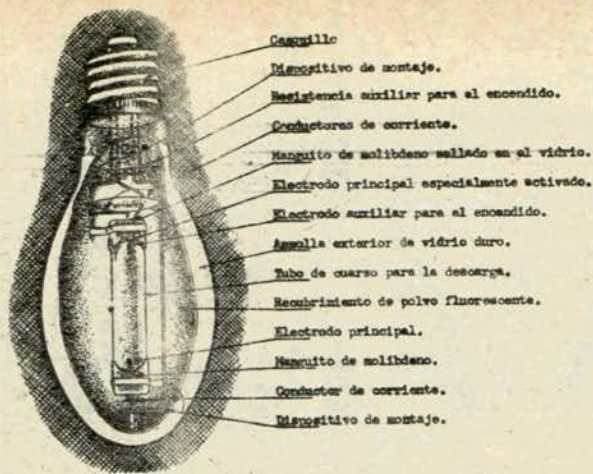
—¿De dónde ha sacado usted esa basura? —le preguntaron.

El recién venido dijo que, momentos antes, al pasar junto a las ruinas del convento de Santo Domingo el Real, que las piquetas municipales estaban derribando, se detuvo a mirar cómo terminaban de demoler un sepulcro de gran paramento y señorío, dentro del cual yacía una osamenta. Los albañiles, con sus palas, habían comenzado a desperdigar los huesos, y él, maquinalmente o porque iba a la peluquería y quiso llamar la atención, cogió uno de los más largos.

—El muerto —agregó— debió de ser un personaje de muy alta categoría cuando lo inhumaron en la cripta, justamente debajo del altar mayor, que es, según la clerecía, donde las misas más aprovechan.

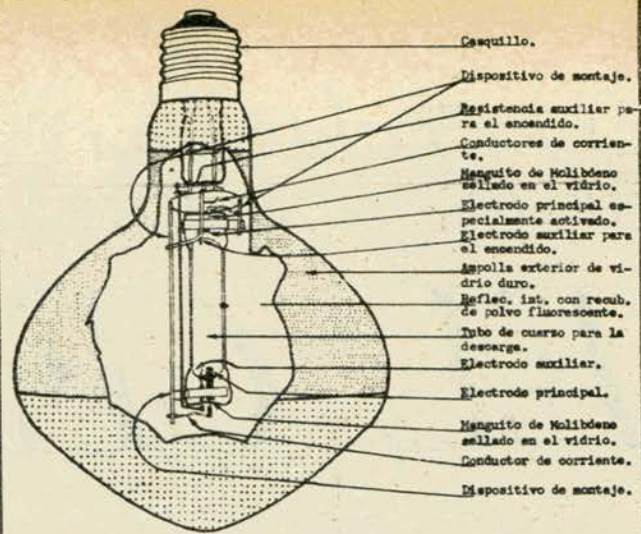
Todo esto se lo referí, horas después, a don Juan de la Rada, pensando que aquellos despojos podían interesarle, como así fue; y las pesquisas que realizó para elucidar de quién era el fémur, que palparon mis manos, le llevaron al convencimiento de que perteneció al rey don Pedro I de Castilla, cuyos restos, por disposición de su nieta doña Constanza, reposaban, desde mediados del siglo XIV, en el Monasterio de Santo Domingo el Real.





La lámpara fluorescente HPL a vapor de mercurio consiste en un tubo de cuarzo donde se realiza la descarga gaseosa que contiene mercurio líquido y una pequeña porción de gas argón para facilitar el encendido. Dicho tubo está contenido dentro de una ampolla de vidrio, cuya cara interior está recubierta de polvo fluorescente. El espacio que existe entre el tubo y la ampolla es llenado con un gas inerte. Dentro del tubo de descarga hay 3 electrodos: dos principales y uno auxiliar. Este último tiene por función facilitar el encendido. El arco primariamente se efectúa a través de la ionización del gas argón, luego comienza a vaporizarse el mercurio y, gradualmente, el arco se realiza en él.

Las lámparas HPL de 125 W, 250 W, 400 W, 700 W y 1.000 W, tienen una ampolla de vidrio duro.



La lámpara PHILIPS Reflector a vapor de mercurio con ampolla fluorescente tipo HPL, consiste en un tubo de cuarzo que contiene mercurio líquido y una porción de argón. El tubo de cuarzo tiene 2 electrodos principales y 2 auxiliares; estos últimos tienen por función facilitar el encendido de la lámpara, mediante el arco que primariamente se inicia entre ellos y los electrodos principales, lo que da origen a la ionización del gas argón. Luego comienza a vaporizarse el mercurio y gradualmente a través del mismo se origina la descarga gaseosa entre electrodos principales. Parte de la energía ultravioleta producida por la descarga, excita al polvo fluorescente que recubre el reflector contenido en el interior de la ampolla, transformándose en luz visible (blanca). Esta es controlada y dirigida hacia el plano de trabajo por el citado reflector.

## ¿SE APAGA LA LUZ DE LA LAMPARA INCANDESCENTE?

Por AGIR FERRI

DESDE la creación de la lampadodromía, parte de las fiestas eleusianas con que en Grecia se honraba precisamente a Prometeo mediante la carrera de antorchas, el hombre ha mejorado sin descanso sus armas para combatir la noche. Una de las últimas revoluciones en la materia había sido la creación de la luz por la electricidad, con la que Edison asombró a los europeos en la Exposición de París de 1881. Todo su invento consistió en que supo aprisionar en filamentos incandescentes las corrientes eléctricas. Ahora la común lamparilla eléctrica cederá el paso a una llamada Mezcladora de Mercurio y, también, a una Lámpara de Mercurio, que aportarán a la iluminación más vigor y una más extensa proyección. Además, una apreciable economía, base secreta de muchos inventos.

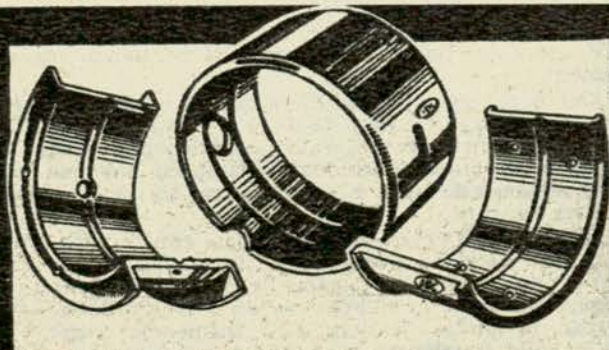
Buenos Aires ya ha empezado a conocer a las llamadas Mezcladora de Mercurio y Lámpara de Mercurio. Proceden de Holanda. Pronto las fabricarán en nuestro propio medio.

La Mezcladora de Mercurio funciona adaptada a un portalámpara común. En cuanto a la lámpara de Mercurio, tiene que llevar reactivancias y en oportunidades condensadores para mejorar el factor potencial. El secreto que favorecerá la mayor difusión de estas lámparas radica, lo repetimos, en su mayor luminosidad, a lo que debe agregarse un mejor rendimiento por su mayor duración. Estas características las están haciendo muy útiles para la iluminación de garajes, estaciones de servicio, grandes talleres, fachadas comerciales donde se trata de atraer la atención sobre nombres y títulos y, naturalmente, para el alumbrado público. En algunos países de

Europa son ya comunes en los hangares, donde toda extensión debe ser alcanzada por haces de luz lo más vigorosos posibles.

Una comparación con la común lámpara incandescente arroja las siguientes diferencias a favor de la Mezcladora de Mercurio y Lámpara de Mercurio. La Mezcladora de Mercurio tiene un 30 por ciento más de lúmenes que cualquier lámpara incandescente. La Lámpara de Mercurio tiene hasta 150 por ciento de lúmenes más que la incandescente. La Mezcladora de Mercurio tiene una duración de 3.000 horas promedio. La Lámpara de Mercurio tiene un promedio de duración de 9.000 horas. El vatio de la Mezcladora de Mercurio es de 160, 250 y 500, adaptándose según las alturas. El vatio de la Lámpara de Mercurio es de 80, 125 y 400.

En síntesis, que estamos a las puertas de una revolución en el mundo de las iluminarias. Como lo decimos en el título, la muerte acecha ya a la común lámpara incandescente. La aplicación directa del mercurio dará la medida de la lámpara del futuro, por otra parte ya muy difundida en algunos países de la vieja Europa. En América, las primeras naciones que han empezado a incorporar la nueva iluminación son Chile y Venezuela. Nuestro país, no lo dudamos, hará a su turno lo suyo. En realidad ya ha empezado a hacerlo. Un dato curioso: la empresa que iniciará su mayor difusión está encabezada por un ex ministro de Obras y Servicios Públicos, el ingeniero Alberto R. Constantini.



### cojinetes

DE BIELA • BANCADA • Y ARBOL DE LEVAS

# IN-DE-CO

"La marca de su confianza"

DICSA

CASA MATRIZ - Buenos Aires - Calle Montevideo 431 T. E. 49-0254

SUCURSAL ROSARIO - Avda. Corrientes 555 T. E. 66285

# GUIA TURISTICA DE BUENOS AIRES

# EL CENTRO

Por RODOLFO M. TABOADA

Ilustró BOROBIO

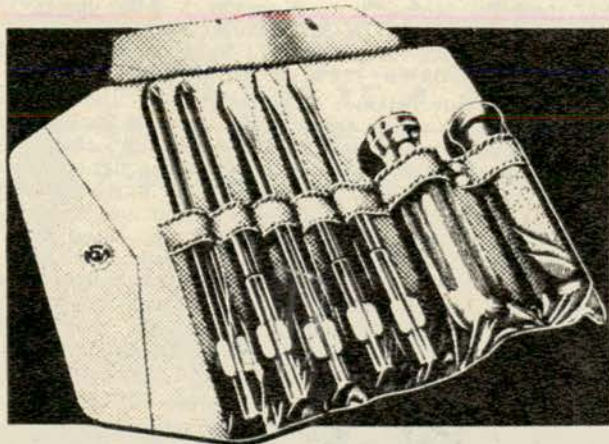
Para AUTOCLUB

CADA porteño tiene su barrio, neto y diferenciado. Este es de Boedo, ése de Caballito, aquél de Medrano, aquél otro de Constitución, y así sucesivamente, hasta llegar a cien. Que, según los ilustres escribas del tango, es el número de los barrios porteños.

Cada porteño, repetimos, tiene su barrio neto y diferenciado. Y tiene, además, el Centro. Que no es el barrio de nadie. Y que es, al mismo tiempo, el barrio de todos.

La prosa jurídica podrá indicar que el radio céntrico pertenece al municipio y a los propietarios de los edificios particulares. Pero no hay que hacerle demasiado caso a la prosa jurídica. La verdad es otra. La auténtica verdad de la milanesa es que el Centro constituye un inmenso solar sentimental, perteneciente a una especie de Sociedad Anónima. Y que esa Sociedad Anónima está integrada por todos los ciudadanos que se consideran químicamente porteños.

## EL JUEGO QUE LO SACARA DE APUROS



Compuesto de:

- un mango plástico universal
- un mango probador de bujías
- tres hojas de destornillador
- dos hojas para tornillos tipo "Phillips"
- y un estuche plástico

Juego de  
**DESTORNILLADORES**  
para automovilistas

**DPH**

EN CADA VUELTA SACAN VENTAJA

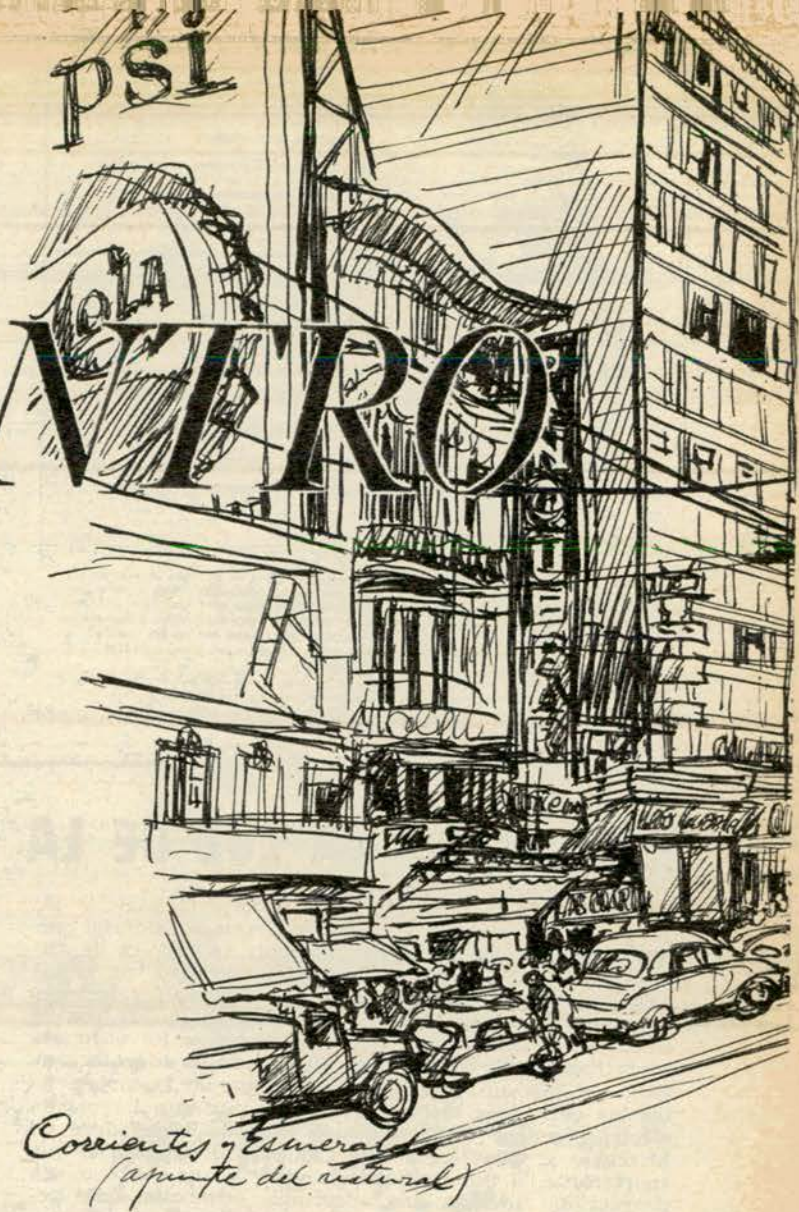
PRODUCTO DI PAOLO SIGNO DE PRESTIGIO



Pídalo en ferreterías, estaciones de servicio y cosas del ramo.

**DPH LA LINEA MAS COMPLETA EN DESTORNILLADORES**

28 Autoclub



Tratemos de aclarar el concepto. Un porteño de Flores camina por las calles de la Boca y, por más que quiera, no puede evitar la sorprendente impresión de estar viajando por el extranjero. Lo mismo le pasa al ciudadano de la Boca, cuando se introduce en Villa Crespo. Y otro tanto le sucede al de Villa Crespo cuando transita por Belgrano. Fuera de su barrio, el hombre se siente un poco pajuerano. No camina con su habitual aplomo. Siente que le falta un elemento protector que lo defienda de algo imponderable... De algo que la literatura clásica sintetizó en esta frase admirable: "¡No lo cachén, que es del barrio!".

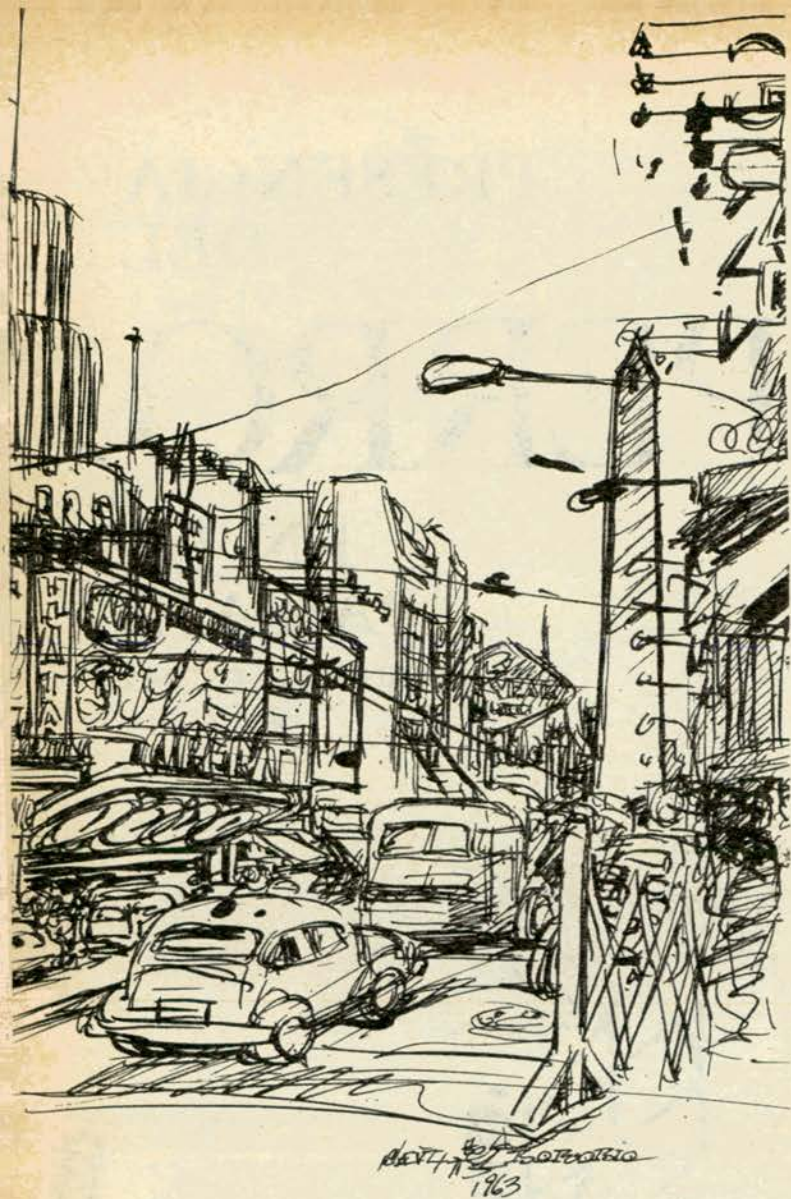
Y ocurre, empero, que esos mismos hombres de Flores, de la Boca, de Villa Crespo o de Belgrano, pisan tierra firme cuando circulan por las calles del Centro. Porque están en su barrio. En el de todos. Y en el de nadie.

Y ahora un poco de geografía, si no tienen inconveniente.

Andan por ahí ciertos "Planos de la ciudad de Buenos Aires" que se han tomado la cosa en serio, y pretenden encuadrar el radio céntrico dentro de límites estrictamente ortodoxos. Tampoco hay que hacerle demasiado caso a esos planos. La verdad geográfica es otra:

**NORTE:** El Centro limita al norte con la calle Córdoba. De Córdoba para arriba, la ciudad se apituca, como una fulana que acaba de acertar la grande y empieza a tener veleidades sociales. De Córdoba para arriba, la ciudad renuncia a la influencia canyengue de la calle Corrientes, y se entrega embobada al reclamo elegante de la calle Santa Fe.





**SUR:** En el sur, el límite exacto del Centro está señalado por la avenida de Mayo. Particularmente considerada, la avenida de Mayo ya no pertenece al centro. Ni a ningún otro barrio de Buenos Aires. Porque la avenida de Mayo es una minúscula sucursal de España: algo así como el "ghetto" de los gallegos.

Y de la avenida de Mayo hacia abajo, el Centro se borra definitivamente, para dar lugar a la importación y exportación de casimires. Que, como ustedes comprenderán, es algo que no tiene un pito que ver con el espíritu del Centro.

**ESTE:** Sobre este punto cardinal, el verdadero límite de la zona céntrica lo constituye la calle Florida. De Florida hacia el río, la ciudad adopta un aire de persona seria, sencillamente reventativo. Es el aire de solemnidad que le insufla los Bancos, las Agencias de Seguros, la Bolsa de Comercio, los porteros de los grandes hoteles y todas las otras cosas que le quitan a la vida su vieja alegría de vivir.

**OESTE:** Aquí se arma un pequeño merengue polémico. Hay dos teorías. Según la primera, el Centro termina definitivamente en la calle Carlos Pellegrini, y no avanza un tranco más, aunque lo maten. Según la otra, el Centro prosigue, lo más campante, hasta toparse con Callao.

Si nos obligaran a expedirnos, propondríamos esta fórmula apaciguadora: Es verdad que el auténtico Centro se planta tozudamente al llegar a Carlos Pellegrini; pero no es menos cierto que cuando el Centro enfila por la calle Corrientes, sigue viaje hasta Callao. Y ahí sí que se termina. Porque a la altura de Callao, la ciudad de Buenos Aires limita directamente con Palestina.

# "BRILLO" SOLAR

para el automóvil y el hogar

## PRODUCTOS Grumete

LUSTRA: AUTOMOVILES, HELADERAS  
LAVARROPAS  
MUEBLES  
ETC.



**LIQUIDO PARA ENCERAR  
CON SILICONES  
Nº 13**  
REPELE EL AGUA, POLVO  
Y HOLLIN.



**LUSTRE LIQUIDO  
Nº 16**

LIMPIA, LUSTRA Y ENCERA  
EN UNA SOLA OPERACION



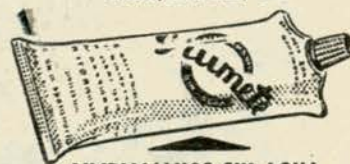
**CERA PARA LUSTRAR  
Nº 18**

ABRILLANTA TODA SUPERFICIE  
PINTADA A LA PIROXILINA,  
LACAS, ESMALTES, ETC.



**PASTA PARA PULIR  
Nº 14**

PULE Y LIMPIA SUPERFICIES  
PINTADAS A LA PIROXILINA,  
LACAS, ESMALTES, ETC.



**LIMPIAMANOS SIN AGUA**

LIMPIA PROFUNDA Y SUAVEMENTE  
LAS MANOS MANCHADAS DE ACEITES,  
GRASAS, ALQUITRAN, PINTURAS,  
TINTAS GRAFICAS, ETC.

**SOLICITELOS EN:  
ESTACIONES DE SERVICIO,  
GARAGES, BAZARES  
Y FERRETERIAS.**

### GOFFRE, CARBONE y Cía. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA

La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR



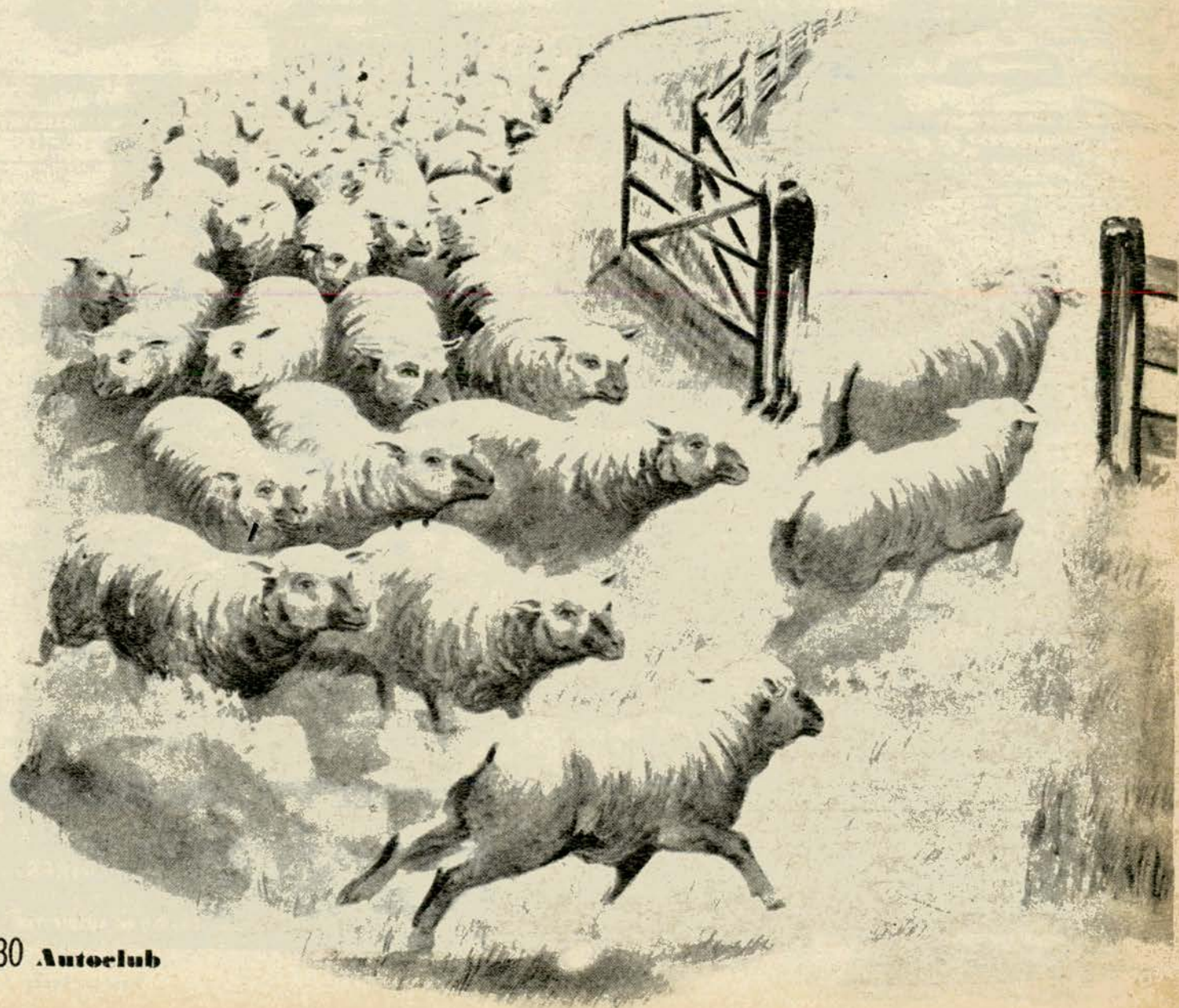
# PRESENCIA DEL PERRO

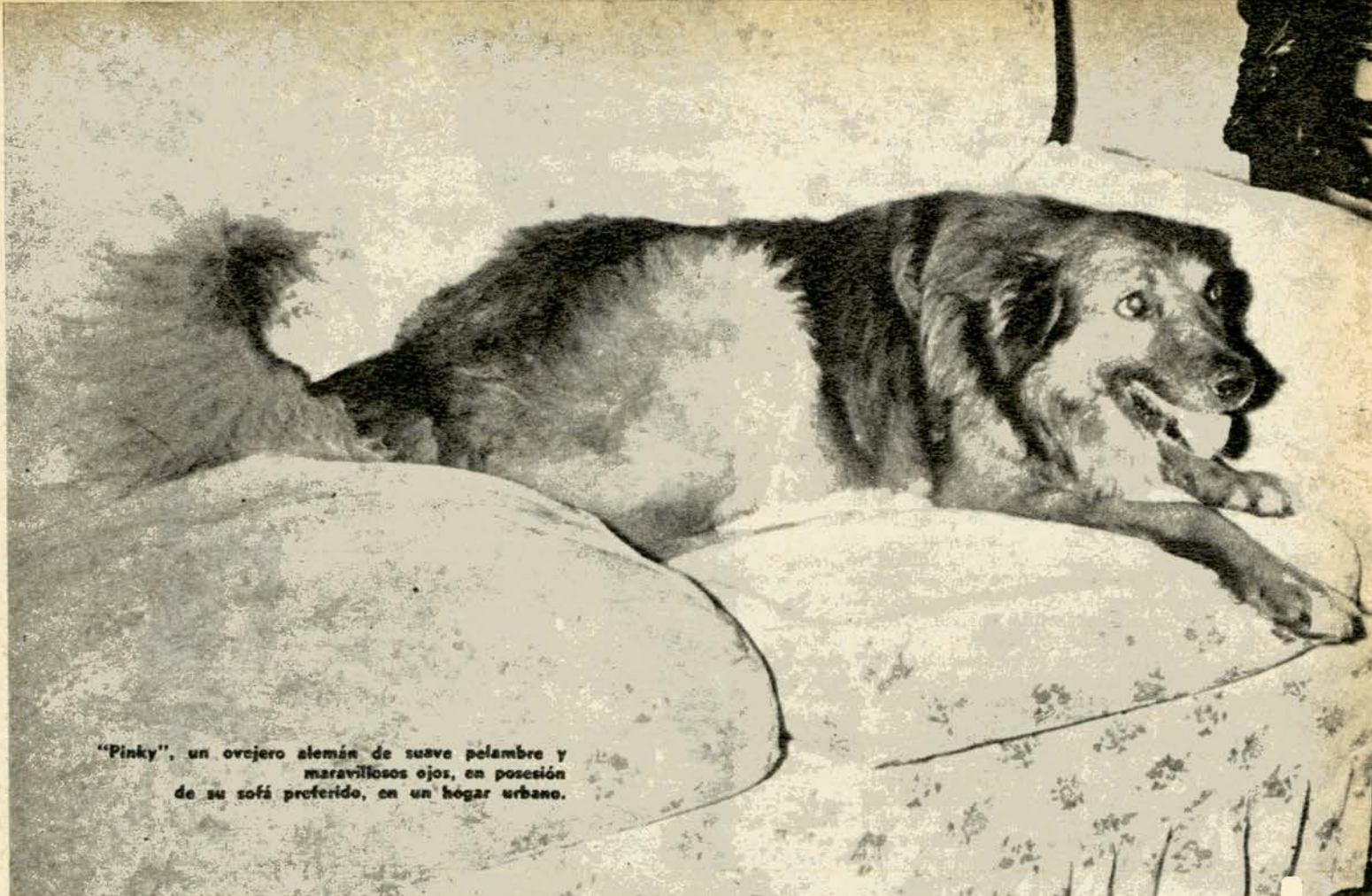
## EN EL PAISAJE

Por MANUEL GOLDSTRAJ

Para AUTOCLUB

**D**ON Julio Casares, en concordancia con la Real Academia de la Lengua cuyo secretaria ejerce, define el paisaje como "pintura o dibujo que representa cierta extensión de campo, bosque, etc.", y también como una "porción de terreno considerado en su aspecto artístico". Ambas definiciones, a fuer de escuetas, son clarísimas; pero ninguna es completa, me parece. La idea de paisaje abarca más que la apariencia física del terreno, por "artística" que sea la disposición de sus accidentes naturales. Es indispensable una presencia viva para que el espíritu pueda percibir un paisaje como una creación perfecta. Es verdad, que también se habla de paisajes desiertos, totalmente inanimados o poco menos; pero en el fondo, esto no es más que una metáfora. Sólo la vida los





"Pinky", un ovcejero alemán de suave pelambre y maravillosos ojos, en posesión de su sofá preferido, en un hogar urbano.

convierte en una fuente de auténtica emoción. Quizás resulte más exacta la idea de un "paisaje humano", puramente humano, que la de una soledad estéril y silenciosa, tendida sobre algún rincón del planeta.

\* \* \*

La definición académica peca de cortedad también porque excluye de sus términos a las ciudades y la

vida urbana. Obviamente es un error. Quizás dentro del ritmo de la corriente de la existencia ciudadana, pocas veces advertimos la riqueza de colores y matices que la urbe y sus gentes ofrecen a quien sabe verlos y se detiene a contemplar el espectáculo. Pero para el ojo del artista, tiene tanto sentido la belleza del campo, el mar o la montaña como el resplandor de las farolas sobre el pavimento mojado por la lluvia, el movimiento de una pareja que se desliza furtivamente bajo la arboleda, la masa de un edificio de metal y vidrio, la sencilla mesa familiar, tan evocativa de los tiempos que se fueron, o la multitud afanosa que se apretuja en los andenes de una estación ferroviaria. Estas, e incontables más, son las facetas del paisaje urbano, más complejo y profundo que cualquier versión original de la naturaleza primaria. Hablo, claro es, de las ciudades propiamente así llamadas, y no de las aldeas o pequeñas aglomeraciones rurales, que sólo son un elemento del paisaje campesino, dependen de él y le pertenecen.

\* \* \*

Sea como fuere, me parece claro que la vida es una íntima sustancia del paisaje, así lo contemple el artista o el ciudadano común, el turista más apresurado o el observador más minucioso. En cuanto a nuestro paisaje campesino, nos es casi absolutamente imposible concebirlo sin la presencia de determinados elementos vivos: el hombre o algo que lo represente, una casa, un rancho o una tapera; y estos otros, que quizás hacen aún más a la realidad del paisaje vernáculo: el caballo y, sobre todo, el perro. Por lo demás, ambos son protagonistas omnipresentes en nuestro arte y literatura costumbristas de tema rural. Más aún, su presencia parece ser una condición "sine qua non" para la autenticidad interpretativa de la pintura localista de ese tipo.

\* \* \*

Cabe señalar que nuestra literatura de inspiración campera ha sido siempre más generosa con el amigo equino que con el canino, este ser devoto, de lealtad absoluta y absolutamente desinteresada. Esta desatención relativa es a todas luces injusta. Entre todos los



seres que constituyen el medio vivo no humano en que se desenvuelve la existencia y la actividad del hombre de nuestra campaña, ninguno como el perro está tan cerca de él ni se halla mejor dotado para compartir sus sentimientos e impulsos. Real, y no figuradamente, es su compañero, un compañero abnegado, servicial y protector. El caballo solamente le es necesario y útil, pero puede ser sustituido por otros medios y elementos; el perro, en cambio, es insustituible. Nada ni nadie puede suplir su lealtad sin límites y su vigilante inteligencia invariablemente puesta al servicio de su dueño. Es un amigo sin restricciones, que ni siquiera pide que le quieran. Le basta con querer, y lo común es que lo haga con menguada compensación. Da siempre, inclusive su vida e inclusive cuando evidentemente tiene conciencia de que la defensa de la persona o de los bienes de su amo le traerán la muerte, que conoce a su modo, es claro, como lo demuestra la habilidad tenaz con que procura evitar el arma que pretende herirle.

Creo que es verdad que en la campaña el perro es una presencia inseparable del paisaje, que lo hace más comprensible y perfecto, más "humano", por así decirlo. Curiosamente, dentro del ámbito de la vida urbana, el perro es aún más

En la lejana y dura Patagonia la cámara ha captado la presencia de un perro ovejero en el paisaje. Es el que tiene a su cargo el cuidado del "piño" de ovejas.



**SEGURO ELECTRONICO**  
AUTOMATICO A TRANSISTOR

CON COMBINACION SECRETA

**FEOLE**  
CONTRA ROBOS

El CENTINELA ELECTRONICO "siempre alerta" que evita el robo de su auto las 24 hs. del día.

AGENCIA Nº 1 - REPUBLICUETAS 4280, Capital, T. E. 52-7327  
AGENCIA Nº 2 - PLAYA ESTACIONAMIENTO 9 DE JULIO (Subsuelo Sarmiento y Carrito)  
AGENCIA Nº 3 - PLAYA AUTOMOTRIZ PLAZA DE MAYO (Rivadavia y Leandro N. Alem)

que una presencia: en el "paisaje" hogareño de la ciudad, es una esencia identificada con el cuadro familiar.

\* \* \*

Para explicar esa situación no es necesario hacer literatura; hasta quienes no tienen perro la comprenden. Basta recoger la emoción de la dueña de casa que posee un perro, o que lo ha perdido. Es una emoción pura, extraña a todo egoísmo, a todo interés, a todo sentido de utilidad. Escuchemos a esta dama —la más modesta o la más encumbrada—, cuyo perrito, no importa su raza o su tamaño, ha muerto: "Todos los rincones están saturados con su recuerdo. Dormía a los pies de mi propia cama y comía al lado de mi mesa. Siempre estaba conmigo. Siempre tenía puesta en mi su mirada transparente y leal, dispuesto a hacer una caricia y a recibirla y agradecerla. Un gesto o una palabra bastaban para llenar con una sonrisa sus ojos brillantes de bondad e inteligencia, y el meneo de su expresivo rabo confirmaba su reconocimiento. Cuando yo me ausentaba, toda su atención quedaba concentrada en los rumores del exterior, en espera de mi regreso, y reconocía el llamado del timbre como si fuera mi propia voz. Era bueno y noble. Su esencia ha quedado aquí: sobre esta alfombra que prefería, sobre aquel sillón, en el ángulo de mi dormitorio, en la sala que embellecía con su presencia".

En el paisaje hogareño urbano, el perro es una esencia, ya lo he dicho. Una esencia casi indefinible, quizás debido a la sobrehumana belleza que Dios ha puesto en el alma de los perros.

**REGISTRE EN EL A.C.A.  
SU CAMBIO DE DOMICILIO**

A los efectos de que todos los socios del A.C.A. puedan recibir puntual y regularmente las ediciones de AUTO-CLUB y toda otra correspondencia de la entidad, es indispensable la actualización de los domicilios respectivos.

Recordamos que el artículo 45 del Estatuto social dice así: "Los socios están obligados a comunicar personalmente o por escrito su cambio de domicilio, inmediatamente de producido. En caso de incumplimiento, tendrán plena validez todas las notificaciones o comunicaciones que se hubieran hecho en el último domicilio registrado en el Club."



OLSINA



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

# MILES DE KILOMETROS EXTRA... SIN COSTO EXTRA



Ninguna otra cubierta iguala en completo rendimiento a las cubiertas Goodyear fabricadas con

## TUFSYN

el más fuerte de todos los cauchos para cubiertas

Comprobado en millones de kilómetros, en caminos de todo el mundo

TUFSYN es un nuevo caucho polibutadieno con fórmula exclusiva de Goodyear, más fuerte que cualquier otro caucho para cubiertas. En millones de kilómetros experimentales Goodyear probó todos los nuevos compuestos de caucho de alta histéresis, pero sólo TUFSYN demostró tener las verdaderas ventajas en el camino, que dan mayor beneficio al automovilista.

**TUFSYN mejora en total la cubierta para darle a usted:**

**MAYOR VIDA DE LA BANDA** - Demostrado en toda clase de caminos, TUFSYN agrega miles de kilómetros de uso a la banda de rodamiento.

**MAYOR AHORRO DE COMBUSTIBLE** - El kilometraje experimental demostró también que la flexibilidad mayor de TUFSYN reduce la resistencia al rodamiento, mejorando el rendimiento del combustible.

**MAYOR VIDA TOTAL DE LA CUBIERTA** - TUFSYN moldea una sólida unión de las telas, que hace resistentes costados y armazón totalmente más fuerte. TUFSYN rueda más frío, aun en altas velocidades, arranques y frenadas bruscas.

**SUPER-CUSHION**  
(con o sin cámara)  
FABRICADA CON TUFSYN

# GOODYEAR

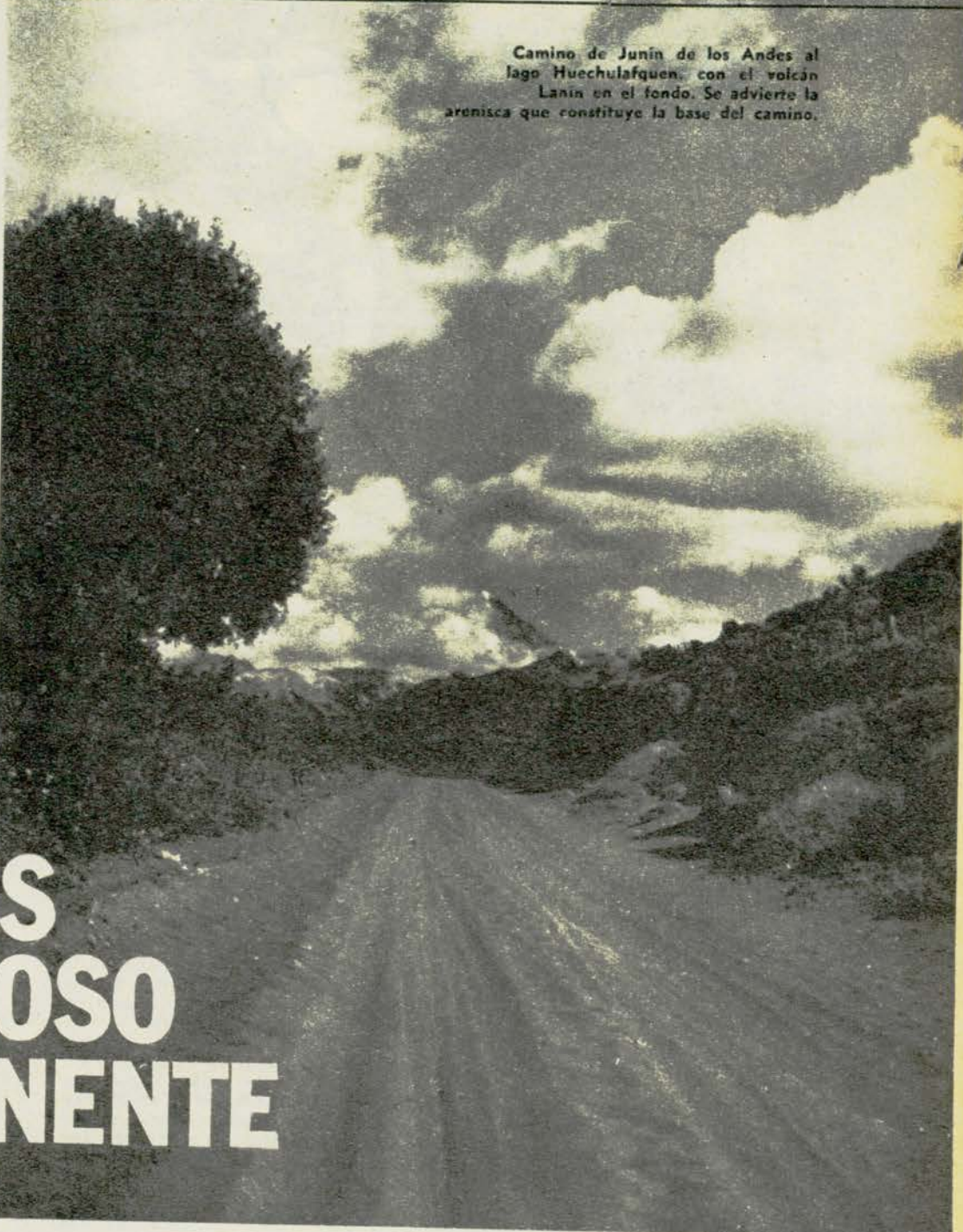
EN EL MUNDO ENTERO, MAS GENTE VIAJA SOBRE CUBIERTAS GOODYEAR QUE SOBRE LAS DE CUALQUIER OTRA MARCA

# Haga turismo con AUTOCLUB

LOS parques nacionales Nahuel Huapi y Lanin condensan como un grandioso calidoscopio un verdadero conjunto de maravillosas expresiones de la naturaleza primitiva, reunidas por un caprichoso azar de la creación. El panorama es una majestuosa combinación de nevadas montañas, brillantes lagos, caudalosos y serpenteantes ríos, inmensos y milenarios bosques, ventisqueros, cascadas, atalayas naturales, y un sin fin de bellezas agrestes y cautivadoras, que se presentan en un marco de imponente serenidad bajo un cielo azul purísimo.

Cercado por un collar de picachos nevados, este ámbito de deslumbrantes perspectivas cobra singular encanto en la sugestiva expresión de la obra del hombre, en sus pintorescas localidades, de sorprendente belleza y atrevida arquitectura.

Y a pesar de la distancia, esos acogedores parques congregan anualmente multitudes de turistas llegados desde los más distintos lugares del país y del extranjero, ansiosos de gozar de las bellezas de una región privilegiada y de la emoción que emana de



Camino de Junín de los Andes al lago Huechulafquen, con el volcán Lanin en el fondo. Se advierte la arenisca que constituye la base del camino.

**TODO ES  
GRANDIOSO  
E IMPONENTE  
EN LA  
REGION DE  
LOS LAGOS**

*Dos caminos en vías de total  
pavimentación nos conducen a los  
maravillosos parques nacionales  
Nahuel Huapi y Lanin*

Por G. A. G.  
Fotos del AUTOR  
Para AUTOCLUB



El contraste de dos distintas formas de locomoción que tienen actualidad en Junín de los Andes. El Peugeot, cuya prueba efectuó AUTOCLUB, avanza por la ruta al lago Huechulafquen, en el Parque Nacional Lanín, dejando atrás a la primitiva carreta.

una naturaleza que se brinda con la máxima plenitud. A todo este ensueño se agrega la amable seducción, el ritmo tranquilo y el sabor campechano de sus habitantes, dispuestos siempre a ofrecer la más cordial hospitalidad.

### Contribución de AUTOCLUB

A los efectos de ofrecer un cuadro completo de las facilidades o dificultades que el turista encontrará en las rutas a San Carlos de Bariloche, personal especializado de AUTOCLUB efectuó el recorrido completo de los dos más importantes caminos, para brindar a nuestros lectores un panorama rigurosamente actualizado del estado y comodidades a encontrarse en su curso. Creemos que es una importante contribución de AUTOCLUB para los turistas que disponen de vehículo propio, los cuales podrán viajar hasta la consagrada meta en tres o cuatro etapas con sólo los inconvenientes que se derivan de las condiciones del camino.

Los dos caminos que hemos elegido tienen por meta intermedia la ciudad de Neuquén, desde la que se presentan las más variadas alternativas para seguir viaje a los parques nacionales Lanín y Nahuel Huapi. Las comparaciones que resulten de este trabajo se basarán en ese tramo de alrededor de 1.200 kilómetros, pues desde la propia ciudad de Neuquén pueden adaptarse a gusto del turista las dos alternativas que ofrecemos o elegir cualquiera de las posibles.

El primero de los caminos que hemos elegido es el que está integrado por el sistema de carreteras

empalmadas 7, 5, 35, 152, 22, 40 y complementarias de la región de los lagos. El turista pasará de una a otra ruta que atraviesa Luján, Trenque Lauquen, Santa Rosa, General Acha, Fuerte General Roca, etc., siguiendo las indicaciones que damos más abajo.

El otro camino que hemos recorrido en su totalidad es el compuesto por las rutas nacionales 3 y 22 y el sistema complementario de carreteras de Neuquén, pasando por Azul, Bahía Blanca, Río Colorado y Choele Choel. A este recorrido le hemos adicionado la ruta más breve para llegar a San Carlos de Bariloche, que es la que se desarrolla a lo largo del río Limay, con el cruce en balsas en Paso Flores y Paso Limay.

En cambio, al primero, después de haber cruzado La Pampa, lo internamos en Neuquén hacia Zapala y permite seguir de Norte a Sur las estribaciones de la cordillera de los Andes a través de Junín de los Andes, San Martín de los Andes y Villa La Angostura con el famoso recorrido de los siete lagos que culminan en el Nahuel Huapi.

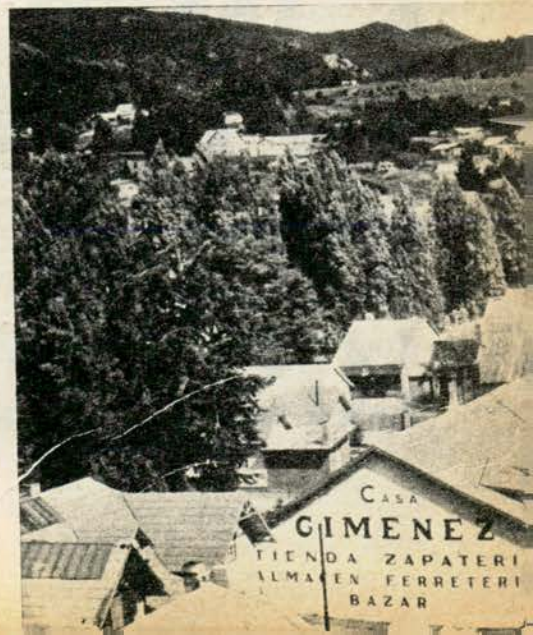
En el siguiente cuadro damos el detalle de las partes pavimentadas o consolidadas de los dos caminos hasta la ciudad de Neuquén:

Rutas	Camino Pavimentado	Camino Consolidado	TOTAL
Por La Pampa:	854	287	1.141
Por B. Blanca:	856	396	1.252

Llegados a Neuquén el resto del camino parece mucho más fácil,

aunque en su mayor parte es de suelo natural enripiado, con ondulaciones pronunciadas y numerosas curvas. El cruce del Limay por Paso Flores se realiza en diez minutos y en Paso Limay en alrededor de media hora. Existen trechos de centenares de kilómetros donde hay un promedio de una curva por cada cien metros, especialmente en la zona de Bajada Colorada.

Acerca de los tramos no pavimentados de los caminos principales a Neuquén diremos que está en mejores condiciones la ruta 22, pues la que cruza La Pampa, aparte de la desolación en muchos trechos, presenta numerosos guardaguanados, badenes y otros obstáculos que reducen en forma considerable la velocidad del turista. En lo que se







La fama del río Chimehuín como pesquero, supera nuestras fronteras. Aquí vemos, a fines de marzo último, un campamento de pescadores aficionados instalado en las inmediaciones de la naciente de ese curso de agua, en el lago Huechulafquen.

refiere a la ruta 22 por Río Colorado, cabe señalar que ha sufrido recientemente los perjuicios causados por las fuertes lluvias y el mayor tránsito de camiones, que en esta época del año transportan la riqueza frutícola del alto valle de río Negro hacia el Atlántico.

En general, los tramos no pavimentados hasta Neuquén obligan a un cuidado especial en el automotor, entre los que cabe indicar la protección de las partes bajas contra las piedras, el empleo de buenos neumáticos y por sobre todo la prudencia en el andar, pues los guadales, las piedras y otros accidentes comunes en esta clase de caminos pueden causar desagradables sorpresas. Para completar este panorama es bueno señalar que en

los últimos días de marzo último se ha formado una comisión permanente que vigilará el mejoramiento de la ruta 22, centralizándose las denuncias ante el interventor federal en Neuquén. Afortunadamente las obras de pavimentación de esta vital carretera progresan a pasos agigantados y creemos que en breve serán librados al público importantes tramos, no siendo difícil anticipar que para el año próximo se complete la pavimentación hasta Neuquén.

Otro tanto se puede decir de la ruta por La Pampa, aunque la actividad de Vialidad Nacional es menor, pero se atribuye tanta importancia a esta carretera que es 110 kilómetros más corta que la que va por Bahía Blanca, que el Automóvil Club Argentino tiene convenido con la provincia la construcción de estaciones de servicio halla bastante adelantada la de la estación de Lihuel Calel con autotel anexo.

Los recorridos efectuados por el personal de AUTOCLUB que abarcan más de 4.000 kilómetros, se desarrollaron totalmente en un automóvil Peugeot 403, último modelo, sin preparación de ninguna clase. El viaje se cumplió con regularidad y el vehículo, salvo las insalvables pinchaduras y la rotura de un caño de freno, se comportó a entera satisfacción.

Vista aérea de San Carlos de Bariloche, en dirección al Oeste. La calle Mitre en primer término, que conduce a las arcadas del centro cívico.



**D**ESARROLLO de las rutas más importantes a la región de los lagos con todas las indicaciones que puedan ser útiles para el turista.

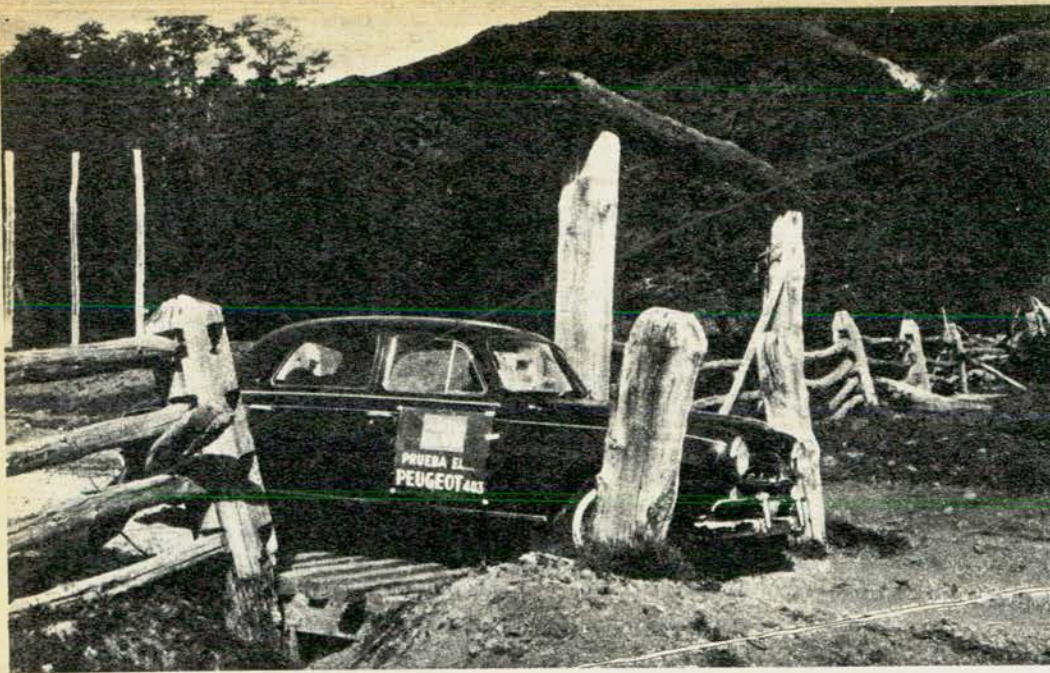
Damos en primer término el de las rutas nacionales números 7, 5, 35, 152, 22, 40 y complementarias a la región de los parques nacionales Lanín y Nahuel Huapi.

La salida de la ciudad de Buenos Aires se efectuará por la Ruta Nacional Nº 7. Desde Plaza del Congreso (Kilómetro 0) se adoptará la avenida Rivadavia hacia el Oeste. El kilometraje lo damos de acuerdo con los mojones de la ruta, con el registro de nuestro auto y a partir de General Rodríguez.

12, Líñers. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.

#### PROVINCIA DE BUENOS AIRES

- 13,3, Estación de servicio.
- 14,6, Ciudadela. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 15, Estación de servicio.
- 15,5 Estación de servicio.
- 16,4, Ramos Mejía. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 16,8 y 17, Estaciones de servicio.
- 19,4, Haedo. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 20,4, 20,9 y 21,2 Estaciones de servicio.
- 21,6, Morón. Estación de servicio adherida al A.C.A. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 23,3 y 23,5, Estaciones de servicio.
- 24,3, Castelar. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 25 y 26,4, Estaciones de servicio.
- 27,1, Ituzaingó. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 28, 29,1 y 29,8, Estaciones de servicio.
- 30,1, San Antonio de Padua. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 31,1 Gomería.
- 33, Merlo. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 33,3, Curva pronunciada. Paso a nivel con guardabarrera.
- 34,5 y 36,3, Estaciones de servicio.
- 37,1, Paso del Rey. Estación de servicio.



Entrada al Parque Nacional Nahuel Huapi, doce kilómetros al sur de Lago Hermoso, en el camino llamado de los Siete Lagos.

- 39, Mariano Moreno. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 43, La Reja.
- 45,3, Francisco J. Alvarez. Estación de servicio. Restaurant.
- 51, Estación de servicio.
- 53, Policía caminera.
- 54,6, Genenal Rodríguez. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 62, J, Estación caminera y campo de recreo del A.C.A. (Tel. 3). Restaurant.
- 63,3, Estación de servicio. Gomería.
- 64, Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 65, Luján. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Desde aquí se adoptará la Ruta Nacional N° 5.

#### RUTA NACIONAL N° 5

- 67, Estación de servicio.
- 94, Paso a nivel sin guardabarreras.
- 95, Estación de servicio.
- 99, Estación de servicio. Restaurant.
- 100, Mercedes. Estación de servicio del A.C.A. (Tel. 2525). Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 109, Puente Cañada.
- 114, Puente arroyo Los Ranchos.
- 125, Puente arroyo Las Saladas.
- 126, Suipacha (acceso).
- 131, Camino en separación.
- 139, Puente angosto.
- 145, Gorostiaga. Estación de servicio. Restaurant.
- 146, Paso a nivel sin guardabarreras.
- 154,5, Estación de servicio.
- 156, Chivilcoy (acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 159,3, Estación caminera del A.C.A. (Tel. 3822). Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Policía Caminera.



## LEA EN EL PROXIMO NUMERO EL ROAD-TEST DEL PEUGEOT 403

CON el propósito de ofrecer un completo estudio sobre las condiciones del Peugeot 403, último modelo, redactores especializados de AUTOCLUB efectuaron una prueba de gran envergadura y que resultó realmente exhaustiva. El coche recorrió las ásperas rutas patagónicas de río Negro y Neuquén y subió a las estribaciones de la Cordillera de los Andes, mostrando sus excelentes condiciones al adaptarse a esas duras condiciones.

En el próximo número de AUTOCLUB daremos con toda amplitud el roadtest del Peugeot 403.

Fue muy dura la prueba a que se sometió al Peugeot 403 en los fragosos caminos de la Patagonia. Aquí lo vemos esperando el cruce de la balsa, en el lugar denominado Paso Limay. Se puede advertir el horario para efectuar el cruce.

- 160, Estación de servicio. Gomería. Restaurant.
- 164, Puente arroyo Lagos.
- 174,6, Cruce ruta provincial N° 51.
- 181, Puente angosto.
- 189,6, Alberti (acceso).
- 191, Almacén.
- 192, Puente río Salado.
- 197,5, Acceso a Larrea.
- 202,6, Acceso a Mechita.
- 204,5, Puente arroyo Saladillo.
- 208, Estación de servicio. Gomería. Restaurant. Policía Caminera.
- 210, Bragado (acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 214,5, Bar.
- 230, Acceso a Olascoaga. Estación de servicio. Gomería.
- 244,5, Descanso El Fogón.
- 245, Acceso a Dennehy.
- 259,2, Paso a nivel sin guardabarreras.
- 267, Estación de servicio.
- 263, 9 de Julio (acceso). Empalme camino pavimentado a Bolívar.
- 265,3, Estación caminera del A.C.A. (Tel. 294). Restaurant. Policía Caminera.
- 267, Estación de servicio. Gomería. Desvío provisorio camino en reparación.
- 270, Paso a nivel sin guardabarreras.
- 276, Acceso a French. Almacén.
- 291, Acceso a Cambaceres.
- 303, Acceso La Dorita.
- 312, Carlos Casares (acceso). Estación de servicio adherida al A.C.A. en 9 de julio e Irigoyen (Tel. 108). Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 327, Acceso a Santo Tomás.
- 329, Acceso a Guanaco.
- 347, Acceso a Chiclana.
- 356, Almacén.
- 365, Cruce Ruta N° 226.
- 366, Pehuajó (acceso). Estación de servicio adherida al A.C.A. (Tel. 267). Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Policía Caminera. Empalme camino de tierra a Bolívar.
- 371, Paso a nivel sin guardabarreras.
- 383, Estación Madero (acceso). Bar.
- 397, Paso a nivel sin guardabarreras.
- 404, J. J. Paso (acceso).
- 421, Berutti (acceso).
- 434, Acceso a Primera Junta.
- 445,5, Trenque Lauquen (acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 449, Estación de servicio. Gomería. Restaurant.
- 452, Nuevo trazado Ruta Nacional número 33.
- 459, Estación La Zanja.
- 464, Paso a nivel sin guardabarreras.
- 474, Estación Mari Lauquen (acceso).
- 487, Estación Bocayuva (acceso).
- 495,9, Pellegrini (acceso).
- 508, Estación De Bary (acceso).

#### PROVINCIA DE LA PAMPA

- 520,7, Límite de Buenos Aires y La Pampa.
- 524, Catrillo. Estación de servicio.
- 525, Cruce ruta provincial N° 1.
- 526,8, Paso a nivel sin guardabarreras.
- 544, Lonquimay. Combustibles.
- 556, La Gloria. Combustibles.
- 555, Uriburu. Restaurant. Cruce ruta a General Pico.
- 581, Anguil. Combustibles.
- 603, Autódromo de Santa Rosa.
- 605, Tiro Federal.
- 608, Santa Rosa. Estación de servicio del A.C.A. (Tel. 435). Taller mecánico. Gomería. Restaurant.

#### RUTA NACIONAL N° 35

A partir de la capital pampeana adoptaremos la ruta nacional N° 35 / el kilometraje progresivo lo indicaremos de acuerdo con el registro de nuestro automotor. Salida por Avenida Pedro O. Luro.

- 609, Estación de servicio.
- 630, Cruce ruta provincial N° 13.
- 641, Laguna Parque Luro.
- 655, Ataliva Roca.
- 683, Lugar con agua potable.

#### RUTA NACIONAL N° 152

685, Valle Argentino. Empalme con la ruta nacional N° 152 que seguiremos hasta la localidad de Chelforó. Tomar por la derecha.

(Continúa en la página 107)

# ¡OH LOS SEMÁFOROS

Por PIOLIN DE MACRAME

Ilustró DOMINGO VILLAFANE  
Para AUTOCLUB

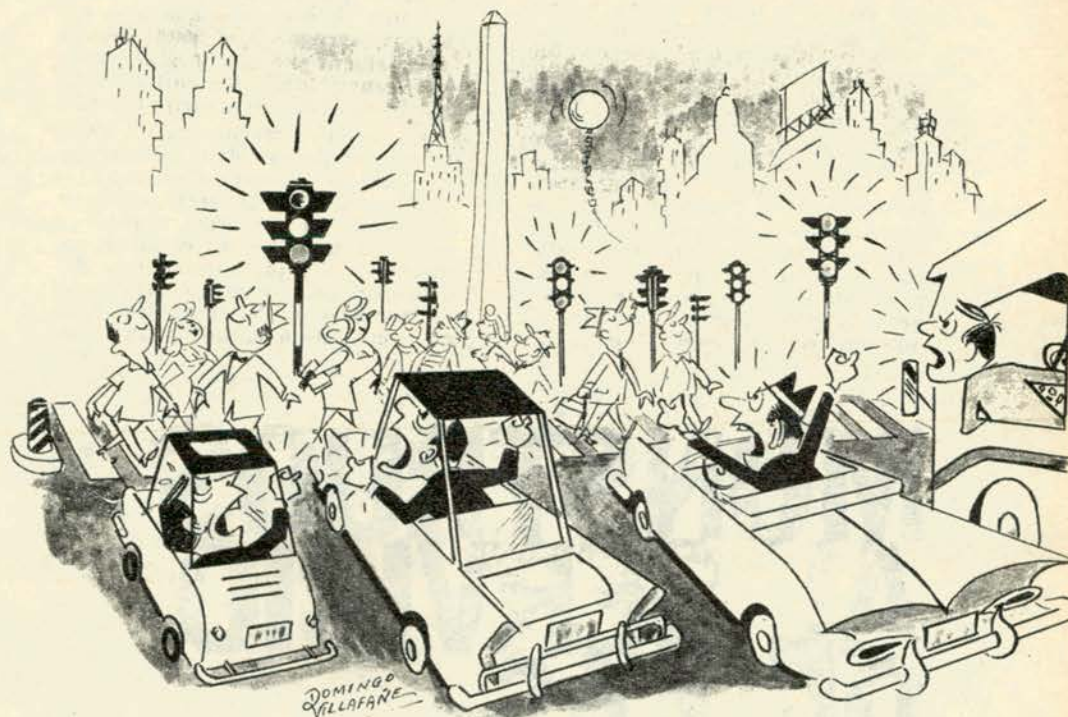
SE denominan semáforos a unas luces tricolores y automáticas. Cuyo fin principal consiste en regularizar las tensiones de conductores y peatones. Antes uno se angustiaba adonde podía haber un accidente. Ahora se angustia en cada esquina —por un mecanismo de relojería— que es el alma de la Dirección de Tránsito.

I

Los semáforos son la forma municipal del super "yo". Un ojo vigilante que nos rige. Tiene una mirada roja represora y terrible. Una verde concesiva y esperanzosa. Y una amarilla ambivalente. Pero eso dura poco. Tan poco como un ministro de economía. Y sirve para lo mismo.

II

En realidad la luz amarilla está de más. Gastar energía eléctrica en



un destello intermitente que dice "No hay semáforo. Pase como se le ocurra". Es tan poco serio como la advertencia de las películas: "No apta para menores de 14 años" que significa que hay una moralidad para menores. O sea que hay una inmoralidad para mayores. Si se suprime la luz amarilla el semáforo tiene exactamente la misma inutilidad. Pero hace menos escombros.

III

No se crea que pienso que los semáforos no sirven. Todo lo contrario. Sus utilidades son múltiples y evidentes. En primer lugar han disminuido enormemente el tránsito de las calles señalizadas. Porque los conductores buscan las paralelas sin semáforos. Unos llaman a eso misonerismo. Otros resistencia a la disciplina. Y otros necesidad de llegar a tiempo. Pero no hay modo de saber la verdad. Hasta que los políticos y los militares digan lo que piensan sobre los se-

máforos. Entre tanto, hay que esperar las elecciones.

IV

Otra utilidad de los semáforos consiste en que cada cuadra tiene un lugar señalado para que el conductor diga palabrotas. Es el lugar del semáforo. Antes las distribuía a lo largo de toda la cuadra. Ahora el tránsito está mucho más ordenado. Por fin han elevado en mucho el sentido heroico de los argentinos. Y muchos ya han llegado al lugar adonde quieren morir. Antes eso era un lugar de batalla. Ahora es la mitad de una cuadra.

V

El semáforo es apenas la apariencia del orden. Como el cuaderno cuadriculado. Antes de la señalización el tránsito de la ciudad no era ni mejor ni peor que el de las ciudades señalizadas. Pero no se le puede negar al Intendente el sano derecho de envidiar a Vertiz. Y pretender el neo-título de virrey de las luminarias.

# NOTICIAS de EUROPA

El año último fue pródigo en novedades en el campo del automovilismo europeo. Algunas tienen carácter internacional y aun mundial; otras conciernen solamente a Europa y, a veces, exclusivamente a Francia. Comenzaremos por las primeras.

