

AVTO CLVB

O III - Nº 11 BUENOS AIRES - JUNIO DE 1963

EJEMPLAR
EXCLUSIVO
PARA SOCIOS
DEL A. C. A.



TIRADA 231.000 EJEMPLARES
\$ 30.-



NEGOCIO EN MARCHA!

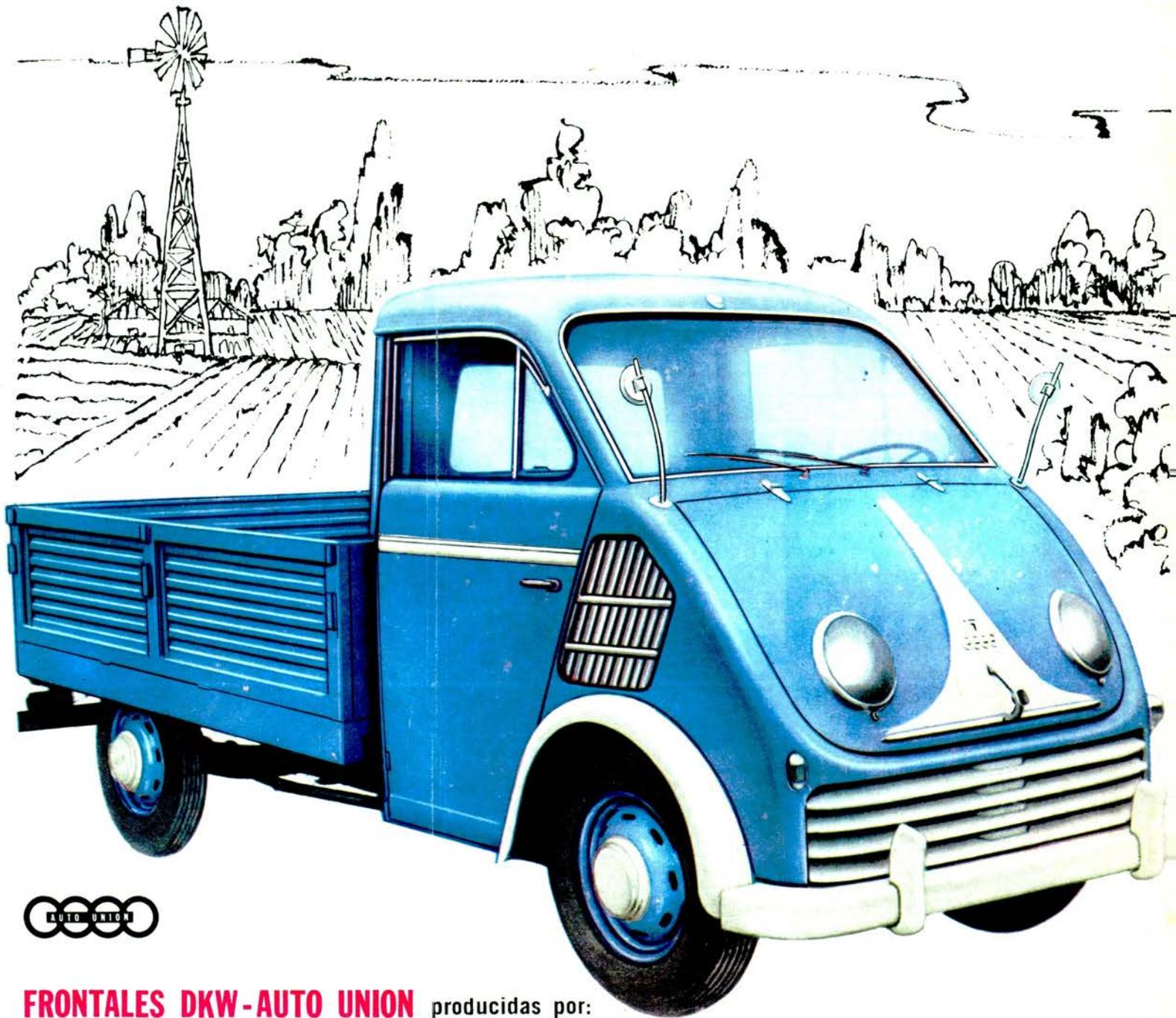
PONGALE MOTOR A SU NEGOCIO!

Súmele la magnífica inversión que representa una frontal DKW - AUTO UNION, con cuya economía y rendimiento multiplicará la marcha de sus actividades.

No hay caminos difíciles ni trabajos imposibles para las frontales DKW - AUTO UNION en sus versiones:

PICK-UP "CHACARERA" (carga 1000 kilos) • PICK-UP "PUEBLERA" (carga 1000 kilos) • DOBLE CABINA (5 pasajeros y carga) • COMBI (7 pasajeros y carga) • FURGONETA (carga 900 kilos).

El secreto del éxito de la invencible línea de frontales, está dado por: ROBUSTO CHASSIS - SIMPLE Y PODEROSO MOTOR - ECONOMIA Y PERMANENCIA EN SERVICIO.



FRONTALES DKW-AUTO UNION producidas por:

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



JUAN XXIII

La humanidad toda ha seguido con angustia las alternativas y el desenlace de la agonía del Santo Padre de la Iglesia. Pérdida irreparable para nuestro mundo de hoy, lamentablemente escindido por diferencias materiales, ideológicas y filosóficas, que lo asimilan a un inmenso campo de batalla silenciosa, en el que la natural comunidad de intereses y el destino de todos los hombres de la tierra parecen haber sido olvidados para dar paso a la dramática realidad de los hermanos en pugna y que se ignoran.

El paso de la figura magistral de Juan XXIII por la máxima jerarquía de la Iglesia no pudo haber sido, pues, más oportuno en el tiempo. Poco más de un lustro ha sido suficiente para que el desaparecido Papa, demostrando aguda comprensión del fondo de los males que azotan al hombre contemporáneo de las más diver-

sas regiones del orbe, actualizara e imprimiera nuevo y vivificante impulso a la doctrina social cuyas bases fueron echadas hace dos mil años.

Juan XXIII ha partido. Pero han quedado, como donación inapreciable para este mundo enfermo en que vivimos, esas dos auténticas fórmulas de convivencia feliz y de respeto por la dignidad de nuestros semejantes, que son "Mater et Magistra" y "Pacem in Terris".

Tal es el aporte del desaparecido Pontífice para la paz del mundo. Tal la luz echada sobre las sombras, para que aquél reencuentre el rumbo perdido en base al amor mutuo, la tolerancia ideológica y el desprendimiento en favor de las naciones y los hombres más desposeídos de bienes espirituales y materiales.

Por todo ello —y porque no ha pasado inadvertido el verdadero espíritu de los citados documentos fundamentales— es que a quien se autodesignara Juan XXIII, la humanidad lo ha rebautizado Juan el Bueno.



COMODIDAD TAMBIEN ES MODA

Cada momento en su vida requiere un cambio de actitud. Ud. ya decidió renovarse y ser un hombre cabalmente moderno. Luzca calzoncillos Mc Gregor y se sentirá **interiormente** satisfecho. Mc Gregor ha dado a su fabulosa línea de calzoncillos, el valor estético del color y el dinámico concepto anatómico de sus modelos.

M^cGREGOR

LA ROPA SPORT MAS FAMOSA DEL MUNDO

Colores pastel: nieve - perla - caschmere - azul espacial - verde acapulco - estampados: baronet - chop suey - chess. Modelos: Riviera y Drake.

Producidas bajo licencia U. S. A. por
argentina sportswear s.a.i.y.c
México 628 Capital

**ADQUIERA SU
ABRIGO DE PIEL
CON SOLO**

\$1.000
mensuales

o con otros planes de
acuerdo a su
presupuesto

PELETERIAS
James

**FLORIDA 866
CANGALLO 850
ESMERALDA 545**
Y AHORA TAMBIEN
SUIPACHA 524



Y yo no tengo una puerta?



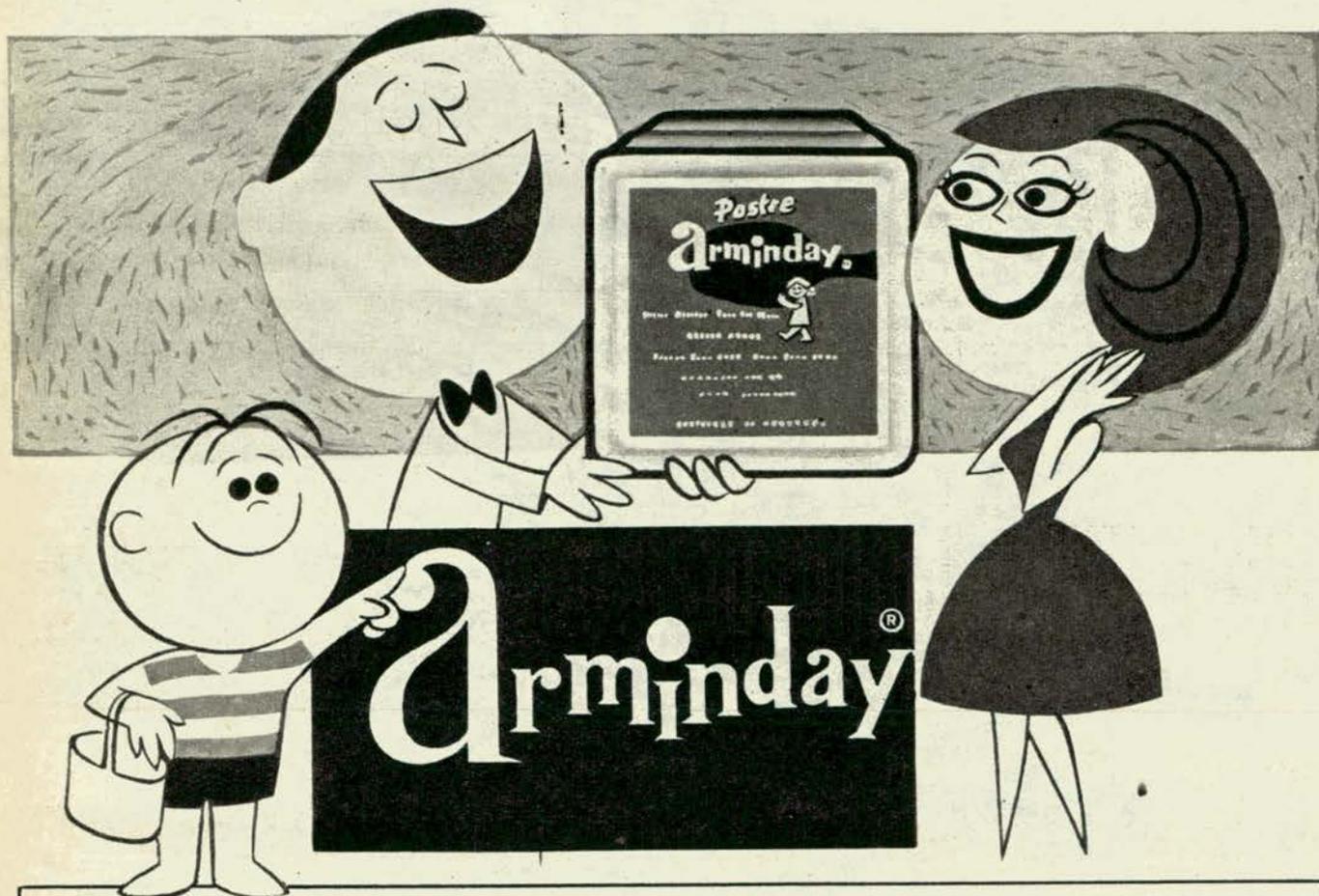
NO. El Dauphine sólo tiene 4 puertas. En verdad, es el único coche en su categoría que tiene 4 puertas. Todas se abren hacia adelante, contra el viento, en el sentido lógico de la seguridad. Las traseras tienen un dispositivo especial para que los niños no puedan abrirlas accidentalmente. Estas y muchas otras ventajas de confort y seguridad hacen del RENAULT DAUPHINE IKA un automóvil irremplazable. Aprecie Ud. también estas virtudes visitando al concesionario IKA más cercano y solicitándole una demostración de manejo.

Renault Dauphine **IKA**

ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Ahora nuevo Plan IKA de financiación ofrecido por Permanente S.A. como mandataria de IKA. Intereses desde 1%... desde 25% contado y plazos de hasta 30 meses.

ESTE ES SU POSTRE!



ARMINDAY es un postre económico de **alto valor nutritivo**, apto para grandes y chicos.

ARMINDAY, elaborado con bizcochuelo, crema, nueces y chocolate, es un postre **listo para servir**. No necesita agregados ni preparación previa.

ARMINDAY es **higiénicamente elaborado y envasado**, asegurándose así la llegada al consumidor, sin manoseos y en perfectas condiciones de conservación.

ARMINDAY, envasado en potes individuales de plástico, **puede servirse directamente** sin tener que cambiarlo a otros recipientes.

**NUEVO GUSTO
NUEVO ENVASE
NUEVA PRESENTACION**

Arminday[®]
calidad en postres

FABRICADO POR:

ARMINDAY AMERICANA Com. e Ind.

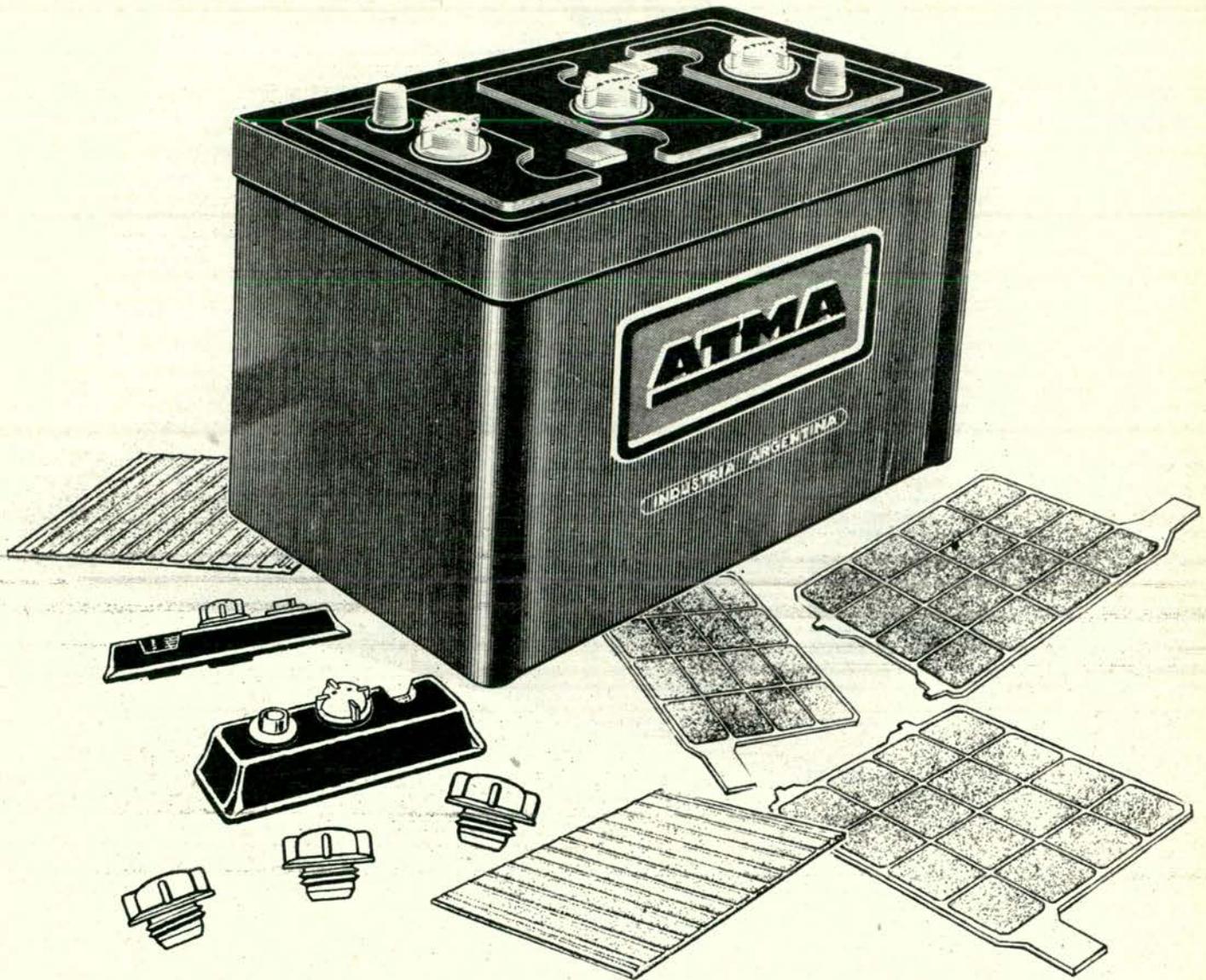
MARIANO ACHA 2251/53 - 51-7815 - Bs. As.

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

ANTA S. C. A.

FLORIDA 142, P. 9º - Edif. Boston - 46-7991 - BUENOS AIRES

SOLICITELO A SU PROVEEDOR HABITUAL



DE NUEVO... ATMA PRESENTA ALGO NUEVO:

“ BATERIAS CARGADAS EN SECO Y CON SEPARADORES EXCLUSIVOS PORVIC ”

Cargada en Seco, sí señor! Porque las placas de la nueva y revolucionaria Batería ATMA han sido procesadas para no perder la carga eléctrica y permitir que el ácido sea vertido en la batería en el mismo momento de la venta! Así, usted adquirirá una batería totalmente fresca. “vitalizada” en el instante preciso de entrar a su servicio! Ahora también ATMA calidad en baterías. Y cada batería brinda ventajas realmente nuevas y realmente únicas! Pídalas a su tallerista!

ATMA

**AHORA TAMBIEN ATMA CALIDAD EN BATERIAS
LA BATERIA QUE ACUMULA VENTAJAS!**





fantasia..? no: realidad

USTED,
CON NOSOTROS,
MARCHARA SOBRE RUEDAS
SEVERAL MOTORS

Sociedad Anónima de Ahorro y Préstamo para la Financiación de Automotores (e. l.)

Le ofrece un original Sistema Operativo mediante un

Bono de Crédito Prendario

Para la adquisición de su Automotor, 0 Km., cualquiera sea la marca, tipo, modelo o destino que usted desee, o la maquinaria agrícola mecanizada que pueda necesitar.

Con NUESTRO SISTEMA tiene usted las siguientes VENTAJAS:

- No se requiere aporte previo de 40% ni 30% ni 25%.
- Simplemente, una cuota mensual equivalente al 10 por mil del valor del préstamo...
- ...le da derecho a intervenir y obtener una de nuestras adjudicaciones mensuales, desde pesos 500.000 a la suma que necesite, A PARTIR DE LA CUARTA CUOTA.
- El préstamo obtenido lo puede amortizar en 60 cuotas incluido el 10% de interés anual sobre saldos neto.
- No hay privilegio por pagos adelantados y las adjudicaciones son por estricto ORDEN DE

- INSCRIPCION Y REGULARIDAD EN LOS PAGOS**
- No se cobra derecho alguno por inscripción o promoción, como tampoco comisiones ni cargas administrativas, antes o después del préstamo.
 - Títulos al portador, transferibles por simple tradición; anonimato del inversor mediante cuenta numerada y...
 - ...Participación en los beneficios sociales.

**A TODAS LUCES
UN NEGOCIO
EXCEPCIONAL!**

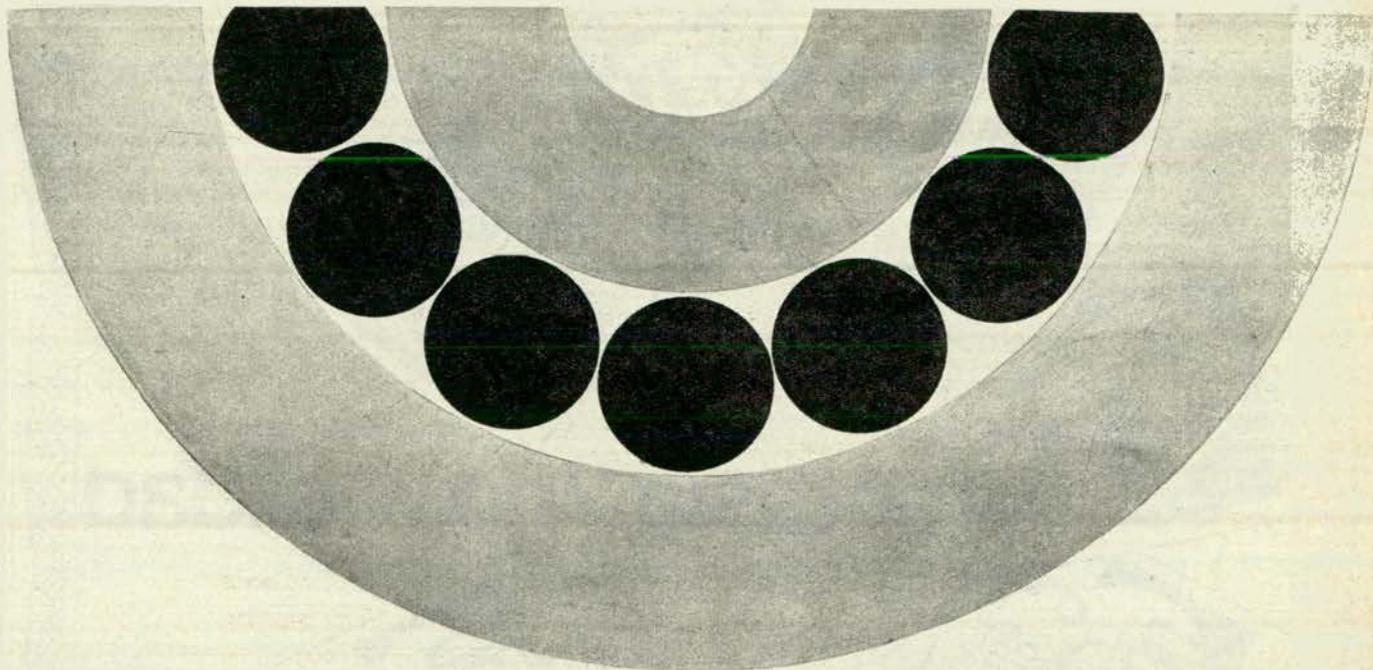


SEVERAL MOTORS

Sociedad Anónima de Ahorro y Préstamo para la Financiación de Automotores, (e. l.) fundada el 20 de marzo de 1963. Capital autorizado: S 25.000.000.- Con derechos Exclusivos de Original Sistema Operativo registrado por Ley de la Propiedad Intelectual N° 11.723.- Insp. Gral. de Justicia Exp. N° 16755/63

DIRECTORIO: Presidente: Dr. FERNANDO SOLA - Vice-Presidente: Sr. MANUEL BUSQUET SERRA - Secretario: Sr. E. LEONCIO TORRES ORTIZ - Directores: Sr. EROS NICOLA SIRI, Cap. de Fragata (R. E.) ANTONIO GAMALLO Sr. AQUILES AVALLE - Director Gerente: Dr. GUILLERMO BALL LIMA - Sindico Titular: Sr. OSVALDO ANGEL CEBRELLI - Sindico Suplente: Sr. GUILLERMO GONZALEZ ARCILA

AVENIDA DE MAYO 666 - 4° PISO - T.E. 30-3511



**La nueva máquina
de escribir eléctrica**

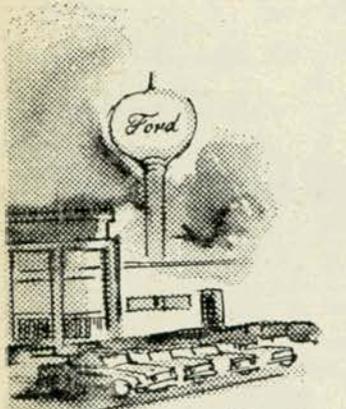
olivetti 84

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**

La calidad se ve bajo el agua...

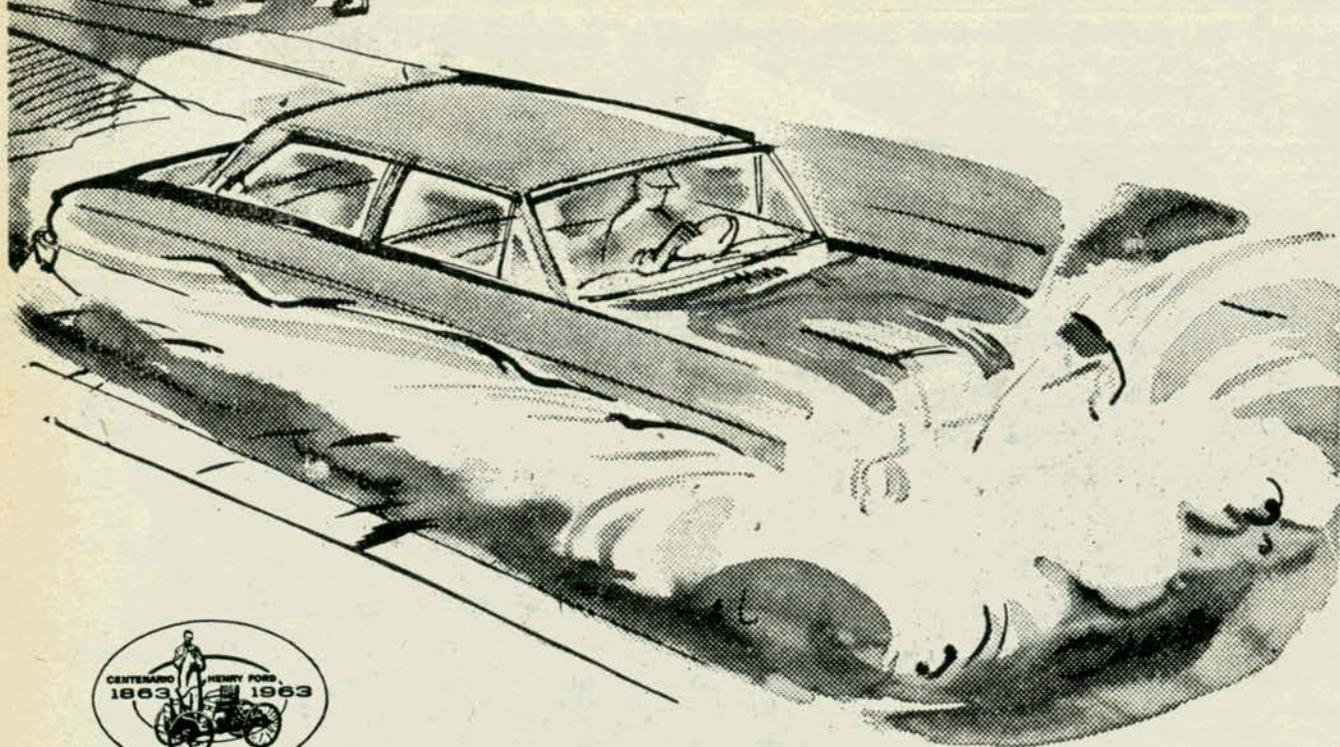


Ford En el gigantesco Centro Industrial Ford de General Pacheco existe una preocupación vital: producir alta calidad. Para ello se cuenta con los equipos más perfectos y los más completos sistemas de control. Uno de esos controles es la "Pileta-Baño", incorporada a la severa Pista de Pruebas. Tiene 40 cm. de profundidad para asemejarse a zonas inundadas o bajas. Y sirve para verificar la hermeticidad de la carrocería, y el comportamiento general de la unidad en condiciones tan adversas. Así los ingenieros de Ford pueden evitar problemas y dificultades. Esta prueba, como tantas otras, sirve para demostrar que Ford es "el centro de calidad"

Ford Motor Argentina

SOCIEDAD ANONIMA

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores



CENTRO DE CALIDAD PARA PRODUCTOS DE CALIDAD!

PRINCIPIE

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



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.

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.

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

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

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

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS EN ARGENTINA, URUGUAY Y PARAGUAY

¡ASEGURE SUS VIDAS!
con flúido para frenos

Wagner

Lockheed

MARCAS REGISTRADAS



Su vida y la de los suyos dependen de sus frenos! Hágalos revisar periódicamente y exija que le coloquen únicamente flúido y repuestos para frenos WAGNER LOCKHEED con los que se obtiene funcionamiento perfecto en cualquier ambiente, a cualquier temperatura y bajo las más rigurosas condiciones de trabajo.



Wagner

Lockheed

PRESTIGIO MUNDIAL EN
FRENO HIDRAULICOS

MARCAS REGISTRADAS

Fabricados por FARLOC ARGENTINA S.A. en su fábrica de José León Suárez, Prov. de Bs. As. bajo licencia exclusiva y control técnico de WAGNER ELECTRIC Corp. U.S.A.

AVTO CLUB

CIRCULACION
231.000
EJEMPLARES

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

sumario

DIRECTOR:

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

COMISION ASESORA:

Dr. Roberto N. Lobos
Presidente
Sr. E. González Vidal
Dr. Emilio L. Villarcel
Sr. Lino Palacio
Sr. Alfredo Calisto

COMISION FINANCIERA:

Ing. Mario L. Negri
Vicepresidente 2º
de la C. D. del A. C. A.
Sr. Federico Lajud
Tesorero de la C. D.
del A. C. A.
Sr. Marcos Victorica
Presidente de la Comisión
Fiscalizadora de Cuentas
del A.C.A.

SECRETARIO GENERAL:

Dr. Manuel Goldstraj

SECRETARIO DE REDACCION:

Jaime G. Font

DEPARTAMENTO DE ARTE:

Julio E. Riera

DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD Y

RELACIONES PUBLICAS:

Jefe: Sr. Aldo L. Grampa

Adscriptos:

Víctor Ditlevsen
Alberto Gutiérrez

AÑO III

Nº 11

JUNIO 1963

BUENOS AIRES

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

En el Uruguay:
\$ 6.- or.

NOS ESCRIBEN LOS LECTORES	10	
EDITORIAL	11	LA DIRECCION
EL OMNIBUS EN EL PAISAJE	12	Horacio Estol
LOS HERALDOS DE TUCUMAN	18	Córdoba Iturburu
EXCURSION AL TIROL	21	María de Villarino
HEIDELBERG	24	
LAS COMUNIDADES DE CASTILLA	28	Eduardo Zamacois
¡OH, EL COSPEL!	31	Piolin de Macramé
VAYA A JUJUY	33	Sixto Pondal Ríos
BARRIO NORTE	38	Rodolfo M. Taboada
LA NUEVA FIGURA	40	Margarita Bunge
SEMANA SANTA EN EL PROVINCIAL	42	James Mangold
EL DIA QUE CAYO LA PIEDRA MOVEDIZA	45	Niarco A. Cardona
ROAD TEST DEL PEUGEOT	48	Horacio R. Casares
EL NORTEAMERICANO Y SU AUTOMOVIL	54	Eduardo Crudele
ECOS DEL GRAN PREMIO "LAGOS DEL SUR"	56	Raúl L. Carman
CATAMARCA, LEYENDA GRIS, VERDAD DE		
ORO	58	José Ramón Luna
TODOS LOS SANTOS DE LA NUEVA RIOJA	62	J. A. Cuello Freyre
HAGA TURISMO CON "AUTOCLUB"	65	Gustavo A. Guerrero
HABLA EL INGENIERO HORACIO J. ZUBIRI	72	Manuel Goldstraj
SALTA, MIRADOR DE LA HISTORIA	74	Julia G. Bustos
PARIS DE NOCHE (2ª nota)	78	Pedro Patti
TABU MODELO 63	82	Mariano Perla
RAREZAS Y CURIOSIDADES DEL INDICO	86	Emilia F. de Petraglia
ANTES DE COMPRAR UN COCHE USADO	90	H. R. C.
DONALD CAMPBELL Y SU PAJARO AZUL	92	
NUEVAS AUTORIDADES DEL A.C.A.	98	
EL A.C.A. ABRE NUEVAS RUTAS	100	
SOBRE FORESTACION HABLA EL ING. RICAR-		
DO M. PEARSON	104	E. Palacios Videla
INVITE A SUS AMIGOS	106	Vera Pichel
DE AQUI, DE ALLA Y DE MAS ALLA	108	Juan Averiguador

Fotos de Margaret Dammer, Sara Facio, Jaime Giralt Font, Gustavo Guerrero, Emilia F. de Petraglia y J. C. Villegas. Ilustraciones de Villafañe, Borobio, Alsina y Bruzzone.

Redacción y Administración: Avenida del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 61; Secretaría de Redacción: 80-1837; Publicidad, 84-9556. Reg. de la Prop. Intelectual 702.641. Distribuidores: Cap. Fed.: Hiram S.R.L., Gallo 1353. Interior: SADYE S. A., México 625, Bs. Aires.

NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

MIEL PARA EVITAR SULFATACION

SEÑOR director:
Leyendo esta mañana con el interés acostumbrado el último número de AUTOCLUB, recibido en mi calidad de socio N° 193.595, me detuve especialmente en las recomendaciones contenidas en el artículo de la página 101, titulado: "Prepare su coche para las vacaciones". Su lectura me sugirió una pequeña, pero no por ello menos interesante indicación que transmito a usted, para que la compruebe personalmente en su coche y una vez hecho, la sugiera a todos los automovilistas que la desconocen.

En el apartado i) del mencionado artículo se dan correctas indicaciones para la revisión y cuidado de la batería, pero observado que aún se sigue con el viejo método de engrasar los bornes, que preserva por escaso tiempo a los mismos de la sulfatación.

Existe, otro método que no por simple deja de ser una verdadera solución: usar en vez de grasa, MIEL DE ABEJAS para untar los bornes y los terminales, y si se desea, hasta el cuadro metálico del soporte de la batería. No presenta inconveniente alguno y preserva por mucho más tiempo, de la formación de sulfatos y consiguiente daño de los terminales. Le invito a experimentarlo en su propio coche y si lo conocía antes, se sorprenderá del resultado. El único inconveniente que presenta es que se quita demasiado fácilmente, al hacer lavar el motor, con agua.

Perdone usted, la extensión de la presente para una sugerencia tan simple; pero que la sé desconocida para la mayor parte de los automovilistas y es por ello que una vez experimentada espero la recomiende para todos los socios del Automóvil Club Argentino y lectores de su buenísima revista.

JUAN JOSE DEPETRIS
25 de Mayo 1874
Santa Fe

LA "PRIORIDAD" DE LA DERECHA

Señor director:

En AUTOCLUB N° 8 - Año II he leído con atención un artículo titulado "Debe cederse el paso al vehículo que llega por la derecha", que lo encuentro lógico y ajustado a derecho, pero que entiendo debe ser complementado para evitar antojadizas interpretaciones.

Ceder el paso "al que llega por la derecha", está claro, pero una mayoría, lo veo a diario, no lo interpreta así y son causantes, precisamente "los de la derecha", en muchos casos, de serios accidentes, por no haber adoptado a su debido tiempo las medidas necesarias.

Según reza el art. 21 del Código de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, al hablar de la prioridad de paso, no lo excluye al que viene por la derecha, de reducir su velocidad a lo que establece el art. 35 del citado Código y "no lo excluye de configurar transgresiones de prudencia y de ser establecida una responsabilidad concurrente y mayor a cargo de un vehículo y que ha embestido a otro, si aquél no ha disminuido su velocidad o en su caso, no lo ha detenido o intentado detener."

No cabe la menor duda, que la cesión del paso al de la derecha, corresponde cuando dos vehículos llegan simultáneamente a la encrucijada o bocacalle, pero no ha de ser así cuando el que transita por la derecha se encuentra a más de 20 ó 30 metros y a una velocidad superior a la normal y que basado en la prioridad de paso no hace nada por disminuir la misma.

De ahí que los arts. 68 y 69 de la Ley de Tránsito N° 13.893, en sus distintos apartados dice: "El desarrollo de velocidades superiores a las indicadas para este caso en este Título, significará que su autor ha desarrollado una velocidad peligrosa y constituyen una falta contra la seguridad de las personas que se castigará como tal. En caso de accidente, la responsabilidad recaerá sobre el conductor que haya transitado desarrollando velocidad peligrosa."

Debo aclarar que de acuerdo con las disposiciones de tránsito, la velocidad máxima, al llegar a encrucijadas o bocacalles, en ningún caso, puede ser superior a los 20 kms. por hora, la que da más que suficiente tiempo para evitar fuertes encontronazos y hasta lamentables tragedias.

Otros factores también entran en juego, que sería largo enumerar, pero sólo quiero dejar debidamente aclarado que el hecho de tener prioridad de paso, no da derecho a llevarse por delante las demás disposiciones en vigor, ni a cruzar las calles en forma desorbitada e irresponsable.

Un socio de A. C. A.
Capital Federal

TENEMOS 15.000 AÑOS DE VENTAJA...

Señor director:

En el N° 9 de AUTOCLUB, en el artículo "HASTA LA VUELTA" firmado por Ivonne Latour, se expresa entre otros conceptos: "El bosque de arrayanes, por ejemplo, cuyos árboles antiquísimos y únicos ejemplares en Sudamérica..." — y prosigue más adelante— "...sólo existen árboles de esta especie en Japón y en esa zona..." Según mis conocimientos, la información de la autora es errónea, por cuanto el bosque de arrayanes situados en la Península de Quetribú no sólo es el único de Sudamérica, sino que es único en el mundo. Además expresa de que sólo hay árboles de esta especie en esta zona y en Japón. Con respecto a esta información, entiendo que ha habido un error en la nota. En la misma zona, pero en tierra chilena hay árboles diseminados en diferentes puntos, al igual que en Venezuela. La mayor importancia que tienen los arrayanes argentinos, es que constituyen bosques, mientras que en Chile y Venezuela se los encuentran esparcidos.

En lo que respecta a Japón, poseía un bosque similar al nuestro pero desapareció cuando los EE.UU. lanzaron la bomba atómica.

Como los arrayanes necesitan quince mil años de vida para llegar a ser maduros, supongo que al menos por quince mil, más o menos tendremos el único bosque de arrayanes del mundo.

GERMAN ALFREDO PEREYRA
Leandro Alem 473
Dolores (Prov. de Buenos Aires)

UN AGOSTO MARAVILLOSO...

Señor director:

He leído en la revista que usted dirige un artículo titulado "¿Qué tal son las playas argentinas?" Me pareció sumamente interesante. En él los protagonistas buscan una playa europea para pasar el cruel invierno porteño. Es cierto. El invierno porteño es cruel y deseamos huirle.

Entonces ¿por qué no sugerir al lector que busque en invierno tierras tibias y soleadas dentro del país? Por ejemplo Córdoba. Hay lugares a menos de una hora de la ciudad capital de esa provincia (Villa Los Altos, cerca de Río Ceballos), donde en pleno agosto se puede pasear en short y mangas cortas y está unida a la ciudad de Córdoba por una ruta pavimentada de menos de 30 kms. de extensión. Y hablo solamente de Córdoba pues en general el que busca playa europea desea "ruido de civilización", cines, teatros, gente en fin y todo eso hay allí, al alcance de la mano, y conste que el artículo me parece muy bueno, ya que hace justicia a nuestras playas. Claro está que a ellas no se puede acudir en invierno.

Aclaro que ni soy cordobés, ni tengo interés en Villa Los Altos. —Los menciono porque he pasado allí un agosto maravilloso— pero como ése hay muchos lugares serranos, soleados, y cercano a la ciudad. Pienso que la tarea de divulgar las bellezas de nuestra tierra debe ser permanente y así, poco a poco se adelantará en nosotros la idea de que invernar en tierra patria es tan bueno como irse a los Alpes Suizos.

ILIA SAID
Capital Federal.

LUZ INTERMITENTE TRASERA

Señor director:

Con frecuencia se ven en las rutas coches detenidos por desperfectos mecánicos, en horas de la noche. Esto constituye un verdadero peligro para todos los automovilistas, ya que a pesar de tener las luces reglamentarias encendidas el coche detenido, esto no evita que ocurran graves accidentes.

El automovilista que viene conduciendo de noche no puede precisar con exactitud al acercarse a un coche si éste está detenido. Lo sabrá al estar a pocos metros de distancia de él, cuando casi ya es inevitable el encontronazo, quedando dos alternativas, chocar o hacer una brusca maniobra, sumamente peligrosa, para evitar la colisión.

Periódicamente leemos en los diarios accidentes de esta naturaleza; por tal motivo sería conveniente sugerir que todos los coches lleven una luz intermitente trasera, cuya finalidad sería hacerla funcionar únicamente en horas de la noche cuando el coche está detenido en un lugar que pudiera constituir un peligro para los demás automovilistas.

Yo creo, señor director, que implantando este sistema y haciendo una campaña para que lo utilice todo aquel que está en un volante, se habrá dado un paso más hacia la seguridad del conductor y se evitaría de esta forma accidentes de fatales consecuencias.

MAURICIO J. ANTAR
Tucumán 2755
Capital Federal

EXHORTACION A LOS SOCIOS DEL A.C.A.

NUESTRA PORTADA



El blanco invierno va llegando, una vez más, con su áspero rostro bifronte.

Mientras para unos es la expresión virtual de malestares, para otros se presenta como la ansiada oportunidad de poder practicar los saludables deportes de montaña, o, por lo menos, de gozar de reconfortantes vacaciones invernales.

El frío y la nieve se convierten, así, en la expresión de un canto permanente al optimismo y a la fe en la vida feliz, que nos compensa de los sinsabores del diario trajín.

DE acuerdo con precisas disposiciones estatutarias, el Automóvil Club Argentino funciona como una organización civil cuyas actividades deben ser mantenidas al margen de todo problema, corriente o preocupación de índole política —en sentido estricto—, religiosa o racial. En otras palabras: dentro del mecanismo de la Institución no pueden tener cabida controversias o discriminaciones fundadas u originadas en preferencias o puntos de vista vinculados a tales cuestiones. Por definición y naturaleza, el Club es una organización servicial, es decir, una entidad funcional al servicio del automovilismo y el turismo, extraña, como tal, a los intereses particulares emanados de la ubicación o afiliación político-social de sus beneficiarios. Por supuesto, este principio o criterio normativo es observado en todas las dependencias de la Asociación, inclusive, naturalmente, en la orientación periodística de esta Revista AUTOCLUB.

Pero, obviamente, esta norma, por sus raíces y por el campo necesariamente específico de su aplicación —el ámbito servicial y societario del A.C.A.—, presenta, por esto mismo, límites bien definidos: vale decir, que su vigencia no impide recordar, ni las autoridades de la Institución ni la dirección de la Revista pueden olvidarlo, que aquélla constituye un cuerpo orgánico y vivo que integra inseparablemente el organismo vivo del pueblo argentino; que es parte de la indestructible unidad que se llama Nación Argentina, y que, en tal carácter y condición, nada de lo que atañe e interesa esencialmente al devenir nacional, al progreso del país, puede serle indiferente. En rigor, en la etapa que estamos atravesando dentro del agitado y ardoroso proceso de estos días que vive la República, el Automóvil Club Argentino, como asociación civil sin afán lucrativo de ninguna especie y como institución representativa de un numeroso, fuerte y altamente calificado grupo del pueblo de este país, tiene la eminente e irrenunciable obligación moral de movilizar el amplio sector de opinión que interpreta, siquiera sea en determinado sentido, para promover el interés colectivo inmediato y directo, en la acción común y solidaria en busca del desenlace legal que mejor contemple la posibilidad de asegurar el bienestar, la paz y el progreso de la Nación. A este objetivo van destinadas estas palabras.

Confiamos en que esta exhortación a la opinión pública —es decir, a la ciudadanía— generosamente manifestada en los doscientos veinticinco mil socios del A.C.A. —profesionales, hombres de letras y artistas, ganaderos, agricultores, financistas, técnicos, industriales, comerciantes, etc.—, ha de contribuir, por lo menos dentro del ámbito social que es su destinatario natural, a la formación de una conciencia vigilante y activa que pueda gravitar positivamente en la solución de los dramáticos problemas que afligen al país en esta hora de incertidumbre. Esta Revista percibe como un deber y siente como un honor la misión de interpretar esa esperanza con estas líneas.

EL OMNIBUS EN EL PAISAJE...

Por HORACIO ESTOL

Para AUTOCLUB

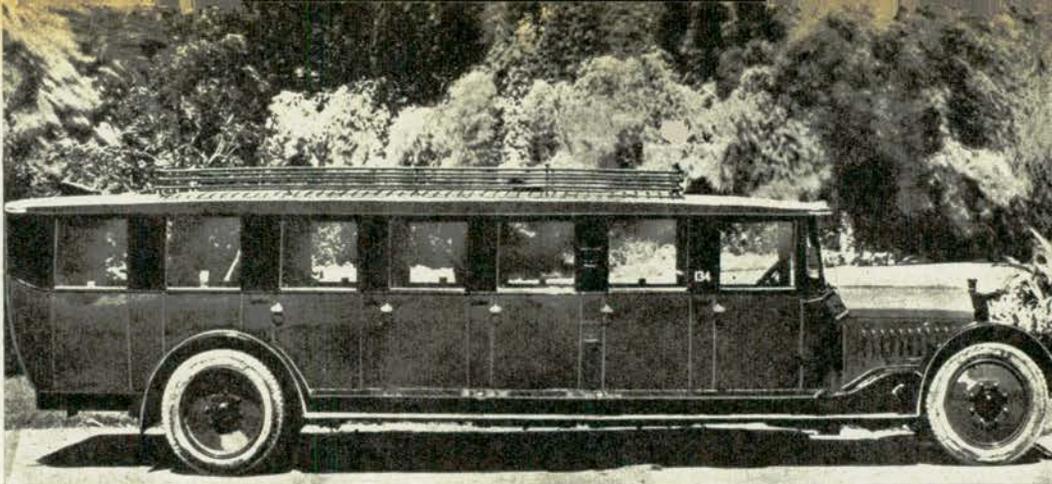
El clásico ómnibus para los viajes de larga distancia ha terminado por convertirse en un elemento inseparable del paisaje americano que, a la vez, se ha hecho más accesible gracias a los ómnibus.



ESTA historia, como millares de viajes, puede comenzar en pleno Manhattan, en el lugar ocupado por un edificio de una manzana que abarca de la Octava avenida a la Novena y de la calle 40 a la 41. Ese edificio es la estación terminal de ómnibus de la ciudad, para los servicios suburbanos y de larga distancia.

La historia que queremos contar se entenderá mejor si primero decimos dos palabras sobre la Terminal. Se inauguró en 1950 con la distinción de ser la estación de ómnibus más moderna y más grande del mundo. El hall central, por ejemplo, está construido con material acústico para absorber el ruido de la multitud que se mueve allí todos los días. En el primer

En la década del 20, los ómnibus que circulaban en los Estados Unidos tenían su expresión más aerodinámica en modelos como el que aparece en la foto y que, de todas maneras, representaban un avance enorme en un sistema de transportes que sólo tenía 6 años de existencia.



año completo de funcionamiento pasaron por la estación 39 millones de personas, de modo que se explica la preocupación por el ruido. Nueve años después la Terminal resultó chica. Se le agregaron tres pisos a un costo de 38 meses de trabajo y 30 millones de dólares, sin que jamás se interrumpieran los servicios. Y no podía ser de otra manera porque el movimiento diario es de 6.600 ómnibus correspondientes a 13 líneas inter-estatales y 17 de larga distancia. Ahora, con tres pisos más, la capacidad inicial de las plataformas de la Terminal aumentó de 550 ómnibus a 1.050.

Causas y efecto

Las proporciones aplastantes de la Terminal están en relación directa con el papel que cumple el ómnibus en la vida americana. Lo que la Terminal pueda tener en sí misma de impresionante como concentración de actividad se diluye razonablemente cuando se la considera parte de un sistema de transportes cuyas proporciones hacen juego con las proporciones del país en general. Es decir que, como lo hemos señalado en otras oportunidades, la apariencia descomunal de cualquier aspecto de la vida americana que se tome aisladamente, desaparece envuelto en el equilibrio del conjunto, aunque la idea de que todos los días entren 6.600 ómnibus a una estación resulte apabullante.

Corresponde aclarar entonces, qué es "el ómnibus en EE.UU." suministrando los datos indispensables para que la Terminal se ubique en la perspectiva que le corresponde. En todo el país hay 141 compañías de larga distancia, cuyas rutas abarcan un total de 340.700 kilómetros, que en el año 1961 fueron utilizadas por 159.252.000 personas. En ese mismo año, los vehículos de esas compañías recorrieron un conjunto de 1.200 millones de kilómetros, y tuvieron un ingreso bruto de 481.932.000 dólares, con gastos que ascendieron a 419.048.200 dólares.

A las líneas de larga distancia se agregan las interestatales. En este tipo de servicio hay 1.450 compañías con 23.426 vehículos que cubren 382.000 kilómetros de rutas. En 1961 también, esos ómnibus recorrieron en conjunto 1.908 millones de kilómetros, produciendo un ingreso bruto de 608.500.000 dólares.

Todo esto se apoya en un hecho muy simple. La distancia que separa a Nueva York de Los Angeles es la misma que separa a Gibraltar de Moscú, o para dar una referencia más familiar, la que separa Ushuaia de Guayaquil. Las distancias —hablando en términos naturales— promueven el desarrollo del transporte y el transporte está afectado por circunstancias económicas. El viaje en ómnibus cuesta 2,67 centavos por pasajero-milla; en ferrocarril asciende a 3,01 y en avión a 6,01. Más claro: el viaje de ida de Nueva York a Chicago, por ejemplo, cuesta 51,43 en ómnibus, 71,48 en tren y 93,28 dólares en avión. Como en el país hay 186 millones de habitantes, hay mucha gente que viaja en avión, mucha que viaja en tren y mucha que lo hace en ómnibus...

Cuarenta años

La historia del ómnibus en EE.UU. no sólo es espectacular

Los ómnibus de la Trailways han incorporado camareras para atender a los pasajeros en las líneas de ómnibus expresos, agregándose así un detalle más de confort al más barato y popular de los sistemas de transportes americanos.



sino que abarca poco menos de medio siglo, porque el ómnibus apareció casi pisándole los talones al automóvil. Es una historia que se puede resumir con el caso concreto de una compañía de ómnibus que hoy es, si duda alguna, única en el mundo entero por su volumen, sus servicios y el papel que ha cumplido en el desarrollo del país con el proceso de su propio desarrollo.



Las estaciones de paradas en los caminos, como ésta de la Trailways, que reproduce el grabado, están construidas con la misma preocupación de confort funcional que tienen los propios ómnibus.



Desde el confort que ofrecen los asientos hasta las dimensiones de las ventanillas, las carrocerías de los ómnibus modernos están diseñados con el principal objetivo de agregarle placer al viaje en ómnibus.

En 1914, los transportes estaban dominados por el ferrocarril los tranvías eléctricos y los coches de caballos en las zonas rurales. En California, J. T. Hayes tuvo la idea de usar su automóvil los domingos un Ford modelo T, para hacerle competencia a los carrua-

jes que llevaban pasajeros de San Diego a El Centro. En Minnesota, Carl Wickmann, un minero suizo, cambió de trabajo abriendo una agencia de autos Hupmóvil; pero como no podía vender un solo auto decidió utilizar el que tenía en exhibición para transportar mineros entre las poblaciones de Hibbing y Alice. La iniciativa fue bien recibida y Wickman se asoció con un herrero, Andrew Anderson, que tenía 600 dólares; con ese dinero se hicieron de otro auto y arreglando los dos para diez pasajeros iniciaron un servicio con horario entre las dos poblaciones citadas, 0,15 el viaje y 0,25 ida y vuelta. El éxito de Wickmann y Anderson decidió a Ralph Bogan a hacerles la competencia con su auto, entablado una guerra de precios hasta que, como resultado de esa guerra, las dos partes descubrieron que les convenía asociarse. El paso inmediato fue crear la Hibbing Transportation Company, una sociedad por acciones, para hacerse de capital asegurando la expansión de los servicios que reclamaba el nuevo sistema de transporte. En 1915, los tres pioneros inauguraban la primera línea de ómnibus para viajes de larga distancia que ha existido en todo el mundo, con un vehículo que recorría diariamente los 135 kilómetros que median entre Hibbing y Duluth, la ciudad importante más próxima.

Al año siguiente la Hibbing Transportation Co. emitió acciones especiales, se hizo de otros dos socios y se convirtió en la Mesaba Transportation Co. La compañía tenía cinco socios, cinco coches y cinco choferes. A los dos años, los vehículos habían aumentado a dieciocho y la próspera compañía contaba ya con su propio garaje.

Entre tanto, en Wisconsin, Orville C. Caesar, quien había comenzado como mecánico y luego instaló una agencia de automóviles, hizo exactamente lo mismo que había hecho Wickmann cuando se convenció de que no podía vender los dos ómnibus rudimentarios que tenía en exhibición. Con esos vehículos marca Whita, inauguró una línea entre Superior y Duluth primero, que luego extendió hasta Ashland. Y, al mismo tiempo y también en el oeste, W. E. Travis, cuya familia tenía una compañía de diligencia, después de considerar las noticias que llegaban sobre la aceptación que tenían los ómnibus, fundó la Star Auto Stage Association con cinco vehículos.

La primera expansión

Citamos los casos que, cronológicamente, se encadenaron en el primer capítulo de la historia del ómnibus, multiplicados inmediatamente por todo el país con infi-



nidad de pequeñas empresas que prosperaban o fracasaban o se asociaban entre sí.

En 1912, Wickmann vendió sus intereses en la Mesaba Co. y adquirió la White Lines en Duluth, extendiéndola hasta Minneapolis, mientras sus socios se dispersaban por Indiana y Michigan formando sus propias compañías de ómnibus. En 1921, Fran Fagol, un fabricante de carrocerías, hizo los primeros ómnibus que

hounds, sin que nadie sospechara la proyección que iba a tener ese nombre en el futuro.

En 1925 —once años después que Hayes tuvo la idea inicial— en EE.UU. había 6.500 ómnibus que recorrían unas 5.000 líneas diferentes, con un promedio de un vehículo y fracción por compañía. Fue en esa época cuando Wickmann y Caesar decidieron asociarse para evitar la duplicación de rutas, reforzándose la compa-

El ómnibus moderno hace juego también con la ciudad moderna como lo demuestra esta foto, en la que se ve a un Greyhound en un camino costanero de Brooklyn, a la vera del East River y con la costa de Manhattan enfrente.



verdaderamente merecían ese nombre y se los vendió a la Safety Motor Coach Lines, de Muskegon, en Michigan. Los nuevos vehículos tenían un aspecto tan aerodinámico en relación con sus antecesores que el público comenzó a apodarlos "greyhounds", es decir galgos de carrera. La popularidad del apodo determinó que la compañía hiciera su publicidad adoptándolo y se invitaba al público a "viajar en los grey-

hounds" que formaron con el apoyo del ferrocarril Great Northern; esa fue la primera empresa ferroviaria que, adivinando la competencia que tarde o temprano iban a ofrecer los ómnibus, decidió tomar parte en el nuevo sistema de transportes en vez de combatirlo. De esa manera se formó la Motor Transit Company que comenzó a organizar un sistema de transportes en ómnibus serio, incorporando ya en 1926 el servicio de



El tipo de ómnibus más moderno que hoy circula en las carreteras americanas, corresponde a la unidad de la Trailways, que aparece en la foto; transporta 64 pasajeros, tiene baño y bar, además de una gran capacidad para equipaje.

encomiendas. Dos años más tarde las rutas de la compañía cubrían 7.500 kilómetros de recorrido, incluyendo las principales líneas entre Nueva York y Chicago. A todo eso, las carrocerías se habían modificado bastante, aumentándose la capacidad de los vehículos de 29 a 33 pasajeros e incorporándose la calefacción a base de agua caliente, según un sistema inventado por el propio Caesar. Ese mismo año, la Motor Transit adquiriría en seis millones de dólares la Pioneer Yellowways System, que era la compañía que había creado Hayes, gracias al constante apoyo de los ferrocarriles.

Nace el galgo

En 1930 la Motor Transit se transformó oficialmente en la Greyhound Corporation y en 1933 ya tenía 60.000 kilómetros de rutas en sus líneas. Un año después se introdujeron los ómnibus con el motor atrás, que tenían capacidad para 37 pasajeros; y en 1936 —créase o no— la Greyhound instaló aire acondicionado en los ómnibus que cruzaban las rutas de los desiertos del oeste.

La extensión creciente de esas rutas, creó la necesidad de iniciar en 1937 la construcción de una red de restaurantes y paraderos ubicados estratégicamente para dar a los viajes de más de 24 horas el confort indispensable. Después de eso, la innovación más importante fue la adopción en 1938 de los motores diesel para todos los vehículos de la compañía. Posteriormente, la guerra retardó hasta 1954 la incorporación de los Stratocruiser, ómnibus de dos pisos con una gran capacidad de carga y equipaje para los viajes de larga distancia. La idea de cuál ha sido el desarrollo logrado en los últimos años se documenta recordando que hasta 1948, el viaje de Nueva York a Los Angeles insumía cinco días y cuatro noches, pero que al año siguiente se redujo a tres días y tres noches.

Actualmente la Greyhound cubre con sus rutas 160 mil kilómetros en EE.UU. y Canadá, con una flota de 5.600 vehículos y un personal de 30.000 empleados.

Los 297 accionistas de 1927 se han convertido en más de 80.000 que el año pasado se repartieron 28.217.310 dólares.

Como información interesante para los turistas que eventualmente viajen a EE.UU. y dispongan de más tiempo que dinero para la visita a ese país, conviene anotar que hay un pasaje realmente turístico que permite viajar en todas las rutas de la Greyhound por 99 dólares, durante un plazo de 99 días; pasaje de precio reducido que probablemente está justificado por un hecho físico, porque no hay ser humano que sea capaz de pasarse tres meses viajando en ómnibus... Eso no impide, de todas maneras, que el turista se beneficie con una de las pichinchas más fabulosas que se han ofrecido nunca en la historia del transporte, aunque en el curso de los 99 días, sólo viaje quince o veinte.

Primero lo segundo

No se debe suponer que lo que decimos tenga un aire de excesiva publicidad para la Greyhound. Como

te en la estadística —3.200 vehículos, 80.000 kilómetros de rutas, 37 millones de pasajeros por año y más de 100 millones de dólares de ingresos— lo es más que la Greyhound en cuanto se refiere a su espíritu revolucionario e innovador. La Trailways es una organización no comercial que se fundó en 1935 asociando cinco compañías que hoy se han transformado en 45, y cuyos servicios se extienden a todos los Estados del país, menos seis.

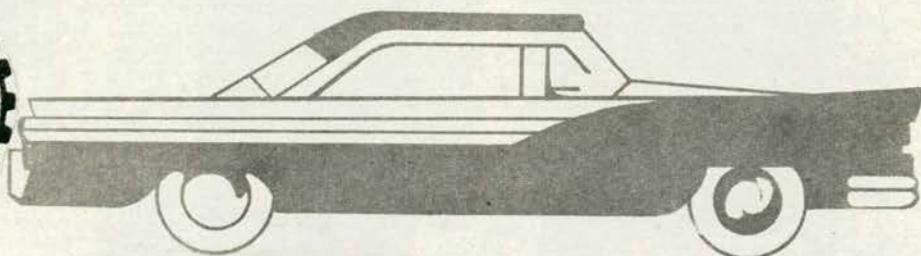
La Trailways le ha dado a sus servicios un acento especial, creando líneas de ómnibus expresos en muchísimas rutas. Para que eso fuera posible se hizo necesario comenzar por la remodelación de los vehículos, incorporando nuevos conceptos que aseguran autonomía y confort al viaje. Los expresos de la Trailways han sido los primeros en incorporar baño y bar a los vehículos, así como radioteléfonos para comunicaciones de larga distancia; ese confort se complementa con los servicios de una camarera —como en los aviones— y con la inclusión de comidas livianas, de modo que los ómnibus pueden hacer recorridos de diez y doce horas sin detenerse, ganándose considerablemente en la velocidad de los viajes. Y la Trailways también incluye, por supuesto, el pasaje turístico de "99 días por 99 dólares", que fue adoptado simultáneamente por las dos compañías que nos ocupan.

La realidad es ésta. Hoy se viaja en ómnibus mucho mejor de lo que hace veinte años se viajaba en los coches más modernos y lujosos de la época. Y con mayor seguridad, al punto que según la estadística, actualmente en los viajes en ómnibus hay 22 % más de seguridad que en los viajes en autos particulares. La refrigeración, los asientos especiales para dormir, los cristales que impiden la refracción del sol, la suspensión sultanesca de los coches, hacen del ómnibus en EE.UU. un complemento indispensable de los caminos que llegan a todas partes del país. No debe extrañar, por lo tanto, que haya 40.000 comunidades cuyas comunicaciones dependen exclusivamente de los ómnibus y que el número total de los vehículos de este tipo que se mueven el país, llegue a 520.000, divididos así: 270.000 en los servicios de larga distancia e interestatales; 170.000, que se denominan "school buses" y se utilizan únicamente para el transporte de 12 millones de alumnos de sus casas a las escuelas y de las escuelas a sus casas; y por último, 30.000 ómnibus más que utilizan reparticiones del gobierno y organizaciones privadas. Por supuesto, se excluyen los ómnibus de las fuerzas armadas, aunque sean muchos millares más. Se explica claramente, entonces, que los ómnibus se dividan con los ferrocarriles el transporte de pasajeros, con 26,4 % y 28,5 %, respectivamente, mientras queda un 2,3 % para la navegación fluvial y un 0,4 % para los ferrocarriles eléctricos suburbanos, correspondiendo a la aviación el 42,4 por ciento que queda en el aire...

Todo esto es lo que permite decir, finalmente, que el ómnibus forma parte del paisaje en EE.UU., quizás, más que nada, porque es el factor decisivo para que la gente pueda llegar al paisaje.

MAS DE 50.000

YA ESTAN
SEGUROS
QUE LES CONVIENE



ASEGURE

UD. TAMBIEN SU VEHICULO EN EL
SERVICIO DE PREVISION DEL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SEGURO DE AUTOMOTORES
TARIFAS REDUCIDAS

INFORMES EN LAS REPRESENTACIONES-DEPENDENCIAS
PROPIAS - ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TO-
DO EL PAIS - CASA CENTRAL AV. DEL LIBERTADOR 1850

En tierras



TODAS las ciudades del mundo, o muchas por lo menos —las ciudades, las regiones, ciertos lugares—, tienen su heraldo o sus heraldos, algo que se adelanta a la ciudad, la anuncia y sale a recibir al que llega para darle la bienvenida. Pienso, al decir esto, en el Cerro de Montevideo, en el Cerro de los Angeles de Madrid, en la estatua de la Libertad de Nueva York, en el trans-

parente perfil celeste de las sierras cordobesas, en la imponente muralla pétrea de los Andes, festoneada de nieves, que proclama la proximidad de Cuyo. También Tucumán tiene sus heraldos.

La primera vez que llegué a la hermosa ciudad mediterránea, hace muchos años, lo hice en tren. Habíamos atravesado la noche anterior, bajo el encantamiento de

El río de Los Sosa, en la quebrada que va a Tafí del Valle, atraviesa zonas de lujuriosa vegetación tropical, que dan a Tucumán fisonomía inolvidable.

del ACONQUIJA Los heraldos de TUCUMAN

Por CORDOBA ITURBURU
Para AUTOCLUB

una embrujada luna llena, las galopantes llanuras blancas de las Grandes Salinas y corríamos, trepidantes, por llanuras de arbustos achaparrados donde de tanto en tanto blandían en el aire sus miembros arbitrarios, sus lanzas y sus escudos, las agresivas escuadras de los primeros cardones.

Se hallaba avanzada la mañana cuando alguien que viajaba a mi lado me tocó un brazo y señalándome algo, a la distancia, sobresaltó mi somnolencia.

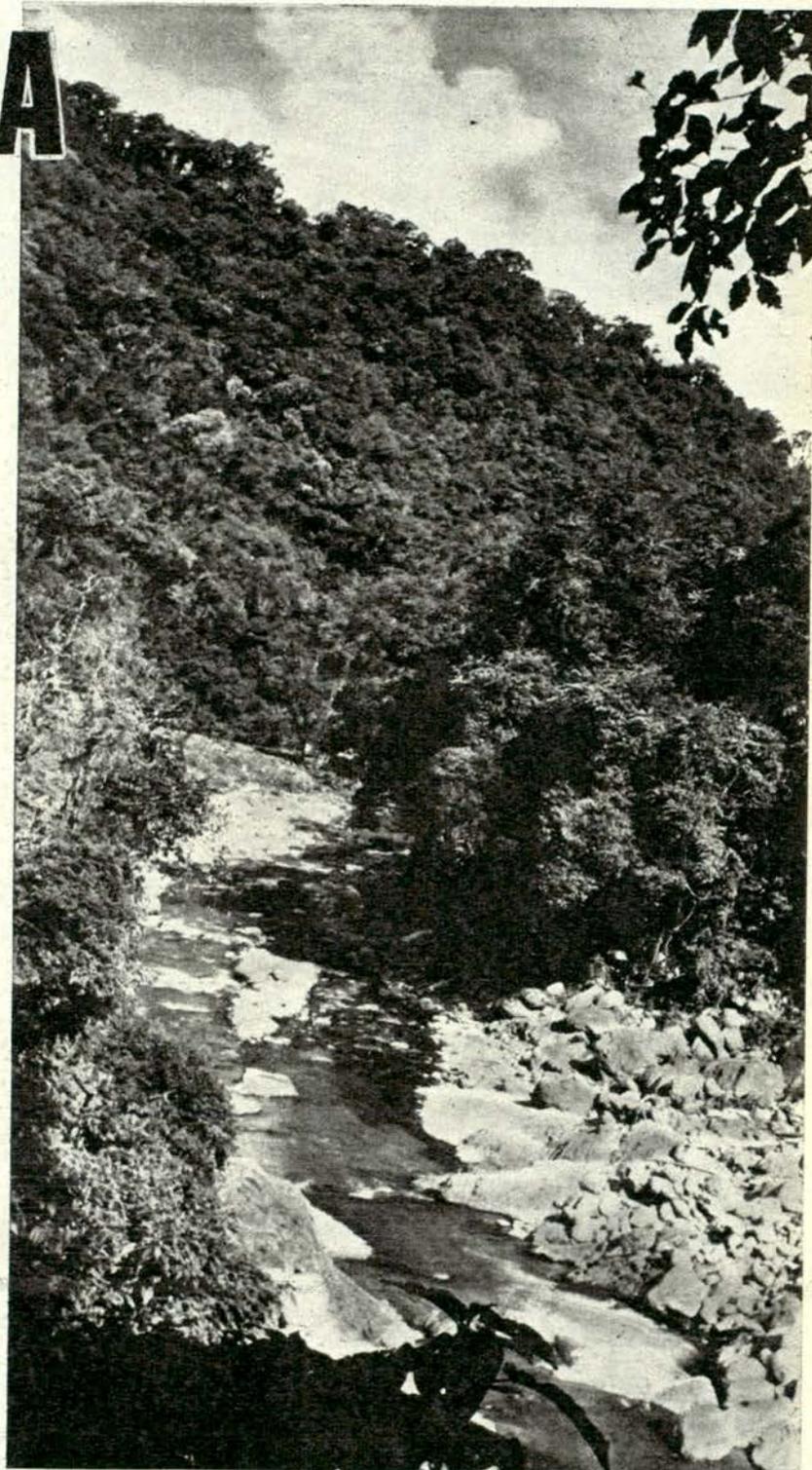
—Mire —me dijo—, ya empiezan las chimeneas de los ingenios...

Confieso que la observación me conmovió como la primera vez que alguien me dijo: "¡Mire, ese es el Aconquija!". A nuestra izquierda, a lo lejos y hacia el frente, las altas chimeneas brillaban bajo el sol y de sus bocas, vertiginosamente hundidas en la altura, se desenredaban lentas volutas de humo. Ahora sí, por fin, estábamos en Tucumán. ¡En Tucumán! Mil imágenes, mil recuerdos, se agolparon en mi pensamiento. La batalla ganada por Belgrano, la Virgen Generala, el Congreso Libertador realizado en la humilde casa de las columnas salomónicas reproducidas en las páginas escolares de las historias, el mártir de Metán, Alberdi, Avellaneda, el viaje en diligencia de Paul Groussac, el retorno de Facundo en la galera de la muerte, el Aconquija todavía invisible.

Como heraldos de todo eso, de esos capítulos de historia, del Tucumán conmovedor de nuestro pasado y del Tucumán laborioso de nuestros días, ahí salían, a nuestro encuentro, a recordarnos que estábamos en ese sagrado pedazo de la patria, de nuestra tierra; ahí salían a recibirnos las chimeneas de los ingenios tocadas con sus lentas cabelleras de humo. A su alrededor, apacibles como una serena actitud de trabajo, se tendían hacia los cuatro puntos del horizonte, en la transparencia del aire matutino, las apretadas multitudes tranquilas de los cañaverales.

El bosque y la montaña

Por la avenida del hermoso nombre, Mate de Luna, bordeada por una decorativa doble columnata de palos borrachos generosamente floridos, enfilamos hacia las afueras, y no mucho después el motor del auto empieza a resoplar repechando la cuesta que ha de llevarnos a Villa Nougés. Quien dude de la veracidad de la afirmación implícita en la calificación de Sarmiento cuando llamó "Jardín de la República" a este pedazo de nuestra tierra, dejará de



dudar el día que recorra este camino. La cuesta es empinada y la senda estrecha y, sin embargo, excelente. Pero, aunque no lo fuera tanto, valdría la pena afrontar el esfuerzo de ascenderla. El auto trepa, la mayor parte del camino, protegido del sol por una bóveda de innumerables verdes. Laureles, cebiles y tarcos de estatura impresionante, vestidos de lianas y de plantas trepadoras desde



Con la pátina invisible de los años y la vieja cruz, severa y sencilla, de su frente, he aquí la iglesia del pueblo de La Cocha, en el sur de la provincia de Tucumán.

la cabeza a los pies y salpicados, de tanto en tanto, por la ternura cándida de los claveles del aire, pueblan apretadamente la ladera y se inclinan protectoramente sobre nosotros cuando avanzamos. El olor del bosque, ese olor dulzón y pegajoso de los bosques tropicales, olor a humedad, puro y limpio olor a flores y hojas en descomposición, a cortezas que mojó el rocío y el sol no ha podido evaporar, espeso olor a crepúsculo infinito, olor a selva, entre cálido y escalofriante, se nos mete en el cuerpo, nos invade, se nos pega en las narices y en las ropas, nos envuelve en su hálito vegetal y terrestre como el aliento de una inmensa boca hecha de humus, de plantas moribundas y de agua. Miro, no sin estremecerme, las honduras verdosas de ese permanente anochecer del bosque, mido con los ojos la altura vertiginosa de esos árboles que parecen la obra de una fantasía descomunal y mi pensamiento no puede evitar el recuerdo de aquellas hermosas e impresionantes estampas con que Gustavo Doré ilustró las páginas románticas de Atala de Chateaubriand. No hay fantasía —pienso— cuyos atrevimientos no aplasten estas fantasías de la naturaleza.

¿Cuánto tiempo trepamos por este

crepuscular repecho de bosque y de montaña?

No sabría decirlo a ciencia cierta. Tal vez dos horas del reloj. Muchísimo más tiempo de emociones. Cuando arribamos a Villa Nougés, el cielo, de pronto, se dilata sobre nosotros en su inmensidad inconmensurable y a nuestros pies se abre, también, la vastedad de la tierra tucumana. De un lado del valle estrecho del Potrero de las Tablas, un pañuelo de tierra allá abajo, entre paredones de laderas boscosas y después, sobre el azul del espacio, la línea nevada de los cerros, y, del otro lado, la planicie, sus verdes de matices innumerables, la ciudad envuelta en su túnica de ligera niebla, las chimeneas coronadas por el capricho de sus fantasmagorías de humo y el armonioso damero irregular de las plantaciones en una sucesión de transparentes lejanías.