El 30 de noviembre último se dio a publicidad el nuevo reglamento del Gran Premio de Resistencia de las "24 horas de Le Mans". Para que se pueda percibir bien la importancia de esa publicación, conviene recordar que esa carrera fue creada en 1923 por iniciativa de Emile Coquille, entonces director de la empresa Rudge - Withworth, especializada en ruedas a rayos; Georges Durand, secretario general del Automóvil Club del Oeste de Francia, y Charles Faroux, el creador del periodismo técnico del automóvil. Estos tres hombres asignaron a dicha competencia el objetivo de servir y provocar el progreso y perfeccionamiento de los automotores, de modo que la ex-

"pannes" del automóvil eran todavía muy frecuentes y sus causas extremadamente diversas: las válvulas, el encendido, los neumáticos y sobre todo la distribución. Personalmente recuerdo haber sufrido 13 pinchaduras o estallidos de neumáticos en un viaje entre París y Lyon, y haber tenido que viajar en una oportunidad unos 85 km. sin otra iluminación que la de un par de farolitos de papel, con una simple vela cada uno, debiendo agregar que esta especie de artefacto era entonces admitido en Francia para los automóviles como para cualquier otro vehículo.

En los años corridos hasta 1939, la prueba de Le Mans estuvo exclusivamente reservada para los coches llamados de serie, es decir destinados al comercio regular y que figurasen "en un catálogo comercial", y fabricados o cuya fabricación estuviese prevista con un mínimo de 50 unidades. Esta cifra constituía entonces una "se-



## MONSTRUOS AL SERVICIO DE LAS MARCAS

**El nuevo reglamento y los preparativos para las 24 horas de Le Mans. - El conductor escandinavo y la tracción delantera pueden explicar el triunfo en el Rallye de Montecarlo. - La industria británica del automóvil y el ingreso del Reino Unido al Mercado Común Europeo. - 1962 fue el año récord para Francia en industria y comercio del automóvil.**

Por  
MARCEL REICHEL

perencia que se recoge pudiese ser útil a los automovilistas, en general, es decir, para el mejoramiento de los coches destinados al uso corriente.

En aquella época —1922—, las

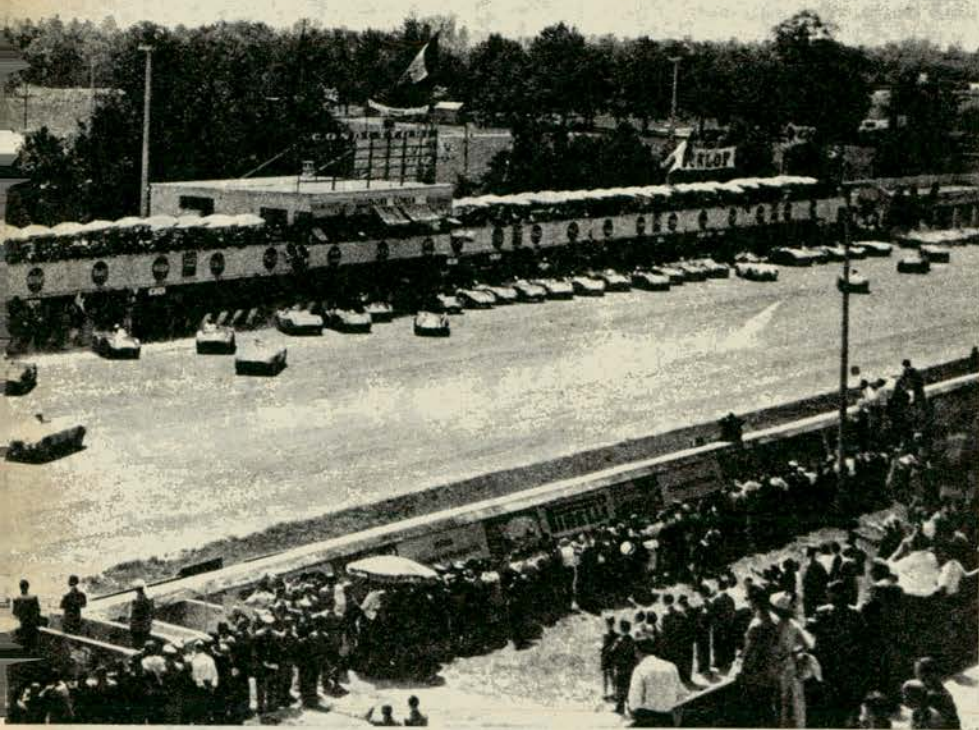
rie"... Desde luego, algunas modificaciones necesarias para promover el progreso que se perseguía, estaban autorizadas; pero se las especificaba con precisión en el reglamento de las 24 horas.

### *Monstruos al servicio de las marcas*

Dentro del criterio de la época y atendiendo al hecho de que, en aquel entonces, los talleres para reparaciones y las estaciones de servicio eran bastante raros, aun en Europa y en Francia mismo, se dispuso y era necesario que el equipo que llevaba el automóvil fuese suficiente para ponerlo de nuevo en marcha por sus propios medios en caso de "panne", es decir, sin ayuda exterior y con las herramientas y piezas de repuesto que llevaba el coche. Muchas cosas han cambiado desde esa época, empezando por que en cualquier camino se encuentran surtidores de nafta en abundancia, los talleres para reparaciones son numerosos y las "pannes" mucho menos frecuentes, para no decir extremadamente raras. Pero es verdad también, que si éstas son tan raras, ello se debe, en gran parte, a la carrera de las 24 horas de Le Mans, que permitió someter todos los órganos del vehículo a una prueba de resistencia que los hacía llegar al máximo de sus posibilidades.

El espíritu inspirador de la prueba de Le Mans no ha cambiado con los años, aunque fueron modificadas sus condiciones materiales. Entre éstas, cabe mencionar que, al día siguiente de la segunda guerra mundial, se resolvió admitir la participación de los "prototipos", es decir, de los coches-modelos que los fabricantes se proponían introducir después en el mercado.

La largada de las grandes pruebas automovilísticas en el famoso autódromo de Le Mans, como ésta del Gran Premio de hace algunos años, reúne a lo más granado del mundo mecánico internacional.



Estos "prototipos" recibieron, en la nomenclatura del Código Deportivo Internacional, la designación de coches de "sport"; esto dio nacimiento a los "monstruos" que no tienen otro carácter comercial que el de servir al prestigio de una marca. Así quedó fal-

seado el espíritu de la carrera de Le Mans.

El Automóvil Club del Oeste de Francia y personalmente quienes asumieron la tarea de continuar la obra de los creadores de las 24 horas de Le Mans, han multiplicado sus esfuerzos, a veces afron-



En Italia se atribuye a la FIAT, de la que vemos aquí sus coches 500, 600 y 1100, la intención de producir un nuevo modelo de esta última clase.

tando las fulminaciones de la Comisión Deportiva Internacional, para tratar de que se regrese a las fuentes, por lo menos dentro del espíritu de las pruebas de resistencia, sin pasar por alto, por supuesto, los progresos alcanzados en el terreno mecánico. La nombrada Comisión Deportiva, presidida por el Sr. Baumgartner —de nacionalidad suiza—, ha hecho suyas, en su mayor parte las sugerencias y proposiciones del Automóvil Club del Oeste. Este resultado se hizo evidente cuando el Sr. Jean-Marie Lelièvre, presidente de esta última Institución, completó el reglamento de las próximas 24 horas, para cuya prueba se han fijado las fechas del 15 y 16 de junio de este año.

Sin duda alguna, las divergencias todavía subsisten respecto de algunos puntos; pero es justo destacar el esfuerzo de comprensión de que ha dado prueba en esta oportunidad la Comisión Deportiva Internacional. Agreguemos que las decisiones de este organismo son válidas para todos los países afiliados a la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y especialmente para las 12 horas de "Sebring", la "Targa Florio" y los 1000 Kms. de Nürburg, competencias que como con las 24 horas de Le Mans, cuentan para la adjudicación del "Trofeo Mundial de Velocidad y Resistencia".

### Preparativos para la carrera de Le Mans

En los días 7 y 8 del mes de abril en curso, el circuito permanente del Sarthe fue cedido a los futuros participantes de las próximas 24 Horas de Le Mans, para permitir a quienes lo desearan, el efectuar en esa pista los primeros ensayos. Estos ensayos facultativos han sido instaurados desde hace algunos años, y tienen por objeto facilitar la puesta a punto de los coches que se pretenda hacer participar en aquel Gran Premio de Resistencia.

En estas pruebas preliminares de abril, es muy probable que se presente una gran novedad; se nos anuncia, en efecto, la presencia de un coche a turbomotor, que participaría después, por primera vez, en la carrera de Le Mans. Tal es, por lo menos, la intención declarada por el famoso equipo británico BRM (British Racing Motorcar), que se propone hacer competir un coche "Rover" a turbina para intentar la conquista del premio especial que desde hace varios años prevé el reglamento de las 24 Horas de Le Mans, premio que está reservado para el primer coche a turbina que en esa carrera llegue a alcanzar una velocidad media igual o superior a 150 kilómetros por hora. Anotemos que esta disposición del reglamento está perfectamente encuadrada en el espíritu de la carrera de Le Mans, que es esencialmente una prueba

de resistencia que tiene por objeto estimular y hacer conocer soluciones nuevas y progresivas en la técnica del automóvil.

A este respecto, interesa recordar que fue en Le Mans precisamente donde fueron reveladas las posibilidades que brindaban los frenos a disco, adoptados actualmente en gran cantidad de marcas y modelos de vehículos de serie. De todas maneras, la presencia del coche Rover BRM a turbina ha de suscitar un vivo interés durante la carrera, que tendrá lugar los días 15 y 16 de junio próximo.

### El Rallye de "Monte Carlo"

La más antigua y una de las más importantes pruebas de turismo en automóvil, el Rallye "Monte Carlo" se ha cumplido entre el 19 y el 26 de enero último. Era la XXXII edición de ese Rallye que, si puedo confiar en mi memoria, fue organizado por primera vez en 1911.

En esa época, cuando las rutas pavimentadas eran todavía raras y de dudosas condiciones en muchos países, inclusive en Europa, se trataba esencialmente de poner en evidencia las posibilidades del automóvil y su aptitud para vencer las dificultades que presentaban los peores caminos. La clasificación final de los participantes que llegaban a Montecarlo, se hacía sobre la base del kilometraje recorrido y del número de pasajeros transportados.

Los tiempos han cambiado. Todos los países europeos poseen hoy rutas si no siempre excelentes por lo menos muy aceptables, y ésta es una de las razones por las que se ha resuelto introducir en el programa del Rallye términos de clasificación que se refieren, sea a pura regularidad, sea a velocidad en pendiente o en circuito.

Pero como el Rallye "Monte Carlo" siempre tiene lugar en el mes de enero, y debido a que los concurrentes parten tanto del norte de Escocia, por ejemplo, como de Suecia o Noruega, y otros de Grecia, etc., el recorrido de más de 3.000 kilómetros que los lleva al punto de destino se convierte en realidad en una prueba de circulación o tránsito invernal, propiamente hablando, sobre todo cuando la temperatura se presta a ello, lo que sucedió precisamente este año, en que los participantes encontraron todos los obstáculos que un invierno duro puede acumular sobre las rutas en el hemisferio septentrional: nieve, escarcha, niebla, etc., lo que provocó primero un gran número de abandonos y después una avalancha de penas a los automovilistas.

Por ejemplo, los 13 conductores que salieron de Atenas tropezaron en su travesía por Yugoslavia con verdaderas montañas de nieve de un espesor de hasta 3 metros; se hallaron bloqueados y durante un día entero no se supo nada sobre su suerte. En definitiva, sobre 296 participantes que iniciaron la prueba, sólo 102 pudieron llegar a Monte Carlo, y de éstos únicamente 27 no tuvieron penas que les impidieran calificarse para la prueba final de velocidad sobre el circuito del Gran Premio de Mónaco. La victoria final fue conquistada por el sueco Carlson, con un coche Saab, de fabricación sueca, quien obtuvo una ligera ventaja sobre otro conductor nórdico, Toivonen, con un Citroen DS19. El tercero en la clasificación también fue un nórdico, Saltonen, con un coche Morris Cooper de 997 cm. de cilindrada. Entre las siete máquinas clasificadas en primer término se contaron así una Saab, una Citroen DS19 y dos Morris Cooper.

Los resultados de la prueba llevan a las siguientes conclusiones: la primera, que no tiene nada de sorprendente, es que los hombres de los países escandinavos están más habituados a conducir sobre la nieve o el hielo; después, comprobación interesante ésta, que los siete coches clasificados en los primeros puestos llevaban sin excepción "tracción delantera", lo que parecería indicar que esta disposición mecánica se acomoda mejor a las dificultades con que puede tropezarse en las rutas europeas durante el invierno.



El Ford "Cortina 1500" durante la presentación del modelo a la prensa francesa, en Mónaco.



En un paisaje de nieve y hielo, avanza el coche sueco SAAB, pilotado por Carlson, ganador del Rallye Monte Carlo 1963. Esta prueba fue muy dura este año.



Los expertos de la Comunidad Económica Europea, cuyo comité sesiona en Bruselas, están inquietos ante la expansión de las industrias del automotor francesa, alemana e italiana, porque prevén para los próximos años una producción que ha de exceder con largueza la demanda y teraen que esto pueda conducir a una crisis. Según sus estimaciones, la capacidad de producción de los tres países nombrados llegaría, hacia 1965, a una cifra variable entre 6,5 y 7 millones de vehículos nuevos (contra 4.100.000 en 1961), mientras que la demanda interior sólo alcanzaría a unos 3.980.000 coches y la exportación estaría alrededor de 1.400.000 automóviles, bajo circunstancias normales. La conclusión obvia es que habría un excedente de 1.200.000 a 1.500.000 vehículos, contruidos o susceptibles de serlo, lo que impondría la necesidad de almacenarlos, o bien de reducir el ritmo de producción, con todas las consecuencias y trastornos que, tanto una como otra solución, podrían traer en el campo económico y social.

Cabe agregar que, por su parte, los fabricantes de los 3 países siguen haciendo grandes esfuerzos para hacer frente a la competencia, que no puede dejar de hacerse cada vez más agresiva en los meses próximos. Estos esfuerzos se dirigen especialmente hacia la preparación de nuevos modelos, destinados sea a reemplazar los tipos actuales, sea a completar el catálogo, ya que la mayoría de los industriales especulan, a menudo con razón, sobre la fidelidad a la marca que frecuentemente demuestra la clientela.

Aunque carezcamos todavía de declaraciones oficiales, salvo en lo que concierne a Simca, cuyo presidente anunció, el 2 de octubre del año pasado, la aparición en 1963 de un modelo de 1500 c.c., se va difundiendo con insistencia creciente el rumor de que la Renault lanzaría un 1.300 c.c. (se dice que será de tracción delantera); que Peugeot está preparando un 2 litros de 6 cilindros; que la Citroen dotaría a su reputado D.S. de un motor de 5 paliers y que también prepararía modelos intermedios entre el 3 C.V. "Amisix" y los modelos I.D. y D.S., cuya cilindrada está cerca de los 2 litros.

En Italia, se atribuye a la Fiat la intención de producir un nuevo modelo de las clase 1.000 - 1.100 c.c.; en Alemania, en fin, se habla de un gran modelo Mercedes, de 4.500 c.c., y dentro del grupo Mercedes - Autounión, de un modelo o de varios para llenar el vacío existente entre los D.K.W. y los actuales Mercedes, cuya cilindrada varía entre cerca de 2 a 3 litros.

\* \* \*

Con relación más especialmente al medio automovilista francés, fueron anunciados a fines del año último dos hechos de interés. El primero está dentro del campo deportivo: el Sr. Simón de Peyerimhoff, presidente de la Federación Francesa del Deporte del Automóvil ha hecho saber que no presentará su candidatura para un nuevo periodo, insistiendo en que la Federación elija nuevo presidente este año. Pero hasta ahora, ningún otro nombre para este cargo es conocido, aunque se supone que no faltarán "personalidades" que se sentirían muy felices si se les hiciera una dulce violencia y su candidatura fuese presentada por terceros, no por ellos mismos.

La otra noticia se refiere al dominio de la industria. Como se sabe, ésta es muy concentrada en Francia, ya que no comprende más que 5 productoras importantes de coches (Citroen, Panhard, Peugeot, Renault y Simca), un fabricante cuya producción es numéricamente débil, Facel, y tres artesanos, Bonnet, Deutsch y Redelé (Alpine), que utilizan los elementos mecánicos de Renault y Panhard. En fin, en materia de vehículos industriales, sólo hay cuatro fabricantes: Unic (del grupo Simca), Saviem (controlado por Renault), Berliet, que es el más poderoso, y Bernard, que produce camiones.

A despecho de esta concentración, las productoras francesas, desde hace una decena de años, estaban agrupadas en dos distintas Cámaras Sindicales. Hace cuatro años, esos dos grupos se habían reunido en una Federación Nacional del Automóvil.

Este fue un primer paso para una fusión completa que acaba de conseguirse: la Federación (de dos miembros) desaparece para hacer lugar a una cámara  
(Continúa en la página 112)

### Rumores sobre nuevos modelos

Dentro del campo europeo, recordaremos brevemente las laboriosas negociaciones de los "Seis" de la "Pequeña Europa", con vistas al ingreso del Reino Unido en el Mercado Común. Si hacemos mención aquí de este tema, es porque la industria británica del automóvil funda grandes esperanzas sobre una solución afirmativa de de dichas negociaciones.

El Ford "Cortina 1500", nuevo producto de las usinas de Dagenhan, Inglaterra, atravesando el macizo montañoso alpino.



# DE LA AGENDA

Por MARIANO PERLA

Para AUTOCLUB



**M**ARGARITA Xirgu, en Portezuelo. "Vine por dos meses y me he quedado doce años". Había para ello unas razones subjetivas —la salud, los buenos vecinos, el cargo con que la había distinguido el gobierno uruguayo— pero, decisivamente, otras más profundas: el paisaje y su dulce suntuosidad (apenas alterado por algunos que otros rastacuerismos de ciertos "chalets"), que enmarcan a la perfección el rostro de anciana juvenil de Margarita.

Termina el verano. Bajan menos coches por la cuesta de Punta Ballenas, uno de los rincones más hermosos de América. El sol se aleja antes al otro lado de los pinares. Margarita lee. Esta tarde la ha visitado Casona y han hablado de "la Celestina". También de María. María llega a Buenos Aires dentro de pocas semanas. Margarita va a dirigirla, en un teatro de Buenos Aires: el Teatro Cervantes. Toda esta poesía española, pero fuera de España, hay en el atardecer del Portezuelo.

Y el río, testigo rumoroso y bellísimo. ¿Río o mar? Aquí es azul y salino. Mañana, cuando lo cruce de Colonia a Buenos Aires, también al atardecer, las aguas tendrán otro color: oro viejo en el Río de la Plata.

Descendamos: mar, río, canales... Al parecer, ninguno de los cuatro que hay en Buenos Aires se ha enterado de la visita de María Casares. No será "show".

Un hecho nuevo, tal vez en el mundo: reacción popular contra una huelga que dejaba a la población sin corriente eléctrica. Auténticamente popular y absolutamente espontánea. Algo imprevisto en todos los catecismos de la lucha de

las clases. Al parecer, la cosa no es tan sencilla. Técnicos de las fuerzas armadas, en proporción de uno a veinte en relación con los profesionales, restablecen todos los servicios. He ahí un hecho socialmente "reaccionario", pero técnicamente muy positivo. Por lo demás, se aprieta un botón, se enciende una luz y uno puede leer cualquier cosa, inclusive "El Capital". Pero tratemos de aprovecharla mejor, no vaya a ocurrir un "sabotaje".

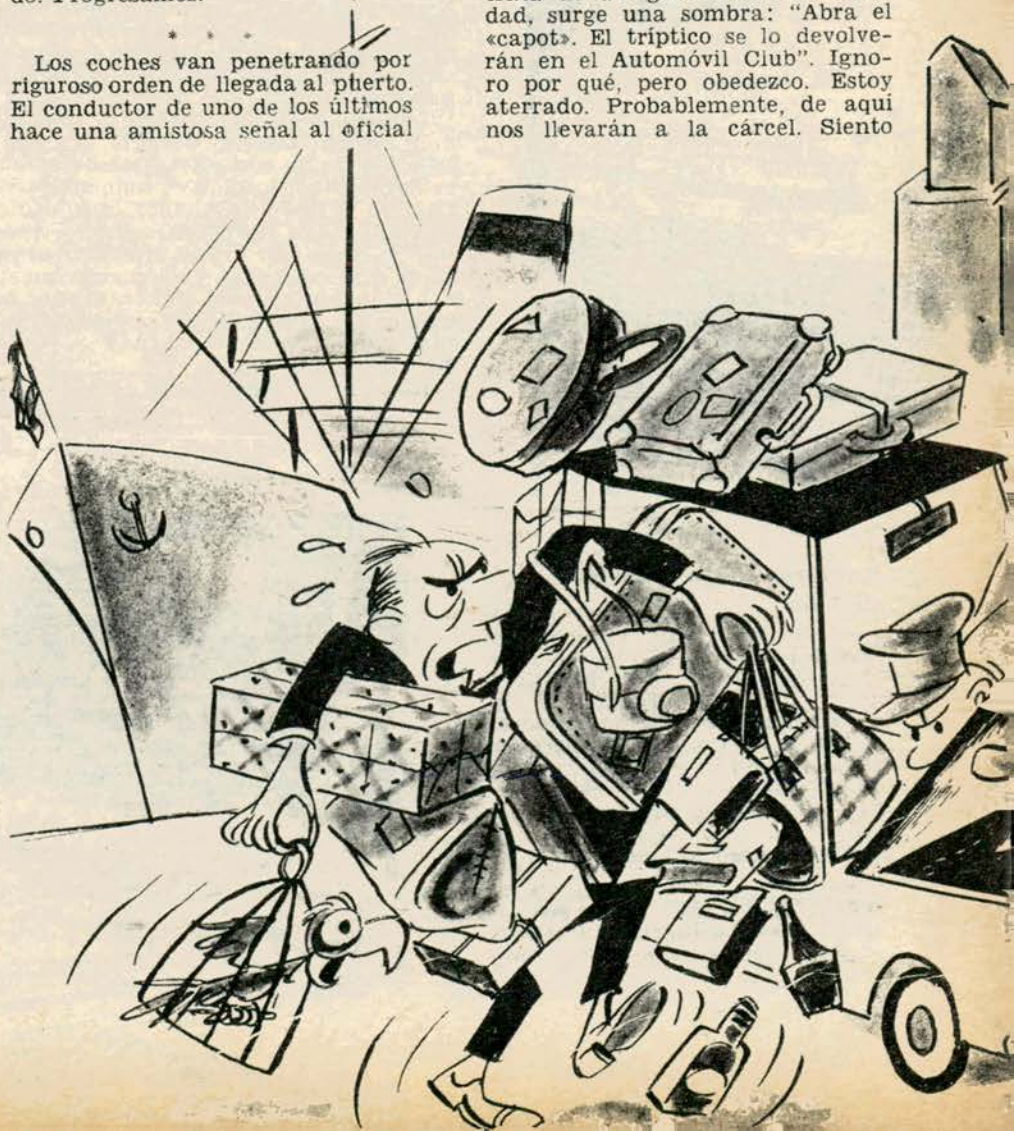
Los automóviles argentinos esperan en el puerto de Colonia. Llega el barco que ha de trasladarlos: no es el venerable "Yapeyú", con su rueda finisecular, ni el "Ciudad de Colonia", que también peina canas en su mil veces remozado cordaje: es el "Nicolás Mihanovich". Nuevo, espacioso, elegante, con una espléndida bodega-garaje, en la que ni siquiera hay que entrar reculando. Progresamos.

Los coches van penetrando por riguroso orden de llegada al puerto. El conductor de uno de los últimos hace una amistosa señal al oficial

que vigila la operación. El conductor es persona conocida y, sobre todo, conocedora (del "modus operandi" nacional). El oficial le hace girar para que quede en la primera posición. Otro de los conductores se indigna: "¡Acomodo!" El oficial se levanta varios pies sobre sus galones: "Si no se calla, no le deajo embarcar". No, no prosperamos.

O quizás eso sea poco importante. El buque navega bien. El ambiente es fresco y agradable. Es un buen barco. Prosperamos, qué diablo...

Descenso, Aduana. Un empleado ordena, imperativo, poseído de la vigente seguridad de que todo el mundo es delincuente mientras no demuestre lo contrario: "Bajen todas las valijas; vacíen los coches". Hay tres "changadores" para atender a cincuenta familias en otros tantos automóviles. Mientras uno trata de arreglarse en la oscuridad, surge una sombra: "Abra el «capot». El tríptico se lo devolverán en el Automóvil Club". Ignoro por qué, pero obedezco. Estoy aterrado. Probablemente, de aquí nos llevarán a la cárcel. Siento





# ESTIVAL

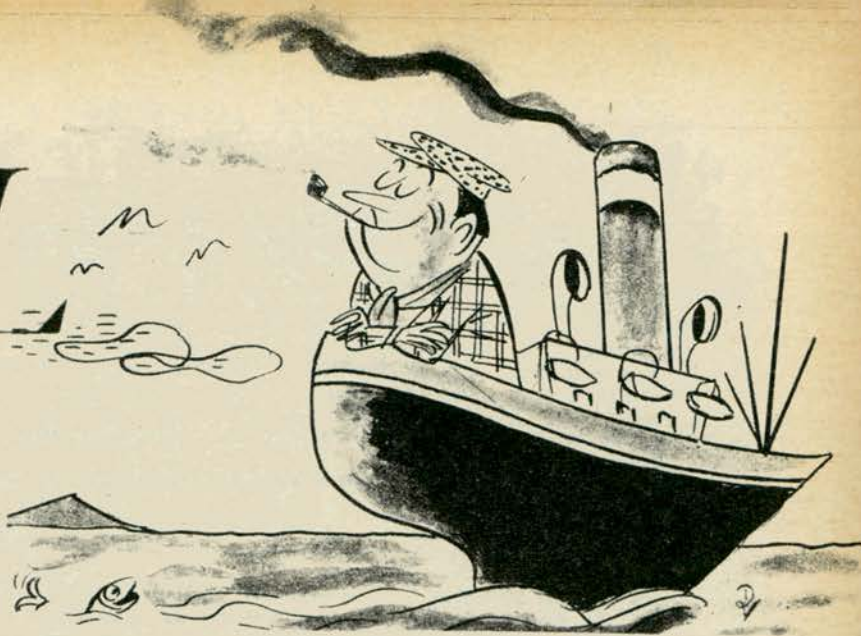
ganas de explicar: "Perdón. Hay un error en todo esto. Yo puedo explicarles cómo penetra en realidad el contrabando"... Pero me callo, y arrastro como puedo maletas, paquetes, una bicicleta infantil, la jaula de un loro, veintidós libros que he tenido la infausta idea de comprar en Montevideo, dos "cartones" de cigarrillos, una botella de no sé qué, etcétera... (El etcétera pesa más de veinte kilos).

(Hace menos de un año, pasé la aduana francesa y la aduana italiana. Un empleado me preguntó: "¿Algo que declarar?". Y ahí terminó todo.)

Sea usted quien diga, ahora, si prosperamos. Por mi parte, quise preguntárselo al personaje conocido y conocedor, con quien me une una buena amistad. Pero ya no estaba. Al minuto de llegar, había hecho un guiño a no sé quién y había desaparecido.

\* \* \*

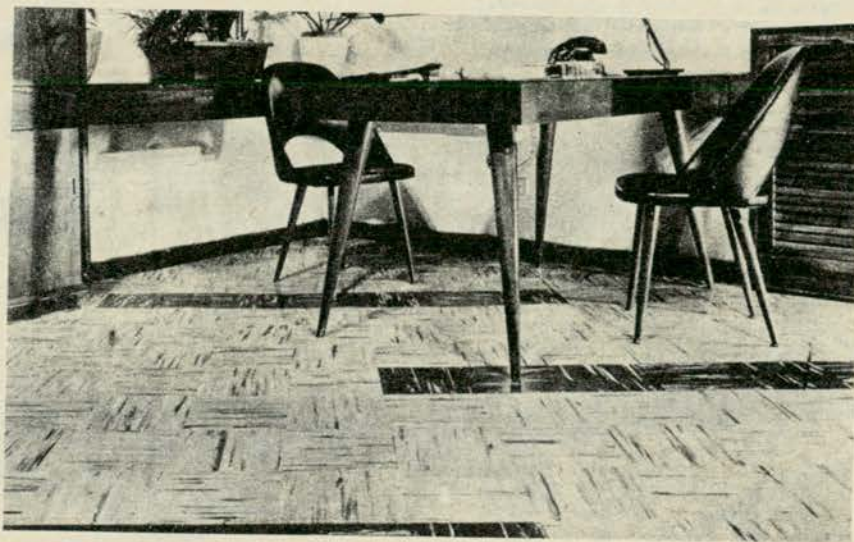
Con todo, apenas una hora de gestiones, esperas, angustias, lucha con el equipaje, y sucesivos intentos, frustrados, de cierre del baúl. De paso, se puede conversar con las restantes víctimas. "Haga usted una charla sobre esto", me dice mi vecino, que ha tenido que abrir en canal su estanciera y ahora la está reconstruyendo como puede. Le contesto que sí, aunque sé que quizás sea imposible. Pero hubiera sido demasiado vanidoso recordarle que tampoco yo —como María— soy un "show".



**¡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 **FADEMAC S.A.C.I.**

**CASA ROYCA**

Distribuidor autorizado  
Solicite folleto ilustrado

Ntra. Sra. DEL BUEN VIAJE 864 (Morón) - T. E. 629-3934

**M**EDITE largo rato sobre qué tema abordar en esta nota para AUTO CLUB y cómo hacerlo. Mares de tinta se han utilizado para describir a Grecia en todos sus aspectos, tan variados y ricos en colorido que es realmente difícil decidirse por uno en particular. Resolví entonces, trazar un panorama general extraído de las cartas que a modo de diario enviaba a mi hogar. En el mismo, el lector encontrará mezclados lo histórico —siempre grandioso y elocuente— con el cotidiano e intrascendente, que en cierto modo deja de traslucir la vida del maravilloso pueblo griego.

Hecha esta aclaración, comencemos juntos esta etapa de sólo diez días.

#### *El Cairo - Atenas*

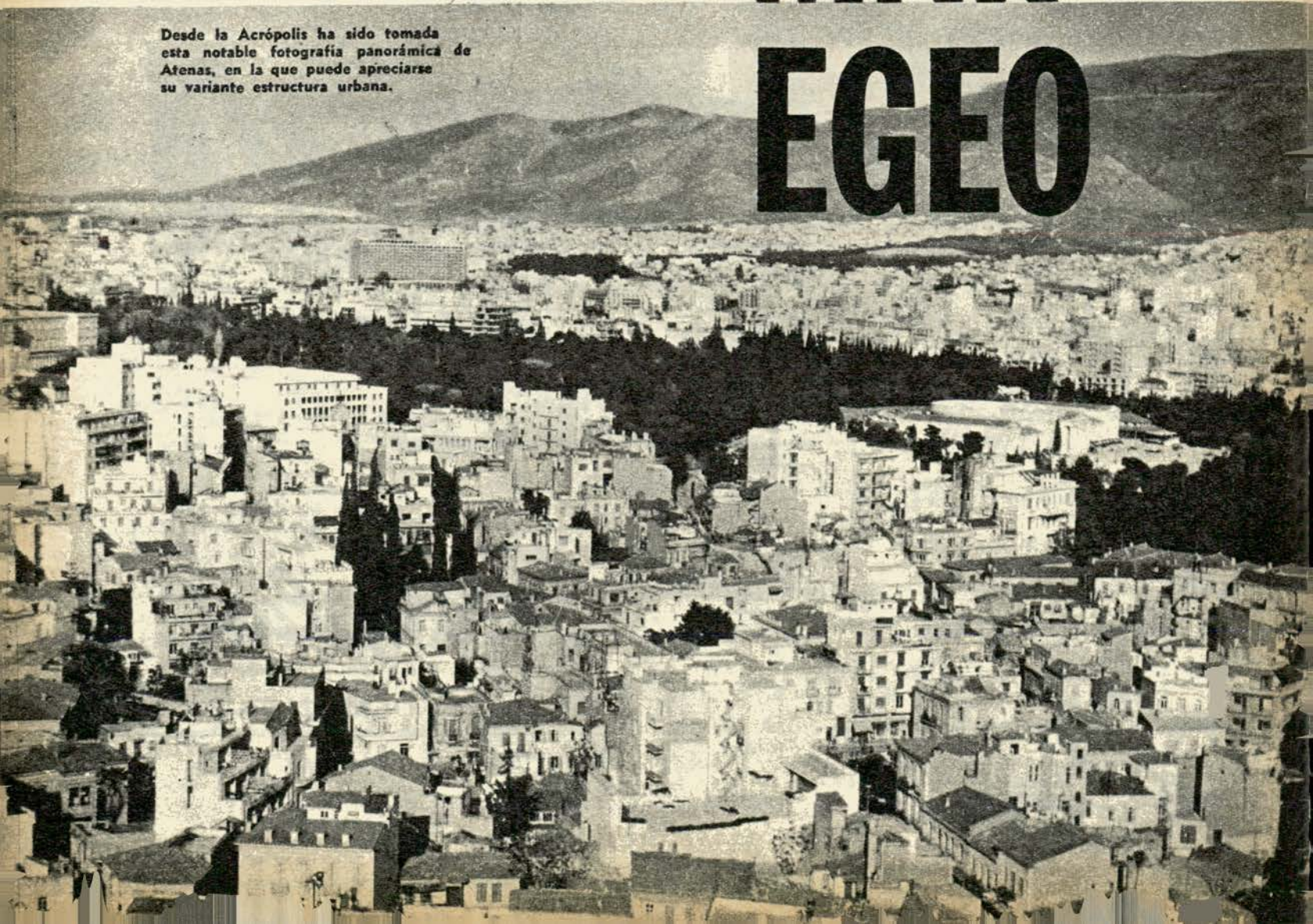
**S**ON las 20 horas de una primaveral noche de abril. La poderosa aeronave de Swissair se eleva hacia las estrellas y en pocos segundos dejamos muy bajo otra constelación no menos bella: la de las luces de El Cairo, capital de la fascinante tierra faraónica. La avenida Ramsés II se distingue nítidamente por su doble hilera de tubos fluorescentes, como así también la zona que rodea al Nilo. El jet, trazando una gran espiral ascendente seguida de una línea recta en dirección a Atenas, se sumerge de pronto en un tenue manto de nubes. Sólo alcanzamos a divisar la plateada ala del avión reflejando la blanca claridad lunar y el parpadeante rojo de las luces de señales...

Cuando comenzamos a reaccionar ya han pasado las dos horas que dura el trayecto... ¡milagros de esta era atómica! La voz siempre anónima de un oficial de a bordo nos anuncia por los altavoces: "Dentro de po-

cos minutos aterrizaremos; esperamos que los señores pasajeros hayan gozado de un viaje placentero, y...". Ya nadie oye las amables palabras, que suenan un poco "calcadas" de mil viajes anteriores. Todos miramos ávidamente por las ventanillas: el Mar Egeo, cruzado por un trasatlántico que parece estar detenido en el

# SURCANDO EL MAR EGEO

Desde la Acrópolis ha sido tomada esta notable fotografía panorámica de Atenas, en la que puede apreciarse su variante estructura urbana.



inmenso espejo acuático; algunas islas procurando alcanzarnos con sus cimas. Más allá, Atenas.

### *Turismo y arquitectura*

**H**A transcurrido mi primer día en Atenas, la milenaria ciudad que según la tradición fundó Teseo al unir las doce aldeas que componían el Atica. Múltiples trámites absorbieron esta agotadora jornada, el primero de los cuales fue ir a la agencia loca!

Por  
**HUGO  
MANTECON**

Para **AUTOCLUB**  
(Fotografías del autor)

¿Será esta niña, sonriente y feliz en su asno, descendiente del rey Eague, primer soberano de Egina? ¿Por qué no?



Noto en el público una emoción contenida que lo hace hablar en voz baja, como temeroso de quebrar con una vibración el purísimo cristal que parece envolver este mágico momento.



de Wagons Lits Cook "a ver si hay carta de casa". Tres sobres con estampillas argentinas —nunca me han parecido tan lindas— me esperaban en el casillero de la letra "M" del sector "correspondencia", puesto a disposición de todos los viajeros en forma totalmente gratuita, sean o no clientes de esta gran organización mundial de turismo. Algo de lo mucho que tenemos que aprender e imitar en la materia.

Visitas protocolares, gestiones relacionadas con el vuelo a Roma, y finalmente un largo paseo por las blancas y pulcras calles atenienses, teniendo ante mi vista la cercana Acrópolis, donde se recortan contra un purísimo cielo azul, sin nubes, las esbeltas líneas del Partenón. Prometiéndome a mí mismo "para mañana sin falta" la visita a la obra cumbre ordenada por Pericles hace casi 2.500 años, continué deambulando por la amplia y moderna avenida Venizelos.

#### *Violencia en las calles*

**A** NOCHECE cuando me dirijo por la avenida Stadiou rumbo a mi hotel, situado en la Plaza Omonia, una de las principales de Atenas y en cuyo centro hay una gran fuente circular que permanentemente eleva al cielo sus chorros de agua cristalina.

De pronto, veo venir hacia mí una manifestación compuesta por unas quinientas personas, jóvenes en su mayoría, que ocupan todo el ancho de la calle. A los



Podemos apreciar en esta nota gráfica, arriba, a la derecha, el templo de la Victoria Aptaera, que culmina en lo alto de la Acrópolis.



Nuevamente se forma la caravana, entre los comentarios risueños, tan naturales en los turistas felices.



... Y me interné en el laberinto de encantadoras callejuelas que también conducen a la cima de la Acrópolis.



gritos de "¡Democracia!", irrumpen también en las aceras, impidiendo el paso de los transeúntes que vamos en dirección contraria. ¿Qué hacer? Busco refugio en un zaguán, y desde allí me limito a contemplar la escena. Poco tardan en aparecer tres carros de asalto. Un centenar de uniformados policíacos forma un doble cordón frente a la vociferante marea humana y avanza decididamente hacia ella. Ante mi asombro, advierto que no tiene armas de fuego. Solamente esgrimen cortos bastones de madera cuando se produce el encuentro. La gritería recrudece, en tanto los policías repelen a empujones el avance de los más exaltados. No se oye ni un solo disparo, pues nadie parece portar medios para producirlos, y en pocos minutos se disgregan los manifestantes por las calles adyacentes. No pude localizar a ningún herido y únicamente algunos contusos se alejan del lugar a paso rápido. Moraleja "para mi uso personal": Grecia fue y sigue siendo un bastión de la democracia, a pesar de que eso era precisamente lo que reclamaba el enojado grupo de ciudadanos. Sólo donde son posibles estos actos espontáneos u organizados, sin que ello dé lugar a crueles represalias, puede decirse que tiene vigencia la tan vapuleada palabra DEMOCRACIA.



tribuyen por doquier su simpatía y sus dólares.

Arribamos sanos y salvos al puerto. Pequeño, pintoresco, sirve de escenario al decorado de fondo, formado por la ciudad que se abre en abanico en derredor del muelle. Nos invitan a optar por subir a la colina en un cómodo ómnibus o en los burritos que, en ordenada fila, aguardan a un lado del sendero que se pierde allá en lo alto entre la espera vegetación. La mayoría se precipita hacia los cuadrúpedos. Yo soy uno de los primeros. Al lado de cada animal está su guía, un niño o niña de corta edad, nativos del lugar. Me toca en suerte Zafiria, rubia bronceada por el sol, ojos pardos y vivaces, ataviada con un vestido de género escocés rojo y verde. Un coqueto sombrero de paja y sandalias completan la indumentaria, modesta pero muy pulcra y femenina. Las cabalgaduras emprenden el ascenso por el serpenteante camino de tierra. Me molesta un poco que una niña me preceda caminando rienda en mano, pero pronto me doy cuenta de que yo solo no podría andar ni cien metros montado en ese tozudo boricua que a cada paso pretende detenerse a mordisquear la maleza, y ya tranquilo conmigo mismo comienzo a gozar plenamente del panorama, que cada vez es torna más espectacular.

### Surcando el mar Egeo

QUINCE grandes lanchas de recreo aguardan la llegada de turistas en el puerto del Pireo. Muchas ya están colmadas de gente, otras todavía están distantes de su horario de partida y pacientemente sus tripulantes vocean los atractivos recorridos que han de emprender. En forma similar, imponentes cartelones colocados en los puentes de mando describen las maravillas que pueden verse por unas pocas dracmas.

Descendemos del ómnibus a las ocho de la mañana, frente al yate Mario, blanco, estilizado, muy moderno. Es evidente que sólo faltábamos nosotros, porque inmediatamente se da la orden de salida y la nave corta con su afilada proa la tersura del Mar Egeo. Diviso entre los pasajeros a muchos griegos y ello no hace más que confirmar lo que ya sabía por referencias: el pueblo de la Hélade es uno de los que más goza de las bellezas naturales del país y destina sus días de descanso a recorrerlo en todas direcciones. Pero hay una sólida razón para ello:

la organización turística de Grecia progresa día a día y está en camino de ser una de las más florecientes y perfectas de Europa.

Dos horas de navegación placentera, teniendo siempre a la vista islas grandes y pequeñas, moteadas todas de pueblitos incrustados en las laderas montañosas, nos conducen finalmente al puerto de Egina, primera etapa en nuestro paseo por el golfo de Saronikos.

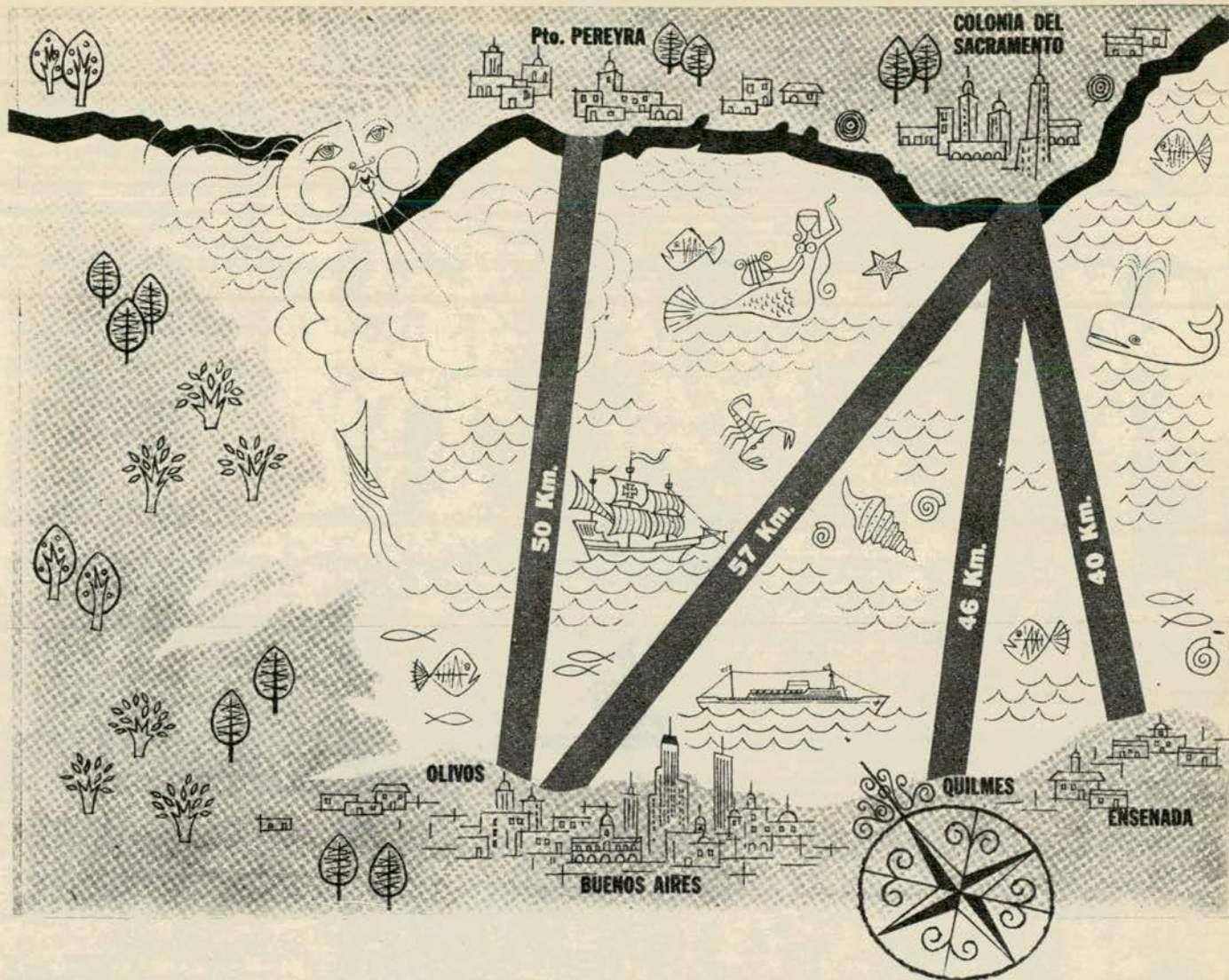
### Zafiria

LAS eternas rompientes y las bajas aguas de la costa portuaria impiden la entrada del yate. Varios lanchones de fondo plano efectúan el trasbordo en medio de general alboroto, pues el oleaje obliga a realizar complicadas acrobacias para pasar de una a otra embarcación. Todos contenemos la respiración cuando le toca el turno a una de esas infaltables viejecitas norteamericanas que, siempre dispuestas a admirar cuanto ven, dis-

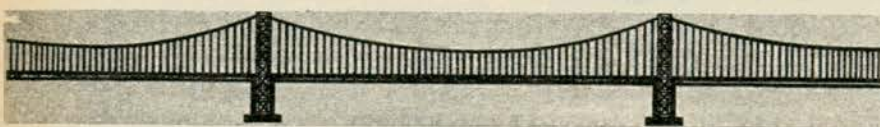
### El Templo de Afrodita

TRAS media hora de trepar y trepar llegamos a la cima de la montaña. Allí me deslumbra el Templo de Afrodita, no por su magnitud sino por el extraordinario sentido estético demostrado en la elección de su emplazamiento. Mientras la conductora de nuestra excursión explica detalles históricos en francés e inglés, me dedico a contemplar el soberbio cuadro que nos circunda, enmarcado por las columnas del sagrado recinto. ¡Con cuánta razón los griegos se sienten orgullosos de su pasado y de su presente!... Una suave brisa acaricia mi rostro mientras me dedico a fotografiar las majestuosas ruinas. De pronto se rompe el encantamiento: nos llaman para

(Sigue en la pág. 112)



# El arco de un PUENTE GIGANTE nos unirá con el URUGUAY



**L**A audacia creadora del hombre, instrumentada en la técnica moderna, tendrá de aquí a no muchos años una victoriosa expresión en el puente de unión de Uruguay y Argentina a través del Río de la Plata. El esfuerzo supone establecer un medio físico de relación humana destinada a servir no solamente a ambos países sino a la totalidad de la comunidad continental. Están ya avanzados los estudios para construir un puente con iguales fines en la mayor afluencia de la cuenca, habiéndose informado a propósito que en el sector opuesto

—zona de Fray Bentos—, el Instituto Geológico del Uruguay determinó las bases del emplazamiento y se espera en breve tiempo una determinación análoga en el sector argentino. Este puente, recomendado por varias asambleas internacionales de carreteras, entroncará con el Sistema Vial Panamericano y servirá de ruta alterna de comunicación entre los países del Continente. Pero la estructura vital del nexo Uruguay-Argentina búscase sobre el propio Río de la Plata, sobre la línea imaginaria más próxima y practicable ubicada entre la vecina ciudad de

Colonia y Buenos Aires y de una extensión relativa de 50 kilómetros, o en las inmediaciones propicias de ambas orillas. La empresa significará, sin duda, un enorme esfuerzo común y pondrá a prueba la capacidad constructiva de argentinos y uruguayos; no es, sin embargo, un anhelo ideal y puede ejecutarse acabadamente, según las experiencias de la técnica presentada por Verhaeren: "Y trazar de nuevo los ríos y los llanos — conforme a otra voluntad". Sí; el Río de la Plata será cruzado en su hora por el arco de un puente carretero, incluso bello en su

potente aleación de metal y de espíritu.

### El puente que nos sirve de ejemplo

La concepción técnica se funda en el ejemplo del puente del lago de Pontchartrain, en los Estados Unidos, que une las dos orillas del mismo en su centro de máxima vialidad posible. Insumió 27 millones de dólares y sólo 14 meses de labor; en cambio se ha costeado con creces merced a su tráfico retributivo y podrá utilizarse indeterminadamente. Los detalles de esa construcción admirable son conocidos y su divulgación autorizada conviene al objeto de nuestra crónica. El puente del lago Pontchartrain afirmase en la consistencia de sucesivos pilones de concreto de un alto de 5 metros y diámetro de 37 cm., asentados en la profundidad de sus aguas. Su elevación es de 8 metros sobre el nivel y la prolongada calzada que sostiene, de más de 40 kilómetros de extensión, es ancha de 8,50 metros y puede dar paso hasta tres hileras de automotores. Dos curvas superiores para facilitar el tráfico de barcos de escasa envergadura y un corte levadizo que abre paso a las naves lacustres de más proporción completan el puente más largo del mundo calificado, además, por el vuelo arquitectónico de su masa, aligera a pesar del volumen de resistencia que la compone.

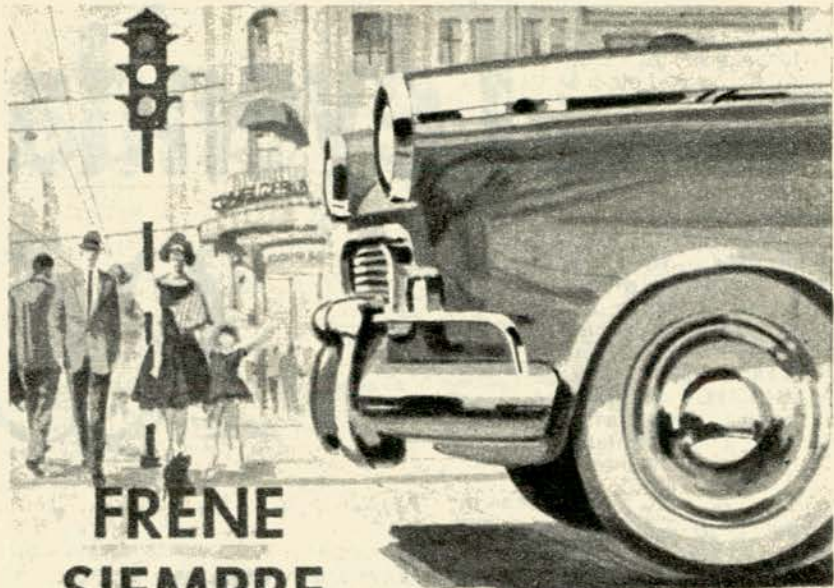
### Una operación ventajosa

El que se proyecta sobre el Río de la Plata requiere las particularidades del colector de la vasta cuenca en su encauzamiento a las redes del sistema, la ondulación de los estratos del subsuelo básico y su superficie a fin de evitar cualquier posible desnivel de la construcción —susceptible en lo contrario de oscilar los 100 metros en la costa uruguaya—, la acción de los vientos y las mareas y el carácter general del clima, cuya naturaleza podría provocar eventualmente dilataciones intensas. En cuanto a su financiación encárase la posibilidad de confiarla a una sociedad privada de inversiones, con capitales extranjeros y rioplatenses, la cual propuso en su oportunidad hacerse cargo de la totalidad del costo de la obra mediante un plan de recuperación de no más de 40 años y a cuya expiración la misma pasaría a poder legal de los Estados de Uruguay y Argentina. Entre tanto la aplicación del derecho de peaje, autorizado por ley que contemple las necesidades y conveniencias comunes de la economía de ambos países, permitiría recobrar con beneficios equitativos los ingentes recursos que exigirá la operación. De este modo, aunque parezca ilusorio, el puente sobre el Río de la Plata resultaría en definitiva un

presente de los hados; algo como si del concierto estelar con las olas surgiera el prodigio de unión proyectado entre los pueblos hermanos. Vislumbrado hace casi un siglo en la mente del ingeniero Buschental; precisado más tarde por el ingeniero argentino J. Villar; considerado por pioneros y técnicos luego, con el impetuoso genio creador que habían despertado, ya a comienzos del siglo, la construcción de los puentes de Tay, en Escocia; de Ohio, en los Estados

Unidos; de Soone, en la India, y de Victoria, en Canadá, las carpetas del proyecto fueron sacudidas del polvo que las cubría en 1941 y elevadas formalmente a las autoridades en 1948.

Correspondió el acierto al ingeniero García Capurro, y al entonces senador uruguayo Don Eduardo Víctor Haedo, alentador tenaz y esclarecido de la Comisión Mixta Argentino-Uruguaya llamada a promover y coronar la intrépida iniciativa.



**FRENE  
SIEMPRE  
A TIEMPO!**

Mantenga sus frenos en óptimas condiciones. Hágolos revisar periódicamente y exija que le coloquen Fluido WAGNER LOCKHEED con el que se obtiene funcionamiento perfecto en cualquier ambiente, a cualquier temperatura y bajo las más rigurosas condiciones de trabajo. Brinda lubricación adecuada y neutralización de acidez y humedad evitando la corrosión en el sistema de frenos.



**EXIJA FLUIDO  
Wagner  
Lockheed**

MARCAS REGISTRADAS  
PRESTIGIO MUNDIAL EN FRENSOS HIDRAULICOS

Fabricado por FARLOC ARGENTINA S.A. en su establecimiento de J. L. Suárez (Prov. de Bs. As.) bajo licencia exclusiva y control técnico de Wagner Electric Corp. U.S.A.



Este es el Rolls Royce Silver Cloud III Soloon, de cuatro puertas, para 1963. Se ha alterado el frente para incorporar cuatro faros en lugar de los dos tradicionales.

importante del trabajo, absolutamente. El diseño de un motor es real y completamente simple, pero solamente los mejores ingenieros pueden hacerlo efectivo".

Aquí no tenemos solamente reflejada la modestia de Royce, sino la proverbial visión de la mecánica en el siglo XIX.

Su espíritu perfeccionista lo llevó a la industria automotriz. A fines de 1902, cuando ya tenía

UNA simple fotografía o dibujo y al pie una escueta frase: "The best car in the world" (el mejor automóvil del mundo"), constituyen un anuncio publicitario para un automóvil. Estas palabras dichas así, sencillamente, sin estar acompañadas por ningún argumento de venta, son presentadas como la base de una verdad que no necesita elaboración: ROLLS ROYCE. La tradición de una compañía dedicada al seguimiento de la perfección. Tanto es así que hoy, cuando alguien piensa en un producto Rolls Royce, piensa en algo tan sólido y duradero, como la monarquía británica.

Este fenómeno, único en la industria, se debió a la lucha de dos hombres distintos, pero con una idea en común: la perfección.

Frederick Henry Royce nació en 1863, hijo de un molinero que murió cuando él tenía 9 años de edad, dejando a su familia en mala posición económica. El joven Frederick, a los 14 años, se empleó en el Great Northern Railways Co, donde adquirió conocimiento electromecánicos en tal grado que, cuando cumplió 21 años, estableció su propia compañía: Henry Royce Ltd., para fabricar grúas eléctricas y dinamos. La calidad de sus productos le dió, de inmediato, una excelente reputación.

Royce no dispaba su ingenio en probar cosas nuevas, poco convencionales, para la solución de problemas conocidos. Estaba convencido que se obtenían mejores resultados experimentando y perfeccionando los conocimientos existentes; y lo demostró. Como todos los pioneros del automovilismo, era de origen humilde, no le gustaba la popularidad y desconocía la ambición. Era esencialmente honesto y de una increíble capacidad de trabajo. Su gran virtud, la modestia, salta a la vista con esta anécdota: Cuando se encontraba observando el motor del Supermarine S6B, que estaba preparado para la gran victoria de la copa Schneider en 1931, fue abordado por un periodista que le preguntó: "¿Sería una terrible calamidad si sus diseños fueran conocidos en América?", a lo que él replicó: "¡Oh, yo no creo que eso importe mucho! El diseño no es la parte más

# Leyenda y realidad

# ROLLS-

*El Hon. Charles Rolls y  
Frederick Royce.:*

*Dos hombres fundamentales  
distintos, hicieron  
posible "The Best Car In  
The World" (el mejor  
automóvil del mundo)*

Por  
HORACIO R. CASARES  
Para AUTOCLUB

cerca de 40 años, compró su primer automóvil, un French Decauville, que adolecía de todos los defectos de los coches de la época. Esto irritó profundamente a Royce, quien se propuso diseñar y construir su propio automóvil, llegando a obsesionar con el proyecto a los empleados de su pequeña fábrica en Manchester.

Un año después, el primer automóvil fue puesto en marcha, y a pesar de no tener mucho de los diseños posteriores de Royce, causó muy buena impresión por su perfecta terminación.

La excelente fabricación de este primer modelo, atrajo la atención de un conocido joven aristocrático, que había tenido éxito en Londres, con la venta de los automóviles Panhard, franceses. Es así como se realizó un contrato histórico, por el cual el honorable Charles Rolls, a quien nos referíamos, vendería todos los automóviles que Royce fabricase, con la condición de agregar el nombre de Rolls en la marca. Es así simplemente, cómo se unieron los nombres para formar las dos R entrelazadas. Rolls Royce.

El honorable Charles Rolls, era fundamentalmente distinto a Mr. Royce. De origen aristocrático, era un hombre espectacular: deportista acérrimo, sumamente irrequieto y desconocedor de la técnica mecánica de su tiempo (si es que por ese entonces se podía conducir un automóvil desconociéndola).

Pero no podemos olvidarnos de



un hombre que mantuvo esa llama inicial e hizo posible muchas de las anécdotas que constituyen la leyenda Rolls Royce: Claude Johnson. Primer secretario del Royal Automobile Club, se asoció con Rolls para la venta de los coches, ocupando luego la dirección de la fábrica. Fue él quien conservó la mística de la marca cuando en 1910 Rolls falleció en un accidente de aviación y Royce sufrió un colapso que lo obligó a retirarse de la empresa. Gracias a su excelente capacidad organizativa, arregló la cosas para que Royce pudiera dirigir la fábrica por control remoto, diseñando los autos y los motores de avión en su casa de la costa inglesa o en su villa de la Riviera Francesa.

Fue Johnson quien exigió se conservase el opulento y arquitectónico radiador, que había distinguido los Rolls Royce por muchos años, aún cuando Royce y otros diseñadores que le sucedieron, optaron por formas más modernas. Es que para él, la performance sin fallas había convertido al Rolls Royce en algo más que un auto; era un símbolo de las más admiradas cualidades de la raza británica y no necesitaba de continuos cambios para realzar su personalidad.

Pero en realidad, fue Royce quien creó y desarrolló la ingeniería Rolls Royce; corrigiendo él mismo cada pequeña pieza que fallaba, inspiraba a todos los que estaban a su alrededor con sus mismos ideales.

Libre de la insuficiencia que acompaña siempre a los genios, impartía sus cono-

# d del ROYCE

cimientos, exigiendo a sus alumnos el minucioso cuidado y precisión, que fueron las bases del suceso de su gran industria.

## En 1907 Rolls Royce fabricó un nuevo modelo

En 1907 Rolls Royce fabricó un nuevo modelo. Una joya de la mecánica, que estaba destinada a servir de escuela durante casi 20 años; el Silver Ghost. Fue presentado en el Olympia Show.

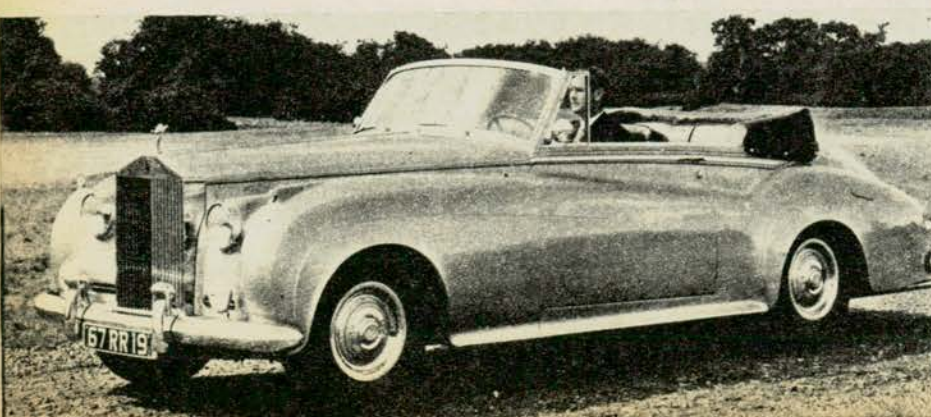
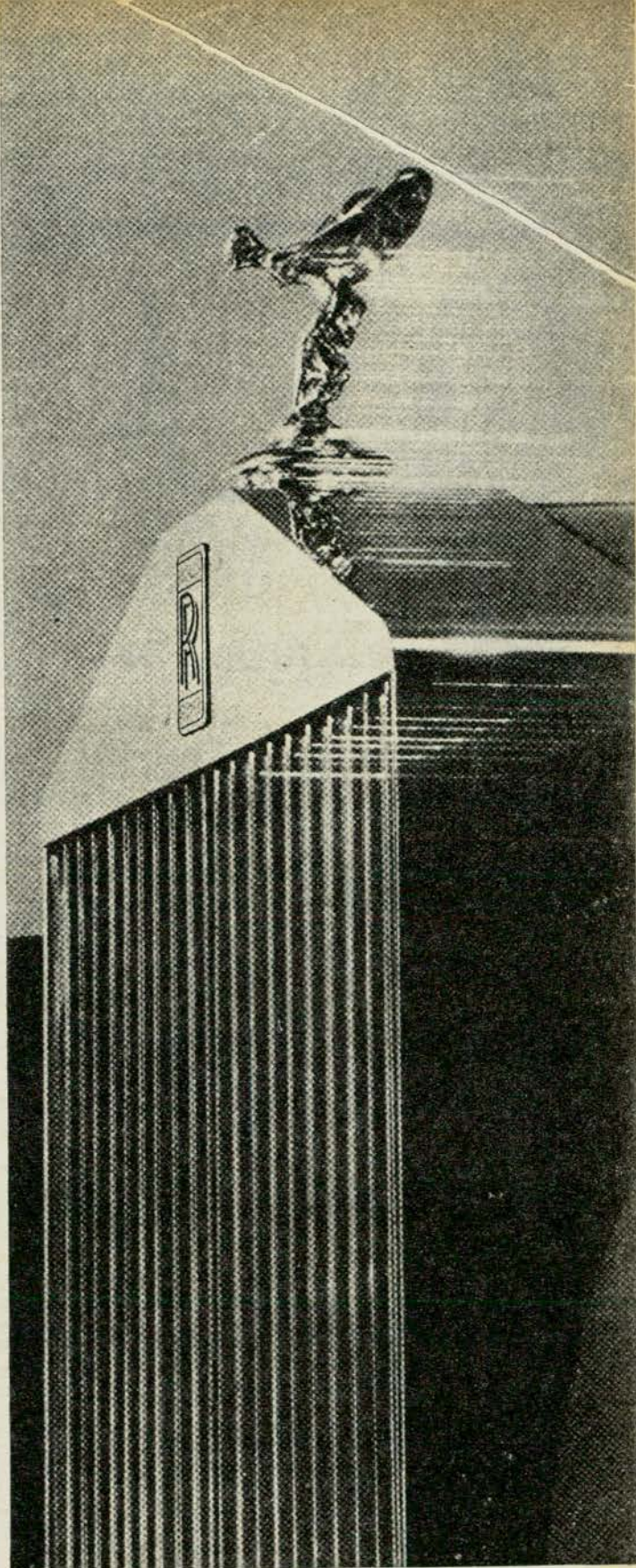
Se fabricó este coche, con modificaciones de detalle, durante 19 años. Ese vehículo cimentó definitivamente la fama de la marca. Su andar era más suave y flexible que el de una máquina a vapor. Silencioso y sin ninguna vibración, aceleraba de 180 rpm. sin vacilaciones, hasta su máximo de 1500 rpm.

En 1907, el Ghost corrió el Scottish Trial y luego fue conducido, corriendo día y noche entre Londres y Glasgow, durante tres meses, bajo la observación del RAC. Finalmente, completó 1500 millas y cuando fue abierto y todas sus partes examinadas, un mínimo gasto bastó para ponerlo en condiciones de nuevo.

Este fue el punto culminante en la concepción de un automóvil. La era de los motores precarios, llenos de vibraciones, estaba acabada. El Ghost demostró, que un coche podía ser seguro, confortable y silencioso, y que su propietario podía conservar sus manos limpias.

En 1914, cuando comenzó la guerra, los Ghost blindados, realizaron importantes operaciones.

Luego vinieron los motores de avión. El Rolls Royce Eagle (águila), fue diseñado para producir 200 HP y en la primera prueba dio 225. Cuando terminó la guerra, estaba rindiendo 360 HP y servía en 4 ó 5 tipos de aviones aliados.



Rolls Royce Silver Cloud II Drophead coupe, una joya que combina ciertas características deportivas con el lujo y confort de todos los productos de la marca.



Interior del Phantom V de siete pasajeros, carrozado por Park Ward. El gabinete del centro, contiene la radio, el intercomunicador con el conductor y un pequeño bar.

Con todo, la leyenda de Rolls Royce, se fue extinguiendo suavemente.

Rolls falleció en una competición aérea en 1910, y Royce, gravemente enfermo, vivió hasta 1933.

Los Rolls Royce tuvieron pocas modificaciones en sus rasgos mecánicos. Han estado un poco atrás de sus contemporáneos en sus diseños; pero su calidad es insuperable. Un detalle lo demuestra. Rolls Royce fue uno de los últimos en adoptar los frenos en las 4 ruedas. Pero cuando lo hizo en 1923, venían con un servo que dotó a estos coches de excelentes frenos durante 33 años. Refinamiento de diseño y perfección en los materiales, han sido la base de la calidad Rolls Royce.

Su mismo catálogo de los modelos 25/30, prometía: "Todo lo mejor en la ingeniería moderna, pero no detalles de espectacular novedad".

El Silver Wraith Catalogue nos dice por qué de muchas cosas que aparentemente son imposibles en un coche: "Para obtener el máximo grado de confort, Rolls Royce Ltd. considera necesario pulir y ajustar cada hoja del elástico trasero, al máximo. Las hojas están plateadas al cadmio, para obviar el enmohecimiento y los chirridos. Los elásticos, están embutidos en delgados revestimientos. Por un sistema especial de lubricación (agujeros de aceite y canaladuras en las hojas), los extremos de las hojas más largas, son lubricados con exceso, por un ojo en la hoja maestra. De acuerdo con este sistema y en combinación con un material absorbente dentro del revestimiento, todas las hojas permanecen perfectamente lubricadas y silenciosas".

La suspensión: unos simples elásticos; pero refinados de tal manera, como ningún fabricante

en el mundo lo trató de hacer.

Es curioso, pero Rolls Royce no fabricó automóviles, hasta después de la 2ª guerra: En realidad, fabricaba chasis, que luego eran carrozados por los mejores diseñadores y artesanos del mundo, pero siempre controlados por la fábrica.

Esta mandaba a un ingeniero que supervisaba la construcción de las carrocerías. Hasta 1939, se habían fabricado solamente 22.000 automóviles.

En la fábrica, se dictan cursos para beneficio de sus propietarios o choferes que quieren ser eficientes en el manejo y mantenimiento de su automóvil.

Pero ciertos datos no se proporcionan. Existe una historia sobre un comprador norteamericano, que hizo varios infructuosos intentos para obtener una información, y finalmente, remitió un cable diciendo: "Yo no quiero las joyas de la Corona, yo no quiero una invitación a una fiesta en el Palacio de Buckingham; yo solamente quiero saber cuál es la potencia que mi motor desarrolla". Enseguida tuvo respuesta: "La suficiente".

Un caso realmente extraordinario es el que ocurrió con el Rey Eduardo VII de Inglaterra. Cuando éste se mostró interesado en adquirir un automóvil, rechazó a Rolls y sus coches, eligiendo un Daimler. Este fue un episodio sobre el cual ningún miembro de la corona quiso discutir, por lo cual Rolls Royce tuvo que doblegar su orgullo por casi 40 años. Rolls Royce podía fabricar "El mejor auto del mundo", pero los reyes viajaban en Daimler.

Por fin Rolls Royce fabricó un modelo especial 8 cilindros, descrito como: "el auto más exclusivo del mundo", con el que llegó a establecer en el favor de la realeza. Conocido como el Phantom IV, está reservado para los "cabeza de estado" y otras pocas personas

de comparable distinción. El primero fue entregado a la actual reina de Inglaterra cuando todavía era princesa. Su hermana, la princesa Margarita, tiene uno y otro es poseído por su tío el duque de Gloucester.

Entre sus poseedores más notables, pueden ser mencionados: el Shah de Persia y su reina, el Aga Khan, el general Franco y el Sheikh de Kuwait. Han sido construidas más o menos 20 unidades, y es inútil que Ud. quiera comprarlo en un agente Rolls Royce. El Phantom IV se vende, únicamente, cuando se presenta en la fábrica, una solicitud de admisión, al exclusivo círculo de sus poseedores.

Tan importante es esto para Rolls Royce, que en algunos casos, la solicitud puede ser objetos de "informales" conversaciones entre el directorio de la fábrica y el Foreign Office (Ministerio de Relaciones Exteriores Británico). Si la decisión es favorable, el próspero poseedor puede elegir entonces su carrocerero y disponerse a pagar una suma que nunca ha sido revelada al público.

Las modernas máquinas herramientas, brindan a la producción en serie, un alto grado de precisión. Pero las precauciones tomadas por la planta de Crewe, van más allá del control de las dimensiones de las piezas.

Cada pedazo de acero que entra en la fábrica es dividido en dos partes que son examinadas, una en cuanto a fuerza y durabilidad y la otra en el laboratorio, para comprobar su composición y estructura. Sólo después se utiliza en la fabricación. El panel de instrumentos, con la instalación eléctrica completa, es probado antes de colocarse en el auto. Lo mismo sucede con cada freno de rueda y cilindro maestro. También se corta un pedazo de cada cuero para probar su decoloración y durabilidad, antes de ser pasado a los tapiceros.

En los países de mucho calor y sol, los agentes Rolls Royce colocan en sus terrazas unas planchas con las nuevas pinturas y colores, durante meses, para comprobar su durabilidad y resistencia. Luego, en el túnel de pintura, instrumentos magnéticos comprueban su espesor, aún en el chasis.

Todo esto y muchas cosas más, nos dicen que la perfección en un Rolls Royce no es mera casualidad.

Puede haber autos más rápidos, más largos y más potentes; pero jamás mercedores de tal confianza, nacida en el constante cuidado de cada detalle, como para que su fabricante describa su producto como "El mejor automóvil del mundo", sin equivocarse.

**EL CRONISTA HA TENIDO** la fortuna de pasar unas breves vacaciones en los lugares más australes del país, en esa Patagonia de vida dura y bravía, en la que el hombre lucha contra los elementos para extraer de su entraña las cuantiosas riquezas naturales que atesora. Ha pasado varios días en El Calafate, junto al Lago Argentino, y ha tenido oportunidad de convivir en los hermosos y acogedores moteles de la Dirección de Parques Nacionales. Esa estadía, de grata recordación, ha confirmado aún más en nosotros el convencimiento de que sólo difundiendo en todo el país ese moderno tipo de vivienda para uso de los automovilistas en tránsito se dará al turismo nacional el impulso que necesita para su justa ubicación en el escenario universal como proveedor de divisas.

**MENOS DEL 75 POR CIENTO** de accidentes de tránsito por cien millones de vehículos-millas ocurrieron durante todo el primer año de uso de la autopista, fuertemente iluminada, que une la parte baja de Chicago con el aeropuerto internacional de O'Hare y otras zonas alejadas. Durante toda la noche, esta supercarretera que costó 237 millones de dólares y es de tránsito intenso, está iluminada en su extensión total de 16 millas por una combinación de luces de mercurio y fluorescentes fabricadas especialmente por la General Electric de los Estados Unidos. el porcentaje de accidentes es altamente satisfactorio si se tiene en cuenta que durante el mismo período, el promedio nacional de la Unión para autopistas fue de 2,3 muertos por cien millones de vehículos-millas.

**AUNQUE EL DECRETO DEL** ministro de Trabajos Públicos de Francia no aplicará hasta el 1 de enero de 1964 esa medida como obligatoria, la fábrica Simca de automóviles proveerá desde este mes, a todos los coches de su fabricación, de puntos de enganche para cinturones de seguridad. Los modelos 900 y 1000 están equipados de seis fijaciones, cuatro en el piso y dos en los montantes de la carrocería que permitirán la utilización, tanto del cinturón abdominal como del de tipo "tahalf". Los expertos coinciden en que la generalización del uso del cinturón de seguridad por los automovilistas reducirá extraordinariamente el número de accidentes fatales. Recordemos, al pasar, que Juan Gálvez no se ajustaba el cinturón de seguridad en carrera por temor a no poder quitárselo con rapidez en el caso de incendiarse su coche.

**UN MODELO DE AUTOMOVIL** lunar ha sido ideado por dos científicos de la Chrysler Corporation para ser utilizado en la exploración de la superficie de la luna. Teniendo en cuenta que la superficie de la luna presenta cráteres y hendiduras, así como un lecho de polvos volcánicos, pómez, etc., el coche ha sido dotado con seis ruedas especiales, dos de las cuales se elevan para sortear

# De aquí, De allá y de Mas allá

Por  
**JUAN AVERIGUADOR**

los obstáculos que se opongan a su marcha. Funcionará con una mezcla de hidrógeno y oxígeno y podrá soportar temperaturas de hasta 250 grados bajo cero e igual cantidad sobre cero, contando con comodidades para dos astronautas. En tierra pesará 1735 kilos y en la luna sólo 295, en razón de la menor fuerza de gravedad.

**SEGUN ESTADISTICAS QUE** TENEMOS a la vista, confeccionadas sobre datos básicos de las empresas que integran la Asociación de Fábricas de Automotores, la producción de unidades de automotores en nuestro país fue en 1959 de 24.955; en 1960 de 72.373; en 1961 de 104.991 y en los diez primeros meses de 1962 de 91.311. Los sueldos y salarios pagados, en millones de pesos, fueron en 1959, 928; en 1960, 2.217; en 1961, 3.646 y en los diez primeros meses de 1962, 3.868.

**UN IMPORTANTE APORTE PA-**RA la investigación médica ha sido proporcionado por un laboratorio industrial norteamericano de Akron, en el Estado de Ohio. Se trata de la fabricación de un corazón artificial de caucho por la firma Goodyear Tire and Rubber, el cual reproduce la acción de bombeo del corazón humano, supliendo las funciones del vital órgano durante intervenciones quirúrgicas. El correspondiente diseño fue suministrado a los investigadores en química del caucho de la mencionada empresa, por la Clínica de Cleveland de la ciudad al comienzo mencionada.

**EL INSTITUTO IKA, ESTABLE-**CIMIENTO técnico de ciclo superior perteneciente a la Fundación Kaiser de la Argentina, y dependiente del Consejo Nacional de Educación Técnica, iniciará en estos días un nuevo

período de instrucción. Los alumnos que cursaron el primer año hallarán en el que se inicia otro taller y nuevas aulas, destinadas al segundo año, las que hemos tenido oportunidad de visitar al finalizar la disputa de la carrera en el circuito Onofre Marimón, en Carlos Paz, por gentil invitación del gerente de prensa y difusión de Kaiser, señor Funes Gue-salaga. Para los que se inscriban ahora se han previsto otras condiciones de ingreso, las que les ofrecerán más posibilidades. Hasta el momento sólo podían anotarse aquellos alumnos egresados de escuelas técnicas industriales. A partir de este año podrán comenzar los cursos todos los alumnos que completaron el tercer año en escuelas industriales, fábrica, de capacitación, comerciales, normales y nacionales.

**CON ANTERIORIDAD A LA** primera guerra mundial predominaban en Alemania las familias numerosas de cuatro y más hijos, mientras en la actualidad no pasan del 15 por ciento, aumentando en proporción el número de matrimonios con uno o dos hijos. Según estimaciones de la Oficina Federal de Estadística, el 20 por ciento de los matrimonios contraídos en el territorio de Alemania Occidental, sin Berlín, después de 1955, no tienen más que un hijo, y el 30 por ciento aproximadamente, dos. El resto se distribuye en partes iguales entre los matrimonios sin hijos, los matrimonios con tres hijos y los de cuatro y más.

**EN LA EXPOSICION INTERNA-**CIONAL de bicicletas y motocicletas realizada recientemente en Londres, exhibióse el Peel P50, vehículo monoplaza de tres ruedas que puede ser considerado el automóvil más chico y más barato del mundo. Movido por un motor de 50 cm.<sup>3</sup> y dotado de una caja de tres velocidades, el diminuto automóvil ofrece las características de economía de una motoneta y las ventajas de una completa protección contra la intemperie. Tiene una carrocería de fibra de vidrio que sólo pesa 58 kilos y mide menos de 1,50 metros de largo. Desarrolla una velocidad máxima de 64 kilómetros, con un consumo de más de 160 kilómetros con 4,5 litros de combustible.

**MEDIANTE LA RESOLUCION** CONJUNTA del Ministerio de Economía y de la Secretaría de Industria y Minería, acaba de ser aprobada oficialmente la fusión de Isard Argentina S.A. y Los Cedros S.A., productores en nuestro país de los automóviles Isard y de las pick-up Studebaker. Se ha concretado así un proyecto de marzo de 1961, cuando Isard adquirió 32.000 metros cuadrados de terrenos adyacentes a la planta Los Cedros, ubicados en General Pacheco, donde hoy se levanta su flamante establecimiento. Con la integración de ambas estructuras industriales se pone en movimiento un mecanismo empresario de vasta reiteración en la historia de los centros mundiales del automotor.

# ALMANAQUE ASTROLOGICO PARA

# 1963

Por  
EMILIO VILLALBA WELSH

Para AUTOCLUB  
Ilustró D. VILLAFANE

**E**NERO. — Este es el mes más largo del año, pues como es sabido, empezó en diciembre con el pago de sueldos de noviembre. Los nacidos en este mes lo son bajo el signo de Acuario, por lo que deberán andar siempre con paraguas. Es muy mal mes para casarse.

**FEBRERO.** — Es ideal para trabajar y para pescar: lo primero, porque sólo tiene 28 días y lo segundo, porque está colocado bajo el signo de los Peces. Los nacidos en febrero padecen de cortedad de genio y de moneda. Deben cuidarse de las mujeres porque es mes particu-

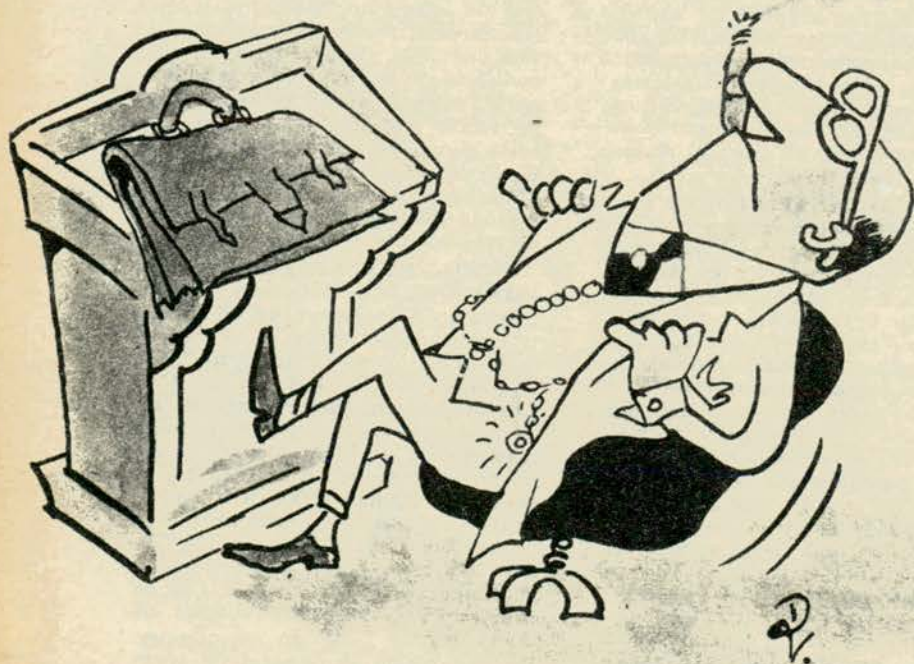
larmente peligroso para contraer enlace.

**MARZO.** — Los que han nacido en marzo tienen aptitudes especiales para rompuhuelas, ya que este mes corresponde al signo del Carnero. Los que vieron la luz en este mes serán afortunados en el amor, pero muy desgraciados en el matrimonio. Conviene ir sacándole la naftalina al sobretodo o no salir de noche, porque ya empieza el fresco.

**ABRIL.** — Los que nazcan en abril tendrán condiciones para toreros o mejor para carniceros, ya que habrán venido al mundo bajo el signo del Toro. Ni qué decir que el matrimonio les está particularmente contraindicado por razones obvias. En todo lo demás que emprendan, siempre que no sean negocios, juegos, viajes ni empleos, les irá espléndidamente bien.

**MAYO.** — Este mes corresponde al signo de los Gemelos. Sean de camisa, de teatro o de su mujer, le servirán de mascota. Los nacidos el 1º tienen sobre los otros la ventaja de no trabajar el día de su cumpleaños. Si son diputados, tampoco trabajarán los demás días del año. Los que se casen este mes deberán atenerse a las consecuencias.

**JUNIO.** — Todo les saldrá para atrás a los nacidos en junio, y no es de extrañar, pues lo han hecho bajo el signo del Cangrejo. Si no han conseguido desempeñar el sobretodo para esta época, pueden arreglarse con pastillas para la tos hasta que vuelva el buen tiempo. En su trato con las



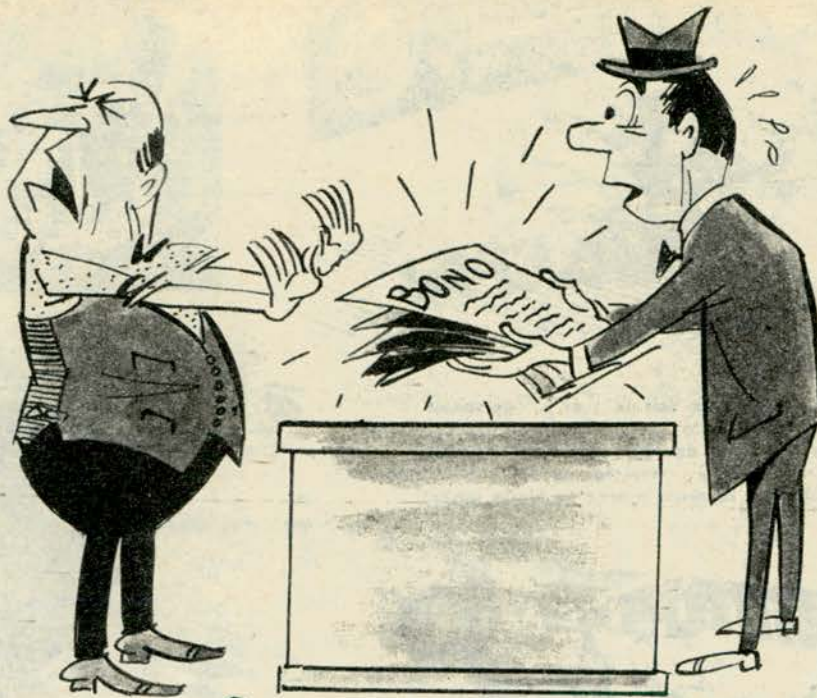
mujeres deben andar con cautela, porque las uniones en este mes son particularmente catastróficas.

**JULIO.** — Este sí que es un mes estupendo para el amor, pues julio corresponde al signo del León. Todo lo que haga en ese sentido le saldrá bien, y su mujer no se enterará. Si es soltero, es casi seguro que su novia romperá un día antes de la fecha fijada para el casamiento. En ese caso, le conviene no insistir.

**AGOSTO.** — Pertenecen a una constelación desfavorable los nacidos en agosto. Como son tipos muy cándidos, ingenuos e inocentes deberán proceder en todo con el mayor cuidado y no aceptar bonos del empréstito bajo ningún pretexto. Si no ha pagado todavía la patente del auto, es bueno que vaya pensando en renovarla.

**SEPTIEMBRE.** — Si usted nació en septiembre, su destino es ser almacenero minorista, ya que le ha tocado la suerte de asomarse al mundo bajo el signo de la Balanza. En cambio, por ser el mes de la Primavera, es el más peligroso de todos para el matrimonio. Huya de las mujeres y búsquese un mes más propicio.

**OCTUBRE.** — Los chismosos nacen en este mes, colocado bajo el signo del Escorpión. Si a usted no le gusta trabajar, es el momento oportuno para conseguirse un puesto de maestro, ya que las vacaciones se aproximan. En caso contrario, siga como está. En este mes, no le aconsejamos casarse; más bien, lo consi-



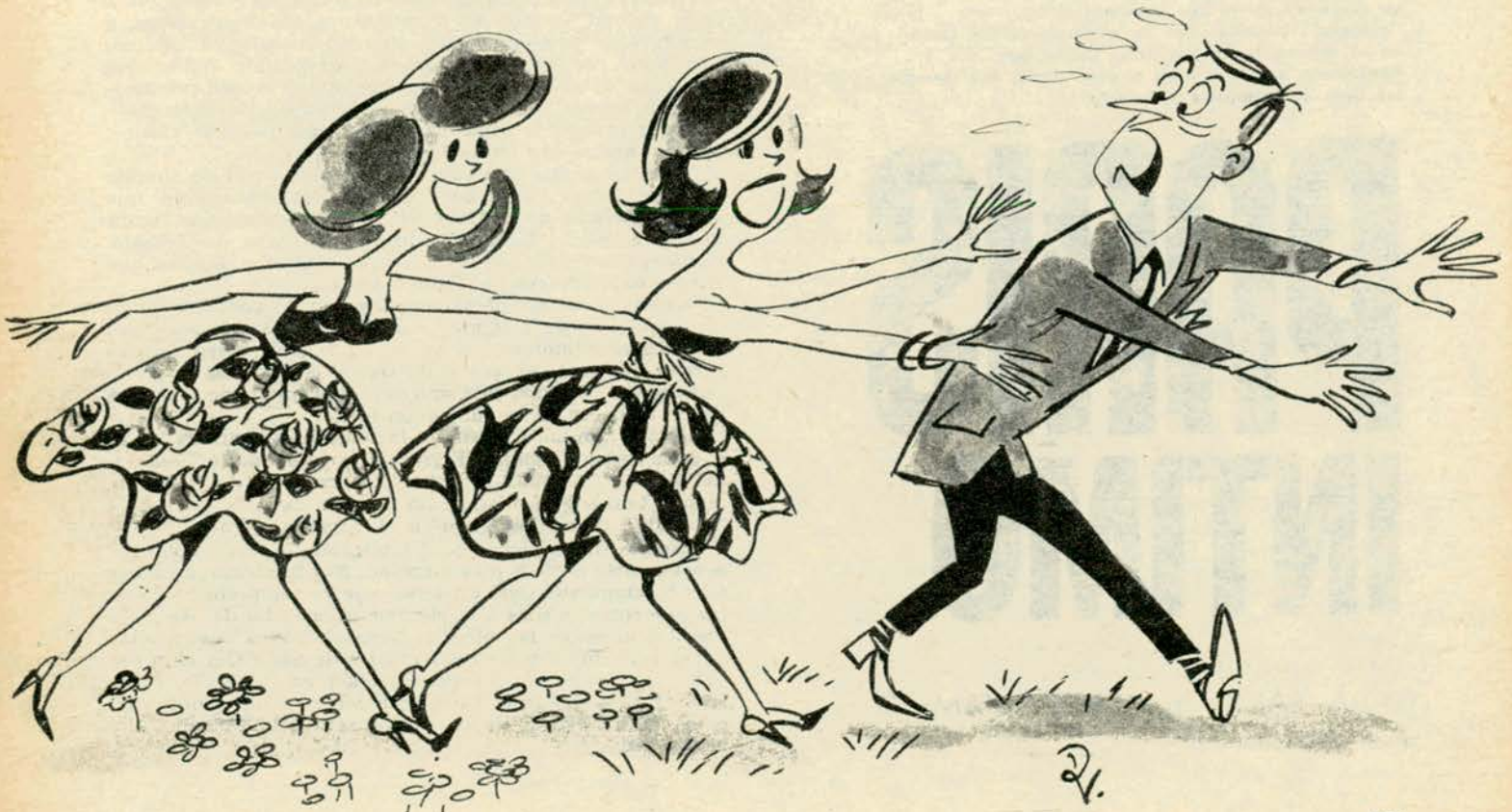
deramos apropiado para enviudar; pero esto ya no es cosa nuestra.

**NOVIEMBRE.** — Tampoco los que se casen en este mes serán felices. Todo les producirá náuseas porque han nacido bajo el signo del Arquero. Es un mes especialmente indicado para mandar planchar el traje blanco.

**DICIEMBRE.** — Si usted ha nacido en diciembre, será un tipo cabre-

ro, como corresponde al signo de la Cabra, que es el de este mes. Los nacidos en diciembre llegan último a todas las cosas. Tendrán suerte en la lotería jugando sólo a terminación. Tampoco es un mes recomendable para casarse, y se comprende: ¿por qué diciembre habría de ser la excepción?

Por la copia,  
E. V. W.





### El "Clochard"

El clochard, nuestro "ciruja", es un personaje clave de París. Se lo ve en todos los barrios. Come al borde del Sena, duerme en las calles —si es invierno sobre los respiradores del subterráneo— y generalmente también muere en algún umbral...



### Plaza de la Nación

En ella, casi permanentemente está instalado un parque de diversiones, al que acuden los franceses; difícilmente se encuentren allí turistas. Abundan, asimismo, los vendedores ambulantes y los malabaristas que gustan asombrar a sus crédulos espectadores del momento.



### Gatos y palomas

Las mujeres francesas tienen dos pasiones zoológicas, que se van acentuando con la edad en forma general. Cuando por las calles de París oímos repentinamente una voz femenina pronunciando los adjetivos más amorosos y más exageradamente diminutivos, invariablemente están dirigidos a un gato vagabundo. Lo mismo ocurre con las palomas.



### El aperitivo

De pie, frente a lo que llamaríamos "el estaño", los parisienses beben sin prisa pero sin pausa, su diario aperitivo, que suplanta al "cafecito" porteño. Por lo general, suelen tomarlo en el mismo lugar por años, hasta que, finalmente, se une a ellos el propietario, que siempre los sirve con simpatía y respeto.

# PARIS INTIMO

TEXTO Y FOTOS DE  
SARA FACIO Y ALICIA D'AMICO

Para AUTOCLUB

NADIE ignora que París tiene varios rostros. Sin duda el más conocido es el que llamaríamos "turístico".

Nuestros amigos viajan, vuelven a Buenos Aires y, entre copa y copa, comienzan a relatarnos sus impresiones, a mostrarnos "souvenirs". De pronto, cuando ya estamos invadidos por una sana envidia devorando todos esos pequeños detalles —ceniceros, perfumes, azúcar primorosamente envuelto, cucharitas con escudos de ciudades— que nos evocan la inalcanzable Europa, llega lo clásico: nuestro amigo nos "descubre" París.

"Aquí estoy en París", dice en voz alta y con un airecito de importancia, mostrándonos una instantánea en que se lo ve delante de la Torre Eiffel, o bien como una figura diminuta con el fondo del imponente Arco de Triunfo. Generalmente esos son los primeros contactos directos que vamos tomando con la Ciudad Luz.

Gracias al arte cinematográfico, hemos conocido París un poquito "más a fondo". Las películas americanas nos muestran también en su lado turístico, pero no del turista que hace un paseo de tres o cuatro días con una "Excursión Organizada", sino de aquel que tiene la suerte de permanecer en la ciudad un mes.

Así nos familiarizamos con las elegantes confiterías que abundan en los Champs Elysees, los paseos por el Sena en los famosos "bateaux-mouches", las casas de los mundialmente famosos modistas, sin olvidar lugares nocturnos "El Lido", "Chez Patachou" o el "Casino de París".

Otro rostro parisiense es el mostrado por sus propios cineastas. Este merece más atención. Nos introduce en París más hondamente. Casi diríamos que es comprensible para los que conocen más a París. Por intermedio de los franceses, conocemos las otroras famosas "caves" existencialistas, las reuniones de intelectuales de Saint Germain des Pres, asistimos a una representación en la Opera, recorreremos todo Montmartre persiguiendo a un globo rojo o vemos a Pascale Petit en motoneta por las calles del barrio latino.



Así como todos los porteños conocemos a una señora que ofrece violetas a la salida de los cines de la calle Corrientes, o a un vendedor de perdices que deambula por el barrio de la Recoleta, o simplemente a las chicas que en grupo pasean su encanto por la avenida Santa Fe, al atardecer, y son los comunes habitantes de Buenos Aires, también París, disimulado por su aplastante invasión de extranjeros, tiene su propio habitante. Es la estudiante adolescente que muy difícilmente concurre a los cafés de moda; la muchacha que no viaja en "Jaguar", sino en el democrático "Metro"; la señora que recorre puestos en los mercados buscando lo económico; el vigilante y hasta el infaltable "clochard".

Esta nota es para ellos, los "dueños" de París, de ese París que se ve menos... •

### El "vigilante"

El vigilante parisiense jamás dará una indicación a un joven turista sin agregar un cumplido; pero también es nacionalista, y no deja de admirar a sus compatriotas...

### Juegos infantiles

Si, aunque parezca mentira, en París también hay niños. Se los ve poco; pero en los jardines del Luxemburgo, en las Tullerías o en el Palacio Real, se los encuentra todas las tardes, y juegan y gritan como todos los niños del mundo.



### Día domingo

Luego del trabajo semanal, nada más tranquilo que pescar en el Sena. Ya sea en un bote o en la orilla, la pesca tiene sus adeptos. Y como en todos lados, no faltan los que esperan que pique...

Y así, podríamos seguir nombrando cómo vamos conociendo París en una forma amable y como al pasar; pero lo que nunca o muy difícilmente nos muestren, es un París más íntimo.

No aquél que sirve de hermoso telón de fondo, sino aquél en el que viven sus verdaderos habitantes; el París de los que no son ni intelectuales, ni "juventud perdida", ni "vedettes", ni exóticos turistas que llegan a la ciudad de muchos sueños en busca del propio.

Digamos, el París de los parisienses.





Frente del Hotel Shakespeare, en Stratford-on-Avon, la patria del poeta inmortal. El edificio, una de las famosas construcciones enmaderadas que aún existen en Stratford, data, según algunos historiadores, de mediados o fines del siglo XV, y por lo menos desde 1769 las habitaciones del hotel están designadas con los títulos de las obras de Shakespeare.

antiguas referencias atribuyen su nacimiento al día 23 de dicho mes. Pero como murió el día 23 de abril de 1616, se ha dudado mucho que naciera el mismo día que muriera, lo que parece sumamente raro; a lo que los eruditos responden: que siendo Shakespeare un ser excepcional y distinto a todos los demás hombres, no tendría nada de extraño que naciera y sobre todo que muriera, como las obligaciones bancarias, a plazo fijo. Pero otra curiosísima coincidencia, en la que muy pocos han reparado, es que en ese mismo día nefasto del 23 de abril de 1616, también murió el más preclaro de todos los escritores de la lengua castellana, Don Miguel de Cervantes Saavedra. Pensamos que el sol debió brillar como nunca ese día a fin de que el mundo no quedase a oscuras. Si es aceptado que la comarca natal, el ambiente de la infancia, tienen mucho que ver con la formación del individuo, diríamos que en este caso el individuo tiene absolutamente todo que ver en la formación actual de tan bellísima aldea. Su nombre le da renombre a todo lo que Stratford produce y todo lo que allí aletea y respira lo hace bajo la advocación del admirable poeta de los Sonetos.

**S**TRATFORD sobre el río Avon, hubiese sido, de no mediar un simple nacimiento, una de esas típicas aldeas inglesas con sabores de Arcadia, de hermosas casas Tudor con fachadas enmaderadas, gabletes y tejados de caballete, por la cual el automovilista pasa raudamente y sin detenerse y luego de haberla dejado atrás comienza a arrepentirse un poco de no haber hecho un alto allí, para poder mirarlo todo detenidamente, ya que aquella aldea tenía algo, a sus ojos, diferente a las otras; pero este pequeño pesar desaparece o se agrava cuando el presuroso viajero llega a la villa siguiente.

Pero el hecho de que en la aldea de Stratford-on-Avon tuvo lugar, ya promediado el siglo XVI, el nacimiento de un personaje consi-

derado el genio máximo de la literatura, hace que no sólo los viajeros de pasada se detengan a verla, sino que los turistas del mundo emprendan peregrinaciones a esa región, la que tiene casi tantas visitas como admiradores tiene Shakespeare.

Situada en el corazón de Warwickshire, la vieja aldea ha ido acrecentando su prestigio a la sombra del bardo que allí naciera en un día de abril de 1564. El día preciso de aquel abril, no se sabe, ya que todo lo referente a este increíble poeta es algo tan misterioso, que su existencia física se presta admirablemente a la controversia. Se sabe a ciencia cierta que fue bautizado el 26 de abril porque así consta en los registros parroquiales, mientras todas las

# La comarca

Por

PATRICIO GANNON

Para AUTOCLUB

No es una excepción a esta regla el hermoso hotel Shakespeare, que ocupa una de las antiquísimas casas Tudor de la época. En realidad, el edificio es anterior a Shakespeare, pues perteneció a Sir Hugh Clopton, quien murió en 1496. Naturalmente, el edificio primitivo debe de haber sufrido





Esta es la casa donde nació Shakespeare, un día de abril de 1564. Es meta casi obligada de cuanto auténtico turista viaja a Gran Bretaña. Nótese, en la foto, a un grupo de visitantes en un día cualquiera. Sobre el pavimento: "prohibido estacionar".

muchas modificaciones y arreglos, pero ha conservado todo ese encanto de época que hoy lo convierten en un placer para los anticuarios. Pero el hecho de que sus cuartos y salones luzcan listones y vigas de un roble venerable y sus aposentos contengan los muebles y grabados de la época, no es óbice para que ofrezca al visitante todos los atractivos de un hotel moderno.

Una característica de esta casa de alojamiento, es que cada uno de

sus salones y aposentos lleva el nombre de una de las obras teatrales del poeta inmortal. Parece que la idea de poner estos nombres, fue obra del notable actor de teatro David Garrick, quien se había especializado en el teatro shakespeareano, y que visitó la casa y se alojó en ella el año 1769. Desde entonces, generaciones sucesivas de huéspedes han visto con placer que la puerta del gran comedor del hotel lleva por inscripción: "Como gustéis", el título de

una de las más celebradas comedias. Otra de sus obras más festejadas, "Medida por medida", sirve como leyenda a la entrada del moderno y a la vez antiquísimo bar. Un departamento lujosamente amueblado se llama "El sueño de una noche de verano", otro "El mercader de Venecia" y cada uno de los demás dormitorios ostenta el nombre de algún personaje famoso de las obras de Shakespeare.

Por otra parte el hotel está situado a pocos pasos de "New Place", la casa donde vivió y murió el altísimo poeta. El magnífico "Royal Shakespeare Theatre", situado sobre el río Avon, el río poblado de cisnes que hubiese entusiasmado a Rubén Darío, se encuentra en las inmediaciones. Este teatro, consagrado exclusivamente al repertorio Shakespeareano, ofrece una temporada que comienza en los primeros días de abril y finaliza a fines de noviembre, lo que coincide con la época que allá es la más favorable para el turismo. Otro detalle divertido, es que los porteros del hotel son tan eruditos en materia shakespeareana, que pueden proporcionar toda clase de informes sobre las obras que se representan y los actores que en ellas toman parte.

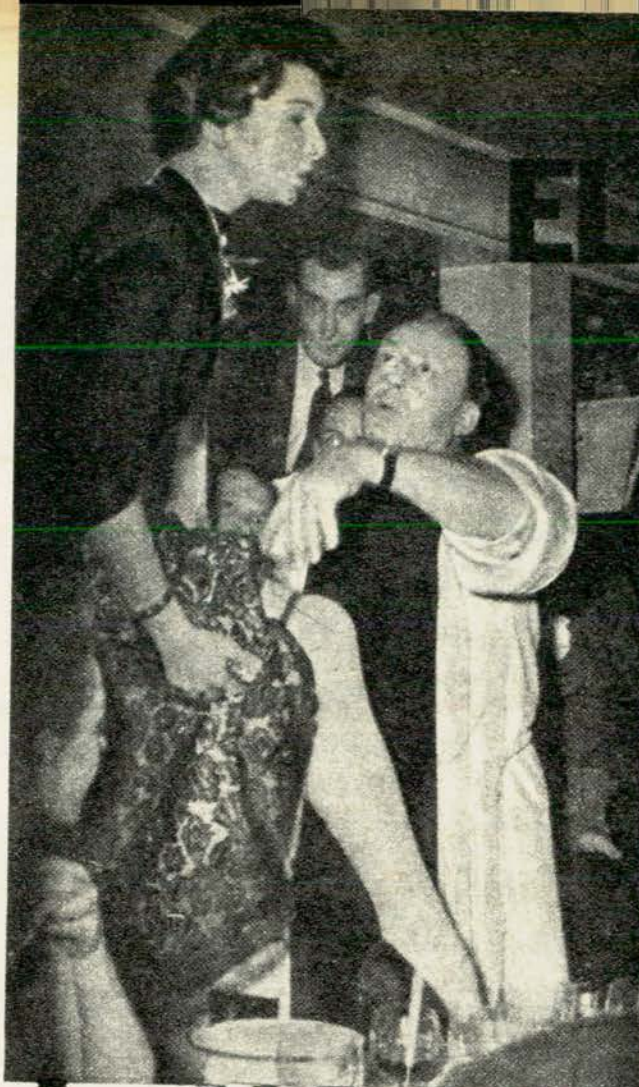
El año venidero, 1964, se celebrará en todo el mundo el cuarto centenario del poeta, pero nos imaginamos que en la comarca donde por casualidad naciera, se celebrará este advenimiento como un hecho portentoso y sin precedentes. Ya que Stratford-on-Avon estará de perpetua fiesta y lucirá sus mejores adornos para agradecerle a Shakespeare el honor sin límites de haber nacido allí, tan silenciosamente como nace una estrella en el firmamento.

# de SHAKESPEARE

El Teatro Real Shakespeare, construido a orillas del río Avon, en Stratford, Warwickshire. Fue inaugurado en 1932. Sobre su escenario, desfilan todos los años los más grandes actores y actrices del reino, para ofrecer obras del repertorio shakespeareano.



**O** CURRE a menudo que el turista llega a una ciudad gigantesca, titánica como Nueva York o a una metrópoli de fenomenales características laberínticas como Roma, Londres o París, y desea de pronto conocer el mejor restaurante, o el más famoso nighth-club frecuentados por millonarios — como llaman los yankees a esos atormentados cuyas fortunas superan el orden de los mil millones de dólares—, por la flor y nata de la aristocracia del mundo y por estrellas que, ¡finalmente!, consiguieron ubicarse en lo más alto del pedestal de la fama y de la fortuna... Sucede, decía, que el turista llega, digamos a París y se le ocurre cenar en un sitio distinguido, o en un lugar pintoresco, y como ignora sus nombres o no recuerdan dónde están ubicados, llama un taxi, ordenando: "¡Por favor, lléveme al mejor restaurante de París!". Es entonces cuando suele estallar el drama. Sí, eso: ¡el drama conyugal!, pues el taxista parisiense, como el de todas las grandes ciudades, es psicólogo antes que chófer y calcula con exactitud de máquina electrónica la alcurnia del pasajero y... el dinero que lleva encima. Y como algunos de ellos practican negocios colaterales al que marca estrictamente el taxímetro, sucede que en lugar de conducirlo, por ejemplo, al



# EL GRAN PATA

Por  
**PEDRO PATTI**  
Para AUTOCLUB

Una dama concurrente al restaurante "Le Lyon", también conocido por "Au Mouton de Panurge" es distinguida con la Orden de la Jarretiere por uno de los dueños.

## PARIS de NOCHE

Elephant Blanc, de la rue Vavin Nº 24, le llevan a la cueva de Lyons, donde se sirven platos que son una delicia y las damas comensales como condición sine qua non para cenar allí, deben mostrar sus piernas un poco más allá de las rodillas, por lo menos una, para deleite y aplauso de los concurrentes y ser en seguida galardonada con la Orden de la Jarretera, liga de primorosa confección que el maestro de ceremonias coloca allí donde debe ir, en la pierna, y a continuación de la rótula, y no en el brazo y casi junto al codo como la luce Elizabeth, reina de Inglaterra en las grandes recepciones de Buckingham Palace. O no vaya a ocurrir que el turista sea demasiado rígido y susceptible, admirador ferviente de Sarasate, Yehudi Menuhin o Paganini y ordena al taxista: "S'il vous plaît. ¡Conduzcanos a un lugar donde se cene bien y se escuchen buenos violines!"; y en lugar de llevarlos al Monseigneurs, de la rue "D'Amsterdam Nº 94, o al Ciro's, de la calle Daunou Nº 6, o al Dinazarde, ubicado en De la Tour Nº 16, todos ellos famosos por sus platos y sus violines, el muy aprovechado les lle-

va a la cueva de Pepe La Peste, próximo a la place Blanche, donde el cliente que cena o bebe simplemente su copa tiene derecho de participar en "Acier-te usted y quítele la boina a Marceline", interesantísimo show de preguntas y respuestas; el parroquiano que acierte a la primera pregunta tiene derecho de quitarle a Marceline la boina; si acierta con la segunda, le quitará la blusa; si responde bien a la tercera... Bueno, seguiremos con este punto cuando nos refiramos a la rue de Pigalle.

### Ante todo... El Lido

En fin, que para evitar sorpresas a los forasteros que llegan a París le guiaremos por donde debe comenzarse, por el más conspicuo y famoso: ¡el Lido! Ahí está, a cuatro pasos de la esquina de Pierre Charron y la avenida de los Campos Eliseos, es decir, en lo más distinguido de París. Entremos. ¡Ah, un momento! ¿Llevan ustedes bastante dinero encima? Debo advertirles que la botella del champagne más barato se cobra... \$ 2.000 argentinos, y que la consumisión mínima es de \$ 850.—, naturalmente por "cápita". No hace falta decir que los platos que se sirven en el Lido son exquisitos y responden a la temática universal, pero lo que más interesa allí no es precisamente lo que se bebe y lo que se yanta, sino lo que se ve: ¡Las mujeres más hermosas de París, de Francia, de Europa!, vestidas como en los tiempos del paraíso perdido, que aparecen de súbito en lo alto de la pista, columpiándose en una jaula dorada, gigantesca, como



Aspecto que ofrece una de las "cavernaux" de Montparnasse, próxima al Sena.

# TRIANGULO: LIDO, CHOU, L' ELEPHANT BLANC

si fuesen aves mitológicas, o bien formando ríngleras y cuadrillas de subyugante plasticidad, puesta de relieve por los últimos modelos que las cubre totalmente, de los pies a la cintura y después... "¡na!" El que ya de madrugada abandona el Lido nunca dirá: "¡Oh, qué exquisitez de «canard nantais de colette»"—especialidad a base de ánade—, sino: "¡Ah, qué estupenda aquella adorable criatura de la segunda fila del coro... o aquella «petite» que cantaba completamente vestida de apache, desde la garganta a la cintura y después... ¡na!". Y con esto queda más o menos identificado el Lido de París.

Sigamos, que hay mucho que ver. De la avenida de los Campos Elíseos vayamos a cierto lugar próximo al cementerio del Norte —no confundir con el otro cercano del Pere Lachaise— (entre Battignoles y Montmartre rue de Mont-Cenis Nº 13. Hasta hace poco después de la primera guerra del mundo, era caba-

mente sentimental: es la voz del boulevard, de todo París que ha tomado forma de mujer: ¡es Patachou! En Patachou se bebe y se desgustan exquisiteces, pero lo que más interesa es lo que se oye: la voz de la dueña de casa. La cena son \$ 900.—

## Vayamos al otro lado del Sena

Dejemos Montmartre y vayamos al otro lado del Sena, a Montparnasse. Si tiene usted smoking o jacket, entremos a l'Elephant Blanc, en la calle Vavin Nº 24. Aquí cenar y bailan la aristocracia del mundo, las luminarias del cine, las más famosas "cover girls", los más cotizados "play-boys"; es uno de los lugares favoritos de Francois Sagan y de esa veterana buscadora de escándalos de la "high society" que es Elsa Maxwell. Como pauta de lo que cuesta una noche en el Elephant Blanc digamos que un vaso de aguas con dos gotas de anís se cobra... \$ 500.—

los que disponen de más tiempo, los lugares son infinitos y agrupados como si fuesen vinos de cepas típicamente latinos: el Macumba, próximo al teatro de la Opera, en la rue St. Anne Nº 12, donde se sirven platos sudamericanos y se bailan mambo, zamba y tango. Le Catalan, en la calle Grands Augustins Nº 16, de ambiente español, canto y baile flamencos y los más típicos platos de la península. Puerta del Sol, en Pierre Charron Nº 52, que presenta aspecto taurino: las mesas están ubicadas en planos superiores, y más abajo la pista de baile, como si fuese la arena, con adornos alusivos a la tauromaquia.

En París hay aproximadamente quinientos lugares nocturnos de diversión, incluyendo boites, restaurantes, cuevas, etc, que gozan de prestigio por su platos y shows. Vemos aquí a dos de ellos, Chez Martin y Crazi Horse.



ret de auténticos apaches, de los de rompe y rasga. En 1930, los apaches ya eran fraguados, de pacofilla, para la simple distracción de los forasteros. Ahora, en Mont-Cenis Nº 13 no quedan rastros de apaches, pero, en cambio, todas las noches, se escucha una voz dulce, profunda-

Tal el triángulo clásico que en este terreno de comer, beber y divertirse recorre inevitablemente el turista que llega a París, disponiendo de un par de días: el Lido, en la avenida de los Campos Elíseos; Patachou, en Montmartre, y el Elephant Blanc, en Montparnasse. Para

## Rincones típicamente franceses

Para los buscadores de lo típicamente francés están la Fontaine Des Quatre Saisons, en la rue de Grenelle 59; es característica boîte existencialista, donde se yanta, se bebe y se escucha música abstracta.



Fachada del Lido, el night club más famoso y exclusivo de París, en la Avenida de los Campos Elíseos, rendez-vous de la nobleza europea y de la aristocracia del mundo.

La desaparecida famosa vedette Mistinguette cuando festejó sus ochenta años en el Mouton de Panurge.



donde se dan minúsculos "ballets" de atormentada concepción daliniana, teatro de supervanguardia y presentación de cantantes noveles de la familia detonante. Próxima al jardín de Luxemburgo, en la calleja Hironnelle, está La Bolee, una de las más celebradas cuevas de París: por su ambiente y sus canciones, parece hostería de la Edad Media, donde los parroquianos beben y comen en medio de una atmósfera completamente enrarecida, turbia por el humo de los cigarrillos y la transpiración de los bailarines. El que quiere sentirse como en los tiempos de Mimí, que vaya al Lapin Agile, en la rue des Saules Nº 4: se la tiene por la más bohemia de la ciudad.

Al que gusta ver cómo se despelejan a los directores de bancos, políticos, diputados, ministros e incluso al presidente de la República, que vaya a Chez Rene Bell, Descombes Nº 19: verá parroquianos-actores burlándose de todos ellos, incluso bautizándoles con remoque-tes que ganaron la calle y se hicieron famosos, como el que le colgaron a De Gaulle, a quien un cliente llamó una noche el "gran espárrago", y ahí está ahora medio París asegurando que el mejor espárrago se llama Charles, mientras que la otra mitad capitalina replica, desgañitándose, que Charles es el peor espárrago en las cinco cosechas de presidente de la República.

Los que detestan las cuevas y, en cambio, prefieren contemplar los más prodigiosos panoramas naturales mientras almuerzan o cenar pueden ir al restaurante de la torre Eiffel instalado en el primer piso, donde los platos son exquisitos, las perspectivas estupendas y la adición bastante salada: \$ 1.000. Para los que detestan los paisajes urbanos y se deleitan con la contemplación plástica de los panoramas naturales, expuestos de acuerdo con la más refinada técnica del "strip-tease", para ellos he aquí algunas direcciones: Les Naturalistes, plaza Pigalle Nº 1; La Villa, en la misma esquina de Respal y Montparnasse; próximo a La Villa, está el Narcisse.

También están las cuevas dedicadas al jazz: Vieux Colombier, en la calle del mismo nombre Nº 21; el Metro-Jazz, en Sain Germain, en la rue de St. Julien Le Pauvre. Concretando: existen otras doscientas cuevas que responden a todos los gustos, a todas las extravagancias.

### Restaurantes... para comer

En cuanto a los restaurantes que se comportan como tales y que han adquirido fama internacional por la calidad y peculiaridad excepcionales de sus platos, pueden citarse La Perouse, Grands Augustins 51, en el que reina atmósfera del siglo pasado y que se hizo célebre por uno de sus platos: "medaillon de veau Orloff". Precio de la cena \$ 600, incluido vino adecuado \$ 900. Tour d'Argent, en Tournelle Nº 15, tenido por el más antiguo de París, pues fue

inaugurado en los tiempos de Enrique IV en el siglo XVII; el pato es su especialidad y la cena \$ 1.500. Relais de Porquerolles, en l'Eperon Nº 12: atmósfera marinera, sus especialidades son cazuelas de mariscos y sopas de pescados, cena \$ 900. La Cremallere, en el Faubourg St. Honoré, es otro de los más distinguidos, de los más antiguos y afamados de París, rendez vous de agkhanes, industriales con fábricas en todo el mundo, financieros y embajadores y, por reflejo de las mujeres más bellas de la tierra que parecen irresistiblemente atraídas por el magnetismo que ejerce "le poulet cremallere", que es especialidad de la casa y de otros platos a base de pollos alimentados a leche... ¡y a dólares! Simple cena huérfana de mayores fantasías culinarias, \$ 1.000. L'Escargot, Montorguil Nº 38, famoso, distinguido, frecuentado por Brigitte Bardot que tiene verdadera pasión por los caracoles al ajo y que es, precisamente, la máxima especialidad del mencionado restaurante; cena, \$ 700. Empire Celeste, en Roter Collard Nº 5, en el corazón del Barrio Latino, asombra por la variedad de sus platos orientales que incluyen chinos, japoneses, cambodianos, javaneses, indochinos, etc., cena de \$ 200 a 300. Los incondicionales de la pasta y de la pizza encontrarán raviolos, tortelettis, ñoquis, agnolettis, espaguetis y macarrones al "doppio buro", muzzarella y fainá en el San Francisco, rue Mirabeau Nº 1, considerado el mejor restaurante italiano de la Ciudad Luz. La Couple, boulevard Montparnasse 102, más que por sus platos, se distingue por su clientela de pintores y escritores famosísimos. Era el refugio de Hemingway cuando paraba en París; cena \$ 300. Detrás de Notre Dame está el Quasimodo, cantina frecuentada exclusivamente por sibaritas dados preferentemente a los pollos saltados, en guisos, al horno o a lo que fuere con tal que sea pollo. Cena \$ 500.

### Fábrica Argentina de silenciadores presentó un nuevo sistema de filtrado de aire

En una reunión de prensa celebrada en la Fábrica Argentina de Silenciadores, fue presentado un nuevo sistema de filtrado de aire, denominado FAS-FILTER, que dicha empresa fabrica y distribuye bajo licencia.

En el acto hicieron uso de la palabra el presidente de la firma, señor Primo S. Pepa; el vicepresidente, señor Higinio Pepa; el director, ingeniero Rodolfo P. H. Muhlmann; los señores Aurelio y José S. Pepa y el inventor del sistema, ingeniero Ingemar Nordstrom, quienes destacaron las ventajas que el nuevo producto ha de brindar a la industria automotriz.

El FAS-FILTER constituye una nueva modalidad de filtrado semisecco, que aúna todas las cualidades de un filtro óptimo. La eficiencia del filtrado es del 100%, y su capacidad de polvo sumamente elevada. El sistema se caracteriza elevada. El sistema tiene otros.

# Una hazaña poco común

Noventa y cinco kms.  
en automóvil  
¡sobre 2 ruedas!

EL francés Jean Sunny es especialista de la acrobacia en automóvil, y particularmente en la técnica de desplazarse... sólo sobre dos ruedas.

El 28 de noviembre último, piloteando un Simca 1000, ha realizado sobre dos ruedas —las del costado izquierdo del coche—, el trayecto entre Versailles y Chartres, o sea, 95 kilómetros. Esta pequeña hazaña se desarrolló ante el asombro de los ciudadanos de las localidades atravesadas y también, por supuesto, de los conductores de camiones y otros vehículos que el raidista encontró en su camino.

No es necesario decir, que durante todo ese recorrido acrobático, Sunny fue escoltado —y protegido— por policías sobre motocicletas.

Noventa y cinco kilómetros recorrió en dos ruedas este coche por los caminos de Francia, entre Versailles y Chartres.

Los desprevenidos transeúntes no pueden disimular su asombro ante lo que están viendo.

Escoltado por motociclistas de tránsito, el coche de Jean Sunny avanza sobre dos ruedas en la localidad de Dourdan.

Ni curvas ni puentes son obstáculo para la marcha acrobática del Simca en su extraño andar.



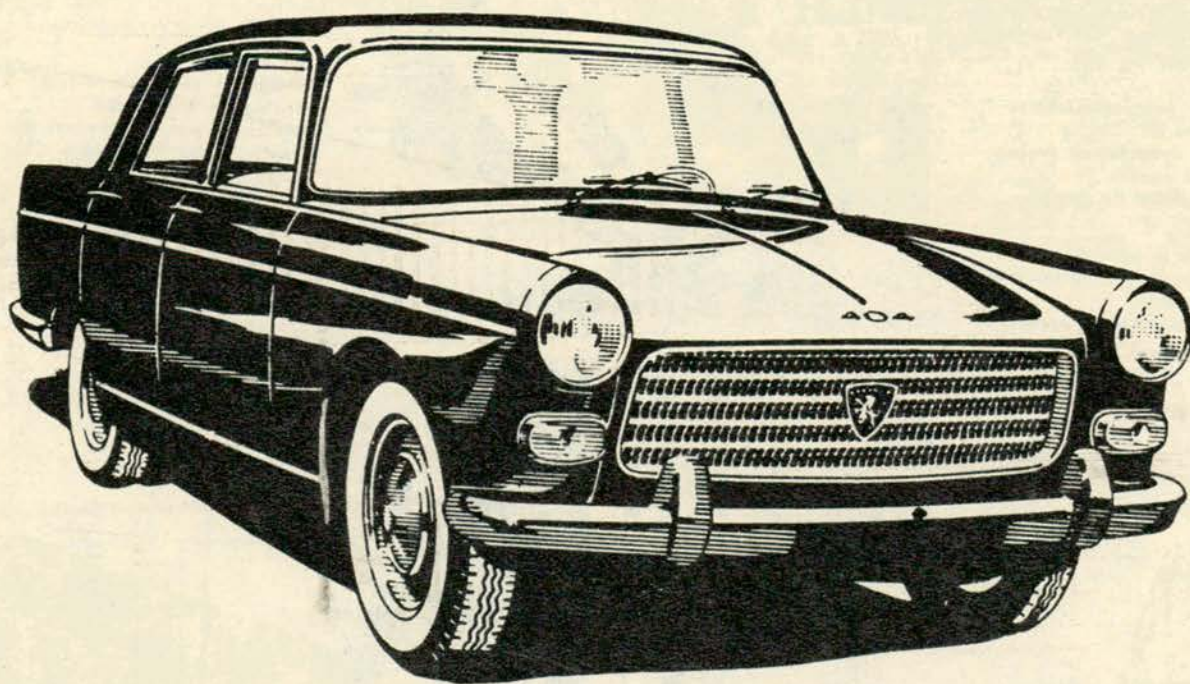
# PRINCIPE

**S.A.C.I.M. y C.**

**Concesionario oficial  
PEUGEOT**

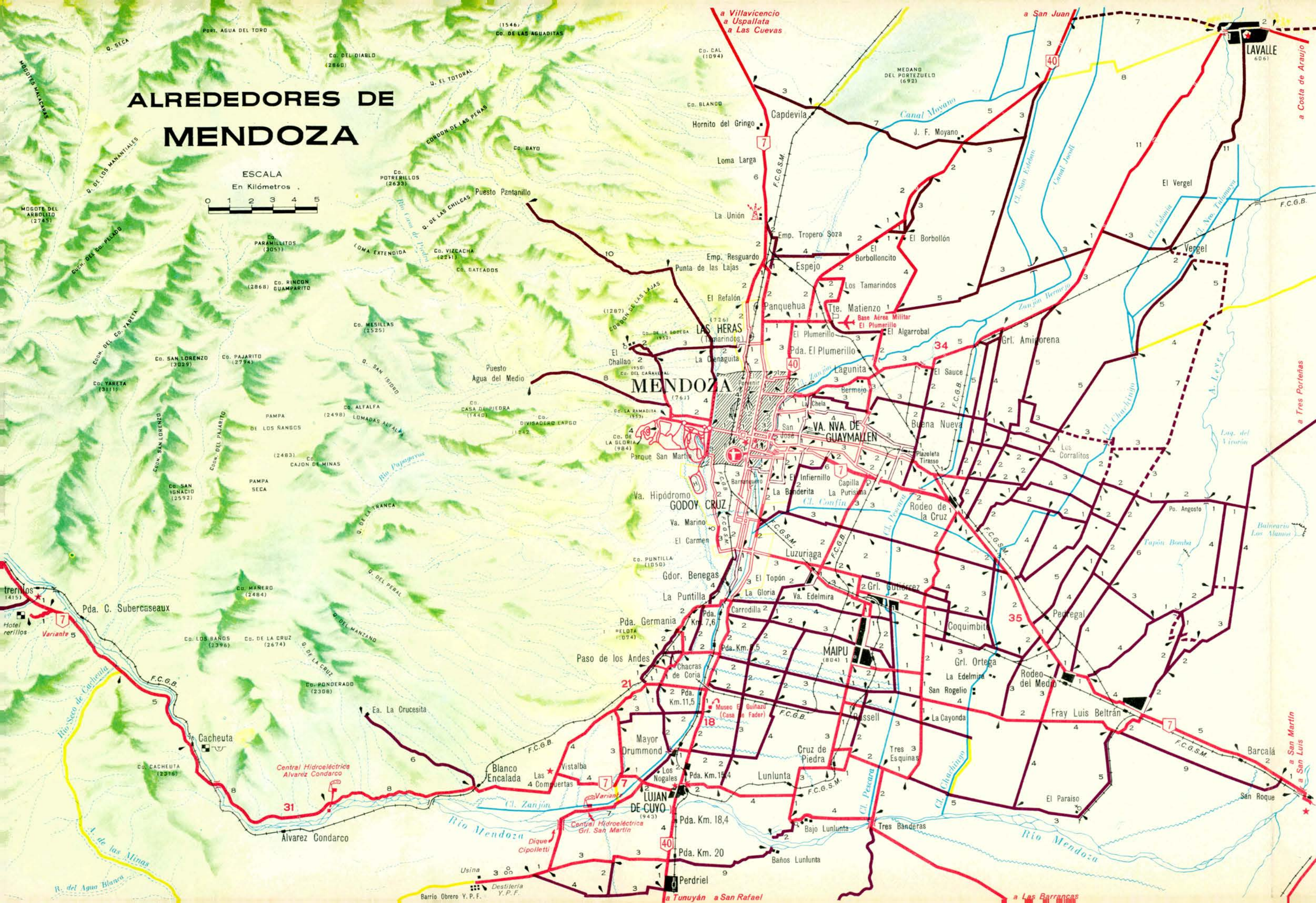
**403 - 404**

- Tomamos como parte de pago unidades usadas
- Cotizando mejor precio de plaza
- Amplios planes de financiación
- Intereses Bancarios
- Un service eficiente de extraordinaria capacidad al servicio del cliente

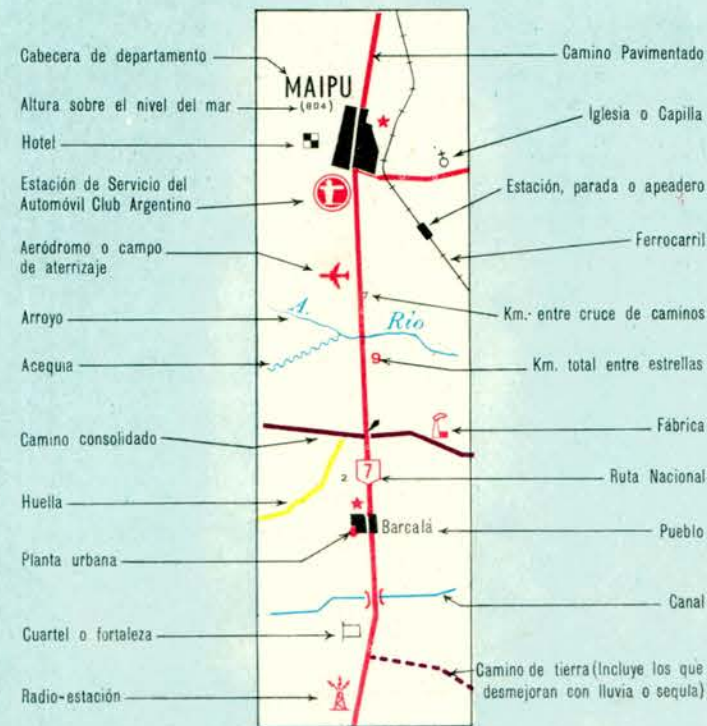


**Av. Santa Fe 5085/91 T. E. 77-7595/0930/6363**

# ALREDEDORES DE MENDOZA



## REFERENCIAS ESQUEMA DEMOSTRATIVO



# ALREDEDORES DE MENDOZA

**MENDOZA.** Ciudad fundada por el capitán español Juan Jufre, 1562. Gran urbe comercial, con espléndidos parques y calles arboladas, a la vera de acequias que le dan un aspecto característico y pintoresco. Domina sus alrededores la visión de extensas planicies, donde proliferan las viñas, tras el marco soberbio de los altos cordones montañosos de la precordillera andina. Famosa por la calidad y cantidad de sus vinos; bodegas importantes. Esta actividad da motivo a la fiesta anual de la vendimia, al término de las cosechas, con actos alusivos tradicionales que alcanzan lucidos contornos.

La ciudad es pródiga en recuerdos de la gesta sanmartiniana, caros al sentimiento nacional. Algunos documentos y pertenencias del Libertador se exhiben en el museo que lleva su nombre, ubicado en Remedios de Escalada de San Martín 1843. En el Palacio de Gobierno, el público tiene acceso al lugar donde se conserva la bandera del Ejército de los Andes, bordada en 1817 por damas mendocinas. La imagen patrona del glorioso ejército, Nuestra Señora del Carmen de Cuyo, tiene su camarín en la Basílica de San Francisco, ubicada en Avenida España y Necochea; el templo custodia, además, reliquias sanmartinianas y el sepulcro de doña Mercedes San Martín de Balcarce, hija del prócer.

Un motivo de curiosidad para el turista es el Acuario Municipal, en el bello parque O'Higgins, donde se exhiben variedad de peces que pueblan los ríos de nuestro país. Una magnífica muestra de la flora y gea de la

región de Cuyo, se expone en el museo de Historia Natural "Juan C. Moyano", con más de 6.000 piezas, entre ellas un esqueleto de ictiosaurio que vivió hace 180 millones de años y otros grandes anfíbios. Entre soberbios panoramas de cumbres nevadas se alza el Parque General San Martín, en los alledaños urbanizados del costado Oeste de Mendoza. Contribuyen a su belleza sus amplias avenidas, que toman el nombre de sus arboledas, como la de los Alamos, Plátanos, Tipas, Palmeras, etcétera; jardines y grupos escultóricos como los caballitos de Marly. El visitante encuentra motivos de interés en su lago artificial, rosadales, autódromo, hipódromo, anfiteatro, cancha de golf, club hípico, un jardín zoológico cuya disposición permite a los animales vivir en libertad y el Parque Aborigen, con curiosos ejemplares de la flora autóctona. Hosterías.

En el costado occidental del Parque, sobre la cúspide del cerro de la Gloria, está el monumento al Ejército de los Andes, obra de Ferrarri, cuyos bajos relieves reseñan la campaña sanmartiniana; desde este cerro, al que se asciende por buen camino, se tiene una espléndida vista de la ciudad de Mendoza y la zona de montañas. En las proximidades, un ofrendatorio tiene más de 500 placas y motivos de homenaje al Gran Capitán de los Andes.

Un paseo por sitios aledaños a la ciudad, a través de calles que son verdaderos parques, llenos de luz, de añosas arboledas, llevan hasta la villa de Maipú, importante centro vitivinícola, con grandes bodegas; a la Capilla del Rosario, una de las más antiguas de Mendoza, con tallas coloniales de valor. También próximo a la ciudad está El Challado, paraje recostado junto a la precordillera, con piletas de natación de aguas termales, una capilla y pequeña gruta. El Plumerillo, donde se conserva el histórico campamento militar de su nombre, utilizado por el general San Martín para lugar de instrucción del Ejército Libertador.

**CACHEUTA.** Centro termal importante, enclavado en la precordillera andina, a orillas del río Mendoza, con gran hotel y casino. Las aguas son de alto valor terapéutico. Vistas panorámicas de valles y altas cumbres. Puen-te colgante, sobre el río Mendoza. Usina hidro-eléctrica.

**LUJAN DE CUYO.** Villa ubicada a orillas del río Mendoza, de espléndida urbanización, amplias avenidas y frondosas arboledas. Gran centro comercial e industrial. Importantes bodegas, excelentes vinos.

**LA CARRODILLA.** Una de las más antiguas poblaciones de Mendoza. Su capilla custodia a la Virgen de su nombre, patrona de los viñedos, de gran veneración. Calvario y Via Crucis, obra del padre Aymón.

**POTRERILLOS.** Población enclavada en valle de montaña, entre los más hermosos de Mendoza. Pista de esquí. Se divisan las altas cumbres de la precordillera. Extensos plantíos frutales, especialmente viñas; en las proximidades, río Mendoza; pesca deportiva.

# PEUGEOT

CON EL PRESTIGIO QUE DISTINGUE A LAS MARCAS EUROPEAS

Amplios y confortables... Potentes y económicos...