Aquí, en Villa Nougés, poblada de recoletas casas escondidas entre los verdores del bosque, recostada sobre la ladera, pasan su fin de semana y sus vacaciones no pocas familias tucumanas, aquí, en este paraíso de clima perennemente primaveral, un lugar de esos lugares del mundo donde uno quisiera quedarse para siempre, un lugar de esos donde la paz y la dulzura de vivir parecen estar sen-

El camino que conduce desde la ciudad de Tucumán al Aconquija, de cuesta empinada y senda estrecha, anticipa el olor dulzón y pegajoso de los bosques tropicales.



tadas junto a una ventana abierta, esperándonos, esperando el día en que comprendamos la vana inutilidad de correr y fatigarnos entre el estrépito y el trajín de nuestras ciudades.

Sabiduría

Mi amigo, el doctor Rusiñol Frías, me había invitado con insistente cortesía:

—Véngase a almorzar mañana con nosotros —me dijo—. Vivimos en la Crisóstomo número tanto.

Al día siguiente, a mediodía, salí del hotel con ese destino. Recorrí unas cuadras, de acuerdo con las indicaciones que me dieron antes de salir, pero no encontré la calle. Detuve a un señor y le hice la pregunta del caso.

—La Crisóstomo —me contestó con impecable acento tucumano— es la próxima. Corre como ésta...

Caminé hasta la próxima. Pero no era. Se llamaba Alvarez. Caminé un par de cuadras más. No era ninguna de esas calles. Me empezó a invadir la impaciencia. Detuve a otro señor. Le expliqué mis andanzas.

—Pero si usted ha pasado por la Crisóstomo —me dijo—. Es tres cuadras más atrás...

—No es posible —le dije—, usted está equivocado. La tercera calle, desde aquí, no es la calle Crisóstomo. Es la calle Alvarez...

Mi interlocutor, sonriendo con cierta conmiseración, me informó con un acento más tucumano que cualquiera de los que había oído hasta ese momento:

—Es que Alvarez se llamaba Crisóstomo... Así lo llamaban... Así la llamamos nosotros a la calle...

Volví sobre mis pasos, claro está que sin replicar una palabra, cabizbajo. Pensé en lo singular que resultaría si en Buenos Aires llamáramos Bartolo a la calle Bartolomé Mitre o Federico a Federico Lacroze. En lo singular y en lo divertido que resultaría. Pero, dando vuelta al asunto, empecé a sospechar que tal actitud o costumbre era una expresión más de ese espíritu risueño, de pereza y campechana economía de fuerzas, de ahorro de inútiles energías que está en el fondo de cierta fatalista sabiduría provinciana. ¿A qué decir Crisóstomo Alvarez o Bartolomé Mitre si diciendo Crisóstomo o Bartolo todo el mundo les entiende y economizamos dos palabras?

Si aplicáramos, pensé, a todas las actividades de nuestra vida esta inteligente poda de lo no indispensable nos ahorraríamos, es evidente, infinidad de esfuerzos vanos, muchos afiebrados ajetresos, muchas agotadoras prisas y trabajos y dispondríamos, por consiguiente, de mucho mayor tiempo para la contemplación y para dormir la siesta.

EXCURSION AL TIROL

NOMBRAR el Tirol es mencionar las tres cordilleras alpinas que lo cruzan de Oriente a Occidente, el imponente grupo del macizo Ortler, el profundo valle del Adigio, los cuatro mil metros de altura de la pirámide de Ortlespitze, los islotes de agudos peñascos que emergen entre agua de torrentes.

Es nombrar también la cuenca del Mar del Norte a la que pertenece por el Rhin, la del Mar Negro por el Danubio, la del Adriático por el Po, el Adigio, el Brenta y el Piave.

Es hablar de inviernos perpetuos en las alturas, de veranos constantes en los valles inferiores y de variedades de climas entre ambos extremos.

Es ver, en gradación ascendente, desde los valles de pastos a las franjas de tierra en cultura de viñas, moreras y frutales y, a más altura, los predios de cereales y nogales y, a más altura aún, los pinares raquíuticos, último eslabón del esfuerzo vegetal que muere en las rocas desnudas y se sepulta en las tumbas cúspides de las nieves eternas.

Y es oír cuernos de cazadores, confusión de vuelos

INNSBRUCK

DESDE EL VALLE A LAS MONTAÑAS

Por MARIA DE VILLARINO

Para AUTOCLUB

de pájaros y pasos de animales perseguidos en los bosques profundos.

Innsbruck, a la orilla del río Inn

En la vecindad de la frontera suiza y cerca de Baviera, en un valle limitado por altas cadenas montañosas, está situada la ciudad de Innsbruck, capital del Tirol, cuyo origen se remonta a lo que fue una gran aldea en el siglo XII.

La ciudad se levanta en la margen derecha del río Inn que la separa de la orilla opuesta por el puente Innsbrucke (nombre de la ciudad en alemán) que

Uno de los lugares que más atrae la atención del turista que visita Innsbruck es la torre y alero de oro hacia la cadena norte que aquí vemos. ▶



fue, en 1809, lugar de cruenta lucha entre bávaros y tirolese; los antepasados de estos últimos, soportaron distintas conquistas que se remontan desde la de los romanos, 121 años A.C. a las distintas dominaciones posteriores de otros pueblos bávaros.

El barrio antiguo

Varios siglos permanecen en pie en el barrio antiguo, o sea el corazón mismo de Innsbruck. Para llegar a él y andando por la compacta y también antigua calle **María Teresa**, comencemos pasando bajo el Arco de Triunfo levantado en honor de esta emperatriz cuando en 1765 entró en la ciudad. Más adelante, bordeando la **Columna de Santa Ana**, erigida en 1706 para celebrar la expulsión de los invasores bávaros, y andando al azar de las viejas construcciones que nos llevan por arcos, pasadizos y plazuelas, aquí y allá, al encuentro de un tiempo que no pertenece al presente sino a la historia y al carácter del pueblo que la originó.

Y ya allí entramos a la **Iglesia de los Franciscanos**, del siglo XVI, dominada en su recinto interior por el monumento sepulcral de Maximiliano I, duque de Baviera que como jefe de la Liga Católica resistió a la unión de Hall de los protestantes.

El efecto es imponente. En el centro de la nave, sobre el sarcófago de mármol esculpido con bajorrelieves, la estatua en bronce del emperador de rodillas. Un coro de 28 estatuas de pie en gran tamaño, también en bronce, le hacen custodia.

Visitamos, entre otras reliquias, la tumba de Fernando II y su primera mujer, y los venerados símbolos del pueblo representados allí por el monumento del patriota tirolés Hofer y dos de sus compañeros. Y salimos de la Capilla de la Plata bajo la devotísima seducción de la estatua de la Virgen forjada en ese metal macizo.

Otra vez en la calle, nuestro ensimismamiento, que va del poder a la fe, de la fe al hombre, del hombre al sacrificio civil, se distrae en lo alto de la Torre de la Ciudad (s. XVI) o en la fachada dieciochesca del viejo castillo imperial y se detiene en la plaza de Renn donde se torna indiferente ante la estatua encuestre del archiduque Leopoldo V, fatigada y curiosa, en el Museo de Arte Tirolés, suave en la humildad comovedora de la iglesia parroquial.

Y como las flaquezas y vanidades del hombre no están nunca ausentes de las modernas ni de antiguas ciudades, percibimos aquí también su símbolo perenne: el Goldenes Dachl del año 1500, con su balcón de techo de cobre dorado que la

alquimia popular ha transformado en oro macizo con la leyenda de un pecador avaro arrepentido, que descargó sus arcas multiplicables, en la riqueza parálitica de un un alero.

Hacia las afueras y los suburbios

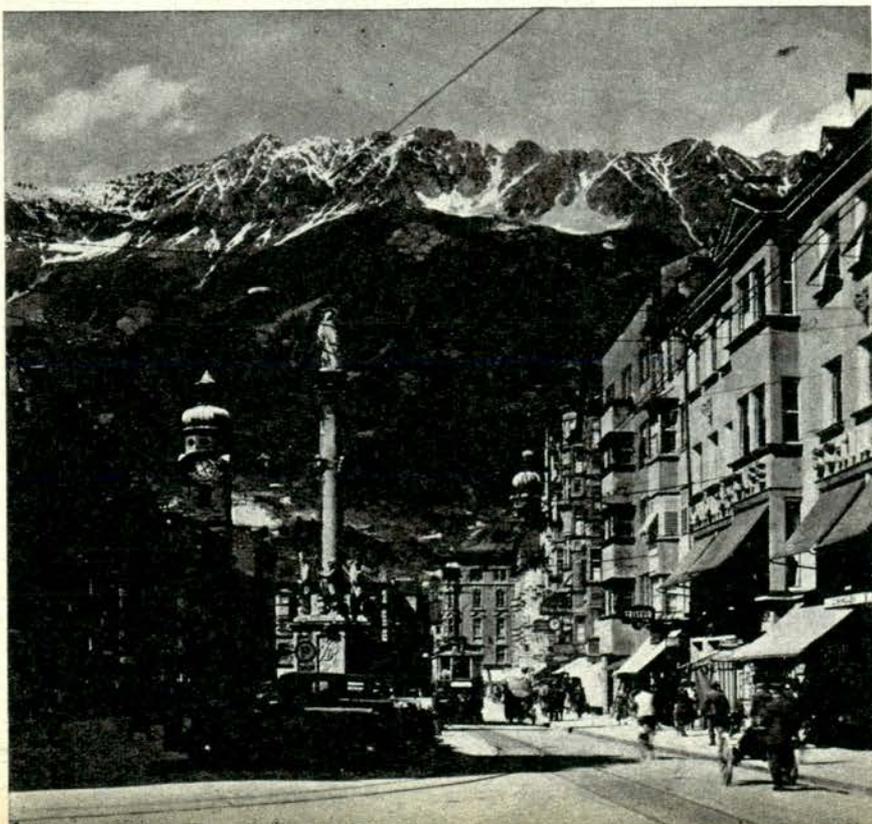
Si volvemos, pasos atrás, por la calle María Teresa a las afueras, apenas a 1 kilómetro, por el camino de Brennen, nos ha-

Calle María Teresa. En el centro, la columna de Santa Ana, erigida en 1706 para celebrar la expulsión de los invasores bávaros.



Historia y clima de pasados siglos se viven en la plazuela y fuente, en la parte antigua de la ciudad.

Hermosa vista panorámica de Innsbruck tomada desde el monte Isel hacia la cadena norte.



llaremos con la austera Abadía de Winten o con el castillo de Ambras, del siglo XIII, residencia favorita del Archiduque Fernando y también, con estatuas imperiales del siglo IV, con fontanas, museos...

Pero nos atrae la ribera opuesta del río Inn que a través del puente Innsbruck nos lleva a los arrabales de San Nicolás y Mariahilf, con su iglesia de Santa María que se mira cara a cara por sobre el río con la de San Juan, que a su vez mira a su costado el severo edificio de la Universidad.

Recuerdo cómo en dos estampas fragmentarias, una de espacio y otra de tiempo, un domingo semiluminoso y las colinas del suburbio por donde se trepa un viento leve que lleva rodando, como dispersos, menudos y volátiles copitos de primeras nieves, una infinidad de plumitas blancas de ganso (Oh, el profundo muelle sueño que proporcionan con ellas las almohadas tirolesas!)

Y en este espacio, como arrancadas del tiempo, el lento andar dominical de la gente del pueblo, los vestidos largos de las mujeres de edad que no han renunciado al atavío tradicional, la chaquetilla y el calzón corto de los hombres, y el sombrero tiroles adornado con plumas e insignias de plata que usan también los que visten el atuendo masculino univer-

sal, tanto de las clases humildes como de las pudientes.

Subrayo esta memoria con la de una jovencita que se empeña con insistencia y languidez en hablarme en un idioma que no entiendo. Cuando me tiende la mano, tímidamente suplicante, hundo la mía en el bolso. Y sonrío al fin. Podría dibujar su rostro.

Presente y pasado

Presente y pasado se confunden en Innsbruck. La historia antigua, el rostro que permanece, y la vida moderna, el rostro que se transforma e impersonaliza en la medida de las adaptaciones a la época actual, que va uniformando, por otra parte, los problemas, las exigencias, las costumbres y las modas de todas las ciudades, como los negocios, los afanes del trajín diario, los medios de movilidad, los sitios de distracciones.

Pero nos queda de la fisonomía inalterable de Innsbruck, la cadena de los Alpes nevados al fondo, y al pie la ciudad que comienza a treparlos, un opaco, pero viviente esplendor de antigüedad, la estampa de una taberna tradicional en que congenia el espíritu de la cerveza caliente con el canto popular.

Y en la calle de las altas torres, vigilantes como faros, la Columna de Santa Ana que habla en sus símbolos, un idioma universal.



"AL ESPIRITU VIVIENTE"

LA Universidad de Heidelberg es una de las más antiguas de Europa: la fundó el príncipe elector Ruprecht del Palatinado en 1386, de ahí su nombre "Ruperto Carola". Porque en aquellos tiempos, eran los príncipes quienes fundaban universidades: la de Praga en 1348, la de Gracovia en 1364, la de Viena en 1365. A Heidelberg le siguen Colonia, en 1388, Erfurt en 1392, Wurzburg en 1402 y Leipzig en 1409. La Universidad de Heidelberg— prototipo hoy día de las universidades alemanas— fue durante la Contrarreforma, un baluarte del calvinismo. Después de ser destruida durante una guerra a fines del siglo diecisiete, creció en ella un espíritu nuevo, al ser Heidelberg incorporada al Land de Baden, en 1802: el romanticismo alemán. Los poetas Hölderlin, Eichendorff, Achim von Arnim, Clemens von Brentano y el publicista Joseph von Görres, vivieron en Heidelberg y escribieron sobre ella. En 1806, apareció allí "Des Knaben Wunderhorn", un tesoro de canciones olvidadas, dado a la estampa por los amigos Arnim y Brentano.

Con Heidelberg van unidos los nombres de grandes eruditos. Justus Thibaut promovió en 1814, en Heidelberg, la publicación de un "Código Civil"; Heinrich von Treitschke enseñó allí Historia; y tres naturalistas dieron a la "Ruperto Carola" celebridad mundial: Robert Bunsen, Kirchhoff y Helmholtz enseñaron en sus aulas. El filósofo Kuno Fischer fue quien atrajo a Heidelberg, en la época de entresiglos, a las grandes inteligencias de Alemania: al compositor y musicógrafo Philipp Wolfrum, al filólogo Erwin Rohde, a los sociólogos Max y Alfred Weber, a los historiadores Erich Marcks y Karl Hampe, al filósofo Wilhelm Windelband, al filósofo y literato Friedrich Gundolf, de quien procede la inscripción en la entrada principal de la nueva Universidad: "Al Espíritu viviente"; al arqueólogo Ludwig Curtius, al filósofo Karl Jaspers, al sociólogo y político Willy Hellpach. También la vida y la obra del estadista Georg Jellinek y del teólogo Ernst Troeltsch, del juriscón-

En el "studienkolleg" son iniciados, especialmente, estudiantes africanos y asiáticos, para sus respectivos estudios.

N. de la R. — Este artículo es reproducido en las páginas de AUTOCLUB por especial gentileza de la dirección de la revista alemana SCALA INTERNACIONAL, que nos facilitó, además, las fotos que la ilustran.



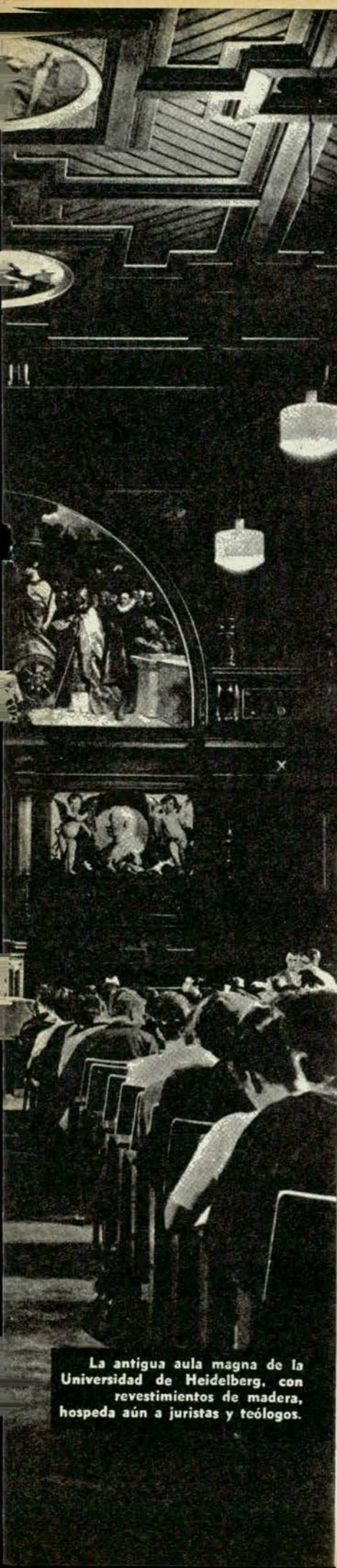
HEIDELBERG MODERNA CIUDAD UNIVERSITARIA CON UN PASADO ROMANTICO

esencia y la forma de esta romántica ciudad, que ya no vive en la actualidad tan exclusivamente de la Universidad como en otros tiempos, cuando el millar de estudiantes de esta ciudad, que entonces contaba cincuenta mil habitantes, le daban una marcada tónica. Hoy viven aquí más de ciento veinte mil almas; el número de estudiantes es de unos diez mil. De éstos, tres mil son muchachas y más de mil seiscientos extranjeros, cuya mayor parte están matriculados

en las facultades de Medicina y Filosofía, o bien en el Instituto de Intérpretes. En comparación con el número total de estudiantes, la Universidad de Hei-

sulto Adolf von Vengerow, de los penalistas Anton Mittermaier y Gerhard Anschütz, así como del filósofo del derecho Gustav Radbruch, se hallan íntimamente unidas a Heidelberg. Rudolf von Krhel escribió aquí su clásica obra "Pathologische Physiologie"; la clínica universitaria lleva su nombre. Vincenz Czerny se hizo célebre en el mundo entero como promotor de la terapéutica combinada radiológico-quirúrgica en enfermedades cancerosas, mucho antes de la Primera Guerra Mundial. El fundó el Instituto de Investigación del Cáncer en la clínica de rayos X de la Universidad. El neurólogo barón von Weizsäcker, con sus trabajos sobre el significado espiritual de la enfermedad, pertenece a los primeros de la nueva medicina. En fin, del Premio Nobel Walter Bothe proceden numerosos trabajos fundamentales en el sector de la espectroscopia del núcleo atómico. Cuenta, por ello, entre los fundadores de la moderna física nuclear.

Una copia impresionante de nombres ilustres que, con otras muchas cabezas no menos ilustres, dan la pauta al espíritu de esta Universidad: un espíritu viviente, que, a pesar del abarrotamiento desbordador de las aulas, institutos y seminarios, sigue determinando la



La antigua aula magna de la Universidad de Heidelberg, con revestimientos de madera, hospeda aún a juristas y teólogos.

Esta joven se llama Ing Thé, es de Indonesia y estudia germanística en el Instituto de Intérpretes.





Este es el símbolo de Heidelberg, una de las universidades más antiguas de Europa. Las ruinas del castillo, a la izquierda.

delberg, con un 15,2 por ciento, es la que cuenta con mayor proporción de estudiantes extranjeros entre todas las universidades alemanas. Esta realidad, se patentiza en la Universidad en diversos aspectos: la oficina universitaria de extranjeros, ayuda a éstos en todas las cuestiones universitarias, así como en sus relaciones con los compañeros de estudios y el resto de la población. La comisión para extranjeros, a la que pertenecen profesores de las cinco facultades, asesora y apoya la oficina mencionada. Además existe el "Studienkolleg", una especie de curso preparatorio, en el que estudiantes, especialmente procedentes de países en desarrollo, son preparados para su posterior estudio en las respectivas asignaturas.

Empero, a pesar del espíritu internacional de su universidad, Heidelberg sigue siendo una pequeña ciudad romántica, abrazada por un paisaje que no le permite ensancharse y que le ha dado un hábito de integridad. La ciudad se salvó de la destrucción en la última guerra. El cariño previsor de numerosos americanos, portadores de una imagen idealizada de Heidelberg, fue quizás lo que salvó a esta ciudad. Hasta comienzos del siglo XX, cuando las murallas entre las montañas y el Neckar resultaban demasiado estrechas, no se extendió la ciudad por la llanura; con ello permanece lo que aún hoy sigue llamándose, con razón, la ciudad antigua, casi intacta. La parte moderna se extiende diríase de mala gana; el nuevo barrio uni-

versitario, que surge en la parte de Neunheim, donde antaño edificaron su colonia, de la que aún hoy quedan huellas, los romanos, se ve obligado a respetar la parte antigua, romántica, de la ciudad sobre el río, al pie del castillo.

A los forasteros, les entusiasman las tiendas de recuerdos de viaje, posadas como nidos de golondrinas a la vera de la iglesia del Espíritu Santo, así como la animación de las viejas tabernas estudiantiles: "Zum Roten Ochsen" y "Seppl", y contemplan admirados el "Karzer", la prisión o cárcel donde eran recluidos los estudiantes de la Universidad. Existen también pequeñas bodegas, como la "Schnitzelbank", que muy pocos conocen, la del "Goldenen Adler" o del "Lamm" en Handschuhsheim, viejos locales en los que campean con sus glorias vino y pan, salchichas y un espíritu incomparable de camaradería; y que hoy día ejercen, quizás, menor atracción sobre los estudiantes que antaño, cuando la ciudad podía aún ser considerada como un gran hogar estudiantil. Hoy día, las habitaciones disponibles de la ciudad no bastan para albergar a los estudiantes, por cuya razón se tienen que alojar en residencias universitarias, como la "Am Klausenpfad".

Aquí en Neunheim, donde se está alzando el barrio universitario más moderno de Alemania, han sido edificados tres rasca-

Estas dos damas, oriundas, respectivamente, de la India y Togo, toman el té en la residencia de estudiantes.



Estudiantes de Finlandia, el Irán, Alemania, Indonesia y España, delante de una de las tres residencias universitarias.



cielos, cada uno de los cuales puede albergar a 200 estudiantes. Las residencias, dotadas de todas las comodidades, no formulan pretensión alguna, sino que se proponen únicamente ser un medio "para remediar la penuria de los estudiantes y facilitar así la existencia de buena vecindad y el trabajo en el seno de la Universidad". En ellas, se hospedan alemanes y extranjeros a una.

Heidelberg —tan amable hoy como siempre— posee una mágica fuerza de atracción: quien en ella se ha enriquecido con experiencias creadoras, informadoras, determinantes, difícilmente la olvida. Quien quiera que haya aquí trabajado, estudiado o se haya divertido

entre sus muros...: su recuerdo permanece siempre aureolado con el brillo de un algo no común, de algo muy especial. Nadie sabe, a ciencia cierta, en qué se basan tales emociones: quizás se deba al hecho de que esta ciudad no ha mudado su semblante. Las verdes montañas, las colinas del Heiligenberg recamadas de vida ubérrimas; el Puente Viejo, el rojo brillo de las agrietadas murallas del castillo, y otra vez el esplendor de los bosques verdeantes, del sol sobre las faldas de sus montañas... todo esto permanece, aunque en Neuenheim, a orillas del Neckar, surjan altivos los rascacielos del nuevo barrio universitario. Y permanece la gracia de la ciudad, que obliga a que se la quiera.



El nuevo instituto químico de la Universidad de Heidelberg, con once mil asientos, cuenta con aulas más amplias que cualquier otra universidad alemana.

Visiones de ESPAÑA

ESPAÑA no amó nunca al nieto de Fernando El Católico, Carlos V de Gante. No pudo simpatizar con él porque era flamenco y repartió los cargos públicos más importantes entre sus coterráneos; por su perfecta ignorancia del temple, usos y costumbres del pueblo que iba a gobernar; por haber nombrado regente al cardenal Adriano de Utrecht; y, sobre todo, porque fue necesario que Zumel, representante de Burgos, le exigiera, en nombre de los procuradores del reino, respetar, bajo juramento, las leyes, privilegios y libertades públicas, pues de no hacerlo, las Cortes no le reconocerían soberano. Comprendió el de Gante que le convenía acceder, y tan pronto juró, como anduviera escaso de dineros y le urgiese regresar a Alemania, donde sería coronado emperador, solicitó de las Cortes, reunidas en Santiago —año 1518—, un subsidio excepcional que le fue negado. Pero era tozudo, y meses después volvió a convocarlas en la Coruña, y mediante dádivas, promesas o amenazas consiguió que los procuradores, unos por vituperable codicia, otros por cobardía, aprobasen su solicitud.

Exacción tan arbitraria exaltó el odio, a duras penas reprimido, que el rey y sus favoritos inspiraban al pueblo, eternamente explotado y desoído. En casi todas las ciudades se alzaron voces airadas de protesta, y la primera en sublevarse fue Toledo, cuyo ejemplo siguieron inmediatamente Segovia, Salamanca, Burgos, Zamora, Madrid y todo el reino de Murcia. Así nacieron las muy patrióticas Comunidades de Castilla, secuela o imitación de las antiguas Hermandades, conjunto de poblaciones que

Las COMUNI

Por EDUARDO ZAMACOIS

Para AUTOCLUB

se asociaban para defender sus fueros y prerrogativas.

Actuaba a la sazón de regidor de Toledo el noble caballero toledano don Juan de Padilla, futura cabeza primada de la revolución, quien acordado con los capitanes Juan Bravo —de Segovia— y Francisco Maldonado —de Salamanca— se apresuró a reunir, disciplinar y equipar las masas rebeldes. "Era —escribe el historiador don Modesto Lafuente— hombre de unos treinta años, de gallarda presencia, de limpia sangre, de ánimo esforzado, de sentimientos patrióticos, de amable condición y muy querido por el pueblo".

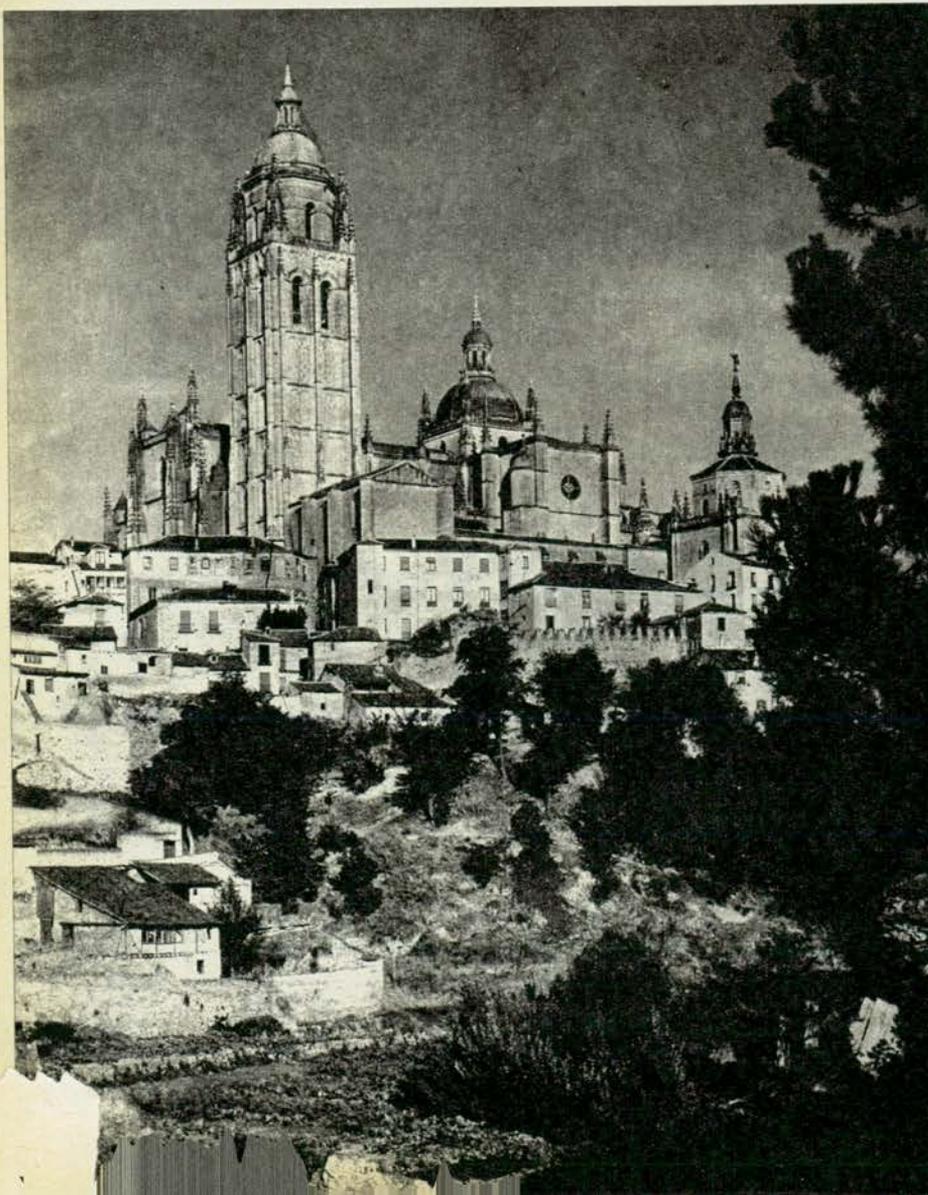
Desgraciadamente ni sus virtudes de político ni sus alcances de estratega, rayaron a la altura de su valor. Igual cabe decir de sus compañeros de infortunio. "Aquellos hombres —apostilla Lafuente— tan impetuosos para los sacudimientos y tan esforzados en la pelea, carecían de cabeza para dirigir, de energía para organizar la revolución, de talento para gobernar...". Por eso fracasaron.

Primeras victorias

A don Juan de Padilla le habría sido fácil granjearse la ayuda militar de la nobleza, enemiga de los magnates flamencos por el irritante predicamento en que los tenía el emperador. No lo hizo, y el subido carácter popular que dio a las Comunidades disgustó al conde de Benavente, al de Lemos, al de Valencia, al marqués de Astorga, al duque de Najera, al de Chinchón, al del Infantado, al de Haro, al de Luna... y a otros muchos señores poseedores de villas y castillos, los que, visto el sesgo de la poderosa revuelta, se apresuraron a poner sus mesnadas al servicio del rey. ¿Cómo resistirles?

No obstante, apenas comenzada la guerra, la suerte se mostró favorable a los sublevados, que tras de derrotar al alcalde Ronquillo, que asediaba a Segovia, conquistaron Tordesillas, cuyo castillo servía de prisión a la reina doña Juan la Loca, y seguidamente ganaron la muy re-

Una vista de Segovia, con la catedral de fondo, fue la primera plaza que se mostró favorable a los comuneros sublevados.



DADES de CASTILLA

ñida batalla de Torrelobatón y entraron en Simancas, lugar estratégico que les abría los caminos de Toro y de Zamora. Con estas victorias, el inexperto Padilla —nombrado por doña Juana, en un momento de lucidez, capitán general de las Comunidades— juzgó oportuno dar un descanso a sus tropas; vacaciones que sólo sirvieron para entibiar su espíritu combativo y que el enemigo aprovechó para rehacerse. El capitán toledano no supo reaccionar a tiempo, y cuando sus huestes tomaron la ruta de Toro, el conde de Denia, al frente de seis mil infantes y más de dos mil jinetes, entre los que figuraba la flor de la nobleza castellana, le alcanzó en los campos de Villalar el día 23 de abril de 1521. Bramaba la tempestad, llovía copiosamente y la artillería, que ocupaba el centro de la columna rebelde, se hundía en la tierra enlodada. La caballería, por marchar muy delante, tardó en percatarse de lo que a retaguardia sucedía, y entre la gente de a pie, desconcertada por la insólita acometida de los imperiales, cundió el pánico; ese terror absurdo que frecuentemente —a veces por un motivo trivial— enloquece a las multitudes. Apenas hubo lucha. Los comuneros se desbandaban, arrojaban la armas y, para confundirse

con sus enemigos se arrancaban del pecho la cruz roja que les distinguía. La matanza fue terrible; "haciéndose notar —dice el historiador y prelado Prudencio de Sandoval en su "Historia de Carlos V"— el fraile dominico Juan Hurtado, que corriendo desafortadamente por el campo en una pequeña cabalgadura, enronqueció a fuerza de exhortar a los imperiales a que no aflojaran en la matanza". Borracho de sudor, resuelto a no sobrevivir a su derrota y en la imposibilidad de detener a los fugitivos, don Juan de Padilla, seguido únicamente de cinco escuderos, cargó lanza en ristre contra el enemigo. Igual hicieron Juan Bravo y Maldonado, y peleó hasta que, desmontado y rota la lanza, hubo de rendirse. Ya inerme, manos villanas lo despojaron de la ropilla de brocado que vestía sobre el arnés, y Juan de Ulloa, dueño del castillo donde los tres capitanes vencidos habrían de pasar su última noche, para más vejarle le acuchilló el rostro.

Dos misivas

Despuntaba el día 24, lluvioso y oscuro, como entestado, y don Juan de Padilla, luego de confesar, con



El puente de San Martín de la ciudad de Toledo muestra la fisonomía de los días en que era su regidor don Juan de Padilla.

ánimo sosegado y pulso tranquilo escribió dos cartas. La dirigida a Toledo, demostrativa de su acendrado amor a la ciudad natal, empezaba así:

"A ti, corona de España y luz de todo el mundo, desde los altos godos muy libertada. A ti, que por derramamientos de sangres extrañas, como de las tuyas, cobraste libertad para ti e para tus vecinas ciudades. Tu legítimo hijo, Juan de Padilla, te hago saber cómo con la sangre de mi cuerpo se refrescan tus victorias antepasadas..."

La segunda misiva era para su esposa, doña María Pacheco, y

destilan sus renglones tanta ternura y tan nativa hidalguía, que nos creemos en el deber de transcribirla:

"Señora: Si vuestra pena no me lastimara más que mi muerte, yo me tuviera por bienaventurado. Que siendo a todos tan cierta, señalado bien hace Dios al que la da tal aunque sea de muchos plañida, y de él recibida en algún servicio. Quisiera tener más espacio del que tengo para escribiros algunas cosas para vuestro consuelo: ni a mí me lo dan, ni yo querría más dilación en recibir la corona que espero. Vos, señora, como cuerda, llorad vuestra desdicha y

no mi muerte, que siendo ella tan justa, de nadie debe ser llorada. Mi ánima, pues ya otra cosa no tengo, dejo en vuestras manos. Vos, señora, lo haced con ella como con la cosa que más os quiso. A Pedro López Padilla mi señor no escribo porque no oso, que aunque fui su hijo en osar perder la vida, no fui su heredero en la ventura. No quiero más dilatar, por no dar pena al verdugo que me espera y por no dar sospecha que por alargar la vida alargó la carta. Mi criado Losa, como testigo de vista e de lo secreto de mi voluntad, os dirá lo demás que aquí falta, y así quedo dejando esta pena, esperando el cuchillo de vuestro dolor e de mi descanso."

"Degüéllame a mí primero"

Momentos después —refiere un cronicón— desde la carreta que llevaba a los tres capitanes al suplicio, el pregonero iba gritando:

"—Esta es la justicia que manda hacer Su Majestad y los gobernadores en su nombre a estos caballeros. Mándalos degollar por traidores.

"—Mientes tú y quien te lo mandó decir —exclamó altiva y fieramente Juan Bravo—, traidores no, mas celosos del bien público y defensores de la libertad del reino.

"A lo cual le contestó con noble entereza Padilla:

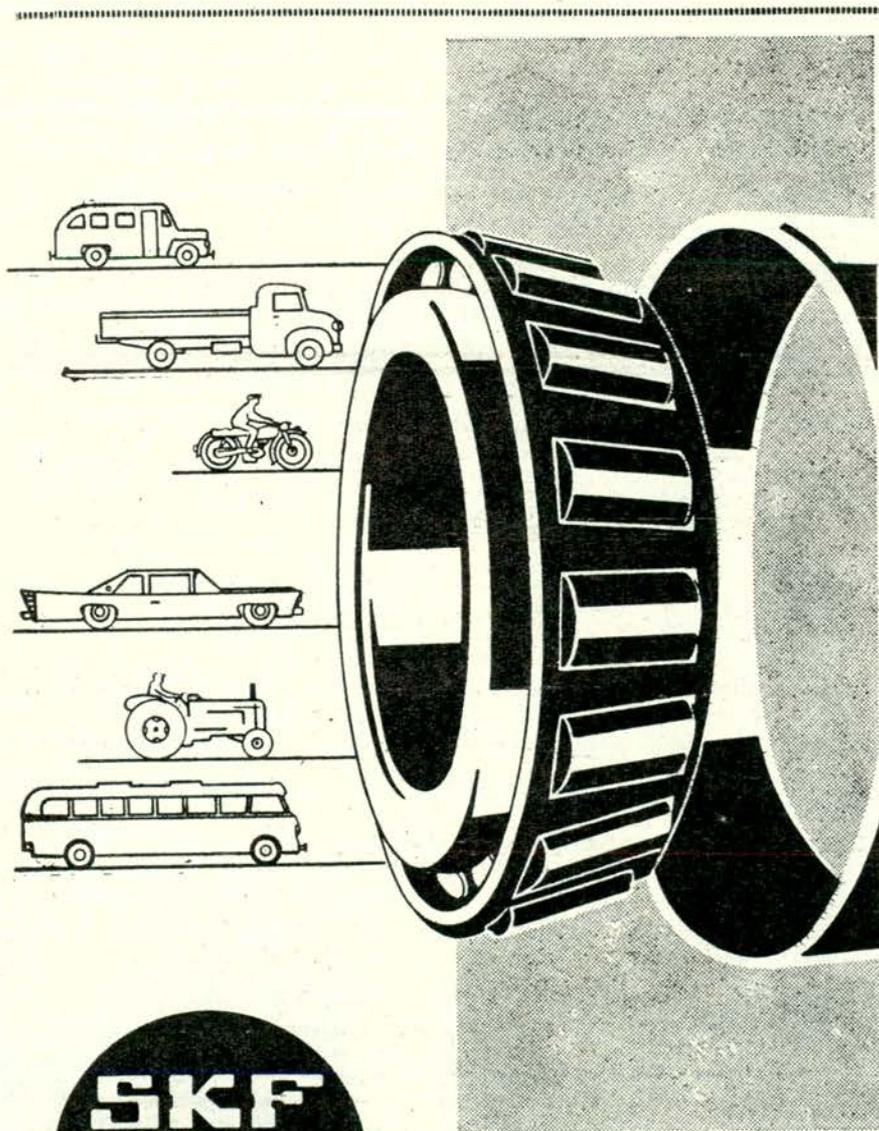
"—Señor Juan Bravo, ayer fue día de pelear como caballeros, hoy lo es de morir como cristianos.

"El capitán segoviano guardó silencio. Luego, dirigiéndose al verdugo, ordenó:

"—Degüéllame a mí primero porque no vea la muerte del mejor caballero que queda en Castilla.

"Y el hacha del verdugo segó su cabeza."

Así terminaron las Comunidades, y tan patético final inspiró al pintor Antonio Gisbert un cuadro destinado a ser célebre, sospecho que antes que por su verdadero mérito por el mucho respeto y simpatía que inspiran los personajes allí retratados. El artista distribuyó bien las figuras. En primer término vemos a Francisco Maldonado, el capitán salmantino, asistido por dos religiosos. Aún no ha subido al cadalso. En éste, tendido sobre un montón de paja, yace el cadáver de Juan Bravo, cuya cabeza trunca el verdugo, puesto de espaldas, muestra al público congregado en la plaza... Juan de Padilla, cruzado de brazos, permanece de pie. Algunos críticos han dicho que, porque los flamencos usaban barba, debemos suponer que los comuneros, para mejor demostrarles su odio, no se dejaban crecer las suyas. Pero este error, si lo hay, no amengua el valor de la obra que, a mediados de la pasada centuria, el gobierno español consideró justo adquirir.



RODAMIENTOS PARA AUTOMOVILES

¡OH EL COSPEL!

Por PIOLIN DE MACRAME

Para AUTOCLUB
Ilustró DOMINGO VILLAFANE

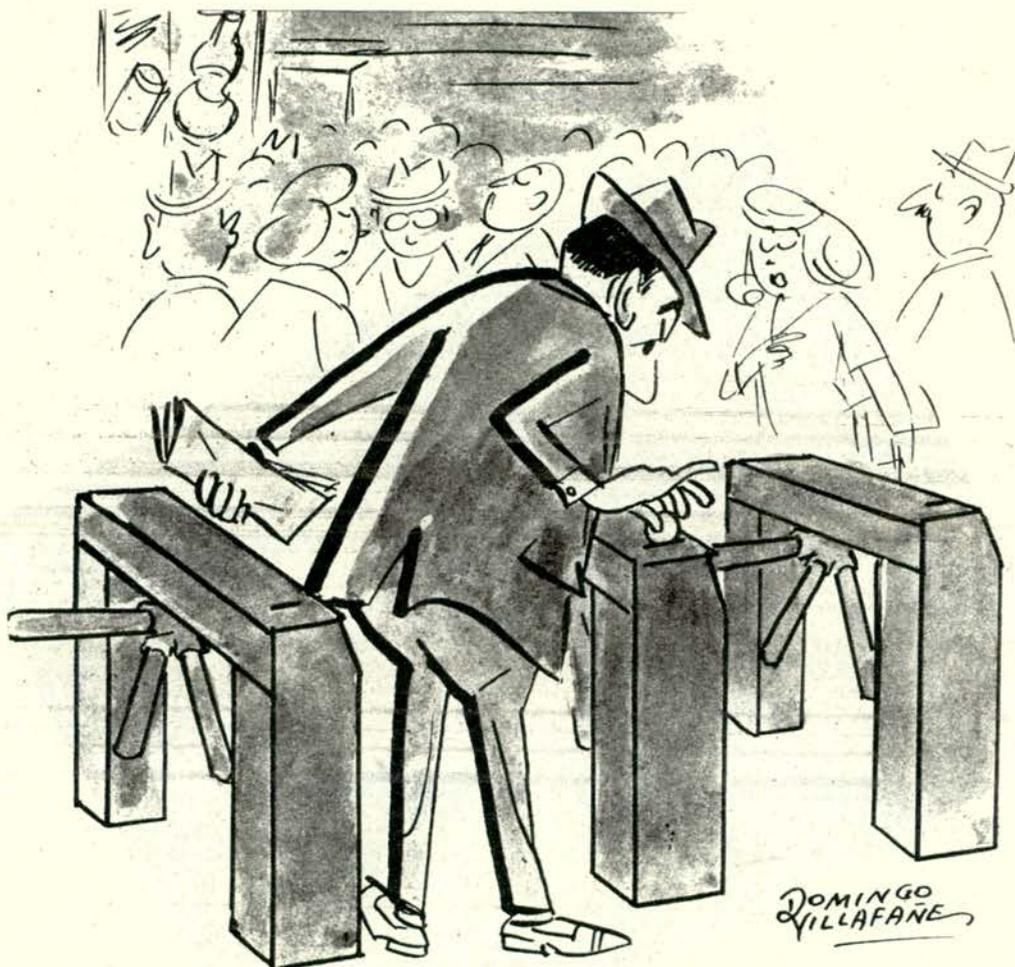
Un cospel es una de las tantas formas del dinero que no son dinero. Pero que sirven para sacarnos dinero. Con la ilusión de que no nos sacan dinero. Como los bonos del empréstito. Los cheques. Las rifas. Los impuestos. Los pagarés. Y la palabra de honor.

I

El cospel es una moneda que no es una moneda. Ya que sirve para comprar una sola cosa. El derecho de pasar por el molinete. En realidad, para el cospel el viaje es una implicancia. Si ganado el andén el viajero no sube al coche; al cospel no le importa nada. El ya ha cumplido con su deber. El amasijo no es cosa suya.

II

Además tiene un nombre travieso. Una de esas palabras modernas que nadie sabe qué significan de cierto. Pero que son una especie de clave local. El cospel es el dueño del subterráneo. Afuera de él no sirve para nada. Y dentro de él para una sola cosa. Es una moneda.



Pero también una llave. Y un pasaporte. Y un control y una identificación. Y una manera de tener machucones en la parte anterior del cuerpo.

III

El cospel es un primo hermano modesto de las fichas de la ruleta. Moneda con traductor. Un valor convenido que aparece sin valor. Para que tenga el valor que se quiere que tenga. Sólo que mientras la ficha se traduce alguna vez en dinero, el cospel sólo vale un peso. Y como pasaje su precio nos es devuelto en espacio.

IV

El cospel es un hijo de la inflación. Como los bonos y los nego-

ciados. Se denomina inflación a tener cada vez más dinero que cada vez vale menos. La inflación es la toxicomanía de los casos. Y la melancolía de un tiempo en que poco era mucho. El cospel nace cuando no hay manera de encontrar el equilibrio entre la moneda y el precio. Se hace entonces que el cospel parezca fijo ante una moneda que baja. Nadie piensa que por igual plata le dan cada vez menos cospeles.

V

Encontrar en el bolsillo un cospel produce una infinita melancolía. Pues trae la frustración de un propósito no cumplido. Y lo miramos entre las monedas de verdad como una incumplible invitación al viaje.



PESCA- CAZA- ESQUI

¡Practíquelos con una moderna embarcación que puede llevar con su automóvil!

¡HAY UN MODELO PARA USTED!



Modelo PP63, en plástico reforzado, insubmersible, sin mantenimiento, en 4 versiones.

ASTILLERO DOMINGO PAGLIETTINI

S. R. L.

RIO LUJAN

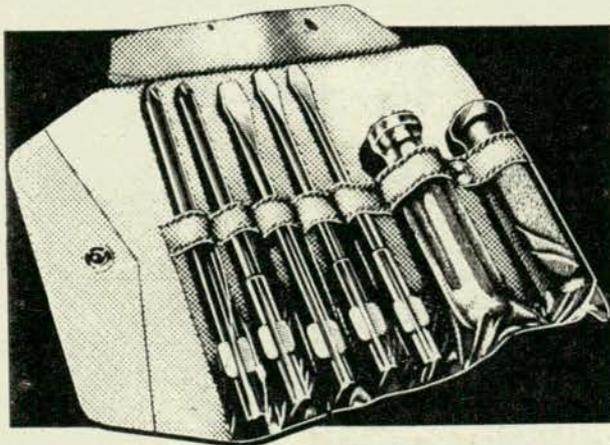
Fte. Canal San Fernando
T. E. 749-0579

Dirección Postal

11 DE SEPTIEMBRE 931
San Fernando F.N.B.M.

Representantes y distribuidores exclusivos del fueraborda
Nº 1 en el mundo, MERCURY y unidades
entro-fueraborda MERCUISER.

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 "Philips"
- 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 casas del ramo.

DPH LA LINEA MAS COMPLETA EN DESTORNILLADORES

IMPORTANTE INFORMACION DE ULTIMO MOMENTO: ADQUISICION DE NUEVOS INMUEBLES POR EL A.C.A.

Al entrar en prensa esta edición de AUTOCLUB, nos llega la noticia de que el Automóvil Club Argentino acaba de realizar la adquisición de dos inmuebles en esta capital, destinados a completar el plan constructivo y la ampliación e integración de su sistema servicial para los socios.

En el mismo día, se compró un amplio terreno de 6.500 m² aproximadamente, ubicado en Flores, Av. Rivadavia esquina José Martí, y otro en Caballito, avenida Gaona y Martín de Gainza, es decir, prácticamente en la intersección de la primera con las avenidas San Martín y Díaz Vélez, con una superficie de 1.500 m² aproximadamente. Ambos terrenos —con lo edificado— eran de propiedad de Transportes de Buenos Aires (en liquidación), y fueron adquiridos en remate público por la base, sumando el total de la inversión sesenta millones de pesos m/n.

Sin perjuicio de la planificación de amplias construcciones para Estaciones en esos terrenos, con múltiples servicios sociales, cuyas obras se iniciarán a la brevedad posible, el de Flores, debidamente acondicionado, será puesto sin demora a disposición de los socios del A.C.A. del interior del país, para estacionamiento gratuito de sus vehículos, de acuerdo con la reglamentación que se adoptará. Por lo demás, como es obvio, la Estación que se levantará en ese lugar ha de satisfacer especialmente las muy sentidas necesidades de los socios de los barrios de Flores, Floresta, Liniers, Maderos y zonas vecinas.

INAUGURO SU AÑO LECTIVO LA ESCUELA DE RELACIONES PUBLICAS

El director de la Escuela de Relaciones Públicas, Sr. Fernando J. M. Varela, en momentos en que pronuncia el discurso inaugural del nuevo año lectivo.



Con la asistencia de los embajadores de Panamá y Nicaragua, señor Carlos Ycaza Vázquez y coronel Francisco Galtán C., respectivamente; representantes del Ministerio de Educación y Justicia; el presidente de la Unión Industrial Argentina, doctor Juan Martín Oneto Gaona, y otras personalidades vinculadas a la banca, el comercio y la industria, se realizó la ceremonia inaugural del año lectivo 1963 de la Escuela de Relaciones Públicas, auspiciada por el Círculo Argentino de Profesionales de Relaciones Públicas.

Para destacar la importancia del acto, hicieron uso de la palabra el señor Ricaurte Antonio Acheén Jr., secretario general de la Escuela; el director de la misma, señor Fernando J. M. Varela, y el presidente del Círculo Argentino de Profesionales de Relaciones Públicas, señor Federico C. Schindler.

El acto culminó con la lectura de la nómina de profesores y materias correspondientes a los ciclos Básico y Medio, y seguidamente se dio comienzo a la primera clase del curso.

Llantas y ruedas *Protto* en todas las rutas

CONCESIONARIOS

ROSARIO

Nº 1.— Héctor O. Pereyra y Cía.
San Martín 1701 - Rosario
Pcia. Santa Fe - T. E. 82712

BAHIA BLANCA

Nº 2.— Mantovani y Cía.
Chiclana 491 - Bahía Blanca
Pcia. Buenos Aires - T. E. 31265

MENDOZA

Nº 3.— Julio C. Chaparro y Cía. S. R. L.
San Juan 639 - Mendoza
Pcia. Mendoza - T. E. 30473

CORDOBA

Nº 4.— Bento Hncs.
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

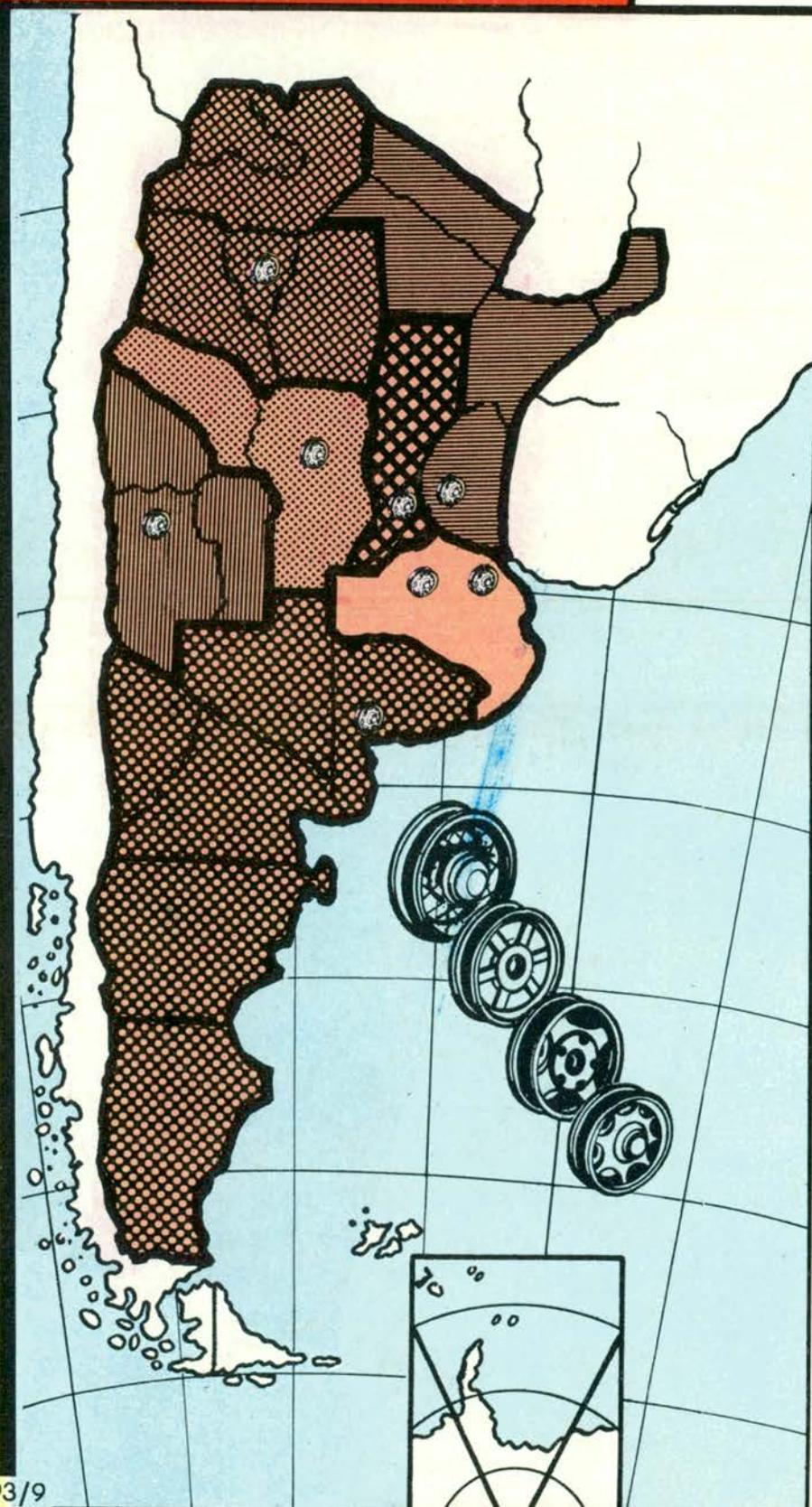
Deca Dinfia
Fahr Argentina FIAT
John Deare Argentina S. A. I. C.
Rheinstahl Hanomag Cura
RYCSA.

ADMINISTRACION CENTRAL:

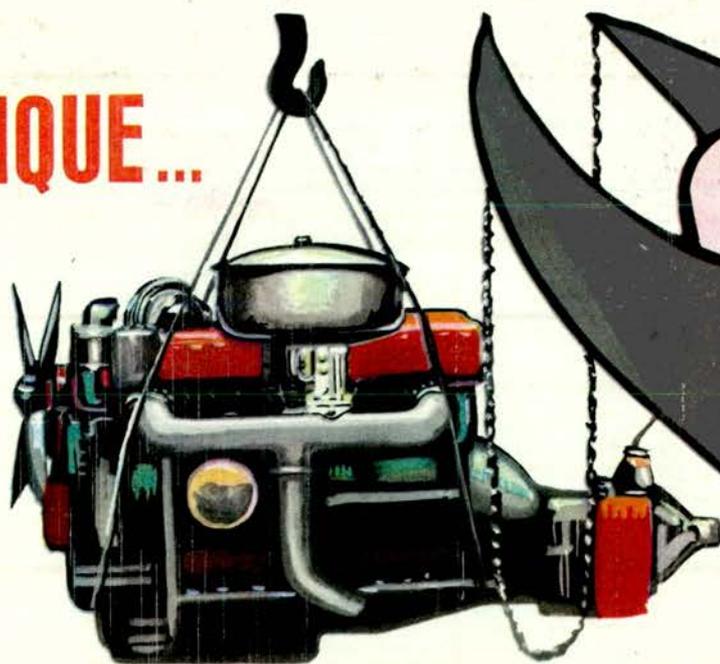
PERU 596 - BUENOS AIRES - Tel. 33-1593/9

S.A. PROTTO Hnos.

Ruedas y Llantas Automotores, Industriales y Afines.



DUPLIQUE...



...LA VIDA DEL MOTOR!

Los motores a nafta de todo tipo de trabajo y los motores Diesel de trabajo normal, duplicarán su vida con SUPERMOVIL M (Multigrado), el lubricante revolucionario de las siguientes cualidades:

- *facilita el arranque en invierno*
- *ahorra batería*
- *conserva el motor limpio*
- *resiste las más altas temperaturas*
- *economiza combustible*

SUPERMOVIL M puede ser usado indistintamente en motores que requieren aceites en grado SAE 20, 30 ó 40.

SUPERMOVIL

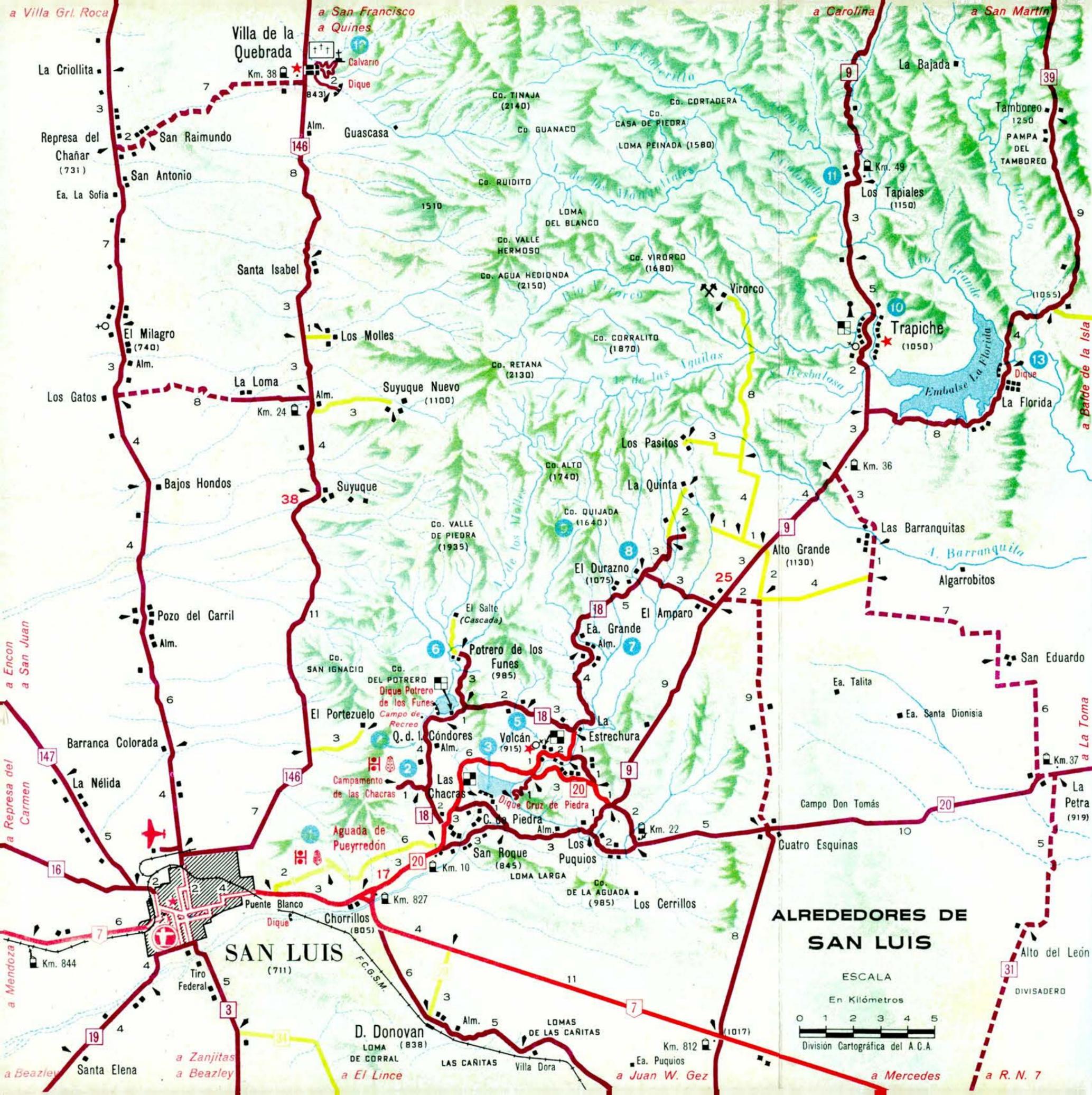
S.A.E. 20W/40

MULTIGRADO

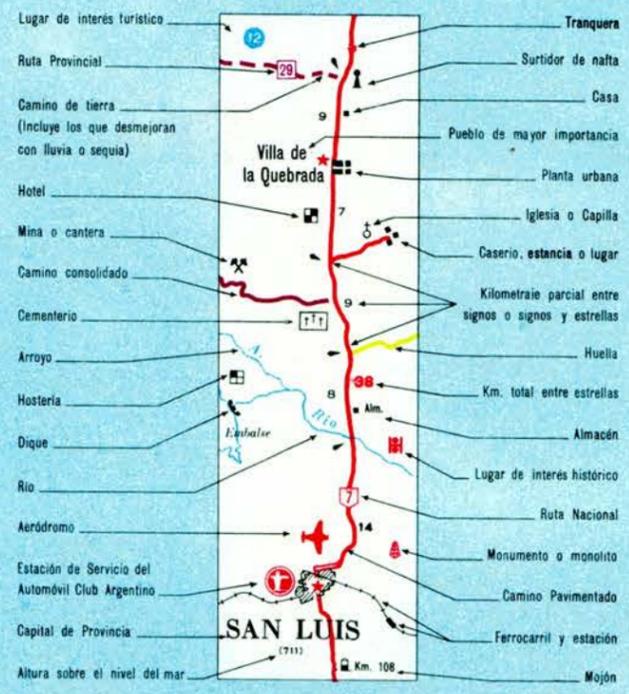


**EL LUBRICANTE QUE
VALE POR TODOS**

M



CONVENCIONES
ESQUEMA DEMOSTRATIVO



LUGARES HISTORICOS Y DE INTERES PARA EL TURISTA

- 1 **Aguada de Pueyrredón.** Exilado en el año 1812, el general Juan Martín de Pueyrredón adquiere y vive en esta propiedad. Designado diputado por San Luis al Congreso de Tucumán, la sigue administrando su hermano José Cipriano Pueyrredón.
- 2 **Las Chacras.** A fines de 1819 y principios de 1820, el general José de San Martín reorganizó tres escuadrones de Granaderos a Caballo, que luego participaron en la Campaña Libertadora del Perú. Un busto de San Martín, se ha emplazado en el lugar y existe la iniciativa de levantar un monumento al "Pueblo Puntano de la Independencia".
- 3 **Cruz de Piedra.** Importante embalse que provee de agua a la ciudad de San Luis. Existe un hotel con amplias comodidades para el turista, como igualmente interesantes paseos en sus inmediaciones.
- 4 **Quebrada de los Cóndores.** Impponente quebrada que desemboca en el dique y valle del Potrero de los Funes.
- 5 **Volcán.** La villa veraniega más importante en las cercanías de la ciudad de San Luis. Tiene cómodo hotel, río con baños, etcétera.
- 6 **Potrero de los Funes.** Estancia a principios del siglo XIX, de Juan Funes y María Petrona Miranda, es uno de los más antiguos lugares de veraneo de los puntanos. Inaugurado un embalse en 1876, que fuera ampliado en 1927, proveyó de agua a la ciudad de San Luis, hoy lo hace con el de Cruz de Piedra. Hay en el mismo una hostería y un campo de recreo.
- 7 **Estancia Grande.** Como lugar serrano de turismo, es una de las primeras mercedes otorgadas por los españoles y también de las antiguas grandes estancias.
- 8 **El Durazno.** Lugar de turismo en el circuito serrano de los alrededores de San Luis.
- 9 **Las Quijadas.** En estas serranías, el 2 de enero de 1841, las fuerzas de Aldao derrotaron a las de la revolución unitaria de San Luis.
- 10 **Trapiche.** Lugar de hermosos panoramas y mucha agua, debe su nombre a los trapiches construidos en el siglo XVIII para la molienda del material aurífero que se extraía de La Carolina.
- 11 **Los Tapiales.** Aunque documentos hacen suponer que el coronel Juan Pascual Pringles nació en la ciudad de San Luis, hay quienes insisten que lo ha sido en este lugar.
- 12 **Villa de la Quebrada.** Desde muy antiguo se venera al Cristo de la Quebrada, al que llegan el 3 de mayo de cada año miles de peregrinos de distintos puntos de la provincia: Mendoza, San Juan y aún de Buenos Aires. El 3 de mayo de 1951 se inauguró un Vía Crucis en mármol de Carrara, cuyas estaciones se han emplazado a lo largo de un camino de 1.400 metros que faldea la montaña.
- 13 **Dique La Florida.** En las inmediaciones de la villa de Trapiche y sobre el río Quinto, se halla el embalse La Florida, construido en 1954, importante presa de contención de aguas, toma de fuerza hidráulica para las ciudades de San Luis y Mercedes. Tiene una altura de 65 metros y 250 metros de largo, cubriendo 725 Há. con las aguas embalsadas. Pesca deportiva.

ALREDEDORES DE SAN LUIS





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

Para mayor seguridad en el automovilismo ...para mayor valor total en la cubierta

...SIN COSTO EXTRA



NINGUNA OTRA CUBIERTA IGUALA A LA SUPER-CUSHION (CON O SIN CAMARA) FABRICADA CON TUF SYN

LA CUBIERTA SUPER-CUSHION DE GOODYEAR con 3 importantes ventajas:

- GRAN CAPACIDAD DE AIRE A BAJA PRESION
- DISEÑO ANTIDESLIZANTE DE RODAR SILENCIOSO
- FABRICADA CON CAUCHO TUF SYN

MAS CONFORT - La Super-Cushion hace la marcha más suave: "flota" sobre las asperezas del camino y rueda sin zumbidos, silenciosamente.

MAS SEGURIDAD - Proporciona mejor control del automóvil; su diseño antideslizante da seguridad en curvas y frenadas.

MILES DE KILOMETROS EXTRA - Fabricada con Tufsyn, exclusivo de Goodyear, el más fuerte de todos los cauchos para cubiertas. Tufsyn mejora en total la cubierta. En la banda, Tufsyn alarga miles de kilómetros su duración. En la armazón, moldea una cubierta totalmente más resistente.

TUF SYN demostró ser MEJOR... en millones de kilómetros, en toda clase de caminos en todo el mundo.



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

Desde Ushuaia a La Quiaca



¿QUIERE SENTIRSE EN EL EXTRANJERO? VAYA A JUJUY!

Por SIXTO PONDAL RIOS

DESDE luego que, con los años y los kilómetros, uno descubre que las diferencias de estilos y costumbres que separan a los pueblos, aún los más lejanos, en el fondo son simples diferencias superficiales y que debajo de ellas todos los hombres, en lo esencial, son muy parecidos. Pero, desde el punto de vista del viajero, esas pequeñas diferencias normales constituyen uno de los principales encantos del turismo.

Para encontrar esas diferencias no siempre basta con salir del país. Quien vaya al Uruguay, por ejemplo, tiene la impresión de seguir en la Argentina. Por el Pacífico, a su vez, Chile y Perú tampoco dan al turista porteño la sensación de haber recorrido una gran distancia. Recién en el Ecuador uno siente, claramente, el impacto de hallarse en el "extranjero". Allí uno comprende que, desde el Perú para abajo, el cono sud del continente tiene algunas modalidades comunes que lo singularizan en ciertos aspectos. Y eso que abarca varios miles de kilómetros.

Sin embargo, dentro de nuestro propio país hay una zona donde la inmensa mayoría de los argentinos puede experimentar el básico placer turístico de ver cosas extrañas, exóticas, diferentes... Tanto como si hubiera viajado por valor de muchos miles de pesos.

Esa zona es la provincia de Jujuy.

El gran triplete jujeño

Jujuy ofrece al turista el triple atractivo de sus monumentos y lugares his-

Para AUTOCLUB

tóricos, de la extraordinaria belleza de sus paisajes y del abigarrado pintoresquismo de su población indígena.

La capital descansa en el fondo de un valle que, por su topografía y su hermosura, merecería pertenecer al famoso Valle del Cauca, de Colombia. Vista desde el Hotel del Alto de la Viña, la ciudad, dormida junto al río y al pie de tres cadenas de montañas, constituye un espectáculo cambiante e inolvidable. De día, su color se transforma hora tras hora al recibir la luz que reflejan las montañas, hasta ahogarse en el atardecer en los increíbles tonos rosas y lilas que anegan el valle. Por las noches, sus luces titilan allá abajo, como si el cielo se reflejara en un inmenso lago.

Pero si la ciudad tiene "buen lejos", como algunas mujeres, adentrarse en sus calles significa confirmar esa impresión favorable. Es una ciudad sonriente y simpática, que además ofrece al turista el enorme atractivo de ponerlo en contacto —por primera vez y en forma directa y auténtica— con el colorido, pintoresco y misterioso mundo del Altiplano.

Allí, en efecto, los "coyas" no están en un escenario, trabajando. Allí viven, por millares. Allí habitan un barrio íntegro, en la margen del río. Allí entran a comprar en tiendas en cuyas vidrieras los maniqués, con un muñeco a la espalda, lucen curiosas prendas multicolores y llevan sobre la cabeza el clásico chamberguito de las "cholas" argentinas. Señalo esto porque la galerita sólo la usa la "chola" boliviana.

El turista camina volviendo a cada instante la cabe-

dadero arco iris de vivos colores, dispuestos con tal simetría y armoniosa gradación que uno se resiste a creer que tal prodigio pueda ser puro efecto de la casualidad.

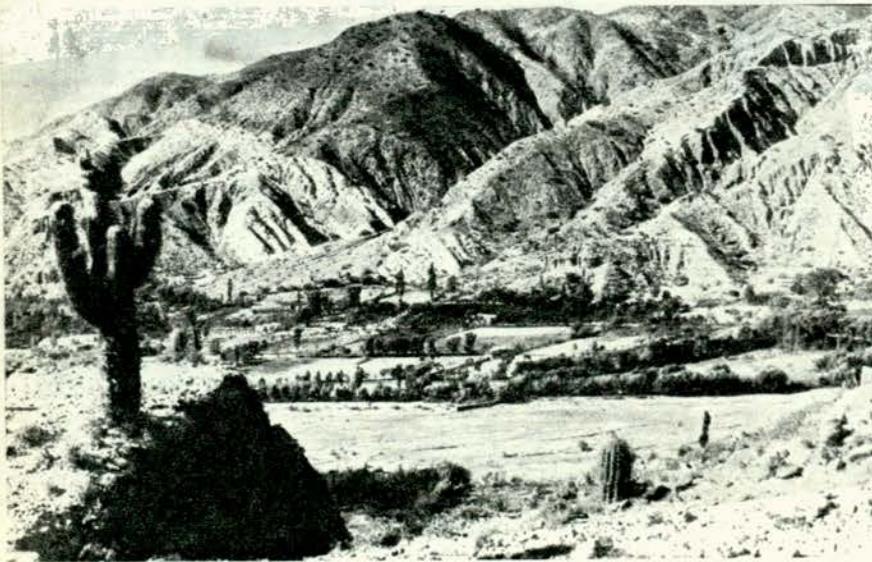
Sobre ese fondo imponente van desfilando los "coyas". Bajan y suben por la Quebrada, trayendo y llevando la sal del Altiplano y los alimentos que consiguen en trueque. Van siempre a pie, para poder llevar más carga, inclinados hacia adelante y caminando a saltitos. Yo no sé si será por esta especial técnica de marcha, o por la excitación que les produce masticar hojas de "coca", pero lo cierto es que los "coyas" caminan por día una increíble cantidad de kilómetros.

Así es como, poco después de dejar un arreo en Maimará o Tilcara, volvemos a encontrarlo en Huacalera o Humahuaca, fascinante ciudad donde concluye la Quebrada que comparte su nombre.

Por la ruta de los "coyas"

Dejaré para otra oportunidad la descripción de Purmamarca y Humahuaca, pues las dos bien merecen nota aparte. Ahora quiero llevar al lector a la Puna, siguiendo a los "coyitas" de los arreos. Para ello es necesario ascender desde los 2.000 metros de altitud de Humahuaca hasta los 3.700 de Abra Pampa, trayecto durante el cual se atraviesa una plantación de cactus gigantes de indescriptible efecto decorativo.

Pues bien, ¡ya estamos en el Altiplano! Es una in-



Llevada al lienzo por los más famosos pintores, la localidad de Tilcara muestra al turista su vegetación colorida, su cielo intensamente azul y sus sierras rojizas.