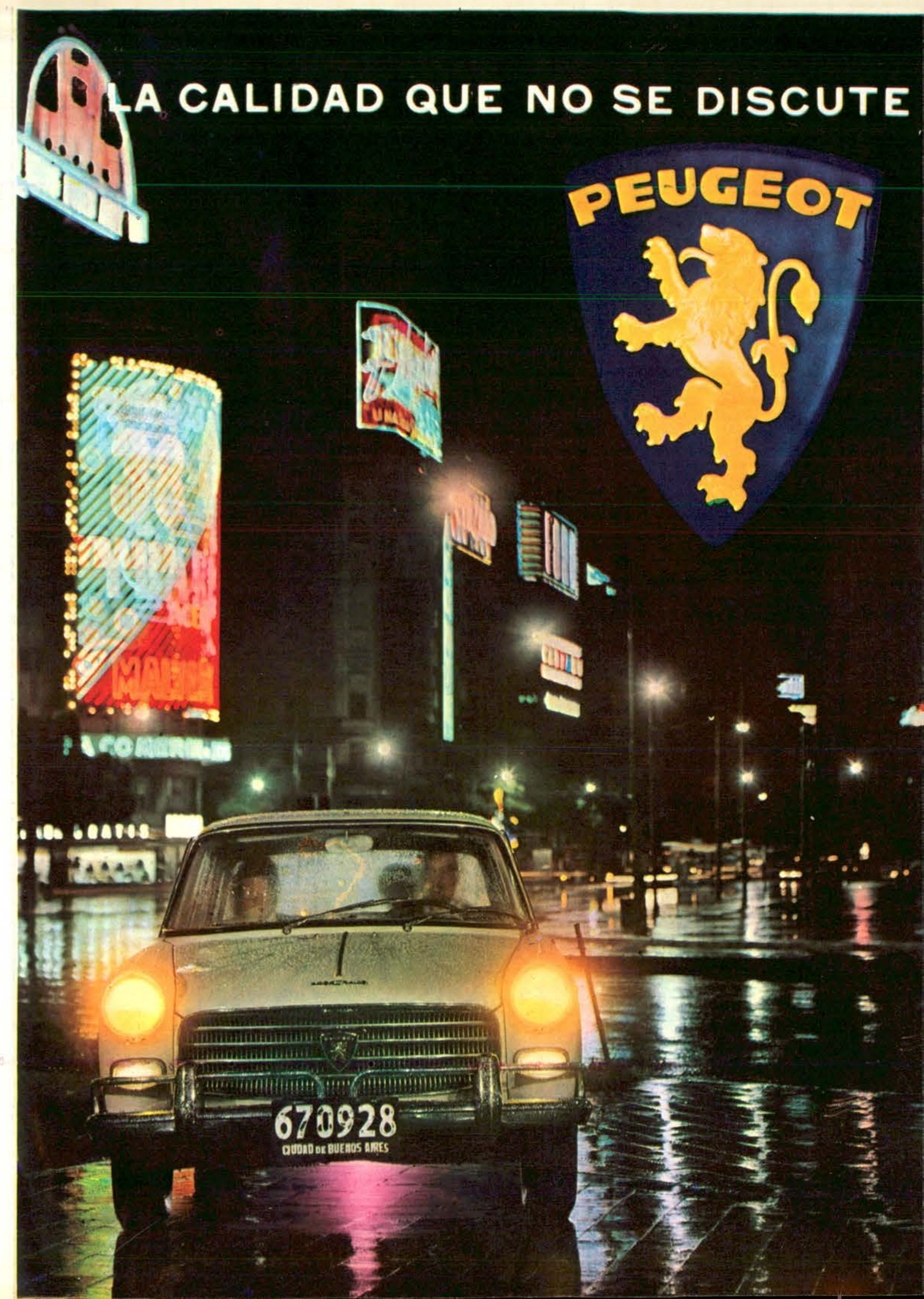
Construidos con una misma calidad... la calidad que no se discute.

## 404

Con el confort y la potencia de los grandes coches de lujo... Potente motor "super cuadrado". Cilindrada: 1618 cm<sup>3</sup>. 72 HP. 4 velocidades. Ventilador desembagable electromagnético. Consumo: 9,3 litros de combustible en 100 kilómetros. Capacidad para 6 personas. Sus asientos se transforman en cómodas cuchetas. Techo metálico corredizo. 4 puertas. Amplio baúl de gran capacidad. Climatización interior.

## 403

Señorial... Elegante... Durable... Motor "super cuadrado" de gran potencia. Cilindrada: 1468 cm<sup>3</sup>. 65 HP. 4 velocidades. Ventilador desembagable electromagnético. Consumo: 8,5 litros de combustible en 100 kilómetros. Capacidad para 6 personas. Asientos transformables en cómodas cuchetas. Techo corredizo de cierre hermético. 4 puertas. Amplio baúl trasero iluminado. Climatización interior.



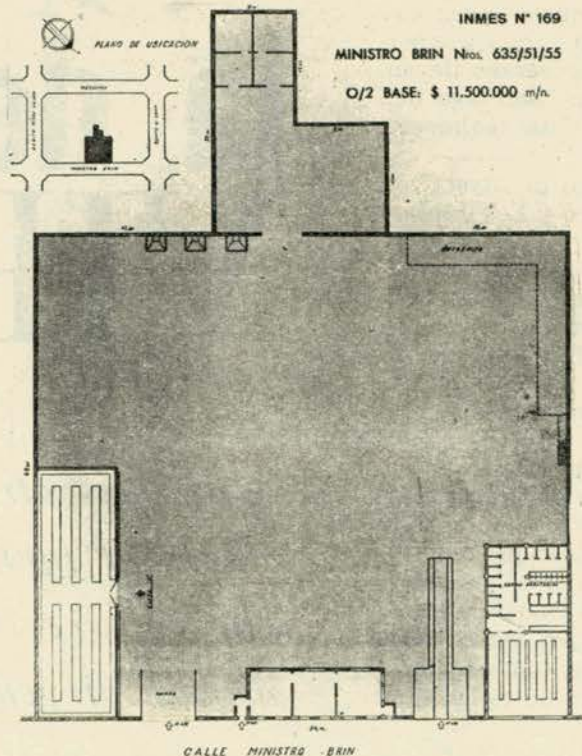
D. A. P. A. S. A.  
PASEO COLON 1070  
T. E. 34-7560/7569 - 30-3807  
BUENOS AIRES



## EL A.C.A. HA ADQUIRIDO PARA MEJORAR SUS SERVICIOS UN VALIOSO INMUEBLE

**L**A Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino consecuente con su norma de dar a los socios de la entidad la máxima atención compatible con sus posibilidades, ha concretado la compra de un valioso inmueble desocupado, ubicado en la Capital Federal, en el barrio de la Boca, en el que se va a reunir todo lo relativo a la concentración y atención de su flota automotor de servicios de auxilio y otros servicios auxiliares.

El inmueble adquirido, que es una de las estaciones que Transportes de Buenos Aires acordó liquidar, está ubicado en la calle Ministro Brin números 635 al 655, y consta de una superficie aproximada de 2.964 metros cuadrados. La superficie cubierta es de 2.752.20 metros cuadrados, y está integrada por cabriadas y columnas metálicas, chapas de zinc; otras de-



pedencias en mampostería con cubierta de hormigón, fuerza matriz, dos surtidores con tanques subterráneos, guinche eléctrico con plataforma para tres toneladas y teléfono instalado. Su costo es de \$ 18.000.000.

## FRANQUICIAS A LOS SOCIOS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO POR EL AERO CLUB DE GONZALEZ CHAVES

**C**OINCIDIENDO con los propósitos que inspiraron el acuerdo en vigencia entre el Automóvil Club Argentino y el Aero Club Argentino, del que AUTOCLUB ha informado oportunamente, las autoridades del Aero Club de González Chaves han resuelto acordar importantes franquicias a nuestros socios que deseen hacer uso de sus instalaciones y de los elementos de vuelo en disponibilidad, y que serán otorgados con la sola presentación del carnet.

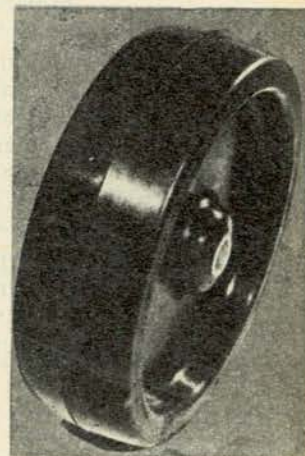
## LA PRIMERA RUEDA FLEXIBLE DE GOMA

HA SIDO PRESENTADA EN GRAN BRETAÑA

**L**A primera rueda flexible totalmente de goma, acaba de ser presentada por la firma británica **Undergear Equipment**.

Una rueda que incluya un dispositivo amortiguador integral tiene muchas ventajas. Pero cuando esta característica puede combinarse de manera que la misma tenga forma y tamaño convencionales, las ventajas son más notables aún.

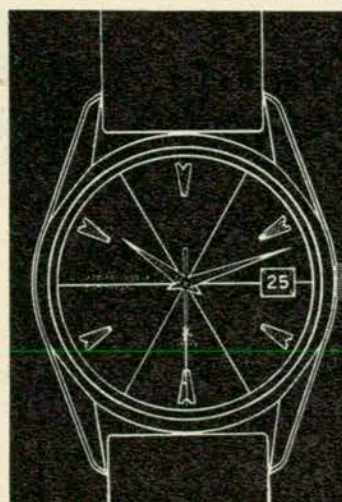
El producto se fabrica en un solo tamaño, 292 mm. de diámetro con una llanta de 89 mm. de ancho, con la particularidad de que su parte axil incluye un buje de nylon de 25,4 mm. de diámetro. Resulta particularmente interesante para los fabricantes de carretillas de mano y de equipos para el movimiento de materiales. El peso es de menos de 5 kilos.



La rueda-amortiguador fabricada por la firma británica Undergear Equipment.

Dado que la banda de apoyo es ancha y convexa, esta rueda puede aguantar pesos de hasta 100 kgs., y su elasticidad es igual a la de una llanta neumática.

Ya se han efectuado pruebas exhaustivas de este notable producto y se está planeando su fabricación en tamaños adecuados a las necesidades de la mayoría de fabricantes de variados equipos.



**GIRARD-PERREGAUX**  
Jerarquía en relojes desde 1791

**Q**UIZA sea Catamarca la ciudad argentina que más generosa abre sus brazos con amor de primavera, a los turistas del centro, norte y sur del país.

La ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca, cuenta con varios hoteles que ofrecen comodidades al turista más exigente y con vecinos lugares de poética belleza, donde en verano llegan caravanas de turistas de Tucumán, Santiago del Estero y Salta, a gozar de un clima realmente acogedor.

Concepción, hermoso paraje lleno de atractivos (con hostería de turismo); El Rodeo y Las Juntas, poblaciones enclavadas en las sierras de Ambato, donde las aguas cristalinas de sus ríos y vertientes serpentean orgullosas en sus panorámicas quebradas (con hostería provincial y hoteles privados); y La Merced, sobre la ruta nacional N° 38, con su caudal enorme de vírgenes bellezas, es el descanso de los que viajan de y para Tucumán, por la folklórica cuesta de El Totoral.

Quien visita Pomán, Belén, Andalgalá, Santa María, Singuil, El Alto, Los Varelas, enamorado queda de Catamarca y ya nunca más deja de visitarla, año tras año. Cada vez le descubre nuevos encantos y sus hombres y sus mujeres, pareciera que gozan de una felicidad infinita cuando pueden usar de una atención con quien los visita, sean amigos o no, lleguen para siempre, por una temporada o de paso; y ese no sé qué, que es hospitalidad ejemplar, invita a volver.

Catamarca tiene un verano acogedor, un invierno con pródigo sol y calladas noches con una luna que es bendición.

A la apacible tranquilidad ciudadana, de una ciudad sin casi actividad fabril, sin más movimiento que el burocrático, de un pueblo con una idiosincrasia que trasunta paz, respeto, bondad, se une un clima generoso con un verano suave, atenuado por las bellezas del paisaje y matizado por el canto de las cajas y guitarras; con un invierno donde señorea el sol en cálidos mediodías y en románticos atardeceres. ●

Quizá el silencio y la calma, hechos acá realidad, sean otro motivo de atracción para los miles de turistas que, durante todo el año, visitan Catamarca.

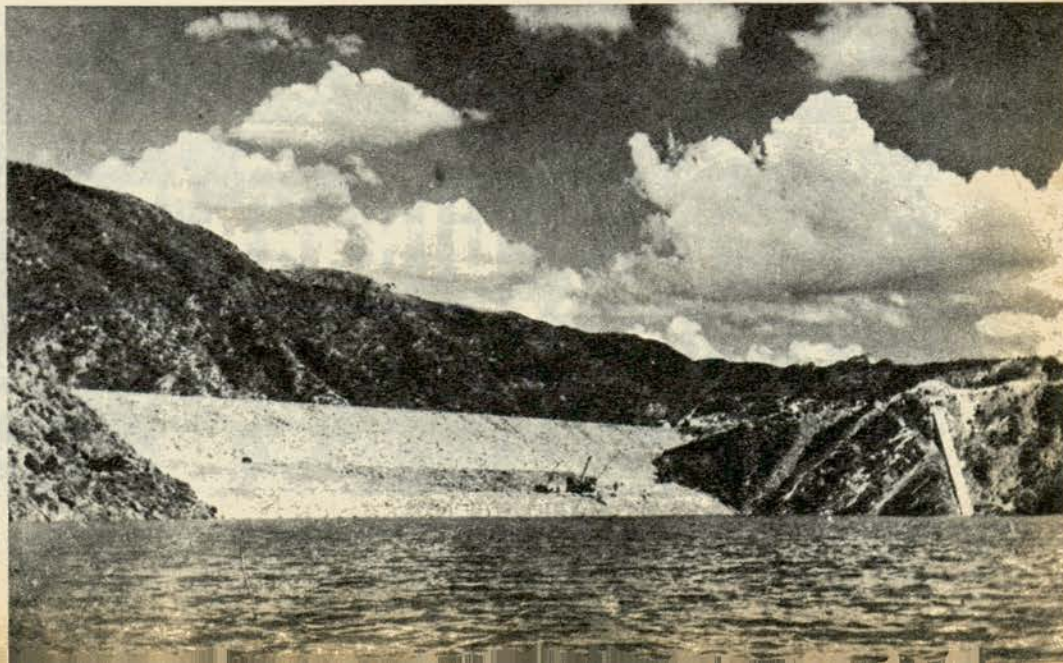
# CATA la de la VIRGE

*Múltiples atracciones  
ofrece al turista  
que recorre el caudal  
de sus vírgenes bellezas*

Por RICARDO ZURITA SANCHEZ  
Para AUTOCLUB

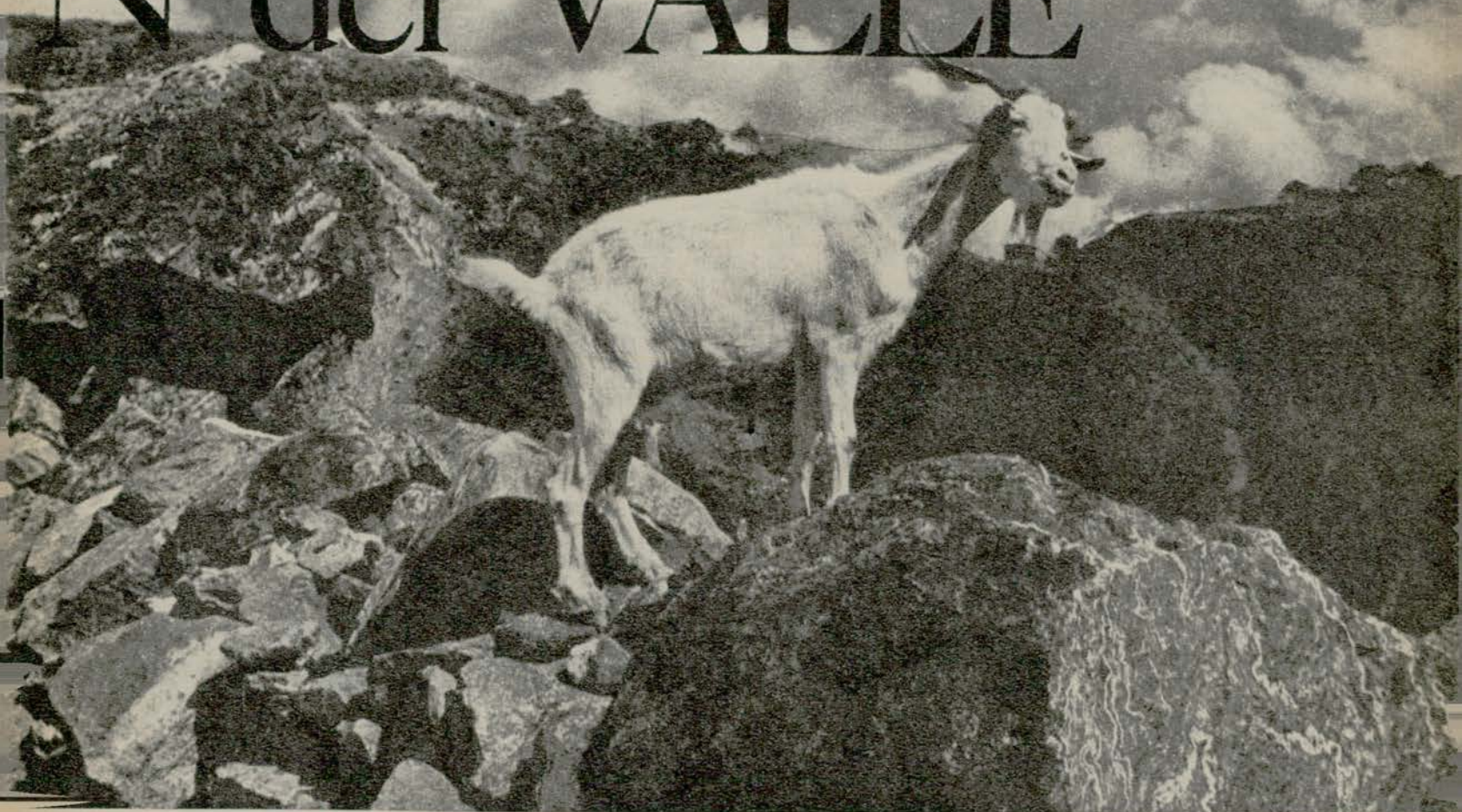
Como simbolizando la tranquilidad, tantas veces admirada por los turistas, el aficionado Marcos G. Thompson ha tomado esta fotografía, como las demás que integran esta nota, especialmente para AUTOCLUB.

Dique Las Pirquitas. Esta monumental obra, emplazada a 28 kilómetros de la ciudad de Catamarca, que será terminada en los primeros meses del año próximo, está cambiando el panorama económico y natural del valle.



# MARCA,

# N del VALLE



Sede del Automóvil Club Argentino en la ciudad de Catamarca, a sólo cuatro cuadras de la plaza principal. Al fondo, se distingue un ala del arquitectónico edificio del Hotel Nacional de Turismo, siempre pródigo en atenciones para los que visitan Catamarca.

# EL Dr. CESAR C. CARMAN, PRESIDE

# RENOVACION

EN cumplimiento de las disposiciones del Estatuto Vigente, el día 25 del mes en curso serán renovadas casi totalmente las autoridades del A.C.A. mediante el voto directo de los asociados de todo el país. El acto reviste excepcional importancia en esta oportunidad, no sólo porque será elegido el nuevo presidente de la Asociación, sino también por otras razones de diversa índole.

Conviene señalar, ante todo, que en los próximos cuatro años el Club se verá abocado a la ejecución de un vasto plan de obras de desarrollo, ya orgánicamente estructurado, y a la creación de algunos servicios nuevos y la expansión y perfeccionamiento de los existentes, con amplia proyección sobre todo el territorio de la República; además, debe recordarse dos hechos de distinta naturaleza y significación, pero que inciden, cada uno a su modo, sobre la vida institucional del A.C.A.: la sanción de un nuevo Estatuto en las postrimerías del año último, y la ausencia, por lo menos en la elección próxima, de toda agrupación que pretenda disputar a la denominada "Lista Blanca - Renovación" el gobierno de la Entidad.

Atendiendo que la Agrupación

nombrada presenta en los comicios una lista de candidatos encabezada por el doctor César C. Carman para el cargo de presidente para un nuevo período, pensamos que era útil conocer sus puntos de vista sobre los antecedentes que acabamos de exponer y sobre sus consecuencias, para publicarlos en este órgano oficial del Automóvil Club Argentino, AUTO CLUB, como un aporte al proceso de maduración de la opinión societaria y con total prescindencia de intereses o corrientes circunstanciales.

Preguntamos al doctor Carman sobre cuáles fueron las razones que le indujeron a aceptar la candidatura, nos contesta con definida objetividad y sin eludir la cuestión institucional implícita en el tema:

—Ante todo —nos dice—, debo dejar bien aclarado un antecedente que me importa mucho destacar. Como es natural, he colaborado intensamente en las tareas preparatorias para la redacción del nuevo Estatuto social recientemente aprobado por la Asamblea de Delegados, pero que todavía no está en vigencia por no haber sido homologado por la Inspección General de Justicia. Ahora bien, durante todo el proceso de elaboración de esa Carta, que perfec-

ciona considerablemente la actual, gracias a la fecunda experiencia recogida durante estos cinco últimos años, he sostenido con tenacidad el principio de la no reelección indefinida, y si posible fuera ninguna, reelección, por lo menos consecutiva, de las autoridades directivas de la Institución. Consecuentemente, y para predicar con el ejemplo, me opuse desde las primeras etapas del proceso pre-eleitoral a que mi nombre fuese propuesto como candidato a la presidencia del A.C.A. en los comicios que se avecinan. Pero la Agrupación que me trajo al gobierno de esta casa sostuvo, en este caso, puntos de vista distintos a los míos. En primer lugar, uno de sus miembros más eminentes —eminente en el país y no solamente en el Automóvil Club Argentino—, el jurisconsulto y maestro doctor Horacio C. Rivarola, dictaminó que el nuevo Estatuto regiría para el futuro y no para esta elección. Por otra parte, el ordenamiento aún no está en vigencia, como ya se ha señalado; además, el principio

Póngase al corriente de las ventajas que damos en Cuentas Corrientes

## RAPIDEZ

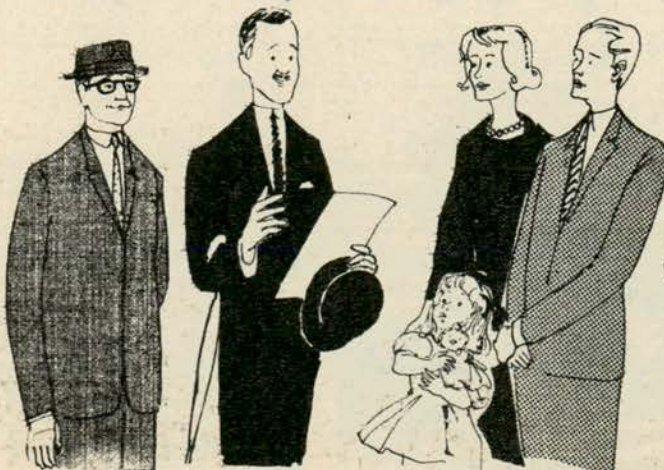
Tanto en Casa Central como en sus Sucursales, el Banco de Londres le brindará siempre la más esmerada y rápida atención.

## EFICIENCIA

Garantizada por una organización moderna, ágil, dinámica; rápidos y precisos equipos mecánicos; personal atento altamente capacitado... y una permanente voluntad de hacer las cosas bien.

## PRESTIGIO

El prestigio de más de un siglo de correcto proceder bancario, respalda sus cheques del Banco de Londres.



Y SIEMPRE CON LA RESPONSABILIDAD Y LA CORDIALIDAD DEL BANCO DE LONDRES

Casa Central: Florida 202 - Buenos Aires - Sucursales en la 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 - Av. Santa Fe, Av. Santa Fe 2002 - Av. 9 de Julio, Hipólito Yrigoyen 1000 - La Paternal, Av. San Martín 2202 - Once, Av. Pueyrredón 127/131 - Avellaneda, Av. Mitre 100 - Sucursales en el Interior: Azul - Bahía Blanca - Com. Rivadavia - Córdoba - Mar del Plata - Mendoza - Río Gallegos - Rosario - Santa Fe - Trelew - Tucumán. Sucursales y Corresponsales en todo el mundo.



BANCO DE LONDRES Y AMERICA DEL SUR

# NTE DEL A.C.A., HABLA SOBRE LA DE SUS AUTORIDADES



El doctor Carman habla al redactor de AUTOCLUB.

adoptado en la materia no proscribire el derecho a la reelección, sino a las reelecciones ilimitadas, fijando con precisión sus límites. La Agrupación "Lista Blanca-Renovación", que proclamó mi candidatura, compartió esta tesis e insistió cerradamente para que yo la acepte. Este es el aspecto jurídico de la cuestión.

—Suponemos que, no obstante la importancia rectora de esa tesis, debe haber también otras razones que han pesado en su ánimo.

—Sí, y voy a mencionar algunas. En 1957, cuando la agrupación que me honra con su apoyo conquistó por primera vez el derecho a dirigir esta Institución, así como en los actos electorales posteriores, aquella asumió una definida responsabilidad ante los asociados, mediante los programas o plataformas públicamente proclamados. Se obligó, en primer lugar, a sanear las finanzas de la Asociación reorganizando su economía funcional en términos modernos y progresistas. Como paso inmediato —o simultáneo con el equilibrio del presupuesto—, asumimos la obligación de perfeccionar los servicios existentes, extenderlos y multiplicarlos, agregando los nuevos que exigía el desarrollo de una organización de sentido nacional y de proyección internacional como el Automóvil Club Argentino. Al mismo tiempo, nos comprometimos a

crear las condiciones económicas, financieras e institucionales que posibilitasen la expansión material y funcional del Club, en beneficio de los automovilistas y turistas, in genere, y de los socios en particular. Dentro de este planeamiento medular de largo alcance estaban también los proyectos de construir nuevas estaciones, ampliar las actuales, fundar un órgano periodístico responsable y de jerarquía, crear los organismos docentes indispensables para una educación vial coherente y metódica, afianzar un régimen eficiente y económico de seguros para los automovilistas y sus vehículos, organizar un departamento completo, eficiente, ágil y de acción extendida a todo el país, destinado a satisfacer y promover las corrientes del turismo etcétera. Todo esto debía hacerse partiendo de muy poco o de casi nada, en cuanto atañe a las bases económicas con que podíamos contar al iniciar nuestra gestión al frente del A.C.A.; pero lo conseguimos y hemos alcanzado los objetivos básicos propuestos; es decir, hemos creado las condiciones económicas y financieras indispensables para cumplir los compromisos contraídos con los asociados, para construir el gran futuro de esta Institución sobre bases sólidas e inatacables, sin descuidar la intensa y rápida expansión de nuestra política servicial, en los

aspectos funcionales a que antes me he referido.

—¿Y la agrupación que le apoya ha querido que usted no abandonase intempestivamente la dirección de la vasta obra emprendida?

—Esta es exactamente la situación, la alternativa y el imperativo de conducta social que me fueron planteados. Insistir en mi renuncia a la candidatura habría sido lo más cómodo para mí, por muchas razones de índole privada. Pero eso habría implicado también, en cier-

(Continúa en la página 111)

Compre todo con un  
"CREDITODO"

**Gath & Chaves**

el crédito acreditado por  
**500.000** clientes, en  
6 ó 10 mensualidades



¡Solicítelo y  
beneficiése usted también  
RAPIDAMENTE!...

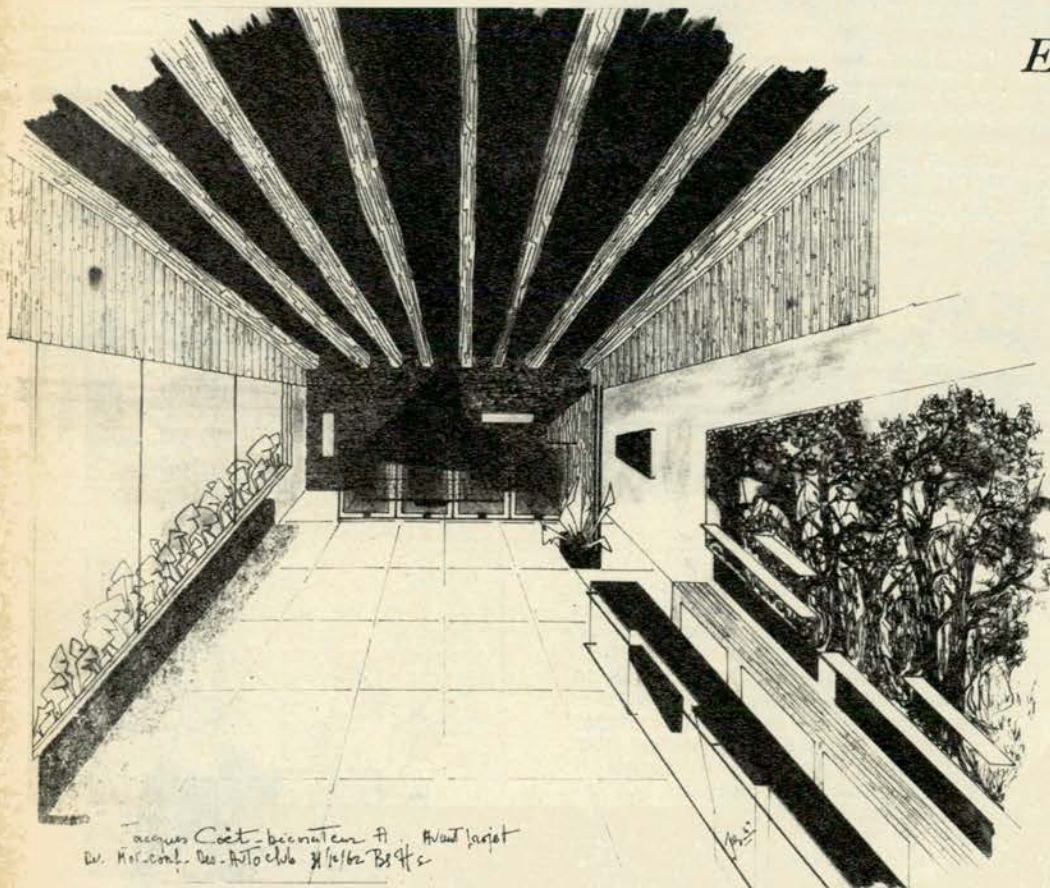
**Gath & Chaves**

Florida y Cangallo  
Tel. 46-0221/0231/0241

# "MOTEL" EN LAS RUTAS ARGENTINAS

*Estudio y plan para uno de 24 habitaciones*

Por el  
Arq. JACQUES COET  
Para AUTOCLUB



llegue a destino, es decir, no perderá con la creación del "Motel" su función actual.

Un "Motel" puede realizarse en base a puntos principales que no son más que una sugestión, desde mi ángulo de vista, o de alguna manera un anteproyecto.

En primer lugar, la elección del terreno donde estará emplazado: una ruta donde el tránsito de vehículos no sea tan importante por la cantidad, sino por su regularidad en función a las estaciones del año.

Al construir un "Motel" es preferible que comprenda también un restaurante-confitería con el fin de evitar al automovilista hacer un estacionamiento para comer, otro para acondicionar su auto y un tercero para descansar. Desde el punto de vista comercial, agrupar, todo lo que

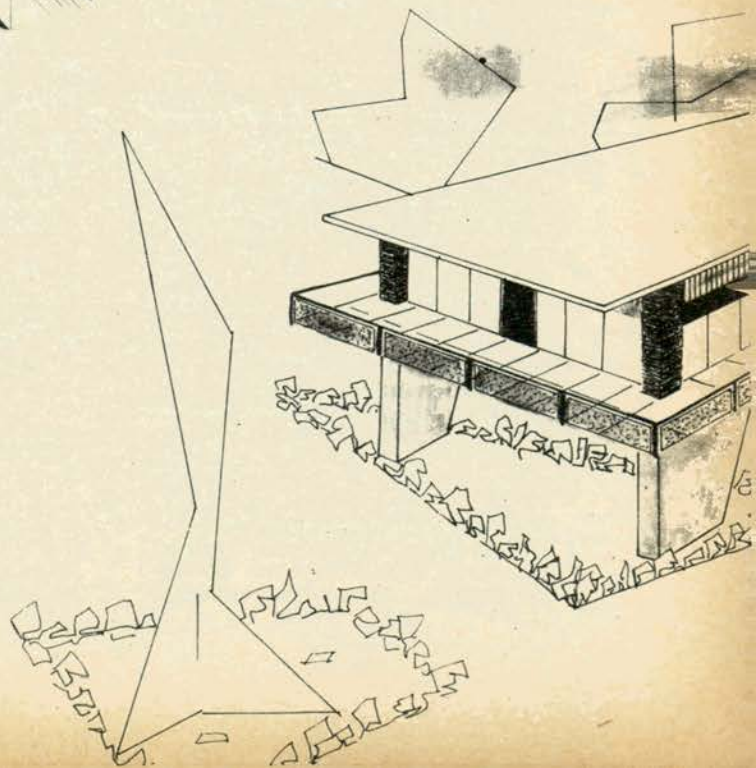
**L**A construcción denominada "Motel", internacionalmente conocida por su aceptación universal y también por su éxito, sólo puede ser adoptada en función de las exigencias y contingencias de un país, sobre todo cuando éste está dividido en provincias que son totalmente diferentes unas de otras por la diversidad de sus accidentes naturales, su productividad local y su clima, como en el caso de la Argentina.

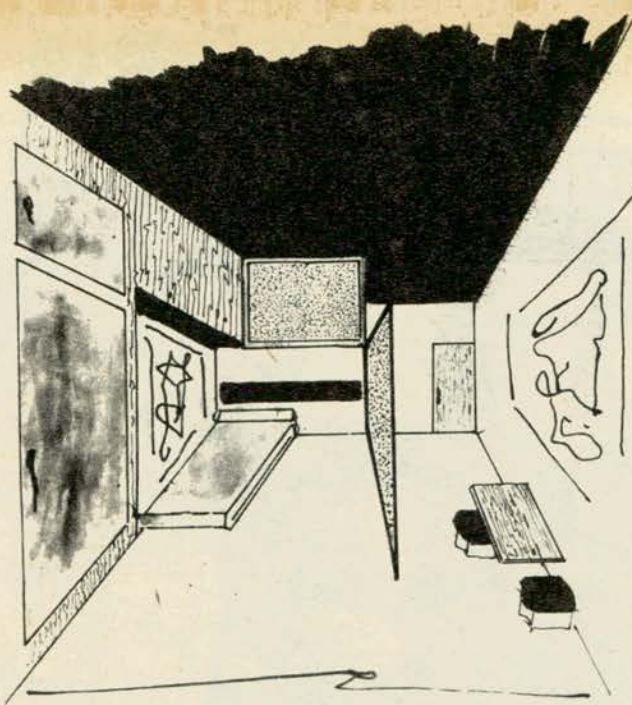
Puede que el lector piense que no existe diferencia entre un "Motel" y un hotel; la diferencia existe y es considerable. El "Motel" tiene una función preponderante en el mundo turístico y para la movilidad de viajeros profesionales, turistas que salen de la rutina y la costumbre, viajeros de urgencia, etcétera.

El "Motel" no es una cosa nueva, su nombre llega a través del tiempo por transformaciones; esta clase de hoteles de ruta fueron llamados venta, posta, albergues, hospedaje, alojamiento, hostería, es decir, un lugar de descanso transitorio para el viajero que debe continuar su marcha. Resumiendo, lo podríamos llamar un alto en el camino.

Generalmente, los hoteles que existen a lo largo de las rutas, cuando existen, carecen de los adelantos y comodidades que puede llegar a ofrecer el "Motel".

No debemos apartarnos de la idea de que el "Motel" es solamente una etapa de descanso para quien deba recorrer caminos, mientras que el hotel servirá de alojamiento al viajero cuando





concierno a las necesidades del turista o viajante es sumamente favorable.

Técnicamente, este anteproyecto de "Motel" está compuesto de 24 habitaciones con una pequeña división que da al ambiente mayor independencia, un toilet con ducha, una cama extensible para 1-2 personas, placard, teléfono interno con comunicación al exterior y además comodidad para comer en el cuarto en caso de necesidad.

El restaurante dará cabida aproximadamente a 50 personas, y la confitería tendrá un snack-bar, es decir, un lugar donde el cliente pueda comer algo a cualquier hora sin la categoría de restaurante.

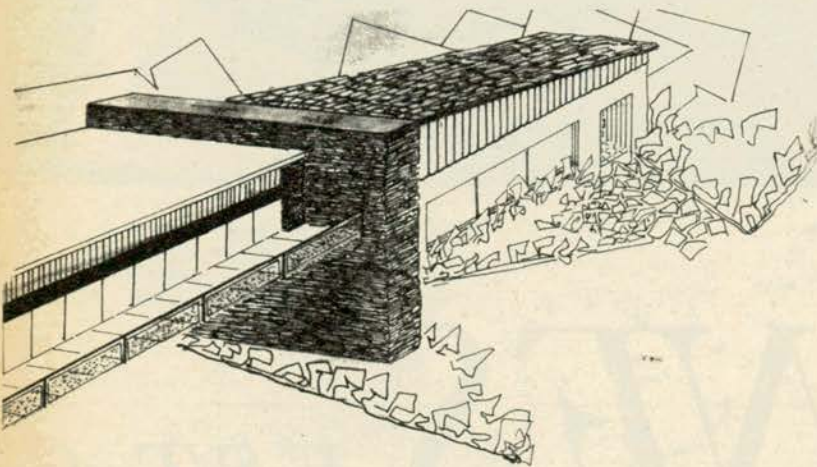
El "Motel" asegurará un servicio permanente dividido en tres turnos de ocho horas cada uno.

Su edificación constará asimismo de una playa de estacionamiento, para que cuando un automovilista llegue, inmediatamente un empleado del "Motel" se encargue del equipaje y sobre una boleta inscriba todo lo referente al reacondicionamiento del vehículo.

Económicamente hablando, el servicio del "Motel" estará al alcance del turista y presentará la ventaja que su precio será fijo en toda la red que se haga en nuestras rutas.

Como se puede apreciar, son muchos los beneficios que la creación del "Motel" brinda al automovilista.

La creación "tipo" y la construcción del "Motel" que aquí presentamos demandará un costo aproximado de siete millones de pesos, costo variable de acuerdo al lugar en que sea levantado. •



Jacques Coste A. Decorative

## CAMPEONES CONSAGRADOS

Acumuladores  
**CHAMPION**

## CAMPEON



PARA  
Automotores  
Industrias  
Equipos de Luz  
Zorras Eléctricas  
Ferrocarriles  
Telégrafos  
Teléfonos  
Radiotelefonía

El Campeón  
de los  
Acumuladores

desde 2 a 220 voltios  
en distintas capacidades

Garantiza su potencia,  
rendimiento, duración y  
economía, la única fábrica  
argentina que elabora  
todos los elementos  
constitutivos del acumulador

# CHAMPION

CHAMPION S. A. Industrial, Comercial, Financiera e Inmobiliaria

CORDOBA 2756

BUENOS AIRES

Tel. 89-1611

*En la Villa de María del Río Seco,  
Al pie del Cerro del Romero, nací,  
y esto es todo cuanto diré de mí  
Porque no soy más que un eco  
Del canto natal que traigo aquí.*

LEOPOLDO LUGONES

**C**ON esta cuarteta grabada en el bronce, la SADE rindió homenaje a Leopoldo Lugones al año siguiente de su desaparición. La placa correspondiente se encuentra en el muro del frente de la casa natal del poeta y periodista, y fue colocada el 12 de octubre de 1939.

La casa se supone edificada en 1797, y se la considera como una de las más antiguas existentes en la Villa de María, del departamento de Río Seco, en el Norte de Córdoba. Allí cerca del camino tradicional al Norte argentino, la vieja población, de apacible apariencia, es la transición entre las sierras cordobesas y la iniciación de la llanura. En Villa de María termina la calzada pavimentada de la ruta nacional N° 9. Existe un gran letrero que dice desde hace muchos años: "Fin del pavimento", como si esa indicación fuera definitiva y no pudiera reverse.

Los automovilistas que van a Santiago del Estero y más al Norte hacen un breve alto en el pueblo natal de Lugones. Allí se inicia una de las partes más duras de la carretera panamericana en la Argentina. Pocos conductores de esos vehículos llegan hasta la casa de Lugones. Sólo se preocupan de dar un vistazo a las condiciones locomotrices del transporte y su abastecimiento y siguen viaje. No obstante esta indiferencia, fruto del desconocimiento más que del deseo de ignorar este pequeño rincón que encierra un conjunto de recuerdos nativos, es bien aprovechado por la población local, que rinde culto permanente al gran poeta. La casa-museo y biblioteca consta de tres amplias habitacio-



El cuidador de la casa, muestra a una turista armas que pertenecieran a los antecesores del ilustre poeta.

*LA CASA DE*

# *LUGONES* *ESTA*

*EN EL MUSEO Y BIBLIOTECA DE  
VILLA DE MARIA SE ENSEÑAN  
ARTES DECORATIVAS*

Por  
GUSTAVO A. GUERRERO  
Fotos de J. S. ESPAGNOL





Frente de la casa donde nació Leopoldo Lugones, en Villa de María de Río Seco, Córdoba. Fue declarada monumento histórico el 11 de junio de 1957.

nes y un gran salón, construidos en adobe y con pisos de ladrillo. El solar fue adquirido por la provincia el 30 de octubre de 1944 y destinado a ese fin específico. Posteriormente, en los fondos, se permitió el funcionamiento de una escuela de artes decorativas y de otras actividades de la artesanía femenina, a la que concurren asiduamente numerosas alumnas.

Esa casa donde nació el autor de "Las Montañas de Oro", el 13 de junio de 1874, fue convertida, en febrero de 1945, en el Museo Leopoldo Lugones, con biblioteca anexa, dedicado a exaltar la obra del poeta. El gobierno de la provincia de Córdoba ordenó el museo, que reúne una nutrida colección histórico-iconográfica, objetos de uso personal, piezas arqueológicas, utensilios de la época colonial, etcétera.

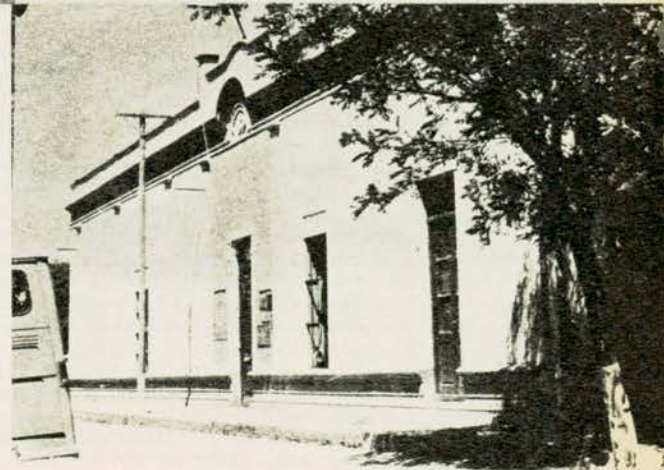
Revisten especial interés diversos objetos de antigua data, que formaron parte de los enseres de la familia Lugones, fotografías de origen más reciente y varias piezas epistolares.

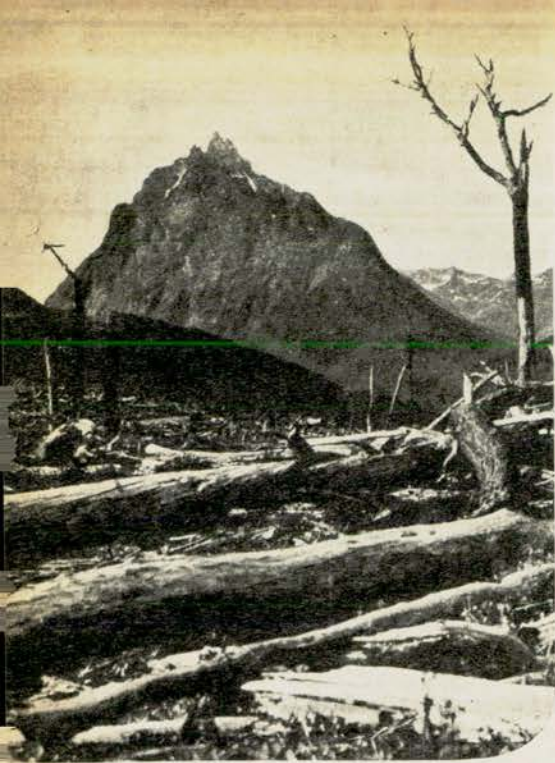
Paralelamente a la acción del gobierno provincial, el gobierno nacional declaró lugar histórico el emplazamiento del solar nativo de Lugones, por decreto del 10 de abril de 1944. El inmueble en sí mismo fue declarado monumento histórico por decreto N° 6.183 del 11 de junio de 1957.

Las visitas al museo y biblioteca se realizan de lunes a sábado, de 8 a 12 y de 16 a 18.

Rincón del museo, donde se observa una heterogénea variedad de antiguos enseres, armas y nidos de horneros. En las paredes, cuadros con piezas epistolares.

*AL SERVICIO DE  
LA CULTURA*





Sobre el primer plano de árboles vencidos, el Monte Olivia, en las inmediaciones de Ushuaia, la población profundamente austral, nos introduce hacia el misterio.

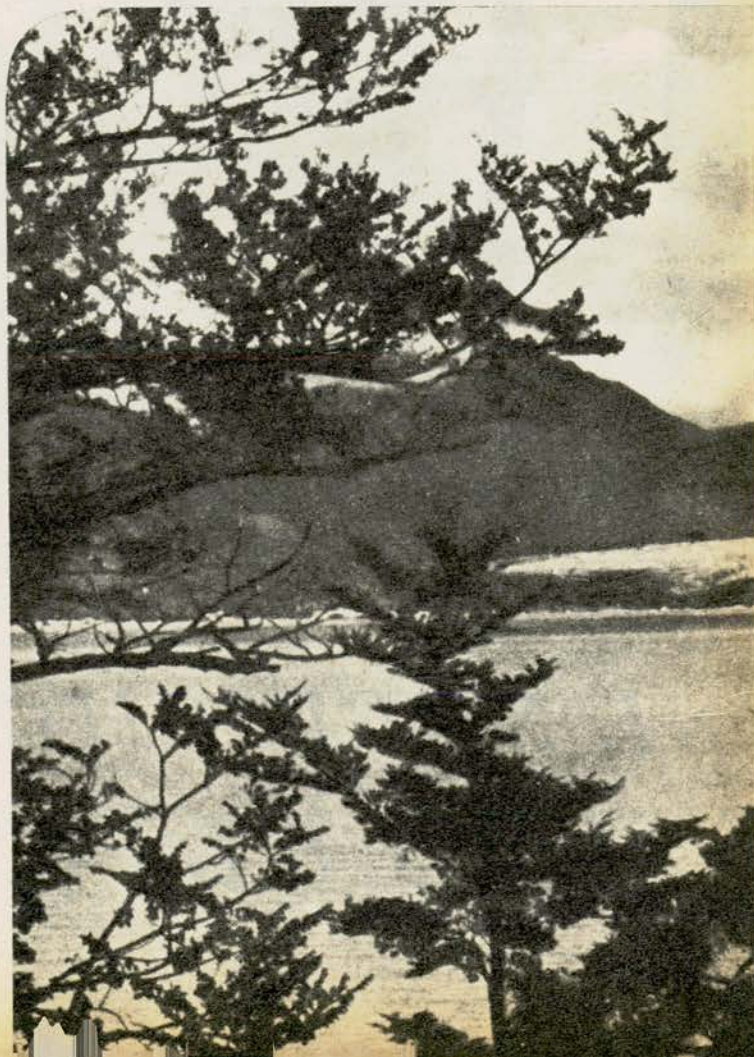
# EL SUR, GIGANTE LEGENDARIO, QUE NOS DA TIERNAS RESPUESTAS

## SEGUNDA NOTA

Para AUTOCLUB Por ULYSES PETIT de MURAT

**A**UTORES como Fray Mocho, Lobodón Garra, Ortiz Behety, González Trillo, Dalmiro Sáenz y el inolvidable Sergi Piñeiro, que alcanzó a escribir "El puñal de Orión", libro que le encantaba a Ricardo Güiraldes, para luego morir prematuramente, son algunos de los que han indagado literalmente el Sur. Las imágenes cinematográficas que le han sido dedicadas no son muchas. Pondal Ríos y Lucas Demare nos acercaron la epopeya del petróleo, Soffici la historia de los civilizadores salesianos y el "Indio Fernández", a pesar de llegar acompañado del mejor fotógrafo del mundo, Gabriel Figueroa, fue vencido por el empuje de la soledad, por la distancia inmensa, sin fáciles asideros de habitantes o paisajes, que conforman esa zona que a ratos no parece ser meramente geográfica, sino una especie de retornar a los tiempos de la Creación, cuando el Génesis describe la desvelada mente de Dios haciendo el mundo.

Hay muchas gestas inéditas. Cerca de Ríos Grandes, en el pequeño cementerio de una misión protestante, está la tumba de Ralph Newbery, padre del famoso Jorge. Hombre de aventura y notable carácter, había llegado al país en una goleta que daba la vuelta al mundo. En sus años maduros lo tentó la aventura del oro. Unas pocas arenas auríferas conmovieron a mucha gente. Y Ralph Newbery murió en la empresa. A pesar de las crónicas históricas de Menéndez, queda mucho por develar. He sabido de la pesquería que instaló, intrépidamente, el francés Roucaud. Parece que escribió un diario, aún inédito, sobre su audaz tentativa. Y me han afirmado que Richard Lewllyn, el autor de "Cuán verde era mi valle", reside en el sur para establecer la trayectoria de los galenses que colonizaron muchas de esas tierras. Para que nada falte al aire legendario, nunca olvidamos que existen unas hijas raptadas, las plácidas Malvinas, cercadas por el océano y la nostalgia. El asombro de ese vasto territorio reside en el hecho de que muchos de sus rincones, en el instante en que se tientan exploraciones astronáuticas, permanecen desconocidos, con una historia dudosa y un



En las márgenes de nuestros lagos,  
en este caso el Lacar, no hubiera podido  
nacer el aquietado lirismo de  
los románticos ingleses  
ni de Alfonso de Lamartine.  
Estos no son lagos para cisnes.

desarrollo que a veces resulta prodigioso —tal como el de Comodoro Rivadavia— y otras queda detenido en cualquier esquina del tiempo.

Y no valen las definiciones generales. Los que lo han recorrido, sienten su integridad. Pero resulta imposible determinarla con esa dichosa facilidad con que proceden las enciclopedias escolares. Incluso, si se medita, es difícil unir la idea de los canales fueguinos, de arrebatadora belleza casi sub lunar, con el fértil y sonriente valle del Río Negro o las planicies austeras del Chubut. Apenas si surgen identidades muy simples, como la de los lagos Argentino y Fagnano. A través de la distancia un lago siempre se da la mano con otro. Pero hasta cierto punto nomás. En las márgenes de nuestros lagos del extremo sur o la precordillera, no hubiera podido nacer el aquietado lirismo de los románticos ingleses. Y menos la estrofa memorablemente romántica de Alfonso de Lamartine. Son lagos que se mostrarían, al lado de los que hemos mencionado o aquellos tan floridos y educados de Suiza, Italia o Escocia, como ásperos hermanos menores, de más talla que sus mayores y



como viviendo con más plenitud todo lo que de primitivo, de instintivo tiene la naturaleza.

Del mismo modo en lo que se refiere a la montaña. En el sur es la autenticación grandiosa del cataclismo remoto que configuró su suelo. Ningún valle puede borrar, con su calma sonrisa, la adustez de esos rostros que vigilan la eternidad como si la conocieran íntimamente, como si hubieran abolido los riesgos y transformaciones que operan el tiempo y que hace que en cualquier sitio áspero en apariencia de la Provenza —por ejemplo— se sepa que no más tarde que un par de recodos adelante apa-

recerán los techos rojos de una aldea, el bosquecillo preciso, ceñido a la medida del hombre. La montaña europea suele ser peligrosa. También hay vientos e inundaciones en Cataluña y el valle del Pó, que sobrepasan la dimensión humana habitual. Pero es la excepción, en tanto que en el sur todo propone una dura conquista, una severidad que impone respeto en razón de su vastedad. Su costa no puede ser vista muchos siglos después con ojos diferentes de los que la vieron los fabulosos compañeros de la odisea de Magallanes. El estrecho, ayer no más, ha jugado con barcos de más tonelaje del mis-





El ventisquero junto al lago, demuestra que en nuestro lejano y legendario sur, todo supone una dura conquista, una severidad que impone respeto en razón de su vastedad.

mo modo con que lo hizo con las navecitas que conducían al que le dio el nombre por que actualmente se le designa. ¿A qué evocar la sima oscura de los terribles naufragios? Cerca de la isla de los Estados las tumultuosas aguas oceánicas parecen recoger aquella mágica definición de Verde Mar de la Oscuridad con que los antiguos designaban las que se extendían apenas más allá del Finisterre. Y ciertamente, luego de Ushuaia, la población profundamente austral, ya se extiende el misterio, lo que es tal porque se opone tenazmente al hombre y da una idea cabal del fin de la tierra. La Antártida nuestra es zona magistralmente descrita (aunque con referencia a otros lugares) por Blaise Cendrars, en "El plan de la aguja": un lugar donde la soledad se toca con la punta de los dedos, donde el silencio se escucha incesantemente, hasta aturdir a los hombres (apenas un puñado) que allí desempeñan sus deberes por un año larguísimo a la espera de que el breve deshielo marque la época feliz del regreso. Allí el alma humana difiere de Shakespeare, cuando define la vida como el largo discurso de un idiota, lleno de sonido y de furia y sin ninguna significación. ¡Cuánto significa para la pequeñez del hombre el arrimo al rescollo humano, el ruido trepidante y consolador de la ciudad, los rumores incansables de la más quieta y remota aldea!

Tierra extrema, el que acabamos de mencionar es el extremo máxi-

mo del sur, su eco más tremendo y apegado. Habría que saber cuando la pampa cesa —en cuanto concepción clásica argentina, definida especialmente por José Hernández— y empieza la Patagonia. No nos referimos a las sencillas enunciaciones de textos escolares, contagiada del módulo humano, que tiene todo ambiente terrestre. ¿Quizá en Bahía Blanca? No hacen falta precisiones. Cualquier viajero lo sentirá poco a poco. No valoran ya las evidentes identidades exteriores de planicie abrumadora o escasos habitantes o costas bravías. La arena de General Lavalle, los aledaños del rincón del Tuyú, la laguna de los Padres en la cercanía de Mar del Plata, constituyen un parentesco ocasional y muy imprecisable. Si la pampa, a fuerza de transitar en los textos más formativos de la mente argentina, a fuerza de atraer y conmover a todos los muy lúcidos viajeros ingleses —desde Darwin a Cunninghame Graham, se ha transformado en una idea clara que habita nuestros pechos argentinos incansablemente, el sur aún no ha tenido tiempo de ingresar a los marcos y límites que siempre articula una prolija e inspirada literatura. Tal vez sea rebelde a semejante cosa para siempre. Tal vez el contraste profundo de algunos de sus grandes elementos —costas, montañas, planicies, valles— constituya un mosaico intrincado que no sea posible desenrañar. Queda la intuición metafísica, el sentir, más que pensar, algunos aspectos hondos y elemen-

tales. En tal sentido el sur tiene una oscura fascinación. Los argentinos de más acá de Bahía Blanca no lo entienden del todo. Se va incorporando despacio a nuestra idea de la patria. De ahí que siempre, cuando uno llega al sur, la gente que, sin palabras, se ha constanciado con sus formas y las ha aceptado, exprese que hay un gran desconocimiento de la inmensa región, de poblaciones densas. Y tiene razón. Sólo algunos visionarios —cómo el Perito Moreno o el general Mansilla de "Excursión a los indios ranqueles"— supieron sentir con hondura y decirlo, ese llamado implícito del porvenir que hay en el Sur. Su grandeza no le ha sido conferida solamente por la portentosa curva de sus dilatados horizontes. Es algo adentrado de su territorio. Creó muchas heroicidades. Allí están todas las descritas por el erudito historiador de la región, el Padre Entraigas. De sus páginas parece desprenderse la idea de que el Sur requiere hombres de temple especial y plena varonía. Y que no es región que se conforme con un amor transitorio, sino que pide la más profunda entrega. Entonces, como le sucedía a aquellos abnegados salesianos que vinieron al sur para cumplir las extrañas profecías de San Juan Bosco, el gigante misterioso suele tener las más tiernas respuestas. Es como esos seres de apariencia hosca y corazón lleno de amor, que con su rudeza exterior prueban a los que se acercan a ellos.

## ¿VALE LA PENA...

(Viene de la página 9)

mejores noticias: el Alto Valle del Río Negro sigue su marcha ascendente, hasta el punto de haberse convertido en una de las zonas más ricas y progresistas del país.

Yo anduve por esos mundos hace más de treinta años, cuando Villa Regina era un pequeño islote verde, cultivado por un reducido grupo de esforzadas familias italianas. Recuerdo haber almorzado en una misera fonda frente a la estación de General Roca, que entonces era un poblacho. Ahora General Roca es una ciudad pujante y moderna. Y el islote verde de Villa Regina se ha extendido prodigiosamente hasta el nacimiento del Río Negro, transformando el Alto Valle en un paraíso terrenal.

Recorrer el camino pavimentado que va de Villa Regina a Senillosa es uno de los más grandes placeres que puede sentir un argentino. Todo el viaje estaría justificado por el espectáculo de esos increíbles ciento veinte kilómetros de viñedos, arboledas, quintas, huertas, canales, bodegas, depósitos, fábricas... Aquello es un emporio, un vergel, un milagro, que no tiene la belleza natural de los lagos que veremos luego, pero sí la belleza de un edén que el hombre ha construido en medio del desierto.

Cuando dejamos atrás el Alto Valle del Río Negro, todos los integrantes del grupo éramos mucho menos pesimistas con respecto del porvenir del país.

Entre Arroyito y Plaza Huincul, ya en Neuquén, hay otros 50 kilómetros de espléndida ruta pavimentada. Después, hasta Zapala, el camino es discreto, para transformarse en una magnífica autopista natural hasta San Martín de los Andes. Supongo que ese tramo es tan bueno porque se trata de un camino estratégico que conduce desde punta de rieles hasta los destacamentos militares de la frontera.

Desde luego, la soledad de esos parajes es impresionante. Es la Patagonia a toda orquesta. Leguas y leguas de una planicie seca y pedregosa, con arbustos espinosos y polvorientos. Una alucinante pesadilla color sepia, con música de fondo de vientos ululantes. Hasta que, cuando ya estamos hartos de tanta aridez y desolación, de pronto se abre ante nosotros el espectáculo indescriptible de los lagos.

Es como si uno recorriera con la vista las facciones de un rostró duro y seco y, de pronto, se encontrara con los ojos más lindos del mundo...

Yo aconsejo terminar allí la tercera etapa, y no seguir vertiginosamente hasta Bariloche, como hace la mayoría de los turistas. La visita de la zona comienza en San Martín de los Andes, al borde del Lago Lacar. En ese punto hay que cambiar de ritmo, y continuar hacia el Sud lentamente, apreciando como es debido cada rincón, cada perspectiva.

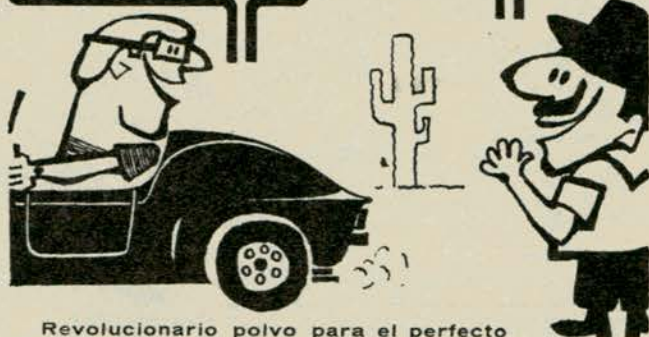
La descripción de las maravillas que ví desde ese momento necesitaría otra nota, pero no quiero concluir ésta sin señalar un cambio notable, que me llamó la atención. Antes sólo iba a los lagos un reducido grupo de gente, de buena posición económica. Ahora los visitantes se cuentan por millares, y entre ellos hay empleados, maestras y obreros, algunos de los cuales pagan sus vacaciones en cómodas cuotas mensuales. Eso sin contar los "mochileros", especie antes desconocida y que ahora recorre los bosques en bandadas.

Es de alegrarse que así sea, pues el país no es una abstracción teórica que basta conocer a través de los discursos. Hay que recorrerlo. Ojalá muy pronto se complete la ruta pavimentada y lleguen allí centenares de ómnibus, con gente de todas las clases sociales y de todos los rincones del país. Será un curso de patriotismo práctico, muy conveniente en momentos como los actuales.

Porque no olvidemos que con los países ocurre lo mismo que con los padres. A éstos hay que quererlos siempre, sean como sean; pero se los quiere más cuando son virtuosos. También reconforta comprobar que nuestro país es maravillosamente lindo, a pesar de que en él ocurran algunas cosas bastante feas.

# DE TER CO- CHE

QUIEN TE LAVO  
EL COCHE?



Revolucionario polvo para el perfecto lavado de automóviles a base de silicónes. Práctico, en económicos sobres para 1 lavado NO REQUIERE SECADO.

EN VENTA EN: estaciones de servicio, Automóvil Club Arg. y demás casas del ramo. Zonas disponibles para distribuidores.

Es un producto **el viajero** Entre Ríos 1714 26-0688

**FUME  
EN  
PIPA...  
PERO  
CON  
TABACOS:**

**DOLAR**

en **3** tipos

DULCE | SECO  
y ahora  
DEMI SEC

Esta vista aérea señala la ubicación de la nueva ala con respecto a los edificios principales de The Greenbrier. Todo fue previsto en los planos de edificación, menos el paisaje... que ha sido brindado por Madre Naturaleza.



**G**REENBRIER es un condado y una montaña; un río y un viñedo. Greenbrier es también una academia militar y una colonia veraniega para niños. Es un color (verde Greenbrier), un modelo de automóvil y un equipo televisivo de Rayos X. Además de todo esto, Greenbrier es una magnífica extensión de 6.500 acres en las colinas de West Virginia.

Para mucha gente, Greenbrier significa deportes —específicamente Sam Snead y sus tres fabulosas canchas de golf de 18 hoyos—. O puede significar tiro al blanco y lanzamiento de disco, o natación en dos piscinas. Para los aficionados a la equitación, Greenbrier significa 200 millas de maravillosos senderos. Desde el juego de bolos al billar, toda la línea de deportes está allí presente para satisfacer los deseos de la gente activa.

Para el gourmet, Greenbrier es el epitome de la "haute cuisine", servida más majestuosamente, es decir, a la manera Greenbrier, con un menú cuidadosamente seleccionado que no tiene parangón en este hemisferio.

Para las damas amantes de la decoración de interiores, The Greenbrier representa un esplendoroso ejemplo a seguir en cuanto a combinación de colores, avanzada decoración con valiosas antigüedades y mobiliario fabricado especialmente adornando los amplios vestíbulos y encantadores salones.

Y siguiendo esa línea de elegancia sureña —de aquellos encantadores hogares del siglo pasado—, The Greenbrier epitomiza la auténtica hospitalidad sureña que resurge en nuestra época.

Para los aficionados a la jardinería, y para quienes aman los bellos paisajes, los terrenos de The Greenbrier, con su majestuosa arboleda, cuidados prados y jardines, son un deleite para la vista y un mudo pero hermoso testimonio del constante trabajo de siembra, poda y deshierbe que mantiene ocupados a 100 hombres en este lujurioso valle.

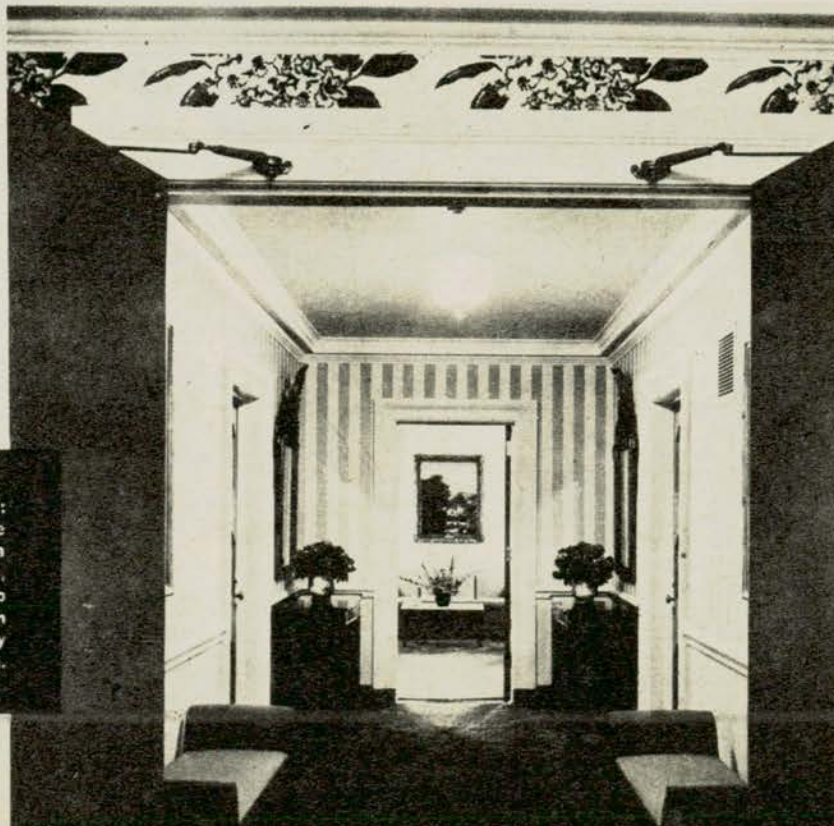
Para algunos, The Greenbrier significa tomar calmantes baños minerales y someterse a masajes de relajamiento muscular, un moderno tratamiento que reemplaza al antiguo sistema de inmersión en aguas termales. Para quienes gustan de estos tratamientos, The Greenbrier es un lugar ideal.

Para otros, The Greenbrier es sinónimo de una atención esme-



Rosas de junio parecen trepar por las paredes de esta habitación del Ala West, Virginia. El colorido del empapelado plástico ha sido combinado con los cubrecamas acolchados, tapizados y alfombra. Nótese los grandes sillones tapizados y el tocador escritorio. La puerta al fondo se abre al cuarto de vestir-baño.

# ¿QUE ES GREENBRIER?



Vista del "foyer": Encantadora vista de una de las "suites" de la nueva Ala West Virginia, que muestra el bello "foyer" decorado con consolas, espejos antiguos y butacas tapizadas.



Frente de la nueva Ala: Elegantes pilares estilo gregoriano dominan el lado Este de la nueva Ala West Virginia.



Una muestra médica realizada en la nueva Ala West Virginia de The Greenbrier indica el tamaño del inmenso Salón de Exhibiciones: 22.000 pies cuadrados de espacio. Más de 100 de estas muestras, de 10 pies por 10 pueden ser montadas sin problemas.

rada, cuidadosa, solícita, por parte de un personal experto en el arte de atender huéspedes. La tradición de servicio esmerado de The Greenbrier es motivo de orgullo para quienes trabajan allí, y representa en muchos casos una tradición familiar pasada de generación a generación, de empleados que han permanecido en el establecimiento por espacio de décadas.

The Greenbrier es un hotel —es diversas cosas para diversa gente— y, finalmente, es un lugar único, completo en sí mismo; un modo de vida abarcando todas las estaciones del año con su atractivo universal, sin rival en el mundo entero.