Jujuy ofrece al turista el triple atractivo de sus monumentos y lugares históricos, de la belleza del paisaje y del pintoresquismo de su población. Esta es la Casa de Gobierno.

za. Tiene la sensación de estar muy lejos de Buenos Aires. Y es que, en realidad, ha dado un gran salto hacia ese mundo extraño y hermético del Altiplano, cuya entrada mágica y alucinante es la Quebrada de Humahuaca.

Invito al lector a que avancemos por ella.

La quebrada encantada

La grandeza de la Quebrada sería aplastante e insoportable, por sus proporciones y su aridez, si una curiosa combinación de minerales mezclados con la piedra no la hubiese adornado con la más insólita fantasía de colores que puede imaginarse. El efecto llega al paroxismo en Purmamarca, pequeño pueblito perdido en una quebrada lateral y que ha sido declarado Monumento Histórico. Allí las montañas ofrecen un ver-

mena planicie que va de horizonte a horizonte, pedregosa y desnuda, apenas matizada aquí y allá por algunos arbustos secos y retorcidos, pero que impresiona vivamente por sus grandiosas proporciones y por la sorprendente diafanidad de su atmósfera, en cuyo fondo se recortan con nitidez los picos lejanos.

Y siguen pasando los "coyas" con sus mulas y sus llamas cargadas al máximo, siempre moviéndose a saltitos y siempre con el "acullico" de "coca" en la boca. Sólo hacen alto al llegar a una "apacheta", o sea un altar indio construido a cielo abierto con piedras amontonadas, junto al cual se arrodillan y se descubren respetuosamente. Después arrojan sobre las piedras el "acullico", en tradicional homenaje a la Diosa de la Tierra, y le imploran que los ayude:

—¡Pachamama!... ¡Kusiya!... ¡Kusiya!...



Este pequeño pastor con sus llamas, cabras y ovejas ha sido sorprendido por la cámara en Purmamarca, pequeño pueblito perdido en una quebrada lateral y que ha sido declarado monumento histórico.

—Cerca de ellos, acostumbrada a la ceremonia, las mulas o las llamas esperan pacientemente.

Un mundo de otro mundo

Yo he recorrido una discreta cantidad de kilómetros por distintas partes del mundo, pero confieso que pocas veces me he sentido tan profundamente impresionado como en el trayecto que media entre Abra Pampa y la Quiaca. Allí atravesé dos pueblos —Puesto del Marqués y Pumahuasi— que jamás podré olvidar ni en sus menores detalles. Son pueblos fantasmas, caseríos de leyenda, viviendas de adobe que parecen formar parte del Altiplano y entre cuyas ruinas las figuras de algunos "coyas" y "cholas" más parecen imaginadas que reales.

Esos pueblos de la Puna sólo se animan durante las fiestas, y especialmente en Carnaval, cuando los pobladores rinden culto a Pullay, que es el mismísimo diablo, bailando y bebiendo infatigablemente hasta que llega el momento de enterrarlo. Entonces, cubiertos de

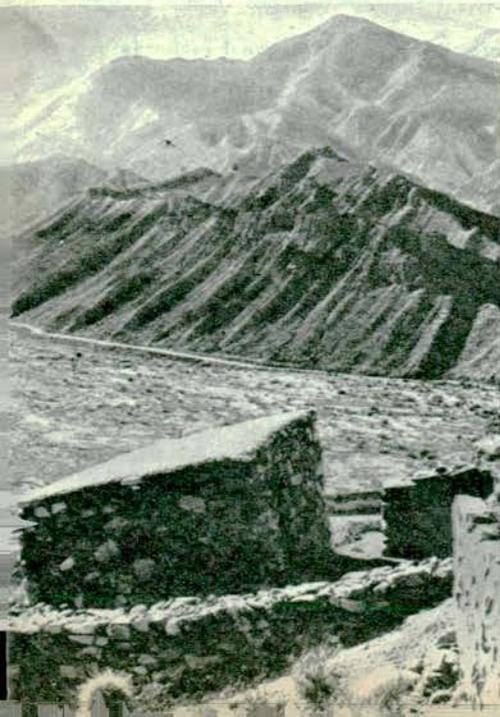
plumas, llevando grandes caretas pintarrajeadas y gritando y saltando como poseídos, los "coyas" esconden la imagen del diablo bajo un montón de piedras bien visible, a fin de poder encontrarlo cuando llegue el próximo carnaval.

Así es todo en ese mundo: pintoresco, colorido, extraño... Las fiestas, los mercados, los trajes y las costumbres. Y también el paisaje. Mientras avanzamos hacia la Quiaca, va cayendo la tarde. Tonos nunca vistos pitan un horizonte de 4.000 metros de altura. Aparecen estrellas inéditas y se levanta una luna irreconocible. ¿Dónde estamos? En la Argentina, ahora... Pero cuesta creerlo. Tenemos la impresión de que, además de haber andado kilómetros, hemos desandado siglos.

En algunos textos elementales de geografía, Jujuy no figura entre las provincias argentinas ricas. Depende de lo que se entienda por riqueza.

Desde el Pucará vemos esta casa de piedra reconstruida al pie de las montañas, junto a la ruta de Humahuaca a La Quiaca. Allí las montañas ofrecen un arco iris de vivos colores, con tal armoniosa gradación, que asombra al turista.

Otra vista del camino que lleva de Tilcara a las ruinas indígenas. Las paredes de piedra levantadas por sus primitivos pobladores ponen un acento extraño a la adusta fiereza del paisaje.





BENEFICIESE

CON LOS DESCUENTOS QUE LE OTORGAN LAS

**CASAS ADHERIDAS
AL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**



Utilice sus servicios y efectúe sus compras en las mismas. Presente su carnet de socio.

LA CUOTA SOCIAL LE RESULTARA GRATIS

**TELETRANSISTOR FEOLE
CONTRA ROBO
CONTRA ASALTO**



CENTINELA ELECTRONICO INSOBORNABLE

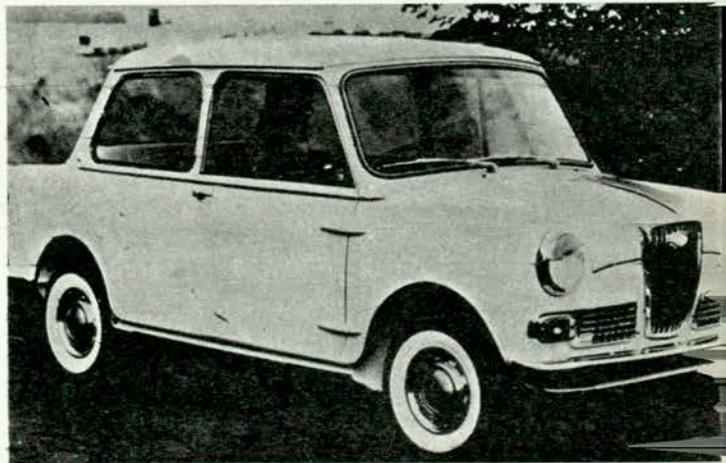
AGENCIA Nº 1: REPUBLICUETAS 4280, Cap. T. E. 52-7327.
AGENCIA Nº 2: PLAYA DE ESTACIONAMIENTO 9 DE JULIO (Subsuelo Sarmiento y Cerrito).
ELECTRA ALARMA S.R.L.: IAPRIDA 533. T. E. 63769. ROSARIO.
Representantes para las provincias de SANTA FE, ENTRE RIOS y CORDOBA.

SE IMPONEN OTRA VEZ LOS RENAULT GORDINI



Resonante triunfo obtuvo Gastón Perkins, piloteando un Renault Gordini, en el Primer Premio Standard (Turismo mejorado) "Ciudad de Tres Arroyos", competencia organizada por el Club Quilmes de dicha ciudad. Con su vehículo, de 845 cc., no solamente se adjudicó el primer puesto de la categoría "B" (701 a 1.150 cc.), sino que aventajó también a algunos de categorías superiores.

NUEVO MINICOCHE BRITANICO



En la exposición automovilística internacional realizada recientemente en Londres fue presentado un flamante Wolseley Hornet, diminuto automóvil en el que la British Motor Corporation ha sintetizado todas las sobresalientes características técnicas de dos de sus exitosos coches pequeños —el Mini Minor y el Austin Seven— dentro de una carrocería de nuevo diseño, de interior lujosamente terminado. Propulsado por el motor de 848 cc. del Mini Twins, el Hornet tiene suspensión independiente en todas las ruedas y transmisión a las de adelante.

DONACIONES PARA LA BIBLIOTECA DEL A.C.A.

Deseamos expresar nuestro reconocimiento a las Embajadas de los EE.UU. de Brasil y de México, por haber hecho llegar a la Biblioteca del A.C.A. un interesante material informativo de sus respectivos países que ponemos a disposición de los señores asociados.

SUGIERE EL A. C. A. MEJORAS PARA EL TRANSITO EN LA Avda. GENERAL PAZ

En reciente nota cursada al intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires, tras destacar la fundamental importancia de la Avda. General Paz en el damero circulatorio bonaerense, el A.C.A. enumera una serie de inconvenientes que se vienen observando en dicha avenida, con vistas a que sean solucionados a la brevedad: 1º) Refugios cubiertos y paradas de transporte colectivo: en gran parte han sido instalados demasiado cerca del borde de la calzada, de manera tal que al detenerse los vehículos de transporte frente a los mismos, se ven obligados a hacerlo sobre su propia banda de circulación, ocasionando taponamientos innecesarios. 2º) En la intersección de la Avenida General Paz con la avenida de los Constituyentes, el caudal circulatorio se hace muy intenso y las distintas corrientes se molestan entre sí, especialmente en la esquina S.E. El A.C.A. hará llegar a la Comuna un proyecto de remodelación de la intersección referida. 3º) Hay lugares en los cuales el pavimento se halla deteriorado (bajo el puente de Liniers; uniones de la avenida con el puente en la calle Cabildo; puente sobre el acceso norte). 4º) Existen calles adyacentes que es necesario pavimentar cuanto antes. Tal el caso de la calle Tronador (cuya pavimentación ha sido aprobada hace tiempo, no obstante lo cual las obras no han comenzado) y el tramo de calzada auxiliar —lado S.E.— ubicado entre las calles Mariano Acha y Machaín, que se continúa hacia el N.E. para desembocar en el "rond-point" del acceso norte. Con estas realizaciones, la circulación de la avenida podría des congestionarse, especialmente para aquellos vehículos que la utilizan sólo en tramos parciales, cortos, ya que utilizarían las vías adyacentes aludidas. 5º) Falta en varios puntos el característico valladar de madera tipo rústico, que si bien en algunas zonas puede cumplir funciones meramente decorativas, en otras, que entrañan mayor peligrosidad, desempeñarían una importante función de advertencia y prevención. Tampoco hay iluminación o señalamiento avisa-obstáculo en las cabeceras de puentes 6º) El tránsito pesado (camiones), como así también muchas bicicletas, frecuentemente sin luz ni

bocina, incursionan cada vez con mayor holgura y desaprensión por la avenida, lo que debería ser reprimido de inmediato, no sólo por los riesgos que involucra, sino también —en el caso de los primeros— por las roturas que ocasionan al pavimento. 7º) En días sábado, domingo y feriados, automovilistas que circulan por la avenida General Paz utilizan los terrenos aledaños a la calzada como parque o zona de recreación, creando de esta manera un obstáculo más a la fluidez circulatoria, dado que estacionan sus vehículos sobre la banquina. Convendría disponer inmediatamente una adecuada señalización que alerte al automovilista y, al mismo tiempo, contribuya a fomentar su educación vial, con referencias específicas al problema de la zona. Deberá tenerse en cuenta también la conveniencia de construir zonas de estacionamiento totalmente alejadas de las banquetas y bandas de circulación. 8º) Convendría reglamentar la velocidad mínima de esta arteria, dada la tendencia de algunos automovilistas que circulan en tren de paseo a velocidades bajas (20 a 25 Km/h.). Dicha lentitud opera en desmedro de la función básica de la avenida, creada para tránsito rápido, como vía de intercomunicación entre los barrios y rutas troncales de acceso a la Capital Federal. 9º) Se observa en diversos puntos de la avenida diferencias pronunciadas de nivel entre la banquina y el borde de la calzada. Se sugiere una reparación a la brevedad. 10º) A veces se observa la presencia de animales sueltos, pastando y cruzando libremente la calzada. Es necesario determinar quiénes son los responsables de dicha circunstancia, cuya gravedad y riesgo resulta obvio señalar. 11º) También es frecuente hallar en días de lluvia zonas o tramos inundados, presumiblemente debido a deficiencias en el desagüe.

Por medio de otra nota, el A.C.A. hizo llegar a la Municipalidad los estudios en detalle y particularizados relativos a la solución para cada uno de los casos aludidos, y que tienden a la perfecta fluidez de las corrientes circulatorias livianas, para lo cual fue construida la Avenida General Paz.

EN EL GOLF...

El viento, el sol y la tierra no resecan el cabello de este deportista. Glostora lo protege y mantiene dócil.



Y DESPUES...

Después del golf, 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!



calles cruzan su sangre plebeya con otras que se llaman Arenales, Arroyo, Quintana, Vicente López, Posadas. Y al producirse esos cruzamientos, las calles populares que van del Sur a Norte se apitucan automáticamente. Como se apituca un López cualquiera cuando lo aparean a un apellido del Jockey Club.

Si un fulano le manifiesta que vive en la calle Suipacha, usted escucha esa manifestación como si oyerá llover. Pero si el fulano en cuestión le aclara que vive en Suipacha y Juncal, la cosa cambia de aspecto. Porque Suipacha, a secas, suena a sastrería, a colectivo repleto y al Banco Municipal de Préstamos. Mientras que Suipacha y Juncal suena a departamento de lujo y a cheque de cinco cifras.

Sintetizando: el del Norte es un barrio con dos apellidos.

* * *

Al margen de esa característica fundamental, ¿qué otra cosa es el Barrio Norte?

El Barrio Norte es una fabulosa casa de departamentos —mejor dicho, de pisos— custodiada por un portero impresionante, que otea a los demás mortales como si creyera que él es el único ser humano digno de habitar en esa casa.

El Barrio Norte es un automóvil último modelo, conducido por un tapado de visión que cuesta tanto como un capricho del Aga Khan.

El Barrio Norte es un local pequeñísimo, monísimo, decoradísimo, atendido por una

BARRIO NORTE

Por RODOLFO M. TABOADA

Ilustró VILLAFANE

Para AUTOCLUB

LA ciudad de los porteños avanza de Sur a Norte. Arranca del Riachuelo y empieza a andar por calles empedradas, dejando que el viento fresco le vaya oreando, poco a poco, el olor a frigorífico que lleva encima. Atraviesa Barracas, taconeando al compás de un tango silbado bajito. Cruza Constitución, que es barrio amigo y de confianza. Se zambulle en el Centro. Avanza hasta la calle Córdoba... Y de ahí en adelante, la cosa es otra cosa.

Hasta esa altura, la ciudad de los porteños corría tranquila, serena, segura de sí misma. Y conservaba, con ligeras variantes, la misma carucha proletaria que tenía al emerger del Riachuelo. Pero en la calle Córdoba empieza a bolearse. Y aunque sigue avanzando hacia el Norte, durante

unas cuadras más, ya no lo hace con aquel taconeado canyengue que tanta admiración suscitara en las calles del tango. Ahora, avanza recelosa, preocupada, temerosa de que la pueden considerar como a sapo de otro pozo. Y en esa disposición de ánimo, llega a la calle Santa Fe, que es el límite preciso entre las auténtica ciudad de los porteños y un mundo aparte, que se llama Barrio Norte.

* * *

En el plano de Buenos Aires, las calles que corren de Sur a Norte, se llaman, por ejemplo, Suipacha, Esmeralda, Cerrito, Libertad, Paraná, Montevideo, etc, etc. Calles cuyos nombres huelen a fatiga oficinesca, a café rumoroso, a milonga nocturna y a cine continuado. Pero en cada esquina del Barrio Norte esas mismas



señora "muy bien", que puso ese negocio porque se la vio muy mal.

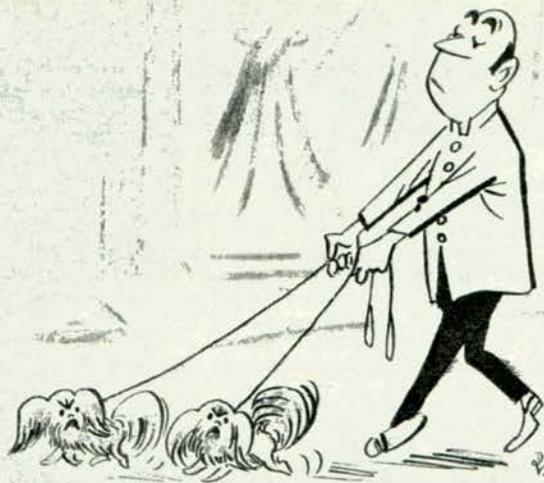
El Barrio Norte es un mucamo de chaqueta blanca que todos los días, a la misma hora, varea por la acera a una yunta de pekineses inverosímiles que ladran en francés.

El Barrio Norte es un joven y simpático caballero que ya ha destripado las herencias de cuatro tías difuntas, y que vive a la espera de la quinta tía providencial.

El Barrio Norte es un "petit hotel" transformado en ciudadela de un modista suavísimo, cuyas exhibiciones de modelos asumen proporciones de acontecimiento social.

El Barrio Norte es una señora cultísima, que acude religiosamente a todas las representaciones que las compañías francesas ofrecen en el Odeón. Cultísima señora que únicamente va al teatro cuando una de esas compañías francesas se instala en el Odeón. Cultísima señora que vive lamentándose de que las compañías francesas no vengan más a menudo al Odeón. Y lamentándose, para sus adentros, de no comprender ese idioma absurdo que hablan las compañías que vienen al Odeón.

Y, para finalizar, éste del Norte



es el único barrio de Buenos Aires cuyos domingos transcurren sin que ningún altoparlante extemporáneo vocifere los goles que se registran en los distintos estadios de fútbol. Y este fenómeno es doblemente extraordinario, si se tiene en cuenta que en el Barrio Norte todos los días parecen domingos. Pero domingos un tanto tristes. Como todos los domingos sin fútbol.



Su traje... ambo... saco sport... sobretodo...

EL GRILLO tiene su traje...
a su figura y como siempre
**A PRECIOS REALES
DE FABRICA**



El grillo

en
LIMA 349

SANTA FE 1314
ENTRE RIOS 145
VTE. LOPEZ 1788
SARMIENTO 783

AV. MITRE 648 (Avellaneda)
J. A. ROCA 301 (Pergamino)
JUSTA LIMA 566 (Zárate)
PELLEGRINI 30 (Chivilcoy)
BELGRANO 137 (San Martín)

LA señorita Corina Passo Amenábar, única descendiente directa del general Amenábar, había heredado la casa de Flores donde aún vivía, en el más completo abandono. Todos en el barrio sonreían al verla pasar. Era pequeña y ágil. Nadie conocía su edad. Pero se le calculaba unos ochenta y cinco años muy bien llevados. Su indumentaria era la misma desde hacía cuarenta años. ¿Por qué había de cambiarla? Ella había encontrado la manera de vivir en el tiempo detenido, en su vieja quinta, con sus magnolias, su Fénix y su verja florida de glicinas todos los años para la misma época. Pero el tiempo, que la señorita Corina creía haber detenido, se burlaba de ella, haciéndola parecer ridícula bajo su capotita desteñida, su vestido de seda color ratón, guarnecido de galones raídos, y su aspecto de personaje de daguerrotipo, en pleno siglo XX.

También la quinta sentía la acción del tiempo. El corredor de madera, con los techitos de zinc, que circundaba la casa, amenazaba derrumbarse por todos los lados. Los yuyos crecían entre las baldosas de la vereda.

El jardín era una maraña de árboles y plantas excesivos, que se habían ido multiplicando solos, como en una selva. Allí vivían en paz multitudes de gatos, comadrejas, lagartijas, ratas, sapos y arañas.

También había muchísimos pájaros que, con el crecimiento de la ciudad, encontraban en la abandonada quinta la tranquilidad propicia.

Un mendigo la saludó a mitad de cuadra. Y el repartidor del pan y el muchacho que le llevaba la carne no la encontraron en su habitual camino de la casa a la Iglesia.

La mañana era luminosa y cálida. Soportó estoica el largo viaje. Cuando atravesó la plaza en dirección de la Basílica notó que le temblaban las piernas.

—¡Bah! —se dijo—, ya se me pasará.

Oyó misa, tiesa y ausente, sintiendo su inmensa soledad. Aquí en medio de la imponente nave de la Basílica, esta soledad era más cruel que en su casa de Flores, rodeada de sus recuerdos y de sus gatos.

Por fin llegó al Museo. No había casi nadie en sus aulas, que aparecían amables en el abigarramiento de cosas familiares y el tibio sol que penetraba a través de puertas y ventanas abiertas.

Corina Passo Amenábar sonrió a sus antepasados y a todos los próceres y a todas las cosas que les pertenecieron. Uniformes militares, cartas con grandes sellos de papeles recortados, abanicos, armas, daguerrotipos, santos bajo fanales. Le pareció que sus parientes se habían multiplicado. Y también los próceres.

Tuvo un verdadero sobresalto cuando se encontró cara a cara con el general Sarmiento. Ella estaba completamente segura de que Sarmiento había muerto.

¿Y cuál no sería su sorpresa cuando se topó de repente con el mismísimo general Urquiza, con el general Roca, con el general Campos, con Garmendia, Mitre,

La NUEVA FIGURA

POR MARGARITA BUNGE

Para AUTOCLUB

La casa tenía una puerta central que daba a un vestíbulo de mosaico italiano. Por esta puerta salía la señorita Corina todos los días del año, a las siete de la mañana, para oír misa.

Cuando volvía de la Iglesia, una vez cerrada la puerta tras de sí, nadie volvía a verla. Nunca salía. Se tejían toda clase de conjeturas acerca de su vida. Se decía que era dueña de una gran fortuna y que la casa guardaba verdaderos tesoros en alhajas y obras de arte.

El general Amenábar, el tío abuelo de la señorita Corina, fue un hombre rico y dispendioso. Cuando compró el solar de Flores y construyó la casa, el general era ya viejo y se retiró a vivir allí sus últimos años. De esto hacía muchísimo tiempo. Pero las gentes contaban aún las hazañas de Amenábar como guerrero del Paraguay y soldado del Seis de Infantería, en las batallas de Curupaytí y Estero Bellaco. La señorita Corina se encargaba de divulgar estas historias. Un día, uno de esos días que para la señorita Corina era igual que cualquier otro, que ayer, que hace diez años, o treinta, sintió nostalgia de sus parientes, de su pasada gloria, de su mundo, y resolvió ir a Luján.

Y una mañana, como todas las mañanas de la señorita Corina, se abrió la puerta cancel y pasó la anciana con su raído vestido de seda color de ratón, su capotita desteñida sobre la maraña de pelos blancos que ocultaban sus ojillos de monito, llevando en el brazo un paraguas de un negro verdense. Este paraguas se alzó amenazador sobre uno de los innumerables gatos que habitaban la quinta, y luego la señorita Corina abrió la puerta de hierro del jardín y la cerró cuidadosamente con dos vueltas de llave.

Lavalle y todos los generales de su infancia y de sus memorias?

Pero, ¿sería posible?... Los saludó a todos con espanto y comenzó a dudar de sí misma. ¡Caramba! ¡Esto es muy raro! Pero será mejor no preguntar nada. ¡Quién sabe qué clase de misterio estaba viviendo! Era mejor no enterarse y dejar pasar...

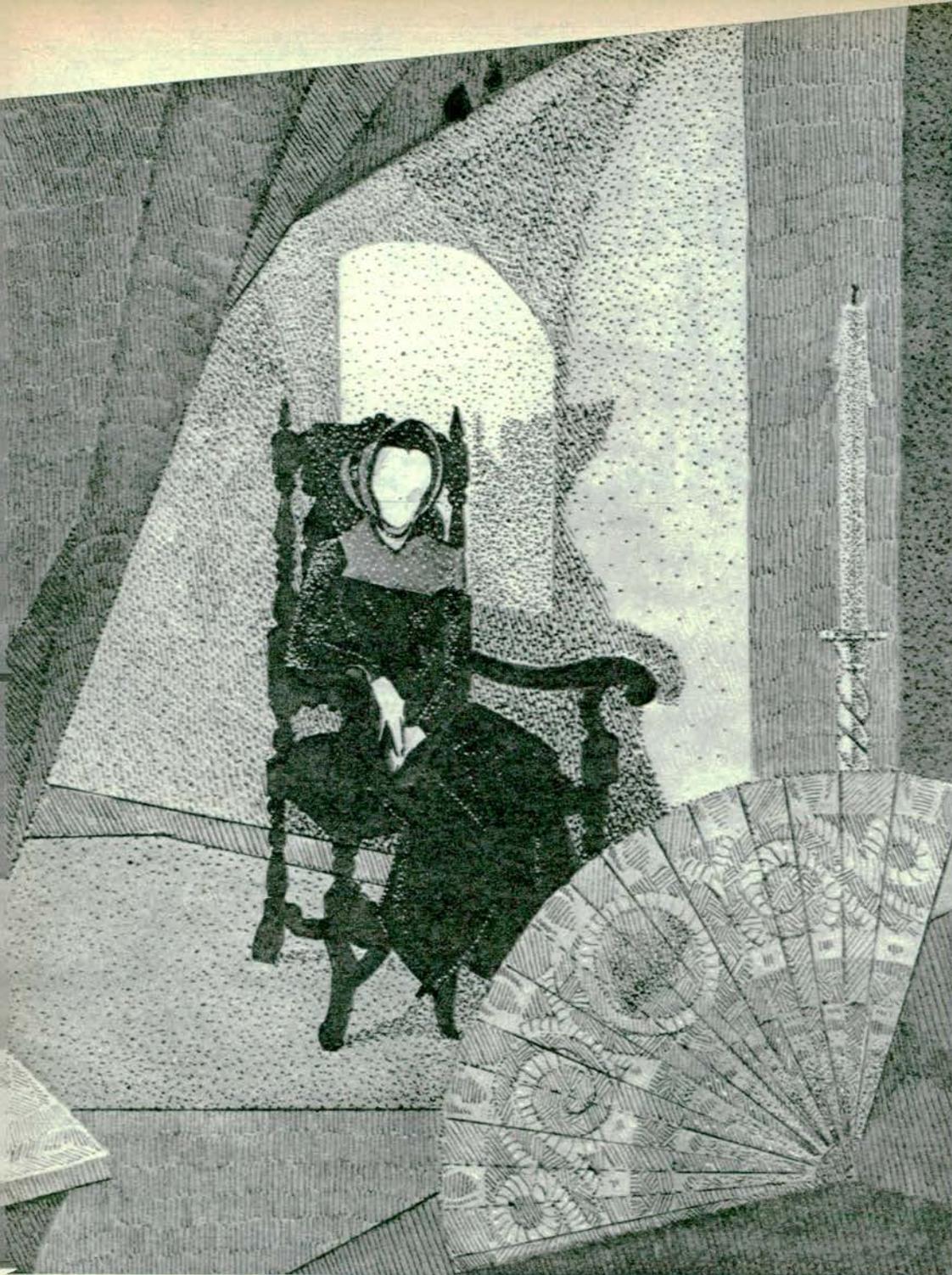
No veía por ningún lado los vestidos que su madre donara al Museo, así como aquella preciosidad de sombrilla de encaje con mango de marfil labrado y empuñadura de oro.

Preguntó a un portero, que la miró extrañado, y le indicó el sitio: al fondo del pasillo de la izquierda en el primer piso. ¿En el primer piso? ¡Qué contrariedad! La señorita Corina vivía en una casa sin escaleras; y ya estaba un poco cansada por el esfuerzo del viaje; ¡quién sabe si resistiría este esfuerzo más!

Pero el deseo de ver estas cosas queridas era tan grande que se decidió. No se iría sin ver los vestidos de su madre, la sombrilla de encaje y aquel bolso bordado en cuentas de colores que tanto había codiciado de niña.

José Montero, el mulato del Museo, tenía la misión de cerrar las puertas, ventanas y postigones de la casa todas las tardes. Era un individuo alto y fornido, de alegres ojos negros y pelo motoso.

Subía la escalera cantando, con su voz baja y cadenciosa.



ciosa. Llegó a la sala de los vestidos y le pareció notar que aquí había cambiado algo. No estaba todo igual, como siempre. Sentía una presencia extraña, algo fuera de lo habitual. El apacible cuadro de un Salón Colonial formado por las figuras de cera parecía haberse alterado. Allí estaban, sin embargo, la matrona con el niño en los brazos, el elegante señor de levita gris, la señorita vestida de rosa, la negrita que trae el mate de plata y las otras figuras de actitudes estáticas y ojos de vidrio. Todo este grupo parecía haber sido perturbado, y no se comprendía por qué.

La luz de la tarde caía en rayos oblicuos que esfumaba a las figuras y su ambiente de irrealidad, convirtiéndolo en vívido y real.

José Montero se quedó mirando, y mientras se rasaba la coronilla advirtió que en una silla de alto respaldo y brazos terminados en garra de león había una nueva figura.

Era ésta una viejecita diminuta sentada muy tiesa en la silla, con los piecitos colgando y las manos, hue-

sudas y azuladas, como aferradas a las garras del león.

—¡Hola, abuelita! ¿Qué hace este esperpento entre mil beldades? ¡Jesús, María y José! —dijo el mulato—. ¡Qué mamarracho más impresionante nos han traído! Parece un montoncito de trapos, o una brujita ahí sentada en la silla del alto respaldo... Bueno, hasta mañana, abuelita —añadió el mulato—. Y, aunque bromeaba, sentía algo incómodo y desagradable que no podía definir, pero que se le colaba por la espalda como el frío de una corriente de aire, y algo de tirante en la raíz del pelo sobre las orejas que le hizo correr con cierta precipitación escaleras abajo.

A la mañana siguiente Carmelo, el muchacho de la limpieza, andaba silbando, con un diario de la víspera doblado bajo el brazo, y en la mano derecha un plumero inútil que se paseaba sobre consolas, mesas, sillas, vitrinas y figuras de cera.

—¡Oh! ¿Y ese adefesio?

Carmelo miraba a la viejecita de la maraña de pelos blancos bajo su absurda capotita desteñida, el paraguas verdoso, los botines colgando y, sobre todo, ¡las manos! ¡Esas manos eran impresionantes! ¡Verdaderas manos de vieja, descarnadas, azuladas, huesudas, humanas, expresivas!

Sentado luego en la silla de alto respaldo frente a la viejecita comenzó la lectura del diario de la tarde anterior que encontrara en la portería. Con grandes

letras, en la sección policial, se anunciaba la misteriosa desaparición de una señorita de su casa de Flores.

—¡Oh!, qué interesante. Un rapto, una fuga de amor —pensó Carmelo—. Y se enfrascó en la lectura del folletín, y el folletín abundaba en noticias y detalles. Una fotografía de la casa de Flores. Una fotografía de la señorita desaparecida, que se asemejaba a esos retratos desvaídos, color sepia, de nuestras abuelas, con un rodete y un cuello alto de encaje. Carmelo leía: "La misteriosa desaparición de la señorita Corina Passo Amenábar se teme sea debida a motivos de robo. Han declarado un mendigo, que dice haberla visto salir de su casa muy temprano, y un repartidor de pan, que no la encontró en su casa y dio la alarma".

José Montero, subió al primer piso y entró en el salón de modas con un diario de la mañana, abierto en la sección policial.

—Carmelo —dice sofocado—, ¿viste eso? —Y el mulato señalaba a la viejecita sentada en la silla de

(Continúa en la página 127)

SEMANA SANTA EN EL PROVINCIAL

Por JAMES MANGOLD

Para AUTOCLUB



Este suntuoso ambiente, cuya magnificencia no puede apreciarse cabalmente en esta fotografía, corresponde al departamento "Naciones Unidas" del Hotel Provincial de Mar del Plata.

¿C UANTOS hoteles, hosterías y pensiones más o menos económicas tiene Mar del Plata? ¿Cien, mil, cinco mil? En rigor, no importa mucho la cifra exacta, que, por lo demás, las estadísticas municipales de la urbe costeña registran con minuciosa fruición de nuevo rico; lo cierto y seguro es que los albergues marplatenses, de la más diversa jerarquía y condición, constituyen innumerable muchedumbre. Los hay para satisfacer todos los gustos y preferencias y, por supuesto, para responder a las variables posibilidades de turistas moderados o ambiciosos —aunque, claro es, en este campo, estamos ya muy lejos de los tiempos en que un departamento de primera, con dos habitaciones, pequeño hall y baño, en un hotel de categoría, costaba exactamente sesenta y nueve pesos (para tres personas), incluidos el desayuno y ambas comidas, de abundante y selecto menú y material—, y aún no se había inventado el "laudo" destinado a reemplazar a la "ominosa y humillante" propina, que, como era de esperar, prosperó gigantescamente después, a despecho de la imposible sustitución, y continúa siendo la llave de oro —o la ganzúa— para

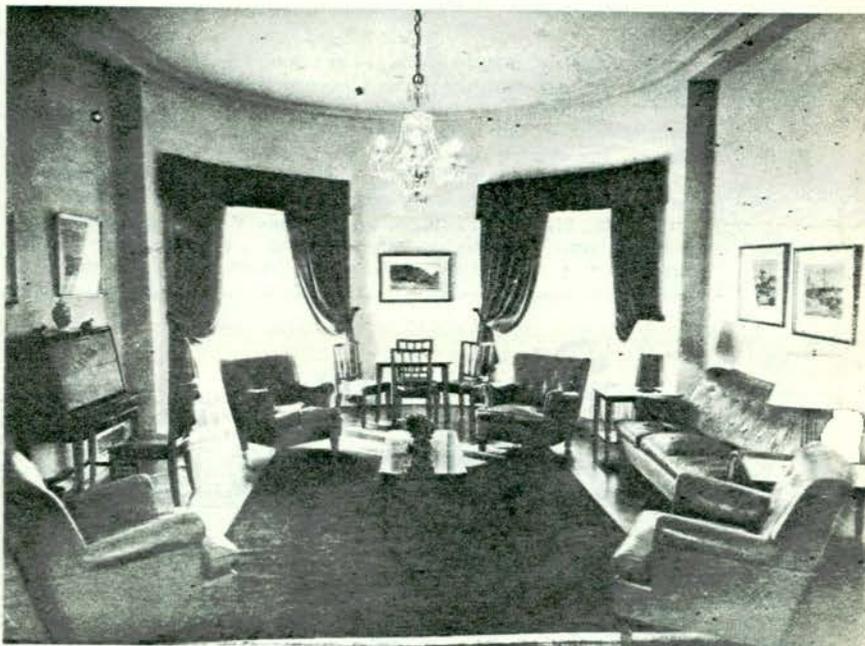




conseguir la atención más o menos rápida y no siempre bastante eficiente del mozo, del "maitre", del sumiller —que jamás conoce el contenido de la lista de los vinos ni sabe dar explicación alguna sobre su origen y calidad—; de la mucama, del ascensorista y del último "botones". Pero esto es otra historia.

EXISTEN, pues, muchos y buenos hoteles en Mar del Plata, pero el que lo es por antonomasia, por definición, el hotel símbolo de la gran industria del balneario, es "el Provincial". Cuando el turista habitual, y principalmente el ocasional, quiere poner de relieve su distinción social, o el bulto de su cartera, o su exigente refinamiento, anuncia a sus amigos en la tertulia o a los allegados, que suelen inquirir con maligna curiosidad acerca del lugar elegido para el veraneo próximo o para la "escapada" de fin de semana a Mar del Plata, que va a parar "al Provincial". Así, simplemente, y esto significa más o menos lo siguiente: "Así soy yo", lo que quiere decir mucho, claro.

Bueno, hay mil razones que justifican la satisfacción de ese feliz mortal, y entre ellas por lo menos una sobre la que la gente, por lo general, no se detiene a pensar:



El Hotel Provincial de nuestra primera ciudad balnearia tiene reservados suntuosos departamentos para el presidente de la Nación y ocasionales representantes de las Naciones Unidas. Este ambiente corresponde al primero de ellos.

el Hotel Provincial de Mar del Plata, aparte de su notoria jerarquía servicial como albergue, es una "institución". Conviene aclarar esto. Lo es no sólo porque, tal como he señalado antes, constituye, por su excelencia y capacidad, un símbolo de la hotelería argentina de alto linaje, sino también porque casi no se concibe la realización de actos, congresos, conferencias, celebraciones o reuniones internacionales de alguna significación y cuyos organizadores hayan resuelto, no importa por cuál motivo, llevarlos a cabo en Mar del Plata, que no tengan su sede en el Provincial. Para dar mayor relieve a este hecho o antecedente, que vale por una definición, se puede señalar que el hotel tiene permanentemente habilitados y listos para ser ocupados en cualquier momento, dos amplísimos y lujosos departamentos, dos "suites" impresionantes —en el 4º y 5º pisos, destinadas, una para representantes o delegados de las Naciones Unidas y otro para el presidente de la República. Valé la pena de conocerlas; pero para ello, el turista debe contar con una invitación del señor Nicolás D'Onofrio, el concesionario, gerente general y presidente del directorio de la

sociedad que explota al hotel. Y aquí creo que debo decir algunas palabras sobre este bastante singular espécimen de hotelero.

D'ONOFRIO, hombre joven, de gestos medidos y palabra cuidada, es —dentro del ámbito de sus funciones naturalmente—, un suave y cordial dueño de casa o anfitrión, si esta palabra les gusta más. Sabe recibir, invitar y hacer compañía, es decir, convertir en tertulia amable lo que sólo habría podido ser una visita ocasional o más o menos interesada. Los cronistas sociales no encontrarían dificultad alguna en decir que tiene "don de gentes". Además, posee en su alacena privada licores de excelente marca y factura, y exhibe un perceptible agrado al invitar a sus visitantes a gustarlos. Dentro de la industria turística y hotelera de Europa, D'Onofrio encontraría apologistas muy entusiastas, seguramente; dentro de la nuestra, básteme decir que es un ejemplar que puede ser recomendado por sus condiciones personales y profesionales.

Y ahora iremos a Mar del Plata, aunque la temporada veraniega —la pasada— ya está un tanto lejos. Pero estamos en Semana Santa... y están habilitados los salones de "esparcimiento" de los casinos. Por supuesto, iremos al Provincial.

HACE un cuarto de siglo o poco más, Mar del Plata era un gran balneario oceánico dotado de un ágil conglomerado urbano en crecimiento, que todavía conservaba el grato sabor de las tardes provincianas y no se empeñaba demasiado en romper con su bastante fresca tradición de pueblo casi recién nacido, apenas adolescente. Hoy es otra cosa, una cosa completamente diferente: Mar del Plata es una grande y poderosa ciudad modernísima, con todos sus atractivos propios, centro de trabajo y creación, de placer y de vicio, y que, además

y casi accidentalmente, recuerda de tanto en tanto que dispone de un gran charco de agua salada a su vera, para solaz de veraneantes con vocación multitudinaria. Claro es, que Mar del Plata es mucho más aún: es una inmensa feria de vanidades, con magníficos y dilatados escaparates y vidrieras, en sentido concreto y en el figurado, donde se exhiben con esplendor riquezas y pasiones, gracia y belleza y también deformidades más o menos disimuladas bajo una brillante pasta y artísticos afeites; lujo y penurias disfrazadas; auténticas grandezas y sus antónimos igualmente auténticos.

Para ver y percibir todo eso, basta con ir a las salas de los casinos o simplemente recorrer las calles céntricas de la gran ciudad, en las tardes de auge del verano o durante ese extraño interludio turístico que se llama "semana santa". Para el buen observador, es suficiente inclusive sentarse durante una hora en el hall de un gran hotel. En el del Provincial, por ejemplo. Vamos a hacerlo.

ESTA silueta en bien estudiado atuendo deportivo, en el que ningún detalle falta y todo sobra si realmente su dueña quisiera practicar algún deporte, es una hermosa mujer mayor de edad, aunque no de edad mayor, todavía; pero le gusta que piensen que aún está inédita, y con mucho éxito hace todo lo necesario para impresionar como una joven un tanto asombrada, desorientada, en este mundo lleno de complicaciones que acechan a las almas puras. Pero su cédula de identidad está escrita con la rápida mirada "en biais", que envía en torno por debajo de los párpados pintados nada deportivamente. Es una búsqueda y una oferta. Magnífica oferta.

EN aquel sillón, está también una dama que espera; espera a su marido, suponemos. Bien vestida, con traje de corte impecable. No mira con verdadera curiosidad humana a nadie; además, es demasiado "distinguida" para revelar su reciente inquietud nocturna. El hombre regresó a la cámara conyugal bastante tiempo después de "la última". Tenía muchos whiskies adentro y la billetera algo mustia. Claro es que riñeron. Ahora está sola, despreciativamente sola. Pero quizás... Ahora está luciendo un par de soberbias piernas, y algo más. Lo sabe. ¿Espera o invita?

AQUEL caballero, con cincuenta años compactos, parece despreocupado. No es exactamente eso. Está tomando nota del desfile; está eligiendo. La típica aventura de verano es su especialidad. Tiene experiencia y "tipo". No demorará. Entretanto, silenciosamente anuncia que él es un hombre "importante". El chófer particular llega a tiempo para certificar esa importancia: "El coche, señor." Ante la media docena de espectadores que presencia la brevísima escena, el señor ha ganado muchos puntos de respeto.

NO, esto es otra cosa. Es la honesta ama de casa, la fiel esposa, la excelente madre de familia. Ochenta y nueve kilos y una larga cuenta de centímetros como cintura. Claro, no es precisamente muy elegante; pero, gracias a Dios, ella no lo sabe o cree lo contrario. En todo caso, sus ropas son de alto precio... y coloridas, muy coloridas. Mucho color. Ahora se encamina macizamente, del brazo de su dueño y señor, hacia la salida. Y todo el mundo percibe su inaudible voz: "Miren, ¿me ven? Estoy en el Provincial. ¡En el Provincial!"

AQUI está una señora, una señora que no necesita adjetivos para su correcta ubicación en la compleja planimetría humana. Una dama. Lo parece y lo es. El pequeño mundo del hall apenas la ha notado; pero la ha sentido. Ha pasado como una verdadera señora. Que también las hay, y muchas.

LOS tipos son variados, interesantes e inexhaustivamente numerosos. La humanidad entera. Pero se me acabó el papel. Sólo me alcanza para decir que estuve esta Semana Santa en el Provincial. Yo también.

Si la Rural Estanciera



está
equipada

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

EL DIA QUE CAYO LA "PIEDRA MOVEDIZA"

Por NIARCO A. CARDONA

Para AUTOCLUB

—Cuando se caiga la Piedra Movediza.

En ese entonces, ésta era una de las maravillas del mundo. Las fotografías antiguas —registro valioso de don Carlos Pierroni, cuya familia conserva, como un tesoro, las placas de vidrio— nos muestran a personajes del mundo, que vinieron a visitarla. De distintas latitudes y del país. Desde Blasco Ibáñez hasta Sáenz Peña, desde un extraño gigante —cayado de pastor para el ascenso— hasta el equilibrista de un circo, que se animó a hacer una de sus piruetas en la punta misma de la masa pétre.

El lugar: La Piedra

Malos caminos, entonces, los de los aldeaños.

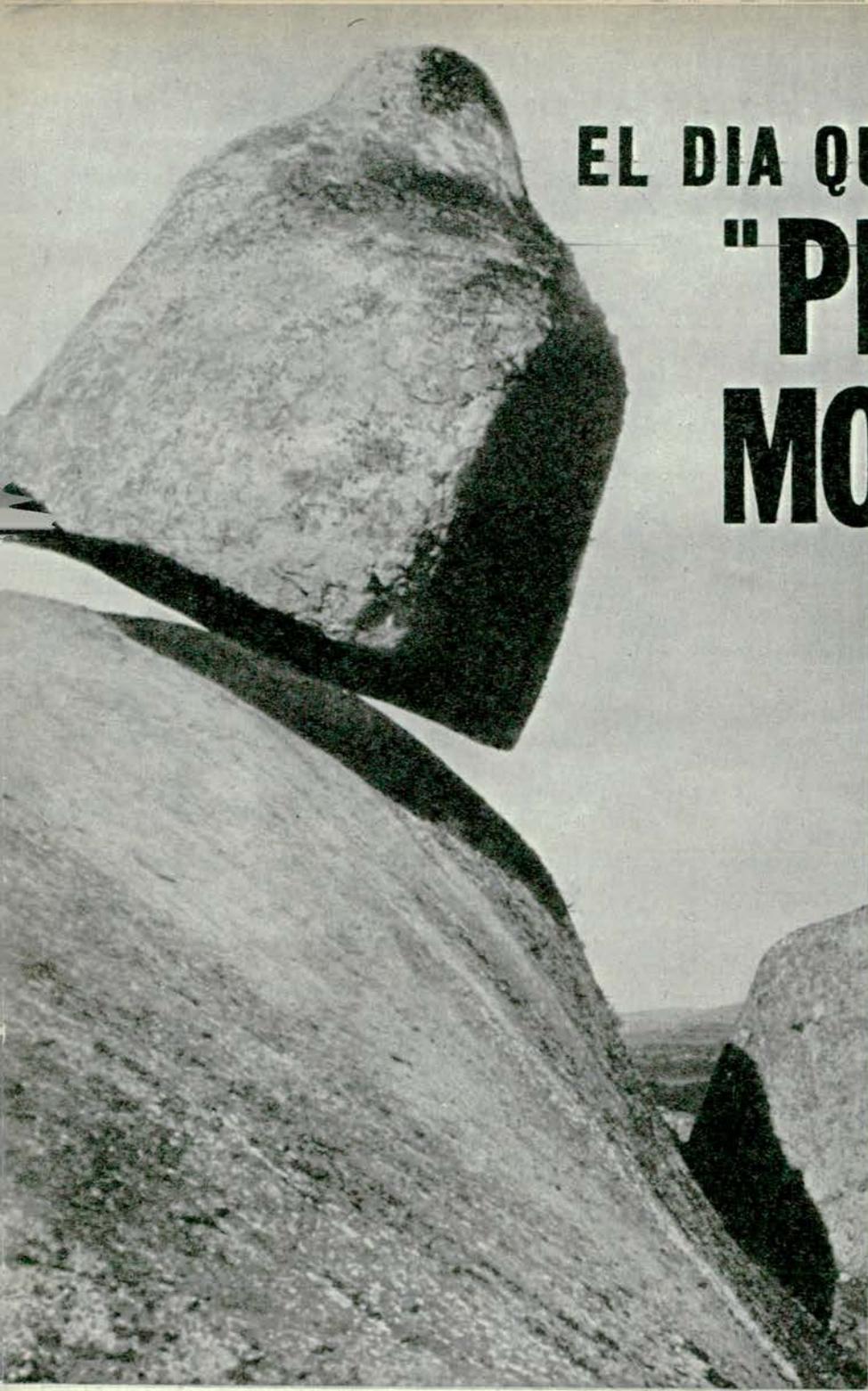
Pocos automóviles había en la ciudad. Algún Mercedes grandote, con sus impresionantes faros a carburo; el Peugeot de Diógenes Ruiz, con sus palancas afuera, que cuando pasaban a cuarenta kilómetros por las calles, impresionaban a las gentes de tranco lerdo, de vida sin apuro, como correspondía a la ciudad de antes. Y que esos mismos vecinos conocían por el ruido, y salían desde los patios grandes de las antiguas casonas para comentar después: "¡Qué olor a bencina!".

Estos se animaban por esos caminos —senderos las más de las veces— llenos de zanjas, "barquinazos", como se decía, nada más que por espíritu deportivo, o cuando algún personaje se llegaba a la ciudad. Los demás iban a pie, a caballo, en chatas, en sulkis, en charretas.

El lugar no era de fácil acceso. Pero la Piedra tenía sus visitantes, jornada a jornada, como los lugares sagrados sus peregrinos, especie de romeros con propensión druidica, fieles admiradores de la extraña equilibrista que estaba ahí desde los siglos.

El paisaje era hermoso. Magnífico. Con esa blandura atrayente de los aldeaños de Tandil. Con ese juego de verdes y oros, que da el verano; un poco melena de espigas y de rastrojos y otro de arboledas, tentador refugio para los soles que abrasaban.

A ambos lados y al frente, había también piedra. Canteras por allá; Montecristo, Cerro Leones, Villa Laza. Más lejos, también horizonte de granito y de diorita; las sie-



En esta fotografía podemos apreciar el aspecto que ofrecía la famosa "Piedra Movediza" en los días a que se refiere esta nota.

—¿C UANDO te vas a morir, "Pandereta?"

—Cuando se caiga la Piedra Movediza.

El diálogo se había oído muchas veces y durante muchos años en Tandil.

—¿Y quién era Pandereta?

Pandereta era uno de esos personajes típicos que no faltan en las ciudades. Y que en las chicas (Tandil lo era en aquel tiempo de la Piedra) se ven más. En los grandes centros urbanos se pierden entre la multitud. En los pueblos o ciudades pequeñas, la gente los ve, los trata, conoce sus modalidades, está al tanto de sus chifladuras.

Pandereta era uno de esos personajes típicos, un poco cuerdos, otro poco locos.

Y cada vez que se le preguntaba "cuándo te vas a morir", decía lo mismo:

rras donde está el Parque Independencia. Al frente y hacia el Norte, el campo tendido, pajonal hirsuto en la extensión grande, entonces quebrado por el labrantío, melena rubia de trigo sobre la tierra morocha.

No fácil la ascensión; pero, los locales eran viejos baqueanos para ir sorteando el vericuetos.

Cosas de siempre

El picnic dominguero agrupaba mucha gente.

Las jornadas habituales, tenían visitas de forasteros.

Cada uno hacía su comentario sobre la maravilla. A simple vista, el movimiento de la Piedra no era perceptible.

Entonces, tras el empujoncito, mirar la sombra para comprobarlo. Y algo más objetivo: sobre la base se colocaban botellas. El movimiento las hacía añicos. En aquellos tiempos en que no se cobraban los envases, si se habrán destruido allí botellas de "bolita" o de aquella inolvidable cerveza de los porrones de barro blanco...

¿Nadie pensó que podía caerse?

Y así, día tras día, a través de los años.

A pie, a caballo, en charret, en chata, en sulky, la gente llegaba por el camino difícil, hasta allí.

—Templo megalítico —decía alguien.

La teoría armaba debate. La polémica se ampliaba, vigorosa, entre científicos, o pseudo científicos.

—Consecuencia, fruto de su cataclismo geológico.

La teoría tenía sus defensores.

—Consecuencias de la erosión...

Pero ella estaba ahí, balanceándose ante el abismo. Imponente, y diríamos orgullosa. TANDIL —en la toponimia araucana— quería decir en realidad "piedra que late", refiriéndose a ella.

Y la visitaba con admiración toda la gente.

¿Pensó alguien que podía caerse alguna vez?

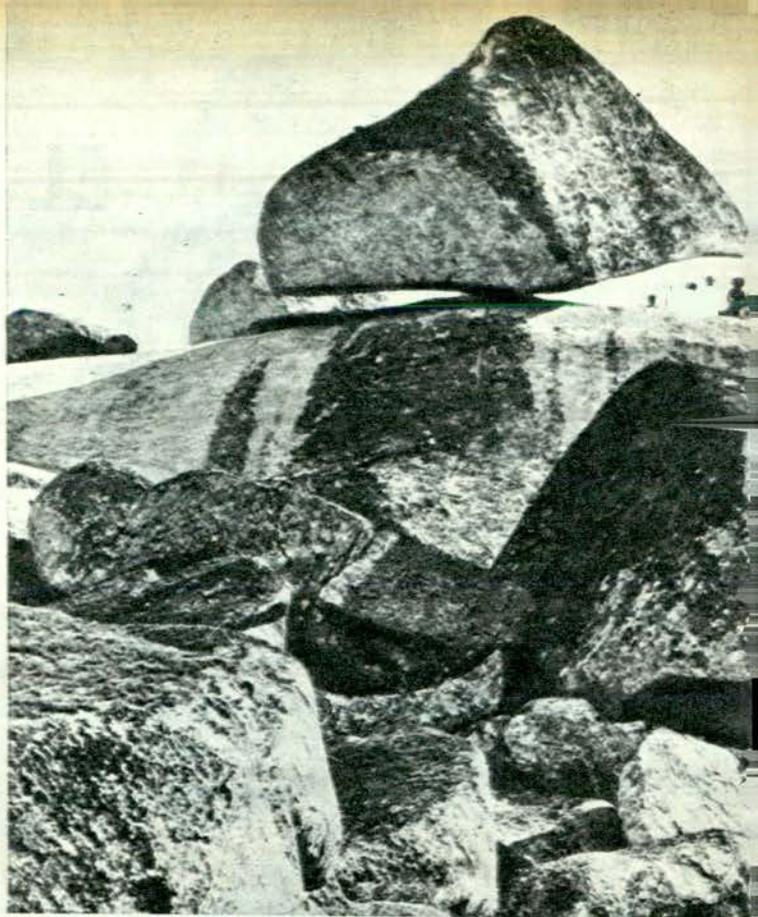
La Piedra se veía desde el centro de la ciudad.

Los baldíos, la edificación chata, permitían como saludarla todas las mañanas, no bien el vecino llegaba a la calle, o tomaba las rutas ciudadanas para ir a su trabajo. ¿Cómo iban a pensar que podía caerse esa maravilla de equilibrio, ese prodigio de la naturaleza, ese milagro de piedra en medio de la pampa?

Sin embargo, no faltaron iniciativas para defenderla. Algunos vecinos reclamaron de las autoridades que se pusiera un ceñido cerco de alambres de púa, para que no se pudiera entrar, tocarla, moverla, y, sobre todo, para que nadie pudiera colocar piedras en la base. Como a muchos visionarios, los trataron de locos.

Y el 29 de febrero de 1912... año bisiesto

Esa mañana cálida y luminosa, la gente salió igual, como todos los días, a hacer sus cosas, en el Tandil del ritmo quieto, de la población no muy numerosa, sin sus fábricas actuales, sin su ritmo de gran centro urbano de estos momentos.



Pudo ver, como siempre, a la Piedra, su piedra.

No encontró, sin embargo, a Pandereta por las calles tandileñas. Esa mañana no andaba el extraño tipo que tantas veces había dicho que habría de morir cuando se cayera la Piedra Movediza.

Aunque era habitual y natural encontrarlo, quizá no extrañó.

El que cruzó la plaza, la vio, allá, como siempre quebrando el horizonte, hacia el Oeste.

El vigilante de facción en la esquina de Centenario y Belgrano, donde estaba la comisaría, también.

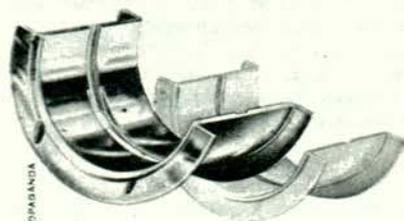
La Piedra, eterna, estaba allí, balanceándose como siempre. El milagro de siglos.

El vecino que salió de su casa para entrar en ese heroísmo sencillo que es la sal de lo cotidiano, su trabajo, sus angustias, sus alegrías, la enfrentó. El, que nunca pensó que podía caerse.

Pandereta había muerto...

En la esquina de San Martín y Rodríguez —corazón urbano— había, a mediodía, un comentario que corría de boca en boca.

Mejor dicho, una noticia breve y tajante:



COJINETES DE REPUESTO

IN-DE-CO

DE BIELA, BANCADA
Y ARBOL DE LEVAS

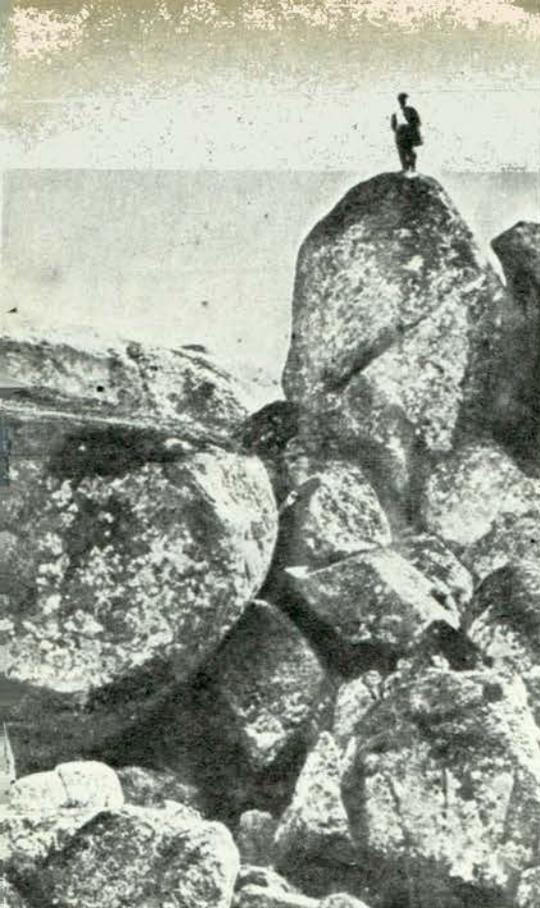
de igual rendimiento que los originales de fábrica producidos para la Industria Automotriz Argentina.

También cojinetes de repuesto para coches AMERICANOS y EUROPEOS.

D.I.C.S.A

CASA MATRIZ:
Montevideo 431
Tel. 49-0254 - Buenos Aires

SUCURSAL ROSARIO:
Avda. Corrientes 555
Tel. 66285



La gente acudía al lugar donde oscilaba la famosa "piedra" atraída por ese fenómeno, y muchos eran los que colocaban botellas en su base para ver cómo eran pulverizadas por el vaivén de la mole.

—¡Murió Pandereta!
—¡Murió Pandereta!

Nadie decía: "Murió Pedro Duffournet".

Y nadie se acordaba, en ese momento, lo que Pandereta había dicho muchas veces: "Me moriré cuando se caiga la Piedra Movediza".

Hasta que, en la esquina del mercado, en un grupo que integraban varios vecinos, don Raimundo Piñero, que llegaba y era saludado por ellos (Don Raimundo, dirigente político de gran arraigo y prestigio entonces), dijo estas palabras:

—Che, ¿está la Piedra Movediza? Porque no se olviden que Pandereta...

Todos se acordaron. Pero, a mediodía, aún la piedra estaba donde siempre, en su vértice extraño y milagroso.

Y... a la tarde

La gente se fue a almorzar.

El mediodía caliginoso invitaba a la siesta. Muchos la hicieron.

Por el lado del Oeste —hacia el rumbo donde estaba la Movediza— nubarrones densos se iban acumulando. Tormenta de verano. Truenos, de repente.

Algún ruido más.

"¡Qué trueno!", se habrá dicho.

Pero de repente alguien que grita:

—¡No está la Piedra!

—¡Falta la Piedra!

—¡Fue ese ruido!

—No, el ruido era de un trueno...

Subieron a las azoteas: no estaba la Piedra.

Fueron a la plaza: no se veía la Piedra...

El vigilante que estaba en la esquina, cerca de la comisaría, acostumbrado a verla siempre, centinela en el horizonte, corrió a decir a los superiores:

—Se cayó la Piedra...

—¡Estás loco! —le gritó el comisario—. ¡Estás loco!...

Métanlo en el calabozo.

Insistía el hombre.

—Quítenle el arma y métenlo en el calabozo...

Hasta que salió el comisario.

La Piedra no estaba...

Había un hondo silencio triste entre el febril preparativo para partir hacia ella. Para ir al lugar... El atardecer vio por los senderos una larga caravana de gente de a pie, en sulky, en carros, en charrets... los pocos automóviles también iban. Uno de ellos —el de Manochi— llevaba a Ricardo Rojas...

Allí estaba, deshecha, la maravilla. Hormigueaba la gente por entre el peñascal. Se acercaba. La tocaba. Miraba hacia el vértice de milagrería.

No quería creer, no se convencía.

Sin embargo, había caído...

—Le pusieron dinamita —afirmaban algunos.

Decían que, a causa de la represión violenta de una huelga, brava, huelga canteril, los obreros se habían tomado venganza.

Inclusive hubo dos o tres detenidos, acusados del asunto. Nunca se probó.

—Esto ocurrió porque no se puso el cerco. Le pusieron tantas botellas que resbaló sobre los vidrios...

—La voltearon con una barreta...

Las conjeturas eran muchas.

Pero, la Piedra había caído. Estaba ahí, deshecha, derrotada, como en un lecho cósmico, el milagro de granito que se había balanceado siglos, insensible a los temporales, a los vientos.

Ni el rayo, que una vez le había sacado un pedazo, la pudo conmovér.

Mucha gente lloraba.

En el crepúsculo, a la hora en que las medias tintas anuncian la noche inminente y profunda, la caravana del regreso parecía un extraño desfile de fantasmas, un cortejo de livideces; extraños promeseros que regresaban desilusionados por el espectáculo de un milagro vencido.

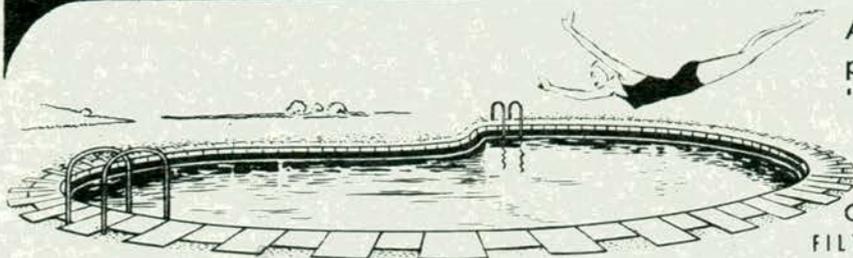
La sombra de Miní y su maldición, también parecían mostrarse, allí, donde el lugar que ocupara la Piedra estaba ahora vacío...

Allá, en el silencio de los cerros, quedaba la piedra muerta.

Aquí, en la ciudad, camino del cementerio, Pandereta se había quedado casi sin cortejo...

CONSTRUYA AHORA SU PILETA... Y PAGUELA "CUOTA A CUOTA"

DUBIN N-9-C



Aproveche la oportunidad de hacer su pileta de natación hoy... y pagarla "cuota a cuota", mientras la disfruta!

CONSULTE A:

VICTOR L. NOGUES

C. PELLEGRINI 1345 - T. 44-5639 - BS. AIRES
FILTROS Y ABLANDADORES DE AGUA S. A. S.

Agente de: Viviendas Guillermo A. Peña y Hno. S. A., Sociedad de Ahorro y Préstamo para la Vivienda.



AUTOCLUB PRUEBA el PEUGEOT 403

La alta posición del distribuidor y el blindaje de las bujías, permiten pasar por los vados sin ningún peligro, pero, desde luego, teniendo ciertas precauciones.

PRESENTADO en Francia en 1956, el Peugeot 403 fue acogido calurosamente por el público europeo. Las causas son simples: sus notables características técnicas, modernísimas en ese momento, se sumaban al prestigio del Peugeot, con más de medio siglo en la fabricación de excelentes vehículos.

Inmediatamente se trajeron algu-

nos ejemplares a la Argentina, pero debieron eliminarle el techo corridizo y algunos otros detalles menores, de manera de entrar dentro de los 1000 Kg. de peso que especificaba la tasa de importación.

Poco después, algunos corredores argentinos lo utilizaron en el Gran Premio Standard, venciendo en su categoría varias veces.

Por HORACIO R. CASARES

Para AUTOCLUB

Estos elementos determinaron también, el favor del público argentino, haciéndolo uno de sus autos preferidos. En 1960, se autorizó la radicación para la fabricación de estos vehículos, y desde ese momento, I.A.F.A. (Industrias Argentinas Fabricantes de Automotores) S.A. bajo licencia Peugeot, comenzó la construcción de lo que hoy se califica como una de las plantas más modernas de Sudamérica.

ESTETICA

Diseñado en 1955, el Peugeot 403 no ha perdido actualidad. De línea

ERROR DEL VELOCIMETRO

Velocidad leída:	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	km/h
Velocidad real:	16,7	25,3	35,7	44,1	54,5	64	74,7	85,7	92,8	104	112,5	124,1	km/h
% de error:	12,5	15,6	10,7	11,8	9,1	8,6	6,6	4,7	7,2	5,4	6,2	4,5	%

sumamente sobria, su "clasicismo" le confiere una personalidad inconfundible. En cualquier ángulo de enfoque, no hay similitud con el diseño de otro automóvil contemporáneo con él.

La pureza de dibujo, se demuestra con el poco uso de cromados y la gran superficie de cristales. Evidentemente, en ningún momento se pretendió estar a la vanguardia de estilo, y es justamente esto lo que contribuyó a que hoy, después de 8 años, el 403 siga siendo un coche de moda.

La acertada selección de colores y tapizados se suman a la perfecta terminación, para calificarlo.

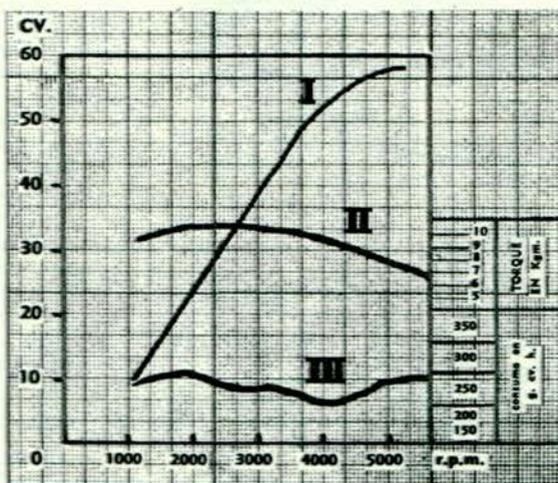
CAPACIDAD

En líneas generales, en el diseño de autos, cada país se distingue por una determinada característica. Los americanos, por sus "botes" super-automatizados; los alemanes, por sus maravillas mecánicas; los italianos, por sus vehículos de características deportivas, etcétera.

Francia es distinguida por la funcionalidad de sus automóviles. En

GRAFICO DE POTENCIA - TORQUE - CONSUMO

La curva I representa la potencia en C.V. La curva II representa el torque en Kg.m. La curva III representa el consumo en gramos de combustible por cv.h. desarrollado (se tomó la densidad de la gasolina, igual a 0,7303 por cm³). Todas las curvas están representadas en función del régimen del motor en r.p.m.



esto el Peugeot 403 es un digno exponente.

Si establecemos la consabida relación tamaño exterior e interior, encontramos que el 403 tiene una nota-

VELOCIDAD MAXIMA REAL

137,5 kilómetros por hora.



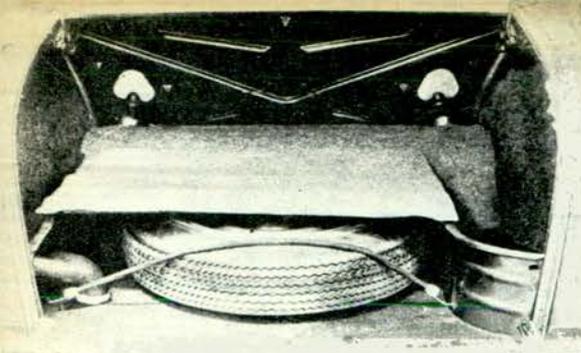
El Peugeot 403 inicia el viaje de retorno a Buenos Aires, desde las puertas del gran hotel Llao-Llao.



En la prueba de maniobrabilidad (slalom), el Peugeot 403 demostró su excelente dirección y estabilidad, estableciendo un promedio de 25,7 Km/h. (nótese la corta distancia entre las banderitas con respecto al largo del coche).

Los 137,5 Km/h. de velocidad máxima, conceden un cruceo de 120 Km/h. sin esfuerzos





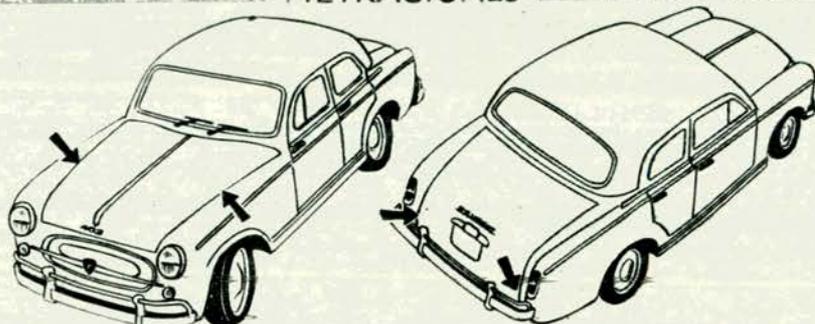
El baúl es cómodo y se encuentra totalmente forrado con amianto, lo que preserva los objetos transportados en él. La rueda de auxilio y las cajas de herramientas son accesibles aun con el baúl repleto (detalle éste muy interesante).

ble capacidad en la escala de los coches medianos. Puede transportar cómodamente 5 (y eventualmente 6) personas, con su equipaje. Sus cuatro amplias puertas, permiten un fácil ascenso y descenso.

Los asientos son confortables y de formato anatómico.

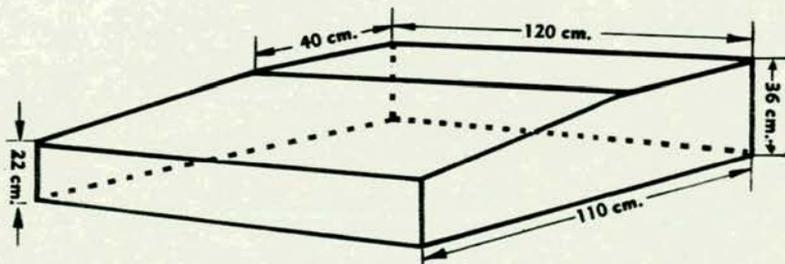
Los delanteros están dispuestos de manera tal de poder alojar tres pasajeros con relativa comodidad. El trasero, enterizo, posee un apoyabrazo escamoteable, en cuyo extremo se encuentra el único cenicero de la parte trasera. De manera que, cuan-

FILTRACIONES



Sometido a una lluvia constante a 120 libras de presión durante 15 minutos.

CAPACIDAD DEL BAUL

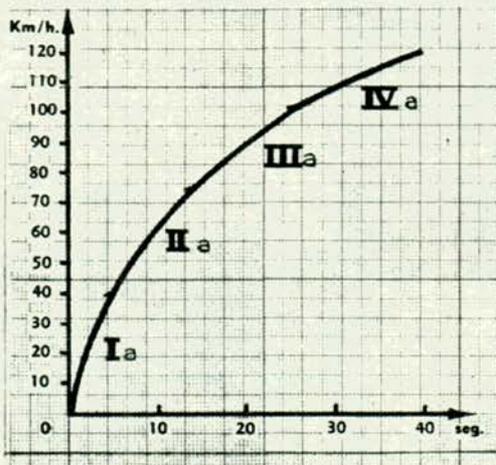


VOLUMEN APROXIMADO: 420 dm³.

En este cálculo se consideró solamente el espacio útil, aproximando la forma interior del baúl a la de un cuerpo cuyas dimensiones se especifican en el esquema adjunto, despreciándose por lo tanto, los huecos.

ACELERACION

De 0 a 20 km/h.:	2,3	segs
De 0 a 30 km/h.:	3,3	..
De 0 a 40 km/h.:	4,5	..
De 0 a 50 km/h.:	6,2	..
De 0 a 60 km/h.:	7,9	..
De 0 a 70 km/h.:	10,4	..
De 0 a 80 km/h.:	14,5	..
De 0 a 90 km/h.:	16,9	..
De 0 a 100 km/h.:	21,3	..
De 0 a 110 km/h.:	28	..
De 0 a 120 km/h.:	36,3	..



Los puntos de la curva del gráfico indican las velocidades en que han sido efectuados los cambios de marcha.

CONSUMO

En ruta: 192 km. con 20 litros de nafta.
En ciudad: 165,7 km. con 20 litros de nafta.

do viajan tres personas en el asiento posterior, es imposible su utilización.