#### Datos históricos de Greenbrier

**M**UCHOS años han transcurrido desde que la señora Anderson, esposa de un oficial inglés, descubriera los poderes curativos de la estación termal White Sulphur. Esto ocurre en 1778, pero recién en 1800 comienza la construcción de Cottages. En 1816 Stephen Henderson construye el "Cottage Presidencial", llamado luego así a causa de los muchos presidentes que allí se alojaron. En 1858 se levanta el Old White, predecesor de Greenbrier.

Dos años más tarde, durante la Guerra de Secesión, el hotel fue ocupado por tropas de Norte y Sur. Finalizada la guerra, el general Robert E. Lee levanta allí su casa veraniega. Poco después, Collis P. Huntington organiza el Ferrocarril C&C, y en 1870 éste llega a White Sulphur Springs.

Entre los años 1910 y 1940 se incorporaron al hotel modernas alas, canchas de golf, club de tenis, piscina cubierta y el Cottage Top Notch, que fue luego visitado por Eisenhower, Nixon y Wainwright. (En 1930 comienza a funcionar el aeropuerto Greenbrier).

En 1941, cerca de 2.000 diplomáticos extranjeros fueron internados en The Greenbrier, y dos años más tarde, éste fue ocupado por el ejército de los Estados Unidos y convertido en Hospital General.

Al finalizar la guerra en 1945, se llevó a cabo una total renovación del hotel, y desde entonces hasta nuestros días, The Greenbrier no ha dejado de crecer. En estos años se han incorporado al hotel la Suite Presidencial, clínica, teatros, auditorium, oficina de

correos, club de tiro, piscina al aire libre, canchas de golf, de bolos y mil detalles más para brindar a los huéspedes las comodidades que han hecho de The Greenbrier el lugar elegido por el viajero exigente.

Y ahora The Greenbrier ha finalizado la construcción y decoración de su más moderna y lujosa ala: la West Virginia.

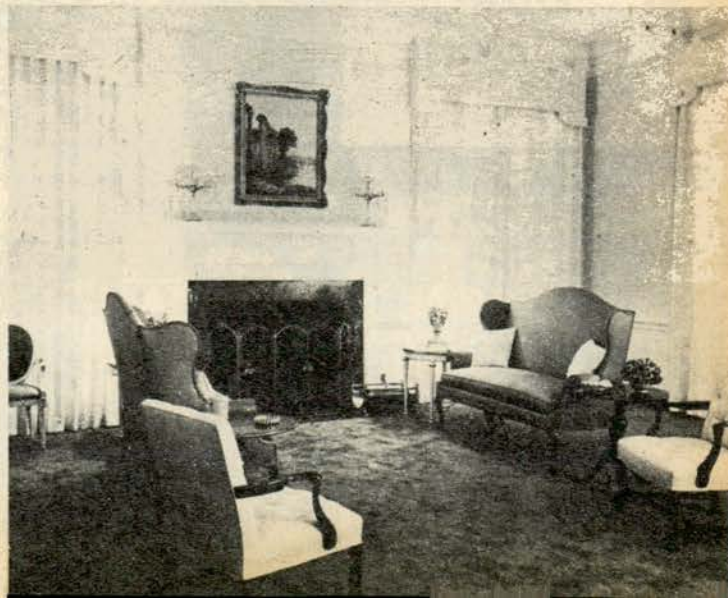
#### La lujosa Ala de West Virginia

**D**ESDE las excavaciones iniciales comenzadas en 1959, hasta la última mano de pintura que fue aplicada hace poco, la elegante ala West Virginia de The Greenbrier ha insumido tres años de labor. La nueva ala, de un costo de 3.500.000 dólares, que ocupa una extensión de dos acres y medio al oeste de los edificios principales de la estación termal, es un testimonio del tiempo, trabajo e inversiones realizados en una de las estaciones más antiguas y famosas del mundo.

Maravilla en mármol: una de las características de la nueva Ala West Virginia, es su combinación de cuarto de vestir-baño. Nótese el doble lavabo de mármol, espejos triples, bonitos toalleros sobre las puertas de los "closets", y cajones y armarios bajo el lavabo. Una puerta corrediza empotrada separa el cuarto de vestir del baño.



Suntuosa "suite de lujo": una chimenea de mármol adorna uno de los lados del salón de recibo de la "suite" de lujo, que presenta dos sillones chippendale, en tono verde lima. La decoración total combina los colores limón y lima. La alfombra verde lima, tejida a mano, pesa 3.300 libras.





LO QUE USTED PUEDE HACER  
EN SU AUTOMOVIL

## LA BATERIA, CENTRO NERVIOSO DE SU COCHE

Por H.R.C.

LA batería o acumulador, es un receptáculo donde se almacena la electricidad, que es entregada a los distintos elementos (motor de arranque, bobina de ignición, luces, bocina, etc.), cuando éstos la requieren. El desgaste de electricidad producido por su uso, es compensado por la dínamo, cuya intensidad de carga es controlada por el regulador de voltaje. Como vemos, el funcionamiento de su automóvil depende directamente del de su batería. Esto, a pesar de parecer una perogrullada, no es tomado en cuenta por la mayoría de los automovilistas, que descuidan la batería como si no perteneciera a su coche. Desde luego, es "obligación" de las estaciones de servicio el controlar la batería cada vez que engrasan un coche: pero "a veces" esto no se cumple y el propietario del vehículo resulta directamente perjudicado.

Los cuidados de este importante elemento, son en realidad muy sencillos:

- 1) Cada 1.500 ó 2.000 Km., compruebe el nivel del electrólito (agua), y si es necesario agréguele agua destilada (si no puede conseguirla, lo puede hacer con agua de lluvia, pero contenida en recipientes no metálicos). El electrólito debe sobrepasar 1 cm. las placas. Cuide bien de no excederse, ya que un nivel más alto no deja espacio para la expansión en condiciones de carga, por lo que el electrólito saldrá por los agujeros de las tapas en una solución de ácido sulfúrico, que corroerá las terminales y soportes de la batería.

Los elementos de la batería deben ser llenados uno por uno, pues no se comunican entre sí.

- 2) Los terminales de la batería, frecuentemente se cubren con un depósito blanco-verdoso. Esto es debido a la pérdida del electrólito por el borne, o a la salpicadura del mismo por los agujeros de las tapitas.

La corrosión ofrece gran resistencia al paso de la corriente, reduciendo así la eficacia de las corrientes de carga y descarga. Ese depósito debe ser limpiado con un cepillo de acero, antes de retirar el terminal del borne. Inmediatamente, se lavará con agua caliente o con una solución de bicarbonato de soda común y agua. Luego de lavado, se enjuagará la batería y los terminales con agua limpia, y se secarán cubriéndolos con una capa de grasa liviana o vaselina.

- 3) Ajuste firmemente la batería en su soporte, ya que, si no está bien ajustada, se puede producir el aflojamiento de los bornes, con la consiguiente pérdida de ácido y sulfatación de aquéllos.

- 4) Mantenga destapados los pequeños agujeros de las tapitas, por los cuales salen los gases que se forman en la batería. Piense que si no lo hace se puede deformar, rajar o agrietar la caja del acumulador.

- 5) Procure no golpear los bornes, porque son de plomo y es fácil romperlos, o resentir las placas.

Para conectar o desconectar el terminal, use dos llaves.

Como se ve, la tarea de mantener la batería en condiciones es simple y no requiere mucho tiempo.

Con un **LUG-ALL**  
en la mano un  
hombre vale por 100



IMAGENES propaganda

El Aparejo más liviano  
para los trabajos  
más pesados

Pesa 4 kilos  
Levanta 1250 kilos  
Mide 55 cms.  
Alzada 5 metros

Fabricado bajo  
licencia de The  
Lug-All Company  
Pennsylvania  
U. S. A.

Ahora  
tiempo y  
personal

ADQUIERALO  
O SOLICITE  
FOLLETO

**ARGENTINA APAREJOS S.R.L.**  
Oro 1857 - Bs. As.

Nombre .....

Domicilio .....

Localidad .....

¿SU COCHE EN ARREGLO?  
MANEJE VD. UN



TRAMITE RAPIDO Y SIMPLE

POR DIA  
POR SEMANA  
POR MES  
POR SIEMPRE

DE DIA Y DE  
NOCHE

**RENTA CAR**

LE ALQUILA UN COCHE

Avda. CORDOBA 1502  
esq. Paraná

T. E. 44-1139  
41-8531  
42-7156  
42-7606

LOS llamados "compact cars" nacieron a fines de 1959 como anticipo de los modelos norteamericanos correspondientes a la temporada 1960. Junto con sus versiones clásicas, cada uno de los "Tres Grandes" de Detroit (General Motors, Ford y Chrysler) lanzó al mercado un modelo de tamaño y potencia reducida para ofrecer al público la alternativa de poder elegir entre un automóvil de corte convencional y un coche más económico en precio y en consumo.

El nacimiento de los compactos se debió más que nada a la creciente influencia de la industria europea en el mercado consumidor norteamericano. Volkswagen, Dauphine y Fiat inundaban, prácticamente, los Estados Unidos y llegaron a tener ventas tan fabulosas que los productores de Detroit resolvieron contrarrestar este movimiento con la creación de un tipo de automóvil similar.

De tal suerte, la General Motors lanzó al mercado el Chevrolet Corvair; la Ford presentó su Falcon, y la Chrysler aportó el Plymouth Valiant. Se trataba en todos los casos de automóviles de tamaño reducido en comparación con los modelos que venían produciéndose hasta entonces en Nor-

# CONFRONTACION

¿Qué son los "compactos"?  
 ¿Por qué se los llama "compact cars"?  
 ¿Cuándo aparecieron por vez primera?  
 ¿Qué modelos compactos se producen en nuestro país y en qué detalles técnicos difieren?  
**Cuatro preguntas de actualidad que hallan respuestas en la presente nota.**

Por FEDERICO B. KIRBUS  
 Para AUTOCLUB

teamérica. Mas, comparando su potencia y tamaño con coches europeos, los compactos seguían siendo coches generosamente proporcionados. Así, por ejemplo, un Falcon es tan grande y tiene un motor más voluminoso (aunque no más potente) que un Mercedes Benz 220, que en el Viejo Mundo se considera un coche de gran tamaño y alta categoría.

A todo esto conviene recordar que la American Motors Corpo-

ration (fusión de las firmas Nash y Hudson) había lanzado a fines de 1957 lo que se considera realmente el primer compacto estadounidense: el Rambler, (que significa, en la traducción, algo así como "Vagabundo"). Era en sus días un automóvil "chico" para los norteamericanos, aunque luego los compactos de GM, Ford y Chrysler resultaron más compactos aún en sus dimensiones externas. Por lo que, aun siendo el primero de los compactos, el Rambler es en la actualidad el más grande de los compactos.

No contentos con ello, los "Tres Grandes" crearon una serie de modelos intermedios: Ford posee el Fairlane; GM construyó el Chevy II (que nosotros conocemos por Chevrolet 400), y la Chrysler produjo los modelos Dart y Lancer.

Cuatro de estos modelos se producen en la actualidad en la República Argentina:

**Ford Falcon, Chevrolet 400, Plymouth Valiant, IKA Rambler.**

Todos estos modelos conservan conceptos técnicos convencionales. El único compacto realmente revolucionario, o sea el Chevrolet Corvair, no se produce aquí debido, seguramente, a problemas de fabricación (tiene motor de aleación liviana refrigerado por aire y otros adelantos que tornan difícil su fabricación en nuestro país).

Resulta de sumo interés comparar los principios técnicos que caracterizan a cada uno de estos automóviles para proporcionar al lector una idea de lo que representa cada uno de estos compactos para nosotros.

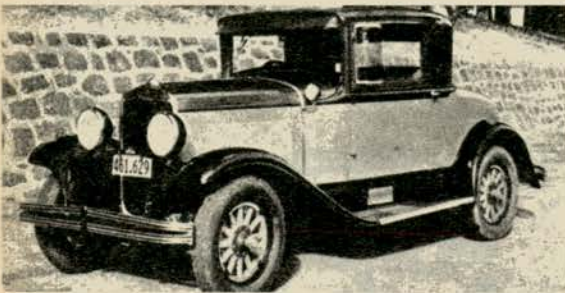
Comencemos por la cilindrada: el Valiant y el Falcon son los de menor cilindrada, puesto que ninguno de los dos sobrepasa los 2800 cc. (dos litros ochocientos), siendo su potencia nominal de folleto de 101 HP/SAE.

Su rendimiento efectivo, en HP-DIN (con todos los accesorios acoplados) es del orden de los 80 caballos de fuerza.

El Chevrolet 400 apunta un poco más alto, acusando 3200 cc., en

## UN EXTRAÑO ACONTECIMIENTO

HA CONTRIBUIDO A DEMOSTRAR LA EXTRAORDINARIA CALIDAD DE LOS PRODUCTOS GOODYEAR



Este es el automóvil Chrysler modelo 66, que permaneció en un garaje durante 32 años. Las cubiertas Goodyear como así también otros elementos de la misma marca, se hallan en perfecto estado de funcionamiento.

EN Auckland, Nueva Zelanda, se ha registrado un caso nada común de desafío a las leyes destructoras del tiempo.

Un automóvil Chrysler modelo 66, fabricado en 1930, permaneció guardado durante 32 años en un garaje. El hecho resulta por sí mismo bastante peculiar. Pero no es todo. Resulta más asombroso todavía que el vehículo se encuentra en perfecto estado de funcionamiento a pesar de su prolongada inmovilidad.

Presas de la curiosidad, los círculos automovilísticos se lanzaron de inmediato a investigar el origen del coche. Parece ser que su primer dueño lo utilizó muy poco tiempo, falleciendo después. Con posterioridad, los familiares de aquél lo guardaron en un garaje, donde permaneció durante treinta y dos años, sin que se hayan podido determinar los motivos del extenso descanso.

El rodado se desplaza actualmente sobre sus cubiertas originales marca Goodyear, sin que sobre la superficie de las mismas haya podido comprobarse ningún signo de agrietamiento o endurecimiento. La rueda de auxilio conserva íntegramente el aire que le fuera inyectado hace 31 años. Otros elementos, también productos Goodyear—alfombra, correa del ventilador y manguera del radiador—funcionan, como las cubiertas, a la perfección. En síntesis, todo el reacondicionamiento del vehículo consistió en un simple cambio de batería.

El cuenta kilómetros marcaba, a la fecha del hallazgo, nada más que 390 Km. ¿El automóvil viejo más nuevo del mundo?

# DE LOS COMPACTOS

tanto que el IKA Rambler tiene el motor más grande de todos, con 3700 cc. En el caso del Rambler se trata del motor tipo Estanciera, con válvulas laterales (a diferencia de los tres motores restantes que tienen válvulas a la cabeza). El Valiant se destaca, por su parte, por el motor inclinado a 30 grados hacia un costado, lo que permite bajar considerablemente la altura del capot y del resto del coche.

En cuanto a la velocidad máxima, los cuatro automóviles alcanzan entre 140 y 150 Km/h, siendo el Falcon posiblemente el más lento de todos. Dado que la velocidad máxima pocas veces se obtiene, resulta decididamente más importante la aceleración de cada uno de los modelos en cuestión. En este aspecto el Rambler, pese a su elevado peso, lleva la delantera, seguido del Chevrolet 400.

La suspensión mantiene principios convencionales: independiente para las ruedas delanteras y eje rígido atrás. Dentro de eso hay, sin embargo, una serie de sutilezas: en el Valiant se emplea adelante una barra de tensión en lugar de los espirales helicoidales comunes. El Chevrolet 400, a su vez, tiene atrás una sola hoja de elástico denominada "Uniflex".

El Falcon es el más liviano de los cuatro compactos argentinos, dado que su peso no llega a los 1.100 kilos; el Rambler, repetimos, es el más pesado.

Ninguno de los cuatro modelos tiene chasis, puesto que en todos los casos la carrocería es autoportante. Al respecto conviene señalar que comúnmente se confunde el concepto "compacto" con un automóvil que no tiene chasis. Lo de compacto no tiene, en realidad, nada que ver con la presencia de un chasis o no, sino se re-

## CUADRO SINOPTICO DE LOS CUATRO COMPACTOS

Marca y modelo Tipo	Plymouth Valiant V-200 SVI-H-21	Ford Falcón 64 Sedan	Chevrolet 400 Chev. 11-411	Ika Rambler RA - 2T - 2V
Distancia e/ejes ....	2.71 m	2.78 m	2.79 m	2.75 m
Trocha delantera ....	1.42 m	1.40 m	1.44 m	1.47 m
Trocha trasera ....	1.41 m	1.38 m	1.43 m	1.48 m
Largo tot. carrocería	4.68 m	4.60 m	4.64 m	4.88 m
Ancho tot. carrocería	1.79 m	1.79 m	1.80 m	1.84 m
Altura total .....	1.39 m	1.35 m	1.40 m	1.46 m
<b>Motor:</b>				
Potencia (HP-SAE a rpm) .....	101/4400	101/4400	122/4400	119/4000
Potencia real aproximada (DIN) .....	78 HP	76 HP	85 HP	
Número de cilindros	6 (cilindros)	6	6	6
Diámetro de cilin.	86.40	88.90	90.49	84.14
Carrera de émbolo	79.40	74.68	82.55	111.12
Cilindrada total ....	2790 cc	2786 cc	3179 cc	3707 cc
Compresión (en la R. A.) .....	6,9:1	8,4: 1 (?)	7,5: 1	7,3: 1
Paq motor max. (Kgm. a rpm. ....	21/2400	21/2000	23/2400	26/2100
<b>Suspensión:</b>				
Delantera .....	barra torsión	espir. indep.	espir. indep.	espir. indep.
Posterior .....	Semielíptica	semielíptica	"Uniflex" (1 hoja)	espir. indep.
Peso seco .....	1.130 kg.	1091 gk.	1.201 kg.	1.400 kg.
Rodado .....	6.50 x 13	6.00 x 13	600 x 13	6.70 x 15

fiere simplemente a un tipo de automóvil norteamericano de tamaño reducido.

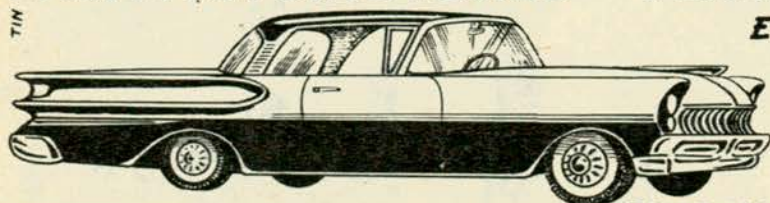
El IKA Rambler tiene rodado con llantas de 15 pulgadas; los tres restantes emplean llantas de 13 pulgadas de diámetro.

Se anticipa que varios o acaso todos estos coches serán equipados dentro de poco con motores más grandes o, al menos, más potentes. No hay nada firme al respecto, pero lo cierto es que las casas productoras se ocupan con la idea de equipar sus coches con unidades de propulsión más rendidoras. De concretarse ello, el Valiant sería equipado con el motor del Lancer (3.700 cc., 147 HP); el Falcon, con el motor Fairlane (V8, 3700 cc., 147 HP); el Chevrolet 400 con un motor tipo pickup (3900 cc., 137 HP), y el Rambler con su excelente motor original (3200 cc., 127 HP).

En un principio, los compactos han encontrado en nuestro país buena aceptación por corresponder al gusto del gran público consumidor, que en gran parte aún desconfía del automóvil tipo europeo. El costo de manutención es relativamente bajo, puesto que apenas supera los 100.000 pesos anuales incluyendo seguro, patente y consumo de nafta y aceite. Lo que más gravita es la prima de seguro, que es del orden del 45 por ciento de la suma arriba mencionada. El consumo de nafta es discreto, teniendo en cuenta la gran capacidad de carga de cada uno de los automóviles citados. Por esa razón es que los productores demuestran suma confianza para el futuro, sin desconocer los problemas que siempre habrá para vender un tipo de automóvil que resulta relativamente tan caro en nuestro país.

## CRISTALES CURVADOS INASTILLABLES PARA AUTOMOTORES - VENTA Y COLOCACION

ELIMINACION TOTAL DE FILTRACIONES



Mulé y Cía S.R.L.

PRECIOS ESPECIALES: AGENCIAS Y TALLERES

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



# Mi hermano JUAN

Por

*Oscar A. Gálvez*

OSCAR A. GALVEZ

Especial para AUTOCLUB

entusiastas sueños de muchachos y nuestra experiencia y dedicación de volantes y mecánicos más tarde.

En mis oídos todavía resuenan mis palabras insistentes, repetidas: "No, Juan. No te anotes en Olavarría".

Era uno de mis habituales consejos a mi hermano, pero esa vez mis frases tenían un tono distinto. Ya no era mi preocupación de siempre por su suerte, por orientarlo y ayudarlo. No era tampoco mi opinión objetiva, desapasionada, que sólo buscaba su camino más afortunado.

No. Esa vez no era igual. No sé exactamente por qué, pero sabía, o mejor dicho "sentía", que no debía figurar en esa competencia. Que ella no significaría nada bueno para él.

Por eso, insistí mucho. Quería hacerle rever su decisión. Mis palabras se sucedían a borbotones. Se sumaban y multiplicaban en un esfuerzo desesperado porque fueran atendidas: "No vayas. Ya una vez tuviste inconvenientes. Te rompieron los vidrios. ¿Para qué vas a volver?"

Pero comprendí que todos mis esfuerzos eran vanos, que todos mis argumentos y empeños por convencerlo estaban destinados a perderse, a despedazarse contra el muro incommovible de la determinación de mi hermano.

Todo era inútil. Juan iba a correr en Olavarría. Y no solamente allí. Por algo había pedido a la C.D.A. el calendario deportivo para 1963. Se iba a anotar en todas las carreras. Quería recuperar aceleradamente el tiempo perdido desde el '60. ¿Cómo no habían de perderse entonces mis palabras? Entre sus decisiones —que eran inquebrantables— se hallaba la de correr en todos los premios... para también ganarlos todos.

Hacia ya muchos años que para Juan el auto-

"Juan quiso figurar con signo propio. Una firme determinación lo forzaba a no aceptar integrarse en lo que pudo haber sido el binomio de los Gálvez."

Un nutrido grupo de entusiastas levanta en vilo al eximio volante, al finalizar —en la localidad de Luján— el Gran Premio Internacional de 1947.

**A**UNQUE el tiempo transcurrido desde el hecho trágico que da razón de ser a estas líneas no haya sido suficiente para atemperar su secuela de dolor, ni para recuperar plenamente la serenidad perdida ante la irreversible realidad, he aceptado el cordial ofrecimiento de AUTOCLUB para evocar, desde sus prestigiosas páginas, el recuerdo de mi hermano Juan. Y reviste para mí especial significación hacerlo precisamente desde el órgano oficial del Automóvil Club Argentino, institución rectora y madre del deporte al que ambos ofrendáramos nuestros más





En la foto, tomada en oportunidad de disputarse el XXXVIII Gran Premio Argentino de Carretera, aparecen el malogrado Juan Gálvez y el vocal del A.C.A. y vicepresidente de la Comisión de Carreras de dicha Entidad, señor Enrique González Vidal.

Auténticos deportistas, los hermanos Gálvez supieron convertir en fraterno abrazo, a la llegada, la encarizada contienda del camino.



movilismo había dejado de ser un deporte apasionante, para convertirse en fuerza absorbente y obsesiva, a la que se daba por entero. A él había volcado toda su capacidad de mecánico sagaz, su aquilatada experiencia de gran volante y las horas más preciosas de su tiempo.

En la personalidad de mi hermano se había ido operando una maduración progresiva. Ya había quedado muy atrás el "Cito" aquel del año 37, que me acompañó en las Mil Millas y se anotó con documento falso porque era menor de edad. ¡Y pensar que en el A.C.A. casi se dan cuenta, y dan por tierra con nuestra ilusión de muchachos! Había quedado atrás aquel que aprendió a hablar, como yo, en el modesto taller de mi padre, en idioma de motores y bujías. El chico que quería aprender y preguntaba... y que atendía consejos. El que se turnaba conmigo para ir al cine, para que el otro pudiera hacer la "changa". Aquel con quien preparamos, allá por el 37, la voiturette sin capota, para correr el Gran Premio Argentino y volcar en la segunda etapa. Y con el que volcamos otra vez en el 38, a 152 por hora. Y con el que compramos y acondicionamos la coupé en el 39, para correr el Gran Premio Argentino de Carretera. Y esa fue la decisiva, porque yo le había dicho: "Juan, si no gano esta vez, no corro más". Pero ganamos... y también lloramos de alegría.

En el 41 queríamos anotarnos en las Mil Millas y en la Vuelta de Balcarce. Pero no podíamos cerrar el taller. La solución surgió rápido: correríamos una carrera cada uno. Juan condujo

(Continúa en la página 107)

## MOTORES PEUGEOT EXPERIMENTADOS EN NUESTRO BANCO DE PRUEBAS

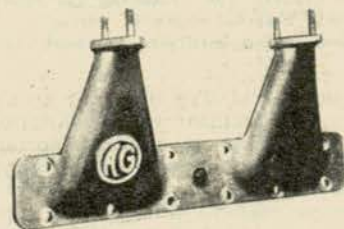
Disponemos de equipos de alta para PEUGEOT 403 y 404 — Más energía en su automóvil, mayor diversión en el manejo — Enviamos pedidos al interior — También efectuamos ensayos de motores



BANCO DE PRUEBAS para el ensayo de motores PEUGEOT 403 y 404



ALLIGATOR - Escape especial. Aumenta la potencia en 5 HP. Máxima aceleración y agradable sonido.



AG - Colector de admisión. Eleva la potencia en 8 HP. (13 HP con el escape espacial)

ALBERTO GOMEZ y Cía. S.R.L.

UGARTECHE 3268/70  
T. E. 71-6858 y 72-1149

**E**S indudable que la preocupación mayor que experimenta el automovilista sensato —muy en especial el que adquiere un auto nuevo— tiene origen en su duda sobre como comportarse durante el periodo de asentamiento del coche, de modo de no crearse problemas mecánicos serios en el futuro.

Personalmente creo que aún quienes desde hace años poseen automóvil, tampoco conocen a fondo este aspecto de la técnica de conducir, bastante delicado por cierto, del que depende en gran medida el rendimiento que habrá de ofrecer luego el vehículo.

Desde luego, lejos de ser éste un problema exclusivo del automovilista novel lo es de todo conductor, pues el periodo de asentamiento debe inexorablemente cumplirse tanto en un vehículo nuevo como en uno cuyo motor ha sido recién ajustado; claro que, cuando se trata de un auto nuevo, lo más correcto es acatar a pies juntillas las indicaciones vertidas por el fabricante del vehículo en el respectivo manual de instrucciones.

Antes de proseguir es oportuno aclarar que, en mayor o menor grado, el asentamiento de un coche nuevo comprende, en realidad, a todo el vehículo en sí, desde los más delicados componentes del motor y transmisión, hasta elementos del chasis como dirección, suspensión y aún la carrocería, en una palabra todos aquellos miembros susceptibles de hermanarse mutuamente o mejor dicho adaptarse uno a otro al experimentar los efectos de las condiciones impuestas por la marcha normal del vehículo en las carreteras al cabo de un periodo prudencial de tiempo.

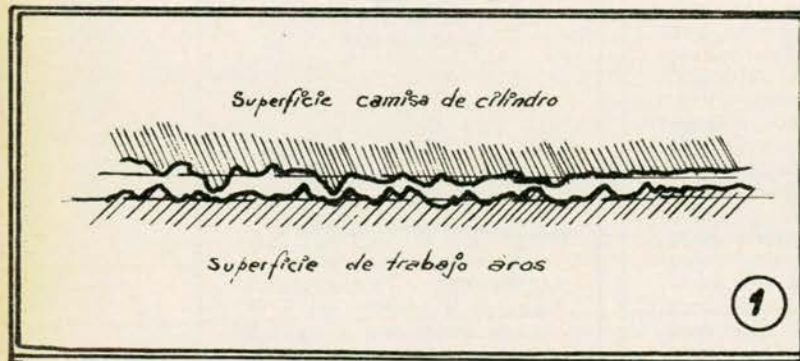
#### Al motor hay que cuidarlo

Sin duda, en este periodo es el motor el que merece los mayores cuidados. En efecto, pongamos por ejemplo los engranajes de la caja de cambios, diferencial, distribución, etcétera, que luego de tallados son cementados y templados para posteriormente rectificarse los flancos de sus dientes por medio de piedras circulares

# EL PERIODO DE ABLANDE EN EL AUTOMOVIL

Por el Ing. LUIS ADOLFO ROURA

Para AUTOCLUB

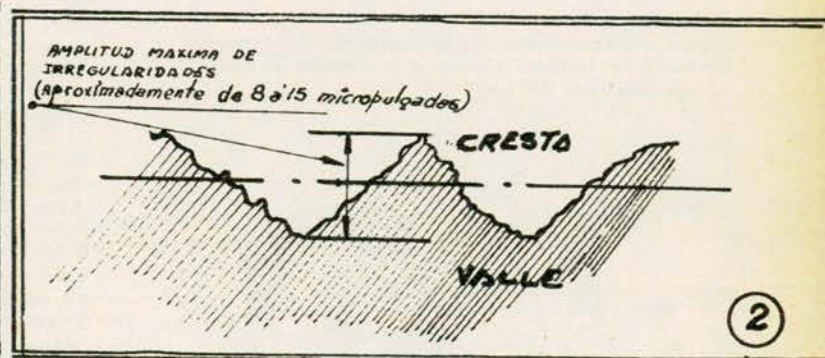


Curioso aspecto que presentan las superficies de cilindros y aros tal como se verían al microscopio o mediante un perfilómetro.

de gran velocidad, o bien por afeitado en máquina especial para facilitar el hermanado, que muchas veces como en el caso del piñón y corona del diferencial se lo completa haciéndolos rodar juntos en baño de aceite con polvo abrasivo.

De esta manera puede considerarse que los engranajes del motor y transmisión al recibir el usuario su vehículo nuevo, están prácticamente asentados.

En cuanto a la carrocería en sí los únicos cuidados que exige durante el asentamiento con un primer ajuste a los 1.500 kilómetros, y el último a los 3.000 kilómetros, al cabo de los cuales el tratamiento de protección denominado "universal" para la parte inferior de la carrocería y chasis proporciona a las tuercas y tornillos de fijación un bloqueo final contra el aflojamiento por un periodo más o menos largo, según el ambiente en el que opera el vehículo. De lo dicho se deduce entonces, que el tratamiento "universal", previo lava-



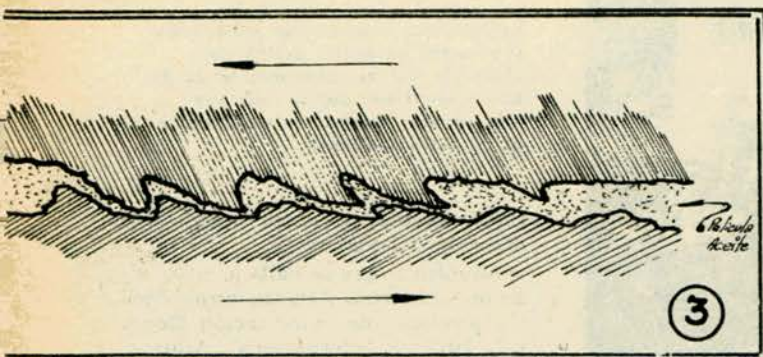
La dimensión de las irregularidades superficiales del mecanizado de los cilindros es del orden de 8 a 15 micropulgadas entre Valle y Cresta.

do a fondo del chasis, conviene hacerlo luego del periodo de ablande.

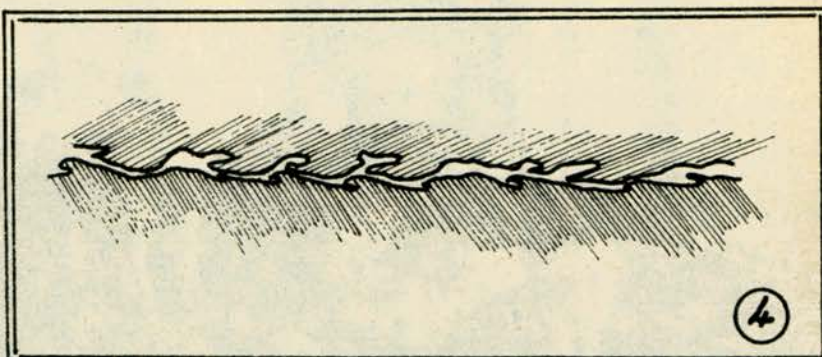
Cada uno de los componentes del automóvil, sean éstos de motor o chasis, luego del proceso de manufactura son sometidos a una serie de rigurosos controles como paso previo a su perfecto ensamble en el respectivo conjunto del cual forman parte.

#### El acoplado de elementos

Particularmente en el motor, las tolerancias más ajustadas y estrictas corresponden a todos aquellos elementos que deben acoplar uno en otro, como los aros y pernos en sus alojamientos de pistones y bie-las, los pistones en sus respectivos cilindros, cigüeñal en sus cojines de bancada y biela, árboles de levas en sus cojinetes en el block, válvulas y botadores en sus guías, etcétera.



Durante los primeros kilómetros de ablande del motor, las irregularidades superficiales, al frotar unas contra otras, se van aplastando, y adoptan poco a poco la conformación que se indica en la figura.



Otro aspecto de las superficies de trabajo ampliadas, donde puede verse irregularidades de distinto tamaño. Si el asentamiento no se efectúa a velocidad variable, las partículas más grandes y resistentes pueden romperse luego, con consecuencias desagradables para el motor, como desgaste prematuro, rayado de cilindros y exagerado consumo de aceite.

En todos los casos que acabamos de citar, existe rozamiento por deslizamiento recíproco entre partes, lo que exige mantener una enérgica lubricación para prevenir el desgaste, en especial cuando se trata de elementos nuevos. En este aspecto, las condiciones más severas de rozamiento se presentan en las superficies de contacto de los pistones y sus respectivos cilindros, precisamente por ser éstas las superficies más difíciles de lubricar.

El estado de terminación de estas superficies tiene decisiva influencia sobre las condiciones de desgaste, por lo que con ellas se extreman las precauciones en materia de mecanizado.

Los cilindros del motor, por ejemplo, son mecanizados interiormente por medio de máquinas alesadoras hasta aproximarse a unas cinco o siete centésimas de diámetro definitivo, y luego se someten las superficies resultantes a un proceso de rectificación con piedras planas múltiples de expansión hasta la medida final, lográndose, así, un elevado grado de pulido superficial, de apariencia especular a simple vista.

Los aros de pistón, por su parte, son cuidadosamente rectificadas en sus flancos para un perfecto encaje en las ranuras de pistón, sin embargo, en su periferia de frotamiento contra los cilindros, se mantiene la terminación del torneado, notándose, a simple vista, surcos de la herramienta.

Contrariamente, algo que cabría suponerse, observando al microscopio un perfil de la superficie de trabajo de los cilindros, se comprueba la existencia de una serie de irregularidades de distinto tamaño y aspecto, ocurriendo otro tanto —aunque en mayor grado— con las superficies de trabajo de los aros, de manera que enfrentando ambos superficies se presenta el curioso aspecto que ilustran las figuras.

### Crestas y valles

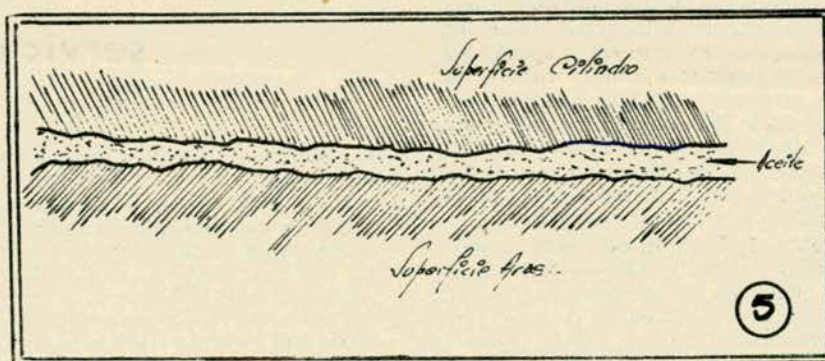
Los puntos más altos de las irregularidades que comentamos, se denominan crestas; y las depresiones resultantes entre ellas, por similitud con los perfiles geográficos, reciben el nombre de valles.

Al producirse un deslizamiento relativo de semejantes superficies aplicadas una contra otra con determinada presión, se producirá el aplastamiento parcial de las crestas más altas, llegando a ocurrir la rotura o desprendimiento tan sólo en las crestas más débiles, en forma de finísimas partículas, dependiendo la cantidad de éstas de la velocidad con que se cumpla el movimiento.

Haciendo, por un momento, abstracción de la velo-

cidad del movimiento, es lógico admitir que ese continuo frotamiento habrá de traducirse en un desgaste paulatino de las irregularidades superficiales, empequeñeciéndose la amplitud de los valles y crestas, hasta lograrse cada vez más el perfecto hermanado de ambas superficies, que ocurrirá, teóricamente, al desaparecer los valles y crestas.

Es indudable que cada una de esas microscópicas irregularidades posee una distinta resistencia mecánica a la rotura según su forma y dimensiones; del mismo modo, para cada valor de la velocidad lineal media de los pistones dentro de sus respectivos cilindros, corresponde una fuerza de roce entre ambas superficies (fuerza tangencial de roce), tanto mayor cuanto mayor es la velocidad.



Estado que presenta las superficies de trabajo al cabo de un correcto asentamiento. Desde luego que esta terminación, a simple vista tiene apariencia espectacular y brillante.

Durante el periodo de asentamiento del motor, se procura lograr el perfecto hermanado de las superficies de aros cilindros, mediante un completo y total desgaste de las irregularidades macroscópicas, hasta alcanzar las superficies el estado de espejo.

### Variemos las velocidades

Por lo expuesto, se deduce entonces que la mejor manera de lograr el propósito enunciado es la de variar la velocidad del motor, de modo de cubrir, en lo posible, el rango de cargas de rotura de la mayor parte de las irregularidades.

En una palabra, con lo dicho se pretende demostrar que para lograr un perfecto asentamiento, lo correcto es hacer marchar al automóvil en ablande a distintas velocidades, y no —como mucha gente cree— a velocidad constante no superior a 50 Km/hora, pues es costumbre inveterada programar un viaje redondo de

(Pasa a la página 96)



La armónica colaboración entre jefes y personal ha hecho posible la absorción del acrecentamiento de las tareas, motivado por la cada vez más amplia demanda servicial por parte de la masa societaria.

tinada al integral asesoramiento y la atención del viajero.

La misma, que se halla a cargo del señor Guillermo Zanotti, comprende las secciones de Información General, Turismo Internacional, Aduana, Viajes y Turismo, Recreos y Campamentos y Pesca Deportiva. Por considerarlo de primordial interés para nuestros lectores —en todo caso turistas prácticos o potenciales— damos seguidamente una información, que por razones de espacio no pretende ser exhaustiva, sobre la varia-

# ANTES DE VIAJAR..

**D**ESDE los ya lejanos tiempos de su nacimiento al quehacer común, el A.C.A. ha volcado lo mejor de sus empeños al fomento del turismo.

Conscientes de las verdaderas implicaciones de dicha actividad en los órdenes social, cultural y económico de los pueblos y con la convicción de las incalculables posibilidades que para el desarrollo de la misma se abrían en nuestro medio, los fundadores de la Institución incluyeron la promoción turística entre sus principales finalidades estatutarias.

Ello significó un compromiso contraído con la masa societaria y la Nación toda. Pero más allá de eso, constituyó la fijación de una responsabilidad que el A.C.A. podía y debía asumir, y que no vaciló en adjudicarse, para contribuir con los medios a su alcance y dentro del ámbito de sus funciones, a una vasta obra de trascendental proyección nacional.

La actividad del Club en materia de promoción del turismo comienza cuando aún no existían rutas camineras al interior del país. Y aquél no podía ser estimulado sin caminos ni señales. El punto de partida, pues, estaba fijado de antemano. Era necesario empezar por convertir en reales paseos turísticos lo que hasta entonces sólo eran aventuras más o menos riesgosas o simples exploraciones.

Para el logro de tales fines, la Institución propició con insistencia la sanción de una ley nacional de vialidad, la que, llevada al terreno de las realidades, constituyó un aporte primario pero esencial para

## La División Turismo y Deportiva es una vasta organización destinada al asesoramiento y servicio integrales del turista

el desarrollo orgánico del turismo en el país.

Valiéndose de sus propios medios y del entusiasmo que contagian las empresas de largo aliento pero que se sabe promisorias, el A.C.A. dio comienzo a las tareas de señalamiento caminero, coetáneamente con la iniciación de los trabajos de relevamiento y con la publicación de las primeras ediciones cartográficas. Por su parte, los grandes premios de carretera organizados por la Entidad, coadyuvaron también al extenso plan emprendido en materia de promoción turística, al abrir nuevas zonas todavía inexploradas y demostrar la practicabilidad del viaje hacia las mismas.

Con posterioridad y hasta el presente, la actividad del A.C.A. referida al fomento del turismo no ha conocido desmayos ni retaceos. Los resultados de dicha obra promocional —con el progresivo aumento de las legiones de viajeros— fueron exigiendo del Club una gradual e ininterrumpida expansión servicial. Jalando etapas, el A.C.A. amplió los servicios existentes y habilitó nuevas prestaciones, hasta que las circunstancias apuntadas señalaron la conveniencia de crear la actual División Turismo y Deportiva, des-

ta gama de servicios que pueden requerir de las oficinas enunciadas.

**Usted debe informarse antes de emprender un viaje.**

La oficina de **Información General** brinda al viajero toda clase de referencias sobre itinerarios, distancias, alojamientos, estado de transitabilidad de los caminos, además de proveerle de hojas de ruta, planos y guías de turismo, que resultan necesarios para su información.

Cabe destacar que la información

Las espaciosas instalaciones del **Salón de Turismo** del A.C.A. son concurridas diariamente por numeroso público, interesado en beneficiarse con los servicios que allí se brindan a los asociados.







**La Oficina de Viajes y Turismo,** que funciona como agencia de viajes, atrae a muchas personas deseosas de incorporarse a las excursiones programadas por aquella. La oficina brinda además, otras prestaciones de gran utilidad para el viajero.

vial que se suministra al interesado es recabada por personal especializado del A.C.A. afectado a esas tareas en las distintas zonas de la República y transmitida a la Sede

nal de Conducir", que también emite el A.C.A., equivale al registro de conductor en el orden internacional. Cabe destacar que para solicitar este último documento es necesario que

hacerse la reserva de pasajes aéreos y marítimos. Asimismo, se ofrecen interesantes programas de excursiones para visitar Europa, Estados Unidos, Cercano Oriente, etc., además de los planes desarrollados en el orden nacional, que también incluyen excursiones, reservas de pasajes (ferrocarriles, ómnibus, etc.), de fletes para servicios fluviales, de alojamiento, etcétera.

Por otra parte, el alquiler y venta de automóviles para su entrega al turista en el exterior, es otra impor-

# PASE POR EL A.C.A.

Central desde las principales estaciones de servicio del Club, por medio de su red radioeléctrica.

Los datos obtenidos en la forma descripta, juntamente con los proporcionados por el Servicio Meteorológico Nacional y las planillas sobre precipitaciones pluviales facilitadas por los Ferrocarriles, constituyen la base informativa con la cual la División elabora un boletín diario sobre caminos, que distribuye a los periódicos, las radios y los canales de TV para su difusión.

Además del asesoramiento indicado, que puede ser requerido al A.C.A. personalmente o mediante comunicación telefónica, la oficina de Información General evacúa consultas sobre patentamientos, transferencias de vehículos, procedimiento para obtener registro de conductor, reglamentos de tránsito, etcétera.

**Para viajar al extranjero con su auto, solicite en el A.C.A. la documentación internacional.**

A los socios que deseen viajar al extranjero en su automóvil, la sección **Turismo Internacional** les provee de la documentación necesaria, la que tiene validez por el término de un año calendario a partir de la fecha de habilitación. El "Carnet de Pasos por Aduana" evita las cauciones pertinentes ante la Dirección Nacional de Aduanas y los posibles inconvenientes que pudieran surgir para la entrada y salida del vehículo en los distintos países que se visiten. El "Certificado Internacional del Automóvil" permite la libre circulación del vehículo, dentro de las normas de tránsito vigentes en cada nación extranjera. El "Permiso Internacio-

nal de Conducir", que también emite el A.C.A., equivale al registro de conductor en el orden internacional. Cabe destacar que para solicitar este último documento es necesario que

Por último, una Carta de Presentación permite gozar al viajero —en su calidad de socio del A.C.A.— de la reciprocidad de servicios que mantienen la mayoría de las instituciones afiliadas a la FIA y a la AIT. La Entidad otorga también —ello exclusivamente a los asociados que hayan tramitado la documentación internacional— una placa con la sigla R.A. (República Argentina), establecida por las convenciones de París de 1926 y de Washington de 1943 para todo automotor en tránsito internacional.

La emisión de los documentos internacionales descriptos se efectúa tanto en la Casa Central de la Institución, como también en las filiales Mendoza, San Juan, Córdoba, Rosario, Santa Fe, Paraná y Mar del Plata. Las de La Plata y Bahía Blanca emiten solamente el "Permiso Internacional de Conducir".

**Consulte al A.C.A. sobre trámites de Aduana.**

Dentro de la División Turismo, una oficina especializada proporciona asesoramiento integral sobre tramitaciones de Aduana, tanto al socio que desee viajar al exterior llevando su auto (exportación temporaria), como a los asociados de entidades extranjeras que visiten nuestro país y deban retirar su vehículo de aquélla.

**El A.C.A. organiza interesantes excursiones turísticas.**

La Sección Viajes y Turismo se desempeña como agencia de viajes al servicio del socio. En ella puede

tante prestación que se suma a las ya citadas.

Con idénticos servicios que en la Sede Central de la Entidad, funcionan organizaciones similares en Mar del Plata y San Carlos de Bariloche, y recientemente fueron inauguradas las de La Plata y Santa Fe.

**Para los amantes del camping y de la pesca.**

Para excursiones dominicales o de fin de semana, el A.C.A. posee campos provistos de instalaciones adecuadas, en tierras arboladas, algunos sobre la ribera del río de la Plata y otros sobre la costa atlántica. En su mayoría disponen de mesas, parrillas, bancos, juegos de entretenimiento, buffet y servicios sanitarios, y algunos están habilitados para campamentos.

Asimismo, los adeptos a la pesca deportiva reciben orientación para la práctica de esta sana actividad. La Entidad cuenta para ello con un recreo a orillas de la laguna de Chascomús, el cual está provisto de una dotación de botes. Periódicamente se organizan excursiones colectivas de pesca, de las cuales pueden participar los socios que se inscriban en el registro respectivo.

Los datos sobre el uso de las mencionadas instalaciones y sobre pesca deportiva, pueden ser solicitados a la oficina de Recreos, Campamentos y Pesca Deportiva de la División Turismo del A.C.A.

Por la importancia y extensión de los servicios que presta, la División Turismo y Deportiva está llamada a un extraordinario y rápido desarrollo.

# LA SAETA EN NUESTRA VIEJA SEMANA SANTA

Por  
LIA GOMEZ LANGENHEIM  
Para AUTOCLUB



Actual fachada de la histórica catedral de Córdoba, la misma que recibió el eco de las saetas, en las tradicionales "Semanas Santas" cordobesas del siglo XVIII.

En el siglo XVIII, en la histórica iglesia de San Juan Bautista, se veneraba, en el altar mayor, esta imagen de Jesús Nazareno, conocida con el nombre de "El Nazareno que habló", tributándosele piadoso culto, del que las actas eran parte inseparable.

La saeta —especie lírica hoy casi perdida entre nosotros— es ni más ni menos como se sabe, que una jaculatoria en verso. Generalmente compuesta en metro de arte menor, el pueblo canta con ella al "Ecce-Homo", al Nazareno de la vía del Calvario; al Señor Crucificado y a su madre —la Virgen Dolorosa—, durante las procesiones de la Semana Santa:

*¡Misericordia te pido;  
misericordia, Señor!  
En la hora de mi muerte  
¡que me alcance tu perdón!*

Tierna expresión de amor a Jesús; al sacrificio cruento del Hombre-Dios, que reconcilia al Padre con el género

humano, mucho se ha escrito a su respecto, especialmente en lo que concierne al folklore andaluz, cuya presencia se deja sentir fácilmente en América.

Saeta llámase a este cántico popular religioso porque, al igual que el arma homónima, pretende también adentrarse en el corazón. Adentrarse en el corazón de Cristo y en el de esa mujer —sublime estampa del dolor— que El nos legó por madre, al pie de la Cruz:

*Deja que lllore, contigo,  
¡imagen viva y doliente,  
¡Madre de mi Salvador!  
"refugio del pecador"!*

A la inversa, en cambio, otras veces la saeta se vuelve hacia el hombre pecador, "cual si fuera la admonitoria voz del propio Cristo":



*"Tú que pasas, mírame;  
cuenta, si puedes, mis llagas:  
¡Ay, hijo, qué mal me pagas  
la sangre que derramé!"*

Tanto en España, como en América, casi no existe el Calvario o imagen del Crucificado en donde no figure impresa esta saeta, recordatoria de toda una tradición clásica en materia de representaciones poéticas del Drama del Gólgota

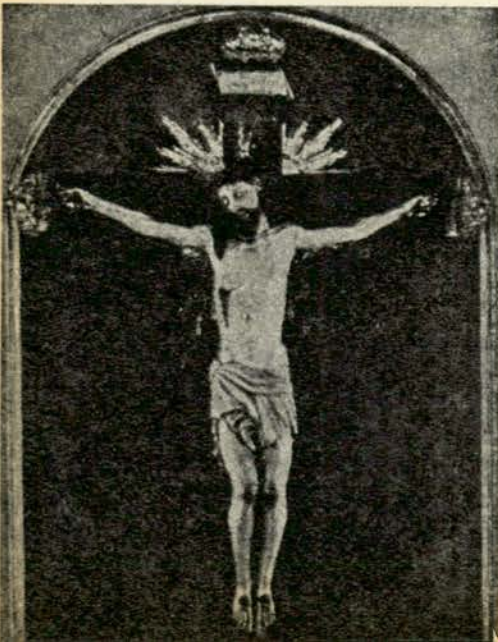
Durante la época hispánica, las ciudades del interior argentino, celebraban especialmente y con gran solemnidad las exteriorizaciones de la Semana Santa. Eran ellas, así, aunque muy lejos de su magnificencia, como un débil trasplante de la "Semana Mayo" en Sevilla. Las mujeres, llevando también la clásica mantilla española y vestidas con ropajes negros, arrojaban flores al Cristo y a la Dolores, ya desde los balcones y rejas, ya entremezclándose con la muchedumbre penitente, mientras que el cantar de las saetas contribuía a saturar aquel ambiente de auténtico misticismo:

*"Madre que lo vas siguiendo  
camino al Monte Calvario,  
¡sigue, también, nuestros pasos  
y libranos del pecado!"*

Tanto Córdoba, como Salta —sin duda por un reflejo de la Lima señorial—, rivalizaban entre sí en las celebraciones de la "Santa Semana". Igual cosa ocurría entre las ciudades de Buenos Aires y Santa Fe, al influjo recibido desde la Asunción. Manifestaciones idénticas podían apreciarse en el resto de las ciudades: en Cuyo, en el Litoral y en el Tucumán, en todas las cuales era frecuente oír, incluida a las oraciones del "Viacrucis", la saeta popularísima:

*"Por tu Vía dolorosa,  
por tu Madre en Soledad;  
por tu Santa Cruz, Señor,  
libranos de todo mal!"*

En lo que a Córdoba concierne, el historiador y poeta Ataliva Herrera ha



exhumado, entre otras, esta emotiva saeta que se cantaba, en el siglo XVIII, en las "procesiones penitenciales":

*"La eternidad llega pronto;  
¡Señor, Señor, ten piedad,  
por los que duermen, tranquilos  
en el pecado mortal!"*

A su vez, con referencia al viejo Buenos Aires, los cronistas antiguos recuerdan aquella otra, que dice:

*"Hermano, mira que tienes  
tantas culpas contra ti...  
Y no tienes más que un alma:  
si la pierdes... ¡ay de ti!"*

Tradicionalmente se sabe, también, que en la misma capital del Virreinato, hasta los negros esclavos confundían su voz con la de sus jóvenes "amitos", para dejar —en los templos— el fervor de las saetas o "alabaciones", frente a las imágenes de los Cristos históricos que, entonces, recibían mayores honras.

Aquellas "alabaciones", comunes también en otras regiones de América, versificaban distintos aspectos de la Pasión y Muerte de Jesús:

*"La sangre que derramó  
cayó en un cáliz sagrado:  
el hombre que la bebiera  
será bien aventurado."*

O esta otra:

*"¡Padre de todo lo creado,  
Crucificado Señor,  
me diste todo tu amor  
por librarme del pecado."*

Pero, donde la saeta adquiría mayor carácter y emoción era, indudablemente, en las suplicantes jaculatorias populares, que se cantaban en los atrios de las iglesias y que, por así decirlo, lloraban la ignominiosa muerte del Redentor:

*Virgen de los Dolores,  
dile a mi Salvador  
que, llorando mis culpas,  
junto a su Cruz estoy.*

*¡Jesús Nazareno  
que mueres de amor,  
echa tus miradas  
sobre el pecador!*

*Si un día fui yo causa  
de tu muerte en la Cruz,  
¡hoy, guárdame en tus llagas,  
dulcísimo Jesús! •*

El Cristo de Buenos Aires, patética imagen tallada en nuestra capital, durante la época hispánica, y desde entonces, venerada en la Catedral. Hasta su cruz llegaba el rumor de las saetas, en las Semanas Santas de los tiempos vireynales.

#### EN EL MAR...

El sol, el viento y el agua no resecan el cabello de este pescador. Glostora lo protege y mantiene dócil.



#### EN LA TIERRA...

Después de la pesca, otra vez Glostora, y su cabello lucirá bien peinado durante todo el día!

### Glostora mantiene EL CABELLO BIEN CUIDADO TODO EL DIA!

Sus finisimos componentes vivificantes y embellecedores, suavizan y asientan naturalmente el cabello, otorgándole una permanente apariencia de recién peinado.



Así asegura Glostora  
su éxito personal  
en todo momento!  
A usted le agradará  
su varonil y  
persistente perfume...  
(Y también a ellas!)

*Su cabello refleja su cuidado*

Peínese con

# Glostora

el fijador del éxito!

# 103.000

65.000 en Europa y 38.000 en Estados Unidos constituyen el trágico saldo imposible de ignorar. Para disminuir esos guarismos se necesita prevención, represión y educación vial temprana y adecuada

Por ANTONIO CATALDO

Para AUTOCLUB

CUANDO se habla de la circulación y del tránsito, se dice: "el tránsito está enfermo y hay que curarlo". Sin embargo, a este diagnóstico no corresponde nunca una apropiada y completa terapia. Se sostiene que los accidentes de ruta son causados por la indisciplina de los usuarios, a los cuales se debe reprender y aperebrir severamente. Para ese fin se propicia una mayor rigidez aplicable a los que desobedecen el Código de Tránsito y una revisión de las sanciones penales, pero olvidando que la observación de las normas de circulación se confía al sentido de responsabilidad de los usuarios y a la responsabilidad y a la sensibilidad social de su conciencia, y no sólo a la eficacia intimidatoria de las leyes.

Las leyes penales, si bien en cierto modo son normas represivas, todavía alcanzan las finalidades sociales que persiguen con su eficacia preventiva, entendidas no tanto como temor a la penalidad, cuanto como capacidad educativa de la conciencia social.

Sin embargo, tal obra de prevención no puede seguramente provenir de las ignoradas leyes, sino de la obra inteligente de aquellos cuyo deber es hacerlas observar. Por lo tanto es erróneo pensar que se da solución al problema de la circulación caminera aplicando rigurosamente las sanciones, porque el rigor castiga la indisciplina pero no la elimina en la mayoría de ellos.

Para eliminar la indisciplina es necesario educar a los usuarios porque solamente la educación vial, inculcará y fomentará el sentido de la autodisciplina y de responsabilidad. En la Argentina poco se ha hecho para eliminar el desinterés de aquellas instituciones a las que la ley demanda el grave deber de interpretar que la circulación constituye un problema social de fundamental importancia.

En efecto, algunas comunas demuestran tener un sentido de responsabilidad muy especial, porque tratan el tránsito no como un problema social a resolver, sino como un cómodo medio de incrementar el escaso balance comunal. De esa manera toda forma de prevención edu-

## ACCIDENTES MORTALES EN UN AÑO



A veces, accidentes como este son fruto exclusivo de la fatalidad. Pero es evidente que muchos de ellos podrían evitarse con adecuada prevención, represión y educación vial.

cativa no puede ser desarrollada por los servicios de policía urbana la cual se limita normalmente, a contrarrestar las cómodas violaciones al Código, transformándose de este modo en tutor del orden, preventiva del desorden, y en productiva cobradora municipal.

De este modo, para ser buenos vigilantes urbanos no es necesario ser capaces profesionalmente, competentes y equilibrados, sino que es suficiente conocer aquellas señalizaciones que indican la prohibición de estacionamiento, las limitaciones impuestas por el intendente municipal, la punición inapelable a los contraventores, para aumentar los ingresos comunales.

Con esta premisa las funciones preventiva y represiva del Código de Tránsito están irremediablemente comprometidas y en consecuencia la conciencia vial y la autodisciplina de los usuarios continuarán siendo palabras utópicas y sin sentido.

De ahí la necesidad de unir la eficacia de la ley con una difundida y penetrante obra de educación vial que haga consciente al usuario de las responsabilidades morales y jurídicas que asume circulando por las calles. Tal conocimiento hará que el respeto a las normas de tránsito se transforme en honestidad, y la honestidad para ser respetada no necesita policías.

### El Peugeot en Florida

PENNSYLVANIA S.A.  
CONCESIONARIO OFICIAL

## PEUGEOT

Una completa organización al servicio de  
LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE  
Amplios planes de financiación con  
**INTERES BANCARIO**

Tomamos su unidad usada con  
la más alta tasación  
Moderna planta de service  
**FLORIDA 350**



404



403

La obra de formación debe iniciarse en las escuelas, porque es en ellas donde se forma la conciencia y se enriquecen las mentes con la noción del bien o del mal, de la honestidad y de la deshonestidad. Y violar las normas de circulación exponiendo la propia vida y la ajena es un acto de deshonestidad no menos reprochable, en lo moral, que cualquier otro atentado a la seguridad individual.

Recientemente el National Safety Council, recopilando datos estadísticos de varios países, ha revelado que el accidente de tránsito raramente es accidental y que en la mayoría de los casos el único y verdadero responsable del mismo es el hombre, mientras que el estado del camino influye en el hecho con porcentaje mínimo.

Por lo tanto si como está demostrado, la causa principal de los accidentes es el hombre, es evidente que todo esfuerzo debe ser dirigido a él, si deseamos frenar el estrago de vidas humanas que todos los días se registra en las calles.

De las iniciativas para garantizar la seguridad de la circulación es erróneo limitarse a la realización de obras técnicas descuidando el factor educativo, que por el contrario, de acuerdo con la proporción de los resultados, es el único método idóneo para evitar la casualidad de los accidentes del tránsito.

Sesenta y cinco mil personas mueren cada año en las calles de Europa. Este es el resultado de una encuesta efectuada por la C. E. E. (Comisión Económica Europea).

En el estudio se pone en evidencia que, en la mayoría de los casos, se trata de verdaderos suicidios: "El 80 por ciento de las desgracias se deben a imprudencias o a la culpabilidad del conductor, mientras que solamente el 20 por ciento de ellos es provocado por el estado de los caminos o desperfectos del vehículo".

Durante los 16 años de la postguerra, las víctimas de los accidentes de tránsito en Estados Unidos superan a los caídos en el segundo conflicto mundial. Tan sólo en el año 1961, según informó el National Safety Council, el saldo fue de 38.000 muertos, 1.400.000 inválidos y daños por 6.900 millones de dólares, equivalentes a 920.000 millones de pesos.

Son cifras astronómicas, que causan impresión. Ante ellas, han surgido una serie de iniciativas y propósitos para prevenir los accidentes de tránsito más eficazmente y, sobre todo, para reducir al mínimo aquellos que obedecen a imprudencias o descuidos de los conductores.

Para estos últimos, se considera suficiente el fortalecimiento de la disciplina y el respeto a las leyes y a las normas elementales de higiene para la conducción, como por ejemplo, no manejar en estado de ebriedad o cansancio excesivo, no violar los límites de velocidad, etcétera.

Estados Unidos está indudablemente alarmado por el trágico saldo de los accidentes de tránsito, y volcará todo su empeño en reducirlos de la forma más drástica y eficiente.

Sean entonces bienvenidas, las calles organizadas y las autopistas, ansiosamente esperadas por todos, y que nadie piense que tales obras son suficientes por sí mismas y que resolverán los problemas de la circulación, si a ellas no se une una apropiada obra de educación vial.

Tal obra deberá ser dirigida a los jóvenes, ya sea porque éstos constituyen el terreno más fértil para la buena siembra, o sea porque son los que en las estadísticas mundiales ofrecen el mayor tributo de sangre.

En efecto, los jóvenes, como ha demostrado el National

**El 80 por ciento de los accidentes fatales se debe a imprudencia o negligencia del conductor y sólo el 20 restante por el estado del camino o desperfectos mecánicos.**



Safety Council, representan el 55 por ciento de los muertos en la calle.

¿Cómo se puede permanecer indiferentes ante tales cifras y titubear en la actuación del programa educativo, el único que puede salvar con las nuestras, las vidas de nuestros hijos y de nuestros nietos?

El problema de la educación vial es de enorme importancia social, y porque no se preste a valuaciones de ventajas electorales, no puede y no debe ser olvidado porque el slogan de la cruzada contra los accidentes del tránsito no puede ser otro que éste: Educar, Educar.



**Este es  
el emblema  
de garantía**

y

**para "su" FIAT  
A. J. SERGI S.A.  
le asegura**

- Precio oficial
- un PLAN FINANCIERO para "SU" presupuesto, al más bajo interés de plaza
- "SERVICE" altamente especializado que funciona para "SU" comodidad las 24 horas del día
- exactitud y prontitud en la ENTREGA
- garantía integral por seis meses o 10.000 km.
- seguro contra todo riesgo con módicas primas
- asociación gratuita al Automóvil Club Argentino
- patentamiento y trámites accesorios
- inspección gratuita a los 50.000, 75.000 y 100.000 km.
- TRATO CORDIAL

**COMPRAMOS "SU" UNIDAD USADA AL CONTADO  
Y AL MAS ALTO PRECIO DE PLAZA**

**ANTONIO J.  
SERGI**  
SOCIEDAD ANONIMA  
COMERCIAL, INDUSTRIAL,  
INMOBILIARIA Y AGROPECUARIA  
Salón de Ventas: Av. Honorio  
Pueyrredón (ex Parral) 1087  
esq. Av. Angel Gallardo 1100

(FRENTE AL CID CAMPEADOR) - Tel. 89-6911

CONOZCA SU AMPLIO Y COMPLETO SERVICE EN  
DONATO ALVAREZ 1342 - TEL. 58-0328 Y 0393

**SABADO Y DOMINGO ABIERTO TODO EL DIA**

# Valija de Viaje

LA SCALA DE MILAN Y DEPORTES DE INVIERNO

Por DELIA RAVASIO

Ilustró MARESTH

Para AUTOCLUB

**R**ECORRIENDO la pintoresca carretera que bordea el lago Lario regresamos a Milán, donde nos esperan numerosos programas: paseos y excursiones, la variedad de los cuales hace difícil decidir por dónde comenzar. El confort, la tibieza de todos los lugares, ya sean museos, teatros, cines, confiterías, iglesias, etc., invitan a visitar todo lo que se pueda de acuerdo con el tiempo de que se disponga.

Recorriendo la ciudad encontramos, en el centro, la plaza de la Scala, que toma su nombre del teatro homónimo, con su proporcionado y elegante frente, de estilo neo-clásico. Junto al Teatro se encuentra el Museo Teatral, que es muy interesante visitar; pero lo que considero indispensable es concurrir a una función de la Scala, porque estando en Milán, debe conocerse este templo del arte lírico en uno de sus mejores espectáculos. Es una oportunidad que no se debe dejar pasar aunque resulte cara; porque las localidades cuestan mucho y porque es necesario concurrir muy elegante, con un magnífico traje de noche, buenas joyas y pieles, para no desentonar con el ambiente. No olvidemos que Milán es la ciudad industrial más importante de Italia, y su riqueza se refleja en el vestir de sus mujeres (entre otras cosas), que es diferente del de otras europeas. El buen gusto, la calidad de los materiales empleados en la confección de las toilettes, la originalidad de sus modelos y los detalles refinados, pieles de las más variadas y alhajas de gran valor material y artístico, forman un conjunto espléndido.

Los caballeros de rigurosa etiqueta, la mayoría de frac con sus camisas al estilo 800, con alforcitas y voladitos, (que pueden adquirirse en Nicki Kini, un negocio en la vía Manzoni para la elegancia masculina).

Otro detalle del espectáculo es la sala: una joya de buen gusto, en oro y rojo, con una gran iluminación que, al comenzar la función, suavemente va disminuyendo hasta quedar solamente y por breves minutos iluminados el interior de los palcos, que con el fondo rojo y los plafones blancos, forman un espectácu-

Vestido de dos piezas, de lana color marrón. La falda lleva un tablón adelante; bolsillos en la misma y en la chaqueta. Cuello y botones de astracán negro, lo mismo que en el borde del sombrero, en forma de galerita. Falda y saquito en lana verde botella. Cuello-echarpe adornado con piel de nutria. El sombrero levantado, y hacia atrás lleva también un detalle de la misma piel.



lo maravilloso y romántico, que nos hace pensar en las descripciones de siglos pasados. Y para completar este ambiente lujoso y artístico, la nota alegre y decorativa a nuestro alrededor: los acomodadores de gran gala con sus vistosos uniformes, adornados de alamares y cordones.

Después de deleitarnos con "el bel canto y la bella música", se puede terminar la velada en una "boite": Caprice, Embassy, el distinguido Piccolo Bar y el Stork Club. También, como detalle original, se puede concurrir a algún lugar existencialista, donde ocurren episodios graciosos que completan un buen recuerdo.

En el centro, modelo de raso de seda natural color verde pastel. La parte superior, bordada en paillete negro y azabaches formando guarda en el estilo del vestido. Guantes largos de raso natural color negro. Peinado alto, algo exagerado, para dar carácter al modelo. A la izquierda, vestido en chiffón color rojo lacre. Alrededor del escote drapeado, cayendo hasta el ruedo desde un hombro, al que se sujeta con un broche de brillantes y esmeraldas. El caballero, frac negro azulado.

## Gastronomía y espectáculos

En Milán la gastronomía es muy variada y muchos de sus platos conocidos universalmente, como el minestrone, la sopa pavesio, el ossobuco con risotto, risotto con tartuffi, etc., y sus vinos aromáticos y deliciosos como los de Valentina, Inferno blanco y tinto, Freccia rosa y el Moscatel Scanzo, —constituyen un atractivo delicioso—. Sus golosinas son muy tentadoras, sobre todo las de "Motta" y "Alemagna", dos firmas famosas que tienen sucursales en las ciudades italianas; son recomendables sus "panettoni". Otra cosa agradable, durante los días de reunión, es asistir a "San Isidro", el hipódromo milanés, concurrido por los amantes del deporte equino. Nuevamente allí vemos la elegancia femenina, en el aspecto deportivo. Vestidos y trajes de lana con detalles de piel y tapados de piel también.

Los espectáculos del Palazzo del Ghiaccio son interesantes, y los numerosos teatros, como el

Para excursiones por la nieve, este conjunto de lana impermeable, color rojo vivo, debajo, pullover blanco. Botitas de cuero negra y gorro de lana mohair también negro.



Para después de esquiar: en primera línea, pantalón de lana color noisette, pullover negro con gran escote en la espalda. La vincha y las chatitas, son de terciopelo negro con bordados en piedras de varios colores. En segundo plano: Pantalón de terciopelo color rojo oscuro, blusón sin mangas, de lana negra con hilos dorados; los zapatitos, de terciopelo negro, con bordados también en oro.

Nuovo, Piccolo Teatro della Città de Milano, conocido en la Argentina porque su compañía nos ha visitado; el Olimpia, el Odeón, etcétera; sus cines: Ambassadeur, Manzoni y otros, forman un conjunto de atracción y una variedad que nos ofrece elección, para pasar un buen momento.

Aprovechando la temporada invernal y para matizar nuestro viaje, es interesante realizar deportes en la nieve o asistir a campeonatos de esquí, donde intervienen competidores de varias partes del mundo. Sus pistas son muy buenas, los bellos panoramas blancos, fríos, pero agradables; los hoteles, cabañas y refugios, están equipados para hacer grato el ambiente. Los bares están bien provistos de bebidas fuertes, como los ponches calientes; y no falta la nota emotiva de los cantos montañeses que se escuchan a lo lejos, en el silencio de la noche.

## Otros lugares a visitar

Cerca de Milán (en Brescia), se encuentra Ponte Di Legno, con magníficos panoramas que pueden verse desde el funicular o las telesillas que se utilizan para llegar a las partes más elevadas. Posee hoteles de variadas categorías, refugios y lugares nocturnos de diversión.

Considero importante alejarse de Milán y hacer una visita a Cortina D'Ampezzo, lugar de deportes invernales y de verano, antigua posesión aristocrática del imperio austro-húngaro y que conserva sus características también en sus habitantes, con sus costumbres y trajes regionales.

Para llegar a este maravilloso lugar, continuamos en nuestro coche, bien abrigados con pantalones de lana y pullover de color vistoso para animar el "ensemble" y un sacón forrado de piel. Salimos de Brescia, pasamos por Gardone, Roveretto, Trento, Balzano y llegamos a Cortina D'Ampezzo, recreando nuestra vista con los lugares montañosos, pintorescos y muy variados, con casitas alegres cuidadas por sus habitantes, gente sana, sencilla y hospitalaria.

Cortina D'Ampezzo, en las Dolomitas, está provista de hoteles de primera categoría, como Il Cristallo, Posta, y otros; también de numerosas pensiones y posadas. Tiene su Estadio Olímpico de Hielo, sus pistas, entre ellas Pocol, Faloria, y trampolines olímpicos para temporada invernal; y en verano se practica tenis, golf, equitación, etcétera.

En sus numerosos hoteles, a la tarde se organizan torneos de bridge, de canasta o se realizan tés danzantes, donde se pueden ver señoras con pantalones elegantes de terciopelo, bordados en oro y rojo, con blusones de raso o de lana contrastando colores, y conjuntos en lana muy variados y de buen gusto. Se usan con estos atuendos "dopo esquí", chatitas en terciopelo bordadas con piedras de diversos colores.

A la noche en el Night Club Cristallino, el Dancing Snio Da Po y otros, lo mismo que en los "diners" de los hoteles de moda, las señoras hacen exhibición de trajes de noche muy elegantes y pieles muy suntuosas.

La gente se divierte mucho en esos lugares. El frío, las bebidas fuertes y la alegría de vivir, son factores importantes.





## También Ud. puede lucir CABELLO SANO Y ABUNDANTE

PANTEN contiene la vitamina específica para el cabello, descubierta y fabricada por los mundialmente famosos Laboratorios Hoffmann-La Roche de Basilea, Suiza. PANTEN penetra hasta la raíz del cabello.



**ELIMINA CASPA Y SEBORREA**

# PANTEN

LOCION CAPILAR  
VITAMINIZADA



En 3 tipos; para cabellos grasosos, secos y canosos.

## EL PERIODO DE ABLANDE...

(Viene de la página 87)

1.500 a 2.000 Km. para asentar un vehículo nuevo a esa velocidad.

Muchos automovilistas que, por supuesto con la mejor intención, adoptaron ese método, han comprobado posteriormente con extrañeza que su coche consumía mucho aceite; y si bien no es esta una norma absolutamente general, son muchísimos los casos como el comentado.

La que en realidad ocurre en el motor cuando se procede de esta forma, es que sólo elimina una determinada gama de irregularidades, restando aún un número más o menos importante de ellas, que se eliminarán por desprendimiento, cuando el conductor, en la certeza de haber superado el periodo de asentamiento, imprime a su vehículo altas velocidades en forma sostenida, provocando un excesivo desgaste en cilindros, pistones y aros, con el consiguiente ascenso de aceite, humo negro en el escape y toda una secuela de consecuencias.

En suma, el asentamiento del motor debe sobrevenir por desgaste controlado de las irregularidades macroscópicas superficiales, y no por desprendimiento de partículas metálicas hasta más allá del periodo de ablande. Esto no significa que durante el ablande no se desprendan partículas, de ninguna manera, sólo que éstas son eliminadas en los frecuentes cambios de aceite que es preciso efectuar en ese periodo.

### Comportamiento en síntesis

En concreto, el periodo de ablande debe cumplirse sobre un recorrido de 3.000 Km., según el siguiente comportamiento:

a) En los primeros 500 Km. no deben superarse los 50 Km/h., pero variando continuamente la velocidad dentro de ese límite; cumplido ese recorrido, se renovará el aceite liviano SAE 20, substituyéndolo por aceite fresco de la viscosidad prescrita por el fabricante del coche.

b) Entre los 500 y los 1.500 Km. no deben superarse los 60 Km/h., variando continuamente la velocidad debajo de ese límite; cumplido éste periodo, se renovará otra vez el aceite.

c) Entre los 1.500 y los 2.000 Km. no deben superarse los 80 Km/h., cuidando no sostener esta velocidad por más de 15 minutos en forma sostenida, pudiéndose retomar el ritmo a intervalos de 30 ó 40 minutos. Verifíquese el aceite.

d) Entre los 2.000 y 2.500 Km. puede ya mantenerse un ritmo de 80 Km/h., elevándolo a 90 Km/h. en lapsos de no más de 10 minutos, y a 100 Km/h. en lapsos brevísimos de 1 ó 2 minutos. Se verificará el aceite.

e) Entre los 2.500 y los 3.000 Km. se variará el ritmo de marcha a 60, 70 y 80 Km/h., alcanzando cortos intervalos a 90 y 100 Km/h., para reducir luego y volver a retomar el mismo ritmo. Cumplido este periodo, se evacuará el aceite del cárter y, previo lavado de motor, se cargará la cantidad necesaria de aceite fresco.

De esta forma, se ha completado el periodo de ablande de la mejor manera posible. Una aclaración muy importante y que debe ser tenida especialmente en cuenta es que los límites de velocidad establecidos más arriba corresponden a la posición del cambio en tercera, o bien en cuarta, si es de cuatro velocidades; de no tomarse estas precauciones la velocidad lineal de los pistones adquirirá valores muy altos, pudiendo provocarse el engranamiento o fundido del motor.

Todo esto, en apariencia, resulta sumamente complicado, sin embargo es posible efectuarlo hasta en forma intuitiva. No obstante, como la gran mayoría de los casos el ablande o parte de él se cumplen en el tránsito urbano, las condiciones ideales de variabilidad de marcha se presentan automáticamente por las exigencias propias del tránsito.

Antes de finalizar, conviene destacar que si se adopta una marca determinada de aceite, no debe cambiarse por otra sin previo lavado del motor, debido a que aceites de distintas procedencias pueden contener aditivos de acción antagonista, de funestas condiciones para el motor. ¡Ah!, esto es válido no sólo para el ablande, sino para toda la vida del motor.



# TURISMO POR LA EXTENSA RED DE RUTAS DEL URUGUAY Y BRASIL

UNA OPORTUNIDAD PARA CONOCER ALGUNAS INTERESANTES CIUDADES DEL INTERIOR DEL URUGUAY Y BRASIL

MONTEVIDEO Y LAS MAGNIFICAS PLAYAS URUGUAYAS  
 PORTO ALEGRE  
 CURITIBA  
 SAO PABLO  
 RIO DE JANEIRO  
 BRASILIA  
 PETROPOLIS  
 SANTOS, Etc.



## CONOZCA BRASIL

Viajando por vía terrestre

En magníficos y confortables autopullman desde MONTEVIDEO uniendo las bellas y atractivas ciudades y balnearios URUGUAYOS con el panorama tropical de BRASIL

Es un viaje maravilloso pudiendo alternar el regreso por vía marítima o aérea

**SOLICITE INFORMES**

Viajes y Turismo

**AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**

Avenida del Libertador 1850 - T. E. 83 - 6061 - 2039



# Llantas y ruedas *Protto* en todas las rutas

## CONCESIONARIOS

### ROSARIO

Nº 1.—Héctor O. Pereyra y Cia.  
San Martín 1701 - Rosario  
Pcia. Santa Fe - T. E. 82712

### BAHIA BLANCA

Nº 2.—Mantovani y Cia.  
Chiciana 491 - Bahía Blanca  
Pcia. Buenos Aires - T. E. 31265

### MENDOZA

Nº 3.—Julio C. Chaparro y Cia. S. R. L.  
San Juan 639 - Mendoza  
Pcia. Mendoza - T. E. 30473

### CORDOBA

Nº 4.—Bento Hnos.  
Jujuy 443 - Córdoba  
Pcia. Córdoba - T. E. 35464

### TUCUMAN

Nº 5.—Ruedanort S. C.  
Muñecas 248 - Tucumán T. E. 21524

### PARANA

Nº 6.—Ruedalit S. C.  
25 de Mayo 69 - Paraná  
Pcia. Entre Ríos - T. E. 13922

## FABRICAMOS PARA: AUTOMOVILES Y CAMIONES.

N. S. U. (Autoar S. A.)  
D. K. W. (Auto Unión)  
Citroen Argentina S. A.  
Fevre y Basset Ltda. S. A.  
Fiat Automotores S. A.,  
General Motors Argentina S. A.  
Industrias Kaiser Argentina S. A.  
Metalmecánica (De Carlo)  
Mercedes Benz Argentina  
Peugeot (I. A. F. A.)  
Siam Di Tella Automotores

## TRACTORES

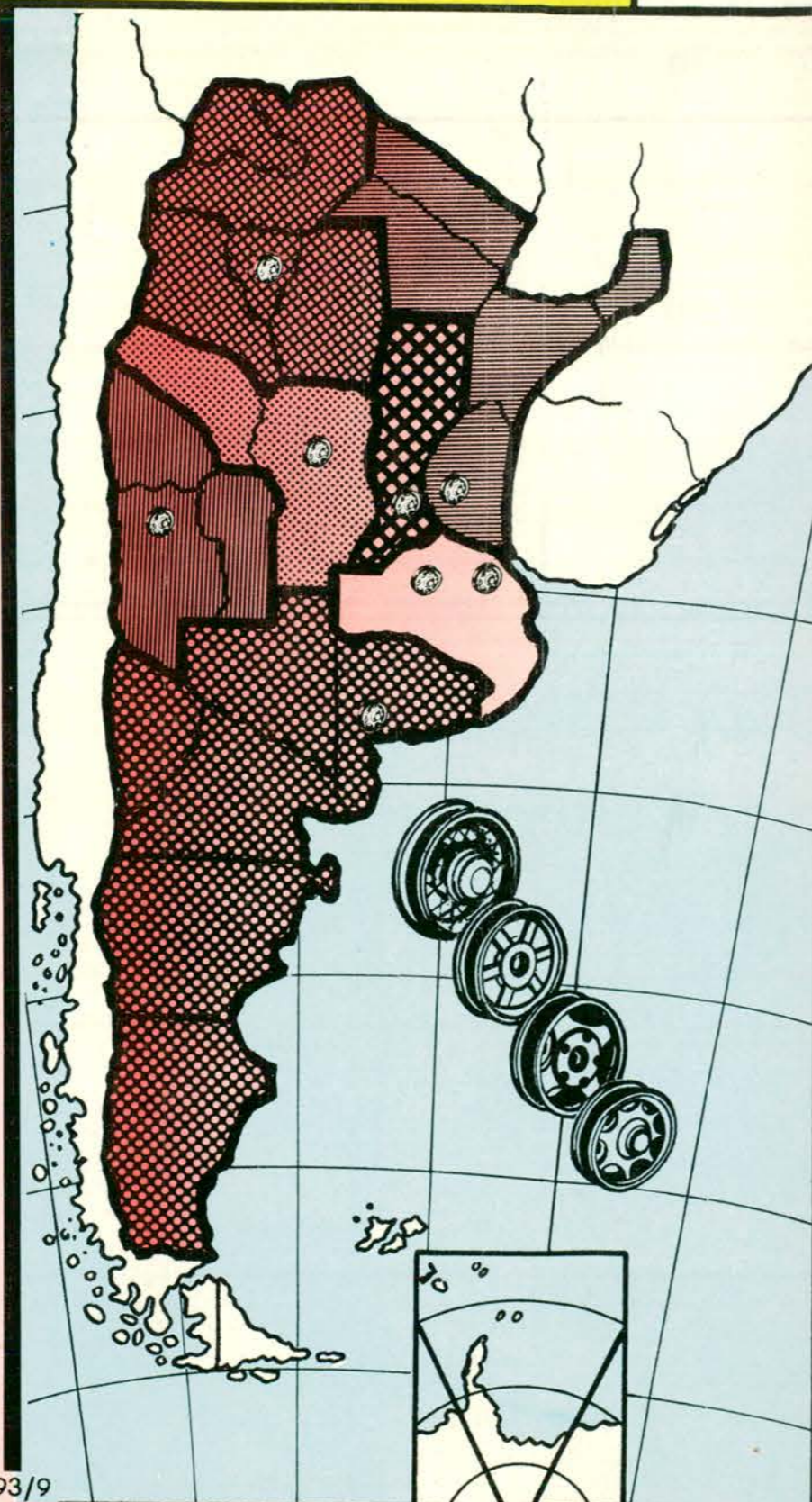
Deca Dinfia  
Fahr Argentina FIAT  
John Deare Argentina S. A. I. C.  
Rheinstahl Hanomag Cura  
RYCSA.

## ADMINISTRACION CENTRAL:

PERU 596 - BUENOS AIRES - Tel. 33-1593/9

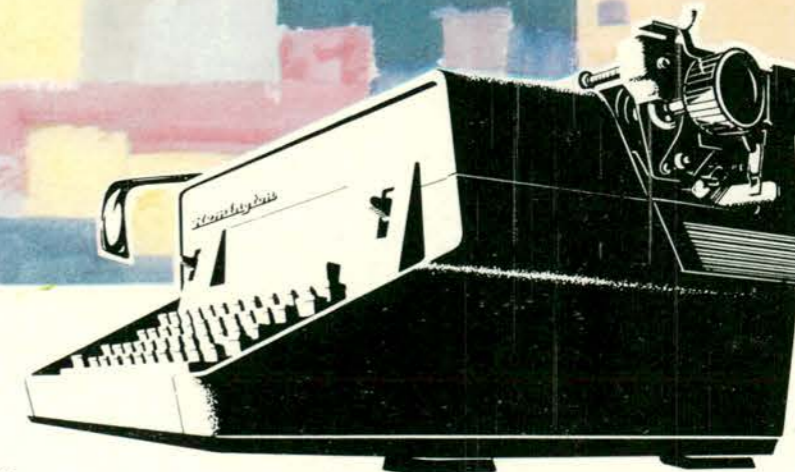
# S.A. PROTTO Hnos.

Ruedas y Llantas Automotores, Industriales y Afines.



## 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

# GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

## AGENCIAS Y AUTOMOVILES

Para comprar o vender su automóvil consulte

**MOSSE Hnos.**

ALVAREZ THOMAS 937/41

T. E. 55-7064 - 8484 - 9168

## JOTA ESE

AUTOMOVILES

Av. PUEYRREDON 2078

LA FERIA DEL AUTOMOVIL

- \* Autos con precios actualizados
- \* Para todos los presupuestos
- \* Consignaciones - Financiaciones

**BERGANDI y REBAGLIATI**

Av. MAIPU 1031 T. E. 797-0569

Vicente López

## AUTOCLUB

es la revista de automovilismo de **mayor tirada** en América latina.

**Auto Union**  
**D.K.W.**  
SERVICE GARANTIZADO

**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

Buenos Aires

**"DE KABILDO UNION"**

CONCESIONARIOS OFICIALES

I.A.S.F.S.A.



Distribuidores de repuestos legítimos  
CANNING 1554/56 T. E. 71-9809



**TALLERES SPORT S.R.L.**

SERVICE AUTORIZADO

ENGRASE ESPECIALIZADO

CHAPA - PINTURA

REPUESTOS LEGITIMOS

DESCUENTOS SOCIOS A. C. A.

Honduras 5857 - T. E. 77-0146

TALLER SERVICE AUTORIZADO  
**AUTO UNION - D.K.W.**

de Carmelo Salvador Aita

Atención preferencial a profesionales médicos

H. Irigoyen y Roca - T. E. 249-0227

BURZACO F.C.G.R.



**Taller Mecánico UNION**

IGNACIO GIRO

Reparaciones en General

DESCUENTO A SOCIOS DEL A.C.A.

UGARTECHE 3288

T. E. 71-9751

**AUTO UNION DKW**

REPUESTOS LEGITIMOS - SERVICE

TALLER AUTORIZADO

WILLI RIEDL

SOCIOS A.C.A., DESCUENTOS

CABILDO 476/82

T. E. 772-6482

**TALLERES QUINTELA**

SERVICE AUTORIZADO



Dtos. a socios del A. C. A.

**A. P. Carranza 2562, Cap.**

(Alt. Artigas 2400) - T. E. 59-6892

Sr. SOCIO:

Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

## LANZANI & CHIOTTI

LA CASA DEL AMORTIGUADOR

- FRENOS
- TREN DELANTERO
- BALANCEADO DE RUEDAS
- DIRECCION
- AMORTIGUADORES
- ALINEACION DE DIRECCION

Virrey Liniers 227/65 - Administración: T. E. 89-2357 Playa de Rep.: T. E. 89-3224 Talleres: T. E. 89-3582 Tornería



**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  
REPUESTOS T. E. 26-0373

**Cadillac**  
SERVICE GARANTIZADO

**AGUIRRE MASTRO y Cía**

SOCIEDAD ANONIMA

Servicio

CADILLAC,  
OLDSMOBILE  
Y PONTIAC

Repuestos y accesorios legítimos

AUSTRIA 2658 - T. E. 83-8310  
(a una cuadra del A.C.A.)

**AUTOCLUB** llega a los  
hogares de **227.000**  
miembros del A.C.A.

**Citröen**  
SERVICE GARANTIZADO

**TALLER MECANICO**

Especialidad

CITROEN 2 C. V.

CHAPÁ 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



AUTOMOVILES

BOTTAZZINI - PORATELLI S. R. L.

VENTAS Y SERVICIO  
ASUNCION 4423 - CAPITAL  
T. E. 50-0082

**DE CARLO**

SERVICE MODERNO



JORGE F. SIRIMARCO

Con equipos de detección importados.

**JORGE F. SIRIMARCO**

ARENALES 1607

a sólo 100 m. de Av. Maipú al 1500  
VICENTE LOPEZ

Sr. SOCIO:

Examine detenidamente esta  
guía: le resultará beneficiosa.

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

**TALLERES QUINTELA**

AL SERVICIO DE SU

**DE CARLO**



Rectificación propia

Especialidad en reparación de cigüeñales

A. P. CARRANZA 2562 Bs. As.

(Alt. Artigas 2400) - T. E. 59-6892

**Di Tella**  
SERVICE GARANTIZADO

**BIMOTOR ARGENTINA**

S. A. C. e I.

CONCESIONARIOS

**SIAM DI TELLA Automotores S. A.**

Servicio 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

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.



**DE NINNIS, RODRIGUEZ LARRETA & Cía.**

Sociedad Anónima Comercial

JEEP - PICK-UP - BAQUEANO - ESTANCIERA

Exposición y Ventas: SANTA FE 3211 - Capital

RENAULT DAUPHINE  
GORDINI

RAMBLER



83 - 1771 - 1388 - 3730  
80 - 2323

**Fiat**  
SERVICE GARANTIZADO

**ADEVA S.A.**   
CONCESIONARIA

Con orgullo le ofrece a usted su SERVICE EUROPEO en su taller ultramoderno, MODELO EN SU TIPO.

- Mecánica General.
- Alineadora de Dirección - Balanceadora de Ruedas - Prueba Frenos.
- Electricidad.
- Doble estación de lavado y engrase con Turbo túnel Emanuel.
- Línea completa de Repuestos legítimos.
- Elevadores - Controles Electrónicos, etcétera.

Tomamos su unidad usada al mejor precio.

TRIUNVIRATO 3659/65  
T. E. 51-8641 - Buenos Aires

**LAPRIDA S.A.**  
CONCESIONARIO  
**FIAT**  
LAPRIDA 2150/60

a una cuadra de Avdas.  
Las Heras y Pueyrredón  
con Taller de Service  
en el centro de la ciudad

T. E. 84-0212 - 83-3862

**BELGRANO CAR S.R.L.**

CONCESIONARIA  BELGRANO

Aceptamos unidades usadas como parte de pago.

EXPOSICION Y VENTAS:  
AVENIDA CABILDO 1721/29  
T. E. 76-0197

**S.V.A.** S.A.C.I.F.I.  
AUTOMOTORES

CONCESIONARIO  
  
FLORIDA

**CASA CENTRAL Y EXPOSICION**

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

**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. 93-7629

**ITAL - CAR**

Servicio Mecánico Especializado en automóviles

FIAT - CISITALIA

Reparaciones en general - Service en el día - Repuestos legítimos Socios del A.C.A. precios especiales

ALSINA 2585 CAPITAL

Sr. SOCIO:

Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

**FIAT**  
CONCESIONARIO

AUTOMOVILES

**SAAVEDRA S.R.L.**

Administración y Ventas:

Cabildo 4407 - T. E. 70-2845 - 4586

TALLER SERVICE

Mecánica - Pintura - Tapizados

Maure 2010 - T. E. 771-1795 - 1858

**Ford**  
SERVICE GARANTIZADO

**PIERES**  
CONCESIONARIOS FORD  
**FALCON**

Entrega inmediata

Permutas - Financiaciones

CALLAO 1701 - T. E. 41-7690  
Solicite Vendedor

**Hansa 1100**  
SERVICE GARANTIZADO

TALLER

**NOEL GIRELLI**

AUTOMOTORES

**GOLIATH HANSA 1100**

Service - Stock de Repuestos

BILLINGHURST 2259 T. E. 82-3543

**Isard**  
SERVICE GARANTIZADO

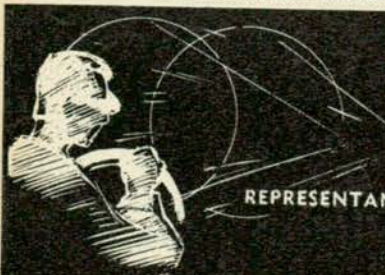
¡QUE BIEN SE VIAJA!

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



**ANTEOJOS PROTECTOR RATTI M. R.**  
CONTRA ENCANDILAMIENTO Y NIEBLA  
**MAYOR-VISION**

TOTALMENTE IMPORTADOS DE ITALIA

REPRESENTANTE EXCLUSIVO en la República Argentina y R. O. del Uruguay de G. Ratti s.p.a. - Torino

**CRISTOBAL J. BOLLATI** Descuentos a socios del A. C. A.

CARLOS PELLEGRINI 465, 5º piso, of. 42 - T. E. 35-3694 - Buenos Aires  
ZONAS LIBRES PARA CONCESIONARIOS

## AUTOMOVILES ALBERTO



Venta de ISARD 0 Km. y usados. CONTROLADOS y REPARADOS.

En nuestros talleres, especializados en la marca: Balancadora de ruedas única en la zona. Y ahora dos novedades para su ISARD 60 y 61: Paragolpes funcionales de gran resistencia y "VENTILETES" aplicados en las puertas sobre burletes de goma como los originales de fábrica.

SE COLOCAN EN EL DIA  
PIDA TURNO

LINEA COMPLETA DE REPUESTOS  
Y desde hoy, ALBERTO presta,  
SABADOS Y DOMINGOS, SERVICIO  
MECANICO a todos los Isaristas.

Avda. Lib. Gral. San Martín 875  
T. E. 797-3984 VICENTE LOPEZ

**N.S.U.**  
SERVICE GARANTIZADO

**NSU-REPETTO**  
CONCESIONARIO OFICIAL  
**NSU - PRINZ**  
34 HP - 1963 - 0 Km.

Grandes planes de financiación.  
Service con garantía en el más  
grande taller especializado. Gran  
Stock de repuestos y accesorios  
legítimos importados y nacionales.

Alsina 2114/28 - 47-1426  
Buenos Aires

**PRINCE CAR** S.R.L.  
CONCESIONARIO



**NSU PRINZ**

Línea completa de  
repuestos LEGÍTIMOS

AMPLIOS PLANES DE  
FINANCIACION

MONROE 2724/28 - 73-2116  
TALLER: Buenos Aires  
CONESA 4148 - T. E. 70-7462

**Peugeot**  
SERVICE GARANTIZADO

**ARRIGO AVIANI**  
y Cía. S. R. L.

Servicio Autorizado PEUGEOT



Mecánica - Chapa - Pintura -  
Electricidad - Estación de Servicio  
Alineación y Balanceo  
Underseal

Cavia 3297 - T. E. 72-4207  
Altura Avda. Pte. Figueroa Alcorta 3600

**GRAMAR** S. A.

MANTENIMIENTO AUTORIZADO

ENGRASE  
ALINEACION  
BALANCEO  
MECANICA  
ELECTRICIDAD  
CHAPA Y PINTURA



FRAGA 1443 - 54 - 8001

Atención hasta la 24 horas.

**GUT - CAR** S.C.C.

Servicio Autorizado PEUGEOT  
Técnicos especialistas en



PEUGEOT 403 y 404

Avda. JUAN B. JUSTO y CAMARGO  
T. E. 55-6638

## HELLER Hnos.

SERVICIO AUTORIZADO

**PEUGEOT**  
REPUESTOS LEGÍTIMOS

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

AGENCIA

**"BUENOS AIRES"**  
S.A.C.I.F.  
CONCESIONARIO "PEUGEOT"



Exposición y Ventas:  
RIVADAVIA 6158/60/62  
T. E. 66-5226 y 63-5330

**Renault**  
SERVICE GARANTIZADO

SERVICE ESPECIALIZADO



- MECANICA
- ELECTRICIDAD
- REPUESTOS
- CHAPA

**SALTA 1160**  
T. E. 23-8913

403

**AGENCIA**  
CONCESIONARIO



**PERU**  
OFICIAL

404

Compre su PEUGEOT donde le  
brindan el más moderno TALLER  
Y SERVICE PROPIO.

TECNICOS ESPECIALISTAS

Aceptamos unidades usadas  
Ajustamos la operación a sus posibilidades.  
**PERU 470-VENEZUELA 543-BOLIVAR 455**  
T. E. 34 - 1000 - 4269 - 0995

**Volkswagen**  
SERVICE GARANTIZADO

**ALFARD S. R. L.**  
TALLER ESPECIALIZADO  
VOLKSWAGEN



Repuestos Legítimos

BULNES 2727 T.E. 83-5264 y 84-2667

**ACCESORIOS  
Y REPUESTOS**

**ELONI HNOS. S. R. L.**

Cap. \$ 2.100.000.- m/n.



Repuestos AUTO UNION - D K W  
INSTITEC - 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 Alvarez 90 - T. 66-3237

**ESTABLECIMIENTOS  
TATEOSSIAN HNOS.**



REPUESTOS  
Y ACCESORIOS

PEUGEOT  
CITROEN



Importación - Fabricación

Socios del A.C.A. descuentos especiales

CABELLO 3363/65

T. E. 71-3952 - 72-3957

(Altura Las Heras 3400)

**ENRIQUE MENGANI y Cia.**

Repuestos para Automotores

ESPECIALIDAD

BELGRANO 613

esquina BALSARCE

San Martín (Bs. As.)

T. E. 755-1148



**Packard**

REPUESTOS LEGITIMOS

**JOSE ARES y Cia.**

GÜEMES 4151

T. E. 72-0825

**TALLER Y CIA. S. R. L.**

Repuestos y Accesorios para

Automotores - Especialidad:

DI TELLA 1500

VIETES 4 - T. E. 23-1884 - 26-6159



**QUINTELA  
REPUESTOS S. R. L.**



REPUESTOS Y  
ACCESORIOS  
NACIONALES  
E IMPORTADOS



Equipos especiales, asesoramiento  
para competición, Sport y Turismo.  
Dtos. del 10 al 30 %



Av. JUAN B. JUSTO 7700

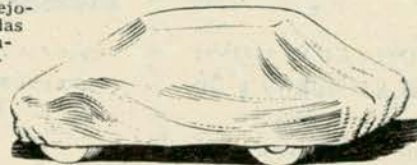
T. E. 67-2079

Cap. Fed.

**TAPAUTO "BRUNO"**

LA FUNDA PROTECTORA QUE SU COCHE NECESITA

Confeccionados con las mejores telas del país revestidas con policloruro de vinilo importado. Se coloca en 1 minuto, lo protege de la lluvia, del sol, del polvo, del aire de mar que oxida el cromado. 100 x 100 Impermeable.



DESDE

\$ 2.500

Patente

Nº 172.346

FABRICADO PARA

TODO TIPO DE

COCHE EN TELA DE

ALGODON PLASTIFICADA:

Venta: **CENTRAL LONERA**

**BME. MITRE 2771 - T. E. 87-9666/8481**

**EN EL CENTRO  
SU REPUESTO**

¿Faros? - ¿Farolitos? - ¿Lámparas?

¿Unidades Selladas Intermitentes?

**LA CASA DE  
LOS FAROS**

Buena luz es seguridad

PARANA 579

T. E. 40-5323

**SU REPUESTO EN  
Av. JUAN B. JUSTO**



REPUESTOS Y ACCESORIOS

MERCEDES BENZ Y RASTROJERO

Av. JUAN B. JUSTO 6684

T. E. 67-1883

**BALANCEADO  
DE RUEDAS**

**BALANCEE**

ELECTRONICAMENTE LAS RUEDAS DE SU AUTO

SU COCHE GANARA EN:

- Mayor estabilidad y adherencia en la ruta.
- Dirección suave y exacta
- Más vida para sus neumáticos
- Evita vibraciones en la carrocería



**EUROMECC**

S. R. L.

ALVAREZ JONTE 3878

67-0540 - Buenos Aires

RESERVE  
SU TURNO

Precios  
especiales a  
talleres mecánicos

**CASA "ALBINO"**



CENTRADO  
DE RUEDAS

CASAFOUST 510

(esquina WARNES AL 1300)

T. E. 58-3172

**TALLER CENTRAL**

**D.A.P.A.S.A.**

SINCLAIR 2963



**PEUGEOT**

MANTENIMIENTO

SERVICE GARANTIZADO

Tel. 71-0667-1851

## 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

**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

**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

## ELASTICOS

**TALLER DE ELASTICOS  
"ENRIQUE"**

Colocación y reparaciones  
Soldadura autógena y eléctrica

**E. GLAUS**

**DIRECTORIO 5759  
T. E. 68-8043**

## GLAUS & LARA

ELASTICOS

Reparaciones en general  
Especialidad en unidades



**PILAR 1133**

BUENOS AIRES

**ELASTICOS PARA AUTOMOTORES**

**ERNESTO MARTORANI**

Idoneidad y seriedad

**CONGRESO 2702 - T. E. 73-7165**

## ENGRANAJES

Repuestos para:

Ventiladores, Velocímetros,  
Tocadiscos, etc.

**C. A. I. E. M.**

**GERVASIO MENDEZ 3504**

Carapachay F.C.G.B.

T. E. 701-1682

## GOMERIAS

**GOMERIA  
"CARLITOS"**

Neumáticos nuevos y  
usados

Stock permanente en todas las medidas

**PIZARRO 5971 esq. Larrazábal**

T. E. 64-7800

## MOTOS Y MOTONETAS

REPUESTOS Y ACCESORIOS  
para MOTOS Y MOTONETAS



**R. González y Cía.**

Descuento especial a socios del A.C.A.  
Avda. SAN MARTIN 1555, esq. Añasco

## RADIO para AUTOS



**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**

**Auto Radio "OSCAR"**

Fabricación - Venta y Reparaciones  
**CERRITO 776 T. E. 41-0446**

## SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

Aumente la potencia y economía  
de su auto PEUGEOT, CHEV. 400,  
FIAT y otros con



**ABAR. M.**  
Tubos especiales  
de escape.

**MARIO S. R. L.**  
**CERVIÑO 3702 (Esq. Ugarteche)**  
T. E. 71-5201 Buenos Aires

• **SILENCIADORES**  
• **CAÑOS DE ESCAPE**

**Marlit**

SERVICIOS DE COLOCACION

**PALIQUE 436/68 - 54-0303**

**CERVIÑO 3767**

**HERRERA 582 - T. E. 21-4075**

**"CIBIE" FAROS Y OPTICAS DE LUZ ASIMETRICA**

FABRICADO BAJO LICENCIA

**PROJECTEURS CIBIE - BOBIGNY - FRANCIA**

EQUIPADAS CON LAMPARAS "PHILIPS DUPLO d"

Equipo original de Citroen 2 CV. - Peugeot 403-404 - Renault  
Dauphine - Siam Di Tella - Chevrolet 400 - Chevrolet Pick-up 1962  
Universales 7" 5 3/4", de 6 v., 12 v. y 24 v. NO ENCANDILA.

**REEMPLAZA CON VENTAJA  
A LA UNIDAD SELLADA  
MAS ECONOMICA**

**MAS LUZ**

**MAS POTENCIA**

Distribuidores exclusivos: **EUROLUX S.A.C. DIAZ VELEZ 3727 T. E. 87-3710 Buenos Aires**



LAU · LAU · LAU · LAU · LAU

**LAU**

UNICO SEGURO  
PERFECTO  
CONTRA ROBO  
DE AUTOS

INFORMES Y COLOCACION

**BELGRANO 3030**

T. E. 97-5455

LAU · LAU · LAU · LAU · LAU

**TABLERO del AUTOMOVIL**

**VELOCIMETROS**

Casa "CUREGIA"

De BALSAMO y FERNANDEZ  
Malabia esq. Güemes - T. E. 71-0489

**TALLERES MECANICOS**



**RECTIFICACION  
MECANICA GENERAL**

- Ajuste completo de motores.
- Tornería (Reparación y reconstrucción de piezas).
- Trabajos de calidad y garantizados.
- Precios especiales a socios del A.C.A.

**LORENZO PICCHI E HIJOS**

Av. SANTA Fe 440 - Acassuso  
T. E. 743-2882

**FRENO CINTA PEGADA**

GOTTARDO GRIGUOL  
ESPECIALISTAS

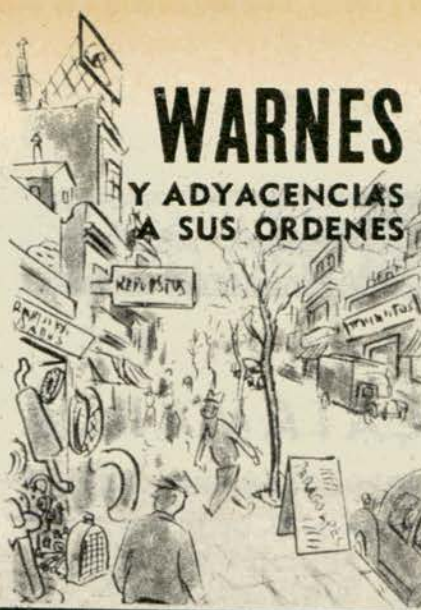
SANTA ROSA 1480 - T. E. 795-5604  
Alt. avda. Maipú 1000 - Vicente López

¿Le agrada AUTOCLUB?

En cualquier caso, háganos conocer su opinión al respecto.

**WARNES**

Y ADYACENCIAS  
A SUS ORDENES



**REPUESTOS Y ACCESORIOS**

FIAT Y  
MERCEDES  
BENZ



Descuentos especiales a socios del A.C.A.

**ROSSI y Cía S. R. L.**

JUAN B. JUSTO 3519 al 21  
T. E. 58-8194

**REPUESTOS  
DE SUSENSIONES  
LINEA COMPLETA**

**"HUMBOLDT 17" S. R. L.**

HUMBOLDT 17 T. E. 54-0242

Especialidad en Juntas, Repuestos  
Nacionales e Importados para  
Automotores

**R. I. M. P. A.**

WARNES 1191

**RULEMANES**

Para el Automotor la  
Industria y la Agricultura.

**Casa JOSE Y SIMON**

S. R. L.

DORREGO 34

T. E. 54-2920



DIFERENCIALES - MOTORES  
SUSENSIONES - CAJAS  
Todo para Autos y Camiones  
REPUESTOS USADOS

**"CASA MUNI"**

WARNES 1487 T. E. 54-0410

**"LA CASA DE LOS RADIADORES"**

FABRICAMOS para Autos y Camiones  
REPARACION EN GENERAL  
Warnes 957/59 - T. E. 54-0318

ESPECIALIDAD EN ENGRANAJES para  
cajas de velocidad CORONAS Y PIÑONES  
para diferenciales. Por encargo,  
fabricamos cualquier tipo de coronas y  
Piñones para automotores, máquinas o  
tractores.

**"CASA PLIS"**

WARNES 1587 - T. E. 54-2432

**"EL UNIVERSO"** (ex empleados de "La

Universal"). Unica casa especialista en  
Coronas y Piñones - Engranajes  
Reformas y Adaptaciones.

HUMBOLDT 10 - T. E. 55-0137

ENGRANAJES para cajas de  
velocidad. AMERICANOS  
Y EUROPEOS. Línea



**FAN - MAR**

Av. Parral 2195 - T. E. 55-8710

FABRICA DE RUEDAS, LLANTAS Y  
DISCOS, REPUESTOS PARA AUTO-  
MOTORES, EJES Y MAZAS PARA  
ACOPLADOS, TAZAS, BULONES,  
GRAMPAS Y AROS, PARA TODO  
RODADO EN GENERAL

**CASA "ARMENIA"**

WARNES 1165 - T. E. 54-7868

RUEDAS - DISCOS - LLANTAS  
CENTRADO DE RUEDAS EN EL DIA

Descuentos especiales a socios del A.C.A.  
Esta casa no tiene sucursales.

**CASA LONDRES** de Lázaro  
Haf-ter

WARNES 1294 - T. E. 90-0727

LA CASA DE LAS RUEDAS  
para Autos y Camiones

FABRICACION DE GUARDABARROS  
de todo tipo.

**"LA ECONOMIA"**

WARNES 1546 - 58-5414

FABRICANTES DE LLANTAS  
para Automotores en general  
REFORMAS Y ARREGLOS

**"LOS PROVINCIANOS" S. A.**

Dorrego 58 - Suc. Warnes 1415  
T. E. 54-7062 T. E. 55-9982

REJILLAS, MOLDURAS,  
GUARDABARROS Y ACCESORIOS

**SAPOSNIK Y CIA. S. R. L.**

WARNES 1122 - T. E. 54-3041

**SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRA DEFENSA ESPECIAL  
NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS**

RADIOS - CALEFACTORES  
FAROS BUSCAHUELLAS  
BARANDAS - CORTINAS

**IMPORTADORES**

JUJUY 51 S. R. L.

Fabricación

VISERAS, ALETAS DE VENTILACION,  
SOPORTES DE PARAGOLPES  
TRABEX, TAPIZADOS, ETC.

JUJUY 51 (PLAZA ONCE) - BUENOS AIRES - T. E. 87-8269 y 88-2864 - DESCUENTOS ESPECIALES A SOCIOS DEL A.C.A.

**FABRICA DE PORTAEQUIPAJES**  
de Aluminio - Anodizados y de Lujo



ACCESORIOS en general para  
automotores.

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

**D. M. A.**

Warnes 1169/73 - 55-0523

Fábrica: J. B. JUSTO 3564

VISERAS PROTECSOL BERNAL DE LUJO

Especialidad en ACCESORIOS  
para automotor.

**PEDRO SANTIAGO DEMATTEI**

Warnes 1169/73 - 55-0523

TOLDOS, LONAS, ARMAZONES  
EN GENERAL

**CASA JULIO**

FABRICA  
MARTINEZ ROSAS 1343

T. E. 55-6486

**NEUMATICOS ANGEL FUKS**

RECAPADO  
RECAUCHUTAJE  
TALLERES PROPIOS

**SERVI - GOMA PERMANENTE**

Warnes 1663/67 - T.E. 59-1729

**CHABUCO S.C.A.**

ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR

WARNES 786

T. E. 55-6746  
54-7818

**EL 23**

MECANICA GENERAL: Ajuste - Freno  
Reparación de Amortiguadores  
Soldadura

**MARTINEZ ROSAS 1252**

(Alt. J. B. Justo 3100)

**FLORETIAS**

**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

**PRODUCTOS  
REGIONALES**

**CASA DE  
CATAMARCA**

**PRODUCTOS REGIONALES**

VENTA DE DULCES -  
PONCHOS DE VICUÑA  
Y ALPACA -  
HERMOSAS ALFOMBRAS  
**CALLAO 169**  
T. E. 40-0956

**VARIOS**

**CASA  
MAYORGA**

FLORIDA 248

BUENOS AIRES

**AERO TAXI**



**AERO AMBULANCIA  
JOSE CUADRADO**

Servicios Aéreos  
De Aeroparque a todo el país  
y países limítrofes

LIBERTAD 1077 — T. E. 41-6162,  
758-1608 y 72-8011 interno 41

**HOTELES**

**WILTON ACE HOTEL**

110 departamentos con baño  
privado, teléfono, calefacción.  
Aire acondicionado - Bar  
americano - Grill - Whiskería.

CALLAO 1162/64

Tel.: 41 - 1818

(casi esq. SANTA FE)

41 - 9483

Buenos Aires

41 - 9196

**HOTEL  
SHERATON**

RECIENTE INAUGURADO

100 habitaciones con baño privado, telé-  
fonos, calefacción y aire acondicionado.

BAR AMERICANO - GARDEN GRILL

Charcas 742 - 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

**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. 45-0101 al 09

**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

**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

Concesionario



ATENCION MECANICA GENERAL  
LINEA REPUESTOS Y ACCESORIOS COMPLETA

**ARGENCAR** S.A.C.I.F.I.

ECUADOR 82



T. E. 88-7081 - 6440



## Embajador

HOTEL

100 HABITACIONES - TODO CONFORT

REFRIGERACION CENTRAL  
EXCLUSIVAMENTE FAMILIAR

CARLOS PELLEGRINI 1181/87  
Dirección Telegr.: "EMBAHOT"

Casi esquina SANTA FE - Buenos Aires  
Tel. 44-0885 - 2739 - 2924  
5371 - 6350

## TELESE HOTEL

45 habitaciones - Ambiente familiar - Precios módicos

CALLAO 648 - Buenos Aires  
T. E. 42-8969 y 42-2355

## HOTEL REGIDOR

HOTEL MODERNO

100 apartamentos con baño, teléfono y aire acondicionado - American Bar

TUCUMAN 451

T. E. 32-9415/6/7 - 31-4290

## Gran Hotel San Carlos

100 HABITACIONES AMPLIAS

Bien aireadas, con profusión de luz y sol. Todas con baño privado - Agua caliente Calefacción - Teléfono - Radio - Televisión

En el corazón de Bs. Aires: Suipacha 39  
A UN PASO DE TODO. T. E. 40-7021 al 26

## VIAMONTE HOTEL

Dirección Telegráfica "VIAMONTEL"  
VIAMONTE 833 - T. E. 31-5241 al 47  
Buenos Aires

## HOTEL CLARENCE HOUSE

URUGUAY 1218 T. E. 42-3477

## GRAN HOTEL QUEEN

Av. Quintana 281 T. E. 42-9837

JUANCA S. A.

## LAFAYETTE HOTEL

100 departamentos lujosamente amueblados. En pleno centro  
RECONQUISTA 546 T. E. 31-9581

## NAPOLEON HOTEL

70 habitaciones con baño y teléfono Situado en las avenidas más principales  
Av. de Mayo 1365 y Rivadavia 1364  
T. E. 37-2031 con 70 internos  
Buenos Aires

## BRISTOL HOTEL

124 habitaciones con baño privado  
CERRITO 284 y SARMIENTO

T. E. 35-5401/09

Buenos Aires

## JOUSTEN HOTEL

COCINA INTERNACIONAL

Avenida CORRIENTES 240/80  
T. E. 31-9591/98

## Gran Hotel Golden Home

60 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 familias 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

## TÉRMINES HOTEL

70 apartamentos con baño privado - Calefacción - Teléfonos privados - Amplia recepción - Aire acondicionado

CASTELLI 61

T. E. 47-3416/1855

## PARIS HOTEL

Residencial

Habitaciones con Baños Privados Teléfono y Calefacción Atendido por sus Dueños

TUCUMAN 512 (Esq. San Martín)

T. E. 31-6159/1725 Bs. Aires

## RESTAURANTES EL MORDISCO

RESTAURANTE - GRILL - BAR  
ESPECIALIDADES AL ASADOR  
COCINA INTERNACIONAL  
SALÓN DE TÉ  
TERRAZA JARDÍN  
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)

RESTAURANTE

## "EL QUIJOTE"

Ojea, Iglesias y Cía.

Cocina Internacional.

Atendido por sus dueños.

CARLOS PELLEGRINI 663 T.E. 35-0212

## RESTAURANTE VENUS

Cocina internacional - Banquetes

Refrigeración - Calefacción

Abierto todos los días

C. Pellegrini 1143 T.E. 41-9173/9629

## LA CUEVA DE DARIO GRAN COCINA INTERNACIONAL

Números musicales - Banquetes  
Despedidas - 10 % descuento

¡IRIIIING! socios A.C.A.

Avda. LIBERTADOR  
Graf. SAN MARTIN  
y ESMERALDA  
Bs. As. - T.E. 44-8625



Y... SI EL DESPERTADOR DE SU MESA SUENA... PAGA DARIO...

## "CLAUDIO"

RESTAURANTE Y PARRILLA

Achuras y Carnes de Exportación

Especialidad en Ranas y Mariscos

SARMIENTO 1550 T. E. 35-5551

## LE COQ D'OR

RESTAURANTE

GRILL BAR

Aire acondicionado - Salón Banquetes

MARCELO T. DE ALVEAR 1372

EX CHARCAS - T. E. 44-8056

## RESTAURANT Y BAR

## "HISPANO"

SALTA 26

Esq. Rivadavia 1200 - T. E. 38-5325

Platos típicos regionales de España  
Mariscos - Puipo - Percebes Cocido.  
Empanada gallega, 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, caracoles, jamón serrano, chorizos Pamplona, etcétera.

## CANTINA VIA ROMA ITALIANA

MUSICA Y CANCIONES  
BANQUETES Y DESPEDIDAS

C. PELLEGRINI 1020 - T. E. 42-4645

## PIROSKA

Para Gourman's:

Restaurante HUNGARO

Violín Concierto

MAIPU 958

## ACRECIENTE SUS VENTAS

Anunciando en la Guía para el Automovilista y el Turista, de

## AUTOCLUB

El alto poder adquisitivo de nuestros lectores es plena garantía de

## BUENOS NEGOCIOS

# ROSARIO

## TALLERES MECANICOS

### VENUS Fiorasso y Benavente

Reparación integral de frenos, reformas.  
Aire Vacío - Hidráulico  
Avda. ARIJON 898 Rosario

## HOTELES

### 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

### 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

### HOTEL RIVIERA

GRAN CONFORT Y CATEGORIA  
SAN LORENZO 1460  
T. E. 23481 al 89 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

### LEON ROJO

BAR - RESTAURANTE - ROTISERIA  
PARRILLA  
Especialidad en mariscos y pastas caseras  
SALTA y Avda. FRANCIA  
Tel. 33174 ROSARIO

#### Sr. SOCIO:

Examine detenidamente esta  
guía; le resultará beneficiosa.

## TODO ES GRANDIOSO EN LA... (Viene de la página 35)

706, Puerto Vialidad Nacional.  
712, Lugares de descanso.  
713, General Acha (acceso). Estación  
de servicio. Taller mecánico. Gomería.  
Restaurant. Seguir al frente.  
716, Paso a nivel sin guardabarreras.  
757, Paraje El Carancho. Tomar a la  
izquierda.  
766, Puesto Vialidad Nacional. Fin del  
pavimento. Se inicia un camino enripia-  
do y arenoso con numerosos desniveles  
y ondulación rítmica. Se cuentan hasta  
Puechiches 32 guardaguanos estrechos y  
diferente topografía que obligan a dis-  
minuir la velocidad.  
832, Sierras de Lihuel Calel a la dere-  
cha. Se halla en construcción una esta-  
ción de servicio con Autotel del A.C.A.  
Puesto de Vialidad Nacional. Agua exce-  
lente.  
866, Puechiches. Nafta. Taller mecánico.  
Gomería. Bar.  
921, La Vasconia.  
958, La Japonesa. Está proyectada la  
construcción de una estación de servicio  
del Automóvil Club Argentino.  
958.1, Cruce del río Colorado. Límite  
entre La Pampa y Río Negro.

#### PROVINCIA DE RIO NEGRO

998, Empalme con la ruta nacional nú-  
mero 22 que seguiremos hasta Zapala.

#### RUTA NACIONAL Nº 22

998.7, Chelforó (acceso). Bar. Está pro-  
yectada la construcción de una estación  
de servicio del A.C.A.  
1004 a 1050. Zona de badenes.  
1040, Chichinales. Estación de servicio.  
Gomería. Restaurant.  
1053.5, Villa Regina. Estación de servi-  
cio. Taller mecánico. Gomería. Restau-  
rant.  
1054, Se inicia el pavimento que reco-  
rreremos hasta Senillosa (124 Km.).  
1060, General Enrique Godoy.  
1068, Ing. Luis A. Huergo.  
1074, Mainqué.  
1084, Cervantes.  
1093, Almacén.  
1098, General Roca. Estación de servi-  
cio. Taller mecánico. Gomería. Restau-  
rant.  
1103, Camino a Tricacó y Gómez.  
1137, Cipolletti (acceso). Estación de  
servicio. Taller mecánico. Gomería. Res-  
taurant.  
1140, Cruce del río Neuquén. Límite  
Río Negro y Neuquén.

#### PROVINCIA DE NEUQUEN

1141, Neuquén. Estación de servicio del  
A.C.A. (Tel. 131). Taller mecánico. Go-  
mería. Restaurant. Policía Caminera. Des-  
de aquí se seguirá la ruta nacional nú-  
mero 22

#### RUTA NACIONAL Nº 22

1148, Colonia Valentina.  
1156, Plottier. Taller mecánico.  
1158, Termina el asfalto. Está por ha-  
bitarse un tramo de 6 Km. que compietará  
el pavimento hasta Senillosa.  
1176, Senillosa. Termina el pavimento.  
Está construido un tramo de 5 Km. has-  
ta China Muerta, por habitarse. Bar.  
1196, Arroyito Challacó. Empalme con  
la ruta nacional Nº 237. Seguir la Nº 22  
por la derecha.  
1197, Empalme viejo camino.  
1204, Se inicia el camino pavimentado  
hasta Cutral-Co (40 Km.).  
1216, Challacó.  
1240, Plaza Huincul. Estación de servi-  
cio. Taller mecánico. Gomería. Restau-  
rant.  
1242, Cutral-Co. Estación de servicio.  
Almacén. Fin del pavimento.  
1274, Cerro Bandera. Se observa des-  
de aquí la Cordillera de los Andes.  
1309, Paso a nivel sin guardabarreras.  
1324, Zapala. Estación de servicio ad-  
herida al A.C.A. (Tel. 85). Taller mecá-  
nico. Gomería. Restaurant. Empalme con  
la ruta nacional Nº 40 que se seguirá has-  
ta su unión con la ruta complementaria  
"d" que conduce a Junín de los Andes.

#### RUTA NACIONAL Nº 40

1334, Cruce ruta "C".

1336, Acceso al Parque Nacional La-  
guna Blanca (25 Km.).  
1345, El Sauce.  
1360, Los Pozones.  
1370, Puente río Picún Leufú.  
1382, Aguada El Overo.  
1389, Cortaderas.  
1396, Almacén.  
1397, Bajada cerro El Marucho.  
1408, Aguada Florencia.  
1410, Vado arroyo China Muerta.  
1457, Catán Lil. Combustible.  
1476, Almacén.  
1490, Empalme con la ruta complementa-  
ria "d". Doblar hacia la izquierda.  
1507, Puente río Alumín (una mano).  
1529, Puente río Chimuín.  
1530, Aeródromo.  
1532, Junín de Los Andes. Estación de  
servicio. Taller mecánico. Gomería. Res-  
taurant. Escasea el combustible.  
1536, Puente río Surruhé.  
1545, Puente río Quilquihué.  
1552, Puente arroyo Chapelco Grande.  
1554, Puente de una mano.  
1558, Puente arroyo Chapelco Chico  
(una mano).  
1563, Puente Arroyo. La Vega Maipú  
Almacén.  
1567, Puente angosto.  
1567.1, Villa Vega San Martín.  
1567.5, Villa La Cascada.  
1572, San Martín de los Andes. Esta-  
ción caminera del A.C.A. Taller mecáni-  
co. Gomería. Restaurant. Desde esta lo-  
calidad se seguirá por la ruta comple-  
mentaria "j".  
1573, Cuesta Fernán Félix de Amador.  
1579, Vado arroyo Pil.  
1593, Empalme con la ruta comple-  
mentaria "d" que se seguirá por la de-  
recha.  
1595, Puente arroyo Culebra y Cañadón  
del Culebra.  
1598, Puente río Hermoso (una mano).  
1600, Lago Machónico.  
1602, Lago Hermoso. Restaurant. Com-  
bustibles. Almacén.  
1603, Laguna Pudu Pudu.  
1614, Entrada al Parque Nahuel Huapi.  
1620, El camino pasa entre los lagos  
Villarino y Falkner.  
1633, Lugar Pichi Trafal en la costa  
del brazo norte del Lago Trafal.  
1633, Empalme con la ruta complemen-  
taria "i". Seguir por la "j" a la derecha.  
1655, Extremo norte del Lago Corren-  
toso.  
1656/66, Puentes sobre numerosos arro-  
yos.  
1667, Lugar Ruca Malen. Restaurant.  
1668/73, Puentes sobre varios arroyos.  
1674, Espejo. Extremo sur del Lago Es-  
pejo. Motel empalme con la ruta com-  
plementaria "f". Seguir por la izquierda  
la ruta complementaria "fj" hacia Villa  
La Angostura. El camino pasa entre los  
lagos Correntoso y Nahuel Huapi.  
1666/78, Puente sobre varios arroyos.  
1679, Estación caminera del A.C.A. Ac-  
ceso a Villa La Angostura en el ísmo  
de la península de Quetrihué. En ad-  
lante se seguirá la ruta complementaria  
"f" que bordea el norte del lago Nahuel  
Huapi.  
Las Estacas.  
1703, Las Flores. Restaurant.  
1713, Santa María. Combustible.  
1722, Paso Coihué.  
1728, Empalme camino a Puerto Hue-  
mul.  
1748, Nahuel Huapi. Puente del río  
Limay cerca de su nacimiento en el lago  
Nahuel Huapi.  
1756, Puente río Sirihuau.  
1758, Arco de bienvenida a Bariloche.  
1760, Paso a nivel sin guardabarreras.  
1766, Entrada a San Carlos de Bari-  
loche. Estación ferroviaria.  
1767, Puente arroyo Nireco.  
1767.5, Paso a nivel sin guardabarreras.  
1769, San Carlos de Bariloche. Estación  
de servicio del A.C.A. en Avenida Cos-  
tanera y Goodeke (Tel. 3001). Se dispone  
de toda clase de comodidades tanto para  
el turista y el automotor.

#### LA RUTA POR BAHIA BLANCA

El segundo de los caminos decididos  
para viajar a San Carlos de Bariloche  
recorre las rutas 3, 22 y complementa-  
rias de la provincia de Neuquén. La  
salida se efectuará por la avenida Juan  
Bautista Alberdi hacia el oeste y se  
entra en la ruta nacional Nº 3 después  
de cruzar la avenida General Paz, para

## LA ADHESION DEL A. C. A. A LOS HOMENAJES A JUAN GALVEZ

El automóvil Club Argentino, adhirió con su representación a todos los actos realizados en homenaje al eximio volante Juan Gálvez. En el que se llevara a cabo en las puertas de la Sede Social de la Entidad, hizo uso de la palabra el secretario de la misma, doctor Walter A. Sabarido, con el objeto de despedir los restos del malogrado deportista. En la oportunidad, el representante del A.C.A. expresó entre otros conceptos:

"Juan Gálvez cayó como vivió: luchando de frente, en esta huella azarosa del deporte mecánico. Si probó su temple impar en tantas competencias —nueve veces campeón nacional, cinco veces ganador del Gran Premio Argentino de Carretera, y triunfador en tantas pruebas de envergadura, sobre el vasto escenario de la República—, también ahora, en éste que debía ser su último desafío, exhibió la pericia de sus manos, su visión de conductor eximio, el valor sereno del hombre habituado a discutir mano a mano con el destino y conquistar palmo a palmo la victoria. Y aunque la muerte le tendió, en este trágico final, su invisible trampa, no podrá arrebatarse nunca al extraordinario muchacho que se va, la aureola de los grandes campeones que han hecho historia definitiva en el deporte de este país.

(Viene de la página 85)

### MI HERMANO...

la máquina por primera vez, y entró segundo después de Fangio.

Entonces, él ya se había probado. Desde aquella oportunidad se despertó en mi hermano el vitalizado afán de figurar con signo propio. Me acompañaría después en Brasil, en el Gran Premio Getulio Vargas, para no volver a ser mi acompañante y más tarde convertirse en adversario de temple singular.

Personalmente, me hubiera gustado que siguiéramos colaborando entre nosotros. Preparar juntos los coches, planificar las carreras en acción combinada entre los dos.

Pero ya no era posible. Porque Juan quería "ser él". Algo que era muy fuerte lo forzaba a no aceptar integrarse en lo que pudo haber sido el binomio de los Gálvez.

Cada uno, se dedicó a preparar su propio coche. Las innovaciones hechas en el suyo eran desconocidas por todos, incluso por mí. Pasé a ser para él tan sólo un rival a quien se había propuesto arrollar.

Pero además, otros motivos contribuían a perfilarlo como adversario singular. Era tremendo, encarnizado en la lucha hasta el final. Capaz de romper su coche cuando un rugiente motor se le apareaba, pero nunca su voluntad inquebrantable de ganar. Por eso expresé antes que el automovilismo para Juan era

algo más que un deporte apasionante.

No obstante, nunca pensé en la posibilidad de un desenlace trágico.

Nos dimos golpes. Tuvimos vuelcos. Nos machucamos y nos rompimos huesos. Incluso una vez nos caímos a un precipicio. Pero ¿matarse? No, eso nunca lo creí realmente. Pensaba que los Gálvez teníamos siete vidas.

Siempre insistí a Juan en que debía usar el cinturón. Pero a él le molestaba. Sentía que lo apasionaba. Además, temía que el coche se incendiara.

De haberme escuchado, el camino no se hubiera cobrado una cuenta inapreciable. Pero mi hermano había decidido participar en Olavarría. Y no usar el cinturón.

Porque Juan era así. Irreverente.

EN CUALQUIER CIUDAD DE

**EUROPA**  
**PEUGEOT**  
"404"  
MODELO "1963"  
PRECIO DE FABRICA



Entrega de su auto de fábrica a su llegada con el triplico internacional, seguro, etc.

venta simple (plan A)

Garantizamos la reventa (plan B)

Financiamos las operaciones de leasing (plan C)

Informes y condiciones



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA LA REPUBLICA ARGENTINA DE LOS AUTOS PEUGEOT EN T.T.

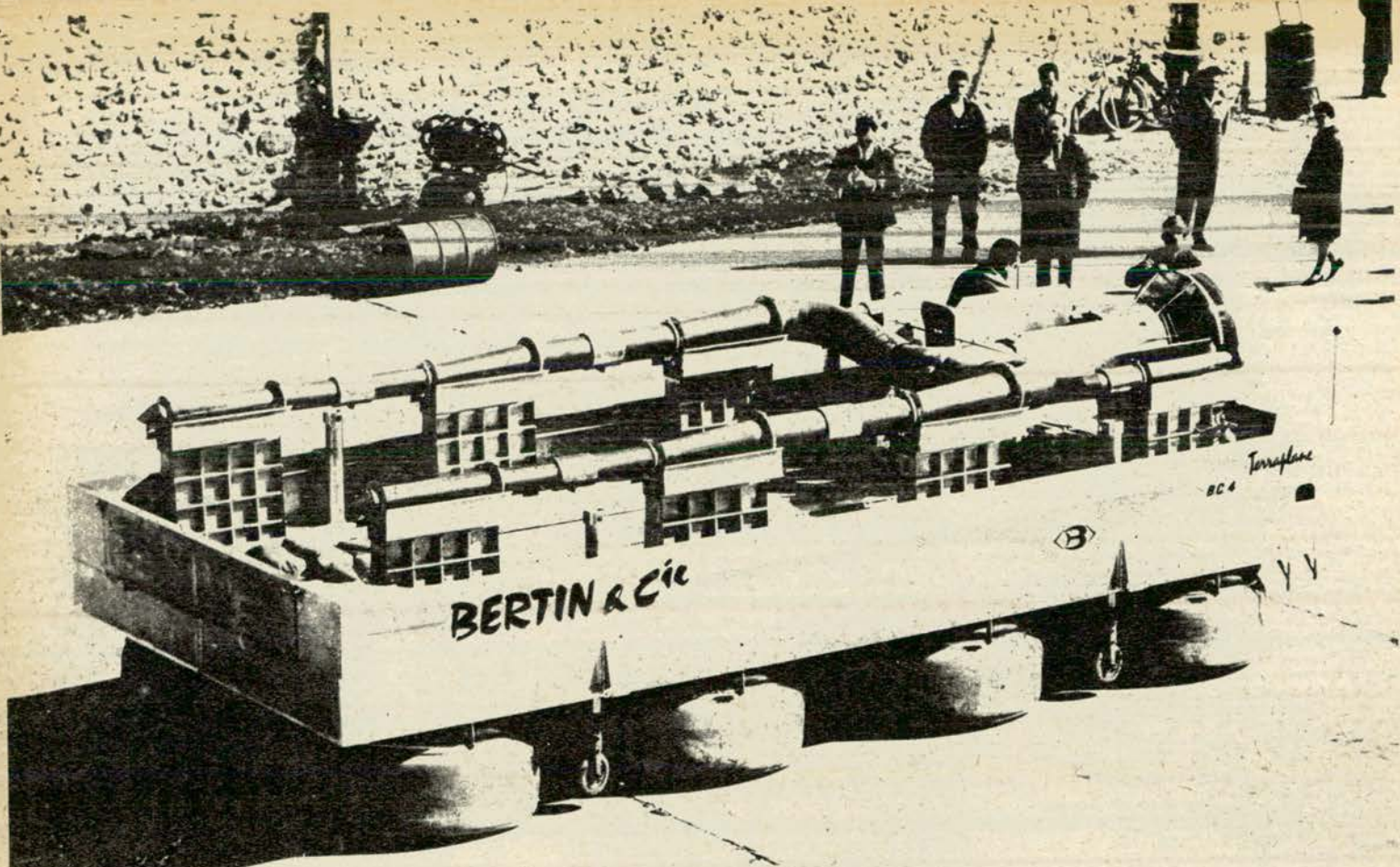
**AUTOEXPRESS**

San Martín 170 - Galería Guemes - Ter. Piso Ofic. 105

Tel. 34 - 5721 - Bs. Aires

- Entrar en el partido de San Justo, en cuya circunscripción existen toda clase de facilidades para el automotor. Las distancias en kilómetros las damos de acuerdo con los mojones de la ruta.
- 27. Recreos del Aero Club y del Automóvil Club Argentino.
- 29. Paso a nivel con guardabarreras.
- 31. Paso a nivel sin guardabarreras.
- 32. Estación de servicio.
- 33. Taller mecánico. Gomería.
- 35. Restaurant.
- 36. Estación de servicio.
- 39. Cañuelas. Estación de servicio. Gomería.
- 41. Restaurant. Policía Caminera.
- 47. Cruce del camino San Vicente-Cañuelas.
- 52. Estación de servicio.
- 53. Bar.
- 56.5. Acceso a La Noria. Restaurant.
- 58. Acceso a Abbott.
- 60. San Miguel del Monte. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 111. Restaurant.
- 115. Puente La California.
- 125. Puente sobre el río Salado (nuevo puente).
- 130. Puente angosto.
- 131. Puente angosto.
- 139. Puente angosto.
- 143. Estación caminera del Automóvil Club Argentino.
- 149, 163, 154 y 180. Puentes angostos.
- 185. Paso a nivel sin guardabarrera.
- 188. Las Flores (dos puentes angostos).
- Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Policía Caminera.
- 193. Aeródromo.
- 196. Paso a nivel sin guardabarreras.
- 210 y 211. Puentes angostos.
- 217. Puente canal II (angosto).
- 222. Bar.
- 225. Acceso a Perdo. Nafta.
- 243. Cachari. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 258. Puente arroyo Azul. Bar.
- 263. Acceso a Parish.
- 278. Acceso a Shaw.
- 288. Acceso a Pareda.
- 294. Acceso a Azul. Estación caminera del Automóvil Club Argentino.
- 297. Policía Caminera.
- 299. Acceso a Azul. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 307. Cruce ruta nacional N° 226 (Tandil-Olavarría). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 358. Paso a nivel sin guardabarreras.
- 362. Paso a nivel sin guardabarreras.
- 362.5. Chillar. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 366. Paso a nivel sin guardabarreras.
- 400. Juárez (acceso). Estación caminera del A.C.A. (Tel. 12).
- 402. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 450. González Chaves. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 492. Paso a nivel sin guardabarreras.
- 490. Puente.
- 493. Tres Arroyos. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 494. Tres Arroyos (acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 495. Puente arroyo Claromec o Tres Arroyos.
- 496. Estación de servicio. Gomería. Restaurant.
- 512. Paso a nivel sin guardabarreras.
- 516. M. Cascallares (acceso).
- 520. Combustible. Bar.
- 532. Puente río Quequén Salado.
- 536. Puente arroyo Indio Rico.
- 538. Acceso a Irene. Estación caminera del A.C.A. (Tel. N° 1).
- 556. Acceso a Aparicio. Restaurant.
- 560. Puente arroyo Los Gauchos. Bar.
- 586. Paso a nivel sin guardabarreras. Acceso a Oriente.
- 589. Bar.
- 593. Coronel Dorrego (acceso). Estación de servicio. Gomería.
- 598. Acceso a Coronel Dorrego (5 Km.).
- 601. Puente Arroyo Las Mostazas.
- 602. Bar.
- 606. Acceso al balneario Monte Hermoso (19 Km.). Estación de servicio.
- 611. Acceso a Calvo.
- 617. Nafta. Bar. Acceso a San Román.
- 633. Nafta. Gomería. Restaurant.
- 635. Puente río Sauce Grande. Bar.