Los asientos delanteros, son rebatibles hacia atrás, permitiendo armar una mullida cama de dos plazas, que tuvimos ocasión de utilizar en el viaje al Sur, una noche de intensa niebla que nos impedía avanzar.

Las diferencias de estatura de los conductores y pasajeros se pueden compensar con un recorrido de asientos delanteros de 15 centímetros, que en ninguna ocasión llegan a molestar a los pasajeros de atrás.

El baúl, de suficiente capacidad, está revestido de fieltro, lo que preserva los objetos que se transportan en él.

La rueda de auxilio y la caja de herramientas, están ubicadas de modo de poder retirarlas sin necesidad de mover el equipaje.

De noche, se ilumina con la luz de la patente, por medio de un ingenioso agujero dispuesto en la tapa del baúl.

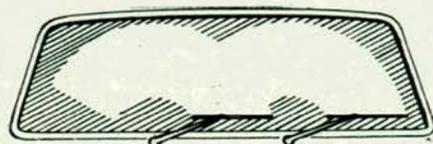
La proximidad de la defensa del paragolpes trasero, hace sumamente incómoda la operación de abrir y cerrar el baúl.

PUESTO DE CONDUCCION

Netamente funcional, se ve beneficiado por la buena ubicación de instrumentos y comandos. En los refinamientos hechos sobre los modelos anteriores, se encuentran: el alargamiento del pedal del acelerador, que pretende salvar la incomodidad del pedal colgante, sin conseguirlo; y la supresión de la mitad superior del aro de la bocina, para facilitar la lectura del instrumental, lo que hace que no lo encontremos muchas veces cuando doblamos y queremos hacerla sonar.

Sobre la barra de dirección, están montadas: la palanca de cambios (de manejo tipo americano, ubicándose la cuarta velocidad empujándola hacia adelante y arriba), el indicador de giro sobre la derecha y el mando de luces sobre la izquierda. Estos dos últimos, pueden, de esta manera, ser

SUPERFICIE QUE ABARCA EL LIMPIAPARABRISAS



NOTA: Debemos destacar el excelente diseño del limpiaparabrisas, cuya cadencia y superficie permiten manejar con un 100 x 100 de seguridad aun en los días de más intensas lluvias.



Las cuatro amplias puertas permiten un fácil ascenso y descenso. La separación de los asientos brinda a los pasajeros del asiento trasero gran confort aun en viajes largos. Nótese la caja de calefacción debajo del tablero que en cierta manera nos confirma que el 403 es un automóvil de 5 pasajeros, al que eventualmente pueden subir 6.

accionados sin abandonar la rueda del volante.

Los reflejos en el parabrisas, son evitados por una visera en el velocímetro y la opacidad del acolchado de seguridad del tablero.

El sistema de calefacción ha sido mejorado, retirando el soplador del cofre del motor y ubicándolo debajo del tablero y sobre el túnel de la transmisión. El funcionamiento es muy satisfactorio, pudiéndose objetar la ubicación de la caja, que molesta al eventual tercer pasajero del asiento anterior. Posiblemente, esto pretenda demostrar que el 403 es un auto de 5 pasajeros y no de 6.

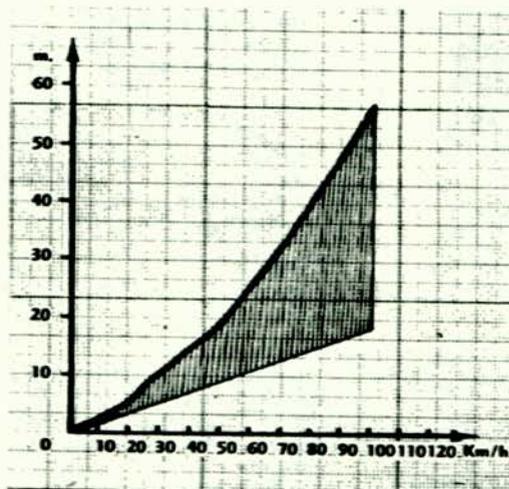
VISIBILIDAD

La gran superficie de cristales ofrece una amplia visibilidad, que se ve disminuida por los parantes del techo, especialmente a los costados de la luneta trasera.

CARROCERIA

Monocasco de diseño simple, con grandes planos que permiten una fá-

FRENAJE



La recta inferior representa los metros recorridos desde el instante en que se ve el obstáculo hasta que se pisa el freno (espacio de reacción). La curva superior representa el total de metros necesarios para detener el coche. La diferencia entre ambas curvas (espacio grisado) representa el tramo recorrido desde el instante en que se acciona el freno hasta que el coche se detiene. (Para los valores exactos, consultar la tabla adjunta.)

A km/h.: 10

Metros recorridos:

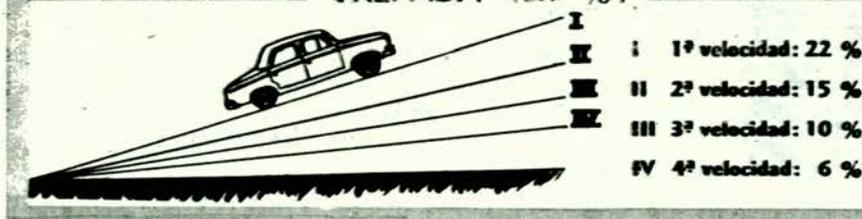
Metros recorridos antes de apretar el freno: (1)

Total de metros necesarios para frenar el auto:

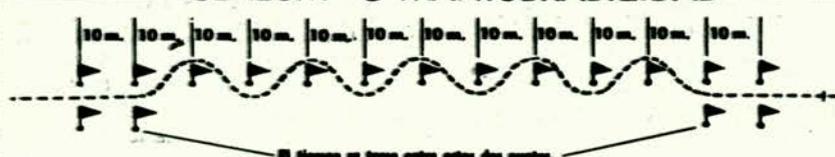
	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Metros recorridos:	1	4,5	7,4	11,4	15,9	21,9	27,3	28,4	37,4
Metros recorridos antes de apretar el freno: (1)	3,9	5,8	7,7	9,7	11,6	13,6	15,5	17,5	19,4
Total de metros necesarios para frenar el auto:	4,9	10,3	15,1	21,1	27,5	35,5	42,8	45,9	56,8

(1) Tiempo de reacción normal del conductor: 0,7 seg.

TREPADA (en %)



"SLALOM" O MANIOBRABILIDAD



Esta prueba consiste en recorrer 100 metros sorteando banderitas, dispuestas según el esquema adjunto, distantes 10 metros una de otra. El tiempo empleado en recorrerlo y la velocidad media que se obtienen, dan un índice de la maniobrabilidad del auto.

Tiempo promedio empleado: 14 segundos. Velocidad promedio desarrollada: 25,7 km/h.

RESISTENCIA AERODINAMICA Y RODAMIENTOS (DRAG)

A 100 km. por hora 22,5 kg. por tonelada.

CONDICIONES DEL TIEMPO EN EL MOMENTO DE EFECTUARSE LA PRUEBA

Temperatura: 29°5.
 Humedad: 62 por ciento.
 Presión atmosférica: 766,4 mm.
 Viento cuadrante noreste.
 Velocidad: 14 km/h.

cil reparación; lo que, indudablemente, influye en los costos de mantenimiento.

La aireación es muy buena, aun teniendo todos los vidrios cerrados. El techo corredizo es duro en su accionamiento, pero hermético. Se debe tener especial cuidado en mantener destapadas las cañerías de desagote.

Los paragolpes y defensas son objetables por su proximidad a la carrocería, dadas las características del estacionamiento en nuestro país.

TERMINACION

Perfecta.

IMPRESIONES DE MANEJO

Para efectuar el Road Test de. 403, se fijó un circuito de 3700 Km. (que luego se hicieron casi 5000) por el sur de la República, abarcando todo tipo de camino, desde el asfalto hasta los guadales arenosos.

Gran parte se hizo por caminos cordilleranos, donde las piedras, del tamaño de un puño, nos acompañaron por unos 300 Km.

El auto que nos facilitó la fábrica, estaba absolutamente normal, sin ninguna preparación especial para estos caminos. Aun llevamos una sola rueda de auxilio y las herramientas con que se entregan los coches a los usuarios.

Debemos confesar que el 403 es casi irrompible. Soportó las peores herejías con un estoicismo propio de



Los frenos, una de las características mecánicas más notables del Peugeot, lo detienen en muy corto espacio. Las marcas de los neumáticos nos muestran la distancia recorrida al frenar a 100 Km/h.



un Ford T. Las piedras no cesaron de pegar con terrible violencia en la parte baja (sin protección) del tanque, cárter, etcétera. Cada nuevo golpe, creíamos iba a ser definitivo, pero no.

Salvo cuatro pinchaduras, un reventón y una rotura de caño de frenos (a causa de una piedra), el auto llegó tal cual había salido.

Debemos destacar, y es digno de tomarse muy en cuenta, la colaboración prestada por la gente del Automóvil Club Argentino de Trenque Lauquen, y el señor Adhemar Barraqué, socio de Sauze Automotores S. A. concesionarios de Peugeot en la zona, que fue prácticamente separado de sus actividades domingueras y se perdió la mañana en buscarlos y hacernos colocar un neumático nuevo (creemos que éste es un fac-

DATOS VARIOS

GAMA DE COLORES: AZUL, NEGRO, GRIS Y AZUFRE.
FORMA DE GARANTIA: Por tres (3) meses, o seis mil (6.000) Km.
DESPERFECTOS QUE CUBRE: Todo menos: Neumáticos, aparatos eléctricos, e Instrumental.
COSTO DE PATENTE: Por primera vez (con gastos de impositiva incluidos), CAPITAL \$ 23.500, PROVINCIA \$ 17.930.
COSTO DE SEGURO: (Contra todo riesgo) \$ 39.000.
PRECIO: (De lista) \$ 659.000.
ACCESORIOS: GOMAS, CRIQUE, HERRAMIENTAS Y LIMPIAPARABRISAS.
ENTREGA: INMEDIATA.

tor muy interesante para quien compra un coche).

En la montaña, gracias a las bajas relaciones de caja en 2ª y 3ª velocidades, se hizo casi innecesario el uso de la 1ª. Aquí pudimos apreciar la seguridad que confieren la estabilidad, los excelentes frenos y la rápida dirección del 403. Estos factores nos permitieron mantener velocidades espeluznantes (mi acompañante da fe de que lo fueron); en algunos tramos llegamos a los 75 kilómetros horarios de promedio.

El confort de marcha, fue otra de las características notables de nuestro coche. La suspensión absorbió suavemente todos los inconvenientes del camino, aun en los momentos en que, debido a los profundos pozos y salientes piedras, tocaba en sus topes. Los confortables asientos, también contribuyen a ello, permitiéndonos hacer jornadas de 20 horas continuas, sin sentir un cansancio excesivo.

Vamos a hacer ahora un resumen del comportamiento del 403 en toda la prueba.

RESUMEN DE LAS IMPRESIONES

VELOCIDAD

Notable para un automóvil de esa cilindrada y tamaño. Sus 137,5 kilómetros horarios de velocidad máxima, permiten mantener 120 (rápida velocidad de crucero) con un resto bastante amplio. La 3ª llegaba a casi 110 Km/h., haciendo posible una mayor reacción cuando se pretende adelantarse a otro, pero a costa de un zumbido bastante molesto de motor y caja.

ACELERACION

No es espectacular, pero lo suficientemente buena como para hacer

del 403 un auto sumamente ágil. Desde luego, el uso frecuente del cambio es obligado.

ESTABILIDAD

La muy buena estabilidad, otorga al 403 un marcado carácter deportivo. Hemos notado cierta tendencia al sobreviraje (oversteer), que se marca más sobre los serruchos o pozos de algunos caminos.

CONFORT DE MARCHA

La suspensión, los cómodos asientos y el silencio hacen muy confortable al 403. La excepción la constituye la caja, cuando se marcha con mucho régimen de motor en 2ª y 3ª velocidades.

DIRECCION

Un poco dura, pero muy precisa. Su pequeño diámetro de giro (9,60 metros) y la baja reducción de la dirección (3¾ vueltas entre topes), permiten una extraordinaria maniobrabilidad, que se hace más notable en el estacionamiento.

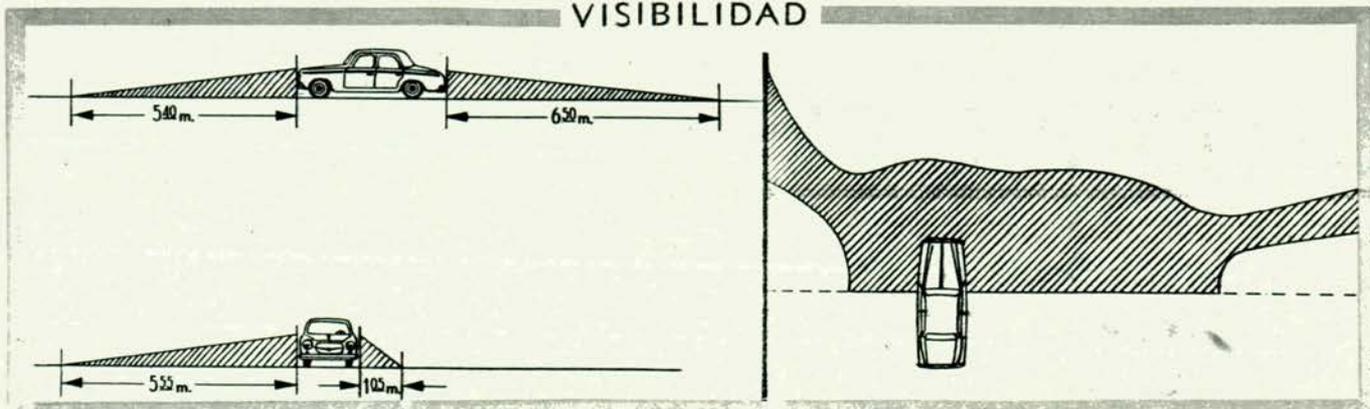
MOTOR

Brioso, de andar muy elástico; debemos criticar el ruido que produce su cadena de distribución. Naturalmente, el ruido aumenta con el número de revoluciones, llegando a asustar a algunos propietarios.

CAJA DE VELOCIDADES

Totalmente sincronizada. Muy bueno este elemento en el caso de 2ª, 3ª y 4ª, pero muy lento en la 1ª. La palanca tiene los movimientos diagramados estilo americano, lo que facilita el manejo en ciudad, ya que la 4ª trabaja normalmente entre los 60 y 70 Km/h. impidiendo su utilización. También la caja zumba levemente.

VISIBILIDAD





FRECUENCIA DEL LIMPIAPARABRISAS

60 oscilaciones por minuto.

mente 6) pasajeros, sumamente robusto y durable. Personal, deportivo si se quiere, con un excelente precio de reventa y una calidad, lo pensamos realmente, que no se discute.

CARROCERIA

Monocasco, autoportante de cuatro puertas con una plataforma soldada al casco.

MOTOR

Peugeot, de cuatro cilindros, dispuestos en línea con válvulas a la cabeza; cilindrada: 1.468 cc.; diámetro: 80 mm.; recorrido: 73 mm. Relación de compresión: 7 a 1; potencia efectiva: 65 HP a 4.900 r.p.m.; régimen máximo: 5.200 r.p.m. Para motor máximo 10,3 kg. a 2.500 r.p.m.; cilindros de camisas húmedas, removibles; culata hemisférica Alpax (fría); cigüeñal de tres bancadas; distribución por cadena de eslabones dobles. Enfriado por agua de circulación forzada por bomba y termostato. Lubricación forzada por bomba de aceite, con filtro de paso continuo. Sistema de combustible con carburador Solex 32 PBIC o Zenith 34 W1, con bomba de nafta mecánica (teniendo también un mando manual). Sistema eléctrico de 12 voltios y 58 amperes por hora.

EMBRAGUE

Tipo Ferodo "Comete Mecano", de accionamiento hidráulico, es de disco único y trabaja en seco. El collarín de embrague con grafito no necesita cuidado y consideramos que es la causa de su debilitamiento. Tipo kz 12, disco "Dental", espesor: 10,2 mm.

CAJA DE VELOCIDADES

(Tipo C3). Tiene cuatro velocidades hacia adelante y marcha atrás. La cuarta está en toma directa. Todas sincronizadas (excepto la marcha atrás) y los engranajes son de dentado helicoidal, silencioso, según el catálogo (ya que una de las quejas más frecuentes es el zumbido de la caja puesta en tercera). Las relaciones de caja son: 1ª: 0,250, 2ª: 0,446, 3ª: 0,693, 4ª: 1 y M.A.: 0,231.

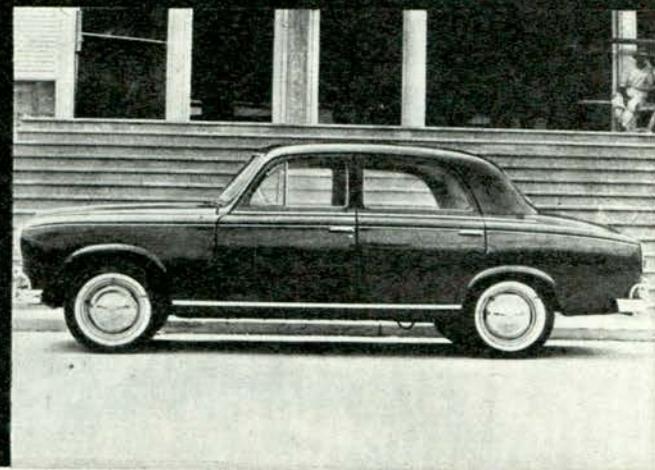
TRANSMISION Y PUENTE TRASERO

Tracción en las ruedas traseras, por tubo de reacción y cardán; puente por tornillo sin fin de acero, 5 hilos de rosca y corona de bronce de veintitrés dientes. Relación: 0,238 (5 x 21) a 100 r.p.m. 4ª vel. = 28,450 Km/h.

DIRECCION

Es de tipo a cremallera con compensación automática, de holgura obtenida por dos empujadores con muelles que apoyan la cremallera sobre el piñón. El con-

(Continúa en la página 89)



EMBRAGUE

Pedal suave, y suave también su funcionamiento. No produce cansancio luego de varias horas de manejo en ciudad.

CONSUMO

Muy económico en ruta. No tanto en la ciudad, pero no creemos que esto tenga mayor importancia para quien compra un Peugeot.

FRENOS

Pensamos que es la característica técnica más notable del 403. Pedal sensible y seguro, el auto frena en muy reducido espacio sin movimientos laterales de ninguna especie. Un poco de debilitamiento (fading) con uso abusivo, pero de muy fácil recuperación.

CONCLUSIONES

El Peugeot 403 es un sedan 4 puertas, con capacidad para 5 (eventual-

La línea 403 es de notable personalidad, de allí su gran éxito de ventas. La carrocería, desde cualquier ángulo de enfoque, mantiene el equilibrio de proporciones; y el poco uso de cromados, denota la limpieza del diseño.

FICHA TECNICA

Marca: Peugeot Modelo: 403
 Tipo:
 Año de producción: 1960.
 Fabricantes: I.A.F.A. S. A. Bajo licencia Peugeot.
 Recibido con: 30.180 km.
 Entregado con: 36.613 km.
 Kilometraje de la prueba: 6.433 kilómetros.
 Chapa N° 647.897 Ciudad de Buenos Aires.
 Neumáticos: 165/380 - 165/15 Michelin.
 Nafta utilizada: Y.P.F. tipo especial.

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

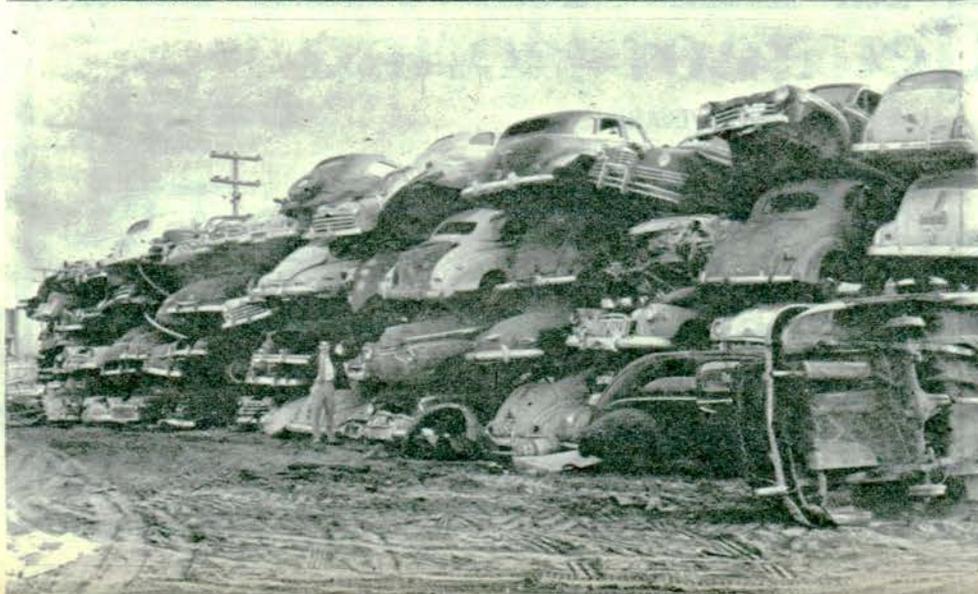


Como vemos en esta foto obtenida en el parque nacional de Yosemite, California, el automóvil del ciudadano norteamericano se mete en cualquier parte, inclusive "dentro" de los troncos de árboles.

Y SU

Fotos y texto
por el
Dr. EDUARDO
CRUDELE

Para AUTOCLUB



Disfrutar de un frugal refrigerio o de una abundante comida tampoco es problema para el conductor. No hace falta bajar del auto. Diligentes auto-moxas atienden con rapidex su pedido.

Los automóviles no "mueren" en la forma que es habitual en nuestros países. En los Estados Unidos suelen terminar sus días en cementerios "ad hoc" como éste que muestra la fotografía, tomada en Chetenne, Wyoming.

Los felices poseedores de un automóvil tampoco tienen necesidad de hacer cola frente a la boletería del cine para ver una buena película. Los films pueden verse cómodamente instalados en el interior del coche.

ES sabido que el automóvil constituye para el habitante de los EE.UU. de Norteamérica una especie de segunda naturaleza. Hay un automóvil para cada tres habitantes y dentro de él pasan una apreciable cantidad de tiempo y realizan las más variadas y disímiles actividades. Digamos, como ejemplo, que hay Bancos que habilitan ventanillas dispuestas de tal forma que puede cobrarse un cheque sin apearse del automóvil.

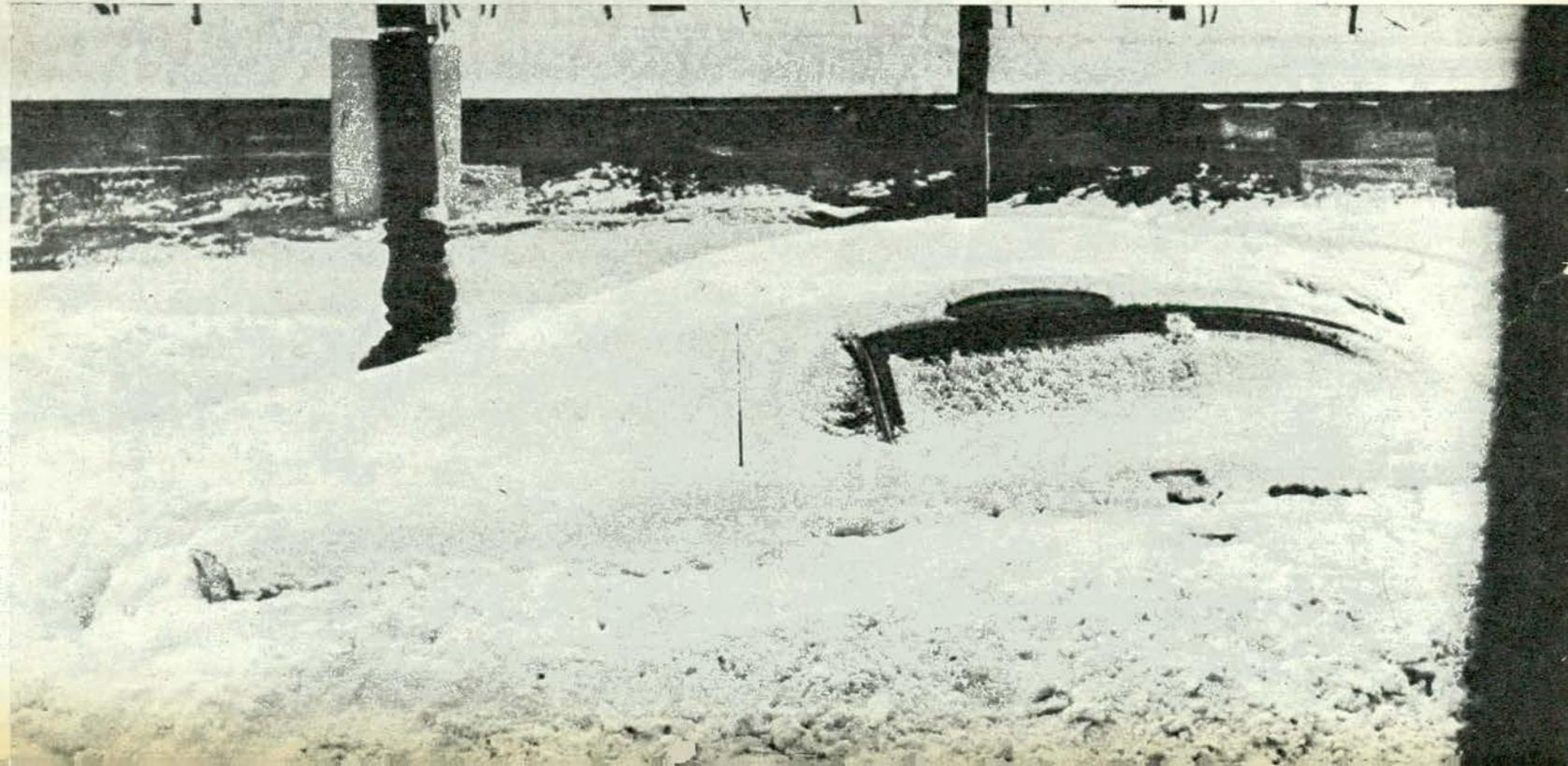
Hemos seleccionado algunas fotografías tomadas en los Estados Unidos, que por la vía del humorismo caracterizan esta pintoresca modalidad de nuestros progresistas hermanos de la gran nación del norte.

En Detroit, el gran centro productor de automóviles del estado de Michigan, es frecuente poder ver cómo los automóviles caminan sin gastar nafta en la proporción que es habitual. Aquí tenemos un claro ejemplo.



EL NORTEAMERICANO AUTOMOVIL

Claro que no siempre el automóvil puede desarrollar las velocidades para las que ha sido preparado. En esta foto, tomada al final de una brava nevada, el coche apenas emerge de la fría capa que lo cubre.



ECOS DE UN GRAN PREMIO

LA CARRERA DE REGULARIDAD "LAGOS DEL SUR"

POR RAUL LEONARDO CARMAN

Para AUTOCLUB

EL II Gran Premio de Regularidad "Lagos del Sur", fiscalizado por el Club Argentino de Regularidad, volvió a demostrar que a Bariloche se puede llegar en automóvil: de los 58 coches que iniciaron la competencia en Plaza de Mayo un día sábado, arribaron el martes a San Carlos de Bariloche, 55, y de éstos, 42 se clasificaron.

Todos los automovilistas que intervinieron en la prueba coincidieron en afirmar que Bariloche resulta perfectamente accesible por los caminos que recorrieron; sólo el tramo entre El Carancho y La Japonesa, en la provincia de La Pampa (ruta 152), y hasta Chinchinales, después de tomar la ruta 22, se constituyó en un serio obstáculo y demandó esfuerzos para poder superarlo sin perder posiciones en la carrera.

El ganador de la carrera, Alberto Berry Higgs, corrió acompañado de la señora María R. de Bertrán, y los señores Horacio Bertrán y Rodolfo Pérez. En la primera etapa tuvieron dos pinchaduras y debieron correr

En San Carlos de Bariloche, frente al Hotel Pilmayquen, las máquinas intervinientes en la esforzada carrera descansan después de la competencia.

varios kilómetros sin auxilio. Higgs interviene en estas pruebas desde 1950, y junto con la señora de Bertrán fueron campeones en 1961 y en 1962.

Héctor Lamas, piloto de la máquina Nº 32, corrió con Rodolfo Oliva como copiloto; también lo acompañaron Ever Cantera y Samir Hid.

Le preguntamos a Lamas si este tipo de competencias resultan entretenidas; su respuesta fue categórica:

—Tan entretenidas que no pude tomar ni un mate.

¡Los que saben que Lamas es gran tomador de mate, allá en sus pagos de Tres Arroyos, sabrán valorar la respuesta en toda su elocuencia!

Los que piensan que en nuestro país no existen más gauchos, deberían conocer en Bariloche a don Mario José Bravo. Fue amigo y colaborador de los periodistas, facilitando la tarea de éstos en todo momento; los lectores deben estar



agradecidos Otro gaucho para el recuerdo: Orlando Balcaldi, entusiasta colaborador de Tirabasso en la Dirección Provincial de Turismo de Río Negro.

Roberto Camdesus, piloto del coche Nº 1, fue el primero que atravesó el puente sobre el río Limay, entrando en territorio de Río Negro. Debí acompañarlo como copiloto su hijo Daniel, pero a último momento no pudo viajar, y entonces actuó de copiloto su hija Mabel (¿émula de las suecas?). Lo acompañó también la señora de Camdesus y una amiga. No tuvieron mayores inconvenientes en todo el viaje, salvo una pinchadura en Chelforó que les costó la carrera. Nos contó Manuel Sánchez que Camdesus, allá por el año 47, era atleta en la Unión Deportiva Argentina (corría 400 metros llanos). Lleva el deporte adentro.

Tres lotes donó la firma Guaraglia para ser rifados. El primero lo ganó

La máquina Nº 5, de Carlos García Alonso y Oscar Calvelo como acompañante, cruza el puente sobre el río Nirhuau, cerca de Bariloche. Ocuparon la quinta colocación en la clasificación general.





Numeroso público, en una de las calles principales de San Carlos de Bariloche, aguarda la llegada de los competidores.

Héctor Lamas, y dijo que todos quedaban invitados para un asado el día que tomara posesión; el segundo lo ganó Ricardo Argentino Devoto, control del C.A.R., e inmediatamente lo donó a su club; el otro lo ganó Enrique Rossi, enviado especial del diario "La Prensa", y fue el más gracioso de todos: dijo que allí iba a levantar "la casa del periodista".

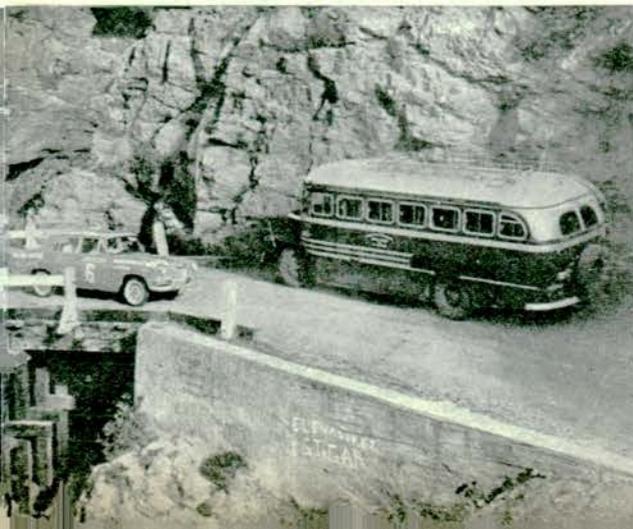
UNA META: QUE TODOS PUEDAN LLEGAR A BARILOCHE

Responde a algunas preguntas Elio M. Tirabasso, Director Provincial de Turismo de Río Negro.

¿Contribuyen las carreras de automóviles a fomentar el turismo?

—Las carreras de automóviles demuestran que hay caminos y que se puede llegar. El arribo de automóviles chicos, de bajo consumo, animará a viajar hasta Bariloche también a la gente que dispone de menos recursos económicos. Aquí cada vez llega más gente en autos chicos.

Alberto Higgs, acompañado por María R. de Bertrán, conduce el coche Nº 6, frente a una doble dificultad: el puente y un ómnibus. Ganó la carrera con 124 puntos.



¿Con respecto al turismo hay algún proyecto interesante?

—Actualmente se está planificando la instalación de estaciones para acampantes; intervienen en esa planificación la Dirección de Parques Nacionales, la Dirección Municipal de Turismo, la Dirección de Turismo de Río Negro, la Dirección Nacional de Turismo y la Policía de Río Negro. Sólo algunas universidades y colegios privados cuentan con lugares reservados para "camping"; lo que se desea hacer es solucionar el problema de los numerosos turistas que llegan anualmente para acampar, dándoles un lugar con todas las comodidades apropiadas. Se tomarán para ello áreas de tres hectáreas cada una, divididas en tres secciones, una para los "mochileros", otra para infraestructura (servicios comunes a todos los que se establezcan), y una tercera reservada para el estacionamiento de automóviles. Todas las áreas estarán ubicadas en las proximidades de caminos y de cursos de agua, y para que no falte nada se cuenta con el asesoramiento técnico de la Asociación Argentina de Albergues y la Federación Argentina de Acampantes. Para realizar esta obra, la provincia ha votado en el presupuesto 1962/63 la suma

Alberto Higgs y la señora María R. de Bertrán, ganadores del 2º Gran Premio de Regularidad "Lagos del Sur", con la máquina Nº 6.



de tres millones quinientos mil pesos.

¿Otro gasto relacionado con el turismo prevé el presupuesto provincial?

—El presupuesto de obras públicas, de acuerdo con el convenio firmado el año pasado con el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, prevé la construcción de estaciones de servicio con moteles, uno en Chelforó, intersección de las rutas 153 y 22, y otro en Viedma; para el primero se destinan un millón setecientos mil pesos y para el segundo tres millones quinientos mil.

Elio Mario Tirabasso, director de turismo de la provincia de Río Negro, responde algunas preguntas del cronista de AUTOCLUB.



Por
JOSE
RAMON
LUNA

Para AUTOCLUB



Catamarca, la hospitalaria tierra de la Virgen del Valle, es un canto a la fe. Aquí vemos la iglesia matrix de la ciudad capital, frente a la plaza 25 de Mayo.

CATAMARCA, leyen

LA letra de una zamba dio otro cariz a la idea que el vulgo tenía de la provincia de Catamarca. Provincia noroeste, lejana, recostada en la cordillera, llegaba su solo nombre a Buenos Aires, acarreado un melancólico prestigio de pobreza, lentitud, pachorra, pena honda de no vivir la vida, sino solamente durarla...

La letra de "Paisaje de Catamarca", de Polo Giménez, barrió con la leyenda gris, a la que pasó una luminosa pincelada "con sus distintos tonos de verde". Así, dejó advertir una sugestión alegre, laboriosa, a la que no faltan ni las eglógicas referencias a la majadita de cabras, a la hacendosa chinita y a la casera y sabrosa industria del quesillo. Polo Giménez ha hecho más por Catamarca que todos los funcionarios al servicio de la burocracia turística en la provincia.

Y Catamarca es así: alegre, laboriosa, verde. El automovilista que

llega a ella por la cuesta del Portezuelo, puede comprobarlo. Es aconsejable calcular la llegada a la cresta del Alto en horas de la madrugada, en tiempo de verano. El invierno cambia el paisaje, porque domina sobre el Ambato (de Ampatu: sapo) la cáscara de nieve que le acumula el clima.

El viajero que se asoma desde la cresta del Alto hacia el valle de Catamarca, tiene a su frente el alto paredón de cerros que se encrespan hasta alzarse en El Manchao. La ciudad, en la parte baja de la falda, tiene un brillo de gema, cuando la tocan los primeros rayos del sol mañanero. Una ligera bruma polariza las radiaciones luminosas y otorga al conjunto la tonalidad de un ensueño. El Río del Valle, más abajo, muestra hoy solamente su cauce arenoso, esqueleto de lo que fuera otrora sinuosa serpiente de agua. Todo su torrencial contenido lo detiene embalsado el poderoso dique

de Las Pirquitas, cuatro leguas más arriba.

Paisaje, viñas y caña

El dique de Las Pirquitas, verdadero monumento a la "pirca" indígena, pues su murallón está hecho en piedra suelta convertida previamente en pedregullo, va a resultar un fundador de pueblos. A su vera, ya están alzándose las primeras residencias de lo que en un mañana muy próximo será una de las más pintorescas villas veraniegas del país.

Aunque villas veraniegas no le faltan. Tiene la de El Rodeo, paraje prodigioso en pleno corazón del Ambato, valle que está a 1.500 metros de altura, surcado por siete torrentosos arroyos de cristal. Es una zona frutícola, donde la nuez, el manzano, la pera y el durazno se dan con espontánea prodigalidad. Y, además, en los jardines de la casas veranie-



El turista que llega con su coche a la cuesta del Portezuelo puede gozar de estos paisajes "con sus distintos tonos de verde". Al frente, el alto paredón de cerros que se encrespan hasta alzarse en El Manchao.

da gris, verdad de oro

gas abren su gracia colorida las días más hermosas y más grandes del mundo.

Catamarca no tiene solamente el mérito del paisaje, ya reivindicado definitivamente. Si nos pudiéramos a estudiar serena y severamente, hallaríamos una hermosa y sabrosa novedad: los primeros y mejores vinos del país, fueron hijos de viñas catamarqueñas. Casi podríamos asegurar que el Falso Inca Bohórquez, andaluz bribón y simpático, al mismo tiempo que presenció las primeras representaciones teatrales dadas en esa parte del mundo, a menos de un siglo del descubrimiento de América (1579), probó también los primeros vinos, de cepas traídas por Juan Gómez Zurita, en 1558, y nutridas por la tierra catamarqueña del valle de Conando, al Oeste de la hoy ciudad capital.

No sólo el vino: también la caña de azúcar. Mucho antes de que Colombres iniciara la etapa industrial

azucarera en Tucumán, cerca de los límites con Catamarca, precisamente, ya hubo en Catamarca plantaciones de caña de azúcar. Se fueron hacia el Norte de Valle Viejo, que era zona indígena tabacalera. La cenida vecindad con la montaña no ofrecía, como Tucumán, planicies amplias para el cultivo en extenso de la caña de azúcar. De ahí que leguas más al Norte, fueron halladas esas tierras y explotadas en la dulce industria.

Hoy, si bien no se hace azúcar en Catamarca, sus vinos son estupendos. Cuatro bodegas marcan las cuatro zonas vitivinícolas diferentes. Las unas, ya probadas con la producción de vino: Tinogasta, Andalgalá Saujil. La otra, famosa mundialmente por su producción, de aguardiente de uva: Valle Viejo (una marca comercial de este nombre tiene que ver con el lugar geográfico mencionado), se estrenará en la producción de vino. Ha sido

probada sólo en forma parcial; y a fe que, de entrar más a fondo en el trabajo, se lograrán vinos sorprendentes.

La tierra hospitalaria

Catamarca sigue siendo, en espíritu, la hospitalaria tierra de la Virgen del Valle. Sus gentes son cordiales, cariñosas, con el más alto grado de comprensión humana. En tiempo de la Función de la Virgen, como se llama a las festividades en que se celebra a la Virgen del Valle, las casas de la ciudad están abiertas para los forasteros que quieren albergarse en ellas. Antes, hasta hace un cuarto de siglo, era ofensa ofrecer dinero por el albergue y el alimento. La ola materialista que tomó auge en la etapa del 45 al 55, modificó, aunque no del todo, el espíritu de las sencillas gentes de Catamarca.

Se avecina para la provincia un

Cardones gigantes como éste son frecuentes a la vera de la ruta nacional número 38, cerca de El Portezuelo. La ciudad, en la parte baja de la falda, tiene brillo de gema cuando la acaricia el sol.

período de prosperidad que, si lo favorece la mano de un buen gobierno, puede hacer de la antigua cenicienta una de las más ricas del país. Ello le vendrá por la apertura de su "era de la minería". Los yacimientos de oro y manganeso de Farallón Negro son portentosos. Son las famosas minas de Aguas de Dionisio, que están actualmente en los primeros tramos del proceso de explotación intensiva. El manganeso resulta metal más valioso que el oro, por cuanto se le utiliza en metalurgia, y su producción en el mundo es relativamente escasa.

Musicalmente, Catamarca es un verdadero fortín del folklore. Los más hermosos motivos de la música mestiza y aun indígena pura, se conservan en sus valles, verdaderos cofres de piedra. Desde la vidala indígena, cuya música tiene poco o nada de híbrida, hasta la zamba, que en la provincia adquiere su más exquisita sugestión. Hemos visto señoras de mucha edad bailando la zamba, y con tal gracia que los años parecen que se vuelan en alas del pañuelito y la femineidad más juvenil retoza en sus ojos y su sonrisa. La zamba —la zamba auténtica-

SUSPENSION

Resuelva el problema de su
JEEP - ESTANCIERA
y RASTROJERO

Coloque una suspensión
INDEPENDIENTE



Colocación en el día
Distribuidores exclusivos en toda
la República:

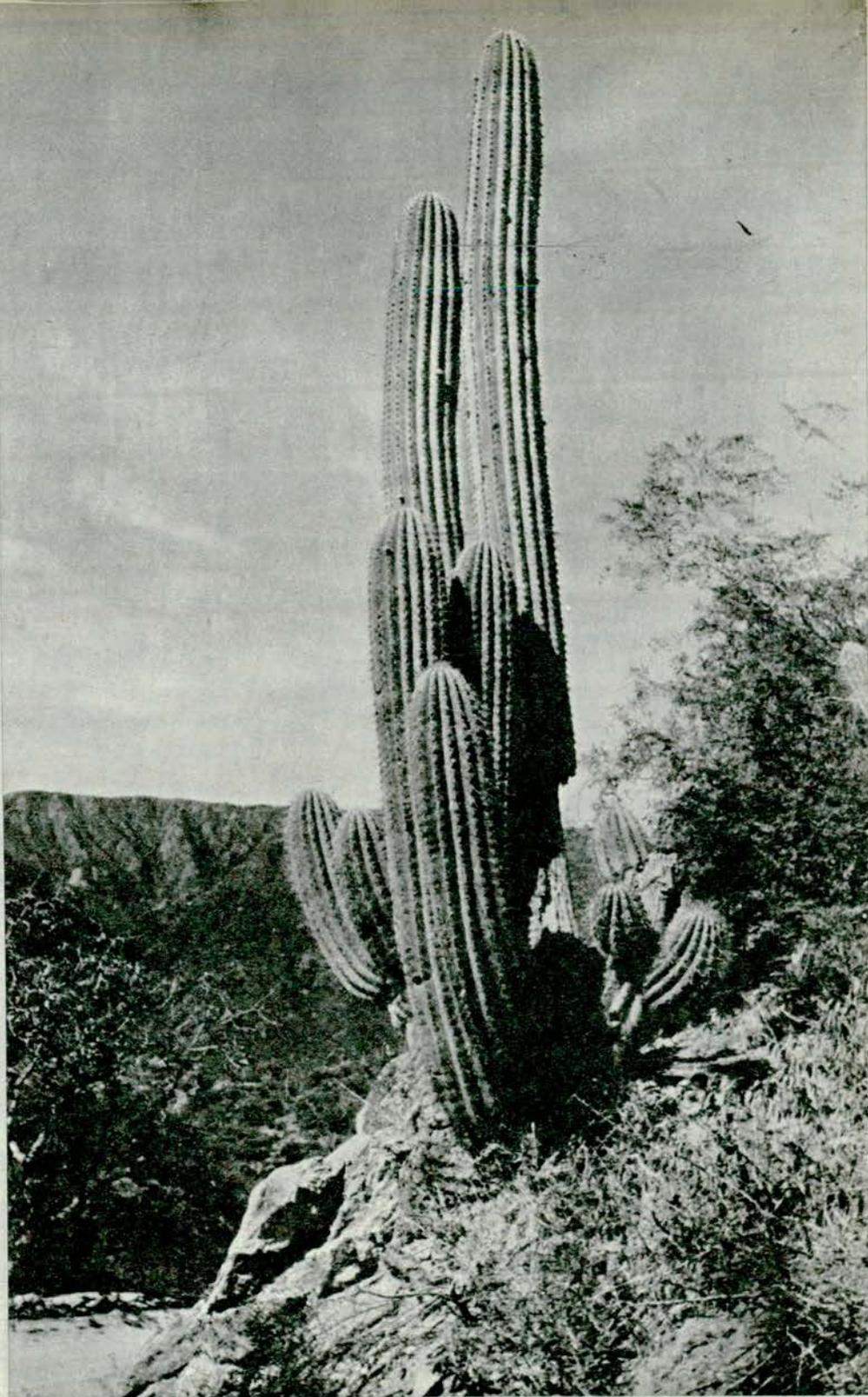
AUTOLANDIA S. R. L.

Av. MAIPU 2170/74

Olivos (provincia de Bs. Aires)

T. E. 791-4511 - 2184

Zonas disponibles para agentes
del interior.



mente musical y ballada de modo auténtico— ejerce su influencia mágica en las almas, trayéndoles la esencia de las más antiguas e inocentes gracias picarescas de la raza.

Chacareras, gatos, escondidos, vidalitas montañosas, toda la música del cerro, se recrea en los instrumentos típicos de los catamarqueños, a los que se han incorporado el violín, herencia del santo seráfico y entrañado que es Francisco Solano. El les enseñó a tocar el violín y a fabricarlo. Santiago del Estero, La Rioja y Catamarca siguen siendo sus baluartes.

De Catamarca partió la voz sere-

na, cuando los comienzos de la Organización Nacional. Y a poco de consagrarse nuestra Carta Magna en el documento político y humano más hermoso de nuestra democracia, la Constitución Argentina, la voz serena que celebró la etapa nueva fue la de fray Mamerto Esquiú, que la dijo desde el púlpito de su iglesia, la de San Francisco, en Esquiú y Rivadavia. Desde allí, su voz iluminó las conciencias y detuvo el brazo de más de un montonero. Su resonancia tiene vivencias hasta hoy mismo, y a poco de estudiarlas, verán los estadistas lo que es una verdadera lección de democracia.

JUEGOS ANDINOS INVERNALES

ORGANIZA LA DIRECCION
NACIONAL DE TURISMO

LA Dirección Nacional de Turismo ha tomado a su cargo la organización de los Juegos Andinos Invernales de la temporada 1963, que este año tendrán como escenario —magnífico derroche de esplendor imponente de la naturaleza— la alta cordillera mendocina, en la región de Las Cuevas y Puente del Inca.

Existen motivos muy fundados para confiar en que estos Juegos Andinos van a convertirse en el punto de partida de una densa corriente turística, como lo merecen la belleza de la zona elegida para su realización y los múltiples atractivos de todo orden que los organizadores de las fiestas han incorporado al programa y que, sin duda alguna, darán brillante tono social a los espectáculos proyectados y abrirán promisorias perspectivas para el porvenir.

A continuación damos el programa detallado de las actividades programadas:

VIERNES 6 DE SEPTIEMBRE

- 11 hs.: Plaza "General Ibáñez"
CEREMONIA DE APERTURA
— Izamiento del Pabellón Nacional y banderines y distintivos.
— Himno Nacional.
— Palabras de bienvenida.
— Encendido de la lámpara votiva por la antorcha de los Juegos Andinos Invernales.
— Juramento Andino.
— Desfile de las Delegaciones participantes.
- 16 hs.: Sala de Conferencias
— Convención de Delegados.
- 18 hs.: Salones Hostería Las Cuevas
— Recepción en honor de Autoridades, Invitados y Delegaciones participantes.
— Desfile de modas invernales.
- 20 hs.: Pista de Hielo
— Exhibición de patinaje artístico.

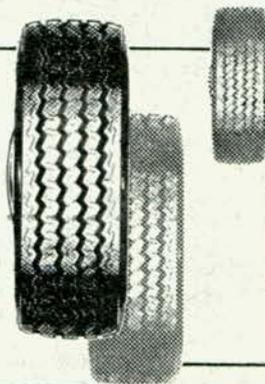
SABADO 7 DE SEPTIEMBRE

- 9 hs.: Pista de Esquí
— Iniciación de las Competencias Deportivas.
— Bendición de la nieve.
- 10 hs.: Pista Nº 1 (Cristo Redentor-Las Cuevas)
— Carrera de bajada (damas y caballeros)
- 10.30 hs.: Pista Nº 3 (Quebrada de Matienzo)
— Biathlon Moderno Invernal.
- 11 hs.: Sobre la localidad
— Exhibición de acrobacia aérea.
- 11.30 hs.: Pruebas Hípicas Invernales.
- 15 hs.: Pista Nº 2 (Laderas del Cerro Tolosa)
— Carrera de Slalom Especial (damas y caballeros).
- 16.30 hs.: Pista Nº 1 y 3 (Cristo Redentor-Las Cuevas y Quebrada de Matienzo)
— Carrera "Combinación" tres pruebas.
- 19 hs.: Salones de la Oficina de Correos
— Inauguración de exposición filatélica, fotográfica y de equipos de montaña.
- 20 hs.: Plaza "General Ibáñez"
— Concierto de Bandas Militares.
— Concurso de canciones andinas.
— Fogones típicos regionales.
— Retreta del desierto.
— Espectáculo invernal nocturno.
- 22 hs.: Salones Hostería Las Cuevas
— Gran Baile de Honor.

DOMINGO 8 DE SEPTIEMBRE

- 9 hs.: Pistas Nº 3 y 4 (Quebrada de Matienzo y de Navarro)
— Prueba de Patrullas Militares.
- 10 hs.: Circuito Laderas Cristo Redentor
— Carrera de Go-Cars sobre hielo y nieve.
- 11 hs.: Plaza "General Ibáñez"
CEREMONIA DE CLAUSURA
— Concentración de las Delegaciones.
— Entrega de Premios a los ganadores de los primeros Juegos Andinos Invernales.
— Palabras adivivas.
— Desfile final.

SIEMPRE PRIMERAS



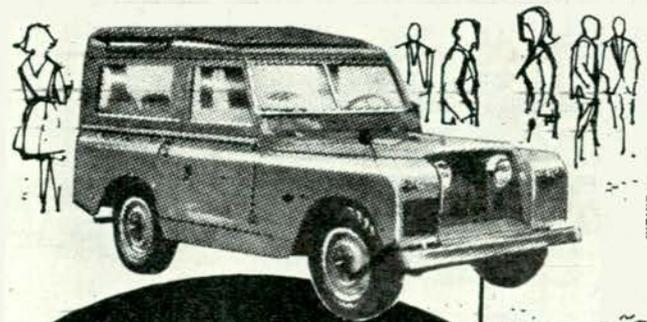
CUBIERTAS
PARA ALTAS
VELOCIDADES



AVON

6.50 x 16 6 Telas
155 x 380 6 Telas
5.90 x 14 4 Telas

DISTRIBUIDORES
ARTYMET
S. A. C. I.
JUNCAL 4625 TEL. 71-3221 BS. AS.



**LAND-
ROVER**

STOCK COMPLETO DE
REPUESTOS
PRECIOS
SIN COMPETENCIA

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

ARTYMET
S. A. C. I.

JUNCAL 4625
TEL. 71 - 3221
BUENOS AIRES

POCOS lugares de la República, como el territorio de la provincia de La Rioja, son tan pródigos potencialmente para la atracción del turismo, si se considera que ensambla clima, paisaje, historia, tradición y tipismo. Pero hay algo de valor más imponderable que el silencio, la transparencia de la atmósfera y la vidala descolgada desde la falda áspera del cerro: la cordialidad de su gente, trasunto de hidalga vocación hispana, que viene desde tiempos primigenios. Explícase que tal característica haya perdurado porque La Rioja está a trasmano de las rutas transitadas en la diástole y sístole del país y porque la leyenda del Velloco de Oro, cuando se reveló la inagotable veta aurífera del Famatina—rival del fabuloso Potosí—tuvo vigencia en época no propicia para los torrentes inmigratorios indiscriminados. De ahí que tal idiosincrasia haya prevalecido, mezclada un tanto por proceso de mestizaje, con el espíritu levantisco y el ánimo bravío del aborígen, que fue indó-

de pertrechos y vituallas. De ahí que no fuera difícil el apresamiento que hizo de un cacique, a quien, para inspirar confianza, Velasco devolvió la libertad. Fundada la ciudad el 20 de mayo de 1591, fueron los primeros tiempos de bonanza con prudente trato con el indio por aquella anecdótica circunstancia, hasta 1630 en que se produjo el alzamiento general de los aborígenes, sofocado tras sangrientas jornadas por el gobernador Albornoz. Por eso los vecinos vivieron virtualmente con el arma al hombro, ante la disyuntiva de aislarse del resto del mundo conocido y arraigar para siempre, o emigrar a otras regiones pacificadas. Prevalció, aún a costa del riesgo que entrañaba, el primer criterio y lo fue por embrujo del paisaje, más que por el atractivo de la fortuna, pues no había minas que laborar ni indios de encomienda entregados en merced y las perspectivas del comercio, por las enormes distancias con otras ciudades, eran hipotéticas. Por eso el riojano de la colonia procuró autoabastecerse y plantó viñedos, algodón, olivares y nogales con proyección de futuro. Tal es el origen de la economía rural que caracterizó a La Rioja durante los tibios y perezosos días coloniales y que se proyectó en la agitada dimensión histórica de la independencia y de las guerras fratricidas, pues tal economía de abundancia creó una serie de familias semif feudales, germinadoras de caudillos en potencia, diestros en las labores del agro y en másculas faenas ganaderas, compartidas con el paisano en comunidad, a lo que cabe añadir el telúrico mandato español y diaguita, sinónimo de altivez y coraje.



Todos los santos

Por JUAN A. CUELLO FREYRE
Para AUTOCLUB

mito en esa región, donde los flecheros de Juan Calchaquí, descendientes de la misteriosa raza diaguita, que tampoco pudo someter el Inca, mantuvieron en jaque por siglos a los conquistadores.

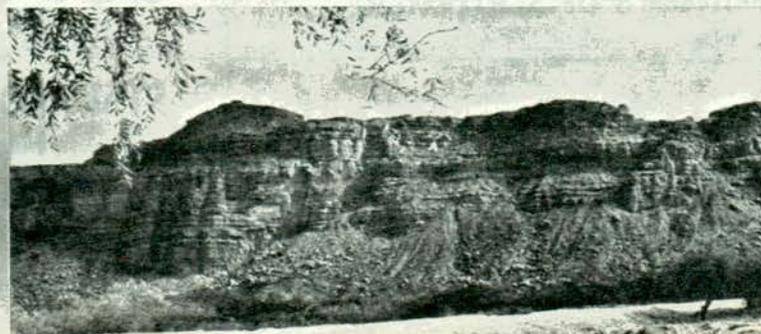
Todos los Santos de la Nueva Rioja

La fundación de la Ciudad de Todos los Santos de la Nueva Rioja—nombre original que prevaleció en la documentación de la Colonia—se hizo en plena lid con el indio. Débese al gobernador de Tucumán—territorio que comprendía las actuales provincias nortenas y las de Catamarca, Santiago del Estero y Córdoba—, con propósitos bélicos para afirmar en ésa, a la sazón misteriosa latitud, el dominio de la Corona. Consta la expedición de sesenta españoles avezados en el manejo de las armas, con yelmo y coraza y de ochocientos caballos de guerra, aparte de catorce carretas bien provistas

Como una extraña e insólita muralla de sugestivos tonos rojizos, los famosos mogotes de Los Colorados, ponen una nota de emotividad en el paisaje.



Entre altas montañas de parda coloración fue construido el dique Los Sauces, cercano a la ciudad de La Rioja.





La fotografía muestra el trazado en zig-zag del camino de la Cuesta de Miranda, que está borrando los rastros de la colonia y la conquista.

de la nueva

EL EMBRUJO DEL PAISAJE
ARRAIGO AL
CAPITAN DE LA CONQUISTA

RIOJA

Paisaje, clima e historia

En la época colonial hubo indios tributarios, pero su existencia fue más nominal que efectiva. Y no tuvo más remedio el hidalgo o el mestizo nieto del conquistador, que convertirse en hortelano o ganadero. Hubo épocas florecientes cuando en los jugosos pastizales de los llanos sureños engordaba el ganado que era transportado a Chile por los desfiladeros de la cordillera. Además, los vinos, las aceitunas, las pasas de uva y otras frutas secas, aparte del famoso queso de cabra y los no menos ponderados nueces y garbanzos, fueron objeto de un intensivo comercio en las postrimerías de la colonia y a lo largo del siglo pasado y en las primeras décadas del que

corre, hasta que diversos factores, impuestos unos por la fatalidad y otros por los hombres, echaron abajo esa pujante economía, de suerte que hoy La Rioja está comprendida en el denominador genérico de las provincias pobres. Aunque incurramos en un lugar común, diremos que es potencialmente rica, si bien alto porcentaje de sus pobladores viva paupérrimamente y aún se observe, a través de las ventanillas del tren, en las polvorientas estaciones de los llanos, criaturas harapientas y desnutridas, que no mendigan por ingéñita altivez.

Nos hallamos, pues, en presencia de una situación contradictoria, que la sensibilidad argentina debe superar, a poco que, con obras de ingeniería hidráulica, se truequen en

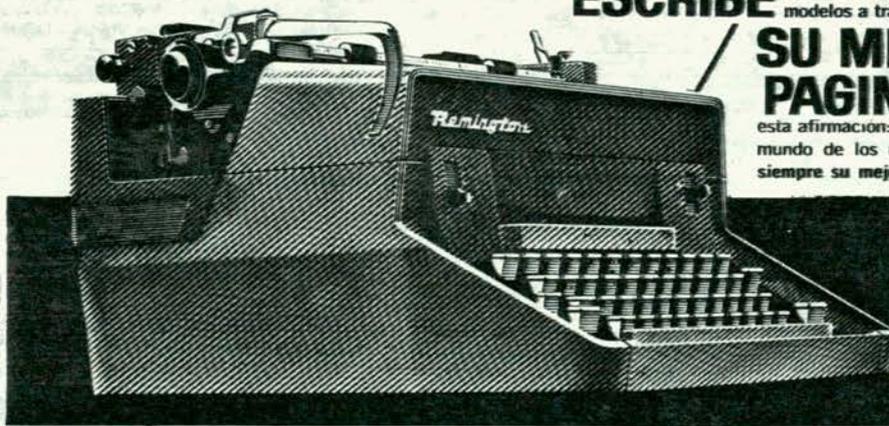
feraces las altipampas estériles. Pero hay algo más que hacer: despertar la somnolienta riqueza del Famatina, en cuyas entrañas, según difundido concepto, es más difícil extraer piedra libre de oro, que piedra con oro. Otro tanto acontece con el Chiclecito y otros montes cuya explotación racional, intensiva y con métodos modernizados se impone, aparte del estricto cumplimiento de las regalías —lo que no acontece ahora con las provincias petroleras— sin desmedro del agro, de la ganadería menor y del artesanado, en cuyo sentido basta evocar la vocación alfarera del indio y la maravillosa urdimbre del telar doméstico, vale decir, una serie coincidente y orgá-

(Continúa en la pág. 115)

R



La marca que mueve el mundo de los negocios.



REMINGTON La primera máquina comercial del mundo fue producida por Remington.
ESCRIBE Desde entonces, en constante superación, fue creando sus distintos modelos a través de los años. Hoy presenta la nueva Remington 700, que reúne los extremos que hacen la superioridad de una máquina de escribir: fortaleza y elegancia, agilidad y suavidad.
SU MEJOR PAGINA La nueva Remington 700 confirma, una vez más, esta afirmación: con cada modelo, Remington se supera. Por eso, en el mundo de los negocios, con cada nuevo modelo, Remington escribe siempre su mejor página.

Remington
700

Reguladores de márgenes a la vista. Escalas para márgenes fácilmente desmontable. Extraordinaria sensibilidad al tacto. Chasis

perfectos. Nueva base plana para borrar. Cubierta superior fácilmente reforzada.

R

Remington Rand

Sudamericana S. A. - Tucumán 829 - T. E. 35-0066/69 - Buenos Aires

Sucursales: Bahía Blanca - Córdoba - Corrientes - La Plata - Mar del Plata - Mendoza - Paraná - Resistencia - Rosario - Santa Fe - San Juan - Tucumán.

ése será su coche

Acérquese a un Peugeot. Siéntese al volante, pruébelo. Ese será su coche...

¿POR QUÉ ES DIFERENTE UN PEUGEOT?

Por la inigualable calidad del material con que está construido... por la técnica insuperable con que está fabricado... porque sus diseños no pasan nunca de moda y están estudiados para proporcionar todo lo que se exige de un coche compacto, práctico, económico: confort, resistencia, facilidad de maniobra. Sí! El Peugeot, detalle por detalle, desde la comodidad que

brinda tanto al que lo dirige como a los pasajeros, hasta la potencia, resistencia y economía de su extraordinario motor y de todas sus partes mecánicas, revela la calidad que no se discute. Pruebe un Peugeot en el asfalto o en la huella; tiene todos los detalles que Ud. busca porque fue diseñado pensando en Ud.!

PEUGEOT 404: Cilindrada: 1618 cm³ - 72 HP - Consumo: 9,3 litros en 100 Km. - Motor inclinado a 45° que baja el centro de gravedad, ofreciendo una estabilidad extraordinaria y máxima visibilidad.



PEUGEOT 403:
Cilindrada: 1468 cm³ - 65 HP
Consumo: 8,5 litros en 100 Km.

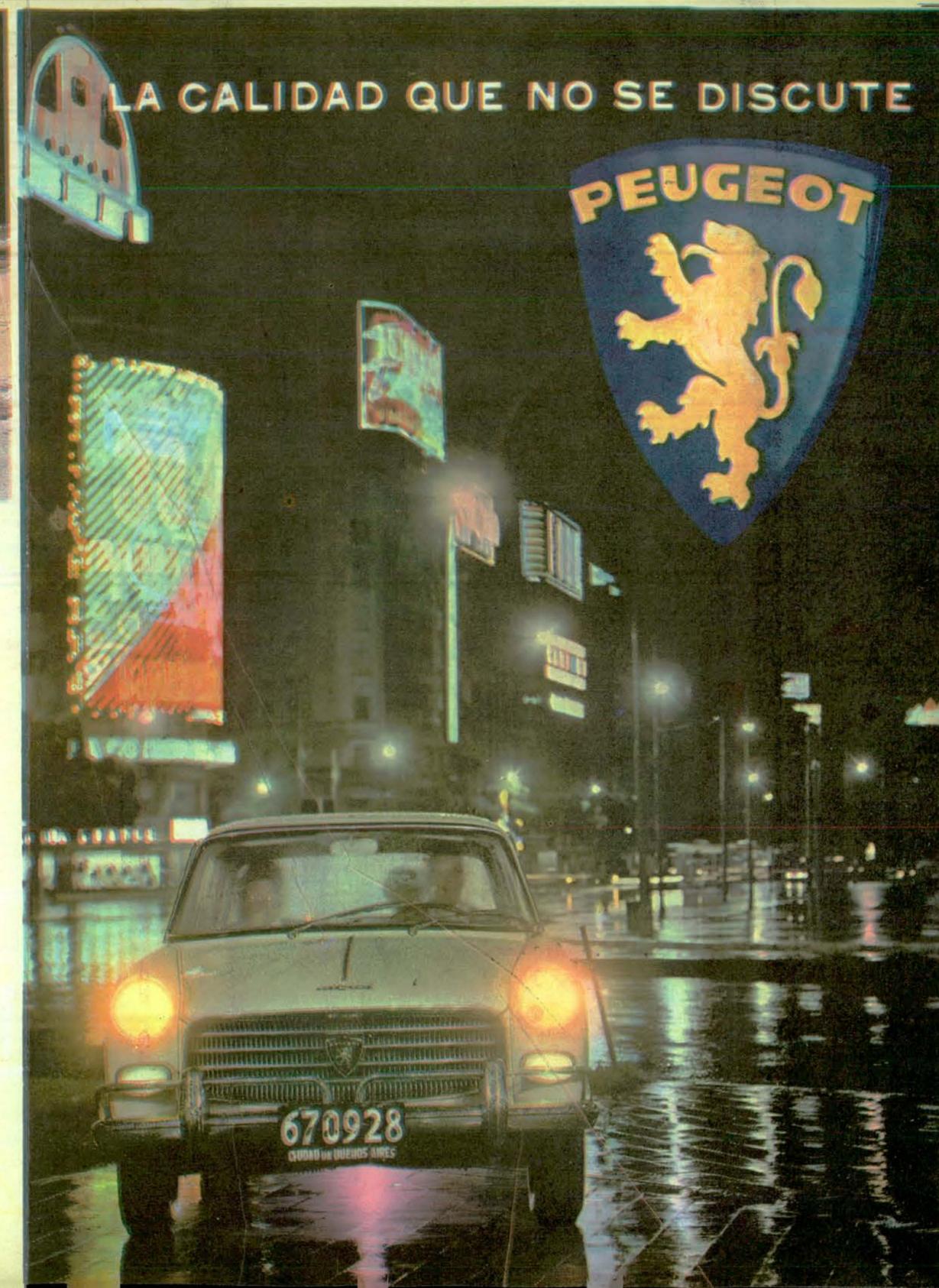
Potente motor, "supercuadrado" de 4 cilindros. Camisas húmedas intercambiables. 4 velocidades. Ventilador desembragable electromagnético automático. Capacidad para 6 personas. Asientos transformables en cómodas cuchetas. Techo corredizo. 4 puertas que permiten un fácil acceso. Baúl trasero iluminado de gran capacidad. Sistema de climatización anti-vaho que puede regularse en intensidad, orientación y volumen.

PEUGEOT
LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

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



LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE



Haga turismo con AUTOCLUB

LAS provincias del Norte y Nordeste argentino conforman una importante región de nuestro país que ofrece no sólo la belleza de sus majestuosos panoramas y su agradable clima, sino también el vibrante patrimonio de sus altos valores históricos, culturales y folklóricos.

Conservan los territorios de Cautamarca, La Rioja, Tucumán, Salta y Jujuy, en todo su colorido, bajo el marco grandioso de una naturaleza privilegiada, la originalidad de sus fiestas tradicionales. Y es así que anualmente millares de peregrinos y turistas frecuentan esa región, donde la montaña desciende suavemente hacia los hospitalarios valles cubiertos de plantaciones de viñedos, tabaco, olivos, nogales, higueras, caña de azúcar y un sin fin de frutales. Cada ciudad, cada pueblo es un compendio de tradiciones y costumbres transmitidas de generación en generación desde la época de la conquista.

Todos estos estados brindan al turista las comodidades de una red de modernos hoteles y hosterías provinciales, a los que cabe agregar los confortables hoteles nacionales

El coche de AUTOCLUB, utilizado para la preparación de esta nota, aparece aquí en la doble herradura en la parte septentrional de la cuesta de El Totoral en camino hacia La Viña.

MAJESTUOSOS PANORAMAS JALONAN LAS RUTAS DEL **NORTE** Y NORDESTE **ARGENTINO**

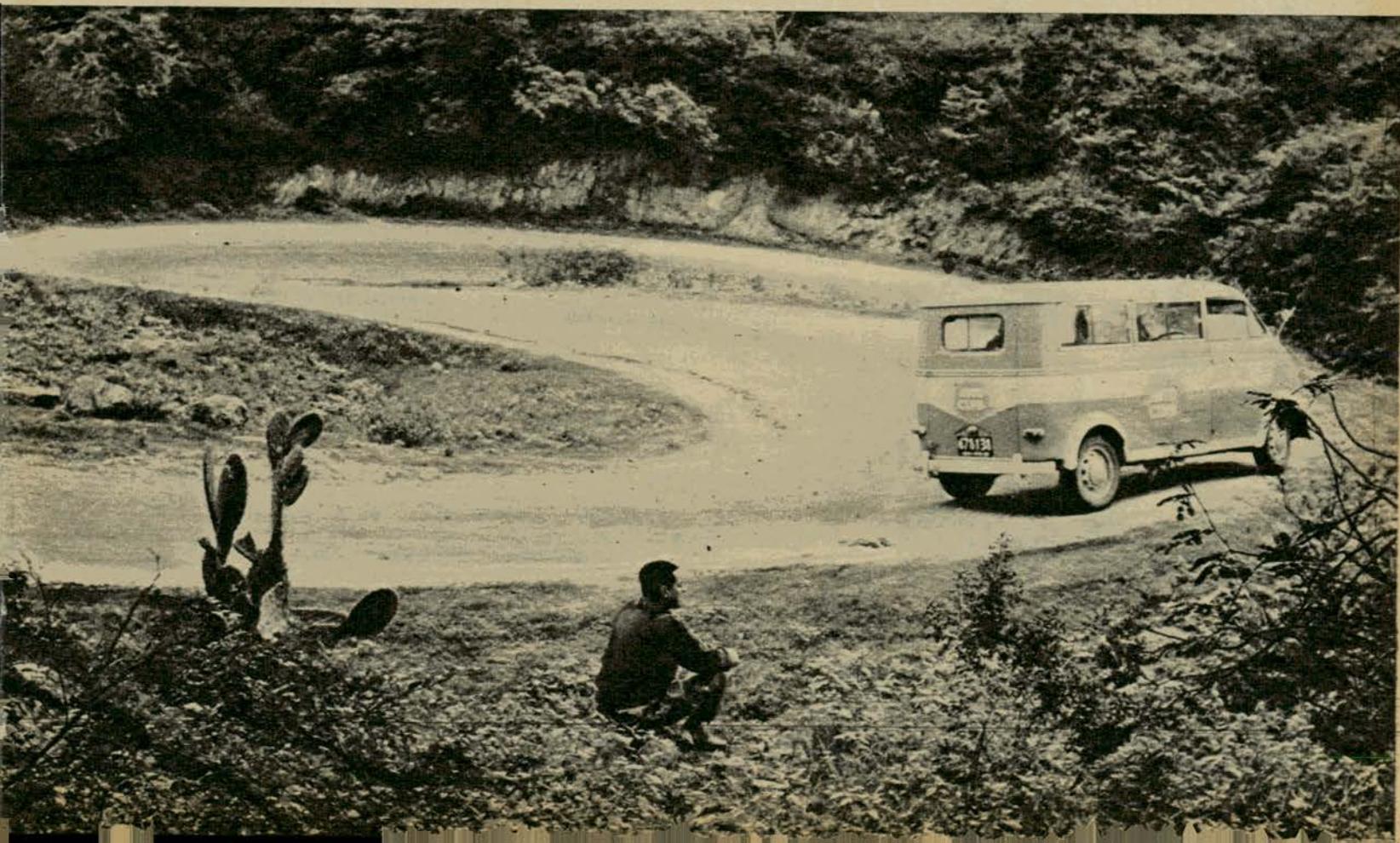
*VIBRANTE PATRIMONIO HISTORICO
Y CULTURAL NOS BRINDAN LAS
PROVINCIAS NORTEÑAS.*

*LA CUESTA DEL TOTORAL
ESTA PAVIMENTADA*

Por G. A. GUERRERO

Para AUTOCLUB

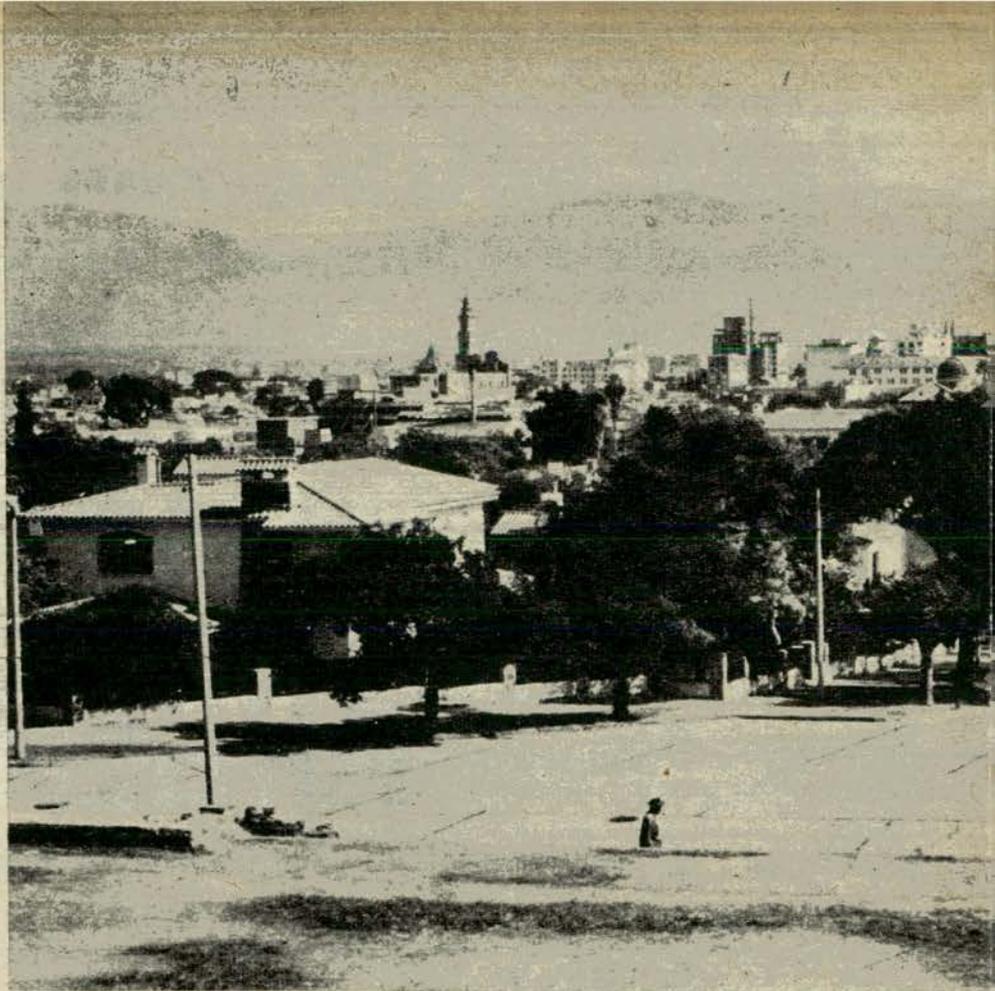
Fotos del Autor



de turismo, que funcionan en diversas ciudades de esas provincias.

A los efectos de ofrecer un panorama rigurosamente actualizado de las rutas que nos llevan a esa región, personal especializado de AUTOCLUB efectuó el recorrido de las principales carreteras que conducen a las mencionadas provincias y que se encuentran en buenas condiciones de tránsito, ya sea en las partes pavimentadas, como en los sectores consolidados como así también los de suelo mejorado. Se recorrieron en esa gira alrededor de 5.000 kilómetros, de los cuales casi 4.000 son pavimentados o consolidados en buen estado de conservación. Los restantes aunque de suelo natural mejorado son transitables en cualquier época del año. El inconveniente más serio que ofrecen estas rutas son los animales sueltos en los caminos. Hasta Jujuy hemos comprobado la presencia de muchos centenares de vacunos y equinos que perturban la marcha regular del automóvil, pues se hace necesario forzosamente disminuir el tren de marcha, especialmente en los caminos serranos y de cornisa.

Las dos alternativas que ofrecemos para llegar a la ciudad de Córdoba, son las más comunes, por ser



El camino a Tafí del Valle, en la provincia de Tucumán, que aquí vemos, semeja una serpiente recostada en la montaña, y corre a lo largo del río de la Angostura.

al mismo tiempo las más breves. El de menor kilometraje pasa por la ciudad de Rosario, mientras que el restante que es el que toca La Carlota es más expedito y aunque tiene unos pocos kilómetros más de recorrido, permite un más rápido desplazamiento por la ausencia de poblaciones en su ruta y por que se elude el lento cruce de la ciudad de Rosario y sus alrededores.

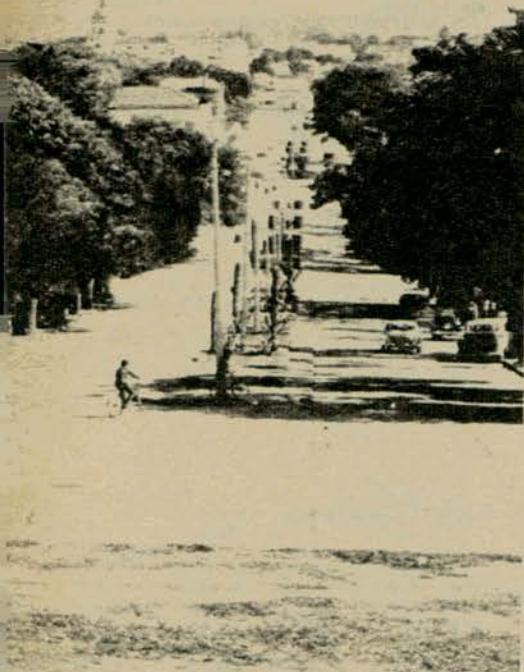
A partir de Córdoba para llegar a La Rioja y Catamarca se presentan también dos buenas alternativas. Las dos las iniciamos con la llegada a Córdoba en el kilómetro 703 de la Ruta Nacional Nº 9 y lo continuamos desde esa distancia en ambos sentidos: Por Cruz del Eje o por Jesús María. El más breve de los elegidos para viajar a la ciudad de Catamarca es el que incluye en su itinerario las ciudades de Jesús María, Deán Funes, Totoralejos y Chumbicha en vías de total pavimentación en su parte final y que une a Buenos Aires con Catamarca a través de 1.188 kilómetros, de ruta llana.

El otro camino de Córdoba a Catamarca es el que pasa por Cruz del Eje, Chamental, Patquía, La Rioja y Chumbicha y tiene una extensión total de 1.323 kilómetros y está casi totalmente pavimentado, considerando las partes denominadas consolidadas. Completamos la gira por Catamarca y La Rioja, amplian-

do en forma interesante el radio de acción, con la presentación de un circuito adicional que consideramos de singular atractivo, pues incluye una parte importante del acervo tradicional del noroeste argentino. Comprende este circuito las siguientes localidades: salida de Catamarca, por Piedra Blanca, Singuil, Andalgalá, Belén, Londres, Tinogasta, Famatina, Chilecito, Los Mogotes, Colorados, Patquía y La Rioja.

Esta gira a las provincias de Catamarca y La Rioja puede ser enlazada prolongándose a las provincias de Tucumán, Salta y Jujuy, de acuerdo con las posibilidades de tiempo que se disponga. De las cuatro alternativas para viajar a San Miguel de Tucumán, desde la ciudad de Catamarca hemos elegido la más directa, que corresponde a la que pasa por las Cuestas del Totoral y de la Viña. Ofrece las mejores perspectivas y buenas rutas, al extremo de que la cuesta del Totoral está pavimentada en su mayor parte. Desde la localidad de La Cocha, en el sur de Tucumán el camino está totalmente pavimentado hasta la ciudad de Jujuy. Entre las ciudades de Jujuy y Salta puede portarse por el conocido camino de cornisa que pasa por el dique de La Ciénaga, que a pesar de su medio millar de curvas ofrece imponderables bellezas naturales, que justifican plenamente su recorrido.

Un aspecto de la moderna y tradicional ciudad de Salta. La avenida General Güemes, vista desde el emplazamiento del monumento al prócer.



ITINERARIO Nº 1: BUENOS AIRES-ROSARIO-CORDOBA

Esta variante es la más breve para viajar a la ciudad de Córdoba, primera etapa de nuestra gira a las provincias del Norte y Nordeste. Se iniciará partiendo desde la Plaza del Congreso, kilómetro 0 de la red vial nacional, por las avenidas Callao, Libertador, o Camino del Bajo, que corresponde a la Ruta Nacional 195. Al enfrentar Canal San Fernando se deberá doblar a la izquierda para seguir hasta General Pacheco la Ruta Nacional 197 y luego desde allí se sigue la Ruta Nacional 9 hasta la ciudad de Córdoba.

El kilometraje lo damos de acuerdo con los mojones de las respectivas rutas, que sumados llegan a 703 kilómetros hasta dicha ciudad. Asimismo aparte de las indicaciones que puedan ser útiles al turista y al automotor damos los principales accidentes geográficos, recordando siempre que los puentes son por lo general angostos, los pasos a nivel carecen de guardabarreras en su mayoría y que los vados y badenes son despojados en su estructura, todo lo cual configura un panorama de precauciones que aseguren una marcha normal y un viaje feliz.

16: Olivos. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino.

18: Martínez. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino. Avenida Santa Fe 1920, T. E. 729-7691.

21: San Isidro. Estación de servicio.

24: Beccar. Estación de servicio.

27: San Fernando. Estación de servicio.

Al enfrentar la avenida Colón, se doblará a la izquierda por unos 200 metros hasta la avenida Cazón que se deberá tomar hacia la derecha por 100 metros con cruce de paso a nivel y en seguida se adoptará la calle Almirante Brown, hacia la izquierda, para encontrarse a los 200 metros con un paso a nivel con guardabarrera. Pasado este obstáculo se marchará al frente sobre la ruta nacional 197 en dirección a General Pacheco. Este tramo tiene una extensión de ocho kilómetros y

lo señalaremos de acuerdo con los mojones de la ruta.

3,6: Estación de servicio.

6: Estación de servicio.

7: General Pacheco (Centro). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

8: Empalme con la ruta nacional Nº 9. Tomar a la derecha. El kilometraje estará indicado por los mojones de esta ruta.

30: Gomería.

38: Benavidez. Estación de servicio. Gomería.

41: Estación de servicio. Restaurante.

44: Ingeniero Maschwitz. Estación caminera del A.C.A. T. E. 39. Restaurante.

46: Puente arroyo Escobar (angosto).

48,5: Restaurante.

49,5: Belén de Escobar. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Delegación del Automóvil Club Argentino.

54: Estación de servicio. Gomería. Restaurante.

55: Restaurante.

56: Restaurante.

59: Puente arroyo El Salado.

60: Puente río Luján (angosto).

60,6: Puente brazo del río Luján.

73: Almacén.

74,5: Estación de servicio.

76: Acceso a Campana. Estación de servicio. Almacén. Restaurante.

79,8: Puente arroyo de la Pesquería.

86: Acceso a Zárate. Camino de tierra.

87: Paso a nivel sin guardabarreras.

88,4: Motel Restaurante. Estación de servicio en construcción.

88,5: Acceso a Zárate (pavimento). Delegación del Automóvil Club Argentino. Estación de servicio. Gomería. Taller mecánico.

92: Bar.

100,5: Acceso a Lima. Estación de servicio. Restaurante.

103: Estación de servicio. Bar.

109: Puente en construcción río Areco. Curva muy cerrada.

116: Acceso a Atucha.

141: Estación de servicio.

147: Estación de servicio. Bar.

148: Puente río Arrecifes.

149: Puente angosto.

150: Atención. Serie de puentes angostos.

150,5: Puente arroyo Tala.

154,5: Río Toba. Estación caminera "San Pedro" del Automóvil Club Argentino. Restaurante. Auxilio mecánico.

182: Cruce con ruta nacional 191 (San Pedro-Arrecifes). Estación de servicio. Restaurante. Policía Caminera.

183: Estación de servicio.

189: Estación de servicio. Restaurante.

175: Puente arroyo Espinillo.

177,5: Almacén.

191,5: Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Motel.

202,5: Puente arroyo Las Hermanas.

205: Rotonda con la ruta provincial 51. Acceso a Ramallo.

205: Estación de servicio. Restaurante. Almacén.

212: Acceso a Ramallo. Nafta.

218,5: Acceso a Sánchez. Nafta.

219,8: Restaurante.

221,5: Estación de servicio. Gomería.

224: Puente arroyo Ramallo.

227,5: Empalme con la ruta nacional 188.

Cruzar el puente, doblar a la derecha y entrar en San Nicolás por el Boulevard Saavedra.

231: Bar.

232: Puente elevado sobre vías férreas.

234: San Nicolás. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

242: Puente arroyo del Medio. Policía Caminera. Límite provincial Buenos Aires-Santa Fe.

PROVINCIA DE SANTA FE

242: Estación Caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. A.C.A.

245: Estación de servicio en construcción. Nafta. Restaurante.

247,2: Paso a nivel sin guardabarreras. Bar.

250: Villa Constitución. Estación de servicio. Gomería. Restaurante.

257: Empalme Villa Constitución. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

257,1: Paso a nivel con guardabarreras.

260: Pavón. Combustibles.

262,5: Puente arroyo Pavón (angosto).

268: Figuera. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.

273: Estación de servicio. Gomería.

276: Puente arroyo Seco. Almacén.

279: Combustibles. Gomería.

280: Acceso a General Lagos. Estación de servicio.

281: Almacén.

285: Pueblo Esther. Estación de servicio. Gomería.

286: Puente arroyo Frías.

290: Villa Diego. Estación de servicio. Gomería.

293: Estación de servicio.

297: Puente arroyo Saladillo.

297,5: Arco de bienvenida a Rosario.

301: Rosario. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Boulevard Oroño y Tres de Febrero. Dispónese de todas las comodidades para el turista como para el automotor. Se cruzará Rosario siguiendo la ruta nacional 9, de acuerdo con las indicaciones del A.C.A. y de la Dirección de Vialidad.

312: Fisherton.

313: Policía Caminera.

314,5: Puente arroyo Ludueña. Almacén.

317/18: Funes. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

319: Estación de servicio.

327: Acceso a San Lorenzo. Ruta Nº 16.

328: Roldán. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Delegación del Automóvil Club Argentino.

340: San Gerónimo. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.

351: Carcarañá. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

353: Puente Río Carcarañá. Recreo del Automóvil Club Argentino. Almacén.

361: Correa. Estación de servicio.

364: Puente elevado. Almacén.

369: Puente arroyo Cañada de Gómez. Almacén.

375: Estación de servicio. Aeródromo.

377: Cañada de Gómez. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Delegación del Automóvil Club Argentino.

379: Paso a nivel sin guardabarrera.

379: Las Trojas. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.

396: Armstrong. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

409: Combustible.

417: Tortugas. Policía Caminera.

419: Estación Caminera del Automóvil Club Argentino, con descanso. Tel. 14. Policía Caminera. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

419,5: Puente río Tortugas. Almacén. Límite provincial Santa Fe. Córdoba.

PROVINCIA DE CORDOBA

420,5: Policía Caminera.

427: Acceso a General Roca. Estación de servicio.

443: Marcos Juárez. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Delegación del Automóvil Club Argentino.

446: Estación de servicio. Gomería. Restaurante.

450: Aeródromo Marcos Juárez.

462: Restaurante.

464: Leones. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Delegación del Automóvil Club Argentino.

465: Aero Club.

482: San Marcos. Estación de servicio.

491: Monte Leña. Combustibles.

499,8: Policía Caminera.

501: Estación de servicio.

502: Bell Ville. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera. Delegación del A.C.A.

516: Acceso a Morrison. Estación de servicio.

530: Ballesteros. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

552: Estación de servicio.

553,5: Paso a nivel sin guardabarreras.

555: Gomería. Combustible.

556: Policía Caminera.

557/60: Villa María. Estación caminera del Automóvil Club Argentino en Boulevard Sarmiento y M. T. de Alvear. Tel. 408. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

577: Tío Pujio. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

578: Puente angosto.

593: Estación de servicio. Taller mecá-

nico. Gomería. Restaurante. Delegación del Automóvil Club Argentino.

594,5: Curva con paso a nivel sin guardabarreras.

608,5: Acceso a Open Door (Colonia Nacional de Alienados).

610: Oliva. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

611: Policía Caminera.

628: Oncativo. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

647: Laguna Larga. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

659: Paso a nivel sin guardabarreras.

660: Pilar. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

661: Puente río Segundo. Largo y angosto.

662: Policía Caminera.

665: Río Segundo. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

695,5: Curva cerrada con paso a nivel sin guardabarreras.

697: Arco de entrada a la ciudad de Córdoba. Policía Caminera. Filial y estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Avenida General Paz y Humberto Iº. Tel. 4636/4713. Se dispone en Córdoba de toda clase de comodidades para el turista y el automotor.

ITINERARIO Nº 2: CORDOBA-CATAMARCA

Córdoba: La salida de Córdoba por la Ruta Nacional Nº 9 se efectuará por la Avenida Olmos hacia el río Primero. Cruzar el puente, seguir unos 300 metros por 24 de Setiembre y al llegar a la Plaza Alberdi doblar hacia la izquierda por la calle Bahía Blanca. A las cuatro cuadras y después de cruzar la Avenida Oncativo se seguirá por Esquíu y su continuación J. B. Justo en dirección a Guifazú.

712: Estación de servicio.

715: Guifazú. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Almacén.

721: Juárez Celman.

735: General Paz. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

747: Acceso a estación Caroya. Taller mecánico. Gomería.

748: Combustibles. Bar. Camino acceso a Colonia Caroya.

752: Jesús María. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino. Tucumán 430. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera.

752: Cruce ruta nacional Nº 156.

753: Estación de servicio.

755: Puente río Jesús María.

774: Empalme con la ruta nacional número 60 a Deán Funes. Tomar esa ruta a la izquierda.

777: Acceso a Sarmiento. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

780: Acceso a Villa General Mitre y Sarmiento. Almacén.

786: Acceso a Villa General Mitre. Bar. Cañada río Pinto.

789: Villa Gutiérrez. Estación Parada Km. 801.

792: Bar.

800: Avelaneda. Nafta. Bar. Acceso a Las Peñas.

809: Los Pozos. Almacén.

823: Deán Funes. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera.

850: Quilino. Taller mecánico. Gomería. Bar. Termina el camino pavimentado. Se inicia un tramo de camino mejorado arenoso con trechos de macadam hasta el Km. 964,5, en que comienza de nuevo el pavimento.

862: Parada Km. 801.

870: Paso a nivel sin guardabarreras.

893: San José de las Salinas. Bar. Almacén.

903: Lucio V. Mansilla. Combustibles. Taller mecánico. Gomería. Bar.

915: Estación Parada Km. 931.

926,5: Totoralejos. Se inicia el cruce de las Salinas Grandes en un trecho de 16 kilómetros.

939: Estación Parada Km. 955.

942,2: Empalme con la ruta nacional Nº 157. Doblar a la izquierda y seguir por la Nº 60 hacia Casa de Piedra.

964,5: Se inicia un tramo camino pavimentado de cuatro metros de ancho en regular estado hasta los accesos a Chumbicha.

1000: Casa de Piedra.

1002: Se inicia una zona de badenes de distinta conformación.

1020: Telaritos.

1059: San Martín. Combustibles. Gomería. Camino a La Rioja.

Desde Chumbicha a Catamarca en una extensión de 65 kilómetros daremos la progresión del camino desde Buenos Aires y las indicaciones de los mojones de la ruta nacional Nº 38 entre paréntesis. El camino entre Chumbicha y Catamarca está en vías de total pavimentación por lo que hay que realizar varios desvíos, los cuales en cada caso están indicados por las escudrillas de viadidad.

1115 (1248): Chumbicha. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Empalme con la ruta nacional que adoptaremos hacia la derecha en dirección a Catamarca.

1117 (1250): Puente Arroyo Chumbicha. Paso a nivel sin guardabarreras.

1134 (1267): Capayán. Almacén. Acceso a Concepción y San Pedro.

1144 (1277): Huñlapima. Almacén. Cruce camino Chañaritos y Punta del Río.

1148 (1281): Vado profundo.

1160 (1293): Miraflores. Almacén. Bar.

1161 (1295): Se inicia un tramo de pavimento hasta Catamarca de 18 kilómetros.

1170 (1303): Puente río Ongolí.

1175 (1308): Paso a nivel sin guardabarreras.

1177 (1310): Policía Caminera.

1179 (1312): Catamarca. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en avenida República 102, Tel. 708. Dispónese de toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor. Caminos de La Merced, El Rodeo, El Juemal y Choya.

ITINERARIO Nº 3: BUENOS AIRES-PERGAMINO-LA CARLOTA-CORDOBA

La segunda alternativa para viajar a Córdoba que aconsejamos en esta oportunidad es por La Carlota, que a pesar de ser un poco más larga ofrece la ventaja de ser despejada en su mayor parte y permite una marcha regular sin demoras. Se utilizarán en esta variante las rutas 8, 12 y 9.

Entre Buenos Aires y La Carlota se cumple íntegramente por la ruta 8, y la salida de la Capital Federal deberá adoptarse desde la Plaza del Congreso, la calle Cangallo y su continuación Díaz Vélez, para enfilar la avenida San Martín al pasar junto a la plazoleta en que tiene su emplazamiento el Cid Campeador. Se continuará al frente hasta la avenida General Paz y luego de cruzarla, ya en la provincia de Buenos Aires se seguirá por la avenida San Martín hasta la calle Perdriel donde se cruzará

un paso a nivel con guardabarreras. Se tomará la arteria de la izquierda y luego a la derecha por la calle San Lorenzo. Se pasará junto a la plaza de San Martín y se continuará hasta el boulevard 3 de Febrero, donde se seguirá a la izquierda cuatro cuadras y luego a la derecha para encontrarse ya propiamente en la ruta 8. El kilometraje lo damos de acuerdo con los mojones de la ruta.

19,1: Cruzar Camino de Cintura (Hurlingham a San Isidro). Policía Caminera.

22,9: Puente arroyo Morón. Entrada a la guarnición de Campo de Mayo.

24,5: Puente río de la Reconquista

26,5: Salida de Campo de Mayo. Estación de servicio.

27,5: Acceso a Bella Vista.

28,5 y 29,2: Gomerías.

31: San Miguel. Cruce con la ruta nacional Nº 202 (Moreno-San Fernando). Estación de servicio. Gomería.

32: General Sarmiento. Estación de servicio. Bar.

32,3: Estación de servicio.

34: Policía caminera. Gomería.

34,5: Cruce ruta nacional Nº 197. Estación de servicio. Restaurante.

38: Estación de servicio. Restaurante.

39,7: Estación de servicio.

43,3: Acceso a Del Viso (Ruta nacional Nº 9) por ruta provincial Nº 26. Restaurante.

45,3: Puente arroyo Pinazo.

45,5: Restaurante. Policía caminera.

47,5: Estación de servicio. Restaurante.

48,7: Gomería.

49,5: Estación de servicio. Restaurante.

50,5: Puente arroyo Burgueño.

52,5: Entrada a Pilar. Seguir a la derecha.

53: Taller mecánico.

53,7: Estación caminera del Automóvil Club Argentino, tel. 139. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

54: Acceso al centro de Pilar. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

58,5: Puente río Luján.

62: Fátima.

65,3: Puente arroyo Larena.

66: Desvío con curva. Tomar por la derecha.

67: Cruce caminos (Luján-Campana).

67,5: Puente sobre vías férreas.

68: Acceso a Pavón. Los Cardenales y Capilla del Señor.

76: Policía caminera. Pasado el puesto desvío con curva. Tomar por la derecha.

77: Robles. Cruce ruta nacional Nº 192. Acceso a Capilla del Señor. Estación de servicio. Restaurante.

81,7: Desvío con curva. Tomar a la derecha.

83,3: Puente arroyo de la Cruz.

91: La Rosada. Cruce ruta nacional 193 (San Andrés de Giles) y Capilla del Señor.

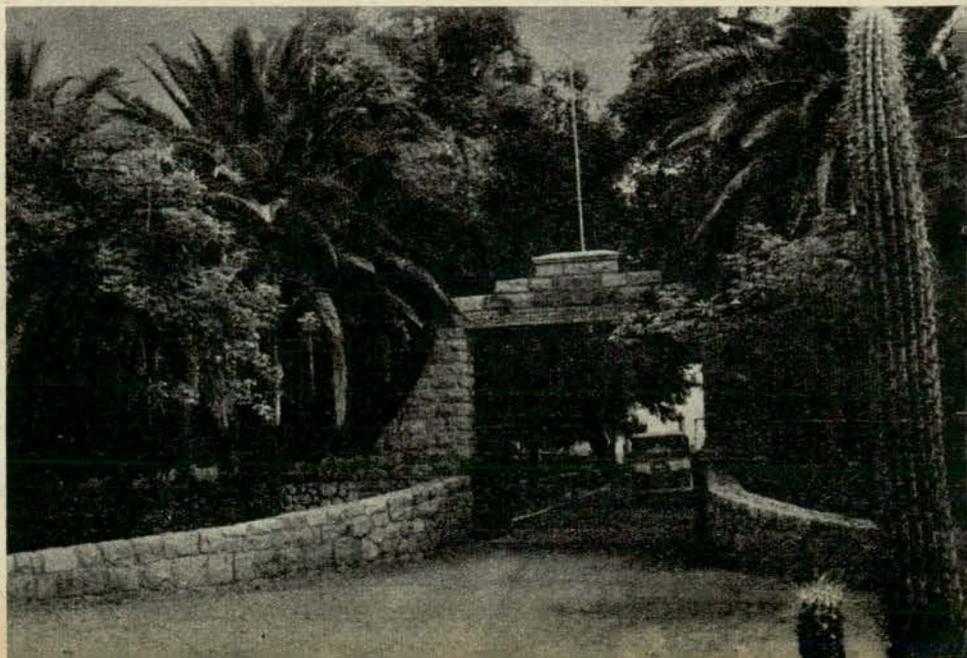
97,8: Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.

98,2: Puente sobre vías ferroviarias.

105: Puente arroyo San Andrés de Giles.

107: Tres puentes arroyos: El Zorro, sin nombre y Vaghes.

Entrada a "Samay Huasi" — casa de descanso — del ilustre riojano Joaquín V. González, inmueble que pertenece, por donación, a la Universidad de La Plata.





Imponente aspecto que presenta la entrada al dique Los Sauces, de la provincia de La Rioja, en el camino a Villa Bustos.



Una vista de la estación caminera del Automóvil Club Argentino en Chamental, estación Gobernador Gordillo, en la provincia de La Rioja.

- 112: Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 113: San Antonio de Areco. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 113,5: Puente sobre el río Areco.
- 114: Policía caminera.
- 115: Cruce ruta provincial Nº 41.
- 117: Puente arroyo Gómez.
- 135: Cruce ruta (Carmen de Areco-Baradero).
- 138,7: Puente arroyo Mármol.
- 143: Puente arroyo Caguán. Desvío hacia la derecha.
- 144: Capitán Sarmiento. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 150: Puente arroyo Horqueta.
- 156: Puente arroyo Gómez.
- 157,6: Cruce de caminos a La Luisa e Ing. Moneta. Estación de servicio.
- 164,5: Puente arroyo Luna.
- 166,7: Puente río Arrecifes.
- 168,7: Puente arroyo Helva.

- 171: Estación caminera del Automóvil Club Argentino (Arrecifes) T. E. 183.
- 173,5: Cruce ruta nacional Nº 191.
- 176: Arrecifes (Acceso al centro). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 77: Puente arroyo del Pueblo.
- 180: Puente arroyo Cañete.
- 182: Todd. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Curva peligrosa.
- 182,6: Curva muy cerrada.
- 187,1: Puente arroyo de los Ingleses.
- 190: Viña. Estación de servicio.
- 195,1: Puente arroyo Maguire.
- 202: Villa Da Fonte. Estación de servicio.
- 206: Urquiza. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 207: Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 214: Fontezuela. Puente sobre vías del ferrocarril.
- 222: Pergamino. Estación de servicio, adherida del A. C. A. Avenida J. A. Roca 102. T. E. 833. Taller mecánico. Go-

mería. Restaurante. Policía caminera. Cruce con la ruta nacional Nº 88. Seguir a la izquierda por la misma ruta nacional Nº 8.

- 224: Paso a nivel sin guardabarrera. Estación de servicio.
- 274: Estación de servicio.
- 276: Colón. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 285: Límite provincial Buenos Aires-Santa Fe.

PROVINCIA DE SANTA FE

- 285,4: Estación caminera del Automóvil Club Argentino. T. E. 102.
- 286: Policía caminera.
- 287: Gomería.
- 290: Puente angosto.
- 304: Paso a nivel sin guardabarrera.
- 304: Hughes. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 320: Santa Emilia. Acceso a Elortondo.
- 324: Paso a nivel sin guardabarreras.
- 341: Cruce ruta Nº 94. Gomería.
- 345: Cruce ruta nacional Nº 177 y paso a nivel sin guardabarreras.
- 360: Estación de servicio.
- 366: Paso a nivel sin guardabarreras.
- 368/70: Venado Tuerto. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 370: Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 371: Cruce ruta nacional Nº 33. (Rufino-Rosario).
- 393,5: Acceso a Maggiolo. Estación de servicio. Límite provincial Santa Fe-Córdoba.

PROVINCIA DE CORDOBA

- 410: Acceso a Arias. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 412: Restaurante.
- 431,5: Acceso a Alejo Ledesma. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 455,2: Acceso a Canals. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. T. E. 148. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 481: Puente Río Cuarto.
- 499: Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 500,8: Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 501: Acceso a La Carlota. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino en H. Yrigoyen y Juárez Celman. T. E. 10. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Empalme con la ruta provincial Nº 12 hacia Villa María que adoptaremos hacia la derecha en el lugar en que está el puesto de policía caminera.

ITINERARIO Nº 4: LA CARLOTA-VILLA MARIA

La distancia de 112 km. entre La Carlota y Villa María la indicaremos de acuerdo con el cuentakilómetros de nuestro auto.

- 0: Intersección de las rutas 8 y 12.
- 5,7: Barreto.
- 15,7: Pedro E. Funes.
- 25,8: Santa Eufemia. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 36: Paso a nivel sin guardabarreras.
- 36: Acceso a Chazón. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 38: Santa Victoria. Combustibles.
- 44: Puente angosto.
- 52: Etruria. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Delegación del Automóvil Club Argentino.
- 66,7: La Laguna. Combustibles. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 67,1: Paso a nivel sin guardabarreras. Parada km. 267.
- 84: Ausonia. Estación de servicio. Taller mecánico. Restaurante.
- 94: Puente arroyo San José.
- 98: Curva cerrada con paso a nivel sin guardabarreras.
- 98,7: Sanabria.
- 104: Acceso a Villa Nueva. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 110,7: Estación de servicio.
- 110,9: Gomería. Taller mecánico.
- 111: Puente sobre el Río Tercero.
- 112: Villa María. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. T. E. 408. En esta ciudad se empalma con la ruta nacional Nº 9 y se continuará a Córdoba de acuerdo con las indicaciones del itinerario número 1.

ITINERARIO Nº 5: CORDOBA - LA RIOJA - CATAMARCA

Por ruta nacional Nº 20 entre Córdoba y Agua de La Zorra y luego se sigue por la ruta nacional Nº 38 hasta Catamarca.

703: Córdoba. Estación de servicio A.C.A. (Avenida General Paz y Humberto 19) T. E. 4636 y 4713. Se dispone de toda clase de comodidades para el turista y la atención del automotor. Salida por Avenida General Paz. En la rotonda tomar a la derecha el boulevard San Juan y cruzar La Cañada, para seguir luego por la avenida Presidente Marcelo T. de Alvear y su continuación Julio A. Roca.

710: Estación de servicio.

712: Salida de la ciudad de Córdoba.

721: Camino a Malagueño.

723: Estación de servicio.

730: Camino de tierra a Alta Gracia.

740: Puente Lago San Roque.

741: Villa Carlos Paz. Estación de servicio, adherida al A. C. A. T. E. 90/57. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Hotel.

743: Puente arroyo Los Chorrillos.

744: Villa del Lago. Bar. Hostería.

747: Agua de la Zorra. Seguir la ruta Nº 38 por la derecha. Hacia la izquierda continúa la ruta Nº 20 hacia Tantí.

751: Puerto Punilla.

753: Villa Parque Siquimán. Restaurante.

754: Puente río Las Mojarras.

755: Mirador del lago San Roque.

756: Puente río Suncho Huaico. Puente angosto.

758: Biale Massé. Combustible. Gomería. Bar.

759: Villa Caieiro. Bar.

760: Santa María. Estación de servicio adherida al A. C. A. Restaurante.

761: Puente sobre el río El Rosario.

762: Villa Bustos. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

765: Cosquín. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

766: Villa Pan de Azúcar. Camino Pan de Azúcar.

770: Molinari. Hostería.

772: San Jorge. Hostería.

775: Casa Grande. Estación de servicio. Restaurante.

777: Villa Samaritana. Puente arroyo Vaquerías.

779: Camino a Vaquerías.

780: Valle Hermoso. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Hotel.

780: Paso a nivel con guardabarreras.

783: La Falda. Estación de servicio del A. C. A. T. E. 174 y 356. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Hotel. Camino a El Cuadrado y Río Ceballos.

784: Camino a la Pampa de Olan.

786: Huerta Grande. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

787: Camino a Piedras Grandes. Acceso a Villa Los Diques.

789: Thea. Villa Giardino. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino a Alto San Pedro.

796,3: Acceso a La Cumbre. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Los Cocos.

799: Puente angosto.

804: Estación San Esteban. Acceso a Los Cocos.

805,4: Dolores.

808: Puente angosto.

812: Capilla del Monte. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

819: San Salvador. Camino a Ongamira.

821: Charbonier.

842: Acceso a Los Sauces. El Dique y San Marcos Sierra.

851: Cruz del Eje. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Hotel. Paso a nivel con guardabarreras.

874: Villa de Soto. Estación caminera del A. C. A. T. E. 20. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

897: Paso Viejo. Almacén.

903: Tuclame. Gomería. Restaurante.

922: Serrezuela. Estación de servicio. Gomería.

944: Paso a nivel sin guardabarreras.

955: Castro Barros. Combustibles.

977: Chafnar. Combustibles. Almacén.

1017,7: Chamical (Estación Gobernador Gordillo). Estación caminera del Auto-

móvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

1018: Camino a Olta y Tello.

1060: Punta de Los Llanos. Agua.

1087: Patquia. Cruce ruta nacional Nº 74 y camino a Chilecito y San Agustín de Valle Fértil. Escasea el combustible. Gomería. Restaurante. Para seguir a La Rioja, adoptar el camino de la derecha. Se inicia un nuevo sector de badenes suaves.

ruta Nº 38

1121: Talamuya. Agua.

1123: Paso a nivel sin guardabarreras.

1133: Baden río del Tala.

1136: Curva en construcción.

1145: Vado río Mal Paso.

1156: La Rioja. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Dalmacio Vélez y Copiapó, T. E. 381. Se cuenta con toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor. Se seguirá viaje a Catamarca por la ruta nacional Nº 38.

1161: Policía caminera. Tomar a la derecha.

1163/66: Badenes profundos. Siguen los vados y badenes hasta Catamarca.

1190: Estación Bazán.

1197: Baden río Salado.

1204: Cebollar. Bar.

1229: Paso a nivel sin guardabarreras.

1236: Cruce ruta nacional Nº 60 a Aimagasta.

PROVINCIA DE CATAMARCA

1236: Límite provincial Catamarca-La Rioja.

1241: Termina el pavimento.

1248: Chumbicha. Desde este punto para continuar a Catamarca se seguirán las indicaciones dadas en el itinerario Nº 2.

ITINERARIO Nº 6 DE CATAMARCA A TUCUMAN (Por la cuesta de El Totoral)

El kilometraje lo indicamos de acuerdo con los mojones de la ruta.

1314: Catamarca. Salida de la estación de servicio del Automóvil Club Argentino por la calle República y su continuación Sarmiento.

1320: Localidad de Tres Puentes. Acceso a San Isidro y Villa Dolores. Bar.

1330: Camino a El Añfo por la Cuesta de El Portezuelo. Doblar a la izquierda hacia La Merced. Policía Caminera. Termina el trecho de asfalto desde Catamarca.

1331: Localidad El Portezuelo. Bar.

1332: Pendiente con curva pronunciada.

1340: La Bajada (estación Rafael Castillo).

1347: Palo Labrado (apeadero Salcedo). Vado.

1350: Se inicia un sector de vados y badenes.

1364: Monte Potrero. Almacén.

1365/68: Sector pavimentado.

1369: La Merced (estación Superí). Combustibles. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

1374: Extremo sur de la cuesta de El Totoral.

1380: Hostería.

1381: Se inicia un tramo de pavimento de 15 kilómetros de extensión.

1387: El Durazno. Extremo norte de la Cuesta de El Totoral.

1391: Cruce con la ruta nacional 67 a Los Altos.

1393,8: La Viña. Restaurante. Almacén.

1397: Termina el asfalto. Puente río Huara (límite Catamarca-Tucumán).

PROVINCIA DE TUCUMAN

1397,2: Combustible. Taller mecánico. Gomería. Policía Caminera.

1400: Localidad de Rumi Puncu.

1411: Localidad de Huasa Pampa. Gomería. Restaurante.

1418: Localidad de La Posta.

1423: Se inicia el camino pavimentado sin interrupción hasta Jujuy.

1424: La Cocha. Combustible. Gomería. Restaurante.

1432: Combustible.

1438: Puente arroyo La Invernada. Almacén.

1439: Gomería.

1444: Paso a nivel sin guardabarreras.

1447: Villa Alberdi. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 14.

1458: Combustibles.

1462: Aguilares. Estación de servicio.

1464: Estación de servicio. Restaurante. Puente río Medina.

1473: Paso a nivel sin guardabarreras.

1474: Concepción (acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino a Andalgá por la cuesta del Clavillo.

1475: Puente río Gastona (una mano).

1479: Paso a nivel sin guardabarreras. Almacén.

1481: Puente río Seco (angosto).

1485: Villa Quinteros (acceso). Bar.

1489: León Rougés. Cruce caminos a Ingenio Santa Rosa y Ruinas de Ibatín.

1490: Ruta provincial Nº 326 a Simoca.

1496: Acceso a Monteros. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

1498: Puente río Romano (angosto).

1501: Acheral. Acceso a Tafi del Valle y ruta a Catamarca.

1502: Puentes arroyos Hollinado y Arenilla.

1510: Paso a nivel sin guardabarreras.

1512: Famallá (acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

1520: Puente río Colorado. Acceso a San Rafael.

1523: Puente arroyo Calimayo. Paso a nivel sin guardabarreras.

1526/27: Pasos a nivel sin guardabarreras.

1536,9: Paso a nivel con guardabarreras.

1537,7: Bar.

1542: Entrada a San Miguel de Tucumán. Estación de servicio.

1548: San Miguel de Tucumán (Centro). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Crisóstomo Alvarez y Jujuy, Tel. 16049 y 16522. Se dispone en esta ciudad de toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor.

ITINERARIO Nº 7: SAN MIGUEL DE TUCUMAN A S. S. DE JUJUY

El kilometraje lo indicamos de acuerdo con los mojones de la ruta nacional Nº 9.

1299: San Miguel de Tucumán. Salida para Salta por las calles Catamarca y su continuación Avenida Sarmiento.

1303: Paso a nivel con guardabarreras.

1304: Estación de servicio.

1305: Camino a Muñecas. Estación de servicio.

1313: Almacén.

1315: Taller mecánico.

1328: Baden. Se inicia una serie de puentes de una sola mano.

1342: Curva pronunciada.

1353: Puente arroyo Choromoro. Bar. Acceso a estación Choromoro.

1355: Almacén. Acceso a estación Benjamín Paz.

1367: Camino a San Pedro de Colalao. Puente arroyo Accepciones.

1372: Trancas, acceso. Estación de servicio. Bar.

1385: Puente río Taia. Límite Tucumán-Salta.

PROVINCIA DE SALTA

1385: Tala (estación Ruiz de los Llanos). Combustibles. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera. Adoptar la ruta nacional Nº 55 en dirección a Rosario de la Frontera. El kilometraje lo indicaremos desde aquí de acuerdo con el registro de nuestro auto.

1399: Infiernillo.

1406: Arenal. Camino a La Hoyada.

1415: Paso a nivel sin guardabarreras.

1427: Rosario de la Frontera. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 20. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Desde este punto se empalma con la ruta nacional Nº 34 sin apartarse del camino pavimentado. Desde aquí damos el kilometraje de acuerdo con los mojones de la ruta nacional Nº 34.

1299: Puente río Rosario.

1319: Puente río Yatasto.

1320: Camino a Paso del Durazno. Parque para descanso.

1323: Metán Viejo.

1328: Metán. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

1333: Camino a El Galpón y Joaquín V. González.

1376: Estación Juramento. Hostería. Puente río Juramento.

- 1396: Mesitas.
 1402: Palomitas (estación).
 1417: Puente río Cabeza de Buey. Camino acceso a Salta (mejorado).
 1423: Acceso a Salta (camino pavimentado).
 1430: Paso a nivel sin guardabarreras.
 1431: Güemes. Combustible. Taller mecánico. Gomería. Bar.
 1433: Paso a nivel sin guardabarreras.
 1444: Puente río de las Pavas (límite de Salta-Jujuy).

PROVINCIA DE JUJUY

- 1445: Policía Caminera.
 1455: Pampa Blanca. Paso a nivel sin guardabarreras.
 1460: Abandonamos la ruta 34 y seguimos por la 43. Seguiremos el kilometraje desde aquí de acuerdo con las indicaciones de nuestro automotor en los últimos 50 kilómetros que restan para llegar a San Salvador de Jujuy.
 1463: Paso a nivel sin guardabarreras y curva pronunciada.
 1465: Bar.
 1466: Acceso a Maquinista Verón.
 1470: Ovejera. Almacén.
 1471: Monterrico. Estación de servicio. Gomería. Bar. Almacén.
 1476: San Vicente.
 1478: Acceso a Estación Perico. Desde este punto adoptamos de nuevo la ruta nacional N° 9 en dirección a El Carmen.
 1485: El Carmen. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
 1487: Acceso a La Isla.
 1499: Bar.
 1504: Aeródromo Alto Comedero. Policía Caminera.
 1506: Entrada a la ciudad de San Salvador de Jujuy. Paso a nivel sin guardabarreras.
 1510: San Salvador de Jujuy. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Avenida Senador Pérez y Alvear. Tel. 568. Se cuenta con toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor.

ITINERARIO N° 8: DEL Km. 1423 DE LA RUTA 34 A SALTA

El kilometraje lo damos de acuerdo con el registro de nuestro automotor.

- 1423: Tomar a la izquierda en dirección a Salta.
 1425: Desvío camino en reparación.
 1439: Almacén.
 1444/46: Puentes angostos.
 1462: Policía Caminera. Entrada a la ciudad de Salta, por El Portezuelo del Cerro San Bernardo.
 1467: Salta. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Rivadavia y General Mitre, Tel. 3586. Se cuenta en Salta con toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor.

CIRCUITO CATAMARCA-ANDALGALA-TINOGASTA-CHILECITO-PATQUIA-LA RIOJA

En este circuito hemos incluido a través de unos setecientos kilómetros de recorrido por caminos serranos diversas poblaciones de ambas provincias que guardan añejas tradiciones y costumbres coloniales, que el turista deberá visitar para tener un conocimiento más amplio de esa región del país.

La salida de la ciudad de Catamarca se efectuará por la ruta nacional 38, camino pavimentado que conduce a Tres Puentes, desde donde se seguirá por la ruta nacional 62, de suelo consolidado, hacia el norte, dejando a la derecha la Cuesta del Portezuelo, motivo de otra excursión. El kilometraje de este circuito lo damos de acuerdo con las indicaciones del registro de nuestro auto.

- 0: Catamarca.
 1: Puente arroyo Fariñango. Estación de servicio.
 4: Tres Puentes. Combustibles. Bar. Acceso a San Isidro.
 7: Doblar a la izquierda y adoptar la ruta 62.
 9: Villa Dolores.
 11: San Antonio.
 14: Piedra Blanca. Bar.
 15: La Terceña.
 18: La Carrera. Acceso al Señor de los Milagros.
 27: Camino de acceso al dique Las Pirquitas. Policía Caminera.
 46: La Puerta. Combustibles.

- 80: Bolsón. Nafta.
 93: Singuil. Combustible. Bar.
 Se inicia la subida a la cuesta de Narvéz (24 kilómetros de extensión).
 151: Empalme con la ruta nacional número 65. Se deberá seguir por la 62 a la izquierda en dirección a Andalgalá. Se inicia un sector de vados y badenes.
 171: Se inicia la subida a la Cuesta de la Chilca (15 kilómetros).
 206: Andalgalá. Cruce con la ruta nacional N° 63. Seguiremos por la 62 en dirección a Belén. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
 256: Cuesta de Belén (10 kilómetros).
 291: Belén. Empalme con la ruta nacional 40 que adoptaremos hacia Londres. Combustibles. Gomería. Delegación del Automóvil Club Argentino.
 306: Londres.
 342: Cuesta de Zapata.
 374: Tinogasta. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Delegación del Automóvil Club Argentino.
 380: Empalme de caminos. Seguir por la ruta 40 a la derecha. Se inicia un tramo de camino hasta Angulos que empeora con lluvia (85 kilómetros).
 402: Límite provincial Catamarca-La Rioja.
 419: Potrerillos.
 436: Santa Cruz. Bar.
 451: Campanas. Combustibles. Bar.
 465: Angulos.
 495: Carrizal.
 501: Famatina. Combustibles. Taller mecánico. Estación del Automóvil Club Argentino de reciente inauguración.
 506: Plaza Vieja.
 515: Empalme camino a Pituil. Seguir por la ruta 40 hacia Chilecito.
 532: San Nicolás.
 536: Chilecito. Estación de servicio. Teléfono 44. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Se inicia un tramo de asfalto de 18 kilómetros hacia Nonogasta.
 553: Acceso a Nonogasta. Combustibles. Taller mecánico. Restaurante. En este punto abandonamos la ruta 40 y seguimos la 74 hacia Patquía.
 563: Vado río Miranda.
 573: Vichigasta (acceso).
 595: Estación Catinzaco. Agua.
 610: Agua.
 624: Paso a nivel sin guardabarreras.
 631: Estación Los Colorados. Agua.
 635: Cueva del Chacho.
 636: Se inicia el camino consolidado entre Los Colorados-Patquía-La Rioja.
 649: El Barrial.
 662: Patquía. Combustibles. Bar. Restaurante.
 Se seguirá a La Rioja de acuerdo con el itinerario V por el camino asfaltado que pasa por Talamuyuna y llega a La Rioja.

ETAPAS IMPORTANTES DE NUESTRO RECORRIDO Y LUGARES QUE PODRAN VISITARSE DE PASO

PROVINCIA DE LA RIOJA

LA RIOJA: Iglesia matriz, construida siendo cura el sacerdote riojano Pedro Ignacio Castro Barros. En ella descansan sus restos. Se guarda allí una antiquísima imagen de San Nicolás de Bari, cuyas fiestas se celebran en enero y junio. Iglesia de Santo Domingo, construida por los indios diaguitas en 1623. Iglesia de La Merced (Museo arqueológico Inca Huasi). Escuela de tejidos regionales. Museo Histórico. Provincial. En los alrededores La Padecitas de San Francisco Solano; Cuesta del Dique y dique de los Sauces. Quebrada de Cochangasta.

CHILECITO: Ciudad colonial al pie del Famatina. Ver cable carril, museo Sumay Huasi, donde viviera Joaquín V. González; Escuela Industrial, bodegas y montes frutales.

FAMATINA: A orillas del Famatina, entre altas montañas.

LOS MOGOTES COLORADOS: Aguas termales de considerable prestigio. Cueva del Chacho. Cementerio precolombino.

VILLA BUSTOS: Población de veraneo, cerca del dique Los Sauces.

PROVINCIA DE CATAMARCA

CATAMARCA: Catedral (Camarin de la Virgen del Valle, fiestas 14 de abril y 8 de diciembre). Iglesia de San Francisco (Celda de Fray Mamerto Esquíu). Ins-

tituto Cultural Franciscano Esquíu (Museo de Arqueología, Historia Colonial, Mineralogía, Iconografía y Filatelia; Museo de Bellas Artes Laureano Brizuela; Museo Arqueológico y de Arte Religioso; Festival del Tejido Catamarqueño (del primer al tercer domingo de julio). En los alrededores: Dique El Jumeal, Gruta de la Virgen del Valle, Cuesta del Portezuelo, La Quebrada, etc.

PUCARA DE ACONQUIJA: Ruinas de Yunka Sumaj, importante fortaleza indígena.

BELÉN: Museo Arqueológico Cóndor Huasi. Fiesta de Carnaval. Son famosas sus telas, tejidas en rústicos telares. Cerca yacimientos de manganeso y oro de Agua de Dionisio, conocidas como Farallón Negro.

LONDRES: Ruinas de un pueblo indígena en El Chincal. Industria del tejido en telares rústicos.

PIEDRA BLANCA (Est. Fray Mamerto Esquíu). Casa natal del prócer. Capilla del Señor de los Milagros (Pilar donde fue bendecido Fray Mamerto Esquíu). Capilla de Nuestra Señora del Rosario.

EL RODEO: En la falda del Ambato, uno de los lugares de mayor atracción turística. Visitar de paso bosque de nogales. Cerros Fariñango y El Manchado.

ANDALGALA: Es famosa por la confección de tejidos a mano especialmente de vicuña y por los dulces de frutas de la región.

CHUMBICHIA: Ofrece pintorescos alrededores y la quebrada de Cébila.

LA PUERTA: Localidad de turismo a orillas del río del Valle.

TINOGASTA: Privilegiada región de turismo. Famosa por sus frutales, olivares y por su vino.

PROVINCIA DE TUCUMAN

SAN MIGUEL DE TUCUMAN: Casa de la Independencia; Catedral; Casa del Obispo Colombes; Iglesia de la Victoria; Instituto Miguel Lillo; Museo Etnográfico, Arqueológico, de Bellas Artes y Ciencias Naturales. Campo de las Carreras; Parque 9 de Julio.

IBATIN: Primitivo emplazamiento de la ciudad de Tucumán.

LULES: Ruinas de una capilla jesuita; Quebrada y Dique.

SAN IGNACIO: Antigua Capilla Jesuita.

TRANCAS: Antigua Iglesia.

PARQUE ACONQUIJA, SAN JAVIER, VILLA NOGUES, RACO Y CIUDAD UNIVERSITARIA, en los alrededores de la capital de la provincia: Pesca de truchas en los ríos Cochuna, Yaya, Las Pavas, Gastona, etc.

PROVINCIA DE JUJUY

SAN SALVADOR DE JUJUY: Cabil- do (Belgrano enarbó la bandera argentina por segunda vez el 25 de mayo de 1812); Catedral (Púlpito y retablo); Salón Dorado de la Casa de Gobierno (se conserva la bandera donada por Belgrano); Museo de Paleontología y Mineralogía, etc.

EL CARMEN: Antigua población en que se realiza la fiesta en honor de la Virgen de ese nombre (16 de julio); Dique La Ciénaga y Abra de Santa Laura.

RIO BLANCO: Fiesta de la Virgen del Rosario del río Blanco y Paipaya que se venera desde 1618 (primer y segundo domingo de octubre).

TERMAS DE REYES: Establecimiento de aguas termales.

LAGUNAS DE YALA: Atrayente y pintoresco lugar de turismo.

PROVINCIA DE SALTA

SALTA: Cabil- do (Museo Histórico del Norte); Catedral (Panteón de las Glorias del Norte); Convento de San Bernardo; Iglesia de San Francisco; Casa de la Compañía de Jesús, Casa de Arias Rengel, Cerro San Bernardo, etc.

GENERAL ALVARADO: Finca Carmen de Güemes.

CHACHAPOYAS: En las cercanías Finca de Castañares. Yacimientos petrolíferos.

YATASTO: Histórica posta (escenario del primer encuentro de San Martín y Belgrano).

ROSARIO DE LA FRONTERA: Establecimiento de aguas termales.

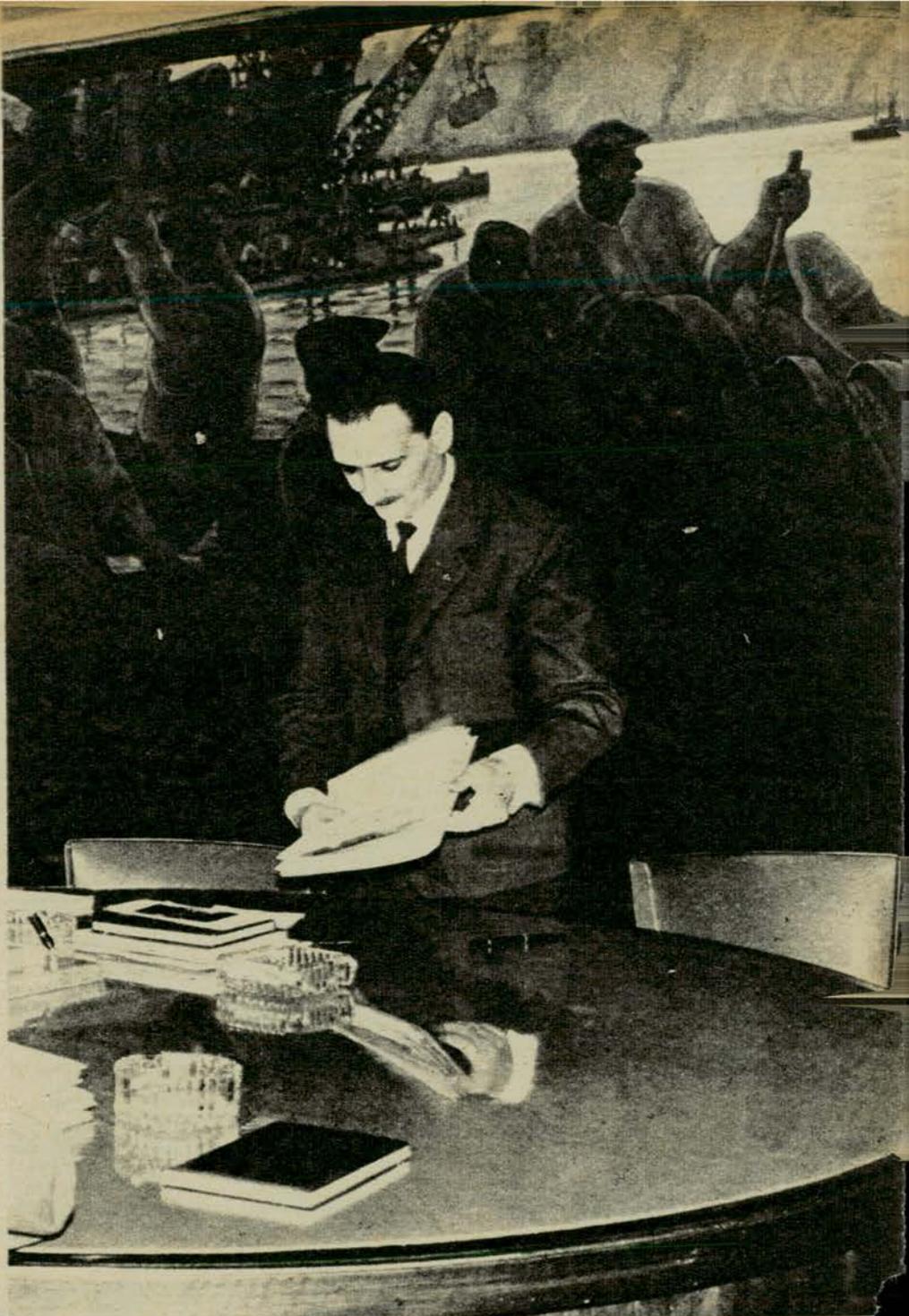
SAN LORENZO: Importante villa veraniega.

LA opinión pública y los automovilistas en particular, empezaron a preocuparse cada vez más, a medida que las informaciones oficiales fueron dejando entrever que habría de sufrir fundamentales modificaciones o reducciones el plan de construcciones camineras, iniciado en 1956 y completado desde 1959. La alarma tenía visible justificación, porque obras ya comenzadas o en vías de serlo fueron suspendidas, según es notorio, aunque las fuentes responsables de noticias insistían en que, en sus líneas más importantes, el plan vial sería cumplido, por lo menos en la medida en que podrían ser reajustados los recursos normalmente previstos o se pudiera contar con el crédito exterior, igualmente previsto, según parece.

Los socios del A. C. A. y el plan vial

De todas maneras, los lectores de AUTOCLUB, automovilistas sin excepción y turistas todos en potencia, tienen derecho a conocer las perspectivas y posibilidades reales. Este derecho se funda en varias razones inobjetables. En primer lugar, el Automóvil Club Argentino tiene en su haber una constante y sistemática preocupación constructiva en materia de política vial argentina, acentuada y no desmentida con el correr del siglo. En segundo lugar —“the last but not the least”— todos los socios de esta Institución, (alrededor de 225.000, en estos momentos), son, por naturaleza, contribuyentes del más alto nivel, es decir, fuertes puntales de las finanzas públicas y, por otra parte, titulares de una muy alta capacidad adquisitiva, lo que los convierte en un factor de pondera-

El ministro Horacio J. Zubiri dialogando con el autor de este reportaje.



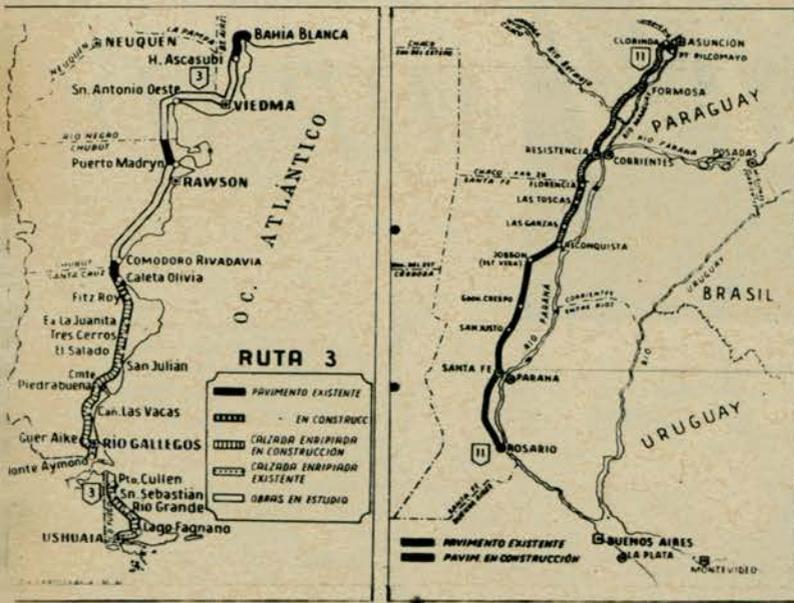
El ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, ingeniero Horacio J. Zubiri, exhibiendo parte de la documentación que sirvió de base informativa para esta nota.

HABLA EL Ing. HORACIO J. ZUBIRI

*Ministro de Obras y
Servicios Públicos de la Nación*

Por MANUEL GOLDSTRAJ





ble gravitación en la economía nacional. Obviamente, estos antecedentes, si bien no les conceden ningún privilegio especial, justifican su pretensión de saber dónde andamos en materia que tanto les atañe e interesa, como es la política vial. Por otro lado, los socios del A. C. A. son, por definición, los más caracterizados usuarios de los caminos, sea como automovilistas, sea como turistas, y también ésta es una razón que explica su inquietud en torno al tema que estamos considerando. Ahora bien, ¿quién podría hablarnos con mayor propiedad sobre estos asuntos, que el mismísimo ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación? Podría aclararnos muchas cosas y versiones; así lo esperábamos y así sucedió, en efecto.

Un hombre que conoce el tema

El Ing. Horacio Zubiri —cuya presentación en el plano nacional es innecesaria, dada su conocida actuación pública en estos últimos años— es un hombre joven, diríamos que muy joven, si se enfrenta sus años con la importancia de la

len ser la lógica consecuencia de los cuestionarios conocidos de antemano. No obstante esta aparente improvisación en la dinámica de la entrevista, el ingeniero Zubiri demostró en todo momento un perfecto conocimiento del tema, en todos sus aspectos, y de los problemas de su ministerio en materia vial. Sus respuestas fueron precisas y concretas, única literatura aceptable, por lo demás, en un ingeniero que conoce su oficio y que es ministro de Obras y Servicios Públicos. Para que nada faltase en el cuadro informativo, de tanto en tanto, con cifras y datos corroboraban la palabra del ingeniero Zubiri sus directos colaboradores, el secretario de Estado de Obras Públicas, ingeniero Luis De Carli y el presidente de Vialidad Nacional, ingeniero Belgrande Magno, presentes durante la entrevista.

Una prioridad clásica

—En los viejos tiempos, los gobernantes argentinos han considerado —y proclamado— como pri-

(Continúa en la página 84)

tarea que debe realizar, en un lapso muy inapropiado para la concepción y ejecución de grandes planes. Esto mismo, quizás, hace más sorprendente la seriedad, nada fingida sino auténtica, con que encara la pregunta inquisitiva del periodista, quien, dicho sea de paso, ha preferido analizar los temas conversando con el Ministro, y no facilitando las respuestas "prefabricadas" que sue-

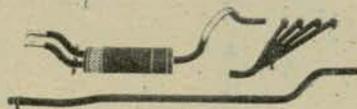


MOTORES PEUGEOT EXPERIMENTADOS EN NUESTRO BANCO DE PRUEBAS

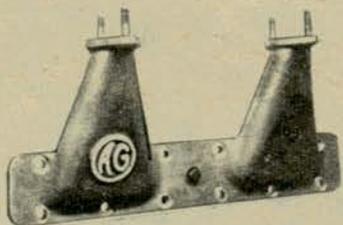
Disponemos de equipos de alta para PEUGEOT 403 y 404 — Más energía en su automóvil, mayor diversión en el manejo — Enviamos pedidos al interior — También efectuamos ensayos de motores



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.



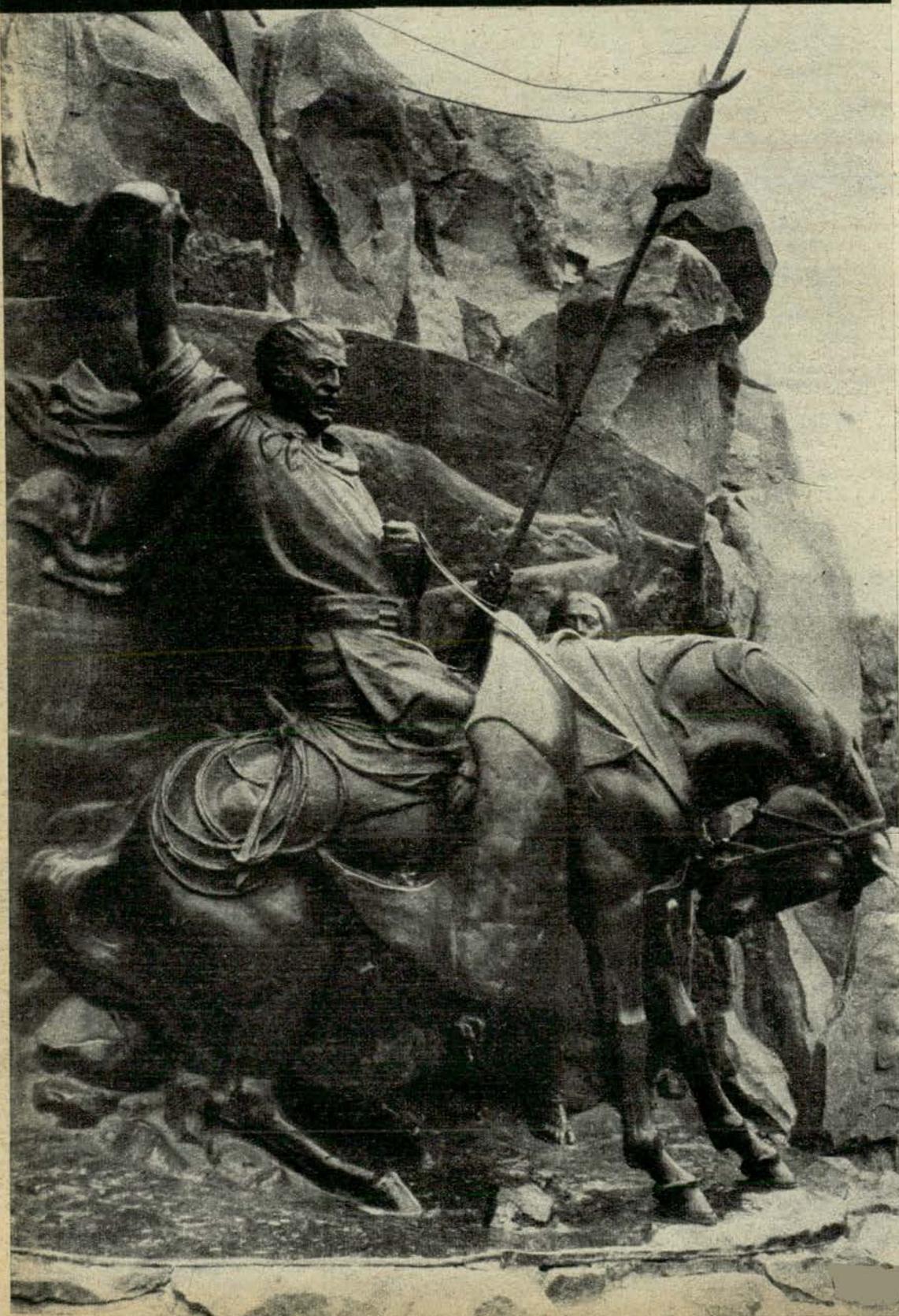
AG - Colector de admisión. Eleva la potencia en 8 HP. (13 HP con el escape especial)

ALBERTO GOMEZ y Cia. S.R.L.

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

Los gauchos de Güemes, centauros de la gesta histórica, están simbolizados en este guerrero civil de lazo y guardamontes, custodio del prócer.

SALTA MIRADO



YA conocíamos el escudo de Salta, el más sencillo de todas las provincias, que sólo ostenta un sol radiante sobre un campo de cielo.

Pero nunca, nunca, hubiéramos pensado que la realidad superaba en esa forma al símbolo. El cielo, de un azul intenso, nos evoca al cielo del Mediodía de Francia y al cielo de Nápoles. Y el sol, radiante, dorado, cálido, pone reflejos anaranjados en lo blanco de las paredes y nos hace olvidar que estamos en julio.

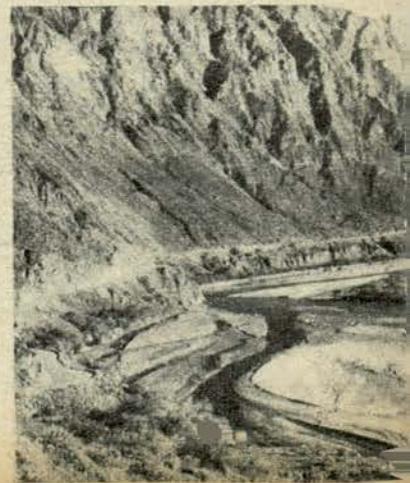
Ante esa orgía de luz, los porteños nos creemos en octubre. A las siete estamos en pie, listos para recorrer la ciudad.

A las diez, tenemos una cita de honor en la estatua de Güemes, al pie del Cerro de San Bernardo. Nos sobran tres horas para emplearlas a nuestro antojo.

La hora temprana nos depara agradables sorpresas; es la hora en que los vendedores ambulantes llegan a los anchos portales de las viejas casonas, a dejar su preciosa carga de manzanas de Orán, chirimoyas de Campo Santo y quesillos serranos.

Observamos con curiosidad a los vendedores, tipos indígenas, con amplio sombrero ovejuno, poncho lis-

La naturaleza ha sido pródiga con el suelo salteño, como puede apreciarse en esta vista del camino de Salta a Cafayate.



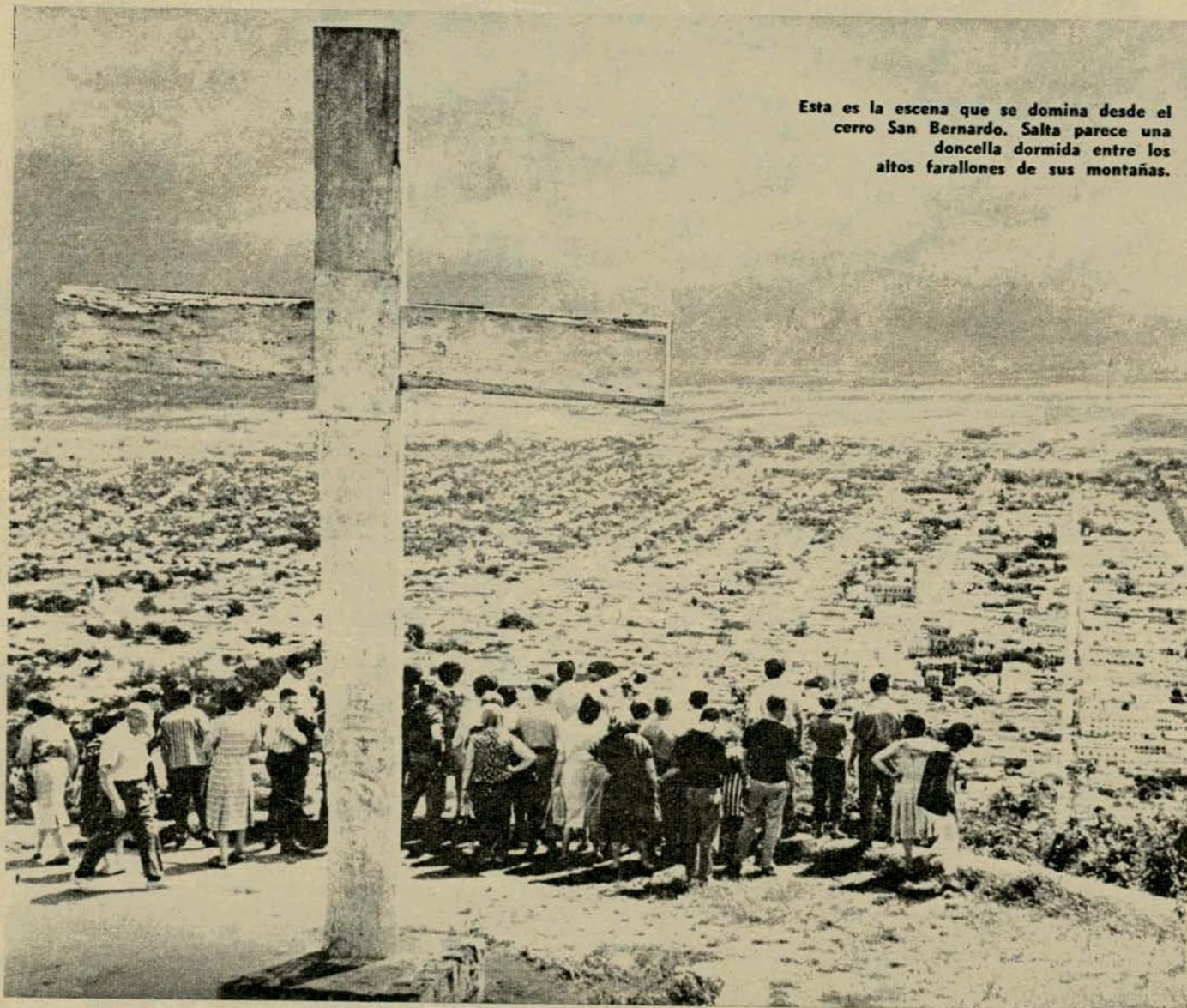
R de la HISTORIA, EVOCA EL PASADO

Por JULIA BUSTOS

Para AUTOCLUB

gunas calles. En seguida nos damos cuenta que, como en todas las ciudades antiguas, hay dos tendencias en lucha. La moderna, que quiere imponer el asfalto y las construcciones de cemento armado, y la tradicional, conservadora, que cuida celosamente los edificios del tiempo de la colonia.

Nosotros no podemos ocultar nuestra simpatía por las viejas casonas de anchos portales y techos de tejas, muros enjabelgados y rejas voladas, patios pavimentados con lajas y ornamentados con floridos tinajones desbordantes de margaritas, alelíos y madrelevas. Afortunadamente, Salta abunda en casas hidalgas, cenobios recoletos y frentes de



Esta es la escena que se domina desde el cerro San Bernardo. Salta parece una doncella dormida entre los altos farallones de sus montañas.

tado de fuertes colores y holgadas ojotas. Casi todos montan dóciles mulas. Más allá, una larga arria de buritos leñateros que emprenden el regreso por la calle Alvarado, la siguen en su prolongación hasta que se convierte en camino y, ya fuera de la ciudad, se pierden en los vericuetos de la senda serrana.