(Continúa en la página 126)



**H**ACE solamente 5.000 años que los hombres conocen la rueda; sobre su historia y una prehistoria de por lo menos un millón de años, es poco. Cuando los españoles llegaron a México, encontraron caminos en forma de escalera que sus carretas no podían subir.

Además, la rueda no es completamente perfecta. Es brutal; es necesario rodearla de una "cubierta neumática", capaz —según la expresión de André Michelin— de "beber el obstáculo". Hay que reconocer que el trineo es muy superior, pero sólo es utilizable durante los grandes fríos y en las regiones polares.

#### *Levantada por el "Efecto del suelo"*

Hay una solución, que es la de prescindir del suelo... recurrir a la navegación aérea, por lo menos a esa máquina maravillosamente ágil que puede "techar" en punto fijo: el helicóptero. Los rusos afirman que es inútil perfeccionar las redes de carreteras, puesto que se puede circular en helicóptero. Es una humorada, porque la circulación turística y el transporte se deben confiar no a máquinas volantes, sino a vehículos; sólo que se puede esperar privar a estos vehículos de ruedas gracias a un sistema de "planeo a pequeña distancia del suelo".

Se ha observado desde hace tiempo que los aviones y helicópteros se sostienen mucho mejor cuando vuelan a ras de tierra y también al despegue o al aterrizaje, cuando "sienten" la vecindad del suelo. Esto se comprende muy bien: el aire, echado hacia abajo por la máquina, vuelve a surgir y le procura un su-

# MUERE LA RUEDA

**Ahora los  
camiones vuelan  
sobre un  
colchón de aire**

Por PIERRE DEVAUX

Miembro de la Sociedad de Gentes de Letra de Francia.

Para AUTOCLUB

plemento muy apreciable de sustentación.

Hay que imaginar ahora un "cohetecampana", o, dicho de otra manera, una plataforma horizontal, más o menos circular, que presente un reborde dirigido hacia abajo. Bajo

esa campana, inyectemos una gran cantidad de aire bajo presión, por medio de una máquina adecuada.

¿Qué va a pasar? Bajo el efecto de la presión existente en la campana, el coche va a encontrarse levantado, va a flotar en un "colchón" de aire. Me diréis que este aire no dejará de escaparse por todo el contorno, entre el reborde y el suelo. Claro está que sí. La sustentación aérea no es gratuita; será necesario que la maquinaria (compresor accionado por un motor, por ejemplo) entretenga el "colchón" inyectando continuamente aire; pero después de todo, el gasto es bastante moderado.

#### *Se planea sobre el mar*

Los resultados son absolutamente sensacionales. Nada de carreteras. El coche corre a través de los campos: no hay ya la cuestión de los malos terrenos, porque el coche planeante se burla de los hoyos y los obstáculos... siempre que no sean demasiado importantes, claro está. Nada de puentes: cuando el coche encuentra un lago o un río, continúa impávidamente por encima del agua, que ofrece a su colchón de aire un apoyo conveniente. Todo lo que exige es un poco de playa o una pendiente suave que permita llegar sin volcar al elemento líquido.

Indudablemente, un sistema tan promisor como éste se estudia actualmente en todos los países industriales del mundo. Los ingleses, dado su carácter de insulares, están interesados principalmente por la circulación por encima del agua.

He aquí, por ejemplo, el Hovercraft pilotado por Christophore Cockerel, que posee un motor de 435 CV.

accionando una hélice vertical alojada "en pozo" y que rellena el colchón de aire; la máquina se sostiene a algunos centímetros del suelo a pesar de su peso de 3.700 Kg. Puede llevar unos veinte pasajeros.

Los británicos han dado el nombre de "glidair" a este tipo de máquina que se desliza por el aire. Con mar tranquilo, el glidair circula sin rozar el agua y sin sacudidas; lo importante es que la marejada sea poco pronunciada y muy larga (la marejada de alta mar, en el Atlántico, mide 150 metros entre crestas). Funciona mal sobre marejadas cortas y tiene dificultades sobre las rompientes. La experiencia no se ha llevado a cabo hasta el naufragio completo!

Máquinas gigantes se pueden construir sobre este principio del "colchón de aire": se proyectan cubas de 400 toneladas, que pueden transportar autos y camiones. Nuestros vecinos pretenden visitarnos a bordo de máquinas semiaéreas de 2.000 toneladas, para la travesía de la Mancha.

### El auto de "faldas"

Los franceses, como gentes prácticas, han concentrado su esfuerzo en la realización de vehículos "de carretera", si se puede decir así, o por lo menos reservados a la circulación por carreteras, a través de los campos y sobre los ríos.

El sistema de campana transportadora se ha perfeccionado. En lugar de soplar el aire en una cavidad, se envía en ola circular, formando "barrera gaseosa", por una ranura hecha en el espesor de la campana. De esta manera, el colchón de aire se encuentra encerrado y dura indefinidamente.

En lugar de una hélice en pozo o de un compresor, nuestros ingenieros han utilizado turbinas de turbo reactores, siguiendo un principio puesto a punto en los helicópteros del Ejército. A bordo de un helicóptero, el aire comprimido, suministrado por el turbocompresor, se introduce por canales interiores hasta el extremo de las palas de la gran hélice, de donde se escapa por el lado, obligando a la hélice a girar a reacción. En éste, el aire comprimido enfila por "trompas", formadas de embudos, que aspiran "gratuitamente" una enorme cantidad de aire exterior, para la formación del colchón sustentador. De lo que se deriva un funcionamiento muy económico... aunque no muy silencioso.

Pero el progreso más importante, para vehículos prácticos y que podrá estar a disposición de todo el mundo, es el invento del "coche de faldas" del ingeniero Bertin.

Un coche campana, a pesar de sus cualidades, es inestable, nada le impide oscilar y tocar peligrosamente el suelo. En los coches (o los camiones) Bertin-Terraplane, existe bajo el chasis un cierto número (6 u 8) de campanas cilíndricas, o "faldas", realizadas en materia flexible. Primera ventaja: si el coche se inclina de un lado, la fuerza sustentadora de

las faldas situadas en ese lado aumenta considerablemente, debido a que se aproximan al suelo. Y el coche endereza: es "autoestable".

Supongamos ahora que encontramos en una mala carretera, durante nuestros paseos a través de los campos, un obstáculo resistente, como por ejemplo una punta de roca. Pues no pasa nada: la o las faldas se deforman al pasar el obstáculo y vuelven en seguida a su forma normal. La circulación es así fácil... mucho más fácil, podría decirse, que con un auto de ruedas en malos terrenos.

Los ingenieros Bertin y Guenemont han presentado un modelo de... camión semivolante, constituido por chasis de 7,50 m. por 3,30 m., llevado por 8 faldas flexibles, de tejido de neopreno; cada falda tiene 1,55 metros de diámetro por 0,55 m. de

altura. La carga útil del vehículo es de 2.000 Kg., el peso total es de 3.500 kilogramos.

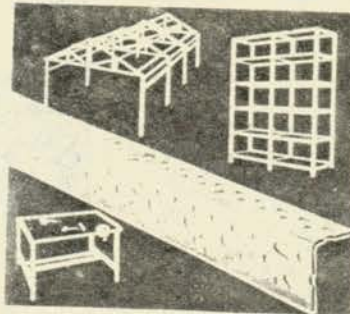
La maquinaria comprende un reactor Turbomeca Marbor, que envía sus gases a 8 trompas, que alimentan, cada una, una falda. Las trompas multiplican por 7 el suministro gaseoso y reducen esos gases, salidos ardientes del turbo reactor, a una temperatura aceptable.

Para obtener la propulsión, el piloto maneja una clásica barra de pedales —la palanca de mando de los aviones— para inclinar todas las faldas hacia atrás; inclinándolas en sentido contrario, obtiene la rotación. La máquina, volante de faldas múltiples resulta así tan manejable como un helicóptero, pero con posibilidades de carga mucho más elevadas.



UD.  
SU INGENIO  
Y...

# HEXAGON



Confíe en su habilidad y en HEXAGON 80/120, el perfil ranurado que la experiencia holandesa pone a SU servicio para que pueda proyectar y realizar en un mínimo de tiempo y a bajo costo la estructura de su ALERO GUARDACOCHE, GALPONCITO, BANCO DE TRABAJO o ESTANTERIA para almacenar todas las cosas que necesitan un "lugar" en la casa.

HEXAGON es el material del presente para el hombre con visión de futuro.

Adquiéralo en tiras de 2 ó 3 metros o cortado a medida en los comercios del ramo de su localidad.

Fabricación bajo licencia AHREND CIRKEL por

TALLERES METALURGICOS  
**MORWIN S.A.**

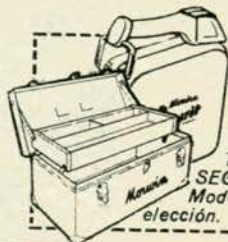
VENTAS: VIAMONTE 1546 - TEL. 46-1027/9061

SUCURSALES:

ROSARIO - CORDOBA 836-4º P-TEL.43427/44198

CORDOBA - RIVERA INDARTE 432- TEL. 20871

MENDOZA - ESPEJO 167-4º PISO



...y en su auto-móvil su SEGURO DE VIAJE: CAJAS para HERRAMIENTAS y BIDONES SEGURIT MORWIN Modelos y colores a elección.

**S**OBRE la margen izquierda del Paraná se halla Corrientes. Ciudad antigua —data de 1588— con dinámica moderna. Sus calles se extienden de N. a S. y de E. a O. Todas nacen en el río, pues el trazado de la población está sobre un recodo de esa vía fluvial, ahí mismo, sobre las siete puntas: Aidana, Yatictá, Arazá, San Sebastián, Tacurú, Tacuaras y Aratzaty.

Las bellezas naturales —de este lugar de clima benigno— comienzan en sus costas y llegan hasta las arterias céntricas con sus lapachos, jacarandaes, chivatos, tipas, paraísos y naranjos que sombrean las veredas y dan color a las perspectivas con sus follajes y sus floraciones.

A seis cuadras de la ribera norte cruza Junín, la vía de mayor movimiento comercial y también social, porque de noche se interrumpe el tránsito y la juventud pasea por ella. Su tramo febril ofrece al público todos los renglones de venta en elegantes vidrieras. Tiendas, joyerías, cines, confiterías, mueblerías, etc., libran de lunes a sábados simpáticas batallas de novedades y precios. El domingo Junín no descansa; ansiosa espera la salida

# CORRIENTES

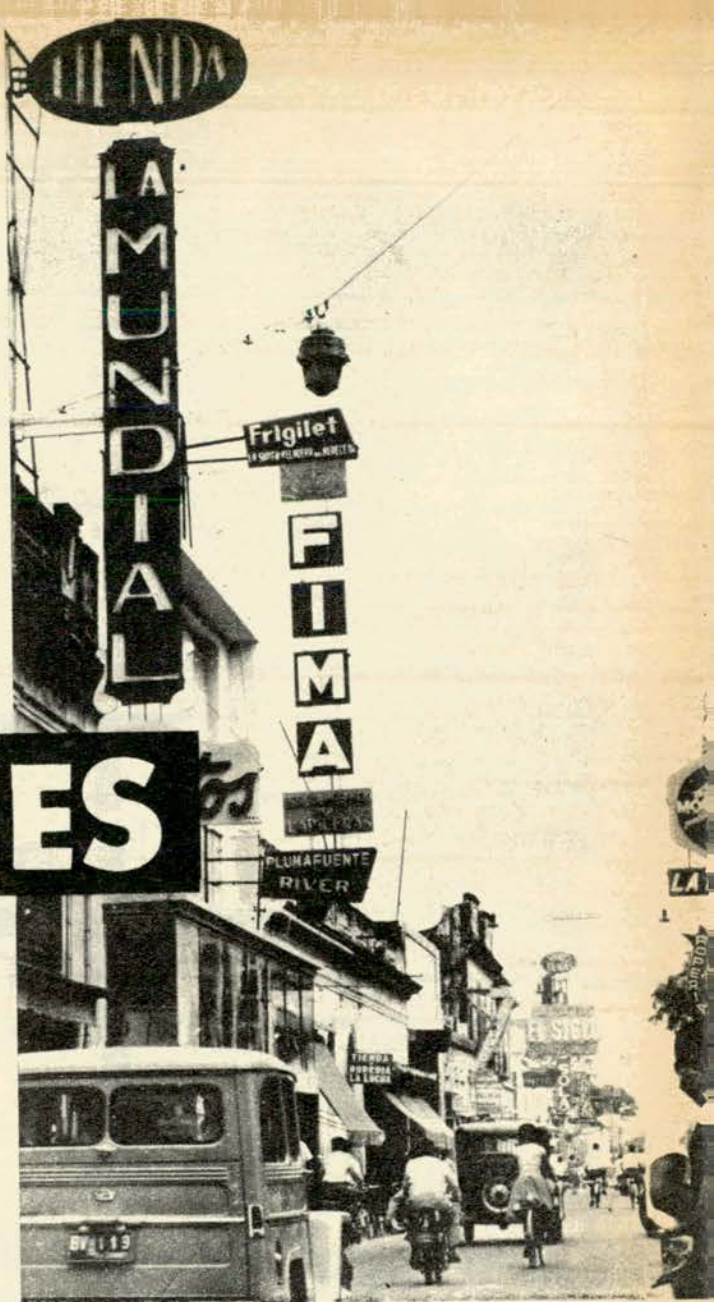
## ES PAISAJE, HISTORIA Y POESIA

Por MARIA HILDA GEHAN DE LOMBARDO  
Para AUTOCLUB

de misa de once para recibir al público joven que colma sus ambientes.

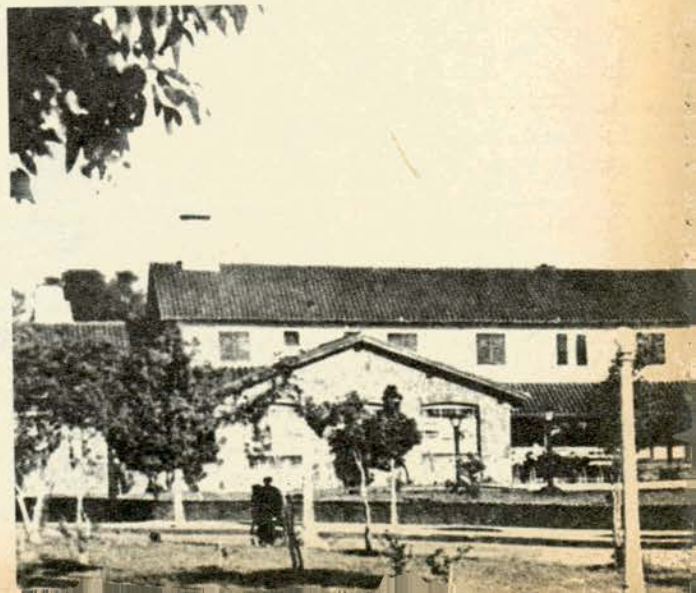
No menos importantes son las calles Avenida España, Santa Fe, San Lorenzo, Catamarca, Córdoba, Mendoza, San Juan, Rioja, Salta, Buenos Aires y Tucumán, que cruzadas perpendicularmente por las de Vera, Plácido Martínez, Fray José de la Quintana, 25 de Mayo, Carlos Pellegrini, 9 de Julio, Junín, Hipólito Yrigoyen, San Martín, Bolívar, Belgrano, Moreno y Rivadavia hacen un punto geográfico colonial y moderno. El antes y el ahora se mezclan aún en el detalle de puertas y balcones cuando el barroquismo admira la simpleza de las líneas y el aldabón escucha la estridencia del timbre...

La típica fisonomía de la ciudad de Juan de Torres de Vera y Aragón está en sus habitantes, en sus viviendas, en sus costumbres, en la historia de su crecimiento edilicio y de su crecimiento cultural. Todo tiene casi cuatro siglos; pero quedan ciertas muestras invariables de lo auténticamente español como cuando en el estío, delante de alguna reja, la serenata quiebra el silencio de la noche provinciana y tras los torneados barrotes una hermosa mujer sonrío, retribuyendo el honor que le dispensan. Y el niño mestizo que sigue pregonando su mercancía, si es maní, con campanilla; si son diarios, en voz alta. Serenatas y pregones se confunden con el estrépito de las máquinas que hacen escalas en Cambá Punta, aeropuerto correntino que une a esta ciudad material y espiritualmente con el mundo. Cambá Punta es una evidente incitación al turismo, al comercio, a la industria, al arte y especialmente al agro que espera más empresas laboriosas que enriquezcan este rincón litoraleño mimado por la naturaleza. El que llega hasta aquí no deja de visitar los departamentos próximos: Empedrado, con sus barrancas majestuosas asoma al río serenamente y ningún ruido turba la paz de sus viejos oratorios. Paso de la Patria, zona de pesca del dorado, obsequia con paisajes isleños que tienen el perfume



La ciudad de Corrientes es un jardín subtropical, soleado y multicolor, diseñado a orillas de un majestuoso río. De su centro urbano, construido con alma y cemento, vemos aquí la calle Junín.

Este es el Hotel Nacional de Turismo de la ciudad de Corrientes, levantado para acoger a los turistas que vayan a conocer en ella su paisaje, su poesía, su historia y su gente.





de los claveles del aire de sus montes. Itatí, fervoroso pueblecito católico en eterna oración, ostenta una de las Basílicas más imponentes donde se venera a la milagrosa Virgen del mismo nombre. Saladas, con sus innumerables lagunas pobladas de leyendas. Bella Vista, surcada de naranjales. San Cosme, con sus primitivos trapiches que ayudan a fabricar la miel más rica que produce el país. Mercedes, con su misteriosa Yberá...

Cruzando el Paraná se puede visitar la progresista capital del Chaco: Resistencia. Ciudad nueva, pujante y tesonera donde el algodónal mirando al cielo se extiende por toda la provincia y su sociedad cosmopolita canta a la agricultura porque la agricultura la enaltece cada año.

Corrientes es un jardín subtropical, soleado y multicolor, diseñado a orillas de un majestuoso río. En sus alrededores la acción constructiva de Dios y de los hombres se evidencian y en su radio urbano ambas fuerzas se amoldan a los siglos y la van construyendo con alma y cemento.

Por eso ella es hospitalaria y confortable. Y en su ambición de sabiduría se transformó en ciudad universitaria que se yergue altiva porque sus hijos se superan intelectualmente sin descuidar, tampoco, sus prácticas religiosas evidenciadas a diario en los muchos templos — en su mayoría católicos — y en las procesiones del 3 de mayo y del 24 de septiembre, en las que se congregan miles de fieles para adorar a la Cruz de los Milagros y a la Virgen de las Mercedes.

Y cuando Corrientes se asoma a la ventana del tiempo ve pasar, entre banderas azules y blancas, a los ejércitos libertadores; a Belgrano — con su tambor de Tacuarí — hacia el norte; a San Martín reclutando soldados granaderos en su mismo Yapeyú; a Paz en Caá Guazú; a Berón de Astrada en Pago Largo; a las Damas Cauivas en forzado viaje a las selvas paraguayas...

Esto es la ciudad de Corrientes: paisaje, poesía, historia, gentil invitación al paseo y al trabajo...

## EL Dr. CARMAN...

(Viene de la página 69)

to modo, una defraudación a la solidaridad de los amigos y compañeros de tarea en la dirección del A.C.A., a cuyo esfuerzo mancomunado se deben los resultados alentadores que hemos podido alcanzar, y también la justa expectativa de los asociados, antiguos y nuevos, que desde 1958 afluyeron y están incorporándose en cifras impresionantes a los registros de la Institución, como que la nomina, que está hoy cerca de los 225.000 socios.

Así, se me ha impuesto una exigencia moral, la necesidad de continuar dirigiendo la acción y la obra común. Esta razón me pareció decisiva y accedí.

—¿Algo más querría decir para ilustrar la opinión societaria?

—Sí, algo que considero de mucha importancia. Ninguna nueva agrupación de socios se ha constituido estatutariamente para disputar a la "Lista Blanca-Renovación" el triunfo en los próximos comicios. Creo que lamentable. Mi sentido de la democracia institucional, profundamente arraigado en mi espíritu, me inclinaba a esperar que otros grupos de socios, aparte de los de la "Lista Blanca", se presentarían en esta elección con candidatos propios. Quizás semejante competencia habría sido útil para nuestra dinámica social.

Interpretación de que esa ausencia viene a destacar lo ilógico que sería hoy cambiar la orientación a que me he referido y el equipo directivo que la encarna, quiero hacer llegar a los asociados, por medio de AUTOCLUB, que es el órgano de expresión del Club y de todos los socios como tales, mi confianza en que será ratificada en estos comicios nuestra fe en el futuro del Automóvil Club Argentino y en el impulso constructivo con que tratamos de realizarlo.

### VISITE ESPAÑA - ITALIA SUIZA - FRANCIA y PORTUGAL

Excursión en autopullman  
de lujo.

"Todo incluido" en Europa  
desde US\$ 750.- por persona

PASAJES MARITIMOS  
Consultar precios según  
comodidades asignadas.

SALIDA EL 30 DE JULIO  
REGRESO EL 20 DE OCTUBRE  
Y VIAJANDO POR VAPOR

"AUGUSTUS"

SOLICITE INFORMES

Viejes y Turismo - 1er. piso

AUTOMOVIL CLUB

ARGENTINO

Avda. Libertador 1850

T. E. 83-6061/2039

## AUTORIDADES DEL A. C. A.



### COMISION DIRECTIVA

Presidente:

Dr. César C. Carman

Vicepresidente 1º:

Dr. Horacio C. Rivarola

Vicepresidente 2º:

Ing. Mario L. Negri

Secretario:

Dr. Walter A. Saborido

Prosecretario:

Dr. Plácido Seara

Tesorero:

Sr. Alberto J. Lozes

Protesorero:

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

Vocales Titulares:

Dr. Raúl Fernández Aguirre

Sr. Simón Finkelberg

Esc. Enrique F. Ghezzi

Sr. Enrique González Vidal

Dr. Roberto N. Lobos

Dr. Angel Maccarone

Dr. Luis Pandra

Dr. Adolfo J. Rubinstein

Sr. Marcos Victorica

Esc. Roberto N. Vitale

Vocales Suplentes:

Sr. Héctor Aizpiri

Sr. Mario Camuyrano

Ing. Emilio J. B. Ferro

Sr. Jorge B. Macías

Sr. Roberto A. Poso

Dr. Rodolfo L. Roccatagliata

Sr. Ovidio H. Salgueiro

### ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente:

Dr. Domingo A. Romano

Secretario:

Sr. Alejandro C. Giono Giardino

### COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente:

Sr. Federico Lajud

Vicepresidente 1º:

Dr. Silvio E. F. Bonardi

Vicepresidente 2º:

Dr. Horacio A. Hueyo

Secretario:

Dr. Fernando González Canicova

Vocal Titular:

Sr. Alberto De Ridder

Vocales Suplentes:

Viccomodoro Gustavo J. Tornquist

Sr. Jorge Alvarez Tronque

### TRIBUNAL DE HONOR

Presidente:

Dr. José Canasi

Secretario:

Dr. Enrique Sojo

Vocales Titulares:

Sr. Joaquín Daniel Amoedo

Dr. Manuel Rawson Paz

Dr. Ricardo A. Bassi

Srta. Gisele Shaw

Vocales Suplentes:

Dr. Roberto López Novillo

Dr. Manuel Rodríguez Ocampo

# LA MUNICIPALIDAD DE JUAREZ Y LOS CAMINOS DE PIEDRA



Con maquinaria adecuada, los cascotes son llevados a los caminos desde los lugares donde se encuentran en abundancia.

El Comisionado Municipal de la localidad de Juárez ha logrado que los caminos de la misma se hallen en excelentes condiciones de transitabilidad, lo que denota en dicho funcionario una clara conciencia acerca de las tareas de bien común inherentes a su cargo. Pero lo que llama la atención del usuario de los caminos de Juárez no es solamente el perfecto estado de los mismos, sino el procedimiento empleado por la Municipalidad para que aquéllos no presenten inconvenientes de ninguna índole para el tránsito, y ello sin que se hagan necesarias inversiones onerosas. Como paso previo, se procede a nivelar la tierra del camino, pero tratando de extraer la mayor cantidad de arena posible, hasta llegar a lo que podríamos denominar el "contrapiso" de aquél. Luego —y éste es el secreto— sobre el terreno firme logrado en la forma descripta se depositan grandes capas de piedra, la que en la zona se encuentra en abundancia. El sistema es económico y eficaz. Y creemos que estas dos cualidades son suficientes para aplaudir a las autoridades municipales de Juárez. Pero el método es también ingenioso, y abre un interrogante: ¿no será aplicable también en otras localidades?



Merced al ingenioso procedimiento puesto en práctica por la Municipalidad local, los caminos de Juárez se hallan en excelentes condiciones de transitabilidad.

## 227.000 EJEMPLARES: TIRADA Y CIRCULACION DE AUTOCLUB

Como saben nuestros lectores y anunciantes, desde la edición del Nº 6 de AUTOCLUB (agosto de 1962), esta revista es distribuida a todos los socios del A.C.A., inclusive a los "Adherentes", a partir del Nº 8 correspondiente a diciembre ppdo. Además, varios millares de cada edición son destinados al público en general, al canje, a las representaciones diplomáticas y consulares argentinas y extranjeras, a ciertas reparticiones gubernativas, instituciones del exterior similares al A.C.A., etcétera.

Por estas razones, la tirada y circulación de nuestra edición anterior fue de 204.000 ejemplares; y de acuerdo con el número existente de socios, más los nuevos cuyas solicitudes de ingreso fueron aprobadas al 13 de marzo de 1963 y que, en consecuencia, recibirán indefectiblemente esta revista, que es un servicio social, la tirada de la presente edición, correspondiente al Nº 10 de AUTOCLUB, cuyas cifras están rigurosamente documentadas y avaladas con la responsabilidad del Automóvil Club Argentino, alcanza a 227.000 ejemplares, según el siguiente detalle:

### A) EJEMPLARES DESTINADOS A LOS SOCIOS (al 13/III/63)

Honorarios	94
Vitalicios	5.986
Plenarios	118.324
Activos Capital	10.238
Activos Urbanos	42.053
Activos Interior	40.177
Adherentes	4.004

Total de ejemplares para socios ..... 220.876

B) Ejemplares destinados al público en general	3.000
C) Ejemplares destinados al canje	500
D) Ejemplares de distribución gratuita, con destino diverso	2.000
E) Reserva	624
	<u>227.000</u>

Esta es la tirada -forzosa y documentada- de esta edición de AUTOCLUB, Nº 10, abril de 1963

# AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



## MEMORIA DEL EJERCICIO 1962

Honorable Asamblea:

Ha llegado a su término el quincuagésimo octavo ejercicio del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, que encuentra a la institución colocada en una sólida posición y en un franco proceso de expansión en todos sus órdenes, no obstante haberse desarrollado este último período institucional dentro de un marco económico nacional extremadamente grave.

Esta misma circunstancia hace doblemente valiosa la recuperación y consolidación que ha venido operándose desde 1959, fecha clave, para así llamarla, en la vida del Club. Nunca como hoy queda corroborado y demostrado el aserto de lo expuesto en la memoria del año 1959, al reconocer a éste como el período inicial del ininterrumpido progreso que hoy ha quedado definitivamente concretado.

Decíamos en nuestra Memoria anterior que la Comisión Directiva orientaba su acción hacia la prestación de mayores beneficios y al incremento de su patrimonio, afianzando su economía y aumentando — paralelamente — el número de sus miembros, fundamental apoyo y necesario respaldo para cualquier incremento de los beneficios y servicios. Todo ello fue logrado merced a una férrea decisión que permitió — con absoluta fe en la grandeza del país y en las posibilidades y capacidad creadora y servicial del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO —, cerrar un ejercicio con 196.093 socios, es decir 35.497 más que los existentes en el año anterior y cerrando sus cuentas con un superávit económico del orden de los cincuenta y cinco millones de pesos.

Si a ello se agregan, la adquisición de valiosos e importantes inmuebles que acrecientan el capital institucional y permiten desde ya nuevas posibilidades en materia de servicios sociales; el aumento de los bienes muebles — especialmente camiones de auxilio, tan valiosos para atender los requerimientos de los adherentes — y la incorporación de nuevos beneficiarios en los planes de previsión, podrá vislumbrarse un futuro de singulares proyecciones que hará de esta entidad en muy breve tiempo, una de las primeras y más importantes en su género en el mundo.

Mucho podría agregar esta Comisión Directiva en esta síntesis de la labor realizada en 1962, que no sería otra cosa que la corroboración de las previsiones y las perspectivas enunciadas en su último mensaje, pero considera que más efectiva, más demostrativa y más convincente que todo cuanto pueda expresar, lo refirman las informaciones y cifras que, en particular, se presentan más adelante a conocimiento de la Honorable Asamblea.

La Comisión Directiva tiene la convicción plena de que el análisis de este resumen informativo, permitirá concluir que su labor ha tenido en todo momento y en toda circunstancia una sola nota: el progreso del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO para bien de sus socios y para contribuir en la medida de sus posibilidades a la grandeza de la Patria.

Las autoridades directivas no pueden dejar de expresar — sin embargo — que el éxito que les acompañó en su gestión se debe, indiscutiblemente, al apoyo

permanente de la masa societaria; de las autoridades estatales, en particular de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, y Caja Nacional de Ahorro Postal y de las organizaciones privadas vinculadas a su acción; a la silenciosa pero permanente, eficazísima y desinteresada labor de los miembros de sus Comisiones Asesoras y de los Representantes en el interior del país, Filiales, Delegaciones, Veedores y del personal que forman los cuadros administrativos y obreros en sus distintas funciones y jerarquías, quienes en comunidad de esfuerzos con los Concesionarios de Servicios y Estaciones Adheridas, pusieron lo mejor de lo suyo para llevar a la realidad los propósitos de la Comisión Directiva. A todos ellos deseamos hacer llegar el agradecimiento de este Cuerpo y asegurarles que habremos de continuar esforzándonos para acrecentar la superación del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO en todos sus aspectos.

Al dejar a consideración de la Honorable Asamblea el balance de su labor en 1962, la Comisión Directiva lo hace con la plena conciencia de que no ha defraudado la confianza a ella dispensada y segura de que ese resultado, reflejado en las cifras del balance y del compendio de los servicios y beneficios prestados a sus socios, habrán de merecer su unánime aprobación.

Dr. Walter A. Saborido  
Secretario.

Dr. César C. Carman  
Presidente.

### NUEVAS ADHESIONES DE SOCIOS - CAUDAL SOCIETARIO

El interés de los automovilistas para asociarse a la entidad se ha mantenido en forma ininterrumpida y en grado cada vez mayor. Es así que las perspectivas expuestas en nuestra reseña pasada fueron ampliamente superadas, como lo demuestra el cuadro de socios existentes al 31 de diciembre de 1962, en comparación a igual fecha de 1961.

El incremento del caudal societario, que comenzó a insinuarse en 1952 y continuó con absoluta firmeza su ritmo ascendente en los años posteriores, tuvo su culminación en el año 1962, permitiendo cerrar el ejercicio con 196.093 socios, cifra jamás alcanzada en la Institución.

Si tenemos en cuenta la cantidad de socios incorporados durante el año, se llegará a apreciar con justeza el prestigio alcanzado por el Club y la indudable utilidad y eficacia de los servicios que presta a los automovilistas.

### CUADRO COMPARATIVO DE INGRESO DE SOCIOS

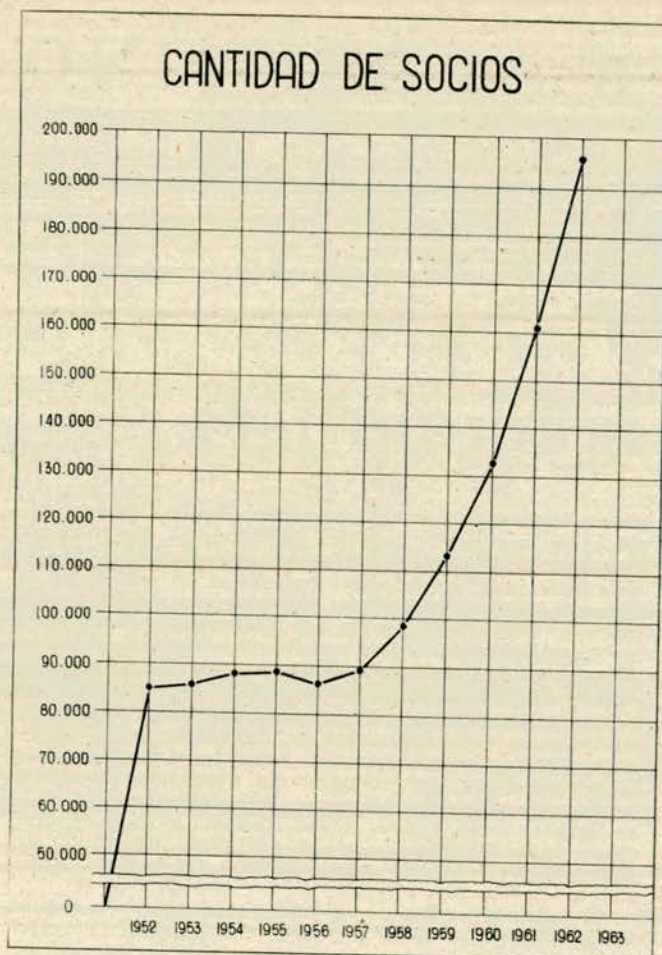
Año 1960	Año 1961	Año 1962
28.296	41.180	51.466

### CUADRO COMPARATIVO DE EGRESOS

Año 1960	Año 1961	Año 1962
12.048	12.027	15.069

### TOTAL DE SOCIOS CUADRO COMPARATIVO

Año 1960	Año 1961	Año 1962
130.391	160.596	196.093



#### MOVIMIENTO DE SOCIOS AÑO 1962

Saldo al 31-12-61	ALTAS Ingresos	BAJAS Pases	Saldo al 31-12-62
160.596	51.466	2.046	196.093

#### RELACIONES CON YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES

Se ha mantenido una estrecha relación con Yacimientos Petrolíferos Fiscales, lo que ha permitido un entendimiento y comprensión mutua para la solución de los diversos problemas que esa misma vinculación ha originado, lo que ha permitido arribar a concreciones de singular importancia, entre ellas la renovación del convenio existente, ajustado a las situaciones reales que presenta no sólo el país, sino la industria petrolera en íntima relación con la automotriz, y la regularización de la antigua deuda que se mantenía con ese organismo.

#### RELACIONES CON LA CAJA DE AHORRO POSTAL

Merece señalarse con particular énfasis, la colaboración que en todo momento ha recibido el Club por parte de las autoridades de la Caja Nacional de Ahorro Postal, tanto en lo que concierne a los diversos planes de los servicios de previsión ofrecidos por el Club a sus socios, como en todos los demás aspectos que tienen nexo con las distintas actividades sociales del Automóvil Club Argentino.

#### DESARROLLO DEL CONVENIO ACA - FIAT ARGENTINA S. A. C. I. F.

Durante el segundo año de vigencia del convenio aludido, pudo observarse que se ha desarrollado conforme al espíritu que lo inspiró y el Club no puede menos que manifestar a las autoridades de "Fiat Argentina S. A. C. I. F.", su agradecimiento por la forma eficaz y comprensiva con que se mantuvieron las relaciones y gestiones en torno al programa de cooperación concretado en 1960.

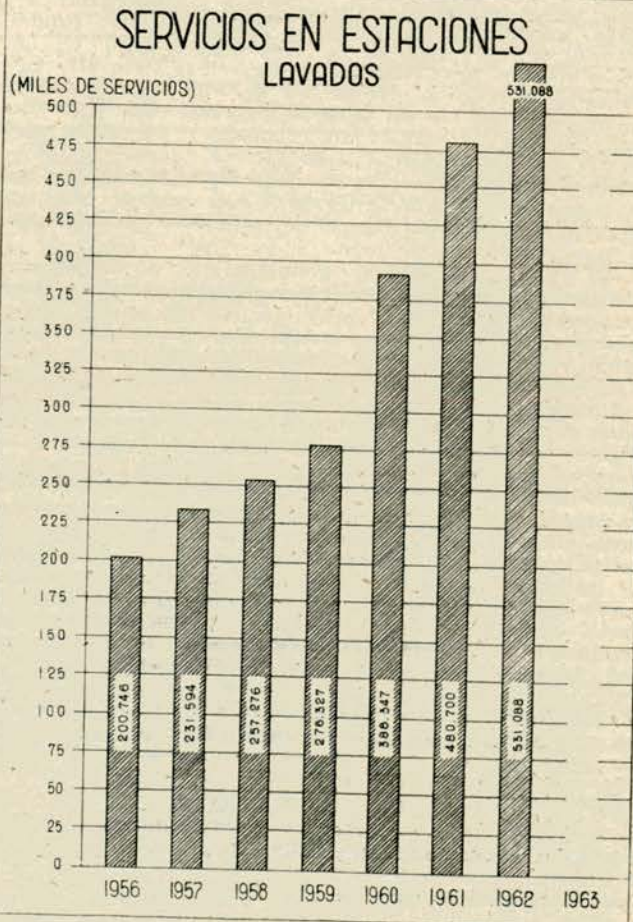
#### NUEVO ESTATUTO SOCIAL

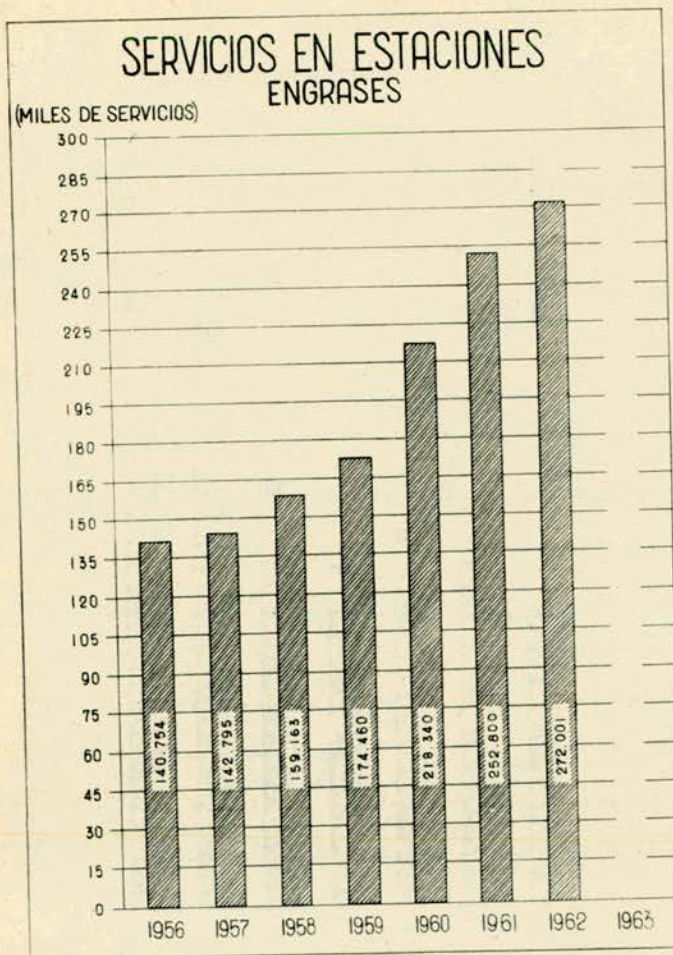
La Comisión Directiva pudo observar que el estatuto del A. C. A. no presentaba, en muchos aspectos, la apropiada agilidad que era de desear, ni estaba acorde con la evolución que se había operado en las distintas actividades del Club. A fin de adecuarlo al creciente volumen y expansión alcanzado y a la imperiosa necesidad de disponer un instrumento que —sin descuidar ni restar su eficacia— permitiera desarrollar las actividades cada vez más variadas, complejas e importantes en forma rápida y funcionalmente acordes con lo que debe ser hoy una organización que agrupa ya a más de 200.000 socios y que expande sus beneficios y servicios a todos los ámbitos del país, dispuso que una Comisión Especial tomara a su cargo su estudio, a fin de proponer las reformas indispensables para hacer de esa carta orgánica, una más moderna y ágil. El mismo ha sido ya aprobado por los órganos competentes hallándose a consideración de la Inspección General de Justicia y se confía que a breve plazo habrá de ponerse en vigencia.

#### ADQUISICION DE INMUEBLES

El número cada vez más alto de socios domiciliados en la ciudad de Buenos Aires y la zona conurbana, obligó a las autoridades a considerar seriamente la necesidad de extender sus servicios, para lo cual se contemplaron diversos planes. Entre ellos, uno encaminado a poner a disposición de los socios, un mayor espacio en la Sede Central, a cuyo efecto se hacía necesario la eliminación de talleres internos, ubicados en diversos pisos del hemicycle de dicha sede.

Para ello, se hacía necesario la compra de un local apropiado para el traslado de los talleres de Carpintería, Herrería, Señalamiento y de Reparaciones y guarda de camiones de auxilio, de manera que los espacios que estas dependencias dejaban libre pudie-





ran ser puestos a disposición de los asociados para servicios básicos e indispensables. Con este propósito, se adquirió en subasta oficial pública el solar ubicado en la calle Ministro Brin N° 635 de 2.964 m2. de superficie, que pertenecía a Transportes Buenos Aires (en liquidación).

No obstante que esta compra habría de solucionar, en parte, las crecientes necesidades que derivan del incremento de adherentes, la Comisión Directiva ha considerado necesaria la habilitación de dependencias propias en distintos lugares de la ciudad de Buenos Aires, conforme a demandas previsibles y calculadas sobre la base de estudios que se han efectuado, en relación a la densidad de socios existentes por zonas o barrios de la Capital Federal y sus aledaños. Existe un ambicioso plan que permitirá cumplir estos propósitos y ha tenido ya principio de ejecución con la compra —también a Transportes de Buenos Aires (en liquidación)— y subasta oficial pública, del predio situado en la intersección de la Avenida Rivadavia con la calle Agüero, con un total de 4.100 m2., aproximadamente.

Consideran las autoridades que estas adquisiciones, además de estar encaminadas a solucionar las exigencias serviciales acrecientan el capital del Club, máxime teniendo en cuenta el muy razonable precio y las ventajosas condiciones de pago logradas.

#### RELACION CON AUTORIDADES ESTATALES

Las vinculaciones con los organismos nacionales, provinciales y comunales se han mantenido y desarrollado en forma sumamente cordial, y han permitido que las sugerencias o iniciativas presentadas por la institución tuvieran eco favorable en los organismos pertinentes; se estima haber logrado interesantes beneficios para la gran masa automovilística, en cuya representación actúa el Club ante las reparticiones oficiales.

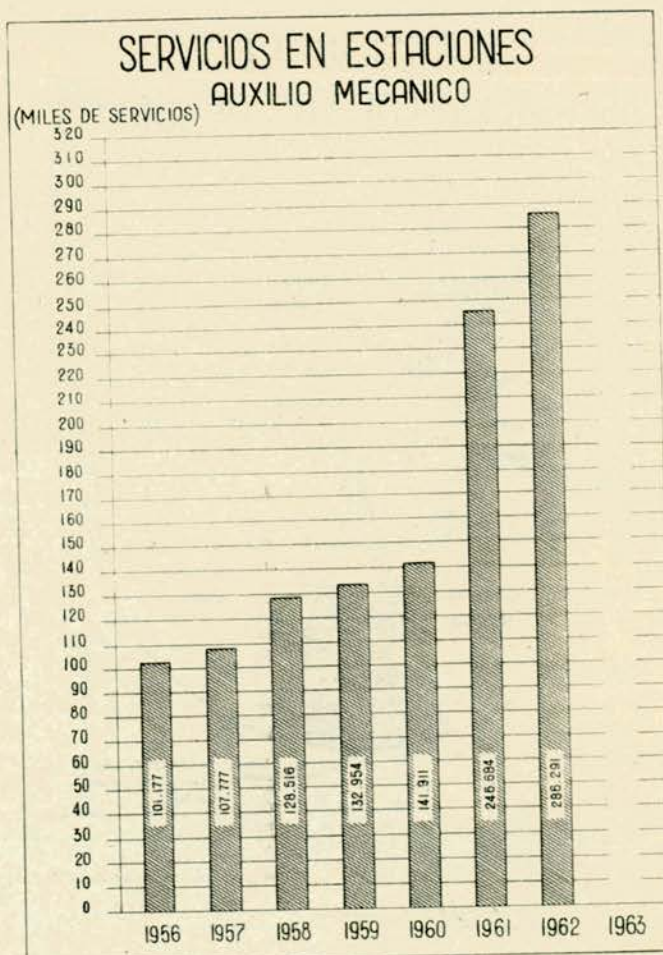
#### VINCULACION CON ORGANISMOS NACIONALES E INTERNACIONALES

El AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO mantuvo permanente vinculación con organismos especializados a los cuales está afiliado, coadyuvando en esta forma al estudio y consideración de proyectos y trabajos de interés nacional y privado, relativos a diversas materias inherentes a su actividad.

Durante el año 1962 continuó afiliado a las Alliance Internationale de Tourisme (A. I. T.), Federation Internationale de l'Automobile (F. I. A.), Asociación Argentina de Carreteras, Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Comisión Pro Congresos Viales de las Entidades Representadas en el Directorio de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, Comité Pro Seguridad de la Propiedad Automotor, Cooperativa de la Sociedad Rural Argentina, Registro Nacional de Productores Agropecuarios, Federación Argentina de Entidades Deportivas de Pesca, Federación Turística de la Atlántida Argentina, Instituto Argentino de Racionalización de Materiales, Instituto Argentino del Petróleo, Internacional Air Transport Association (I. A. T. A.), Sociedad Argentina de Estudios Geográficos y a la Comisión de Educación Vial de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

#### EL PERIODISMO Y EL A. C. A.

Si bien son tradicionales las cordiales relaciones del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO con el periodismo nacional, en esta oportunidad debe ponerse especial énfasis en señalar la excepcional colaboración que la institución ha recibido por parte de la prensa escrita, oral y filmada en todo el país. Ello ha hecho posible una casi diaria permanencia de la sigla ACA a través de la información de sus múltiples actividades y editoriales de los más representativos órganos de la prensa nacional se han ocupado de la actividad institucional.



poniendo su planificación y ejecución como un ejemplo para el país mismo.

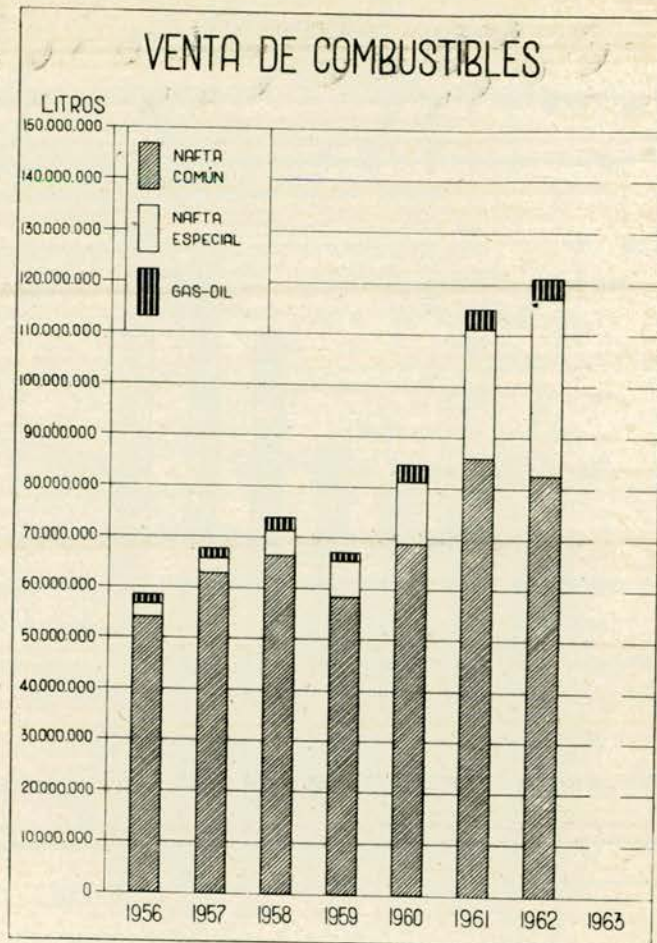
El ACA pone de relieve esta colaboración recibida del periodismo, que le ha servido para hacer pública su labor en todo el país.

### REVISTA "AUTOCLUB"

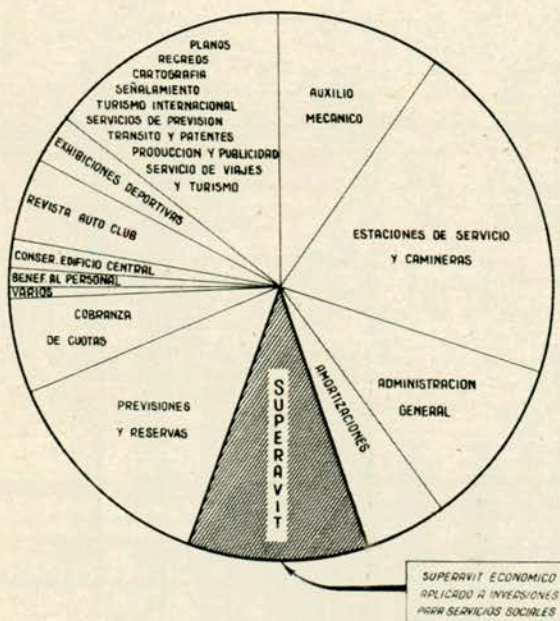
De acuerdo con lo resuelto por la Comisión Directiva del ACA en julio de 1961, a partir de octubre del mismo año se dio comienzo a la publicación regular —bimestral— de la Revista oficial de la Institución, "AUTOCLUB". Debido a la necesidad de cuidar todos los complejos aspectos de esta empresa editorial, si se deseaba convertir la publicación en un órgano de alta jerarquía periodística e informativa, los primeros cinco números aparecieron en dos ediciones simultáneas: la principal con 25.000 ejemplares tan sólo, y un "Suplemento" especialmente destinado a los asociados, en el cual se reproducía cierta cantidad de material de la Revista, con una circulación que varió entre 150.000 y 170.000 ejemplares, aproximadamente, en concordancia con el número de socios.

En junio de 1962, la C. D. respondiendo a un amplio criterio de servicio social, resolvió que la Revista, con su contenido completo, debía llegar a todos los asociados, integrando así el cuadro de los servicios que presta la Institución. En consecuencia, a partir del N° 6 de AUTOCLUB, aparecido en agosto de 1962, la publicación, con 112 páginas, en rotograbado, aparte de un número variable en colores, es distribuida a todos los asociados. La edición correspondiente a abril de 1963 constará de aproximadamente 230.000 ejemplares.

Obviamente, semejante servicio representa un gran esfuerzo económico para la Entidad, pero sus autoridades consideran de primordial importancia que aquélla pueda contar con un órgano periodístico propio, técnica y literariamente calificado, mediante el cual se pueda trasladar al ámbito societario la impresión



## EJERCICIO 1962 DISTRIBUCION DE LOS RECURSOS



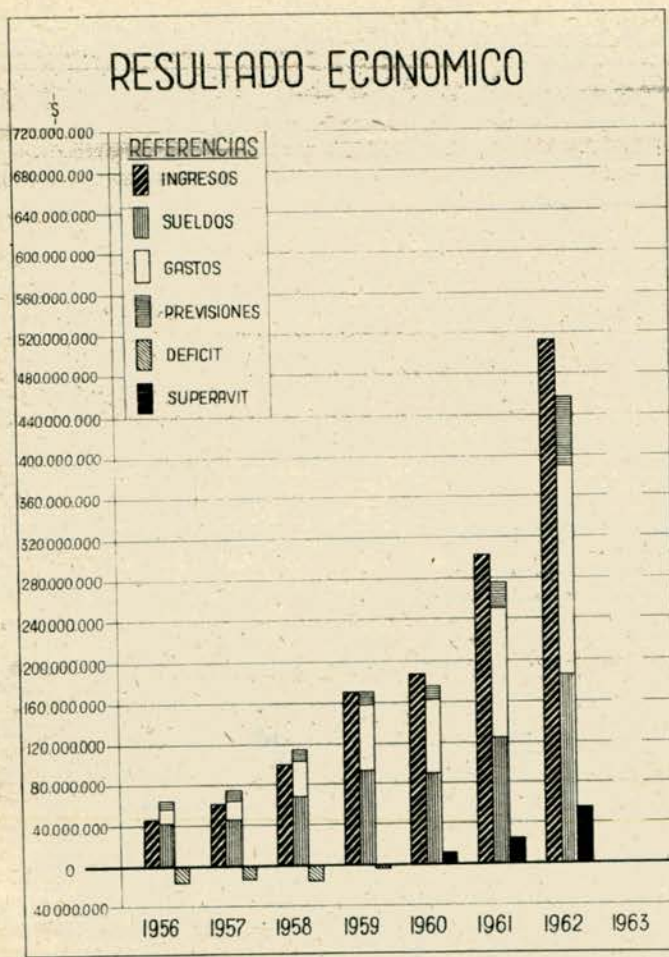
exacta, no solamente de las actividades serviciales comunes y específicas de la Institución, sino también la preocupación de los dirigentes y funcionarios de la misma, por el enfoque y solución de los múltiples y grandes problemas que plantean el desarrollo del automovilismo y el turismo y las cuestiones conexas, en nuestro país y en el extranjero.

Desde la fundación de la Revista, se atendió al criterio orientador de que los temas relativos a las actividades antes mencionadas debían ser tratados mediante notas y artículos redactados por escritores y periodistas de la más alta jerarquía; esto contribuyó a mantener la calidad intrínseca de la publicación, dándole un elevado tono periodístico y literario, que acrecienta su interés y originalidad como Revista y como servicio social, según se comprueba a través de la abundante correspondencia que se recibe de los señores socios, en la que manifiestan su satisfacción por esta nueva actividad servicial del ACA. Por otra parte, la presentación técnica, gráfica y artística es objeto de prolija atención.

### ASAMBLEAS, CONGRESOS Y VINCULACIONES CON ORGANISMOS INTERNACIONALES

Numerosas fueron las reuniones que se llevaron a cabo en 1962 en nuestro país y en el exterior, relacionadas con el tránsito, vialidad y turismo, a las cuales fue invitado a participar el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO.

Entre las reuniones realizadas en el exterior, debemos mencionar el V Congreso de la Confederación de Organizaciones Turísticas de América Latina, realizada en México del 2 al 8 de junio; el III Congreso Internacional de Turismo Social en Milán del 21 al 26 de mayo; VIII Congreso Interamericano de Turismo del 19 al 28 de septiembre en Guadalajara (México) y las Asambleas generales ordinarias de la Alliance Internationale de Tourisme (A.I.T.) y la Fé-



Por haber finalizado su mandato se renovaron las autoridades de las siguientes Filiales: Corrientes, Mercedes (S.L.), San Juan, Jujuy, Tucumán, Paraná, Gualeguaychú (E.R.), Córdoba, Salta, Mar del Plata, La Plata, Bahía Blanca, Nueve de Julio (B.A.). En estas cuatro últimas sus autoridades fueron puestas en posesión de sus cargos en actos oficiales. Las Delegaciones fueron dos: Rojas (B.A.) y General Pico (L.P.).

Se designaron 108 delegados, procediéndose a la baja de 31 (18 por renuncia, 8 por fallecimiento y 10 por finalización de mandato). Además, fueron confirmados por un nuevo período 272 delegados.

#### ADHESION DE ESTACIONES DE SERVICIO Y.P.F.

Siguiendo con los propósitos de ampliar la red de estaciones de la Institución, se incorporaron estaciones de Y. P. F. Autorizadas, las que en calidad de "adheridas" ofrecen a los socios los servicios en forma preferencial, con un descuento del 10 % sobre las tarifas vigentes, ocupándose a la vez de la recepción de nuevas solicitudes para ingresar al ACA, seguros de vida, automotores, etc., y facilitando a los socios que lo requieran hojas de ruta, planos y demás material informativo editado por el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO.

Las dependencias inauguradas durante el año 1962, alcanzan a 27, a saber: Peralta Ramos (M. del Plata), Miramar, Pinamar, Villa Gesell, Villa Adelina, Villa Lynch, Caseros, San Martín, Laprida, Coronel Pringles, Darragueira, Puán, Pigüé, Tornquist, Tartagal, San Ramón de la Nueva Orán, Quilmes, Martínez, San Justo, Pehuajó, Carlos Casares, Bragado, Alberti, 25 de Mayo, Chacabuco, Hurlingham y El Palomar.

Además, se han celebrado convenios con los propietarios de las estaciones de Servicio Y.P.F. Autorizadas, en las siguientes localidades: Alta Gracia, América, Chilecito, Formosa, La Carlota, Navarro, Pergamino, Pellegrini, Jesús María, Santa María, Cabildo, Goya,

dération Internationale de l'Automobile (F.I.A.), a las cuales el Club está afiliado.

En el orden nacional se llevaron a cabo las siguientes reuniones: Conferencia Regional de Promoción Turística de la zona Norte y Delta, realizada del 23 al 25 de agosto en las instalaciones del Palacio Municipal de Luján; Segundo Congreso de Turismo Lagos del Sur del 22 al 26 de septiembre en Osorno (Chile); Cuarta Conferencia de Promoción Turística zona Mar y Sierras, del 28 al 30 de septiembre, en Gral. Madariaga; del 29 de octubre al 2 de noviembre de 1962 se llevó a cabo la Conferencia Latinoamericana sobre Contaminación del Aire en esta capital y en la que tuvo activa participación el ACA, habiendo designado la Comisión Directiva una Comisión Especial presidida por el Secretario, Dr. Walter A. Saborido, para participar en esas deliberaciones; Tercer Congreso Argentino de Viajes y Turismo, en Córdoba, entre el 22 y 25 de noviembre; Tercera reunión anual Ordinaria del Consejo Vial Federal en Termas de Reyes del 29 al 30 de noviembre.

#### REPRESENTACIONES EN EL INTERIOR

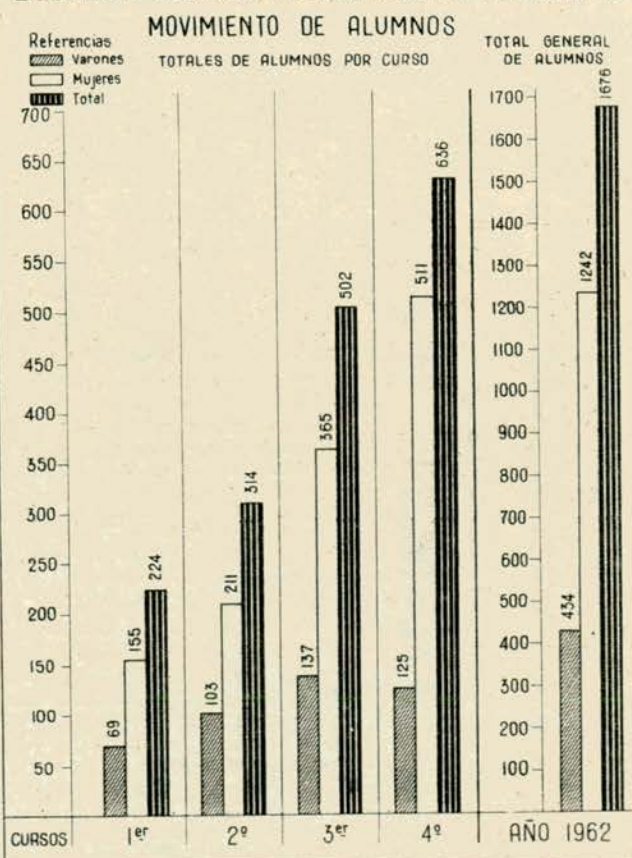
En el deseo de extender la obra del Automóvil Club Argentino a lo largo y a lo ancho del país, y contando con la solidaria colaboración de los socios y dirigentes del interior, en el curso del año 1962, se constituyeron las siguientes Filiales y Delegaciones:

**Filiales:** Gualeguay (E.R.), Viedma, (R.N.), Santa Rosa (L.P.), Pehuajó, Carlos Casares y Alberti (B.A.).

**Delegaciones:** Villa Dolores (Cba.), Puerto Madryn, Camarones (Cht.), Puerto Deseado, Río Gallegos (Sta. Cruz), Curuzú Cuatiá, Goya, Mercedes, Paso de los Libres (Ctes.), Colón, San Andrés de Giles, San Antonio de Areco, Campana, Arrecifes, San Cayetano y Dolores (B.A.).

Fueron oficialmente inauguradas las siguientes Filiales y Delegaciones: Alberti, Carlos Casares, Pehuajó, Coronel Pringles y Dolores (B.A.).

### ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO



Ushuaia, San Francisco, Casilda, Carlos Tejedor, Médanos, Trenque Lauquen, San Pedro de Jujuy, Rafael Calzada, Caleta Olivia, S. Clemente del Tuyú, San Antonio de Arco, Salto, Argüello, Baradero, Rivadavia, y Mina Clavero, las que si bien no han sido aún oficialmente inauguradas como adheridas brindan ya sus servicios a los asociados.

### CONVENIOS SUSCRITOS CON GOBIERNOS DE PROVINCIAS

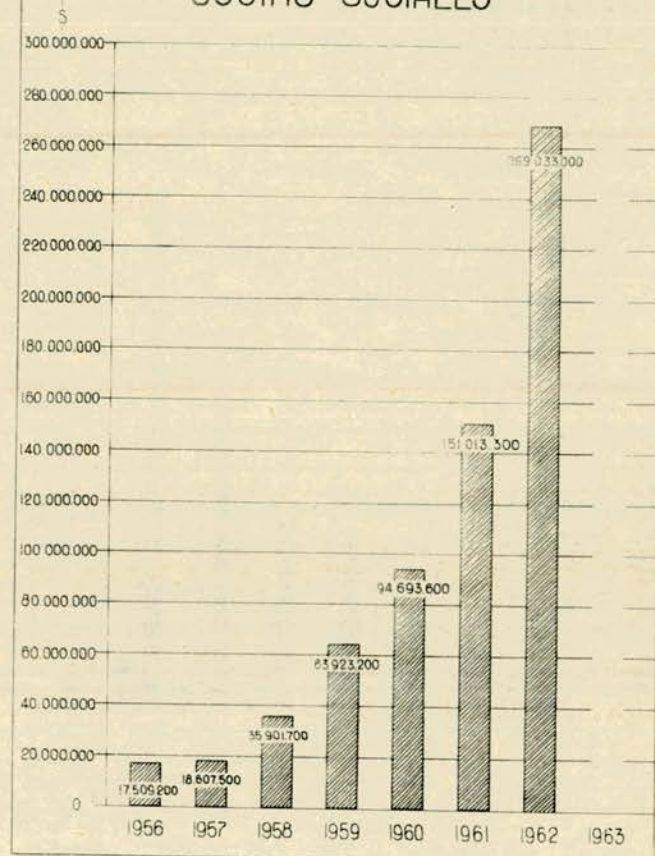
De acuerdo con lo que se informara en la Memoria del ejercicio anterior, además de los convenios con los Gobiernos de las Provincias de San Juan, Jujuy, La Rioja, Catamarca, Neuquén, Mendoza, San Luis, La Pampa y Tucumán, se han suscripto acuerdos con el Gobierno de Río Negro para la construcción —en colaboración— de estaciones en las siguientes localidades: Viedma, San Antonio Oeste, Los Menucos, Chelforó y Chasicó, a fin de brindar servicios adecuados, especialmente en zonas alejadas de los centros de población.