Dos tendencias en lucha

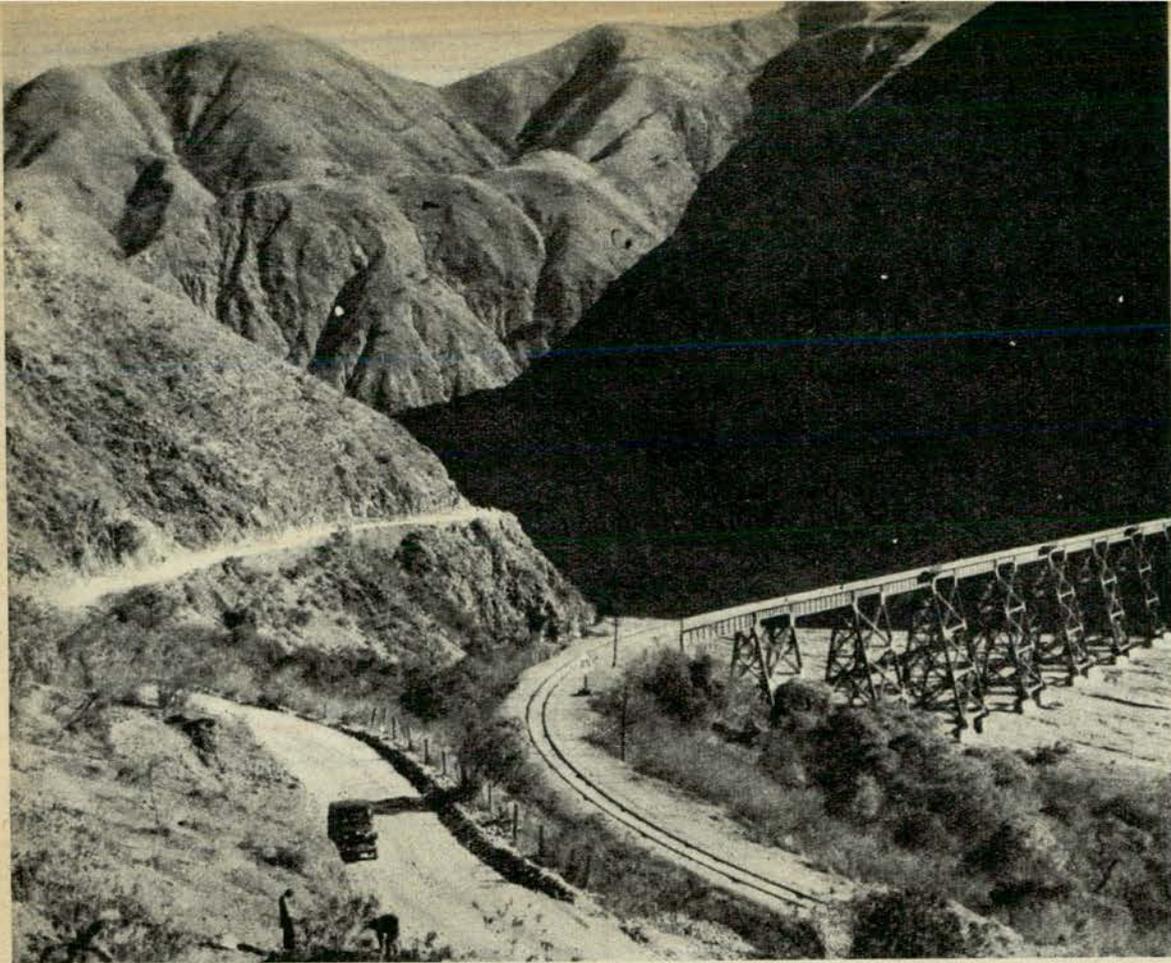
La premura del tiempo nos hace dejar a los típicos vendedores ambulantes y recorreremos rápidamente al-

estilo virreynal, con pesadas puertas claveteadas, verdaderas reliquias de contextura plateresca, como el portalón del Convento de San Bernardo y la antiquísima Catedral.

Mirador de la Historia

A poco andar, nos sentimos impregnados de un aroma sutil de alhucemas y jazmines.

Es que el alma de Salta está en nosotros y la sugestión del pasado es tan grande que, de pronto, tenemos



Por la quebrada del Toro serpentea el camino que conduce de Salta a Antofagasta, en Chile, ruta imponente, a tono con la majestuosidad del paisaje.

frente al pancero me va a dejar. Quiero comer aji que pique hasta reventar para volver a casa y probarle a Juana que sé cantar."

(De "La flecha del Inca" de M. B. Oyuela)

En el Monte San Bernardo

Como el tiempo apremia, dejamos con un poco de nostalgia el viejo mercado y sus comedidas vendedoras de extramuros y volvemos al hotel. Allí nos esperan los autos que nos conducirán al pie del Cerro de San Bernardo, donde la estatua de Güemes imprime al lugar un sello majestuoso.

Llegamos al pie del monumento y la numerosa cantidad de placas de bronce, colocadas como ofrendas votivas en homenaje al prócer, nos expresa elocuentemente la admiración de los argentinos por los arquetipos de la argentinidad. Nuestra emoción ofrenda, en silencio, la siempreviva del recuerdo.

El sol radiante sobre el cielo azul, luce en lo alto, como el escudo inmenso de la provincia.

la revelación de la ciudad patricia: Salta mira hacia el pasado...

A nuestro espíritu llega una sugestión peregrina: Salta es el mirador de la Historia, el mirador de la tradición y la leyenda.

Ante esa idea, caminamos en silencio, respetuosamente, como si hubiéramos retrocedido un siglo y estuviéramos hollando la sagrada tierra de nuestros antepasados.

De pronto, suenan las campanas de San Francisco. Entonces recordamos un pensamiento de Juan Carlos Dávalos, el poeta de Salta: "Las campanas que en Buenos Aires nunca se oyen, aquí se lamentan todo el día con soñolientos cantares de plata; y hasta el reloj público, tiene un timbre que recuerda, a cada cuarto de hora, la fuga irremediable del tiempo inútil" ("Airampo", pág. 20).

No compartimos con el poeta su opinión sobre el tiempo inútil, puesto que apresuramos el paso y nos hallamos de pronto frente al mercado.

Hacemos una rápida recorrida por los diversos puestos, en su mayoría atendidos por mujeres, que nos ofrecen artísticos cestos de paja, cacharritos de barro, alfombras de lana, chalinis de vicuña, quesillos de orejones, tamales y tentadoras empanadas.

Una donosa vendedora prepara una salsa picante con gran cantidad de ají, y este simple hecho nos recuerda una canción salteña que oímos hace tiempo y dice así:

"Oiga, cocherito, por cuánto me va a llevar a la calle Caseros;

SALTA

Por SARA SOLA de CASTELLANOS

Para AUTOCLUB

Si es verdad que todos los hombres aman a su terruño, los salteños sentimos por nuestra tierra un cariño entrañable, sentimiento que viene desde lejos, desde la gloriosa gesta americana, desde el día en que los conquistadores desplegaron el estandarte de Castilla, y fundaron en nombre de Dios y del rey, la ciudad de San Felipe en el valle de Salta.

En la historia argentina tiene un capítulo honroso la historia de esta provincia, que se inicia en la conquista y la civilización con la guerra bravia contra los salvajes; en la revolución, con el heroísmo contra la prepotencia española; en la tiranía, contra la abnegación y el sacrificio contra la crueldad del déspota, y siempre con ardiente patriotismo contra todo lo que conculcara su libertad y derecho.

Guerreros, estadistas, hombres de ciencia, de acción y de pensamiento ha tenido y tiene Salta, y en todos ellos, sobre todos los ideales y las ambiciones, brilla, en el fulgor más puro, la llama del amor a la tierra que cobijó su cuna.

Vista aérea de la ciudad de Salta.

Por la tarde, el programa se completa maravillosamente. Vamos a subir al monte San Bernardo, vamos a llegar al mirador de la ciudad. Siempre bajo el acicate del tiempo, efectuamos el ascenso en automóviles.

La caravana de autos, sube por el camino inaugurado el 20 de febrero de 1934.

La senda serpentea por la montaña, entre charquis, cebiles y algarrobos; las lianas tejen entre los árboles frágiles mecedoras y las ramas más audaces se asoman a los barrancos, cargadas de orquídeas y claveles del aire.

Nuestro organismo de llaneros está sufriendo violentas sacudidas; escalofríos de belleza ante el panorama circundante y escalofríos de emoción, al comprender que vamos bordeando precipicios.

Cuando ya no podemos más, volvemos la vista hacia la izquierda, hacia la carne pétrea de la montaña, como buscando ansiosos un sólido sostén. Y la vista descansa unos instantes en la musgosa felpilla de los helechos.

Sin embargo, no tenemos nada que temer; los "chauffeurs" que nos conducen son descendientes directos de aquella famosa caballería gaucha, nietos de los guerrilleros de Güemes, y tan hábiles para enlazar un toro alzado entre los filos de los cerros, como para sofrenar la muerte ante el abismo.

Los "Ingleses del Norte"

Recordamos que los salteños han sido llamados "los ingleses del norte", y después de nuestra excursión al San Bernardo, no dudamos de que el adjetivo está bien aplicado.

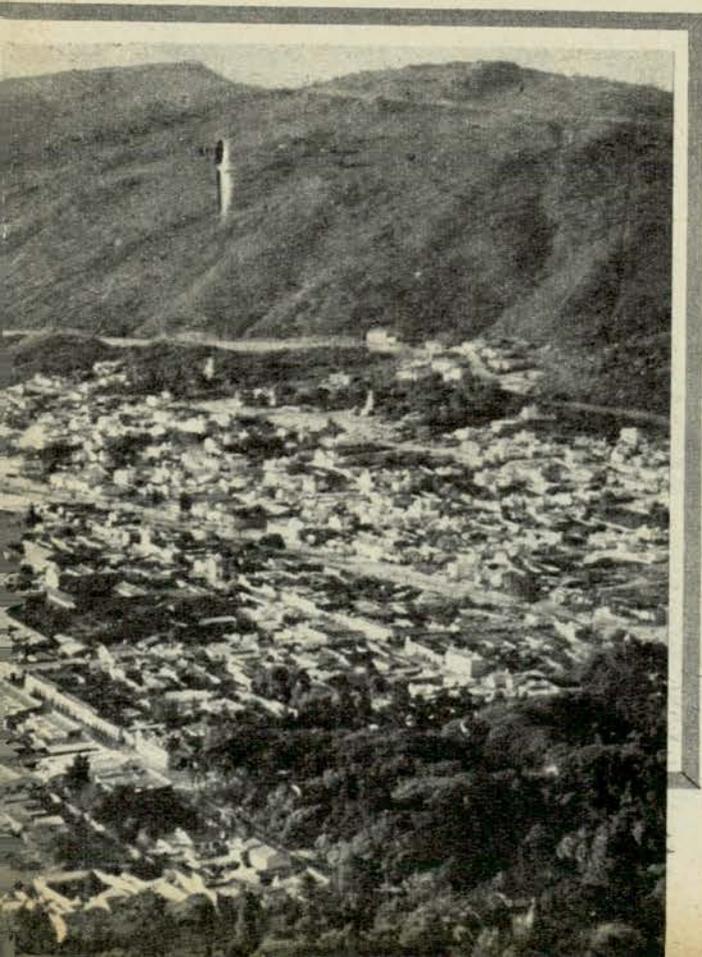
Pero ya estamos en la cumbre del monte; hemos llegado, por fin, al mirador de Salta.

Extasiados, nos quedamos un momento en silencio. A nuestros pies está la ciudad encantada. Salta parece una doncella dormida entre los altos farallones de sus montañas. Ahora comprendemos el estatismo de su ambiente, la quietud de sus calles, la paz conventual de sus casas solariegas, la arquitectura anacrónica de algunos edificios, la distinción hidalga de la ciudad de Lerma.

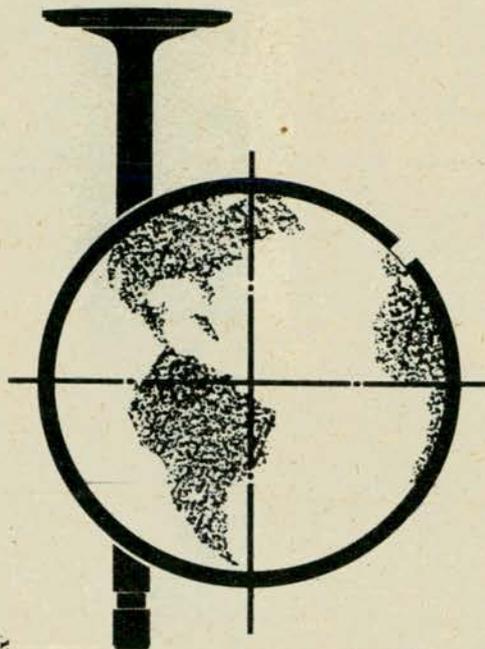
El mirador de Salta nos ha dado la clave de su enigma.

Desde la altura, distinguimos claramente algunos lugares. A nuestros pies, cuidadas huertas, extendidas como

(Continúa en la pág. 127)



CALIDAD SIN FRONTERAS



Dondequiera que **Thompson** fabrique su famosa línea de productos para motores y chasis, el resultado es siempre el mismo en calidad, eficiencia y rendimiento.

Hoy, una válvula o un aro de pistón **Thompson** o un aro de pistón **RAMCO**, fabricados en Córdoba, son hermanos gemelos de los fabricados en los Estados Unidos. Son iguales como dos gotas de agua porque la calidad **Thompson** no tiene fronteras.*

Por qué? Porque se mantienen los mismos controles rígidos en diseños, materiales y mano de obra.

La "línea de equipos originales" **Thompson** está ahora en la Argentina. Use la línea **Thompson**, así tenga Ud. un auto, camión, ómnibus o tractor argentino, norteamericano o europeo.

Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F. fusión de **Productos Thompson Argentina** y de **Ramco Argentina** anuncia el comienzo de la fabricación en nuestro país de las válvulas y aros de pistón **Thompson** y aros de pistón **Ramco**.

Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F. fundada por **Thompson Ramo Wooldridge Inc.** de E.E. UU. y **Goffre, Carbone y Cia. S.A.C.I.** de Argentina, es la suma de casi 100 años de fabricación y distribución de productos para el automotor.



Thompson Ramco Argentina

S.A.I.C.F.

PERREYRA - CORDOBA

Autoclub 77

PARIS de NOCHE

SEGUNDA NOTA

EL que cortó el paso al desconocido que acababa de salir del subterráneo, se vuelve llamando a gritos:

—¡Eh, Gastón!

—¿Qué pasa, Bernardín?
—responde uno que en ese momento abordaba a otro que emergía de la otra boca del subte.

—Aquí tienes un cliente.
¡Turista!

Gastón, que ha de estar orillando los treinta y cinco años y es relativamente buen mozo, se aproxima a saltos y Bernardín le dice:

—¿Quiere conocer el Moulin?

—Encantado, monsieur; será para mí un placer conducirlo al Moulin Rouge. ¿Tomamos taxi?

—Caramba, el conserje del hotel me aseguró que el Moulin Rouge quedaba cerca de place Pigalle. ¿Está muy lejos?

—Este... —Gastón carraspea un tanto turbado, y: ¡A tres cuadras de aquí!

Como el desconocido hace un gesto de fastidio, Gastón agrega meloso:

—La verdad, monsieur no vale la pena tomar taxi. Apenas son dos cuadras y media. Por aquí, monsieur, por aquí...

Y mientras Gastón y su "cliente" abandonan place Pigalle enfilando por el boulevard de Clichy rumbo a la place Blanche, Bernardín vuelve a agregarse al grupo de hombres —también hay mujeres ocupadas en la misma faena—, que aguardan junto a las bocas del "metro", como llaman al subterráneo en París, cortando el paso a los presuntos "clientes" que salen a la calle e, ipso facto, comienza el abordaje a los que ellos individualizan instantáneamente como forasteros de provincias o turistas llegados del otro lado del océano o de las montañas:

—Monsieur, ¿le llevo al Carrousel? —pregunta uno.

—¡El Liberty's está fenomenal! ¡Se estrenan nuevas revistas! —exclama otro.

—Monsieur, esta noche la italiana Bella Coculli debuta en el Chaperon —informa otro, en tono confidencial.

—¡Madame, monsieur!
¡Las mujeres más hermosas



PIGALLE, O EN EL MUNDO DEL STRIP-TEASE

de París están en el Caravanne! —explica el de más allá con un guiño de complicidad a la pareja que acaba de salir del subte. Las hay de todas partes, incluso la reina del strip-tease javanés.

—¡Esta noche estalla la bomba alemana en el Bagatelle! —grita otro al grupo que se acerca—. Dodó D'Hamburg hará strip-tease a la alemana.

—¿Quiere conocer el Narcise, monsieur? ¡Quedará pasmado!

—¡Los desnudos más osados están en el Pigall's!

—Si es usted inteligente vaya a la cueva de Pepe la peste. ¡Si la suerte le acompaña podrá quitarle la boina a Marceline!

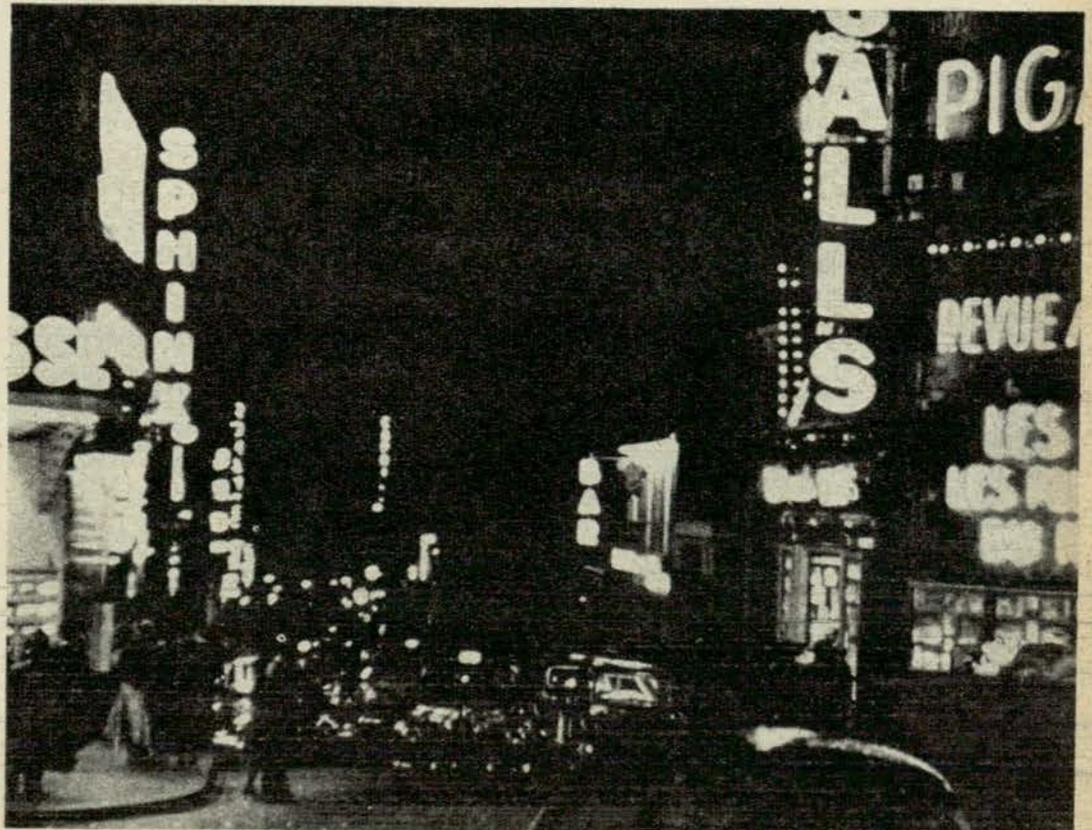
París de noche

Eso es plaza Pigalle, de noche, al pie de las colinas de Montmartre, que es como decir, templo de la máxima frivolidad. Los que pregonan las novedades y bondades de los espectáculos son los famosos "pullers", individuos que se ganan la vida llevando clientes a los night-clubs, boîte y cabarets en los contornos de la plaza Pigalle y a lo largo de la misma calle: reciben de cincuenta a cien francos por cada cliente que introducen al local. Los "pullers" trafican con todo lo traficable: con floristas con los que se han puesto previamente de acuerdo, con cigarreros, con taxistas, etc. No vacilan en inducir al "cliente" que tome un taxi para ir hasta la boîte de la otra esquina, o al Moulin Rouge que mueve sus aspas a doscientos metros de la boca del subte de Pigalle. Estos que trafican con el desconocimiento de los turistas que llegan a París constituyen interesantísima fauna. Para comenzar la excursión nocturnal, sigamos al desprejuiciado Gastón. Ahí está con el "cliente" que atrapó a la salida del "metro",

Por PEDRO PATI

Para AUTOCLUB

Rue Pigalle, en la que se alinean cuevas y night-clubs, con el Pigalle's en primer término, tenido por el cabaret más famoso de París. Frente a él, Narcise, otro templo del can-can.



entrando en el Moulin Rouge, frente a la place Blanche. ¡Ah, el Moulin Rouge! Con su historia puede escribirse siempre un libro apasionante de quinientas páginas. Pero sigamos a Gastón. ¡Ya estamos dentro! Pese a la indumentaria de la concurrencia, continúa respirándose aquí la misma atmósfera que en los tiempos de Zidler. ¡Ah, viejo George, genial creador de un género que lleva ochenta años cultivándose intensamente y continúa resistiendo a pie firme la embestida del tiempo, de los ritmos nuevos, de la nueva música. Sí, ¡nada ha variado! El público continúa siendo el de todas las noches.

Como nació el Moulin Rouge

Grupos distinguidos, gente de medio pelo, muertos de frío que sólo tienen lo suficiente para la entrada, sobre todo turistas en cuyos itinerarios figuran casi siempre dos templos que han de visitarse antes que nada: el de la belleza estática, quieta, que es el Louvre; y el de la belleza dinámica, atorbellinada, que es el Moulin Rouge. Aquí el espectáculo es deslumbrante, decididamente fascinante: mujeres hermosas, de polleras amplísimas y enaguas multicolores con deliciosos pasacintas forman cuadrillas agitando sus piernas estupidas en los giros, vueltas y cabriolas del can-can. En medio de este torbellino hay un detalle que llama inmediatamente la atención del que entra por primera vez: aquella mesa con mantel y aquella silla vacía del rincón que parecen aguardar a un huésped que se demora. Lo cierto es que no llegará nunca. ¡Ha muerto hace tiempo! Se llamaba Henri Toulouse-Lautrec. Era hombre de aspecto insignificante, pero de muchísimo talento y, para colmo, aristócrata que se sintió hechizado por el ambiente asfíxico y por los estrafalarios personajes de este salón de baile que George Zidler inauguró a fines del siglo pasado. Frecuentar entonces el Moulin Rouge era como meterse en una cueva de malvivientes, de hijas de



Vemos aquí a George Zidler, fundador del Moulin Rouge y creador del can-can, con el celebrado pintor Toulouse-Lautrec, observando el affiche realizado por el famoso pintor y que hizo famoso el teatro de la plaza Blanca. Esta escena pertenece a la película "Moulin Rouge".

la noche. Fue el viejo George quien tuvo la ocurrencia de lanzar un baile nuevo que insuflase fuego a las bailarinas y a los espectadores: ¡el can-can! Y para ello echó mano precisamente a aquellas hijas de la noche: a una, a Mome Fromage, la sacó de una tabaquería; a otra, a Grille d'Egout, fue a buscarla a una fábrica de jabón; a La Gouloue la trajo de un antro de apaches junto a los gasómetros de Menilmontant... Mome Fromage, Grille d'Egout, La Gouloue... Así, tal como suenan, son nombres que nada sugieren, pero traduciéndolos a nuestro idioma el significado es otro e individualizante por excelencia. Mome Fromage quiere decir... ¡Queso Fresco! Grille d'Egout... ¡Reja de Cloaca! La Gouloue, ¡La Glotona! Eran las más conspicuas del Moulin Rouge a las que Zidler agregó la Argelina, Sarita Seis Dedos, Aguja Colchonera, Cara Picada, que era pelirroja famosa en la barriada de La Chapelle, otra de Les Batignolles llamada Oreja Partida, y un individuo cono-

cido en los bajos fondos por Valentín Le Desossé, es decir, Valentín el Deshuesado, sambenito que le venía a la medida porque, largo y flaco, con alta galera, parecía realmente monigote sin huesos, de piernas de alambre. Estos fueron los estrambóticos personajes que comenzaron a divulgar el fogoso y fascinante can-can, convirtiendo aquel perigundín que era entonces el Moulin Rouge en el café concierto más famoso de París, al que comenzó a afluir la élite de Francia y la aristocracia del mundo. En aquella mesa, en aquella silla del rincón se sentaba entonces Toulouse-Lautrec tomando apuntes, haciendo dibujos de lo que aquí ocurría, hace setenta u ochenta años y gracias a él, a Toulouse-Lautrec, Valentín el Deshuesado, La Glotona, Queso Fresco, Reja de Cloaca, la Argelina y tutti quanti de aquel grupo estrafalario cuelgan hoy en los museos y pinacotecas más famosos del mundo, como testimonios imborrables de la fundación de este templo del can-can, que ya no está solo, sino que, por el contrario, junto a él, se alza otro templo menor, llamado Nuevo Cabaret Moulin Rouge, cuyos audaces espectáculos femeninos compiten, no justamente con los que se ofrecen al lado, sino con los del Lido, situado en la aristocrática avenida de los Campos Elíseos. A simple título informativo y con el propósito de frustrar alguna bribonada de los "pullers", digamos que la entrada al Moulin Rouge está fijada en \$ 100 argentinos, y la consumición mínima en 300; en el cabaret antiguo no se cobra entrada y la consumición mínima es de \$ 150.

Place Pigalle

Dejemos la place Blanche y volvamos a la de Pigalle, donde el cabaret que figura entre los más celebrados del mundo hace guiños en la noche, gritando con sus letreros luminosos que los desnudos femeninos más extraordinarios, más osados están allí, en el Pigall's, cuya entrada es un tanto tabú para una inmensa mayoría, y no es precisamente por la índole del espectáculo, sino por los precios que rigen: cena, 1.200 pesos; botella de champán, \$ 1.500. Frente al Pigall's está el Narcisse, también tabú para muchos por la misma causa que rigen la entrada al Pigall's. Más allá está Les Naturalistes, otro templo del strip-tease; y por todas partes, como hongos después de quince días de intensísima niebla londinense, las cuevas que compiten en extravagancias y strip-tease con las otras

(Continúa en la página 127)



Otra escena del can-can que se bailaba en el café-concierto, frente a la place Blanche, según una secuencia de la película "Moulin Rouge".

CONFERENCIA

DEL Dr. HORACIO C. RIVAROLA

En el Rotary Club de Buenos Aires se llevó a cabo un acto en el que hizo uso de la palabra el doctor Horacio C. Rivarola. Tras la presentación de práctica, que estuvo a cargo del presidente de la Entidad, el orador dio comienzo a su disertación luego de agradecer los elogiosos conceptos vertidos por el señor don Arturo León López Gil.

El doctor Rivarola expresó entre otros pasajes de su conferencia, la que llevó el título "Las academias en la vida cultural argentina. - Presente y futuro":

"El decreto del 30 de noviembre de 1955, obra del doctor Dell'Oro Maini, ministro entonces, les dio nueva vida y fijó concretamente la razón de ser y la importancia de aquéllas. Las academias, por su existencia y libre actividad son, juntamente con las universidades, el signo más alto de cultura de un país, y constituyen el órgano adecuado de la sociedad para la manifestación, progreso y acrecentamiento de las artes y de las letras.

"En las academias, aun en los casos de asuntos que no tengan destino a la publicidad, cada cual cuida, midiendo consciente o subconscientemente la autoridad de sus compañeros, qué es lo que va a decir o sostener. Se estudian asuntos serios poniendo para ello ciencia y

experiencia. En todos los miembros algo queda fijado en su archivo mental, para apoyar el propio juicio en favor o en contra de lo que oyó; a su vez, las conferencias y las publicaciones, en general de la mayor importancia, trascienden los muros de la casa y forman el sedimento de cultura social. Y es bien sabido el respeto con que son recibidas. Sus opiniones así expresadas en las más diversas formas, pronto o pausadamente, son admitidas en la ciencia o penetran en la legislación o en las costumbres: más que el voto de las legislaturas o las sanciones imperativas de reglamentos o reglas de costumbres, es la fuerza del estudio y de las ideas lo que determina el andar de las sociedades. Las ideas y los principios se elaboran lentamente, perfilando sus caracteres bajo la acción de las contrarias fuerzas; absorben las que proceden de otros pueblos o instituciones, asimilándolas; recorren los libros, los diarios, y vuelan bajo el impulso de la palabra en las conferencias y debates; entran en la vida diaria, se decantan y un día la ciencia las admite, la ley las sujeta o la costumbre les da carácter obligatorio.

"Y en esto tiene gran parte el trabajo y estudio de las academias, órganos de cultura social y de progreso de la ciencia."

PROPONE EL A. C. A. MEJORAS AL ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS

Por nota reciente, el A.C.A. reitera una presentación realizada el año pasado ante la Municipalidad de Buenos Aires, relacionada con el estacionamiento de vehículos en la calle Tte. Gral. Donato Alvarez.

En la misma se hace referencia a los numerosos inconvenientes que provoca el estacionamiento indebido en dicha arteria, especialmente en el tamo comprendido entre la Av. Rivadavia y la calle Yermal, al entorpecer en forma casi permanente el normal desenvolvimiento de las corrientes de tránsito que la circulan.

La insistencia del A.C.A. se halla motivada en el hecho de no haber respondido la Municipalidad de Buenos Aires a su primera presentación, como asimismo de no observarse la adopción de ninguna medida tendiente a solucionar el problema señalado.

EL ACCESO A LA CIUDAD DE GENERAL LAMADRID

El plano muestra el camino de acceso a la ciudad de General Lamadrid desde la Ruta Nº 76. El mismo, que forma parte del camino provincial Nº 86, tiene una extensión de 57,512 kilómetros. La Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires ha concluido los trabajos de pavimentación de dicho acceso, los cuales formaban parte del Plan Vial 1959-63. Por otra parte, la pavimentación de la Ruta Provincial Nº 76, en su trayecto desde Tornquist hasta el empalme con la Ruta Nº 226 ha sido terminada en los tramos laguna Los Leones-cruce con camino a Lfban y en el que se inicia cerca del límite de los partidos de Laprida y Lamadrid para finalizar en la fábrica Loma Negra. Las tareas llevadas a cabo en los tramos Tornquist-arroyo Pantanoso y con el que empalma con la Ruta Nacional Nº 226, se hallan igualmente muy avanzadas y próximas a concluir.

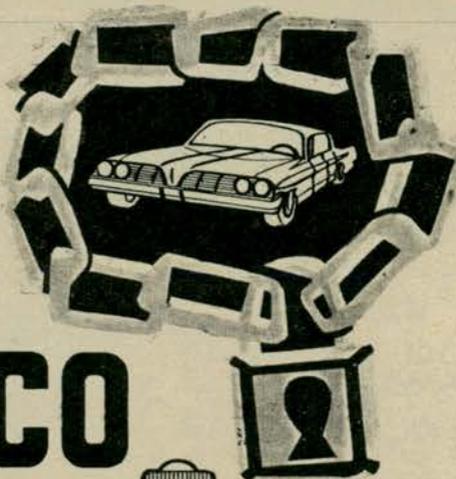


PROTEJA LA PINTURA DE SU AUTOMOVIL

duco den
LUSTRADOR SINTETICO A BASE DE SILICONES



BAJO LICENCIA EXCLUSIVA DE AUTO-DEN MANUFACTURING CORPORATION DE U.S.A.

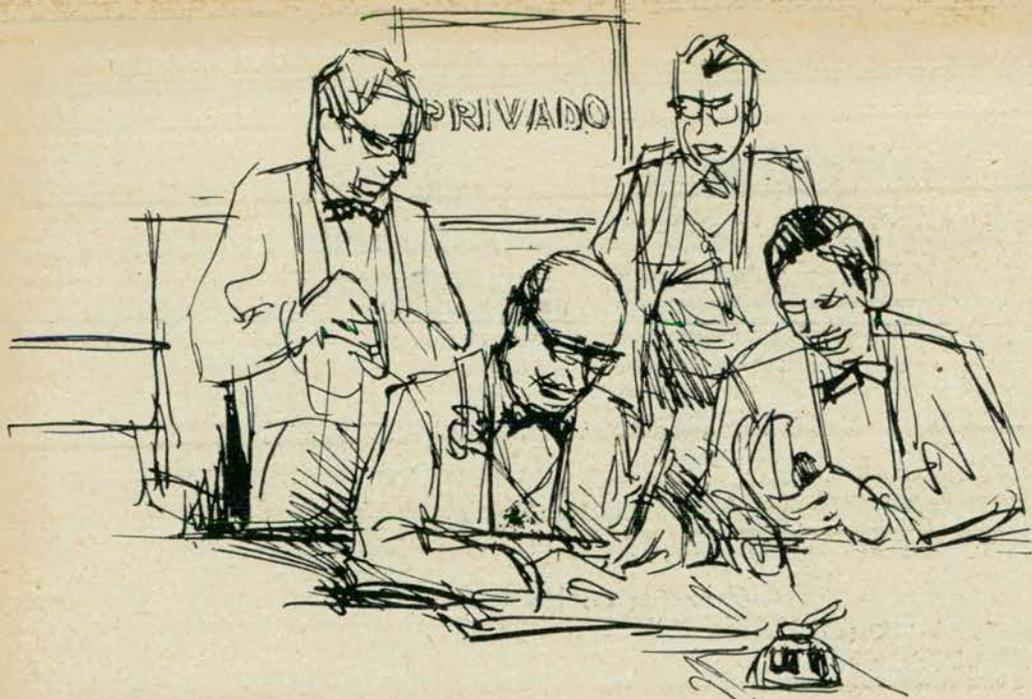


DUCO-DEN forma una película invisible, que además de dar brillo natural, impermeabiliza y protege del sol... suciedad... humedad... y lluvia.

FABRICADO Y DISTRIBUIDO POR **auto-den S.A.**

CARLOS PELLEGRINI 27 7º P BUENOS AIRES

HAY ZONAS DISPONIBLES PARA REPRESENTANTES



—Aquí lo que hace falta es que los partidos, etc...

Y otro:

—Alguien tendría que hablar con claridad, etc...

En cuanto al director..., ha desaparecido: tiene una cita con un ministro. El contratado se aleja entre vehículos, peatones, prisas, ruidos. Los motores concluyen por unificarse en un sonido único, monócorde, como el de las ruedas del tren:

—Política, no; política no; política, no...

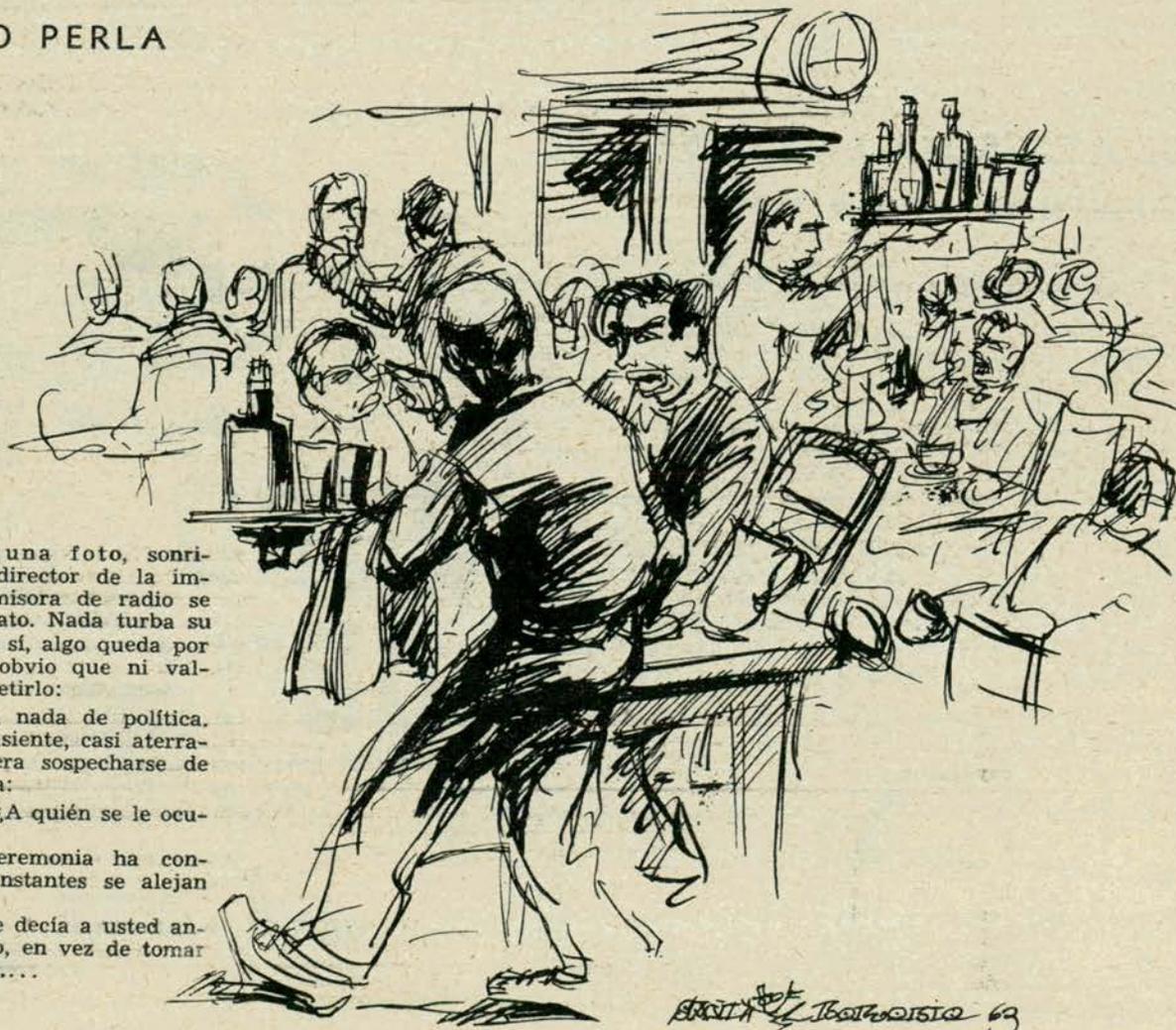
El guirigay de los transeúntes es imposible de unificar, pero el contratado aguza el oído y va haciendo un "survey" de temas: treinta por ciento, pesos; sesenta, "la situación".

Media hora después, se encuentra con un amigo, escritor. Parece muy

TABU, modelo 63

Por
MARIANO PERLA

Para AUTOCLUB
Ilustró BOROBIO



UNA firma, una foto, sonrisas... El director de la importante emisora de radio se felicita del contrato. Nada turba su euforia. Es decir, sí, algo queda por decir, pero tan obvio que ni valdría la pena repetirlo:

—Y por favor, nada de política.

El contratado asiente, casi aterrado de que pudiera sospecharse de él semejante cosa:

—Por Dios... ¿A quién se le ocurre?

La pequeña ceremonia ha concluido. Los circunstantes se alejan conversando:

—Pues, como le decía a usted antes, si el gobierno, en vez de tomar una posición, etc...

Otro:

irritado. Viene de hablar con su editor.

—Rechazado —me dice, y remeda al editor—: “La casa no puede publicar eso. Yo tengo mi opinión, naturalmente, pero la casa es apolítica...” ¡La casa!... Se calma, poco a poco.

—Bueno, no importa. Vamos adonde quieras. ¿Tienes una charla en televisión? Te acompaño.

—No. No tengo charlas ya. Eran demasiado subjetivas, ¿comprendes? El canal tiene su opinión, naturalmente, pero...

—Comprendo. El canal puede ofrecer cualquier chabacanería musical y ofender el buen gusto del espectador. Eso no le compromete. No es el gerente general el que canta o baila, aunque a él le gustaría saber, por supuesto.

—Igual que mi editor... Supone que nadie va a ofenderse con él si un “show” es malo. Pero, juzgar, aludir, tener humor, ah, eso es ya muy distinto. ¿Qué diría el espectador que pensara de otro modo? ¿No es así?

—Tal vez. Pero es mejor no tocar ciertos temas, ¿sabes? Vamos a almorzar.

El dueño del restaurante nos conoce. Se acerca, solícito, y despliega su bandeja retórica de lugares comunes.

—Muy bonito el local. Le felicito.

Se lo he dicho no sé si por atajarle o por cortesía. Pero lo agradece. Pasea una mirada complacida por sus paredes, recién pintadas. De súbito, palidece.

—No quisiera que interpretaran ustedes que el color de la pintura es idea mía; en fin, que tiene una intención determinada. Ya saben ustedes: los “colorados”, y los “azules”... Esto ha sido cosa del decorador... Yo, puedo jurarlo, no opino. Esto es un restaurante para todo el mundo. Absolutamente para todos. Desconoce la política...

—Comprendido, comprendido —dice mi amigo—; lo cual no impide que usted, personalmente, tenga su corazoncito, ¿verdad? —y le sonríe con picardía.

—Por supuesto, por supuesto...

Y se ríe, todavía algo nervioso, pero ya sin miedo.

A la tercera copa mi amigo estalla:

—Nadie quiere arriesgar nada. Ni siquiera en nuestras cortesías y breves guerras civiles. Sigilo absoluto. Cada cual, en tanto que es lo que desea, calla discretamente. Pero sucede que nadie es nada fuera de lo que es en su quehacer diario. Más allá de sus menús, sus platos, y sus vasos, este pobre diablo no existe. Pero sólo entonces, cuando vaca, cuando se convierte en una especie de sombra callejera que, a lo mejor, hasta vota y todo, se atreve a decir algo. Desde luego que sin informarse previamente; a la buena de Dios, siguiendo el último esquema que ha oído. No, no pongas esa cara; no me regañes... Hasta admito que pueda tener su dosis de sentido común y ser un buen ciudadano. Procurará comportarse como le indique su conciencia, pero, eso sí, sin comprometer su “negocio”. Discutirá en el café —en el café de otro, claro—, pero preservará su trabajo de cualquier amenaza de filiación. Si hace publicidad, contratará algo suficientemente incoloro y trivial, para que nadie se sienta molesto.

No hemos podido seguir conversando. Había excesivo ruido. En todas las mesas se hablaba en voz muy alta, apasionadamente. Eran empleados, funcionarios, empresarios, periodistas, ninguno de los cuales podrá opinar sino aquí, en esta media hora, que sería más cuerdo limpiar de furias contenidas. En sus respectivos cubiles profesionales hay alguna voz, algún cartel, algún duende que proclama:

—Por favor, nada de política.

En la cual únicamente están metidos —hasta el cuello, por lo demás— los economistas, los empresarios, los sindicatos, los militares, los obispos, los marinos, los gerentes generales, los cantantes del folklore... Todos ellos al modo como decía, muerto de miedo y de ironía, don Mariano de Larra:

—Créame, señor director, que si propalo ideas es sin darme cuenta.



Estamos en los postres. Ya melancólico —mi amigo el escritor es, por supuesto, ciclotímico—, me ha preguntado qué voy a hacer ahora. Pues su vida está repentina e irremediamente vacía, al menos durante un ratito.

—Tengo que escribir una nota para la revista del Automóvil Club.

—¿Has pensado ya el tema?

—No.

Se anima un tanto. Sonríe, diabólico:

—¿Podrías hacer un artículo demostrando que la humanidad

vivía más cómoda y dichosa antes de que se inventaran los autos? ¿Te la publicarían?

—Sí, hombre.

—¿Y si compusieras un ensayo con la tesis de que los grandes clubs son gregarios e inconvenientes?

—Lo mismo. Hasta se sonreirían, divertidos, porque ellos saben la labor que hacen. Todo se reduce a que mi firma vaya al pie. No es la revista la que opina.

—Perfecto. ¿Y si en vez de esos temas, que reconozco que son algo absurdos, te pusieras en socio de la entidad y atacaras ferozmente a la Comisión Directiva?

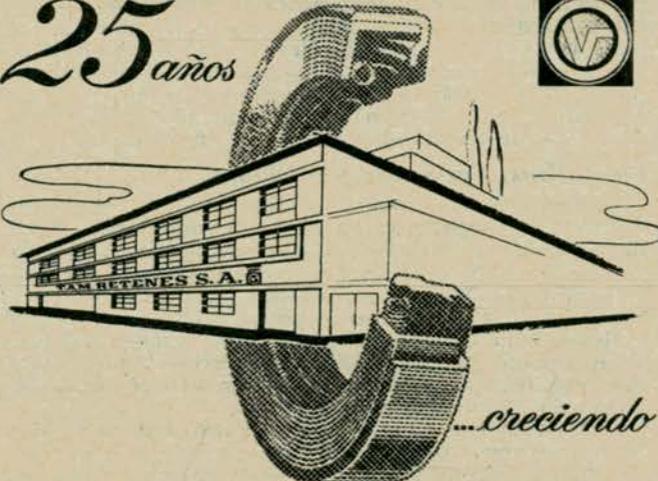
—No te canses. Lo publicarían también. Si el problema de ellos es que no tienen oposición...

—Muy bien. Felicitaciones. Ya termino. ¿Y si les mandarás un artículo de carácter político?

—¡Hombre, eso no, por supuesto!

Mi amigo ha intentado sonreír. Pero ha vuelto a caer en seguida en su vacío existencial, trance que he aprovechado yo para pagar. Como dicen los periodistas modernos, 451 con 60 centavos.

25 años



siempre a la vanguardia de la industria nacional del retén, TAM Retenes SAIC, para satisfacer las exigencias técnicas y la demanda cada vez mayor del mercado argentino y extranjero, amplia y moderniza su planta industrial, incorporando nuevos equipos dotados de las más avanzadas técnicas de producción y precisión que garantizan la ALTA CALIDAD de su ya afamada línea de

RETENES Vicente BLINDADOS

T.A.M.
Retenes S.A.

AV. LA PLATA 2567 - BUENOS AIRES
PRIMERA FABRICA ARGENTINA DE RETENES EN CAUCHO SINTETICO.

HABLA EL MINISTRO... *(Viene de pág. 73)*

merísima "prioridad", valga la redundancia aparente, y como supremo objetivo de su gobierno, la construcción de escuelas y caminos, agregando en algunos casos la de hospitales; ¿mantiene usted ese criterio de prioridad absoluta, o casi tanto, en la hora actual, para la obra caminera?

Una vacilación apenas perceptible, y en seguida: —La prioridad debe tenerla el desarrollo industrial...; pero es claro —se apresura a aclarar— no puede haber un desarrollo correcto y orgánico de la industria si no se cuenta con un adecuado sistema y red de transportes. Esto significa que, como objetivo de gobierno, las construcciones viales deben conservar su ya clásica prioridad en nuestro país. Mantengo este principio.

—¿Quiere esto decir que, mientras la tarea esté a su cargo, continuará con la realización total del plan publicados en los años anteriores y cuya ejecución está en marcha?

—Dentro de los límites posibles, sí; pero ese vasto plan necesariamente ha debido sufrir las variaciones impuestas por la situación económica y financiera del país, cuyas alternativas, por supuesto, no dependen de este ministerio.

—¿Cuáles son las obras ya construidas, las que están en marcha y las de próxima y posible ejecución?

Con rápido movimiento, el ministro se apodera de un mapa arrollado, que está a su alcance, lo desenvuelve y, sin una sola vacilación, marca con lápices de colores variados las obras que responden a la pregunta. En los mapas esquemáticos que publicamos en esta nota aparecen las rutas principales y las provincias o regiones que van a beneficiarse con esas obras, a las que el ingeniero Zubiri dedicó especial atención informativa.

Ilustrando con el mapa:

—Todo esto —en lápiz rojo grueso— ya está construido; esto otro está en construcción adelantada y bastante acelerada, y esto —en lápiz verde— está en condiciones de ser licitado antes de seis meses (señala entre otros menores, especialmente los tramos de la Ruta N° 3 entre Puerto Madryn y Comodoro Rivadavia y entre Hilario Ascasubi-Buenos Aires y el paralelo 42, a partir del cual existe un tramo ya pavimentado hasta Madryn). Creo que todas las obras pueden estar terminadas dentro de 30 meses.

Entre Ríos, Corrientes y Misiones

Advertimos, con mucho sentimiento, que aparentemente la Mesopotamia ha sido un tanto olvidada, si se exceptúa la ruta N° 11, no propiamente mesopotámica, que corre en la margen derecha del Paraná, ya construida hasta Reconquista, en Santa Fe, y en construcción a ritmo más o menos activo en dirección a Resistencia (Chaco), Formosa y Clorinda, frente a la Asunción, río Paraguay por medio. Suavemente, pero con firmeza, se defiende el Ministro de esa imputación de olvido o abandono:

—Es verdad que no tenemos en proyecto nada nuevo para Entre Ríos y menos acerca de una ruta, que sin duda sería de magnífico porvenir, a lo largo del río Uruguay. No está en las previsiones inmediatas; pero pronto estará terminado, en cambio, el camino pavimentado que unirá Paraná con Concordia, atravesando importantes centros de la provincia; además, están los caminos de Paraná a Federal y de La Paz a Paraná, sin contar la ruta provincial que une a la capital del Estado con Gualeguaychú, pasando por Gualeguay. No puedo anticipar nada más en este punto; en cambio, quiero destacar que está en rápido progreso el proyecto del pavimento que unirá Corrientes con Posadas y buena parte de Misiones —donde, dicho sea de paso, los caminos a la vera del Paraná están en muy buen estado—, rumbo a las Cataratas. En fin, todo depende de las disponibilidades financieras.

Hechos, posibilidades y recursos

En todo caso —agrega con perceptible satisfacción—, debo subrayar que el presupuesto de vialidad nacional

es uno de los más orgánicos y equilibrados que existe en la administración. Haré algunas cifras, no sólo en cuanto a Vialidad Nacional, sino también con referencia a los recursos de las provincias. Nosotros disponemos de un presupuesto, en cifras globales, de 14 mil millones de pesos, y de 13 mil millones las provincias en conjunto, gran parte de los cuales proceden de la distribución o coparticipación federal en los impuestos. Esto significa que, prácticamente, el país dispone de unos 18.000.000.000 de pesos para la construcción y conservación de obras viales —una vez descontados los imprescindibles gastos de administración. No es demasiado, ni siquiera mucho, por supuesto, pero, asimismo, es una cantidad con la que se puede hacer obra y podemos avanzar firmemente, en espera de mejores tiempos, aparte de la posibilidad de conseguir créditos en el exterior. De todas maneras, he aquí los resultados actuales visibles: se están construyendo —hablo de rutas nacionales exclusivamente— 3.900 kilómetros de caminos pavimentados, 2.700 kilómetros de enripiados y una cifra igual ha sido reconstruida; todo esto, a un costo de 27.000 millones de pesos.

El ingeniero De Carli completa la información:

—Los caminos de la red nacional cuentan con 12.000 kilómetros de pavimento fijo y 10.000 de calzadas mejoradas; con los fondos de coparticipación federal se han construido 5.000 kilómetros de pavimento y 8.000 de calzadas mejoradas: las provincias, respectivamente, 1.500 kilómetros y 3.300 kilómetros, y los caminos llamados de "fomento agrícola" alcanzan a 700 kilómetros y 6.000 kilómetros, en uno y otro tipo. En cuanto a los caminos de tierra, llegan a 135.000 kilómetros en todo el país. Estos datos valen, agrega, para comienzos del año en curso.

La pregunta que sigue asoma naturalmente:

Autopistas y peaje

—Ingeniero Zubiri, ¿en su ministerio se ha estudiado la posibilidad de construir caminos, del tipo conocido como autopista, mediante la imposición del peaje como tasa de servicios, ya sea directamente por el Estado, o bien haciéndolos construir y explotar por empresas privadas?

—Hemos estudiado este problema bastante a fondo; pero no soy nada optimista al respecto. Los cálculos minuciosamente realizados, demuestran que, con el ritmo previsible del tráfico rutero no sería fácil contar con una razonable amortización, dentro de un plazo razonable, de los caminos que se construyesen para ser pagados con el peaje. Tenemos planeada, con peaje, la construcción de la autopista Buenos Aires-La Plata, y estamos dispuestos inclusive a entregar terrenos considerables, en dos puntos importantes de la ruta, a la empresa privada que quisiese construirla, la que podría explotarlos de manera muy provechosa. Sin embargo, aún no hemos hallado personas o grupos interesados concretamente en realizar esa obra dentro de las condiciones enunciadas.

Una pregunta lanzada casi al azar:

—¿Existe alguna posibilidad, actual y concreta de construir el puente sobre el Río de la Plata o el Uruguay, de Gualeguaychú a Fray Bentos, por ejemplo?

La respuesta es rápida e inmediata:

—Ninguna, que yo sepa. Esta obra no está en nuestros planes, por ahora.

Dos conceptos de gobierno

El espacio disponible no nos permite extendernos en más detalles; en cambio, creemos útil anotar dos conceptos de gobierno que el ingeniero Zubiri recalcó con mucho énfasis:

Primero: "No puede haber desarrollo sin contar con un adecuado sistema de transportes".

Segundo: "Si se tiene en cuenta que nuestros ferrocarriles gastan anualmente 15.000.000.000 de pesos sólo en la conservación de sus vías y material, debe establecerse como una necesidad absoluta para la economía de país la imposibilidad de llevar a cabo una política vial correcta y productiva sin cuidar estrictamente el principio de la "coordinación de las inversiones entre el ferrocarril y los caminos. Deben complementarse, pero nunca superponerse.

KOUKA SUGIERE

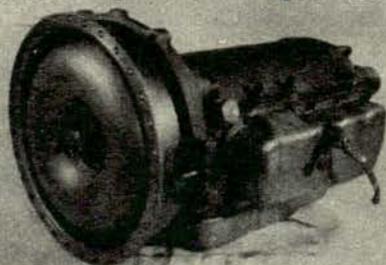


Productos ERPA: SUPRABOND, adhesivo elástico p/cuero, goma, metales, etc. SUPRALOCK: sella junta sintético p/motores. MORDAL: cola vinílica. ERPOX: soldadura epoxi p/soldar y rellenar. SUPRAMELT: barniz protector de máquinas y herramientas, y ERPA BURLETE, se adhiere en cualquier superficie "limpia" con una ligera presión de los dedos, evita polvo, hollín. Distribuye ARTEFA S.R.L. Entre Ríos 1029, T.E. 23-2466, 27-6211.

¡NUEVO!... LAVA, ENCERA, DA BRILLO Y PROTEGE SU COCHE. Una medida de CELOWAX... un balde de agua... y ¡limpio el coche! CELOWAX con silicónes "autobrillo" seguro para su coche. PLASTIFICADORA S. A., San Martín 1141, Teléfonos: 31-0996 y 32-3898. Productos consagrados mundialmente, elaborados en el país. (Sursursal Mar del Plata: Santa Fe 1645, T. E. 3-3177.)



¡Esta es su garantía!

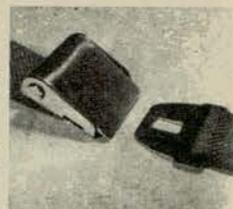


De Marco Hnos. S. R. L.

CAJAS AUTOMATICAS - DIRECCIONES HIDRAULICAS. Primeros especialistas e importadores directos. Cajas para recambio inmediato y equipos Ford dirección hidráulica. Servicio técnico a talleristas y particulares. Instrumental y banco de prueba. Camiones para auxilios. DE MARCO HNOS., Loria 418, T.E. 89-7685/3285. Sábados y Domingos, 24 de Noviembre 553, T.E. 97-6285.



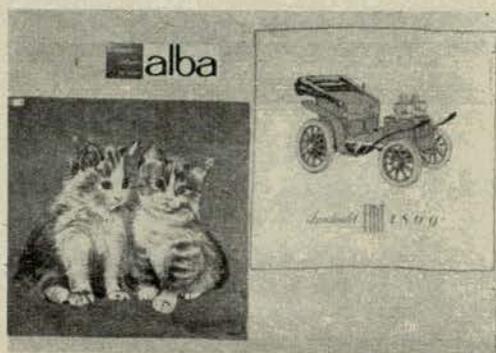
EXTRAORDINARIO... CINTURON DE SEGURIDAD "SALVEX". Fabricado en la Argentina bajo normas internacionales de seguridad, en acero inoxidable importado y nylon Ducilo de alta resistencia. Su uso disminuye en un 50 % los casos fatales en accidentes provocados por choques, vuelcos o frenadas bruscas. Se presentan tres modelos: cintura, pecho y especial combinado. Fabrica y distribuye SALVEX S.R.L. Reconquista 513, 5º piso, of. 2, T.E. 31-4663



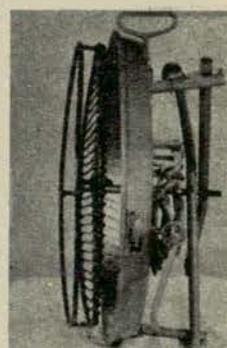
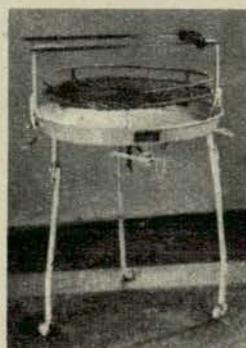
¿QUE ES STYL? STYL ANTI EMPAÑANTE es un excelente medio para evitar el empañamiento del parabrisas y el deslizamiento del agua sobre "todo tipo de vidrio", manteniéndolos limpios y claros por varias horas. Con este paño, preparado químicamente, aumenta la seguridad del conductor bajo la lluvia, niebla y nieve. COMPRUEBELO! personalmente en LARREA 725

Pañuelos Suizos ALBA, la marca más acreditada del mundo.

Señor Comerciante: la colección ALBA completa, con los gustos más variados y atrayentes para la mujer, el hombre y el niño, está a su disposición. Visite nuestro local de Exposición y Ventas. HANONO HNOS. Importadores, Paso 747, T.E. 47-2058.



PARRILLA SPIEDO... GAUCHITA, la "parrilla" que va en coche... totalmente plegadiza, graduable, higiénica y económica. Ideal para fin de semana, jardín o patio. Alto, 73 cm., diámetro, 51. Fab. y distribuye "GAUCHITA", Chacabuco 380, 5º piso. Zonas disponibles.



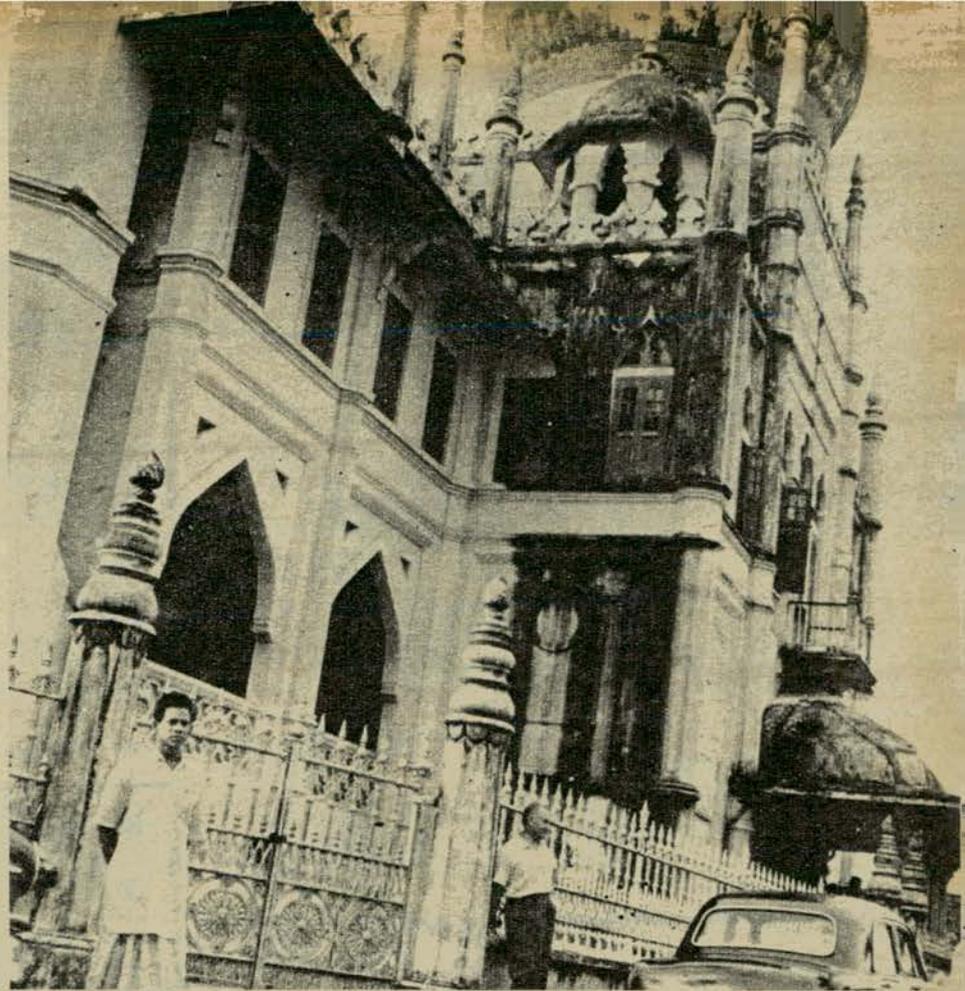
NO vamos a evocar al Indico a través de las leyendas de piratas del siglo xv, en que arrojados corsarios surcaban sus aguas siempre listos para el abordaje. Tampoco lo haremos narrando las andanzas y peripecias de aquellos esforzados navegantes portugueses, ingleses u holandeses que recalaban en sus costas para plantar en sus verdes colinas los pabellones patrios, llevando, junto con la conquista, a esas tierras desérticas la civilización de Occidente.

La codicia de los europeos en busca de especies propias de la India (canela y pimienta, particularmente) impulsó a los navegantes a internarse en las desconocidas aguas del Océano Indico, y tras los siglos corridos desde entonces, toda suerte de navíos han surcado sus golfos y bahías, estableciendo contacto con zulúes, indos, cingaleses y malayos, cimentando un efectivo intercambio comercial.

CAPETOWN: Las tareas manuales están reservadas a los hombres de color; los blancos son los amos y señores. A aquéllos les está vedado el comicio, como el acceso a restaurantes y hoteles de lujo, cines y teatros de cierta categoría, etc.

La mujer blanca de cierta cultura ejerce funciones concordantes con su jerarquía

La Mezquita del Sultán, que aparece fragmentariamente en esta foto, es el templo musulmán más importante de Malasia.



Los "rickshaw" son los medios de locomoción más empleados en Durban, particularmente por los europeos y americanos.

intelectual; la de la clase modesta, lucha de acuerdo con sus posibilidades, y es frecuente ver esbeltas rubias desempeñar funciones de guardas de ómnibus o trolebús, con atavío masculino, siempre gentiles. Los negros ocupan la parte alta de los ómnibus (imperiales), en cambio, los perros viajan indistintamente en cualquier parte del vehículo. Para ello, pagan su boleto al precio de cualquier pasajero, el "ticket for dog".

Existen allí peces rarísimos. El "horse fish", o pez caballo, de regular tamaño, con una cabeza tan similar a la del equino que llama realmente la atención. Las cerdas que emergen del cuello, le confieren una similitud sorprendente. Más dignos de admiración son unos pequeños pececillos de brillantes colores, con reflejos nacarados; a través de su cuerpo lucen un largo guión de un

Rarezas y curiosidades del INDICO

Por EMILIA FERRERAS de PETRAGLIA

Para AUTOCLUB

azul transparente con destellos que semejan un tubo de luz neón. He ahí la razón de su nombre: "neon fish". Esas especies y otras de gran atractivo, se observan en el acuario de Sea Point, elegante playa sudafricana.

DURBAN: Los nativos al servicio de los "rickshaws" cubren sus cabezas con largas plumas y enormes cuernos, que les confieren un aspecto salvaje. Sus torsos descubiertos, así como sus muslos y piernas, lucen figuras extravagantes, y en su permanente trotar por las calles y avenidas, sus pies descalzos, arrastrando su carga entre el denso tránsito, hacen piruetas inverosímiles y lanzan coces, emulando, con la mayor veracidad, a los equinos que ellos reemplazan en su tarea.

COLOMBO: Esta ciudad cingalesa, también depara sus sorpresas al viajero. En sus modernas calles alternan

automóviles, autobuses imperiales, "rickshaws" y ligeras carretas tiradas por cebúes. En el centro del "yugo" que une la yunta de mansos cuadrúpedos, se asegura un gran fardo de pasto prensado, que los animales van rumiando mientras tiran su pesada carga; así que el cingalés que los conduce va "rumiando" permanentemente "betel" (hojas de un sabor acre picante). Este vicio, muy arraigado en Ceylán, es similar al de los coyas en Bolivia y el Norte argentino de mascar hojas de coca.

Faltaría el colorido que da realidad a esta escena, si omitiéramos anotar que cantidad de cuervos sagrados pasean orgullosamente su negro plumaje posados sobre el lomo de los cebúes.

CEYLAN: Motivo frecuente de admiración de los visitantes, lo constituye un pez tan raro como original: el "perea scandens", conocido entre el vulgo por "karaya". La disposición de las aletas natatorias, así como la bolsa de agua anexa a las branquias, le permite vivir fuera del agua, andar por las hierbas y subir a las palmeras, en cuyas hojas se les observa con frecuencia disfrutando de su fresca sombra.

COCHIN (India): En la pintoresca costa malabar de Indostán, donde las aguas del Mar de Bengala ya adquieren la denominación de Océano Indico, se levanta el grandioso edificio del Malabar Hotel, rodeado por verdes parques. La pobreza franciscana de esa región de la India choca un poco con el oropel y riqueza de sus hábitos. La fragancia de sus cuidados jardines penetra a través de grandes ventanales al salón de fiestas. Parejas

En las calles de Singapore llama sobremanera la atención la gran cantidad de cañas de tres metros de largo que emergen de las ventanillas para asolear las prendas interiores.



de indios con "sarees" y "sarongs", se mezclan con otras vestidas a la usanza occidental. El amplio salón con grandes columnas y sobrio decorado tiene en sus muros, a manera de "plafond", amplias jardineras densamente iluminadas. De pronto, surge de ellas una lagartija que se pasea a través de las blancas paredes. A ella le sigue otra, y luego otra. Los circustantes observan tan original incursión con absoluta naturalidad. Uno de los mozos, ataviado a la usanza musulmana, con amplios bombachones de seda blanca ajustados al tobillo, de pies descalzos, con larga túnica azul imperio y ancho cinturón negro con arabescos en oro, inclinando el busto y poniendo en evidencia su gran turbante de gasa rosada, que le confiere un aspecto príncipesco, me aclara gentilmente, en correcto inglés, al notar mi azoramiento: "La lagartija merece nuestra protección. Las de mayor tamaño (nuestro lagarto), se domestican con frecuencia en la India; suelen ser inteligentes, y responden a nombres familiares".

MADRAS (India): Los indos (impropiamente llamados a veces hindúes, ya que éstos pertenecen a una secta religiosa) visten faldas (sarongs), y muchos de ellos lucen rodetes con moños o peinetas. Algunos complementan sus tocados con aros en las orejas, frecuentemente argollas de oro. Lógicamente, tan extraña indumentaria llama la atención de quienes llegamos de Occidente. Nuestra admiración va en aumento cuando observamos la sorpresa dibujada en sus rostros absortos en la contemplación de nuestra persona. La reflexión nos llama a la realidad, y nuestro intérprete se apresura a develarnos el misterio. Estos hijos de Oriente pensaron: "¡Qué raro! Una mujer con polleras, rodetes y aros... ¡disfrazada de hombre!".

SINGAPORE: Es una babel humana. La heterogeneidad de razas es tal, que en las oficinas públicas, transportes, etcétera, los avisos de interés general están escritos en seis idiomas. El más comprensible para nosotros es el inglés. Los demás son jeroglíficos y signos absurdos: el malayo, chino, indo, cingalés y japonés. Estas razas tan disímiles se agrupan para sus actividades en populosos barrios en pleno centro de la "city", con todas las características de sus naciones de origen, manteniendo sus costumbres ancestrales y practicando los curiosos ritos de sus más remotos antepasados.

Existe en un barrio residencial de esta desconcertante ciudad, una hermosa residencia estilo malayo, en la cual se exhibe la colección más valiosa del mundo en jades. Perteneció a la primera esposa del potentado chino Aw Boom Haw, fallecido el año pasado. Tenía cuatro esposas, y todas viven. La última posee una de las más cuantiosas fortunas de Hong Kong, donde reside. Ese valiosísimo museo privado guarda piezas de las más remotas dinastías chinas. La visita de esta muestra para los enamorados del arte justifica, por sí sola, un viaje al extremo meridional de la península malaya.

PORT ADELAIDE: El Indico, aguas al Sur, nos lleva al continente australiano.

Los "koalas" son ositos muy familiares en estas regiones de Australia. Su tamaño es de unos ochenta centímetros, y su piel así como su figura semejantes a las de un oso. Se alimentan de hojas de eucalipto, y es frecuente observarlos encaramados en sus ramas. Inofensivos y de gran mansedumbre, permiten que se les acaricie, y permanecen en el regazo con mucha condescendencia. En cuanto al canguro, es un marsupial típico de Australia. Se le ve con profusión en los parques, y su mansedumbre no le va en zaga a la de los koalas.

* * *

Admirando el amplio parque botánico de Adelaide, observamos un grupo de sauces llorones a la orilla de un lago, cuyas tranquilas aguas acariciaban el ramaje. Al acercarnos para requerir la protección de su fronda en esa tarde estival, observamos con sorpresa un cartelito con la siguiente inscripción: *Salicacède. Origen: China.* Más que una curiosidad, es esto una "perla", pues ningún argentino tiene dudas acerca de que el sauce llorón es tan criollo como el ceibo o el mate amargo, que lejos de la patria amada se añora hasta lo indecible.

REITERA EL A.C.A. UNA PRESENTACION A LA INTENDENCIA MUNICIPAL

ANTE la concreción del convenio entre la Municipalidad de Buenos Aires y la Dirección Nacional de Vialidad, mediante el cual este último organismo tomará a su cargo la repavimentación de diversas arterias importantes de la ciudad, entre las que se halla la Av. San Martín en el trayecto comprendido entre la Av. Parral y la Av. General Paz, el A.C.A. ha cursado una nota a la Comuna, en la cual reitera su presentación del año 1962, relacionada con la necesidad de dar una solución satisfactoria al problema planteado en la encrucijada formada por Av. San Martín y Chorroarín.

Al mismo tiempo, el A.C.A. estima necesario se remodelen los canteros donde se encuentra instalado el Control Sanitario Comunal, ubicado en un extremo del puente tendido sobre la Av. General Paz, en la prolongación de la Av. San Martín, y sugiere que los mismos sean reducidos, especialmente en ancho, para permitir el desplazamiento rápido de los vehículos, no sólo para los que circulan por la Av. San Martín, sino también para los que desean incorporarse a ella desde la Av. General Paz.

IMPORTACION TEMPORARIA DE AUTOMOTORES - RESOLUCION DEL A.C.A.

CON el propósito de que los corredores o firmas comerciales que quieran introducir temporariamente vehículos, repuestos y accesorios, para intervenir en certámenes automovilísticos en nuestro país, puedan desde ya adoptar las providencias necesarias, la Comisión Directiva del A.C.A., en su sesión del 8-4-63 adoptó y aprobó las normas que regirán en el futuro y que a continuación se consignan: 1º) A partir de la fecha, el A.C.A. no otorgará a particulares ni firmas comerciales de plaza o del extranjero, garantía alguna para la importación temporaria de vehículos de cualquier tipo, destinado a pruebas deportivas. Esta disposición regirá en forma absoluta y no podrá alterarse por vía de excep-

ción; 2º) No obstante, el A.C.A. podrá importar temporariamente en forma directa, vehículos de modelo monoplaza y que se destinen a pruebas deportivas en circuito, organizadas exclusivamente por el A.C.A. o conjuntamente con otra institución, afiliada a la Comisión Deportiva Automovilística. Es decir, que no podrán ser del tipo normal de paseo, Gran Turismo o Sport; 3º) Esta disposición no modifica en forma alguna las normas vigentes en materia de importación temporaria de vehículos de turistas, que se rigen por la ley 13.215, decretos y resoluciones complementarias dictadas por las autoridades estatales y los acuerdos internacionales pertinentes.

SOBRE EL LIBRO ARGENTINO DISERTOSE EN EL ROTARY

“EN Defensa del Libro Argentino”, fue el título de la conferencia pronunciada por el doctor Lucas Ayarragaray en un acto organizado por el Rotary Club. El orador, que ha desarrollado una intensa labor en beneficio de la industria editorial y que en la actualidad integra los directorios de EMECE, Veá y Lea y Editorial Atlántico, hizo interesantes condiciones sobre el pasado, presente y futuro del libro

argentino, destacando los inconvenientes con que el mismo tropieza dentro y fuera del país, y la necesidad de arbitrar soluciones para que nuestras letras ocupen el lugar que les corresponde en el ámbito internacional.

Entre otros conceptos, el doctor Ayarragaray expresó:

“Un país cuando madura, muestra su producción literaria, artística, científica y técnica. La Argentina tiene el privilegio en Latinoamérica —y yo me honro en afirmarlo— de contar con premios Nobel, de tener autores traducidos en muchos idiomas, de tener técnicos que, desgraciadamente, emigran de nuestra tierra porque no tienen aquí la posibilidad de dar expansión a sus actividades, pero encuentran en el mundo el reconocimiento de su propia capacidad.

“Tenemos el índice más alto de Latinoamérica en producción editorial, que representa, por cada millón de habitantes, 276 títulos.

“De las exportaciones que realiza la República Argentina de artículos no tradicionales, el libro representa el 30 por ciento.

“En 1942, la Argentina exportó 11 millones de ejemplares, en 1947, 22.900.000 ejemplares, y en el desgraciado año 1960, 10.000.000 escasos. En 1962 hemos pasado a los 12 millones”.

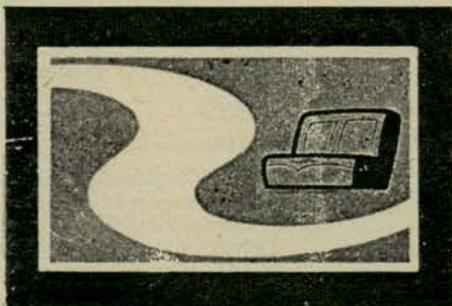
NUEVAS PUBLICACIONES EN LA BIBLIOTECA DEL A.C.A.

MANUALES: **Austin:** 850 “Seven”. Manual de mantenimiento, 1961 (R. Technique Automobile). **Isard:** Manual de taller Isard Sedan T-300 y T-400. Manual de Taller Goggomobil T-700, 1950; Goggomobil Spare parts list, T-300; T-400 TS-300; TS-400; TL-300; TL-400 (catálogo de repuestos). **Land Rover:** Manual de Mantenimiento. Estudio Técnico y Práctico del Land Rover y Motor Rover “60”, 1959 (R. Technique Automobile). **Morris:** 850 Morris “Minor”. Manual de Mantenimiento. (R. Technique Automobile), 1961. **Opel:** Opel Kapitán, Manual de Mantenimiento, 1950-51 (R. Technique Automobile). **Packard:** Modelos: 200; 250; 300; 400. Manual de Mantenimiento, 1963 (R. Technique Automobile). **Simca:** Manual de Taller Simca 1000; Manual de Taller Simca Aronde.

NOVELAS: La Caída, A. Camus; Un momento muy largo, S. Bullrich; Un caso Acabado, G. Green.

TEATRO: Un Tranvía Llamado Deseo, El Zoológico de Cristal, Verano y Humo, T. Williams.

OTRAS PUBLICACIONES: The World's Automobiles 1880-1958 (Un récord de 78 años en la fabricación de automóviles); Motor Service's Automotive Encyclopedia, 1962 (Principios fundamentales de construcción, operación, servicio y reparación); Dictionary of Highway Traffic, 1960; Principles of Cartography. Erwin Raisz, 1962.



ALSINA 2761/65

T. E. 93-6871

FABRICA DE FUNDAS PARA AUTOMOVILES

La feliz solución para proteger el tapizado de su coche.

Telas y plásticos exclusivos.
Colocación en el acto.

Proteja también su vehículo con nuestro famoso **CUBRE-COCHE** confeccionado en material importado.

SUPERFUND

LA FUNDA PERFECTA PARA SU AUTOMOVIL
GIORDANO Y POGGIO

AUTOCLUB PRUEBA...

(Viene de la página 52)

junto es sumamente sencillo y de gran robustez, está constituido por una funda de aluminio, formando caja, en la cual corre la cremallera accionada por un piñón de siete dientes, solidario al eje del volante. La desmultiplicación desde 1/16,5 que corresponde a 3 3/4 vueltas del volante, de tope a tope. Diámetro de giro, es igual a la derecha e izquierda, con 9,60 m.

FRENOS

Hidráulicos. Lockheed, con mando de pie sobre las cuatro ruedas y de mando mecánico sobre las traseras. Diámetro de las campanas: 255 mm. Superficie útil de las cintas delanteras: 250 cm.2; traseras, 157,5 cm.2 cada rueda. Total: 815 cm.2

VENTILADOR AUTOMATICO

Lo dejamos para comentarlo aparte por ser una novedad de suma utilidad, ya que permite un aumento de potencia, mayor velocidad máxima y menor consumo, eliminando además el ruido que producen las aspas del ventilador. Funciona con un sistema electromagnético Peugeot y es completamente automático, quedando desconectado cuando la velocidad de la marcha es suficiente para enfriar el motor.

SUSPENSION

Delantera: independiente por ballesta transversal de 9 hojas y una flecha de 14 mm. completada con dos brazos y amortiguadores hidráulicos, telescópicos. Trasera: por eje rígido, con muelles helicoidales que toman apoyo en la parte delantera del mismo, sobre los triángulos de éste. Esta disposición permite

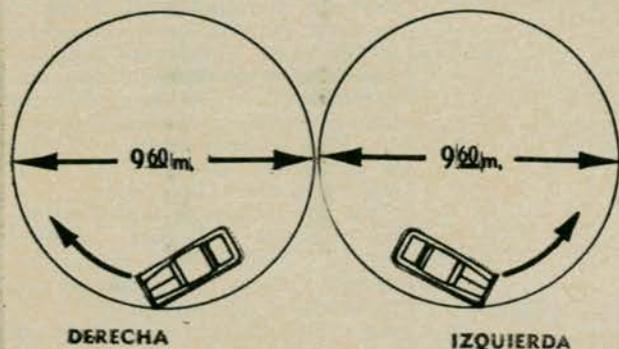
EMPUJE MAXIMO

(Datos medidos con acelerómetro marca Tapley)

En 1ª vel. de 35 a 40 km/h. 194 kg. por tonelada.
En 2ª vel. de 50 a 55 km/h. 135 kg. por ..
En 3ª vel. de 65 a 70 km/h. 90 kg. por ..
En 4ª vel. de 90 a 95 km/h. 54 kg. por ..

DIAMETRO DE GIRO

Número de vueltas del volante de tope a tope: 3 3/4



montar muelles más largos sin quitar espacio al baúl. Los muelles, con hilos de 14 mm. tienen un diámetro exterior de 138 x 0,5 mm. y 8,75 espiras.

La suspensión trasera se completa con una barra estabilizadora que asegura el enlace transversal, puente carrocería y amortiguadores hidráulicos telescópicos.

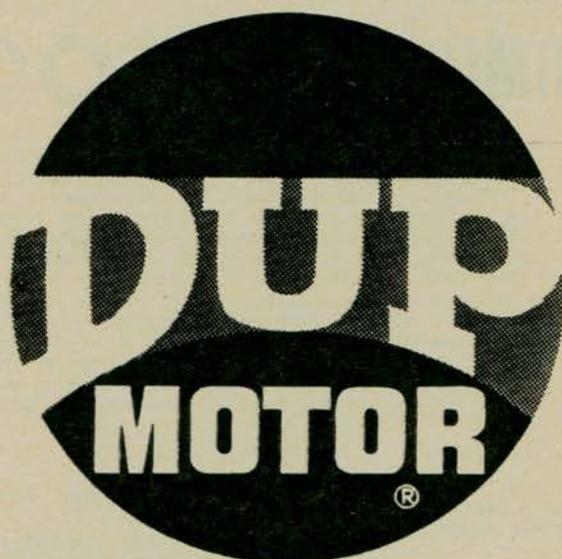
DATOS GENERALES

Largo total: 4,47 m.; ancho total: 1,67 m.; altura: (sin carga) 1,51 m., (con carga) 1,47 m. Distancia entre ejes: 2,66 m. Trocha delantera: 1,34. Trocha trasera: 1,32 m. Despeje al suelo: 0,18 m.

Capacidad de agua de refrigeración: 9 litros. Capacidad del tanque de nafta: 50 litros. Autonomía a 80 Km/h. (datos suministrados por la fábrica): 570 Km. Capacidad del cárter del motor: 4 litros. Neumáticos: 165 x 380 de cuatro telas; presión de inflado: delanteros 20 libras; traseros 22 libras; rueda de auxilio: 22 libras.

Llave de traba del volante (contra robo), marca Neiman, que a su vez corta el encendido.

NUEVO SISTEMA



AJUSTA SU MOTOR EN FUNCIONAMIENTO

Dup Motor de Argentina, lanza al mercado su SISTEMA EXCLUSIVO DE AJUSTE por REMETALIZACION de las partes vitales del motor.

300.000 KMS. DE PROTECCION GARANTIZADA A MENOS DE UN CENTAVO POR KILOMETRO!

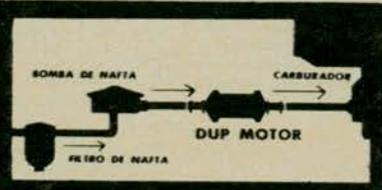
Aplicable a cualquier marca o modelo de AUTOMOVIL - CAMION TRACTOR - COSECHADORA MOTORES FIJOS O MARINOS MOTOS, Etc. de 2 y 4 tiempos, a nafta o diesel.



MOTORES NUEVOS: Asegura 0 KM. por más tiempo y en MOTORES USADOS, "flojos" o con pérdidas de compresión, los "levanta" hasta límites normales.

UNICO SISTEMA EN EL MUNDO CON GARANTIA ESCRITA DE EFICIENCIA!

SENCILLA INSTALACION
CONSULTE A SU MECANICO, EL LE DIRA LA ULTIMA PALABRA. SOLICITE FOLLETOS.



SEÑOR MECANICO SI AUN NO TIENE DUP MOTOR PIDALO A: 49-4086/7/8

Fabricantes y Distribuidores para Sudamérica:

DUP MOTOR DE ARGENTINA S. R. L.
FLORIDA 365 - 1º T.E. 49-4086/7/8 BUENOS AIRES
ESCUCHE NUESTRA AUDICION POR LRI RADIO EL MUNDO Y SU CADENA LOS SABADOS A LAS 13.05 HORAS
ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS EN EL INTERIOR DEL PAIS

LO QUE USTED DEBE HACER ANTES DE COMPRAR UN COCHE USADO

Por H. R. C.
Para AUTOCLUB

Hoy por hoy, la Argentina es uno de los escasos países donde la compra de un automóvil es un acontecimiento de proporciones, debido a su incommensurable precio. Así las cosas, cuando se decide adquirir un coche usado se debe tomar muy en cuenta su estado, porque si no se hace, la inversión puede llegar a multiplicarse. Piense que es difícil que un vendedor invierta una respetable suma de dinero en su coche antes de venderlo. Por tanto, le aconsejamos lleve un mecánico para que lo revise y tome nota de los gastos de reparación. Hecho esto, súmelo al precio y sabrá lo que le cuesta el vehículo.

No basta con una vuelta a la manzana, un brillante aspecto y un juramento de que sólo fue utilizado para ir a misa los domingos. Piense usted que ese dinero le ha costado mucho ganarlo y no debe invertirlo solamente en aspecto, sino también en rendimiento.

La revisión, por pesada que sea, es la que le va a dar a usted la idea de ese rendimiento del coche que ha elegido; no tenga temor de que el vendedor se moleste. Si él asegura que el auto está en perfecto estado, no tendrá inconveniente en que sea revisado; si lo tiene, búsquese otro coche. En estos momentos es muy difícil vender un auto, y puede usted revisarlo con comodidad.

SINTOMAS

Si el coche "nunca fue tocado", y tiene ya 70.000 kilómetros o más.

Si el vehículo está muy sucio por debajo o protegido con alguna capa asfáltica reciente.

Si el "juego" del volante sobrepasa los 2 cm. sin obtener reacción en las ruedas.

Si, levantando el coche de adelante, las ruedas delanteras, movidas hacia adentro y afuera, demuestran una oscilación.

Si, sacando una de las campanas de freno delanteras, está muy rayada, o las cintas muestran los remaches al nivel de su superficie, o se encuentran manchadas de grasa o líquido de frenos.

Si haciendo "saltar" el coche, parándose sobre los paragolpes y cortando de golpe el ejercicio, éste sigue "hamacándose" varias veces.

FALLAS

Piense que en poco tiempo, necesitará alguna reparación. El kilometraje recorrido, ha desgastado algunas piezas que deberán ser cambiadas en breve.

Puede ocultar picaduras de la chapa o soldaduras y refuerzos, provenientes de descuidos o choques. Es conveniente que haga lavar el chasis. Con esto podrá determinar también, las posibles pérdidas de aceite, líquido de frenos o nafta, causadas por rajaduras o mal estado de los mecanismos.

El defecto puede estar en la caja de la dirección o en los extremos de las barras. Para determinarlo, conviene observar en la fosa el juego de los extremos de dirección. Si éstos estuvieran firmes, el problema está en la caja de dirección.

Puede que los pernos de punta de eje, o sus bujes estén gastados. **Atención:** revise la tuerca que sujeta la rueda con la punta de eje, ya que su aflojamiento produce el mismo efecto mencionado, pudiendo confundirse el análisis.

En el primer y segundo caso, es evidente que hay que reemplazar cintas y rectificar las campanas, si es que el espesor de éstas lo permite. Las manchas de grasa provienen de un exceso de la misma en los rulemanes o de un retén defectuoso. La pérdida del líquido de frenos, significa un defecto en el cilindro de esa rueda, que tendrá que ser reparado urgentemente.

NOTA: Puede ocurrir, que quien vende el auto se resista a que lo desarmen para su revisión. En ese caso se puede obviar esta parte del examen, comprobando en la fosa, si no existen salpicaduras de estos elementos en las ruedas y neumáticos.

Esto demuestra, amortiguadores rotos o descargados. Si, por el contrario, el auto frena suavemente su "cabeceo", es porque aquéllos funcionan bien. La misma operación se repite atrás.

SINTOMAS

Si colocando el vehículo sobre un piso liso y perfectamente horizontal, se lo nota inclinado o su parte baja no fuera paralela al piso.

Si al revisar el chasis (sobre todo en las puntas de adelante) se encuentra alguna soldadura o refuerzo.

Si levantando una rueda trasera y poniendo la 1ª velocidad, el "Juego" de las ruedas excede los 8 cm. aproximadamente.

Últimas observaciones en la fosa.

Si el motor está recién pintado y el aceite está sucio.

Si la varilla medidora del nivel de aceite, trae adheridas unas gotitas de agua, o el nivel es superior al máximo de capacidad, notándose una decoloración en el aceite.

El aceite como factor determinante de fallas.

FALLAS

Puede haber algunas hojas rotas o vencidas, o un resorte roto o vencido. Observe también las gemelas de elástico (pieza de unión de elástico y chasis que permite el estiramiento del primero).

Esto es muy importante, ya que cualquiera de estos "síntomas" significan: un fuerte choque, o bien un defecto muy importante de fábrica que, sumado a un prolongado mal trato, produjo la rotura.

Significa que el diferencial y las crucetas tienen bastante desgaste. Pase luego a punto muerto y haga girar la rueda. Esta debe moverse suavemente y sin ruidos. Observe si no está descentrada. Repita la operación con la otra rueda.

Revise el silenciador del escape en su parte externa, para ver si está picado o roto. Compruebe si el tanque de nafta no está soldado o emparchado. Si lo está, es posible que todo el piso sufra de la misma avería. Mire los neumáticos en la parte de adentro, pueden estar cortados y haber sido invertidos.

Saque también el tapón del nivel de aceite de la caja y el diferencial y verifique si lo que contiene es aceite, ya que puede ser una pasta espesa que amortigua los ruidos producidos por el desgaste de las piezas.

Es probable que la pintura oculte una soldadura en la parte exterior del block. Asimismo esto desmentirá a quien asegure que el motor ha sido reparado recientemente.

Señalará la existencia de rajaduras o filtraciones en el block o en la junta de la tapa de cilindros. También este efecto puede ser producido por filtraciones en la bomba de nafta.

Si falta aceite: tal vez consume demasiado, porque el motor está gastado o porque existe pérdida. Si está muy espeso: amortiguará y ocultará el desgaste y los golpes. Si está muy sucio: dará una idea del descuido con que ha sido tratado.

SINTOMAS

Si al observar los neumáticos el desgaste es desparejo.

Si, con el motor caliente, se lo acelera en forma brusca dos o tres veces seguidas y el motor hace ruidos anormales.

Si al destapar el radiador encuentra gotas de aceite o grasa en suspensión en el agua.

Si al mover los pedales lateralmente, éstos presentan un "juego" excesivo.

Si al lanzar el vehículo en una calle lisa y en punto muerto, se siente un ruido metálico, como si se golpeara un caño.

Si al andar sobre una calle lisa se notan vibraciones o ruidos extraños (especialmente en la dirección).

Comprobación del estado de la carrocería.

Consideraciones de menor importancia, que pueden dar un indicio del trato al que ha sido sometido el coche.

Estas comprobaciones podrán llevar unas tres horas de trabajo, aproximadamente. Si usted considera que una inversión de cientos de miles de pesos, como lo es la compra de un automóvil, no justifica la pérdida de tres horas, usted tiene suficiente dinero como para comprar un 0 Km.

FALLAS

Este desgaste puede deberse a: 1) dirección desalineada; 2) frenos en mal estado; 3) golpes en las puntas de eje; 4) amortiguadores desgastados, etcétera.

Trate de ubicar su procedencia; si no puede, desconecte la correa del ventilador (que en general mueve la dinamo, la bomba de agua y el ventilador), lo que le facilitará su búsqueda. Fíjese también en que los gases de escape no sean de color blanco azulado, lo que significa desgaste en el motor.

NOTA: En los motores de dos tiempos, debido a la mezcla de aceite y nafta con que funcionan esos gases son normales.

Significa que el motor puede estar sufriendo una rajadura u otro inconveniente. Conviene que se revise también el panel del radiador ya que, una parte cambiada en éste, puede significar un choque de importancia. Una buena circulación de agua produce un constante movimiento en el radiador; obsérvela, acelerando el motor al mismo tiempo.

Estas piezas, en sí mismas, no tienen mayor importancia; pero demuestran el uso que tiene el coche, ya que su desgaste es muy lento.

Puede ser producido por las crucetas desgastadas. Asimismo se pueden comprobar los ruidos del diferencial o rulemanes picados.

Piezas que pueden originarlo: extremos de dirección; pernos o bujes de puntas de eje; amortiguadores; espirales; ruedas flojas; gemelas o elásticos; cubiertas con manchones.

Colóquese frente al coche y observe la simetría de la carrocería con respecto a su eje longitudinal. Observe también las ondulaciones en el techo (estos desperfectos los provocan, generalmente, vuelcos u otros accidentes graves) y en las puertas. Observe cómo cierran éstas, comprobando si la luz que mantienen con el marco de la misma es pareja. Ponga atención en la coincidencia de las baguetas en una sola línea. Luego oprima con un lápiz o con el dedo en la junta de los guardabarros con la carrocería, para notar las posibles picaduras. Levante las alfombras (inclusive las del baúl) y compruebe el estado de la chapa del piso.

1) Estado de las gomas que cubre los pedales. 2) Estado de las alfombras originales. 3) Asiento del conductor muy hundido. 4) Estado general del tapizado. 5) tablero descolorido por efecto del sol. 6) Pintura gastada en los marcos de las ventanillas. 7) Estado de la alfombra del baúl.

"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.



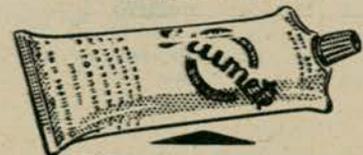
**LUSTRE LIQUIDO
Nº 16**
LIMPIA, LUSTRA Y ENCERA
EN UNA SOLA OPERACION



**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.



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

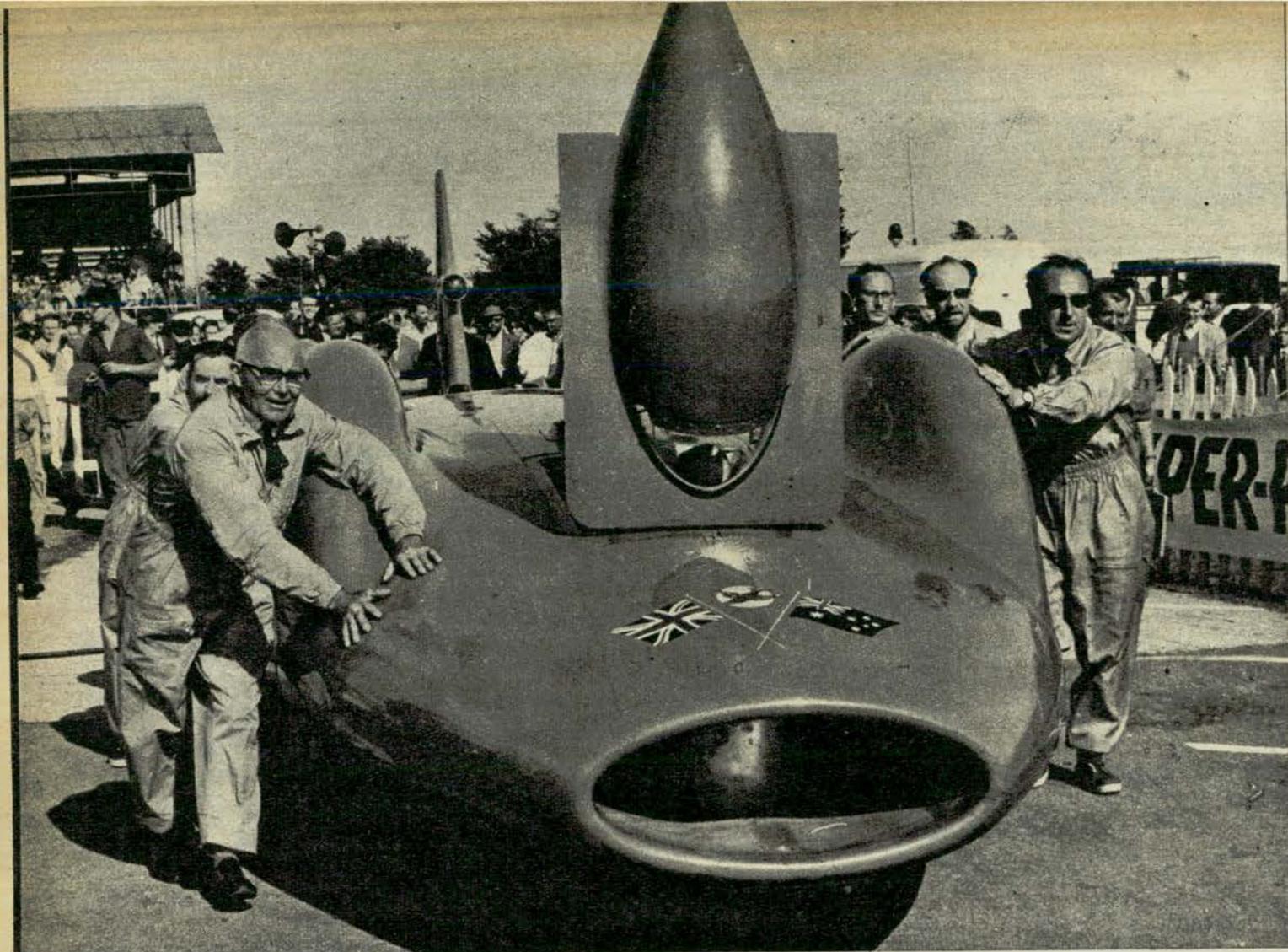
LIMPIAMANOS SIN AGUA
LIMPIA PROFUNDA Y SUAVEMENTE
LAS MANOS MANCHADAS DE ACEITES,
GRASAS, ALQUITRAN, PINTURAS,
TINTAS GRAFICAS, ETC.

GOFFRE, CARBONE y Cia.
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



Este es el nuevo "Pájaro Azul" con el que Donald Campbell se dispone a batir el récord mundial de velocidad en automóvil. El primero de la izquierda es Leo Villa, el mecánico responsable del buen funcionamiento de la máquina.

DONALD Campbell tiene todo listo para realizar una segunda tentativa en la persecución de su candente ambición de llegar a ser primer hombre que haya alcanzado el record de velocidad en tierra, superior a las 400 millas por hora (640 kilómetros); si lo lograra, se uniría a su padre, sir Malcolm Campbell, en la selecta compañía del pequeño número de conductores que poseen el doble record mundial de velocidad en la superficie y en el agua.

Donald Campbell tiene decidido realizar su tentativa en Australia, donde ya está ensayando con su "Bluebird" (Pájaro azul). La prueba puede correrse a orillas del lago Eyre.

El record mundial actual es de 394,196 millas por hora (630,713 kilómetros), y lo ostenta el desaparecido John Cobb, quien lo conquistó en 1947, conduciendo su máquina Railton Mobile. Donald Campbell ya trató en una oportunidad

DONALD CAMPBELL Y SU PAJARO AZUL

*Trata de lograr un
nuevo record de
velocidad en tierra*

de superar esa marca, pero la tentativa terminó en un estruendoso fracaso, con grave daño para su coche. El actual "Bluebird" está muy modificado con respecto a la máquina anterior. Tiene cerca de 30' (alrededor de 9 m.) de largo, pesa 4 toneladas, y su carrocería tiene líneas muy cuidadas, con científica precisión. El motor es un Bristol-Siddeley "proteus" a turbina, capaz de desarrollar 4.000 b.p.h. En conjunto, aparte de algunas modificaciones respecto del "Pájaro azul" N° 1, los planos son los mismos en el actual. Lo cierto es, que Donald Campbell está realizando investigaciones preliminares para obtener la máxima eficiencia del coche desde hace siete años y, desde luego, debe destacarse que es la primera máquina de su especie dotada de motor a chorro; para este resultado intervinieron con mucha dedicación los proyectistas K. W. y L. H. Norris, especialistas en la materia. Donald Campbell, nacido en



Donald Campbell con su hija Gina, de 16 años, de su primer matrimonio, y su tercera esposa, junto al pequeño osito que viajará como mascota en el bólido de acero el día de la prueba.



Donald Campbell en el interior de la máquina con la que espera obtener una nueva marca mundial de velocidad.

1921, pertenece a una firma de ingenieros consejeros, que gira el rubro Norris Brothers Ltd., y ha dedicado su vida al mejoramiento de la tecnología británica. En 1955 consiguió conquistar el record mundial de velocidad en el agua, a 202,63 millas por hora, o sea, 324,208 kilómetros horarios. No obstante este resultado, en años posteriores consiguió mejorar la marca cinco veces, alcanzado en la última tentativa la velocidad de 260,35 millas por hora, es decir, 416,560 kilómetros, nivel que

estableció en 1959 en Conistonwater. Está casado con Tonia Bern —su tercera esposa—. Mr. Campbell pertenece al reducido grupo de "aventureros", que, perfectamente conscientes de los riesgos a que se exponen, aunque adoptan todas las precauciones razonables a su alcance, ponen en juego su vida persiguiendo nuevas fronteras, en este caso en el amplio campo de la tecnología moderna, en busca de horizontes desconocidos en el mundo del conocimiento.

EFICIENCIA

en
nuestro
servicio
de

**CUENTAS
CORRIENTES**
la EFICIENCIA es
moneda corriente

Es natural: el Banco de Londres posee las más modernas máquinas para la contabilización de sus operaciones. Pero no es sólo eso: un personal activo y capaz contribuye con su labor a la eficiencia de nuestros servicios.

Próximamente, el Banco de Londres instalará un computador electrónico de alta velocidad y precisión, pero el público recibirá siempre, además de ese servicio matemáticamente perfecto, una atención humana, amistosa y cordial.

Todo a su servicio:
RAPIDEZ
EFICIENCIA
PRESTIGIO



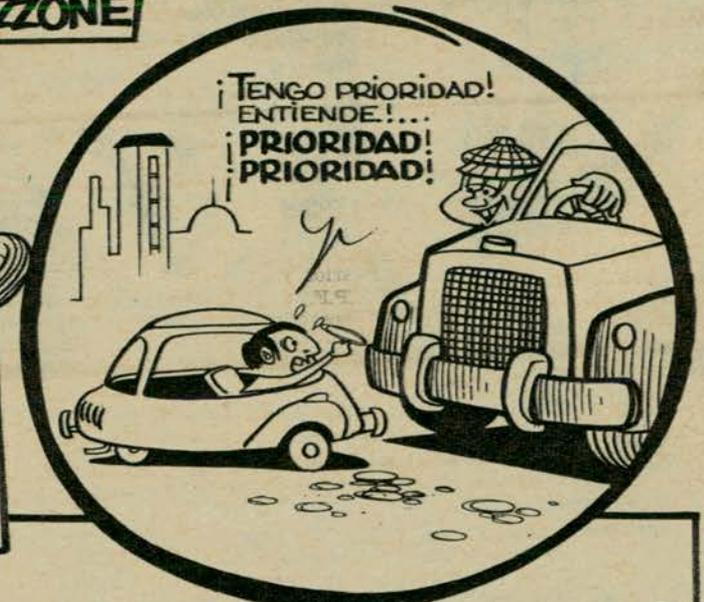
Casa Central: Florida 202 - Buenos Aires - Sucursales en Capital Federal y Gran Buenos Aires: Almagro, Av. Rivadavia 4100 - Barracas, Av. Montes de Oca 701 - Av. Callao, Av. Callao 273 - Calle Tucumán, Tucumán 825 - Av. Santa Fe, Av. Santa Fe 2002 - Av. 9 de Julio, Hipólito Yrigoyen 1000 - La Paternal, Av. San Martín 2202 - Once, Av. Pueyrredón 127/131 - Avelleda, 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

historias con ruedas...

Por **BRUZZONE**





El presidente del A.C.A., doctor César C. Carman, hace uso de la palabra. Sentados aparecen el intendente municipal, Arq. A. Prebisch, y el vicepresidente del A.C.A., doctor Horacio C. Rivarola.

FUE CEDIDO AL A.C.A. UN TERRENO PARA SU ESCUELA DE CONDUCCION

CON la asistencia del intendente municipal, arquitecto Alberto Prebisch; de secretarios y funcionarios municipales; del presidente de Y.P.F., don José Luis Mazzaferri, de altos ejecutivos de ese organismo oficial y de las autoridades del A.C.A. se llevó a cabo el acto de toma de posesión, por parte del Club, del terreno que la comuna le ha cedido para la construcción de una pista de enseñanza práctica para su Escuela Técnica de Conducción y Tránsito.

Al iniciarse la ceremonia, el arquitecto Prebisch destacó en breves palabras la importancia de la función docente y de auténtico interés público que el A.C.A. desarrolla.

Por su parte, el presidente del A.C.A., doctor César C. Carman, expresó:

«En un acto como éste, está justificado que manifieste la satisfacción de las autoridades del A.C.A. al comprobar cómo paulatinamente vamos integrando la estructura funcional de nuestra ejemplar Escuela de Conducción y Tránsito, que nos proponemos convertir en una verdadera planta piloto de la educación vial, es decir, en base para la difusión de esta modernísima rama de la enseñanza, destinada a crear seguridad en las vías de uso público, que por una u otra razón son hoy peligrosas trampas para automovilistas y peatones.»

Más adelante, agregó: «Al celebrar con regocijo este brevísimo alto en el camino, la oportunidad es buena para subrayar el espíritu de iniciativa orgánico y coherente que, frente a los angustiosos problemas del tránsito, está demostrando el intendente municipal de la metrópoli, arquitecto don Alberto Prebisch, quien, con la eficiente colaboración de la Dirección pertinente, a cargo del ingeniero José Benjamín García, está empujando vigorosamente la tarea de dar una estructura técnica y funcional coordinada a las obras que deberán llevar nuestra capital a la altura que en la materia han alcanzado las ciudades mundiales de similar jerarquía.»



El intendente municipal, arquitecto A. Prebisch, y el presidente del A.C.A., doctor César C. Carman, en compañía del presidente de Y.P.F., don José Luis Mazzaferri; del director de abastecimiento de la Comuna, señor Julio Alvarez, y de otros altos funcionarios.



El vicepresidente del A.C.A., doctor Horacio C. Rivarola, se aboca a la tarea de comprobar —con la ayuda del teodolito— la exacta dimensión del terreno donado al A.C.A. por la Municipalidad de Buenos Aires.

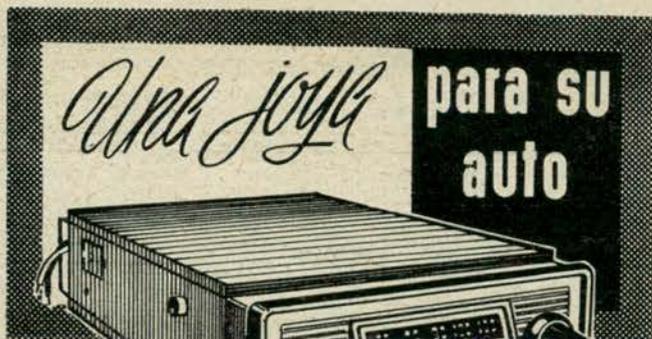
EN PLENO CENTRO DEL CENTRO DE BUENOS AIRES!

un gran hotel a todo confort !

HOTEL TRANSOCEAN

LAVALLE 538/40 Tel. 49-1931

- 100 Habitaciones con Baño Privado
- Teléfono y Radio centralizada
- Aire Acondicionado Central
- Gran Salón de Recepción
- Confitería



SU PRECIO

~~\$ 7.800~~

TRANSISTOR

EN FABRICA

~~\$ 3.900~~

Maravilloso receptor para auto o camión de cualquier marca para colocar en el tablero
9 TRANSISTORES IMPORTADOS
CONSUMO REDUCIDO GRAN POTENCIA

5 AÑOS GARANTIA

INTERIOR:
PIDA FOLLETO
GRATIS

Fabbri

DIRECTORIO 521 Bs. As.

FABRICA
FUNDADA
EN
1926

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. Federico Lajud
Protectorero:
Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli
Vocales Titulares:
Sr. Simón Finkelberg
Esc. Enrique F. Ghezzi
Dr. Fernando González Canicova
Sr. Enrique González Vidal
Dr. Roberto N. Lobos
Dr. Angel Maccarrone
Dr. Luis Pandra
Sr. Ovidio H. Salgueiro
Dr. Emilio L. Villarroel
Esc. Roberto N. Vitale
Vocales Suplentes:
Sr. Héctor Aizpiri
Ing. Belisario Alvarez de Toledo
Sr. Mario Camuyrano
Sr. Alfonso Castellanos Esquiú
Ing. Manuel J. Escasany
Ing. Emilio E. J. Ferro
Dr. Horacio A. Hueyo
Vicecomodoro Gustavo J. Tornquist

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente:
Dr. Domingo A. Romano
Secretario:
Dr. Manuel M. Pérez Taboada

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente:
Sr. Marcos Victorica
Vicepresidente 1º:
Dr. Silvio E. F. Bonardi
Secretario:
Dr. Luis Orcoyen
Vocales Titulares:
Sr. Alberto De Ridder
Sr. Eduardo Del Piano
Vocales Suplentes:
Sr. Jorge Alvarez Trongo
Sr. Pedro Guglielmino
Ing. Abel M. Lissarague

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente:
Dr. José Canasi
Secretario:
Dr. Enrique Sojo
Vocales Titulares:
Dr. Ricardo A. Bassi
Sr. Manuel Rawson Paz
Dr. Manuel Rodríguez Ocampo
Sra. Gisele Shaw
Vocales Suplentes:
Dr. Roberto López Novillo
Sr. Tufik Sarquis
Dr. Rodolfo Eyherabide

ESTOS SON LOS NUMEROS TELEFONICOS DEL A. C. A.

A raíz de la errónea publicación en la nueva Guía de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, de los números telefónicos del Automóvil Club Argentino, indicamos seguidamente la nómina correcta de esas líneas, recomendando conservarla y tenerla a mano para los casos en que sea necesario utilizarla.

A.C.A., Avda. del Libertador, 1850 (conmutador)	83-6061
AUXILIO MECANICO	83-8242
"	83-8514
"	83-5141
"	83-8777
"	80-4431
ALMACENES: Gerónimo Salguero 2731	71-5190
COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTA	83-2456
PASAJES	83-2039
ESTACIONES DE SERVICIO:	
Avellaneda: Av. Gral. Mitre y Nueve de Julio	22-1197
Barracas: Av. Montes de Oca 490	28-7808
Belgrano: Cabildo 1499	76-2478/76-5424
Flores: Rivadavia 6600	63-3832
Olivos: Av. Lib. Gral. San Martín 2362	791-2121
ESTACION CAMINERA:	
Don Torcuato: Av. Alvear y Av. Golf	744-3219
RECREO. Punta Chica: Paraguay y vías del F.N.G.B.M.	743-0464
PATENTES: Zavaleta 353	91-2999
ASESORAMIENTO FALTAS MUNICIPALES	
DE TRANSITO: José E. Uriburu 552	47-8853
TRANSITO: Belgrano 1048	37-1576

UNA EXCURSION EXTRAORDINARIA

A REGIONES MARAVILLOSAS, VIAJANDO POR LA MODERNISIMA

Motonave "SAKURA MARU"

SALIDA EL 17 DE SEPTIEMBRE 1963

VISITANDO ESTADOS UNIDOS (de costa a costa)
CON ALTERNATIVAS POR AVION Y/O VAPOR

a HONOLULU
JAPON y
HONG-KONG

Escalas del "SAKURA MARU": Santos - Ilheus - Cristóbal (Panamá) - Los Angeles - San Francisco - Honolulu - Yokohama.

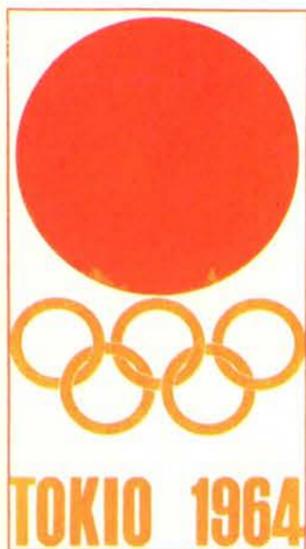
Solicite informes a:

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Av. Libertador 1850 - T. E. 83-6061 y 83-2039



FILIALES:

SAN CARLOS DE BARILOCHE: Av. Costanera y O. Goedeke - T. E. 3001
MAR DEL PLATA: Av. Colón y Santa Fe - T. E. 2-0031/2/3
LA PLATA: Calle 51 esq. 9 - T. E. 3-0161/2
SANTA FE: Rivadavia y Suipacha - T. E. 16236

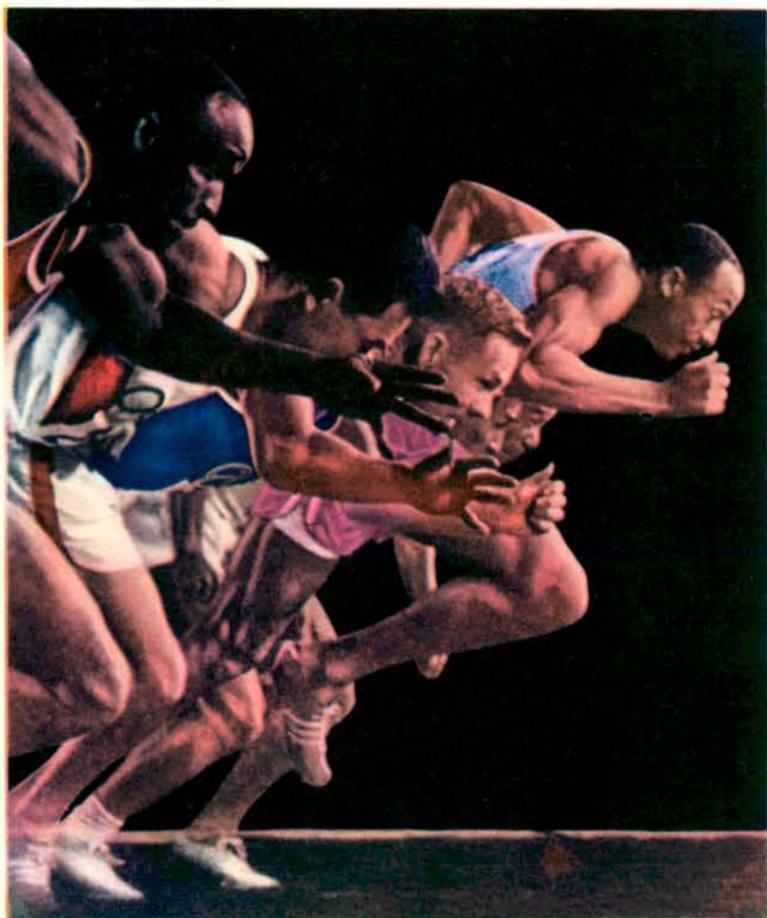


AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

AGENTES OFICIALES PARA LA VENTA DE ENTRADAS EN AMBOS CERTAMENES

XVIII JUEGOS OLIMPICOS EN EL JAPON

JUEGOS OLIMPICOS DE INVIERNO 1964 INNSBRUCK - AUSTRIA



Solicite programas de excursiones a

VIAJES Y TURISMO DEL A.C.A.

Es indispensable el alojamiento asegurado para la adquisición de entradas a los **JUEGOS OLIMPICOS**

IMPORTANTE

Debido a la gran demanda de comodidades para dichos certámenes, aconsejamos inscribirse con la debida anticipación.

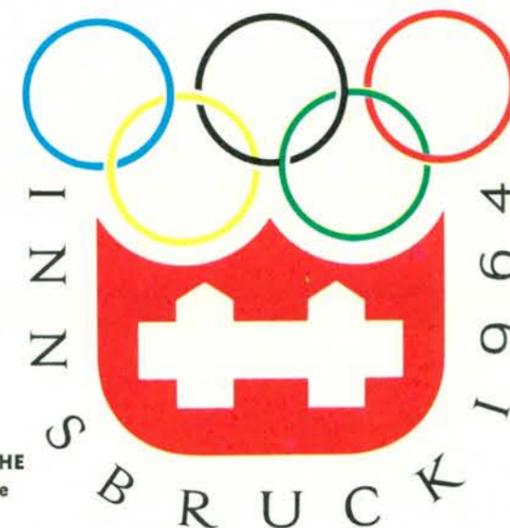
FILIALES

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

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

SANTA FE
Rivadavia y Suipacha
T. E. 16236

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



ALTERNATIVA

Si Ud. desea visitar el Japón antes de los Juegos Olímpicos, solicite nuestros amplios programas de excursiones al Lejano Oriente; por avión y/o vapor (Vía EE. UU. y EUROPA). Salidas en grupos: OTOÑO 1963 y PRIMAVERA 1964



TOKIO 1964

UN TOUR EN OMNIBUS A PRECIO MINIMO POR

EE.UU.

LOS ANGELES

DIA 1º - Llegada a la ciudad de Los Angeles por vía aérea. Traslado del aeropuerto al Hotel Baltimore. Arreglo de documentación y trámites necesarios para la salida de la excursión al día siguiente.

DIA 2º - En la mañana, comienzo de la excursión en un flamante autobús de lujo de la Continental Trailways, a través del corazón de California hasta San Francisco. Alojamiento en el Hotel Sheraton Palace. Noche libre.

SAN FRANCISCO

DIA 3º - A las 2 de la tarde salida del hotel para una excursión por la ciudad, incluyendo lugares de singular interés: Twin Peaks, para una vista panorámica de la ciudad y la bahía; Seal Rocks y Cliff House, Civic Center, Golden Gate Park, Palacio de Bellas Artes y otros. Regreso a las 5.15 de la tarde. Noche libre.

DIA 4º - A las 9.15 de la mañana, salida desde el hotel para hacer una excursión a través del Puente Golden Gate hasta Sausalito y de allí al Monumento Nacional de Muir Wood, para ver los árboles gigantes de madera roja en todas las etapas de su desarrollo. desde pocos meses hasta gigantes de 1000 años. Regreso a las 12.30 del mediodía. Tarde y noche libres.

RENO

DIA 5º - Salida de San Francisco en la tarde, con destino a "la ciudad pequeña más grande del mundo", Reno, en el Estado de Nevada, llegando a las 7 p.m. aproximadamente. Alojamiento en el hotel Mapes. Noche libre para disfrutar de la vida nocturna y casinos.

DIA 6º - En la mañana, un paseo por la ciudad y visita a los puntos de interés alrededor de Reno.

DIA 7º - Salida de Reno en la mañana temprano con rumbo al Valle de Salt Lake, llegando a la ciudad de Salt Lake a las 6 de la tarde. Alojamiento en el hotel Newhouse.

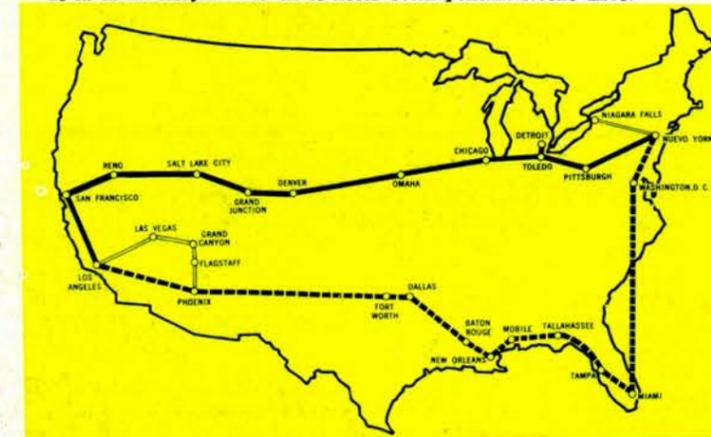
SALT LAKE CITY

DIA 8º - En la mañana, salida del hotel para un paseo a románticos e históricos puntos de interés de la ciudad, el Templo Mormón y el Tabernáculo, una porción de la "Vieja Huella de los Mormones" en el famoso Mar Muerto de América. El Gran Lago Salitre, donde se efectuará una parada para refrescarse nadando en las aguas "a prueba de hundimiento", o bien descansar y disfrutar de las hermosas vistas panorámicas de las montañas. Regreso al hotel a las 5 de la tarde. Este paseo no incluye almuerzo. Noche libre.

DIA 9º - Salida de Salt Lake City en la mañana, continuando la travesía del país viajando a lo largo del Cañón Prize River, cruzando la frontera del Estado de Colorado, llegando a la ciudad de Grand Junction a las 4.30 de la tarde. Alojamiento en el hotel La Court. Noche libre.

GRAND JUNCTION

DIA 10º - Salida de Grand Junction por la mañana temprano, viajando a lo largo del tempestuoso río Colorado, el famoso Cañón Glenwood, cruzando el Continental. Divide por el paso del Loveland, a 12.000 pies sobre el nivel del mar, y las magníficas montañas de Colorado, llegando a Denver a las 3.30 de la tarde. Alojamiento en el hotel Cosmopolitan. Noche libre.



DIA 11º - En la mañana, salida del hotel para un paseo visitando "Lookout Mountain", visita a la Tumba de Buffalo Bill, museo y el famoso jardín de "Rocas" con sus increíbles formaciones. Noche libre.

DENVER

DIA 12º - Salida de Denver en la mañana con destino a Omaha, Nebraska. Viajarán a través de las regiones agrícolas de Colorado y Nebraska. Llegando a Omaha a las 11 de la noche. Alojamiento en el hotel Sheraton-Fontenelle.

OMAHA

DIA 13º - Salida de Omaha en la mañana a través de los campos de trigo y ganado de los Estados de Iowa e Illinois, con rumbo a la metrópoli de Chicago. Llegada a Chicago a medianoche. Alojamiento en el hotel Sheraton Chicago.

CHICAGO

DIA 14º - En la mañana, salida del hotel para un paseo por esta progresista y moderna ciudad, frecuentemente llamado "El Centro de la Nación". Se incluye las avenidas costaneras del Norte y Sur de la ciudad, así como el Museo de Ciencia e Industria. Tarde y noche libres.

DIA 15º - Este día está a su disposición para explorar la ciudad y retornar a lugares de interés. Visita a los famosos almacenes, restaurantes y teatros.

DIA 16º - Salida de Chicago por la mañana, con destino a Detroit, viajarán a través del Estado de Indiana hasta la ciudad de Toledo, en Ohio, llegando a Detroit, Michigan, a las 4.30 de la tarde. Alojamiento en el hotel Sheraton-Cadillac.

DIA 17º - Salida del hotel en la mañana para un paseo por la ciudad de Detroit, incluyendo una visita a la fábrica Ford y Greenfield Village. En la fábrica Ford puede presenciarse el proceso de fabricación de un vehículo. Greenfield Village, ubicado en la propiedad de Henry Ford, es una réplica de una aldea americana de antaño. (El paseo se realiza entre el 1º de junio y el 1º de octubre solamente. En otras épocas del año depende del número de pasajeros para poder efectuar esta excursión).

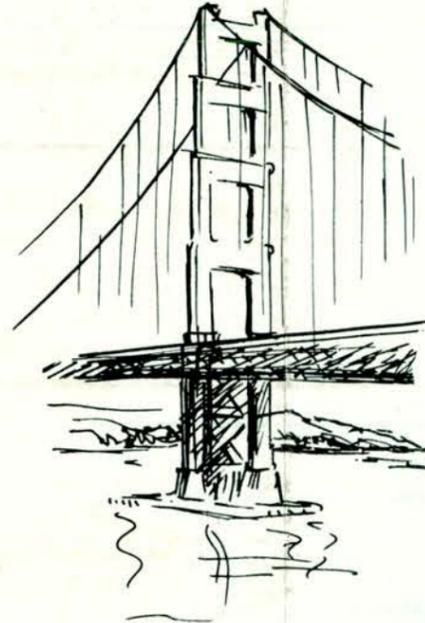
DETROIT

DIA 18º - Salida de Detroit en la tarde, cruzando de nuevo por la ciudad de Toledo con destino a la ciudad industrial de Pittsburgh. Llegando a dicha ciudad a las 9 de la noche. Alojamiento en el hotel Penn Sheraton.

PITTSBURGH

DIA 19º - Salida de Pittsburgh en la mañana con destino a Nueva York. Viajarán a través del Estado de Pennsylvania, pasando por la histórica Filadelfia, llegando a Nueva York a las 5 de la tarde. Alojamiento en el hotel.

DIA 20º - Traslado al aeropuerto.



NUEVA YORK - WASHINGTON - MIAMI

Efectivo a partir del 1º de Mayo
TOUR ECONOMICO Solicite precio en
IT-VN7 otras fechas

DIA 1º - NEW YORK. Alojamiento en el hotel Governor Clinton en habitación con baño privado y aire acondicionado.

DIA 2º - Entrada al famoso Radio City Music Hall, donde podrán disfrutar de revistas musicales con las famosas "Roquettes", la orquesta sinfónica y la última película de Hollywood.

DIA 3º - Paseo de 3 horas en autobús de lujo por la parte baja de Manhattan, visitando el Barrio Chino, Distrito Financiero (Wall Street), los muelles de los ríos Hudson y Este, etc.

DIA 4º - Paseo independiente a la sede de las Naciones Unidas, donde un guía de habla española le explicará la labor diplomática en la Asamblea General y el Consejo de Seguridad.

DIA 5º - WASHINGTON, D.C. Salida con destino a Washington, D.C. Alojamiento en el hotel Sheraton Park. Habitación con baño y aire acondicionado.

DIA 6º - Visita a Mt. Vernon y Alexandria para conocer el lugar donde vivieron George y Marta Washington.

DIA 7º - Recorrido por la zona comercial y edificios del gobierno hasta el Monumento de Iwo Jima. Después continuaremos al Cementerio de Arlington y la Tumba del Soldado Desconocido. El regreso será por los famosos cerezos orientales, ad-

mirando el Edificio del Pentágono y el Monumento a Lincoln.

MIAMI. En la tarde, salida con destino a Miami. Traslado del aeropuerto al hotel Barcelona. Habitación con baño privado y aire acondicionado.

DIA 8º - Excursión especial de todo el día en lancha de motor. Recorrido por la Bahía de la ciudad de Miami y las islas de Miami Beach. Visitando el Paraíso de las Cotórras, la aldea de los indios Seminoles y "la lucha de los cocodrilos".

DIA 9º - Excursión en autobús, visitando las ciudades de Miami y Miami Beach. Este paseo comprende vistas de todos los puntos de interés de las dos ciudades. Duración, 4 horas.

DIA 10º - Traslado al aeropuerto. Fin de la gira.

TARIFAS POR PERSONA - HABITACION

Doble: \$99.75 - Sencilla: \$139.95 - Triple: \$90.75

INCLUYE:

- (a) Desayuno y cena en Miami Beach.
- (b) Traslados en Miami solamente.
- (c) Hoteles y paseos indicados.

NO

INCLUYE:

- (a) Traslados en Washington y Nueva York.
- (b) 3 % impuesto local por alojamiento en Miami y 4 % en Washington, D.C.
- (c) Ningún gasto personal.

EXCURSIONES A ASUNCION (PARAGUAY)

OTOÑO-INVIERNO

Disfrute de un clima benigno viajando por las pintorescas costas de nuestros ríos PARANA y PARAGUAY hasta ASUNCION (Paraguay), con permanencia a bordo. Duración de la excursión, 12 días. Salidas de Buenos Aires los días Sábados, llegando a Asunción los días Miércoles. 4 DIAS DE ESTADA A BORDO. Regresos de Asunción días Domingos, llegando a Buenos Aires los días Miércoles. Tarifas, Itinerarios y Horarios sujetos a modificaciones.

NOTA: Solicite informes para conexiones a las CATARATAS del IGUAZU



\$ **11.196.-** c/l. arg.
 Precio total del pasaje de 1ra. clase Ida y Vuelta Buenos Aires-Asunción, con alojamiento y comidas a bordo, en el puerto de ASUNCION en la moderna y lujosa Motonave
"CIUDAD DE PARANA"

\$ **10.196.-** c/l. arg.
 Precio total del pasaje de 1ra. clase Ida y Vuelta Buenos Aires-Asunción, con alojamiento y comidas a bordo, en el puerto de ASUNCION en la Motonave
"CIUDAD DE CORRIENTES"

FIN DE LA EXCURSION
Tarifa por persona
 DOBLE (HABITACION) SENCILLA
US\$. 375.00 US\$. 437.00
NO INCLUYEN:
PASAJES MARITIMOS Y AEREOS
SOLICITE INFORMES SOBRE NUESTRO AMPLIO PLAN DE CREDITOS

VIAJES y TURISMO
 T. E. 83-6061/2039
CASA CENTRAL
 Av. del LIBERTADOR 1850 Bs. As.

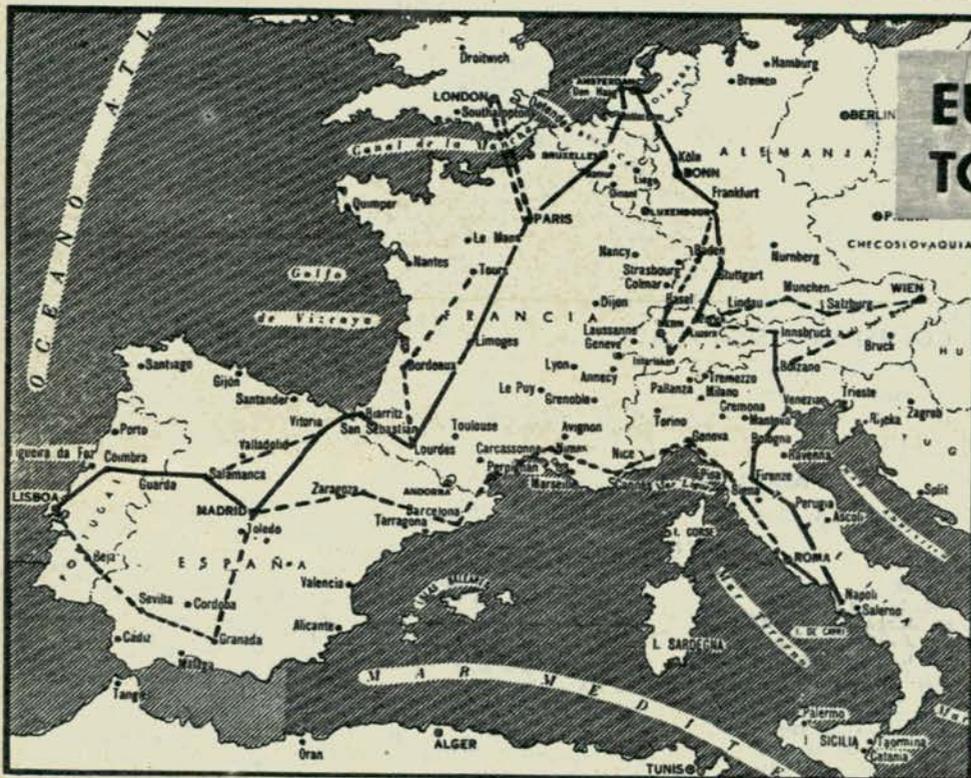


CONOZCA EUROPA EN 40 DIAS

"TODO INCLUIDO"

POR U\$S **599.-**

VIAJANDO EN AUTOPULLMAN DE LUJO.
CON GUIA EXPERTO Y POLIGLOTA.
EN HOTELES SELECCIONADOS DE PRIMERA Y
SEGUNDA CATEGORIA SUPERIOR,
INCLUYENDO PENSION COMPLETA
(Desayuno, almuerzo y cena) OCUPANDO
HABITACIONES DOBLES CON BAÑO
PARTICULAR. COMIDAS DURANTE EL VIAJE.
IMPUESTOS, SERVICIOS Y PROPINAS INCLUIDOS.
NO INCLUYEN: PASAJES MARITIMOS Y AEROS.



EUROVISION TOUR: N° 2/63

Avenida Libertador 1850
T. E. 83-2039/6061
Viajes y Turismo 1er. piso.

FILIALES

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

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

SANTA FE
Rivadavia y Suipacha
T. E.: 16236

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

LLEGANDO POR VIA AEREA O MARITIMA A EUROPA

EXCURSION DE 40 DIAS

Salida desde LISBOA: Julio 7 - Julio 30 - Septiembre 25.

Salida desde ROMA: Junio 20 - Agosto 16 - Septiembre 8.

ITINERARIO: LISBOA - MADRID - BURGOS - SAN SEBASTIAN - BIARRITZ - LOURDES - LIMOGES - ORLEANS - PARIS - BRUSELAS - AMBERES - ROTTERDAM - LA

HAYA - AMSTERDAM - COLONIA - BONN - KOBLENZ - FRANCFORT - STUTTGART - ZURICH - INNSBRUCK - CORTINA D'AMPEZZO - VENEZIA - FLORENCIA - ASIS - NAPOLES - ROMA.

NOTA: El mismo itinerario a la inversa saliendo de ROMA hasta LISBOA.

EUROVISION TOUR N° 3/63

CONOZCA EUROPA EN 65 DIAS - POR U\$S 999.-

ITINERARIO: LISBOA - SEVILLA - GRANADA - MADRID - BURGOS - SAN SEBASTIAN - BIARRITZ - LOURDES - BURDEOS - PARIS - (Exc. optativa a LONDRES) - BRUSELAS - ROTTERDAM - AMSTERDAM - COLONIA - BONN - FRANCFORT - BASILEA - BERNA - INTERLAKEN - LUCERNA - ZURICH - MUNICH - SALZBURGO - CORTINA D'AMPEZZO - VENEZIA - FLORENCIA - ROMA - NAPOLES - CAPRI - PISA - GENOVA - COSTA AZUL

NIZA - BARCELONA - ZARAGOZA - MADRID - LISBOA.

FECHAS DE SALIDA DESDE LISBOA: Junio 19 - Julio 5 - Agosto 5 - Septiembre 8.

NOTA: Iniciado el viaje en ROMA el itinerario es el mismo a la inversa.

FECHAS DE SALIDA DESDE ROMA: Junio 16 - Julio 16 - Agosto 18.

RENOVACION PARCIAL DE LAS AUTORIDADES DEL A.C.A.

COMISION DIRECTIVA

De acuerdo con el resultado de los comicios efectuados el 25 de abril último y la distribución de cargos efectuada en su sesión constitutiva, la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino ha quedado integrada en la siguiente forma:

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. Federico Lajud
PROTESORERO	Cap. de navío Ing. Luis M. A. Gianelli
VOCALES TITULARES	Sr. Simón Finkelberg Esc. Enrique F. Ghezzi Dr. Fernando González Canicova Sr. Enrique González Vidal Dr. Roberto N. Lobos Dr. Angel Maccarrone Dr. Luis Pandra Sr. Ovidio H. Salgueiro Dr. Emilio Luis Villarroel Esc. Roberto V. Vitale
VOCALES SUPLENTEs	Sr. Héctor Aizpiri Ing. Belisario Alvarez de Toledo Sr. Mario Camuyrano Sr. Alfonso Castellanos Esquiú Ing. Manuel Juan Escasany Ing. Emilio E. J. Ferro Dr. Horacio Alberto Hueyo Vicecomodoro Gustavo J. Tornquist

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

PRESIDENTE	Sr. Marcos Victorica	VOCALES TITULARES ...	Sr. Alberto De Ridder Sr. Eduardo Del Piano
VICEPRESIDENTE	Dr. Silvio E. F. Bonardi	VOCALES SUPLENTEs	Sr. Jorge Alvarez Trongé Sr. Pedro Guglielmino Ing. Abel M. Lisarregue
SECRETARIO	Dr. Luis Orcoyen		

ASAMBLEA DE DELEGADOS

PRESIDENTE	Dr. Domingo A. Romano	SECRETARIO	Dr. Manuel Pérez Taboada
------------------	-----------------------	------------------	--------------------------

TITULARES

Dr. Ernesto J. Aberg Cobo	Dr. M. A. de Apellániz	Sr. Antonio F. Isolabella	Sra. Annette M. G. Peters
Sr. Manuel M. Alba	Ing. Luis De Carli	Esc. Gerardo Iturbe	Dr. Juan Carlos Pinasco
Ing. Darío H. Anasagasti	Sr. Jorge A. Defferrari	Sr. Rafael Levy	Arq. Mario Juan J. Podestá
Dr. Roberto J. Aragone	Dr. Julián Del Campo	Sr. J. A. López Carballido	Sr. Américo Raffaele
Dr. Ricardo E. Aráoz	Sr. José M. De Monasterio	Sr. Curt Gustavo Lowe	Ing. Enrique Resnicovsky
Sr. Nicanor J. Arévalo	Ing. Perey R. Del Sol	Dr. Guillermo R. Lowe	Sr. Carlos A. J. Restelli
Sr. Loris Argento	Ing. J. J. de Urquiza Anchorena	Ing. Arnaldo M. Lütcher	Sr. Julio E. Rico
Dr. Eduardo Astarloa	Ing. Armando Díaz	Dr. Luis N. Magnanini	Sr. T. A. L. R. Rappi
Dr. Mario Manuel Balverde	Sr. Alberto Dodero	Sr. Francisco Marino	Sr. Raúl Riganti
Escr. H. Barbosa Sarmiento	Sr. Ricardo J. Fava	Sr. J. A. Martínez de Hoz	Esc. Horacio E. Ringuelet
Sr. Juan J. Basso	Sr. Juan M. Fernández Saralegui	Sr. Juan María Mathet	Dr. Rogelio J. Rivero
Sr. Juan Antonio Baudrix	Sr. Roberto P. Fraga	Sr. Antonio Maura	Dr. H. F. R. Bidegain
Sr. Juan José Beretervide	Dr. Héctor M. Freyre	Ing. Luis M. R. Michi	Dr. Nerio Rojas
Sr. Antonio Bernardes	Dr. Horacio Frías Pasman	Sr. Guillermo O. Miras	Dr. Domingo A. Romano
Sr. León C. Billet	Dr. Ricardo Eulogio Gadea	Dr. Juan Carlos Morchon	Sr. Genaro N. Rucci
Dr. Luis L. Boffi	Sr. Juan Antonio Gaudino	Dr. Jorge M. F. Murga	Dr. A. L. Ruiz Saralegui
Sr. Alejandro C. Bonadeo	Sr. Rafael Gaudio	Sr. Angel Mussi	Dr. Roberto Salmón
Sr. Asdrúbal Bosisio Blosi	Sra. Sara Pradere de Gayan	Dr. J. A. Nazar Anchorena	Dr. Juan M. Sanguinetti
Ing. M. Braun Menéndez	Sr. Julio Fernando Genoud	Ing. Mariano C. Otamendi	Sr. Ramón J. Santamarina
Ing. Ermete A. S. Bursese	Sr. A. G. G. Giono Giardino	Dr. Mauricio A. Ottolenghi	Dr. Marcos Sastre
Sr. Arturo C. A. Buxton	Dr. Adolfo E. Gómez	Sr. Roberto S. Paolotti	Sra. M. C. A. de Schlieper
Sr. Rafael Cabal	Esc. Pedro L. González Victorica	Sr. Américo Parrondo	Sr. Augusto H. Sturla
Dr. Carlos A. Camuyrano	Sr. Ricardo F. Gortari	Arq. Raúl G. Pasman	Dr. Ricardo S. Tawil
Sr. José Manuel Canale	Sr. Virgilio D. Gregorini	Sr. Elsa Shaw de Pearson	Sr. Alfredo N. Tollo
Dr. Emilio Carreira	Dr. Juan José Guaresti	Ing. Ricardo M. Pearson	Arq. Federico A. Ugarte
Sr. Lucio del Castillo	Sr. Saúl Hermida Márquez	Sr. Ernesto Peña	Dr. Enrique A. V. Molina
Arq. Miguel Angel Cesari	Dr. Federico M. Iribarren	Sr. José María Peña (hijo)	Dr. A. Von Der Heyde
Dr. Enrique Cifuentes		Sr. Antonio Pereyra Iraola	Dr. Luis María Zambrano
Dr. César G. Coronel		Dr. M. M. Pérez Taboada	Sr. V. G. Zamborain
Sr. José María Costentino		Dr. Salvador Perrota	Sr. I. C. Zuberbühler
Dr. José María Costoyas			

TRIBUNAL DE HONOR

Este Cuerpo ha quedado integrado en la forma que se detalla:

PRESIDENTE	Dr. José Canasi	VOCALES SUPLENTEs ...	Dr. Roberto López Novillo
SECRETARIO	Dr. Enrique J. R. Sojo		Sr. Tufik Sarquis
VOCALES TITULARES ..	Dr. Ricardo Bassi Sr. Manuel Rawson Páz Dr. Manuel Rodríguez Ocampo Srta. Gisele Shaw		Dr. Rodolfo Eyherabide

(*) En el próximo número publicaremos la nómina de los delegados suplentes electos.

¿QUE ESPERA
UD. DE
UN COCHE ?



...PRECISION?



Levante el capot de su 403. Se encontrará frente al centro vital: el motor del 403. Expertos técnicos han trabajado para lograr en cada pieza la precisión PEUGEOT. Pasará el tiempo, y ese motor seguirá brindándole muchas satisfacciones, porque ha

sido construido para durar más!

PEUGEOT
403

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

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





Cabecera de la mesa en el agasajo brindado por las autoridades de la filial Mendoza a la delegación del Automóvil Club Argentino. A la derecha del doctor Carman el subdirector del diario "Los Andes", doctor Vaca, y el presidente de la filial local, señor Simón Grau. A la derecha el jefe de la Divisional de Y.P.F. en Mendoza, señor Adolfo Lavari y el doctor Walter A. Saborido.



Entrada a Las Cuevas, hito fronterizo con Chile, donde el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO se propone levantar una moderna estación de servicios.



Cabecera de la mesa en la conferencia de prensa celebrada en Mendoza. De izquierda a derecha, el secretario general de la revista AUTOCLUB, doctor Manuel Goldstraj; el presidente de la filial Mendoza, señor Simón Grau; el presidente del A.C.A., doctor César Carman, y el prosecretario de la Institución, doctor Plácido Seara. El jefe de prensa de la Institución, señor Cousillas, hace la presentación de los asistentes a los periodistas locales.

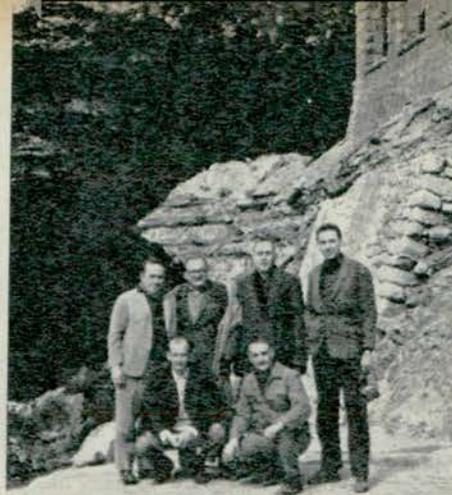
EL A.C.A. ABRE NUEVAS

ENTRE el 18 y el 26 de mayo último, una delegación muy representativa del Automóvil Club Argentino recorrió las provincias de Mendoza, San Juan, La Rioja y Catamarca. No se trataba de un viaje rutinario. Esta gira, que, como se ve, abarcó una dilatada extensión de la zona andina del país y cubrió 4.800 kilómetros, estaba destinada a recoger una información de primera mano sobre las necesidades y posibilidades del turismo —y del automovilismo, naturalmente—, en las bellísimas provincias

visitadas y especialmente a certificar con hechos y actos la feliz iniciación de una nueva etapa en la vida de la Entidad, destacada por realizaciones concretas y de largo alcance. Porque, en efecto, después de muchos años de inactividad expansiva, el Automóvil Club Argentino reanudó la política constructiva, imprimiéndole un ritmo ciertamente orgánico y notablemente dinámico y acelerado.

Pruebas fehacientes de esta afirmación surgen a cada paso. Por ejemplo, la multiplicación y perfec-

cionamiento de los servicios sociales, fácilmente perceptible por los 222.000 socios de la institución y que la prensa de todo el país ha destacado con satisfacción sin reservas; y podemos agregar, para no citar sino algunos hechos significativos, el total saneamiento de las finanzas del club y la incorporación a su plan servicial de un centenar de estaciones de concesionarios de Y.P.F., que atienden a los asociados dentro del régimen y la supervisión del A.C.A. Ahora, esta actividad toma brillante colorido con la inauguración de



Un alto en el camino a Las Cuevas, y en pose de testimonio turístico, una parte de la delegación del A.C.A. con el fondo de Puesto del Inca.

nuevas estaciones propias, construidas en colaboración con los gobiernos de las provincias de San Juan y La Rioja, estando próximas a su terminación otras en los mismos Estados, como también en Catamarca, Río Negro y La Pampa, mientras se trabaja en Neuquén, Salta y Jujuy.