### ACTIVIDAD DEPORTIVA

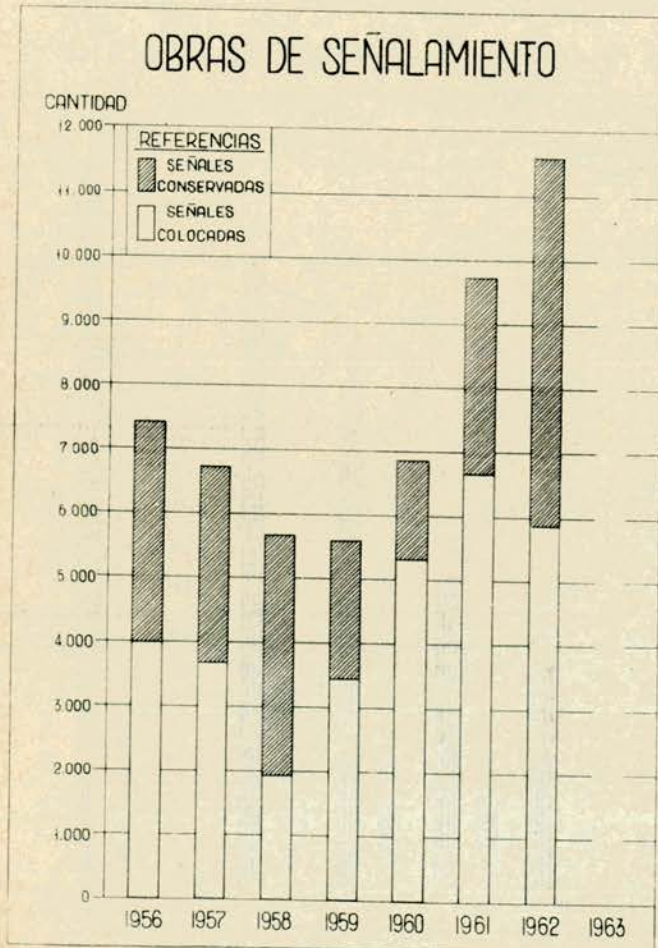
Durante el año 1962 se cumplió el programa deportivo trazado, consistente en la realización de dos grandes certámenes automovilistas sobre carretera.

El Gran Premio Internacional Standard "Supermóvil Y.P.F.", inscripto en el Calendario Deportivo Internacional, se efectuó sobre el itinerario clásico, en un total de 4.603,4 kilómetros divididos en 6 etapas, contando con la participación de representantes de afamadas marcas mundiales productoras de automóviles. Las inscripciones alcanzaron la cifra récord de 286 concursantes, divididos en 7 categorías de acuerdo a la cilindrada de sus vehículos. El brillo y éxito de la prueba alcanzaron su máximo esplendor, al adjudicarse la competencia la pareja sueca Ewi Rosqvist y Ursula Wirth —representantes de la firma Mercedes

### CUOTAS SOCIALES



### OBRAS DE SEÑALAMIENTO



Benz—, fijando en el historial deportivo argentino el primado absoluto de etapas ganadas, al lograr adjudicarse las que se hallaban en disputa.

Posteriormente se organizó en los caminos del Sud de la Argentina la prueba clásica anual de carretera, bajo la denominación de "XL Gran Premio Argentino de Carretera Supermóvil Y.P.F." sobre un recorrido total de 3.898,1 kilómetros, divididos en cinco etapas con un total de 84 voiantes inscriptos. Félix Alberto Peduzzi logró el triunfo.

### CONVENIO CON EL AERO CLUB ARGENTINO

Con el objeto de poder brindar a los socios de esta Entidad y del Aero Club Argentino los beneficios que ofrecen ambas organizaciones, se llegó a un acuerdo —en el transcurso del ejercicio que comentamos— mediante el cual podrán, recíprocamente, utilizar servicios societarios, promoviendo al propio tiempo un mayor interés hacia el desarrollo de la aviación civil argentina, aspecto éste que por lo dilatado de nuestro territorio, reviste capital importancia.

### ACTIVIDADES CULTURALES

Se realizaron, como en años anteriores, una serie de actos culturales cuya nómina se indica a continuación: Acto inaugural del Ciclo Cultural, Conferencia a cargo de S. E. el señor Ministro de Educación y Justicia, Dr. Miguel Sussini (h) sobre "Política Jurídica en Materia de Tránsito"; Conferencia a cargo del crítico de arte don Osvaldo Svanascini sobre "Cómo ver la Pintura Fauve"; Disertación a cargo del crítico profesor Dr. Jaime Rest sobre "Teatro y Anfiteatro en la Escena Francesa Actual"; Disertación por el Profesor Norberto Rodríguez Bustamante con el tema "Trascendencia del 9 de Julio en América"; Conferencia del crítico de arte Osvaldo Svanascini sobre "Cómo ver la Pintura Cubista"; S. E. el señor Embajador de S. M. Británica, Sir George Middleton, disertó sobre "Algunos aspectos de Gran Bretaña"; serie de Osvaldo Sva-



nascini, conferencia sobre "Cómo ver la Pintura no figurativa"; disertación a cargo de S. E. el Sr. Embajador de España, D. José María Alfaro y Polanco, sobre "Presencia del 12 de Octubre"; Desarrollo de Mesa Redonda con el tema "Enigmas y Angustias y Esperanzas de Nuestro Tiempo", presidida por el Dr. Horacio C. Rivarola y la participación de los Sres. Profesores Jorge D'Urbano, Dr. Sigfrido Radaelli, Prof. Jaime Rest, Ernesto B. Rodríguez y Sr. Leopoldo Torre Nilsson.

#### CONSCRIPCION DE SOCIOS Y CAMPAÑAS PARA LOS SERVICIOS DE PREVISION

De acuerdo con la autorización que les confiere el Estatuto, las autoridades directivas dispusieron realizar en enero de 1962, una Concripción de socios.

La bondad de servicios y beneficios del ACA y la franquicia acordada, hicieron que, en ese lapso, se concretaran su solicitud de ingreso 29.838 automovilistas.

Corresponde destacar que, paralelamente a una campaña de producción de seguros desarrollada en los meses de octubre y noviembre se asociaron 5.109 automovilistas, en igual período.

Simultáneamente con la Concripción de Socios, realizada, se intensificó la difusión de los servicios de previsión, habiéndose logrado incorporar en el mes de enero 5.142 pólizas.

En los meses de octubre y noviembre se realizó una campaña de difusión y de producción, lográndose concretar 6.509 asegurados.

Puede anticiparse que a mediados del año próximo, ajustadas sus condiciones y tarifas, este servicio será puesto nuevamente en vigencia para todos aquellos socios que deseen adherirse.

#### AMPLIACION FILIAL MAR DEL PLATA Y ESTACION DE SERVICIO "DOLORES"

Con el objeto de aumentar la capacidad de servicios y estacionamiento de la filial que el Club posee en la ciudad de Mar del Plata, se efectuó un estudio y posteriormente el llamado a licitación para la construcción de distintas obras ampliatorias, habiendo quedado finalizadas en el transcurso del ejercicio.

Con igual finalidad se efectuaron modificaciones en la estación de servicio Dolores, sobre la Ruta Nacional N° 2, aumentando también sus pabellones sanitarios.

#### ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

En los primeros meses de 1962, se trabajó intensamente para poner en funcionamiento la referida Escuela, que fue inaugurada el 3 de abril.

Se ha contado en todo momento con la más decidida colaboración de las autoridades comunales, en particular de la Dirección del Tránsito, habiéndose proyectado la instalación de un circuito especial dentro del Municipio de la Ciudad de Buenos Aires, en la zona del Parque Tres de Febrero, dotado de los más modernos elementos para la enseñanza práctica del manejo, para lo cual la Intendencia Municipal otorgaría al Club por largo plazo, un espacio destinado a la erección de las referidas instalaciones.

En lugar aparte de esta Memoria, se complementan otros detalles del desarrollo de los cursos.

#### BENEFICIOS Y SERVICIOS SOCIALES SERVICIO DE PREVISION

El número de asociados que se acogieron a los beneficios de este servicio en el transcurso del ejercicio que se comenta, alcanzó a la cifra de 13.700 en el seguro de vidas y de 43.000 en el seguro de automotores, representando un monto de capitales asegurados al 31-12-62 de \$ 2.055.000.000.—, para el primero y de \$ 44.677 millones para el segundo de los rubros citados.

Lo expuesto, es prueba elocuente de la importancia que ha adquirido este servicio, como asimismo, de su aceptación por parte de los asociados y dentro de la discreta gravitación económica de su explotación, puede afirmarse que representa una prestación de extraordinaria importancia en el ámbito en que se desenvuelve la Institución.

#### ESTACIONES DE SERVICIO Y CAMINERAS PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO

La preferencia de los asociados por la utilización de los servicios que presta la Entidad en las dependencias citadas, se ve reflejada en las siguientes cifras, válidas para el ejercicio que comentamos:

Lavados y engrases . . . . .	803.089
Venta de combustibles . . . . .	121.428.462 lts.

#### AUXILIO MECANICO

Durante el año 1962 se dotó de equipos de auxilio a las estaciones de Choele-Choel, Eldorado, Luján y Trafal y a los Campamentos de Mar de Ajó y San Clemente del Tuyú.

Además y con el objeto de reforzar el servicio se adquirieron 11 nuevas unidades que, convenientemente equipadas, fueron libradas al servicio en el transcurso del año, en refuerzo de las existentes.

El número de camiones de auxilio en circulación en el país, llegó durante el ejercicio a 144 unidades. Esta dotación ha permitido afrontar el incremento operado, ya que se llegó a la cantidad de 284.291 auxilios prestados durante los doce meses del ejercicio, cifra superior a las registradas en los años anteriores como puede verse seguidamente:

#### SERVICIOS DE AUXILIOS ATENDIDOS

1960	1961	1962
141.911	274.434	286.291

#### PLAYAS DE ESTACIONAMIENTO

Como en la temporada anterior el Club continuó con la explotación del servicio de estacionamiento en la playa Juan B. Alberdi y en Playa Grande, ambas en la ciudad de Mar del Plata, y en la playa del Balneario Alfar.

#### RED RADIOELECTRICA

La Oficina de Telecomunicaciones, a cuyo cargo está la Red Radioeléctrica del Club, ha desarrollado durante el año 1962 las siguientes tareas, distribuidas entre su Laboratorio, Radio estación y Taller:

Se efectuaron 450 radioconversaciones; se transmitieron 2.626 radiogramas (AC) y se recibieron 5.106. Se instalaron las radio-estaciones de Paso de los Libres, Choele-Choel, Santa Rosa, San Antonio de la Paz y Rosario. Se reinstalaron con nuevos equipos las radio-estaciones Samborombón y Dolores. Se efectuaron las instalaciones previas en las radio-estaciones de La Paz (Mendoza), Gob. Gordillo (La Rioja), San Pedro y Gorchs (Prov. de Bs. As.), y se mejoraron las instalaciones en las radio-estaciones La Francia (Córdoba) y San Carlos de Bariloche (Río Negro). Se iniciaron los trabajos de instalación del nuevo servicio de radio en VHF, destinado al auxilio mecánico, que comprende las estaciones Central, Avellaneda, Don Torcuato, Samborombón, Dolores, General Pirán y Mar del Plata y que será completado con la instalación de 30 unidades móviles. Se inició finalmente la preparación de equipos para cubrir las estaciones Eldorado, Oberá y Posadas. Se iniciaron asimismo trabajos de estudio y desarrollo técnico para recuperación de equipos antiguos, transmisores y receptores, así como también los cálculos de elementos para dotar de nuevos equipos amplificadores al Salón de Actos y a la Estación de Servicio Central.

#### SERVICIOS TURISTICOS

Se ejecutaron trabajos en campaña y en gabinete que permitieron incrementar la labor con relación a años anteriores.

Se realizaron relevamientos de las redes viales provinciales y nacionales de Entre Ríos, Corrientes, Chaco, Misiones, Formosa, Santa Fe, Córdoba, San Juan, Mendoza y Río Negro y Chubut tendientes a la actualización de toda la documentación de que se disponía para la ejecución de los trabajos programados, entre ellos la Hoja de Zona Cuyo (N° 3), que abarca las provincias de San Juan, La Rioja, Mendoza, Catamarca, Córdoba y San Luis; la ejecución de los originales de las Hojas de Zona Litoral (N° 4) que incluye las

provincias de Misiones, Corrientes, Entre Ríos, Chaco y Santa Fe y Lacustre (Nº 5) que abarca las provincias de Neuquén, Río Negro y La Pampa, para su impresión en el período 1963; preparación del material y ejecución de originales para la confección de la Guía de la Argentina; folleto de Mar del Plata; afiche del sistema de señales en uso en la República Argentina y nuevos originales para la reimpresión de Hojas de Ruta.

En materia de relevamientos se agregan cifras comparativas de kilómetros de caminos recorridos al efecto en los últimos años:

Años	Rutas Relevadas		Rutas Actualizadas		Totales
	Nac.	Prov.	Nac.	Prov.	
1960	2.347,7	7.451,0	4.123,2*	4.748,1	18.670,0
1961	4.322,2	5.987,0	3.270,0*	5.010,2	18.589,4
1962	16.738,1	10.335,3	4.668,5*	2.564,3	34.306,2

\* Se incluyen relevamientos dentro de zonas urbanas.

En materia de publicaciones se concretaron las siguientes:

50.000 ejemplares de la Carta de Turismo "Buenos Aires y sus Alrededores (zona Norte y Sur)". 5.000 ejemplares de la Carta de Turismo de "La Pampa". 70.000 ejemplares de la Carta de Turismo "Camino de Acceso a Buenos Aires". 40.000 ejemplares de la Nomenclatura de "Estaciones de Servicio". 500.000 ejemplares de "Esquemas de Ruta", en 99 motivos. 1.040.000 ejemplares de "Hojas de Ruta", en un total de 29 motivos.

Asimismo se trabajó en la preparación de la Guía de Hoteles, que contendrá información sobre 4.000 hoteles, hosterías y pensiones de 700 localidades.

En materia de Señalamiento se ha incrementado esta tarea con relación a años anteriores, realizándose también convenios con las Direcciones de Vialidad de las Provincias de Buenos Aires y Santa Fe; Yacimientos Petrolíferos Fiscales y Transportes de Buenos Aires y Municipalidades del Interior.

Asimismo, como en años anteriores, se prestó preferente atención a la colocación de señales preventivas en las cercanías de los establecimientos educacionales.

Con Yacimientos Petrolíferos Fiscales se efectuó la señalización urbana de Berazategui, Mercedes y Vicente López, en la Prov. de Buenos Aires, y Concordia, Gualeguaychú y Concepción del Uruguay, en la Prov. de Entre Ríos, y se conservó el señalamiento existente en las siguientes localidades: Mercedes (San Luis); Rojas, San Isidro (Buenos Aires); San Juan (Capital); Gral. Alvear, San Rafael, Maipú, Mendoza, Godoy Cruz, Guaymallén, Luján de Cuyo, San Martín, Gral. Las Heras (Mendoza).

En lo referente al señalamiento caminero en la Provincia de Buenos Aires, se desarrollaron preferentemente los trabajos de conservación de los elementos colocados en años anteriores en las principales rutas de la red vial provincial.

En la Provincia de Santa Fe se cumplió el plan de señalamiento caminero previsto, colocándose en total la cantidad de 1.444 indicadores.

El resumen siguiente detalla las obras realizadas, comparadas con las de 1961.

Obras de Señalamiento Realizadas	1961	1962
	Colocación .....	6.708
Conservación .....	3.052	5.678
Totales:	9.760	11.660

En materia de educación vial, se proyectó y preparó el material para las siguientes publicaciones:

5.000 ejemplares del afiche "Cúidate a ti mismo". 5.000 ejemplares del afiche de Educación Vial "Así no". 5.000 ejemplares del afiche "No hace falta destruir". 140.000 ejemplares de láminas escolares para colorear.

Por intermedio de las oficinas especializadas se han encarado diferentes problemas viales o de trán-

sito, sugiriendo soluciones que ha estimado adecuadas a las autoridades correspondientes, las que, en la mayoría de los casos, han merecido preferente atención.

### PLAYAS Y BALNEARIOS MARITIMOS

Como en años anteriores, la entidad siguió brindando a sus asociados las amplias instalaciones de la Playa Alfar, sobre el camino que une Mar del Plata con Miramar, donde pudieron gozar de las nuevas instalaciones de que han sido dotadas.

También siguieron funcionando los balnearios adheridos en Necochea, los que por su especial ubicación y amplitud han merecido el beneplácito de los socios.

### RECREOS Y CAMPAMENTOS

Los Recreos y Campamentos han sido motivo de permanente dedicación a fin de brindar a los socios concurrentes un máximo de comodidad, habiéndose proyectado y estando en ejecución diversas obras que serán puestas en servicio durante el ejercicio venidero.

Concurrentes año 1962 .....	142.928
Concurrentes año 1961 .....	104.288
Diferencia:	38.640

### PESCA DEPORTIVA

Durante el transcurso del año 1962, los equipos representativos de la entidad participaron en los distintos Campeonatos Nacionales de Pesca.

Se han evacuado numerosas consultas formuladas por los asociados sobre la práctica de dicho deporte, atendiéndose asimismo los trámites para la obtención de la Licencia de Pesca.

### INFORMACION GENERAL Y TURISTICA

Los distintos aspectos de la labor realizada por las oficinas dependientes de la sede central durante el transcurso del año 1962, se hallan sintetizados a continuación en forma discriminada.

Atención de consultas formuladas telefónicamente en materia de información caminera, orientación vial y actividades turísticas; sobre tránsito, patentes, disposiciones y trámites municipales (patentamiento, transferencias, etc.); servicios sociales y otras: 18.000. Comunicaciones establecidas a larga distancia en proceso y recopilación de datos sobre vialidad y turismo: 1.800. Boletines diarios sobre información vial y turística: 300. Correspondencia tramitada (pedidos de itinerarios, material cartográfico y consultas formuladas por asociados, delegaciones, filiales, dependencias del interior, reparticiones, entidades, etc.): 2.500. Material cartográfico e ilustrativo remitido a socios, delegaciones, filiales, dependencias del interior, reparticiones públicas, entidades, etc.): 188.200. Público atendido en el mostrador, sobre consultas de carácter vial, itinerarios, actividades turísticas, tránsito, patentes de automóviles, servicios sociales, renovación y cobro de patentes, etc.: 29.000. Publicaciones y otros elementos ilustrativos entregados en sede central: 83.224.

### DOCUMENTACION PARA VIAJES AL EXTERIOR Y SERVICIO ADUANERO

Como en años anteriores, se siguió atendiendo este servicio, uno de los más importantes para los asociados interesados en viajar al exterior. Las cifras siguientes, reflejan la evolución de esta actividad.

Documentos	1961	1962
	Documentos internacionales e inter-americanos emitidos .....	31.347
Chapas distintivo R.A. entregadas ..	828	649
Visaciones de documentos extranjeros .....	436	562

Por otra parte, se realizaron durante el año 10.211 despachos de aduana, contra 9.378 en 1961.

### SERVICIOS DIVERSOS

Escuela Técnica de Conducción y Tránsito  
En el año lectivo de 1962 se crearon 24 divisiones

con distintos horarios, con un total de 1.676 alumnos, de los cuales egresaron ya 700. Se dictaron dos materias técnicas: Educación Vial y Mecánica Elemental del Automóvil, con su correspondiente práctica de manejo, habiendo sido objeto todos los alumnos de un examen médico, empleándose para ello los distintos aparatos adquiridos en Estados Unidos de Norte América.

No obstante las dificultades que ha debido superar, el Club tiene la satisfacción de que los alumnos egresan en forma eficiente y de que el A.C.A. cumple con los fines que lo han guiado a crear este establecimiento educacional, que recibe la más amplia y entusiasta colaboración de la Dirección de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, cuyas altas autoridades han visto en estos cursos un medio serio y eficiente para formar buenos conductores.

Se ha proyectado la instalación de un circuito especial que se instalará en un amplio sector del Parque Tres de Febrero, en la Ciudad de Buenos Aires, cedido por la Comuna a ese efecto, habiéndose iniciado ya la planificación para ponerlo en uso cuanto antes.

#### Tránsito - Patentes - Faltas Municipales

Como en años anteriores se ha desarrollado una intensa labor en estos trámites, facilitándose considerablemente las gestiones de los socios, a través de las oficinas especializadas.

En los últimos meses del año se habilitó una oficina para el asesoramiento sobre Faltas Municipales de Tránsito, en el local de la calle José E. Uriburu 552. El movimiento de trámites realizados en las distintas dependencias a cargo de estos servicios sociales alcanza la cifra de 105.414.

#### Casas Adheridas

Al finalizar el año 1962 ha podido comprobarse que la labor efectuada por el servicio de "Casas Adheridas" ha dado por resultado un saldo beneficioso y acorde con las exigencias del constante interés de los usuarios.

Por otra parte contribuirá a la difusión de este servicio una nueva edición de la nómina de comercios adheridos, en la que estarán registrados y clasificados por rubros la totalidad de las firmas comerciales que efectúan descuentos a los asociados, incluso los establecimientos hoteleros, y que en la Capital Federal y Gran Buenos Aires, alcanzan a 976 y en el Interior a 1.640.

#### Biblioteca

Durante el transcurso del año 1962 ingresaron a la Biblioteca alrededor de 500 volúmenes adquiridos por el A.C.A. y donados por asociados e instituciones nacionales y del extranjero.

La concurrencia de asociados y público en general fue de 850 personas, habiéndose facilitado 498 préstamos de libros.

La colección de manuales de especificaciones técnicas y de taller de automotores (automóviles y camiones de casi todas las marcas americanas y europeas) llegó a integrarse en el año 1962 con 300 ejemplares, que fueron consultados por numerosos socios, público en general y personal técnico de las estaciones de servicio del A.C.A. Muchos de estos manuales fueron enviados directamente por las fábricas de automotores.

Acrecentóse la recepción de revistas nacionales y del exterior, vinculadas con el turismo, vialidad, tránsito, técnica automotriz, etc., alcanzando la cifra mensual de 250 ejemplares.

Fue adquirida una fotocopidora, en especial para efectuar reproducciones de manuales de taller de automóviles, libros de colecciones o aquellos cuyas ediciones se encontraran agotadas, y que de acuerdo con el reglamento en vigencia no se facilitan en préstamo. El citado servicio de fotocopias exclusivo para los socios del A.S.A. fue implantado en el mes de abril ppdo., y se prestaron ya 170 servicios de esa índole.

### ACTIVIDADES DE LA ADMINISTRACION

#### Relaciones Públicas

Iniciadas estas actividades de acuerdo con el programa anual aprobado por la Comisión Directiva para

el desarrollo de los actos realizados desde mayo hasta noviembre, se procedió al envío de 52.000 invitaciones en total.

El Salón de Actos del 1er. piso de la Sede Central se otorgó durante 27 veces a distintos solicitantes. El Anfiteatro fue usado 45 veces por diferentes empresas, clubes y para clases de enseñanzas varias.

El hall de Planta Baja se utilizó para exposición de automóviles durante 14 días, con intervalos regulares.

#### Prensa

Durante el año próximo pasado se desarrolló la siguiente labor:

**Boletín Interno:** Se confeccionaron 64 boletines internos —de los cuales 12 fueron extras— que se distribuyeron a las dependencias centrales y del interior, incluso a las estaciones adheridas que se han incorporado. El total de los envíos semanales asciende a 350.

**Boletín sobre el Estado de los Caminos:** Al finalizar el año, merced a gestiones de esta Oficina, el mismo se irradiaba por diversas emisoras y el Canal 9 de Televisión, publicándose en los diarios "Clarín" y "La Prensa". Seguramente, en los primeros meses de 1963, cuando culminen gestiones que se realizan, el referido boletín será irradiado por todas las emisoras y publicado en todos los diarios de la Capital Federal.

**Comunicados de Prensa:** Se expidieron 64 comunicados sobre distintas informaciones del Club. En la Ciudad de Buenos Aires, la publicación de los mismos mantuvo el mismo nivel de años anteriores —a razón de 62 comunicados por diario y en el caso de "La Prensa" y "Noticias Gráficas" la totalidad de los mismos—. En el Interior se consolidó un alto porcentaje, habiéndose ampliado el número de publicaciones que mantienen relaciones y correspondencia con esta Oficina. Además, sobre diferentes tópicos en particular, se hicieron publicar notas especiales y se grabaron reportajes exclusivos, encontrándose en todos los casos la más cordial de las acogidas por parte de los distintos medios de prensa.

#### Asesoría Legal

Con el aumento del número de socios se ha intensificado la tarea de la Asesoría Legal respecto al asesoramiento jurídico especializado a socios de la Capital e Interior y de lo concerniente a las gestiones extrajudiciales prestadas a los mismos por accidentes automovilísticos.

Además del asesoramiento permanente a la Administración del Club, se ha prestado asistencia jurídica a los órganos directivos y Tribunal de Honor.

Se ha intervenido en la concertación y redacción de los numerosos contratos que el Club tiene por prestación de servicios, construcciones, concesiones y de diversa índole con personas privadas y públicas y se ha tomado ingerencia en el cumplimiento que se da a los mismos. La Asesoría Legal tiene a su cargo todas las cuestiones que se ventilan ante la Justicia y el contralor de los juicios existentes en el interior del país.

A continuación se enuncian cifras sobre las tareas realizadas:

Servicios a los asociados .....	7.909
Servicios a la Entidad .....	1.812

#### Asesoría Técnica

La Asesoría Técnica ha desarrollado su habitual actividad en materias de orden técnico que tienen vinculación en la especialidad profesional de la ingeniería civil.

Los numerosos dictámenes realizados comprenden: sugerencias relacionadas con problemas de tránsito y de educación vial; estudio de reclamaciones de asociados sobre supuestos perjuicios causados en sus vehículos; tasación de propiedades (edificios, terrenos o depósitos), varios de los cuales fueron adquiridos por la Institución en subasta pública; estimación del valor locativo de las propiedades arrendadas; presentación a las autoridades sobre altura uniforme de paragolpes de automotores; estimación de daños producidos por

terceros en edificios ocupados por la Institución; análisis de honorarios profesionales por anteproyecto del hotel en San Juan.

Estudio sobre planificación de futuros edificios del A.C.A., elaboración de sus proyectos, dirección y fiscalización de obras, propiciando la instalación de una Oficina Técnica con dotación progresiva de profesionales y auxiliares técnicos.

Traducciones del inglés y del francés de publicaciones relacionadas con la enseñanza de la conducción correcta de automotores y educación vial en la señalización del tránsito en las ciudades.

Se amplió, manteniéndolos al día, los ficheros de Técnica Automotriz y de Técnica Diversa, alcanzando su número de fichas a 13.803, para consulta de los asociados en esta especialidad.

#### Almacenes

Esta Sección, que tiene a su cargo la recepción y posterior envío de las mercaderías destinadas a las dependencias del Club, ha registrado durante el ejercicio ppdo., 1.225 despachos.

#### Trámites relacionados con Servicios de Buffet en Estaciones

1960	1961	1962
331.171	428.148	489.246

#### Herrería, Carpintería y Conservación de Maquinaria

Aparte de efectuar los correspondientes trabajos de conservación y mantenimiento, estas secciones han efectuado también el carrozado y equipamiento de los camiones de auxilio que se adquirieron como refuerzo del servicio, instalando también nuevas maquinarias.

#### Oficina Técnica de Edificios

Esta Oficina fue creada en el mes de agosto, con el fin de que se ocupara de la confección de croquis, planos y presupuestos en las construcciones a realizar, así como para que tuviera a su cargo el estudio de los presupuestos de obras, trabajos, confección de pliegos de condiciones, contralor de las obras, etc.

Durante el lapso de los cuatro meses transcurridos tuvo a su cargo la revisión y cotejo de precios de treinta presupuestos de otras tantas obras.

Dibujó treinta y cinco diferentes planos de obras y detalles constructivos. Elaboró y participó en la firma de cinco contratos con sus correspondientes pliegos de condiciones para las obras en San Clemente del Tuyú, Villa Carlos Paz, Mar de Ajó, Timbúes y Chascomús.

#### GRAN PERFORMANCE DE LOS RENAULT GORDINI

Confirmando sus indiscutibles condiciones, el Renault Gordini llevó al triunfo los colores del equipo oficial de fábrica de Industrias Kaiser Argentina en la 3ª Vuelta Sierras de Córdoba. Conducidos por hábiles volantes, los Renault se impusieron ampliamente en su propia categoría (701/850 cc.), pero también se confundieron con los "grandes" y figuraron en la clasificación general en tercera y cuarta colocación, inmediatamente después de vehículos cuya cilindrada era doblemente superior. La foto registra el instante en que el protesorero del A.C.A. y miembro de la Comisión Deportiva Automovilística; capitán de navío Luis M. A. Gianelli, procede a bajar la bandera de llegada ante el paso del Renault Gordini pilotado por Gasfón Perkins, que se adjudicó el primer puesto de la categoría "B".



#### Mesa de Entradas y Expedición

Esta Oficina no podía sustraerse al intenso movimiento originado por el notable crecimiento experimentado en todas las actividades de la Institución que lógicamente se reflejan en más piezas despachadas y recibidas, como se puede apreciar por el cuadro comparativo que se inserta a continuación:

	1960	1961	1962
Piezas despachadas	1.099.650	1.148.938	1.531.415
Piezas recibidas ...	183.704	202.755	248.600
		<b>Personal</b>	
Agentes al 31/12 ...	931	1.042	1.155

Si se considera que la Institución está experimentando un proceso de manifiesta expansión en todas sus actividades, nunca igualado desde su creación, el aumento de personal experimentado en el último ejercicio que, por otra parte, ha sido distribuido en todo el ámbito de la República, es razonable y está por debajo de las verdaderas proporciones de las múltiples tareas que se deben absorber.

#### Imprenta

Durante el ejercicio 1962 la Imprenta del Club ha satisfecho la impresión y oportuno suministro de fórmulas y papelería requeridas por las distintas dependencias del Club, habiéndose dado término a un total de 809 obras diversas.

#### Conservación de Edificios

Esta Sección ha atendido la conservación y mantenimiento del edificio de Sede Central y, en la medida de sus posibilidades, ha ejecutado trabajos de albañilería, pintura y electricidad en distintas oficinas y estaciones de la Capital Federal y del interior del país.

Las obras ejecutadas alcanzan a 431.

#### Oficina de Compras

A los efectos de asegurar el oportuno suministro de materiales, equipos, herramientas, etc., necesarios para el normal desenvolvimiento de los distintos servicios y dependencias de la Entidad, así como el de accesorios y repuestos, ha debido desarrollarse una acción intensa y metódica como consecuencia del crecimiento de asociados y de la necesidad de equipar nuevas dependencias y ampliación de otras.

Los 74.165 trámites registrados en 1962 permiten formar un juicio aproximado de la actividad desarrollada en el último ejercicio.

Buenos Aires, marzo de 1963.

#### INFORME DE TESORERÍA

Al someter a la consideración de la Comisión Directiva el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al ejercicio comprendido entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 1962, el Tesorero del A.C.A., señor Alberto J. Lozes acompaña el correspondiente informe, en el que entre otras consideraciones, expresa:

"Al efectuar esta presentación, esta Tesorería se complace en poner de manifiesto la confirmación producida en la tendencia mostrada por la evolución del ejercicio correspondiente al año 1961, concretada a través del favorable desarrollo económico y financiero del que se comenta y, como consecuencia, de ello, de la consolidación de la situación patrimonial.

"El superávit obtenido, que alcanza a m\$N. 54 millones 436.000, señala ya no, como se decía en el informe del ejercicio anterior, la recuperación económica del Club, sino la ratificación de un proceso de expansión que constituye actualmente la tónica de la gestión de la Entidad. Dicha expansión, que es a la vez la causa y el efecto del aumento del caudal societario, corresponde a la necesidad de incrementar la cantidad y variedad de servicios que la Institución presta, en concordancia con una demanda creciente cuya posibilidad de atención se asegura mediante resultados como los del ejercicio que ha finalizado. Por otra parte, la índole de la explotación de la entidad, exige un constante acrecentamiento de las inversiones, factor que se ha dado en gran medida en el transcurso del año 1962, a través del favorable índice de solvencia que ha privado en la gestión del Club."

## LOS SOCIOS DEL A.C.A.

Colaboran para la mayor eficiencia de la Institución

El señor ingeniero Enrique Moresco, socio del A.C.A., tiene un sentido claro de las proyecciones que puede alcanzar la política servicial de esta Institución y, lo que es más importante aun desde nuestro punto de vista, sabe poner en ejercicio su vocación societaria mediante una colaboración desinteresada, que, en el caso que mencionaremos, nos importa mucho destacar.

El ingeniero Moresco ha hecho llegar a la dirección de esta Revista su aplauso por el empeño que ponemos, a nuestro modo, en la difusión del conocimiento de la Argentina dentro y fuera del país, tarea que, como es notorio, tratamos de cumplir mediante la publicación en AUTOCLUB de notas de elevada jerarquía periodística y literaria, sin descuidar, naturalmente, los múltiples temas que pueden interesar a nuestros lectores. Como es comprensible, palabras como las del ingeniero Moresco sirven de positivo estímulo para nuestra labor; pero más importante aún es el hecho de que aquél ha ampliado voluntariamente su colaboración, remitiéndonos datos, antecedentes e informaciones que serán de efectiva utilidad para la Revista, en beneficio de todos sus lectores.

Creemos que estas líneas nos brindan una excelente oportunidad para decir a todos los socios del A.C.A., destinatarios y usuarios naturales de este servicio representado por AUTOCLUB, que nada podría ser más estimado por la dirección de esta Revista que la cooperación que puedan y quieran prestarnos, en todo sentido. Después de todo, este órgano como el Club mismo, es de los socios y para los socios, y cuanto pueda contribuir a su perfeccionamiento ha de redundar en su propio crédito y prestigio. Sólo nos resta agradecer esa colaboración por anticipado.

## SE SUGIERE LA MODIFICACION DE DISPOSICIONES SOBRE PARAGOLPES

La Asociación de Fábricas de Automotores ha estudiado las disposiciones vigentes sobre paragolpes y considera que sus especificaciones presentan dificultades de orden técnico en la fabricación de vehículos. Por ello, ha llegado a la conclusión de que es necesario auspiciar el dictado de nuevas normas que actualicen las vigentes y se ajusten a las técnicas actuales de la industria automotriz.

Sobre la base de la uniformidad para todo el país de las nuevas reglamentaciones que se dicten, las sugerencias de la A.F.A. se concretan en lo siguiente: paragolpes delanteros y traseros, colocados de manera tal que presenten una zona de contacto mínimo de 4 centímetros, en cualquier circunstancia de carga, comprendida entre los 44 y 48 cm. medidos desde la calzada. Por paragolpe se entiende la hoja central de un mínimo de 8 cm. de ancho y sus correspondientes uñas. En el caso de que éstas tuvieran una altura libre mayor de 20 cm. hacia arriba y 15 cm. hacia abajo, medida desde el correspondiente borde del paragolpe, deberán estar unidas por una barra suplementaria que se extienda a todo el largo del mismo. Cuando la zona de contacto mínima deba obtenerse con auxilio de uñas, el espacio entre los ejes de éstas no podrá ser superior a 110 centímetros.

La referida entidad ha concretado su petición ante el señor director general de Tránsito de la Municipalidad de Buenos Aires y ante el interventor en la Dirección de Transporte de la Provincia de Buenos Aires.

# CAMPERAS DE CUERO

ELEGANTES · FINAS · DE CALIDAD

EN NAPPA DE CABRA, VACA y CARNERO

CONFECCIONES Y MEDIDAS



**OFERTA ESPECIAL**

**795**

Nuestro taller de composturas dejará su campera usada **Totalmente NUEVA!**

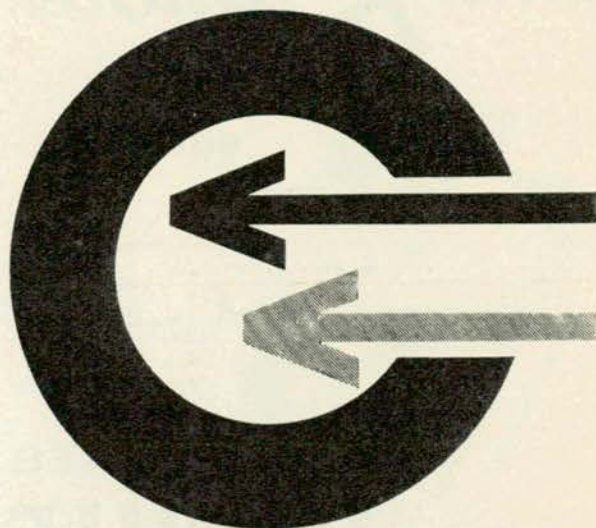
**Cambiamos forro, cierre y teñimos!**

FABRICA y VENTAS: 14 DE JULIO 1387.  
(Alt. Alvarez Thomas 1400)

EXPOSICION Y VENTAS: Av. CORRIENTES 5575

INDUSTRIA ARGENTINA

su interés  
y su seguridad



están en  
CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

48 años  
de obra previsora  
ahorro  
seguros de vida

## D. RUFINO INDA

### Su fallecimiento

UNA vida consagrada generosa e intensamente al trabajo desinteresado en bien de la colectividad acaba de extinguirse con el fallecimiento de don Rufino Inda, ocurrido en Mar del Plata, a los setenta años de edad.

De larga actuación en las filas del Partido Socialista, del que fue uno de los fundadores en la mencionada ciudad balnearia, resultó electo concejal, por primera vez, en 1917. Intendente municipal en 1922, 1923 y 1925 y diputado nacional de 1932 a 1934, fue uno de los autores de la Ley Nacional de Vialidad, convirtiéndose con sus iniciativas frecuentes y oportunas en un firme promotor del turismo. Trabajador infatigable, contribuyó al progreso de Mar del Plata en grado tal que se ha hecho acreedor al sentido reconocimiento de sus habitantes, que eran, en singular proporción, sus mejores amigos.

En otro orden de actividades, la desaparición del señor Rufino Inda, afecta hondamente al Automóvil Club Argentino, que lo contó desde fines de 1928 en el grupo selecto de sus mejores colaboradores. Miembro de la Comisión Organizadora de la Segunda Conferencia Nacional de Turismo en 1929; ocupó por primera vez en julio de 1941 la presidencia de la filial Mar del Plata del A.C.A., cargo que desempeñaba también en la actualidad con la eficiencia, dedicación y hombría de bien que fueron durante su vida las características más acentuadas de su fuerte personalidad.



Recepción y homenaje a las corredoras suecas señora Ewy Rosqvist y señorita Ursula Wirth, por su Alteza Real el Príncipe Bertil de Suecia, en los salones del Automóvil Club Real en Estocolmo. En este acto fue entregada a las ganadoras del "VI Gran Premio Internacional Standard 1962" una plaqueta recordatoria de oro, de la institución de referencia.

## PREOCUPA AL A.C.A. EL MAL ESTADO DE LAS SEÑALES EN LA AVDA. GENERAL PAZ

### Nota cursada al Intendente Municipal

EL A.C.A. se ha dirigido recientemente por nota al intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, con el objeto de reiterar una presentación similar formulada durante el curso del año pasado, referida al pésimo estado de conservación de las señales ubicadas en el trayecto de la Avenida General Paz.

El referido señalamiento fue realizado por el A.C.A. a su exclusivo cargo, con autorización de la Dirección Nacional de Vialidad, organismo que construyó dicha arteria y bajo cuya jurisdicción se encontraba entonces. Con anterioridad al emplazamiento de los indicadores, la entidad se ocupó de su periódica reparación y repintado, hasta que la arteria mencionada pasó a jurisdicción municipal.

Teniendo en cuenta las reiteradas quejas de asociados y automovilistas en general, que interpretan que dichos indicadores —que ostentan la insignia del A.C.A.— pueden ser sometidos a tareas de conservación, la institución formuló oportunamente a la Intendencia Municipal el ofrecimiento de hacerse cargo de los trabajos necesarios para mejorar el estado de las señales.

No habiéndose recibido respuesta a esa proposición, que por otra parte no significa erogación alguna para la Comuna, desde que el A.C.A. se haría cargo de los gastos respectivos, la Entidad ha reiterado por medio de otra nota el anterior ofrecimiento, solicitando a la Intendencia una contestación sobre el particular y haciendo resaltar las condiciones deplorables en que se encuentran los indicadores por falta de conservación, los cuales "no sólo no prestan la debida utilidad, sino que hacen aparecer al Automóvil Club Argentino en una falsa negligencia, situación que resulta difícil seguir aceptando sin desmedro del bien ganado prestigio que ha adquirido esta Entidad, precisamente por sus obras de bien público, entre las que se destacan el señalamiento de calles y caminos".

## NO TIRE EL ACEITE USADO, VALE MUCHO DINERO

Nosotros le enseñaremos cómo se recupera el aceite usado. Detenidos estudios hechos en U.S.A. han descubierto que el aceite de los motores no se deteriora, sino que tiene materias extrañas en suspensión, extrayéndolas, el aceite vuelve a servir muchas veces. NOSOTROS LE DIREMOS COMO SE RECUPERA EL ACEITE USADO y haremos de Ud. UN TECNICO EN LUBRICACION, con lo cual podrá ganar mucho dinero y le daremos el correspondiente diploma.

Mande su nombre y dirección a  
INSTITUTO TECNICO — Vedia 1680 — Buenos Aires

# Si el Rambler

está  
equipado



con  
PISTONES

# MAHLE

es porque su calidad justifica su elección

DISTRIBUIDORES

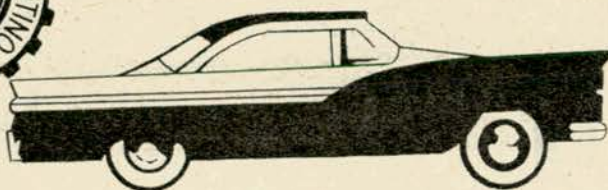
## BUXTON LTDA.

Posadas 1245 T. E. 42-0091 Buenos Aires

**VIAJE SEGURO CON PISTONES MAHLE**

# seguro!

**QUE LE CONVIENE**



## **ASEGURE**

UD. TAMBIEN SU VEHICULO EN EL  
SERVICIO DE PREVISION DEL

## **AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**

SU REDUCIDA TARIFA HACE QUE LAS  
CUOTAS SOCIALES RESULTEN GRATIS

## TODO ES GRANDIOSO EN LA...

(Viene de la página 107)

- 635,5. Pehuén Co. Acceso al balneario.
- 647. Paso a nivel sin guardabarreras.
- 650. Paso a nivel sin guardabarreras.
- 654. Almacén.
- 667. Estación Calderón. Paso a nivel sin guardabarreras. Nafta. Bar.
- 669. Estación de servicio.
- 677. Aeródromo.
- 678. Acceso a Grúnbein. Policía Caminera. Empalme con ruta N° 252.
- 681. Estación de servicio.
- 685. Bahía Blanca. Estación de servicio del A.C.A. (Chiclana y Fitz Roy. Tel. 3-2647). Auxilio mecánico Tel. 2.6050. Se dispone de toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor. Empalme con la ruta nacional N° 22 que seguiremos hasta Neuquén.
- 693. Paso a nivel con guardabarreras. Termina el asfalto y se reanuda a los cuatro kilómetros.
- 694. Estación de servicio.
- 697. Paso a nivel con alarma.
- 697,5. Se reanuda el camino pavimentado.
- 699. Paso a nivel con alarma.
- 704. Almacén.
- 719. Empalme con la ruta 3. Seguir la 22 a la derecha.
- 722. Argerich.
- 733. Médanos. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 748. Paso a nivel sin guardabarrera.
- 751. Paso a nivel sin guardabarrera.
- 772. Termina el pavimento. Está construido en trechos sin habilitar hasta Río Colorado.
- 773. Paso a nivel sin guardabarrera.
- 774. Algarrobo. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.

### PROVINCIA DE LA PAMPA

- 816. Gaviotas.
- 835. Anzoategui. Playa de maniobras ferroviaria cruzando el camino. Triple paso

## SUSPENSION

Resuelva el problema de su  
JEEP - ESTANCIERA  
y RASTROJERO

Coloque una suspensión  
INDEPENDIENTE



Colocación en el día

Distribuidores exclusivos en toda  
la República:

**AUTOLANDIA S. R. L.**

Av. MAIPU 2170/74

Olivos (provincia de Bs. Aires)

T. E. 791-4511 - 2184

Zonas disponibles para agentes  
del interior.

- a nivel sin guardabarreras. Nafta.
- 853. Sector de asfalto sin habilitar.
- 859. Puente río Colorado (angosto).
- 859,5 Río Colorado. Estación caminera del A.C.A. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 870 a 1025. Zona de guardaguanados estrechos.
- 874,6. Cnel. del Busto.
- 875. Policía caminera.
- 902. Juan de Garay. Paso a nivel sin guardabarrera. Nafta. Almacén.
- 936. Estación Pichi Mahuida.
- 967. Estación Fortín Uno.
- 1001. Benjamín Zorrilla.
- 1028. Choele-Choele. Estación caminera del A.C.A. Empalme con la ruta N° 250. Se seguirá a la derecha por la 22.
- 1032. Acceso al monumento a Roca.
- 1036. Zona de badenes.
- 1049. Darwin. Almacén. Bar.
- 1060. Cnel. Belisle. Almacén.
- 1078. Chimpay. Nafta. Taller mecánico. Gomería.
- 1109,3. Empalme con la ruta nacional N° 162 a Santa Rosa.
- 1110. Chelforó. Bar. Está proyectada una estación de servicio del Automóvil Club Argentino.
- 1112 a 1150. Zona de badenes.
- 1150. Chichinales. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 1153. Paso a nivel sin guardabarreras.
- 1164. Villa Regina. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 1164,5. Se inicia el pavimento que recorreremos hasta Senillosa (124 km.).
- 1170. General Godoy.
- 1178. Ingeniero Huergo.
- 1184. Mainqué.
- 1191. Cervantes.
- 1203. Almacén.
- 1208. General Roca. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 1213. Camino a San Carlos de Bariloche por Tricacó.
- 1247. Cipolletti (acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 1250. Puente río Neuquén, límite de río Negro y Neuquén.

### PROVINCIA DE NEUQUEN

- 1252. Neuquén. Estación de servicio del A.C.A. (T.E. 131). Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Desde aquí se seguirá la ruta nacional N° 22.

### RUTA NACIONAL N° 22

- 1258. Colonia Valentina.
- 1266. Plottier. Taller mecánico. Termina el pavimento. Está por habilitarse un tramo de 6 kilómetros que completará el afirmado hasta Senillosa.
- 1286. Senillosa. Fin del pavimento habilitado. Está ya construido otro tramo de 5 km. hasta China Muerta. Bar.

## UN RETIRO PLACENTERO SOBRE LAS BELLAS PLAYAS DE QUEQUEN

**J**UNTO al verde mar, rodeada de médanos calcinados, con caminos serpenteantes y paisaje de serranía, se levanta "Costa Bonita".

Tal es el nombre de una nueva población balnearia del Atlántico, que ubicada a sólo 10 kilómetros de Necochea, se levanta en extramuros de la zona urbana de Quequén, sobre la ruta pavimentada a Mar del Plata.

"Costa Bonita" ofrece la rara virtud de reunir todos los paisajes, valles, serranías, forestación, médanos vírgenes, a la vez que ofrece interesantes atractivos para los amantes de la vida natural, como caza y pesca en abundancia.

Además, la nueva villa tiene una lujosa hostería de dos plantas, más de 50 chalets, proveedurías y una moderna escuela. Grandes edificios de departamentos se hallan en terminación, con capacidad para alrededor de 300 familias. También se ha proyectado la construcción de un Country Club sobre el mar, con más de 200 departamentos y dotado de instalaciones sociales y deportivas completas, incluso sala cinematográfica, así como línea de ómnibus y parador y estación de servicio sobre la ruta.

La calificada concurrencia turística de centenares de propietarios, hará crecer

1305. Arroyito Chalcacó. Empalme con la ruta nacional N° 237 que adoptaremos en adelante hasta San Carlos de Bariloche.

1306. Empalme camino a Zapala.

### RUTA NACIONAL N° 237

- 1326/7. Zona de badenes.
- 1378. Puente arroyo Picún Leufú (una mano).
- 1388. Combustible.
- 1450. Bajada Colorada. Estación caminera del A.C.A. Gomería.
- 1494. Piedra del Aguila. Hostería.
- 1520. Caserio.
- 1522. Seguir la ruta de la izquierda.
- 1539,5. Estancia Achico.
- 1570. Paso a Limay. Balsa de Vialidad Nacional para el cruce del río Limay. Funciona con el siguiente horario: del 1º de octubre al 31 de marzo: de 5 a 22 y del 1º de abril al 30 de setiembre: de 8.30 a 20 horas.
- 1590. Surtidor clausurado.
- 1591. Paso Flores. Almacén. Balsa de Vialidad Nacional para el cruce del río Limay. Funciona con el siguiente horario: Verano: de 5 a 22 e invierno: de 8 a 20 horas.
- Cruzando el río Limay se sigue un trecho de 17 km. hasta la pampa de Alicura por la ruta combinada 40/237 para seguir luego por la 237 hacia la izquierda.
- 1621. Zona de guardaguanado. Reducir la velocidad.
- 1622. Paso Miranda.
- 1650. Vado.
- 1634. Puente angosto.
- 1660. Vado.
- 1652. Empalme con ruta complementaria "D".
- 1652. Puente río Trafal. Empalme ruta a San Martín de los Andes y Zapala.
- 1653. Confluencia. Estación caminera del A.C.A. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Policía caminera.
- 1657. Valle Encantado.
- 1659. Dado de Dios.
- 1665. Almacén.
- 1664/79. Puentes de varios arroyos.
- 1686. Anfiteatro del río Limay.
- 1688. Rincón Grande y Rincón Chico. Ambos del complejo de embalses futuros del Chocón.
- 1703. Nahuel Huapi.
- 1704. Puente río Limay. Límite entre Neuquén y río Negro.
- 1708. Acceso a Pilcaniyeu.
- 1711. Puente río Nirihuau.
- 1711. Arco de bienvenida a San Carlos de Bariloche.
- 1715. Paso a nivel sin guardabarrera.
- 1723. Estación ferroviaria de San Carlos de Bariloche.
- 1723,1. Paso a nivel sin guardabarrera.
- 1726. San Carlos de Bariloche. Estación de servicio del A.C.A. (T. E. 3001). Se dispone de toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor.



constantemente esta pujante y pintoresca villa sobre el mar, agregando, dadas sus características, un nuevo atractivo a la gran ciudad de Necochea.



# ¿QUE GRADO DE INTELIGENCIA SE NECESITA PARA CONDUCIR UN AUTO?

*Nuevos conceptos en torno a la psicología de los accidentes*

Por BERNHARD HAMPPEL

SEGUN estadísticas oficiales, fallas humanas representan el 80 por ciento de las causas que provocan los accidentes de tránsito. Es cierto que estos datos generalizadores deben valorarse con gran prudencia; tampoco puede discutirse la importancia de las condiciones que presentan los caminos y la seguridad técnica de los vehículos. Pero con todo, no cabe duda alguna de que el hombre constituye un factor central en el tránsito rodado.

Las deficiencias físicas conducen frecuentemente al accidente. Así, por ejemplo, sólo con una capacidad visual hasta cierto punto intacta, es posible obtener una orientación óptica suficientemente segura. Las enfermedades graves, especialmente las encefalopatías orgánicas y los trastornos circulatorios, producen frecuentemente lipotimias, y, en consecuencia, incapacidad para maniobrar. Sin embargo, existe un pequeño grupo de conductores que una vez tras otra se ven complicados en accidentes, sin que se les pueda comprobar un defecto físico. ¿Cómo se explica este hecho?

## *Investigaciones y estudios*

Para aclarar estas incógnitas se han realizado extensas investigaciones en Norteamérica, cuyos resultados señalan la importancia decisiva de la personalidad del conductor. Siguiendo un esquema clásico se estudiaron vida y costumbres de un gran contingente de taxistas. Se comprobó que los reincidentes en provocar accidentes solían proceder de matrimonios divorciados y que presentaban una incidencia especial de trastornos del desarrollo; cambiaban de empleo con gran frecuencia y mostraban una marcada aversión hacia cualquier actividad reposada o sedentaria. Sus esfuerzos por alcanzar un futuro seguro son considerablemente inferiores a los que se observan en los conductores que no sufren accidentes. Los reincidentes raras veces tienen un "hobby"; gastan poco ingenio en ordenar su tiempo libre y poseen gran afición a los juegos de azar. Frecuentemente llaman la atención por tener los coches

equipados con muchas piezas brillantes y extravagantes, a pesar de lo cual el vehículo da la impresión de estar poco cuidado. También su vestimenta suele ser algo excéntrica y descuidada.

Nuevas investigaciones confirmaron estas conclusiones y en parte las ampliaron todavía más. Así se pudo comprobar que los individuos con antecedentes de culpabilidad en otros sectores jurídicos, aparecen en los juicios por accidentes con una frecuencia mucho mayor que los conductores sin "antecedentes penales". Así, pues, generalizando, en los reincidentes se puede comprobar un tipo de vida que permite deducir una labilidad afectiva y una inadaptación social.

## *La capacidad de reacción*

Siempre se ha concedido una importancia especial al hecho de que el conductor debe ser capaz de reaccionar rápida y consecuentemente frente a situaciones inesperadas. Han cambiado, sin embargo, los conceptos respecto a la naturaleza de los complejos de facultades responsables. El concepto inicial de una simple "capacidad", designada generalmente como "capacidad de reacción", hubo de ceder ante el reciente descubrimiento relativo a la existencia de una complicada estructura de diversas facultades. Esencial es, sobre todo, que la rapidez de una reacción no esté determinada por el intervalo transcurrido desde la percepción del estímulo hasta la realización de la maniobra, sino por el tiempo consumido para la percepción y elaboración psíquica del estímulo, así como para la decisión entre varias maniobras posibles. La valoración de las reacciones según métodos antiguos, en los que a un determinado estímulo se ha de responder lo más rápidamente posible en una forma determinada, carece, pues, de sentido.

Para juzgar la aptitud del conductor sólo son realmente útiles las pruebas en las que la reacción correcta presupone una orientación rápida en una situación compleja, por ejemplo en un laberinto; o bien aquellas pruebas en las que frente a un estímulo determi-

nado existe la elección entre varios maniobras distintas, de las cuales debe escogerse la correcta lo más rápidamente posible. Estos tipos de prueba dan resultados bien claros. Así, en individuos que han provocado varios accidentes, se suele observar que reaccionan rápidamente, si bien no se toman el tiempo suficiente para la orientación previa, con lo que cometen descuidos imperdonables.

## *El test de la inteligencia*

La exposición completa de todas las pruebas importantes para los conductores de vehículos, se saldría del marco de este breve comentario. Únicamente debemos mencionar todavía un problema que en los últimos tiempos va cobrando actualidad: ¿se necesita un determinado grado mínimo de inteligencia para conducir un vehículo? Recientes encuestas han revelado que los reincidentes poseen, por término medio, una inteligencia menor que la de los buenos conductores. Ahora bien, se ha de tener en cuenta que aquí se trata de una inteligencia "práctica", independiente de la formación educativa, como la que posee un buen artesano, el cual es capaz de "pensar igualmente con sus manos".

Un problema que hasta ahora apenas ha sido estudiado y que, sin embargo, no carece de importancia, es el siguiente: ¿Pueden los resultados de las investigaciones correspondientes a las causas de accidentes, obtenidos en un núcleo cultural, aplicarse directamente a otros núcleos? Este problema enlaza, sobre todo, con las conclusiones relativas a las peculiaridades de carácter que presentan los conductores con accidentes repetidos. Las encuestas realizadas en Alemania, Inglaterra y países escandinavos, han confirmado ampliamente los resultados comprobados en Norteamérica. De todos modos, se ha de considerar que la mentalidad de la Europa septentrional es análoga a la de los Estados Unidos, mientras que la del pueblo latino es considerablemente distinta. Por lo tanto, es muy posible que las investigaciones en torno a las causas de los accidentes de tránsito, practicadas en distintos países, lleguen a conclusiones más o menos diferentes según las relaciones más o menos próximas de sus respectivas culturas.

(Condensado de "Boehringer Ingelheim Informa").

(Viene de la página 17)

## REPORTAJE A LA...

suma. El misterio del sortilegio femenino.

—Mucho me halaga y también de ello me sonrío. Me burlo de que se formulen ecuaciones respecto de mi significado según cada siglo que transcurre.

—Para los que se basan en Vasari, una ideal tristeza indulgente con las pasiones viriles.

—Siglos metafísicos hubo en que me asociaron al concepto del Cosmos.

—O a la divinidad. Ya el poeta Irpino, en quien se sustentaron Croce y Venturi, habiendo sido un amador suyo, la encontraba más divina que humana.

—Sin perjuicio de que me tuviese por lujuriosa el criterio de los galantes libertinos dieciochescos.

—El siglo diez y nueve la romantizó, pues que Walter Pater no vaciló en vincularla a la muerte, tras simbolizar un compendio de la antigua sensualidad clásica y del espiritualismo y los turbios pecados de la Edad Media.

—Otro filósofo muy moderno me comparó con don Juan Tenorio. Pero el siglo que corre, el de los existencialistas y desprejuiciados ha llegado a negarme la condición esencial y específica de mujer.

—Sin restarle femineidad, téngalo en cuenta.

—Que es lo que me alarma. Al principio de su carrera de dramaturgo, Jacinto Benavente, que era sospechoso de sutileza en la materia, me presentó como un efebo. Premonición extraña que se repite hoy en el eco de quienes proclaman la dificultad de diferenciar ogaño a las mozas de los mozos. ¡Y eso no! ¡Eso sí que no! En el fondo, mi viaje a New York no tiene otro objeto que el de mi reivindicación romántica. Volver por el triunfo ideal de la mujer contra la misoginia del abstractismo.

—¿Trae por consiguiente un mensaje?

—De otra manera no me hubiera movido con tanto trajín. Hubiera dejado que estas escenas las filmara mi doble, la de Madrid. Es condición femenina ser hermética, inescrutable, tergiversada, recóndita, abscondita, encubierta.

—Y usted es "la mujer, esa desconocida".

—Celadamente recatada. Arca cerrada. Tal es mi secreto.

## AUTOCLUB

es la revista de automovilismo de mayor tirada en América latina.

## MONSTRUOS AL...

(Viene de la página 41)

única, la Cámara Sindical de los Fabricantes de Automóviles, cuyo presidente es el señor Jean Pierre Peugeot, quien presidía hasta ahora la Federación.

Las cifras de conjunto que conciernen a la industria y el comercio francés del automóvil, demuestran que el año 1962 fue para ella un período "record". En primer lugar, cabe anotar que la producción alcanzó la suma de 1.536.133 vehículos, de los cuales 1.305.581 de turismo y 33.747 "comerciales", los que en Francia son generalmente simples variantes de los primeros. Esto significa un aumento de 29,3 % para el primer tipo de vehículos y de 5,9 % para los coches industriales o comerciales, en comparación con 1961. Igualmente significativas son las cifras de las ventas: arrojan un aumento de 24,7 % respecto del año 1961. Si se toma en cuenta solamente la producción de coches de turismo, se advierte que la industria francesa ocupa el segundo lugar en el continente europeo, detrás de Alemania pero delante de Gran Bretaña.

La productora francesa más poderosa sigue siendo la Régie Renault, seguida por la Citroën y después por SIMCA. A propósito de esta última empresa, han sido publicadas dos informaciones de interés: en primer lugar, dejó de existir el acuerdo entre SIMCA y Fiat para la venta por la primera de los coches de la productora italiana en Francia, y de los coches SIMCA por Fiat en Italia; desde el 1º de enero de este año cada una de estas dos sociedades ha recuperado su completa libertad de acción. Por otro lado, se informó que Chrysler adquirió en Suiza un importante paquete de acciones de SIMCA, en virtud de lo cual posee actualmente el 63 % de esos papeles, es decir, que tiene el control absoluto de la sociedad francesa. Esta circunstancia contribuye a destacar el esfuerzo de las compañías americanas que poseen fábricas en Europa, para llegar a tener una participación cada vez más importante en el mercado automotor del viejo continente. A este respecto cabe señalar que la Ford de Colonia, Alemania, ha lanzado hace poco el nuevo modelo Taunus 12 M, y la otra filial de la gran empresa americana en este continente, la subsidiaria inglesa situada en Dagenham, acaba de presentar en el mercado francés su nuevo modelo "Cónsul": el "Cortina" 1500. Este coche, si bien no aporta ninguna novedad revolucionaria, traduce un esfuerzo efectivo en la construcción de un excelente vehículo para ciudad y carretera y puede esperarse que tendrá una importante difusión por su precio de venta en Francia, 8.595 francos, muy competitivo si se tiene en cuenta la calidad del "Cortina" 1500.

(Viene de la página 47)

## SURCANDO EL...

regresar al yate. Nuevamente se forma la caravana, entre los comentarios risueños tan naturales en los turistas felices. Mientras descendemos, Zafiria y yo mantenemos un curioso diálogo por señas. La niña habla sólo el idioma armonioso de Homero, que yo desconozco; pero ello no impide que pueda enterarme de muchas cosas respecto a ella: tiene 11 años de edad, tres hermanitas que conducen sendos burritos más adelante; desea que le tome una foto y se la envíe (ya lo hice) y todos sus antepasados nacieron y vivieron en la isla... ¿Será esta niña descendiente del rey Egeu, primer soberano de Egina? ¿Por qué no?

### Hacia la Acrópolis

**A**KROS-POLIS: ciudad alta, en griego. Hacia allí me encamino guiándome por el Partenón, que desde lo alto —como las estrellas guían al navegante— me señala la ruta a seguir. Al llegar a las avenidas que rodean el santuario se pierde el punto de referencia, pues el Partenón desaparece tras los ciclópeos muros de contención.

Nadie puede extraviarse, pues siempre se puede contar con la cordialidad del pueblo griego. En esta zona, basta decirle a cualquier vecino: "¿Acrópolis?", para que automáticamente señale con el dedo cuál es, entre varios a la vista, el sendero preciso.

Adquiero un ticket de entrada (10 dracmas: unos 25 pesos nuestros), y tengo acceso libre al sector histórico más importante de Atenas.

### Fantasmas modernos

**P**ASO rápidamente al lado del templete de la Victoria Apolona, para convertirme de inmediato en uno más entre los millones de extasiados viajeros que a través de todas las épocas trataron de retener en sus pupilas tanta grandiosidad. Describir la Acrópolis merece un artículo exclusivo, sin limitación de carillas... o un respetuoso silencio. Prefiero esto último y dedicar unas líneas, en este pantallazo superficial y preferentemente "humano-actual", al público que me rodea. Noto en él una emoción contenida, que lo hace hablar en voz baja, como temeroso de quebrar con una vibración el purísimo cristal que parece envolver este mágico momento. Ello me produce una extraña sensación de paz, inusitada en este ambiente saturado de gente que va y viene semejando un fantasmal aquelarre de hombres y mujeres ataviados con ropas multicolores en lugar de blancas túnicas.

...y en  
pieles  
está  
todo dicho

# Rose Marie

SU PELETERIA, LA MAS  
IMPORTANTE DEL MUNDO

**NUTRIA**  
**\$7.900**

A los socios del **A. C. A.** le concedemos  
créditos a sola firma.

SUIPACHA 251

y Sucursales Suipacha 340 Suipacha 569 Carlos Pellegrini 1001 Lope de Vega 3151 Bartolomé Mitre 1485  
LA PLATA: Calle 49 N° 638 ROSARIO: Sarmiento esq. Santa Fe CORDOBA: 9 de Julio y Rivera Indarte  
SANTA FE: San Martín esq. Tucumán RIO IV: Sobremonte y Deán Funes



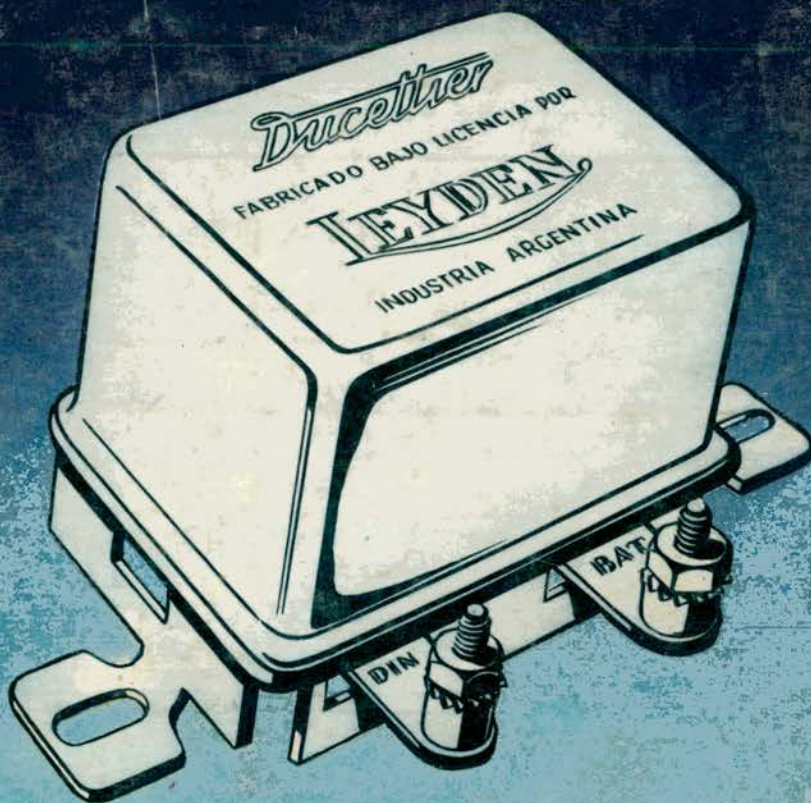
LLEGUE A DESTINO CON

# LEYDEN.

## REGULADORES DE VOLTAJE

ESPECIAL PARA AUTOMÓVILES

- PEUGEOT 403
- PEUGEOT 404
- RENAULT DAUPHINE
- RENAULT GORDINI
- DKW
- CITROËN



# LEYDEN ELECTROMECAÁNICA

S. A. I. C. Y F.

CONDENSADORES • BOBINAS DE IGNICIÓN • REGULADORES • DISTRIBUIDORES • PLATINOS

SAN JUAN 2746/50 - T. E. 97-4006 - BUENOS AIRES

MOTOR S.A.