Durante el viaje que comentamos fueron puestas en servicio las nuevas estaciones en Encón y Calingasta, en San Juan, y las de Famatina y Mazán, en La Rioja, e inspeccionadas las obras, muy adelantadas ya, de las estaciones de Jáchal, en la primera, y de Villa Unión, en la última. Además, se inauguró oficialmente como estaciones adheridas al plan del A.C.A., las de los concesionarios de Y.P.F. en Rivadavia, Tupungato y General Alvear, en Mendoza, y Caucete, en San Juan. La amplia información gráfica que ilustra esta nota, documenta la importancia de esta gira. En todos los centros visitados, grandes y pequeños, la delegación del A.C.A. fue

El presidente del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, doctor César C. Carman, expresa en la voz oficial de la Institución, el valor que implica la nueva estación de servicio de Encón. Le escuchan —entre otros—, a la derecha, el prosecretario del A.C.A., doctor Plácido Seara, y el presidente de la filial San Juan, doctor Indalecio Carmona Ríos.



El presidente del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO firma el acta que incorpora la estación adherida de Villa Colón, Caucete, a la red servicial del A.C.A. Lo rodean, a su izquierda, el doctor Walter A. Saborido, secretario de la Institución; el señor Tomás Zunino, propietario del establecimiento adherido; y a su derecha, el doctor Indalecio Carmona Ríos, presidente de la filial San Juan, y el ministro de Obras Públicas de la Intervención Nacional, ingeniero Dates.



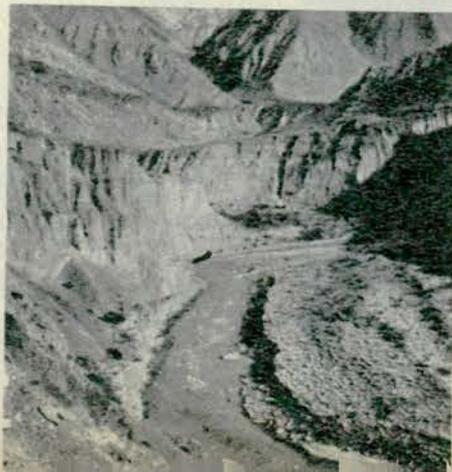
Avanzada de progreso, con dimensión de futuro, la Estación Encón, además de cumplir con las exigencias de un tránsito cada vez más intenso entre San Juan y San Luis, pone una nota distinta en la vastedad de la travesía sanjuanina.



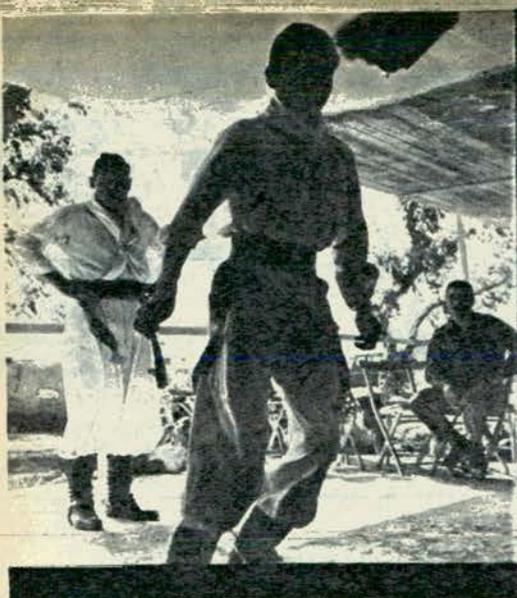
RUTAS



Una realidad en la dura cuesta de Calingasta. Ya corre el servicio de auxilio mecánico del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, que de esta forma gana una batalla más por la seguridad de los automovilistas en las inmensas rutas de la patria.



El río Calingasta. Vista tomada desde la cuesta del mismo nombre, desde uno de los autos que condujo a la delegación que, presidida por el doctor César C. Carman, inauguró la estación del mismo nombre, construida en colaboración con el gobierno de la provincia de San Juan.



Y en un alto reparador en Jachal, nueva estación en la que se ultiman los trabajos, se hizo presente la fiesta criolla donde tuvo vinil expresión el malemo.

El "muñeco" del Club parece indicar el mañana a los niños. Ellos pusieron su nota optimista y pura en la inauguración de la estación de Famatina. Y quisieron fotografiarse rodeando al presidente del A.C.A., doctor César C. Carman.



Bajo el clásico muñeco del ACA, en Mazán, se ha reunido la comitiva, momentos antes de la inauguración. Entre otros, se advierte la presencia del señor interventor nacional en La Rioja, doctor Manuel Fernández Valdez; el comisionado municipal, don J. M. Estrada; el presidente de la Academia de Ciencias de esa provincia; el presidente del ACA, doctor César C. Carman, y el vocal titular de la Comisión Directiva de la Institución, don Ovidio H. Salgueiro.

El cura párroco de Famatina, bendice las instalaciones de la estación local, en el instante previo a la inauguración de servicios.

Toda la placidez del paisaje riojano, a través del centenario campanario de una iglesia colonial, que, símbolo de la fe cristiana, es una invitación para el turista que recorre el camino entre Chilcito y Famatina.



El interventor provincial en La Rioja, doctor Manuel Fernández Valdez, cuyo gobierno dió impulso a la construcción de los edificios, expresa en Mazán palabras de elogio al AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO por el ponderable esfuerzo que supone el mantenimiento de estas estaciones de servicio que son una verdadera siembra para el porvenir.

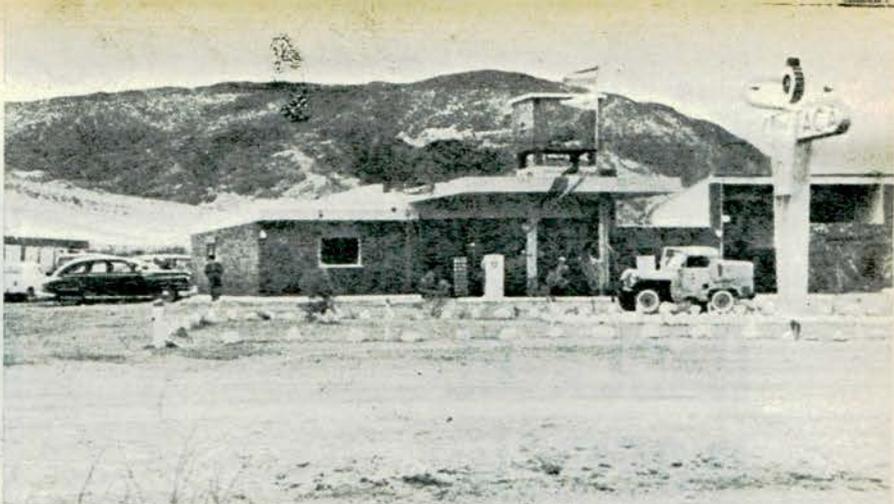


objeto de elocuentes demostraciones de aprecio y solidaridad, tanto por los automovilistas de esas provincias como por las autoridades oficiales y los dirigentes locales de la institución.

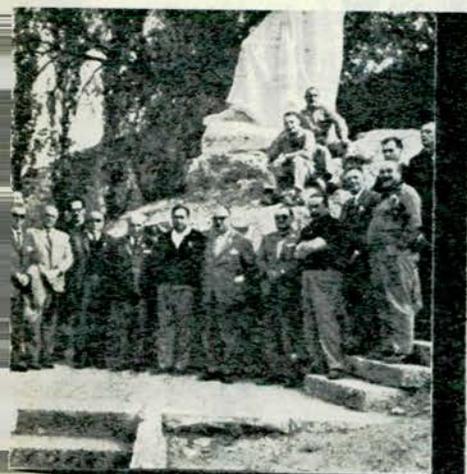
La representación del Club, encabezada por su presidente, Dr. César C. Carman, incluía al vicepresidente 2º, secretario, prosecretario y protesorero de la Comisión Directiva, señores Ing. Mario L. Negri, doctor Walter A. Saborido, Dr. Plácido Seara, capitán de navío (R) ingeniero Luis M. A. Gianelli; los vocales señores Enrique González Vidal y Ovidio H. Salgueiro; el gerente general, don Domingo M. Armendáriz; el secretario de AUTOCLUB, Dr. Manuel Goldstraj; el señor Luis J. R. Méndez Calzada; el jefe de la Oficina de Prensa, señor Luis A. Cousillas; el jefe del departamento de promoción y publicidad de esta revista, señor Aldo L. Grampa; el inspector general del A.C.A., señor Carlos Iribarnegaray; el jefe de la Oficina de Conservación y Edificios, arq. Jaime N. Sequeira; y los inspectores señores Osvaldo J. Calvo, Alfredo Horrocks, Rafael A. Grelier y Osvaldo Arrastía.

Surtidor en mano, como una promesa de futuras ventas, con aire de experto el doctor César C. Carman explica un secreto al jefe de la Divisional de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, don Máximo Rumis. La escena fue captada en Mazán, momentos después de haber sido inaugurada la estación de servicio del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO.





Se ha roto la cinta en el acto inaugural de Maxán. De izquierda a derecha, el ingeniero Mario L. Negri, el doctor Walter A. Saborido, el doctor César C. Carman, el comisionado municipal de la ciudad de La Rioja, don José Miguel Estrada; el ministro de gobierno de la intervención provincial, don Juan de Dios Vera Ocampo; el doctor Plácido Seara, rodeados de funcionarios del A.C.A. y vecinos del lugar.



La delegación del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO rindió su emocionado homenaje a Joaquín V. González, presente en la soledad majestuosa de "Sumay Huasi". El doctor Plácido Seara, exaltó, con palabras plenas de significado, la personalidad del inmortal riojano.



Perdida en el desierto riojano, pero simbolizando el espíritu argentinista del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, la estación de servicio de Maxán, construida con la colaboración del gobierno de La Rioja, brinda ya su eficiente atención y su servicio esmerado a los automovilistas.

El capitán de novio ingeniero Luis M. A. Gianelli, el doctor Plácido Seara, el doctor César C. Carman, el ministro de gobierno de La Rioja doctor Juan de Dios Vera Ocampo, el doctor Walter A. Saborido, el señor Domingo M. Armendariz y el doctor Manuel Goldstraj, al retirarse de la casa en que nació Joaquín V. González.



La cámara quiso jugar una sorpresa a los doctores Saborido, Carman y Seara, en un alto en el camino entre La Rioja y Catamarca. Pero con el auxilio de un airoso cardón, los tres supieron hallarse en pose.

La delegación del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO visitó Catamarca para testimoniar su apoyo a la brillante labor que cumple la filial local, que preside el doctor Vicente R. Tecchi. Sorprendidos en un aparte, el ingeniero Mario L. Negri, el doctor César C. Carman y el presidente de la filial del A.C.A. en Catamarca.



REVISTA VELOCIDAD

Los últimos detalles técnicos automotrices.
Las crónicas más sabrosas de las carreras por el campeonato mundial.
Los road test de autos y motos nacionales.

SUSCRIBASE!

Por el valor de diez, usted recibirá en su domicilio doce números de la revista.

VELOCIDAD

COSTOS DE SUSCRIPCIÓN ANUAL
(12 números)

En Argentina m\$n. 400.-
En el exterior U\$S. 5.-

Envíe giro o cheque contra Banco de Buenos Aires a la orden de:

EDITORIAL VELOCIDAD S. R. L.

CANGALLO 1333 - 5° - 46
Buenos Aires - Argentina

Pida un ejemplar de obsequio y como muestra le enviaremos un número de

VELOCIDAD

SOBRE FORESTACION HABLA EL INGENIERO RICARDO M. PEARSON

Importantes tareas viene realizando una comisión de técnicos designada al efecto.

Por EDUARDO PALACIOS VIDELA
Para AUTOCLUB

EN concordancia con el acelerado ritmo que las autoridades del A.C.A. han impreso a los planes de expansión de los servicios societarios, se están llevando a cabo trabajos de forestación y parquización en los diversos terrenos que la entidad posee a lo largo y a lo ancho del país, ya se hallen ocupados parcialmente por estaciones, o por instalaciones destinadas a recreos y campamentos. Dichas tareas se realizan bajo el asesoramiento y dirección técnica de una comisión designada al efecto, la cual se halla presidida por el ingeniero agrónomo Ricardo M. Pearson, e integrada por los señores doctor Jorge Rolo, ingeniero Arnaldo Mario Lütcher, ingeniero Juan Rousseau Portalis, Julio van Houtte y doctor Alejandro von Der Heyde.

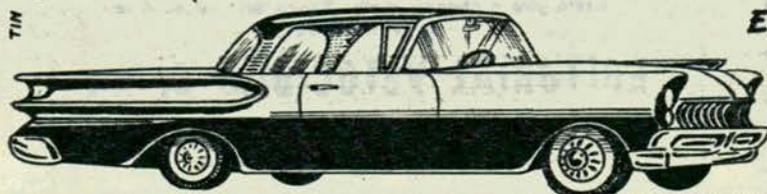
La iniciativa merece nuestro comentario, en su doble aspecto —utilitario y estético— desde que las plantaciones en tierras de propiedad del club sintetizan esas dos cualidades. Los excursionistas, entre otros, interpretan nuestras palabras. Ellos saben de la diferencia entre arribar a un recreo desprovisto de la generosa sombra vegetal, y de la leña, tan necesaria para la casi ritual "parrillada", y hacer otro tanto en un descanso artísticamente arbolado, donde al par que se le ofrece un verdadero deleite de impresiones visuales, los árboles le brindan acogedor reparo del sol y de los vientos. Idénticas finalidades persiguen los trabajos que se están realizando en los terrenos contiguos a las estaciones de servicio. Pero al margen de los dos aspectos señalados, aún nos queda otro digno de mención; es el económico. De él, baste con decir que los esfuerzos e inversiones de hoy se verán sin duda pródigamente compensados en el futuro, dada la



El autor en su obra. El ingeniero Pearson se desplaza por un crecido monte de eucaliptus por él plantado.

CRISTALES CURVADOS INASTILLABLES PARA AUTOMOTORES - VENTA Y COLOCACION

ELIMINACION TOTAL DE FILTRACIONES



Mulé y Cia S.R.L.

PRECIOS ESPECIALES: AGENCIAS Y TALLERES

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



La madera en pañales. El extenso vivero, de variedades seleccionadas, es el punto de partida de maravillosos montes forestales.



La foto permite observar parcialmente la plantación realizada en la estación de servicio del A.C.A. "Punta Indio". Una pequeña etapa del vasto plan de forestación emprendido por la entidad.



Complemento esencial de la explotación, el aserradero transformará los postes en tablas, varillas, cajones y otros elementos solicitados por el mercado.

creciente demanda de madera que —en sus más diversas aplicaciones— se registra en nuestro medio.

Con la finalidad de dar a conocer a los lectores algunos detalles relacionados con las referidas tareas, como asimismo los planes de evolución futura que tiene en vista el ingeniero Pearson, fotógrafo y cronista de AUTOCLUB se trasladaron al establecimiento que

aquél posee en la localidad de Magdalena. Pasando dicho pueblo, nuestro vehículo se detuvo en una tranquera en la que se leía "El Destino". Era allí. Pero arribamos prevenidos, porque los montes crecidos y compactos que avizoramos desde lejos, nos habían preanunciado la cercanía de nuestro objetivo.

Luego, caminando en compañía de nuestro entrevistado bajo la protección serena de un inmenso bosque, de trecho en trecho, de alto en alto, se fue desarrollando el diálogo y tomando forma nuestro reportaje.

El silencioso respeto que nos impuso la imponente de las añejas plantaciones, nos hizo tomar conciencia de inmediato, de que nos hallábamos en presencia de una obra paciente, comenzada hace ya muchos lustros, en lo que quizás hubiese sido nada más que un desolado páramo y sin más medios que una pala y una absoluta confianza puesta en la exquisita fertilidad de nuestro suelo. Una respuesta de nuestro interrogado confirma nuestra presunción.

De antigua estirpe dedicada al cultivo de nuestra tierra, el ingeniero Pearson alimentó por nuestro campo el mismo amor que sus mayores. Consecuente con él, egresó de la Universidad de Buenos Aires con el título de ingeniero agrónomo. Presentada su tesis profesional, que versó sobre otra de sus especialidades —la explotación lechera— fue designado por el Ministerio de Agricultura para integrar la representación argentina ante el 1er. Congreso Mundial

(Continúa en la página 116)



GIRARD-PERREGAUX
Jerarquía en relojes desde 1791



Invite a sus A

Por VERA PICHEL

Para AUTOCLUB
Ilustró BOROBIO

NUESTRAS actividades permiten que haya dos días de descanso en la semana desde que los sábados no se trabaja. Esto hace que sea fácil pasar un agradable fin de semana fuera de la ciudad. Si tiene usted una casa alejada del ambiente urbano, podrá invitar a sus amigos a que pasen unos días distintos, alejados de las diarias preocupaciones y viviendo una saludable interrupción en lo que es habitual. En el caso de que lo decida, recuerde que...

...las invitaciones tendrán que ser lo más explícitas posible. Habrá que señalar los medios de comunicación, rutas o caminos. Además se les explicará si hay posi-

mano abundantes perchas y un par de frazadas por si de noche refresca. Una toalla y un toallón para el baño completan el equipo.

...es necesario que los huéspedes se sientan cómodos. Si es hábito tomar el desayuno temprano, no hay que quebrar la norma porque el huésped es dormilón. Se resuelve enviándole una bandeja a su habitación, para que pueda vestirse con comodidad si así lo quiere. Es fácil averiguar por anticipado con toda discreción, cuál es la hora en que sus huéspedes acostumbran levantarse y qué prefieren para el desayuno. Si se acierta en estos detalles, los verá felices porque todo parecerá hecho por arte de magia.

...en la hora del almuerzo todos se reunirán con la mayor informalidad posible y con las ropas sencillas que lleven sin que se sientan obligados a cambiarse.

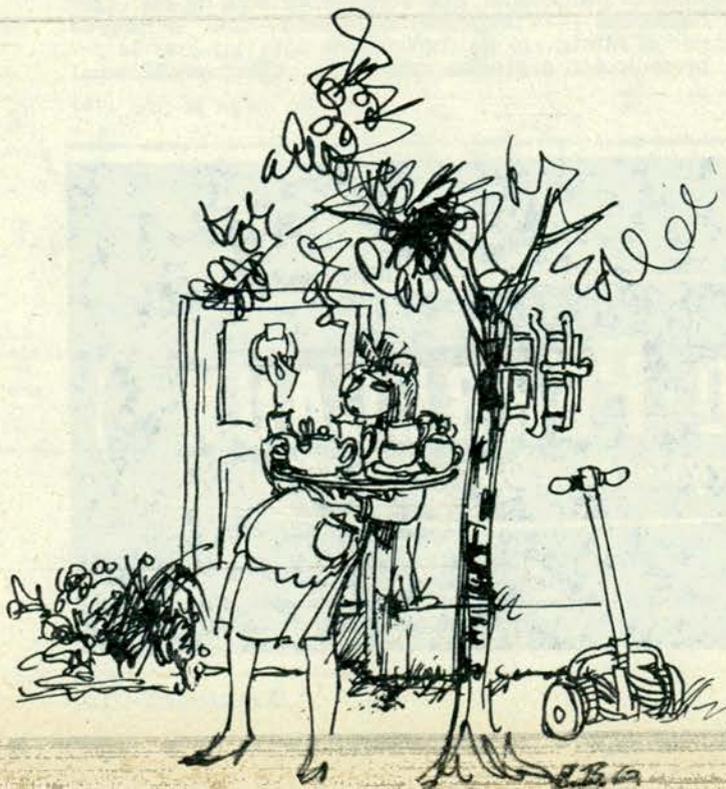
...no es indispensable que los dueños de casa pasen junto a sus huéspedes todos los minutos del día. La regla de oro de la hospitalidad consiste en que cada uno pase el tiempo en la forma que más le guste.

...si los dueños de casa se divierten junto con sus invitados, sin mostrar preocupación alguna por las visitas, todos guardarán de la invitación el más grato de los recuerdos. Que es el mejor premio a que pueden aspirar los que invitan.

¿Le gusta pasar un fin de semana fuera de su casa?

Apenas tenga una invitación para pasar fuera de su casa unos días, trate de contestarla en seguida, ya sea excusándose o aceptándola. No queda bien dejar pasar los días y responder a último momento. Quienes han formulado la invitación, necesitan saber de inmediato, si ésta ha sido aceptada o no. Resuelta ya su partida, recuerde que...

...hay que llevar en una valija todo lo que se necesita sin olvidar las cosas de tocador de uso diario (cepillos de dientes, cremas, colonia) para no tener que recurrir a préstamo alguno. Una pequeña maletita con las cosas personales es indispensable.



...es grato llevar un obsequio para los dueños de casa. Nada tan costoso como para suponer que con ello se paga uno la estada: bastará con que lo sientan como una atención. Si hay niños conviene un libro, un juguete, pero nunca dulces.

...para ser agradable en casa ajena, hay que amoldarse al ritmo de vida ya existente, cooperando en lo posible para que los dueños de casa no tengan que alterar sus planes sólo por quedar bien con usted.

...hay que presentarse con puntualidad a la hora de comer, de modo que nadie tenga que retrasar por uno, el almuerzo o la cena.

...no hay que dejar a la intemperie libros, almohadones o raquetas de tenis. Pueden sufrir deterioros por lluvia o rocío.

...nada debe quedar fuera de su sitio después de usado. Una copa vacía puede marcar un mueble, ceniza desparramada por el piso es signo de despreocupación, y una habitación donde todo está tirado, no habla bien de quien la ocupa.

...nadie le dedicará una atención permanente minuto a minuto. Convendrá que lleve un libro, un tejido o cualquier cosa que le permita prescindir de los demás durante un rato.

...el cuarto de baño deberá quedar impecable después que lo haya usado. No desparrame toallas húmedas y trate de secar el piso después de bañarse.

...saber marcharse a tiempo es un arte. Si la invita-

MIGOS...

ción era por un número delimitado de días, no se quede ni un minuto más por mucho que se lo pidan. Sólo así su visita será realmente esperada en otra oportunidad.

...antes de marcharse puede tener una atención con el personal de servicio. Consúltelo con la dueña de casa, ella le aconsejará mejor que nadie.

...un par de días después de regresar a su casa, mande una carta a quienes la invitaron y agasajaron. Acostúmbrese a saber agradecer las cosas lindas que la vida le brinda. Pero eso sí: no envíe nada protocolar. Que su carta sea realmente la expresión cordial y afectuosa de quien sabe reconocer una bonita atención.



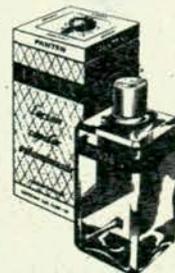
También Ud. puede lucir CABELLO SANO Y ABUNDANTE

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.



1



2



3



4



5



6

LA TAREA QUE se ha impuesto el redactor de esta sección es, fundamentalmente, la de reflejar en síntesis condensada el panorama de la actualidad en general, en todos aquellos aspectos que tengan un real interés periodístico. No cremos apartarnos, por cierto, de esa norma a llamar la atención de nuestros lectores sobre un par de hechos gratos y auspiciosos que nos atañen a nosotros en particular, pero que, por extensión, sabemos que serán celebrados por nuestros lectores. Queremos destacar, que de la presente edición de AUTOCLUB se han impreso 231.000 ejemplares, de los que no habrá devolución alguna, ya que la casi totalidad de la edición se distribuye entre los socios del Automóvil Club Argentino. Si tenemos en cuenta que se considera habitualmente que las revistas de interés general como la nuestra, son leídas por cuatro o cinco personas por ejemplar, se llega a la conclusión que Autoclub ocupa un lugar de primera línea entre las publicaciones periodísticas argentinas. Quizás ello explique la otra buena noticia que, sin comentarios, es éste: en la presente edición de AUTOCLUB, debido al fuerte aumento de la demanda publicitaria, nos hemos visto obligados a agregar 16 páginas sobre lo habitual.

LA ASOCIACION DE Fábricas de Automotores ha hecho conocer los datos estadísticos correspondientes a la producción de automotores de las empresas que agrupa, que son FIAT Someca Concord S. A., Industrias Kaiser Argentina S. A., Chrysler Argentina S. A., Ford Motor Argentina S. A., Mercedes-Benz Argentina S. A. y Siam Di Tella Automotores S. A. De la actividad industrial de las siete empresas mencionadas, se destaca que, aun cuando en el año 1962 la producción en conjunto ha disminuído, las compras efectuadas a la industria nacional han aumentado en más de un 42 por ciento —de 12.582 a 17.883 millones de pesos—, y también han continuado en forma creciente las inversiones en activo fijo, superando las efectuadas durante el año 1962, en un 53 por ciento, a las correspondientes al año anterior —de 5.170 a 7909 millones de pesos—.

LAS FOTOGRAFIAS QUE aparecen en esta sección con un número, ilustran sobre los temas que en ella desarrollamos. La FOTO N° 1, por ejemplo, muestra un vehículo que parece un automóvil común de pasajeros, pero que no lo es. Debajo de su capot, se halla el revolucionario motor a turbina de gas, que la Chrysler ha diseñado como etapa final de un exhaustivo programa de investigación. Este automóvil será admirado y probado próximamente en veinte países de cinco continentes, transportado en un gigantesco avión de Pan American, en una gira mundial que, además de Buenos Aires, tocará las ciudades de Ginebra,

De aquí De allá Y de Mas allá

Por
JUAN AVERIGUADOR

París, Bruselas, Londres, Turín, Estambul, Beirut, Bombay, Singapur, Tokio, Manila, Adelaide, Wellington, Sidney, Cape Town, Johannesburgo, Caracas, San Juan de Puerto Rico, Bogotá, Panamá y México. Como dato ilustrativo, curioso y elocuente, hay que aclarar que el automóvil a turbina de gas puede consumir cualquier clase de combustible, contándose, entre la gran variedad, el coñac o el más fino perfume francés...

UN ACONTECIMIENTO CINEMATOGRAFICO de la mayor importancia, lo ha constituido, en estos días, el estreno de la película filmada sobre la vida de ese extraño personaje que era T. E. Lawrence, héroe o bribón, conquistador o charlatán, quien después de haber destruído la vértebra del imperio otomano con un fiero ejército de guerrilleros, después de haberse convertido en el rey sin corona de Arabia, buscó el olvido y el anonimato como simple artesano de las Reales Fuerzas Aéreas. Pero no vamos a insistir ahora en analizar a Lawrence. Digamos tan sólo que otra película de gran interés pudo haberse filmado mientras se rodaba "Lawrence de Arabia", mostrando simplemente las dificultades que el equipo de filmación debió superar para moverse en el desierto, a veces con temperaturas de muchos grados sobre cero, y en otras con decenas bajo cero, tal como lo

7



ilustran las FOTOS N° 2, 3, 4 y 5. En la 2, vemos una caravana de automotores del equipo de la película atravesando una zona desértica con temperaturas insostenibles; en la 3, otra caravana de la filmación, pero esta vez marchando a temperaturas glaciales; en la 4, vehículos tomando combustible desde un camión cisterna, en pleno desierto; y en la 5, a otros "vehículos" que también "toman" para poder proseguir transportando directores, cámaras, actores y una multitud de "extras".

LA DENSIDAD DE la motorización en la República Federal Alemana es equivalente a la media de la Comunidad Económica Europea. Estadísticas correspondientes al año pasado demuestran que tanto en aquélla como en ésta, corresponde un automóvil para cada trece personas. Francia figura a la cabeza con ocho personas por vehículo, seguida de Luxemburgo con nueve, y de Bélgica con doce. En Holanda, la densidad es de veintuna personas, y en Italia, de veinte y cinco.

EN GRAN BRETAÑA también están dedicados a ultimar el lanzamiento al público, en fecha próxima, de los modernos automóviles a turbina de gas. La Rover Company acaba de presentar, en efecto, su coche T4 —ver FOTO N° 6—, elegante vehículo de cuatro asientos, capaz de desarrollar una velocidad máxima de 185 kilómetros por hora, con un consumo de combustible de 4,5 litros cada 30 kilómetros, a 80 kilómetros por hora. Puede ser puesto en marcha en sólo 12 segundos, a muy baja temperatura, pues no necesita ser calentado. Necesita muy poco "service", y acaba de ser provisto de una transmisión automática de 2 velocidades, que le permite acelerar de 0 a 96 k.p.h., en sólo 8 segundos.

SEGUN ESTUDIOS REALIZADOS por los doctores Papst y Echte, de Munich, se ha llegado a la comprobación de que después de un deslumbramiento, por ejemplo en la circulación por carretera, el tiempo de readaptación es mucho más corto que el de la primitiva adaptación a la oscuridad. Las personas en estado de excitación y fatiga excesivas son más sensibles al deslumbramiento. En las afecciones coriorretinales, cataratas de córnea, catarata, enturbamiento del humor vítreo y miopía, está elevada la sensibilidad al deslumbramiento.

EN LA PLANTA industrial que la Fábrica Militar de Aviones posee en Córdoba, se fabrica en serie el avión Ranquel, monomotor de turismo, con capacidad para 3 pasajeros, y que puede ser también utilizado en tareas de fumigación, si se lo dota de equipos especiales. Con este avión —ver FOTO N° 7—, verdadero caba-

lito criollo, se cumplió recientemente una auténtica hazaña aeronáutica. Al comando del piloto de pruebas de DINFIA, señor Heinz Scheidhauer, el super Ranquel despegó desde el aeropuerto de la ciudad de Buenos Aires. Su meta era cubrir en vuelo directo un itinerario prefijado que cruzaba el cielo de 14 provincias argentinas. El vuelo, que se desarrolló cronométricamente de acuerdo con el plan previsto, tiene un parecido, quizá no muy casual, con el legendario raid del avión "Tenga Confianza", también fabricado en Córdoba, que cumplieron los pilotos Ossorio Arana y Cairó. Cabe agregar que el vuelo

del Ranquel se hizo sin escalas y con un solo tripulante.

HACE POCO TIEMPO, los granjeros norteamericanos idearon el método de estimular la producción de huevos iluminando "a giorno" el gallinero. Ahora, los granjeros británicos que los habían imitado, han observado que las luces brillantes daban origen a pollitos sumamente nerviosos. Por ello, están volviendo hacia la adopción de una iluminación poco brillante, porque ésta tiene un efecto tranquilizador sobre los pollitos que reduce la mortalidad y determina una mayor producción de huevos.



CAJAS METALICAS PARA HERRAMIENTAS BIDONES SEGURIT MORWIN

Lleve en su coche todas sus herramientas limpias y ordenadas en una CAJA PARA HERRAMIENTAS MORWIN (12 modelos distintos) y un BIDON SEGURIT MORWIN para 10 ó 20 litros de combustible, hermético, con pico volcable, filtro de malla de bronce... y ¡viaje seguro!

TALLERES METALURGICOS MORWIN S.A.

VENTAS: VIAMONTE 1546, 4° p. of. 401. Tel. 46-1027/9061
SUCURSALES: ROSARIO, CORDOBA 536, 4° p. Tel. 43427 44198
CORDOBA: R. INARTE 428, Tel. 20871
MENDOZA: ESPEJO 167, 4° p.

O EN LOS COMERCIOS DEL RAMO DE SU LOCALIDAD

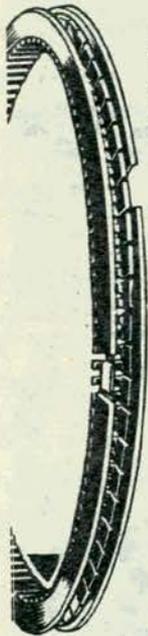
BS. AS.: COMERCIOS LAUHIRAT - Pellegrini 98 - Chivilcoy
CATAMARCA: A. SZUSTER E HIJOS - Republica 798, Catamarca
CHUBUT: A. JORDAN CRUZ E HIJOS - B. Mitre 837, Com. Rivad.
CORDOBA: GARIN FERNANDEZ Y CIA. - Independencia y Alvear - Laboulaye
LA PAMPA: LORDI Y CIA. - Pellegrini 67 - Santa Rosa
RIO NEGRO: A. CASTANO Y CIA. - 9 de Julio 867 - Gral. Roca



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

110 Autoclub

HABILITO EL A.C.A. UNA NUEVA OFICINA DE VIAJES Y TURISMO

CON un acto realizado en sus instalaciones, quedó inaugurada la nueva oficina de Viajes y Turismo del A.C.A., ubicada en la calle 51 esq. 9 de la ciudad de La Plata.

En la oportunidad, el presidente del A.C.A., Dr. César C. Carman, pronunció una alocución, en la que destacó la trascendencia del acto, expresando, entre otros conceptos:

"En estos últimos años, muchas veces hemos venido a esta ciudad y a esta filial para compartir con los dirigentes locales las preocupaciones por el progreso de la asociación que nos agrupa, y las alegrías que nos causa la comprobación de que, aquí y allá, estamos avanzando



Aspecto parcial de las instalaciones de la nueva oficina de Viajes y Turismo habilitada por el A.C.A. en la ciudad de La Plata

en el camino que nos hemos trazado: servir al país a través del A.C.A. Hizo también uso de la palabra el presidente de la filial local, doctor Juan Carlos Morchón, quien manifestó:

"La inauguración de la Oficina de Turismo y Viajes es otro galardón que el A.C.A. agrega a los ya conquistados. Quiero destacar la gran satisfacción que cabe a los miembros de la actual Comisión Directiva local que durante su gestión haya tenido lugar esta transformación, acaso la más importante que se ha operado en los veinticinco años que tiene de existencia la filial".

En el acto inaugural de la oficina de Viajes y Turismo de La Plata, aparecen el presidente del A.C.A., doctor César C. Carman; el vicepresidente, ingeniero Mario L. Negri; el prosecretario, doctor Plácido Seara, y el presidente de la filial local, doctor Juan Carlos Morchón.



UNA INTERESANTE TAREA ESTA CUMPLIENDO LA COMISION ASESORA DE FORESTACION DEL A.C.A.

Sigue el A.C.A. en su empeño de hacer de sus tierras sitios de esparcimiento y descanso, desarrollando una labor de embellecimiento, al forestarlas con especies adecuadas, en forma de parque, previendo el estacionamiento futuro en sombra durante el periodo estival.

Han sido ubicadas 26.136 plantas durante el año 1962 en los predios de las estaciones de servicio sitas en: Gorchis, Juárez, Azul y Dolores, figurando entre ellas: araucarias, eucaliptos, fresnos, acacios, cipreses, sophoras, pinos, robles, olmos, etc., creando una interesante combinación de matices.

Estos montes, además de dar la bienvenida a los turistas, servirán para indicar cuáles especies se desarrollan mejor en la zona, contribuyendo así a la cultura forestal, tan necesaria en el país.

El espíritu de colaboración, tan de nuestro hombre de campo, aparece nítido en esta obra, como lo prueba el hecho de que vecinos de las citadas estaciones han prestado su concurso en esta interesante y útil acción, facilitando algún elemento de trabajo, ya actuando personalmente en la vigilancia y/o asesoramiento, en colaboración con los encargados de aquéllas.

PARA LLAMAR AL A.C.A. DISQUE EL NUMERO QUE CORRESPONDA

Para facilitar los llamados telefónicos que se hagan a las distintas dependencias del Automóvil Club Argentino, indicamos seguidamente el número que se debe discar en cada caso y el del interno correspondiente.

SI USTED DESEA INFORMACION SOBRE:

Venta de pasajes aéreos, marítimos y fluviales. Excursiones en nuestro país y al exterior. Disque: 83-6061 (Int. 18) - 83-2039.

Documentación internacional para automóviles. Permisos internacionales de conducir. Trámites aduaneros. Disque: 83-6061 (Int. 53) - 80-5325.

Recreos, campamentos y pesca deportiva. Disque: 83-6061 (Int. 20).

Estado de caminos y tiempo. Informaciones en general sobre automotores. Publicaciones turísticas del Club. Caza. Turismo nacional en general. Disque: 83-6061 (Int. 8 y 10).

Carnet social. Cambios de domicilios. Renuncias. Pases de categoría. Subsidio por fallecimiento en accidentes automovilísticos. Revista AUTOCLUB (únicamente en casos de no recepción). Duplicados de carnets. Disque: 83-6061 (Int. 48).

Pagos de cuotas sociales de socios de Capital y Gran Buenos Aires. Disque: 83-6061 (Int. 46).

Pagos de cuotas sociales de socios del interior (radicados a más de 50 kilómetros de la Capital Federal). Disque: 83-6061 (Int. 70).

Asesoramiento jurídico especializado. Gestiones extrajudiciales por accidentes automovilísticos. Disque: 83-6061 (Int. 9).

Seguros de vida y/o automotores ya contratados. Renovaciones. Siniestros. Disque: 83-6061 (Int. 65 ó 66).

Nuevos seguros. Adhesión de socios. Disque: 83-6061 (Int. 42 ó 69) - 83-5092.

Estación de Servicio Central. Disque: 83-6061 (Int. 13).

Engrase. Disque: 83-6061 (Int. 34).

Lavado. Disque: 83-6061 (Int. 14).

Mecánica de emergencia. Disque: 83-6061 (Int. 55).

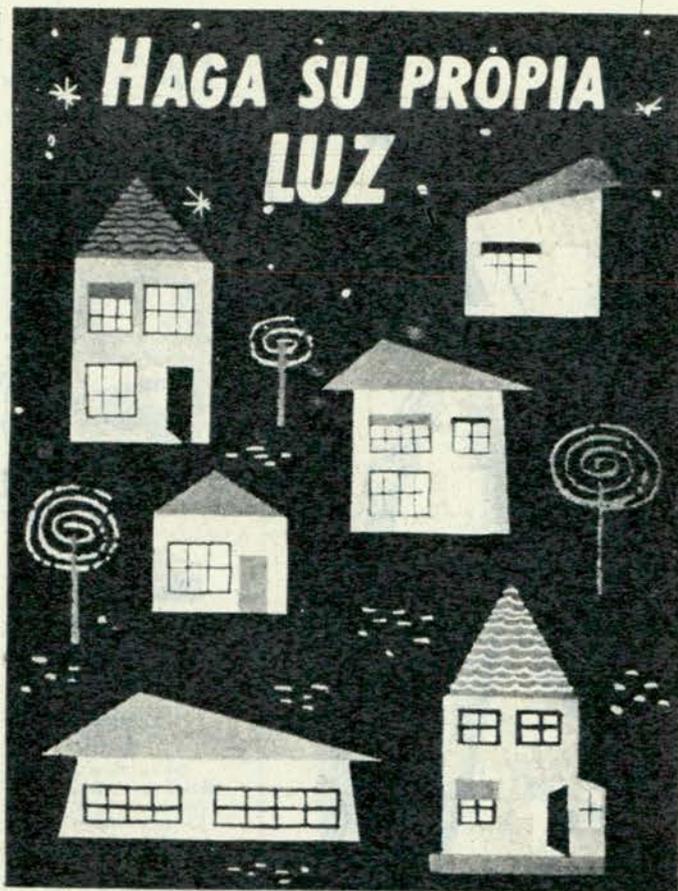
La prestación de servicios en las estaciones. Disque: 83-6061 (Int. 40).

Estaciones de servicio adheridas. Disque: 83-6061 (Int. 36).

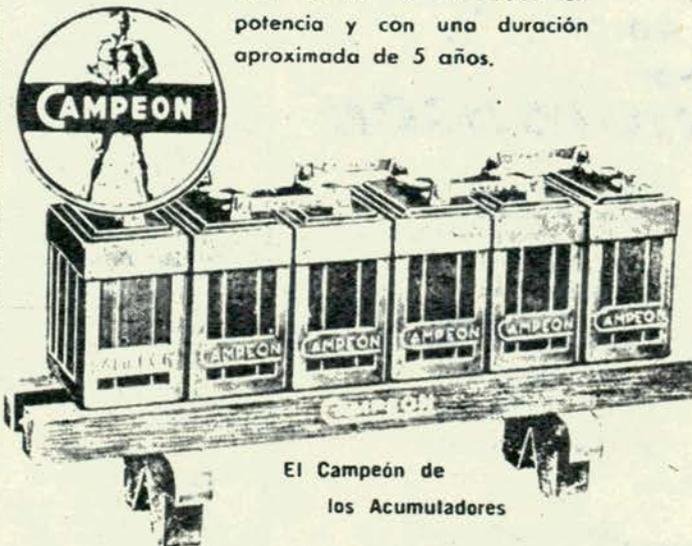
Escuela Técnica de Conducción y Tránsito. Disque: 83-6061 (Int. 54).

Biblioteca. Disque: 83-6061 (Int. 57).

Peluquería. Disque: 83-6061 (Int. 12).



Adquiera su propio equipo de luz al mejor precio y condiciones de plaza. Acumuladores CAMPEON de 6, 12, 32, 110 y 220 voltios. Garantizados en potencia y con una duración aproximada de 5 años.



El Campeón de los Acumuladores

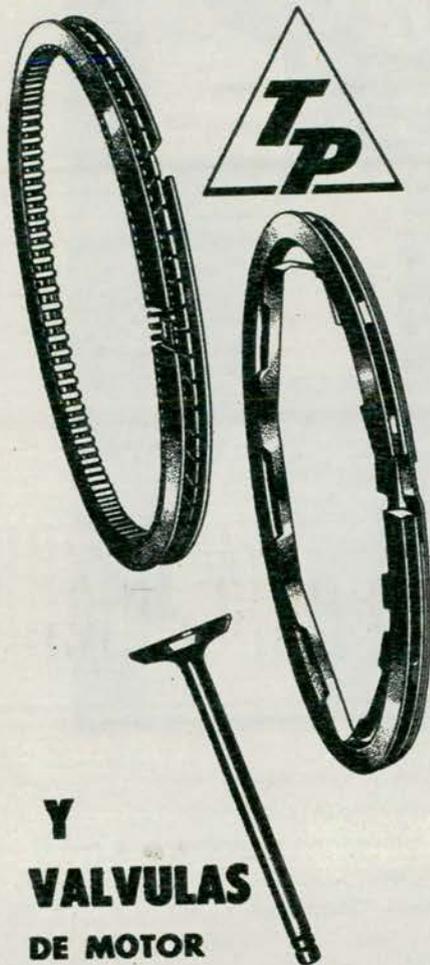


Córdoba 2756

Buenos Aires

Tel. 89-1611

AROS DE PISTON



**Y
VALVULAS
DE MOTOR**

Thompson

Fabricados ahora en el país
bajo licencia de la
**THOMPSON RAMCO
WOOLDRIDGE INC.** de los
E.E.U.U. de América.
La más alta calidad
respaldada por una marca
de prestigio mundial

Cuando Ud. se lo mencione
su mecánico se lo ratificará

DISTRIBUIDORES:



WILL L. SMITH SA

LUIS SAENZ PEÑA 443/447 - T.E. 38-2011
BUENOS AIRES

112 Autoclub

LAS AUTORIDADES DEL A. C. A.



COMISION DIRECTIVA

La Comisión Directiva del A.C.A. Preside el titular, Dr. César C. Carman.

TRIBUNAL DE HONOR

De izquierda a derecha, los señores doctor Enrique J. R. Sojo (secretario), doctor José Canasi (presidente), Dr. Manuel Rawson Paz, Dr. Roberto López Novillo y D. Tuffi Sarquis. El cuerpo se halla integrado, además, por los señores doctor Ricardo A. Bassi, Dr. Rodolfo Eyherabide, Dr. Manuel Rodríguez Ocampo y la señorita Gisele Shaw.



COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

En la foto los señores Eduardo del Piano, Alberto De Ridder, Marcos Victorica (presidente), Dr. Jorge Alvarez Trongé y Dr. Luis F. Orcoyen (secretario). Forman parte asimismo de dicha Comisión, los señores doctor Silvio E. F. Bonardi (vicepresidente), D. Pedro Guglielmino e ingeniero Abel M. Lisarrague.



COMISION DE CARRERAS

En la foto, de izq. a der., señores Dr. Emilio Luis Villarreal, Dr. Horacio C. Rivarola (h), Cap. de navio Ing. Luis M. A. Gianelli (secretario), Dr. Victor Pinto, don Pedro Vaccario, escribano Enrique F. Ghezzi (presidente), D. Enrique González Vidal (vicepresidente), D. Jorge Alvarez Trongé, D. Mauricio Gallo e Ing. Armando Díaz. Aparece también el Sr. Pedro Guglielmino.



**ASAMBLEA DE
DELEGADOS DEL A.C.A.**



Los doctores Domingo A. Romano y Manuel Pérez Taboada, presidente y secretario respectivamente, de la Asamblea de Delegados.

**APROBO EL A.C.A. LA
REALIZACION DE DOS
CLASICAS PRUEBAS
AUTOMOVILISTICAS**

La Comisión Directiva del A.C.A., en reciente sesión, y a propuesta de la Comisión de Carreras de la Institución, aprobó la realización, durante el corriente año, de las tradicionales competencias automovilísticas que anualmente organiza la entidad, es decir, el Gran Premio Internacional Standard y el Gran Premio Argentino de Turismo de Carretera. La primera se correrá entre el 23 de octubre y el 3 de noviembre próximos, sobre el mismo recorrido de 1962, y la segunda se desarrollará en la primera quincena de diciembre sobre un itinerario que aún no ha sido establecido definitivamente al cierre de esta edición.

**CAMBIOS DE CINTAS
DE FRENO
EN ESTACION ROSARIO**

Ponemos en conocimiento de los lectores que en la estación Rosario del A.C.A. ha sido habilitado el servicio de cambios de cintas de freno. Un eficaz equipo de adecuadas maquinarias, permite realizar dicha prestación en el mismo día en que la misma ha sido solicitada.



Vista parcial de la Asamblea de Delegados sesionando.



**ahora
los nuevos**

**CARTUCHOS
FRAM
LEGITIMOS**

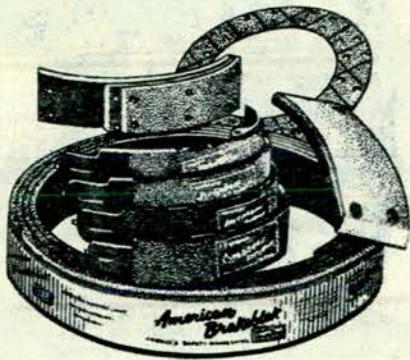
Filtronic

PARA ACEITE, COMBUSTIBLE Y AIRE DE AUTOMOTORES
FABRICADOS CON PAPEL ESPECIAL IMPORTADO DE LOS EE.UU. DE A.
BAJO LICENCIA DE

FRAM CORPORATION de PROVIDENCE R. I., U. S. A.

por **FRAM** ARGENTINA, S.A.

EN SU MODERNISIMA PLANTA INSTALADA EN AVELLANEDA, B. A.



CINTAS PARA FRENO Y FORROS DE EMBRAGUE

*American
Brakeblok*



**LA CINTA
DE FRENO
QUE OFRECE
MAS
SEGURIDAD**

FABRICADOS EN
LA ARGENTINA
BAJO LICENCIA DE LA
**AMERICAN
BRAKE SHOE co.**
NEW YORK, N.Y. U.S.A.
POR
FRENIA S.A.

DISTRIBUIDORES:

CASA STEWART S. A.
CIRA S. A.
DE ANGELIS S. A.
WILL L. SMITH S. A.

SE INSTALA UN SISTEMA AUTOMATICO DE BARRERAS EN LOS PASOS A NIVEL

LA Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino ha puesto en ejecución un vasto plan de instalación de sistemas automáticos de señalamiento para reemplazar al actual sistema mecánico comandado desde cabinas, que permitirá aumentar la circulación de trenes y que redundará en mayor seguridad y economía en la explotación ferroviaria.

El referido plan incluye el cambio de las barreras existentes —accionadas por guardabarreras— por otro de accionamiento automático. Este sistema consta de un eje vertical de hormigón, en el que se aloja el mecanismo motor, de accionamiento eléctrico. Cuatro unidades luminosas verticales proyectan la palabra "PARE", con letras rojas, mientras otras dos unidades luminosas destellan luces rojas alternativas. Ampliando las precauciones, un mecanismo sonoro sirve de advertencia para el automovilista y el peatón. Una cruz de San Andrés con la inscripción "PELIGRO FERROCARRIL" en letras reflectivas, otro cartel indicativo del número de vías a atravesar y el brazo de barrera, completan el mecanismo que nos ocupa. El brazo se halla equipado también con un sistema luminoso, de luz fija e intermitente en forma simultánea.

Ante la puesta en práctica del sistema des-

cripto, es conveniente que los automovilistas presenten la mayor atención posible al acercarse a los pasos a nivel. Si comienza a funcionar la alarma fonoluminosa, los conductores deberán detener la marcha, pues en breves instantes la barrera comenzará su descenso, el cual, por su carácter automático, no podrá detenerse. Está totalmente prohibido atravesar el paso a nivel cuando la barrera ha empezado a bajar. Por último, debe tenerse presente que las luces rojas destellantes de la barrera tienen el mismo valor que las de los semáforos de las calles, por lo cual se reitera que debe detenerse la marcha de los vehículos en cuanto el mecanismo haya comenzado a funcionar.



El mecanismo se halla funcionando. La barrera ha descendido, y el sistema fono-luminoso advierte desde lejos esa circunstancia al automovilista que se acerca.

El juego de luces y la campana sonora significan que los conductores deben detener la marcha de inmediato. El incumplimiento de esas indicaciones es sancionado como grave contravención.



EL FESTIVAL DE LA NIEVE 1963 PREPARAN EN MENDOZA

La Dirección Provincial de Turismo de Mendoza ha organizado y confeccionado el programa del Festival de la Nieve de 1963, que tendrá lugar del 9 al 14 de julio en Vallecitos, y del 10 al 18 de agosto en Los Molles.

El programa de actos en Vallecitos

El programa de actos preparados para Vallecitos es el siguiente:

DIA 9 DE JULIO

10.30: Izamiento de la Bandera Nacional (mástil en la pista de hielo). Himno Nacional Argentino. Bendición de la Nieve (actuación de coro). Suelta de palomas.

11: Patinaje sobre hielo (hockey con conjuntos locales).

13: Inauguración del "Chair Lift" en la pista del Esquí Club.

14.30: Slalom gigante. Categorías: Novicios, cadetes y damas novicias.

CONCURSO DE MUÑECOS DE NIEVE

DIA 10 DE JULIO

Entrenamientos y exhibiciones.

DIA 11 DE JULIO

Entrenamientos y exhibiciones.

DIA 12 DE JULIO

10: Patinaje sobre hielo.

14: Carreras de trineos.

DIA 13 DE JULIO (Sábado)

10.30: Patinaje artístico sobre hielo.

13: Slalom gigante. Categorías: Primera, segunda, tercera, veteranos y damas.

21: Baile y Festival de la Nieve (Hotel Termas de Cacheuta). Elección y coronación de la Reina de la Nieve 1963. Fuegos artificiales.

DIA 14 DE JULIO (Domingo)

10.30: Patinaje artístico sobre hielo.

14: Slalom especial (dos bajadas). Categorías: Primera, segunda y damas. Saltos.

18: En el Gran Hotel Potrerillos: Té danzante. Entrega de premios.

Todos los santos de... (Viene de la pág. 63)

nica de promociones, llamadas a revitalizar la economía y el espíritu de los riojanos. En cuanto al turismo, es menester, para la atracción de renovadas corrientes, hoteles urbanos y hosterías a lo largo de los caminos. Para ello se requiere espíritu privado de empresa y visión de estadista. Lo demás es inmutable gracia divina. Está allí, consubstanciado con la montaña azul, el valle verde y el llano rojigris, el imponente paisaje, regalo de los ojos y sedante del espíritu. Y a la maravilla panorámica se agrega un clima seco y bonancible; la historia que rueda por los caminos, evocando el trajinar del Tigre de los Llanos y El Chacho, baluartes del federalismo agigantados por el martirologio en alas de la leyenda, y el andar misionero de San Francisco Solano, santo y señal de devoción y vida espiritual riojana. Y penetrando aún más en la dimensión de los siglos, no son pocos los rastros de la colonia y la conquista, cuando la venerada y rústica talla del Niño Alcalde hizo el milagro de alejar el malón en las puertas de la ciudad adolescente. ¿Y qué decir de su acentuado costumbrismo, que ha convertido a esta provincia privilegiada en Meca del Folklore? Porque allí, ávidos de ritmos telúricos y acentos vernáculos incontaminados aún, se encaminan investigadores y turistas.

La tirada de la presente edición de AUTO-CLUB —de distribución forzosa— es de 231.000 ejemplares.

EN CUALQUIER CIUDAD DE

EUROPA
PEUGEOT
"404"
MODELO "1963"

PRECIO DE FABRICA



Entrega de su auto de fábrica a su llegada con el triptico 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 S.A.

AUTOEXPRESS

San Martín 170 - Galería Guemes - 1er. Piso Ofic. 105

Tel. 34-5721 - Bs. Aires



SU MAYOR INTERES

está en la CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

11% ^o básico asegurado y,

conforme a las utilidades que se obtengan, un interés adicional sin limite

podrá Ud. lograr depositando en la CUENTA PARA PARTICIPACION. EN VALORES MOBILIARIOS

- Libre disponibilidad de los fondos depositados.
- Sin plazo fijo.
- GARANTIA DE LA NACION.

Un sistema de ahorro efectivo y seguro

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

(Viene de la página 105)

SOBRE FORESTACION...

de Lechería, realizado en E.E.UU. "Tuve ocasión entonces —nos dice— de admirar la extraordinaria riqueza maderera del país del norte y vislumbré con claridad las inmensas posibilidades que para el crecimiento de los árboles contenía nuestro suelo". A su regreso, y luego de adquirir su actual establecimiento "El Destino", comenzó su lucha sistemática contra la desolación. Plantó árboles, estudió la naturaleza de las tierras y seleccionó las variedades que reunían mejores condiciones de adaptabilidad. Como procurando justificar la magnificencia de lo que se ofrecía a nuestra vista, nuestro entrevistado nos expresa "¿Saben?, el páramo que eran estas tierras, significó para mí una especie de desafío. Una alternativa. El páramo o yo".

Pero hace ya muchos años que el páramo ha ido desapareciendo —bajo la doble presión de una elevada capacitación técnica y de una singular voluntad creadora— para dar paso a compactos macizos de pinos, eucaliptus, álamos y sauce-álamos. Otras variedades, que por su especial naturaleza no pueden quedar libradas a la incoherencia de las lluvias, han sido plantadas por el ingeniero Pearson en los límites de su establecimiento, sobre la ribera del Río

de la Plata, donde aquél ha llevado a cabo interesantes trabajos de canalización para regadío.

Basta observar, para comprender que todo ha sido plasmado con visión de futuro y con amor y confianza en nuestra tierra. Y aquí las palabras de nuestro reportero, vienen a confirmar indirectamente esas reflexiones: "La forestación tiene un futuro incalculable en nuestro país. Todavía gastamos 150.000 millones de dólares en importar diversos productos forestales que nos son necesarios. Nuestro territorio, en toda su extensión, ofrece suelos propicios para el cultivo de las más diversas variedades. La zona mesopotámica, la ribera del río Paraná, el Delta y la región dunícola de la provincia de Buenos Aires, constituyen tierras inmejorables para la forestación. No olvidemos, además, que el árbol no es noble solamente por su riqueza intrínseca, sino que también valoriza los campos. Conquista las tierras al páramo y evita la erosión".

Interrogado el ingeniero Pearson sobre los trabajos efectuados en terrenos del A.C.A., nos informa que la comisión que preside ha realizado plantaciones en Punta Indio, Azul, Dolores, Gorchs, Chascomús y Juárez, y actualmente se halla abocada a la consideración de futuros planes para continuar con similares tareas en el resto del país. Es probable que

próximamente —nos indica— se comience a trabajar en San Juan y Santa Fe.

"Deseo desta-

car —nos dice el ingeniero Pearson— la encomiable iniciativa y la permanente ayuda e interés puestos en práctica por el presidente del A.C.A., doctor Carman, con respecto a las tareas que han sido encomendadas a la comisión. Además, quiero también agradecer la inapreciable colaboración de los restantes miembros de la misma, como asimismo del ingeniero Giannin, que tiene a su cargo el recorrido y la inspección de los diversos trabajos que se están realizando. Por otra parte, hago extensivo el agradecimiento y felicito al personal del A.C.A. que se ocupa de diversos menesteres relativos al cuidado de las plantaciones, el cual ha dado sobradas muestras de eficacia y dedicación, y hago resaltar la valiosa ayuda que he recibido de los encargados de los respectivos campings y estaciones.

Cuando felicitamos al ingeniero Pearson por la magnífica obra forestal llevada a cabo en su establecimiento, nos responde: "No he hecho más que continuar el ejemplo de quienes, antes que yo, creyeron en las posibilidades de la forestación y se convirtieron en sus pioneros. Hay nombres, como Anchorena, Pereyra Iraola, Valdés, Larreta, Santamarina y otros, que se hallan definitivamente ligados a la historia de la riqueza maderera de nuestro país. Pero soy un convencido de que todavía hay mucho por hacer en tal materia. Por mi parte, sólo he tratado de cubrir la cuota que me corresponde".

EXPORTACION E IMPORTACION TEMPORARIA DE AUTOMOTORES

El A. C. A. ha interpuesto pedidos ante la Dirección Nacional de Aduanas, solicitando se haga extensivo el uso de los "Carnet de Passage en Douanes" o "Libreta de Pasos por Aduana" para amparar las importaciones o exportaciones temporarias de camionetas mixtas de pasajeros y carga de tipo rural, pick-up comunes o de doble cabina, jeeps y furgones o furgonetas, además de los automóviles, acoplados destinados al turismo, motocicletas con o sin sidecar, cuya aplicación ya estaba prevista por las disposiciones legales.

Correspondiendo a la referida solicitud, la Dirección Nacional de Aduanas ha dictado recientemente resoluciones permitiendo el uso de dichos títulos aduaneros para los precitados vehículos utilitarios que se empleen para el transporte de personas, siempre que su capacidad de carga no exceda de una (1) tonelada y que en manera alguna porten elementos extraños al uso personal o deportivo de los que viajen en los mismos.

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



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.

ADQUIERALO O SOLICITE FOLLETO

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

Nombre

Domicilio

Localidad

IMAGENES propaganda

Ahorra tiempo y personal

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

G. BARRETO y Cía.
 Precios actualizados
 Unidades controladas
 Av. L. Gral. San Martín 1195
 T. E. 791-6901 - Vicente López

Auto Union D.K.W.
 SERVICE GARANTIZADO

AUTO UNION DKW
 REPUESTOS LEGITIMOS - SERVICE TALLER AUTORIZADO
WILLI RIEDL
 SOCIOS A.C.A., DESCUENTOS
 CABILDO 476/82 T. E. 772-6482

FERNANDO PIERSANTI
 AGENTE DKW AUTO UNION
 Servicio autorizado

 Venta de repuestos legítimos
 TALLERES:
 EXPOSICION Y VENTAS:
 MEDRANO 784/88. T. E. 88-1416/0678
 MEDRANO 686. T. E. 86-1197/5019
 Buenos Aires


TALLERES SPORT S.R.L.
 SERVICE AUTORIZADO
 ENGRASE ESPECIALIZADO
 CHAPA - PINTURA -
 REPUESTOS LEGITIMOS
 DESCUENTOS SOCIOS - A. C. A.
 HONDURAS 5857 - T.E. 77-0146
 (Altura Juan B. Justo 1550)

Borgward
 SERVICE GARANTIZADO

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.
 Constitución 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.)

Citröen SERVICE GARANTIZADO

SERVICIO AUTORIZADO
 ESPECIALISTAS EN
CITROEN 2 C.V.

Arturo Anciaux y Cía.
 Bogado 4438 - T.E. 86-6616
 (Altura Corrientes 4400)

Enrique Stramchak y cia.
 S.R.L.
 20 años dedicados a CITROEN
 Anexo CHAPA y PINTURA
Dr. LUIS BELAUSTEGHI 1811
 ALTA CAPACITACION MECANICA
 Av. J. B. JUSTO 4640-42
 T. E. 59-7853

LANZANI & GHIOTTI

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 Tornos

De Carlo

SERVICE GARANTIZADO



¿TIENE
PROBLEMAS
EN SU
DE CARLO?



TALLER ESPECIALIZADO

REPUESTOS Y ACCESORIOS
NACIONALES E IMPORTADOS

REPUESTOS ALBERTI

ALBERTI 167



AUTOMOVILES

BOTTAZZINI - PORATELLI S.R.L.

VENTAS Y SERVICIO
ASUNCION 4423 - CAPITAL
T. E. 50-0082

THIN'S CARS

Service Oficial

REPUESTOS LEGITIMOS

SE REPARAN MOTORES DEL
INTERIOR

ENVIAMOS REPUESTOS
CONTRAREEMBOLSO

PREPARAMOS DE CARLO
PARA CARRERA
PIDA INFORMES

QUESADA 1625/27 - T.E. 70-9825
(A 150 m. de Av. L. G. San Martín)

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

ITAL-CAR

Servicio Mecánico Espe-
cializado en automóviles
FIAT - CISITALIA

Reparaciones en general - Service
en el día - Repuestos legítimos
Socios del A.C.A. precios especiales

ALSINA 2585 CAPITAL

ADEVA S.A.
CONCESIONARIA



Con orgullo le ofrece a usted su
SERVICE EUROPEO en su taller ul-
tramoderno, MODELO EN SU TIPO.

- Mecánica General.
- Alineadora de Dirección - Balan-
ceadora de Ruedas - Prueba
Frenos.
- Electricidad.
- Doble estación de lavado y en-
grase con Turbo túnel Emanuel.
- Línea completa de Repuestos
legítimos.
- Elevadores - Controles Electrô-
nicos, etcétera.

Tomamos su unidad usada al
mejor precio.

TRIUNVIRATO 3659/65
T.E. 52-5686 - 52-2793 - Bs. Aires

S.V.A. S.A.C.I.F.I.
AUTOMOTORES

CONCESIONARIO



FLORIDA

CASA CENTRAL
Y EXPOSICION

AVENIDA 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

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

ANTONIO J
SERGI
SOCIEDAD ANONIMA

CONCESIONARIO
FIAT

- * Mecánica
- * Electricidad
- * Alineación y Balanceo
electrónico
- * Lavado y engrase
- * Repuestos y accesorios

Service:

DONATO ALVAREZ 1342
T. E. 58-0328 y 58-0393

Salón de Ventas:

H. PUEYREDON 1087
ANGEL GALLARDO 1100
T. E. 89-6911

(Frente al Cld Campeador)

BELGRANO CAR S.R.L.

CONCESIONARIA



BELGRANO

Acceptamos unidades usadas como
parte de pago.

EXPOSICION Y VENTAS:

Avda. CABILDO 1721/29
T. E. 76-0197

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

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.

Concesionario

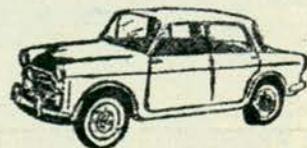


ONCE

ATENCION MECANICA GENERAL
LINEA REPUESTOS Y ACCESORIOS COMPLETA

ARGENCAR S.A.C.I.F.I.

ECUADOR 82



T. E. 88-7081 - 6440

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

MIGUEL PUGLIESE e HIJOS

Mecánica SERVICE
Chapa **ISARD**
Pintura
Engrase AUTORIZADO
Revisación gratuita para socios del
A. C. A.
J. A. CABRERA 5228 T. E. 54-5066
(Alt. Córdoba 5200)

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.

Av. Lib. Gral. San Martín 875
T. E. 797-3984 - Vte. López

¡QUE BIEN SE VIAJA!
con un "ISARD"

Previamente Revisado
y Controlado por

TALLER PASCO

Service Autorizado

Socios del A.C.A descuentos especiales.
PASCO 1292 T. E. 27-1273

N.S.U.
SERVICE GARANTIZADO

NSU - REPETTO

Concesionario autorizado de:

NSU MOTORENWERKE
AG NECKARSULM
(ALEMANIA)

NSU - PRINZ 4
IMPORTADO

Línea completa de repuestos y
accesorios para:

NSU PRINZ I, II, III, IV y SPORT

Contamos con los más grandes talleres propios para service mantenimiento y reparaciones totales con personal técnico especializado.

ALSINA 2114/28 T. E. 47-1426
Buenos Aires

PRINCE CAR S.R.L.



CONCESIONARIO

NSU PRINZ

Línea completa de
repuestos LEGITIMOS

AMPLIOS PLANES DE
FINANCIACION

MONROE 2724/28 - 73-2116

Taller: **CONESA 4148**

T. E. 70-7462 Buenos Aires

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO

GRAMAR S. A.

MANTENIMIENTO AUTORIZADO

ENGRASE
ALINEACION
BALANCEO
MECANICA



ELECTRICIDAD
CHAPA Y PINTURA

FRAGA 1443 - 54 - 8001

Atención hasta la 24 horas.

HELLER Hnos.

SERVICIO AUTORIZADO



PEUGEOT

REPUESTOS LEGITIMOS

Técnicos especialistas en

PEUGEOT 403 y 404

CRAMER 3274/76 T. E. 70-0325

ANGEL D. MONTE

MANTENIMIENTO
AUTORIZADO



PEUGEOT

OLLEROS 2334

T. E. 77-6782

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.

ARRIGO AVIANI

y Cía. S. R. L.
Servicio Autorizado PEUGEOT



Mecánica - Chapa - Pintura -
Electricidad - Estación de Ser-
vicio - Alineación y Balanceo
Underseal

Cavia 3297 - T. E. 72-4207
Altura Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600

GUT-CAR s.c.c.

Servicio Autorizado PEUGEOT

Técnicos especialistas en



PEUGEOT 403 y 404

Av. JUAN B. JUSTO y CAMARGO
T. E. 55-6638

TALLERES

"LE MANS"
SERVICE AUTORIZADO



PEUGEOT

SOLIS 1666 - T. E. 27-0196
CAPITAL

¿Le agrada AUTOCLUB?
En cualquier caso, hága-
nos conocer su opinión
al respecto.

COTO Hnos. y DEL PRADO

S. A. C. I. F. I.



Exposición, Ventas
y Talleres:

Av. FRANCISCO BEIRO 4610
T. E. 50-6273

J. J. CAMACHO

MECANICA DE PRECISION
ESPECIALISTA EN

PEUGEOT 403 - 404



CITROEN 4 cilindros

Agustin Alvarez 735

Altura Avda. L. G. SAN MATRIN 500
T. E. 791-8461 - VICENTE LOPEZ

Renault

SERVICE GARANTIZADO

Service ESPECIALIZADO



- MECANICA
- ELECTRICIDAD
- REPUESTOS
- CHAPA

SALTA 1160

T. E. 23-8913

BELLINI HNOS.

Especialidad:

RENAULT DAUPHINE
FIAT y DE CARLO

Un taller moderno atendido por
sus dueños. Responsabilidad direc-
ta y mecánica más económica.

IBERA 1578 - T. E. 701-9016
(A 100 mts. de Avda. Lib. General
SAN MARTIN)

Volkswagen

SERVICE GARANTIZADO



KNOPF & WAGNER

SERVICIO TECNICO
VOLKSWAGEN - MERCEDES - BENZ



CONCESIONARIOS



SERVICIO AUTORIZADO



Representantes exclusivos en la
Rep. Argentina de los Pistones Marca
NIRRAL - mundialmente conocida.

TALLERES - VENTAS
ARRIBEÑOS 2631/33 BS. AIRES
T. E. 76-4141

IMPORTADORES
REPUESTOS LEGITIMOS

ALFARD S. R. L.

TALLER ESPECIALIZADO
VOLKSWAGEN



Repuestos Legitimos
BULNES 2727
T. E. 83-5264 y 84-2667

TALLER TONCAR'S



TECNICOS
ESPECIALISTAS EN

VOLKSWAGEN

REPARACIONES EN GENERAL
TRABAJO GARANTIDO

Revisación gratuita para socios del
A.C.A.

FRAGA 1032 - Bs. Aires

Sr. SOCIO:

Examine detenidamente esta
guía: le resultará beneficiosa.

AGENCIA

CONCESIONARIO

Compre su PEUGEOT donde le
brindan el más moderno TALLER
Y SERVICE PROPIO.
MANTENIMIENTO PERMANENTE.
TECNICOS ESPECIALISTAS - REPUESTOS



PERU

OFICIAL

Aceptamos unidades usadas
Ajustamos la operación a sus posibilidades.
PERU 470 - VENEZUELA 543 - BOLIVAR 455
T. E. 34-1000 - 4269 - 0995

ACCESORIOS Y REPUESTOS

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)

MORENO y CIA. S.R.L.

Repuestos en general
Rulemanes
Cinta de freno vulcanizada
Unico en la zona

Av. MAIPU 1233 VTE. LOPEZ
T. E. 795-6917

Packard

REPUESTOS LEGITIMOS
JOSE ARES y Cia.
GÜEMES 4151 T. E. 72-0825

SUPER DISCOS DE EMBRAGUE



TELESCOP
Todas las marcas
de Automóviles
VIAMONTE 1675
T. E. 44-1767

AUTOCLUB

es la revista de automovilismo de mayor tirada en América latina.

SU REPUESTO EN
Av. JUAN B. JUSTO

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

TURISMO U.S.A.

MIAMI U.S.A.
DON ALLEN CHEVROLET

lo espera

Alquila coches nuevos y usados

Consulte:

Gerente **JOHN R. OESTREICH**
2050 N. MIAMI AVENUE
MIAMI - FLORIDA

Atención: Humberto Tognetta



BATERIAS

Garantía escrita
1 AÑO
por General Motors
Argentina S.A.

SERVICIO INMEDIATO

615 A. R.	6 V.	120 AMP.	\$ 1.490
617 B. L.	6 V.	120 AMP.	.. 1.600
154 A. R.	6 V.	210 AMP.	.. 2.600
125 L.	6 V.	120 AMP.	.. 1.880
55 G. M.	12 V.	65 AMP.	.. 1.950
62 D.	12 V.	100 AMP.	.. 2.170
32 D.	12 V.	32 AMP.	.. 1.550

Estos precios son entregando su
batería usada

Sensacional Batería Delco
D 32 12 V. 32 AMP. \$ 1.550

Este precio es entregando su
batería usada

FABRICADA PARA COCHES

FIAT 1100 y 600

DE CARLO 700

ISARD Kombi 400 y 700

N. S.U.

HEINKEL

ISETTA

HUMBERTO TOGNETTA

Distribuidor Autorizado General Motors Argentina S.A.

MAZCA 667, T. E. 611-5108 - Bs. AIRES 430, T. E. 653-5892
Cap. Fed. (Suc. 6) Ciudadela Sud

LA LINEA MAS COMPLETA EN
ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES
NACIONALES E IMPORTADOS

EDEA S.R.L.

Exposición y Ventas:

PARRAL 1901 T. E. 54-6091
(Esq. JUAN B. JUSTO)

Accesorios para Automóviles
Legítimos e Importados

CASA CARPE

JUAN B. JUSTO 2937
T. E. 54-6335

Centrado de ruedas

CASA "ALBINO"



CENTRADO
DE RUEDAS
CASAFOUST 510

(esquina WARNES AL 1300)
T. E. 58-3172

Cerrajería del automóvil

Casa LINARES S.A.

CERRAJERIA,
ACCESORIOS Y
HERRAJES



PARA EL AUTOMOVIL

BULNES 2085 - 83-4875
BUENOS AIRES

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



Cristales de Seguridad



El cristal curvo
de su
AUTOMOVIL
está en

FRUMENTO

S.A.F.I.C.I.
IMPORTADORES

Hnos.

ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446 - Bs. As.

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

Cerrajería del Automóvil

Francisco San Raimondo y Cía.

Instalaciones de Cristales y
Vidrios para Automóviles
Cristales Inastillables de Seguridad
Cristales Curvados - Colizas y Guías
Las Heras 2927 - T.E. 83-1949

OSVALDO S.R.L.

CRISTALES DE SEGURIDAD
COLOCACION Y VENTA
COLIZAS - PERFILES DE GOMA
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
Descuentos a socios del A.C.A.

Santos Dumont 4094
T. E. 54-1036
Alt. Corrientes 6500 - Buenos Aires

CROMADOS

MARIO IBERTI y Cía.

REPARACION DE ACCESORIOS



AUSTRIA 2576
T. E. 82-7344 y 83-3824

ELASTICOS

ELASTICOS para AUTOMOTORES
ERNESTO MARTORANI
Idoneidad y seriedad
CONGRESO 2702 - T. E. 73-7165

ENGRANAJES

Repuestos para:

Ventiladores, Velocímetros,
Tocadiscos, etc.

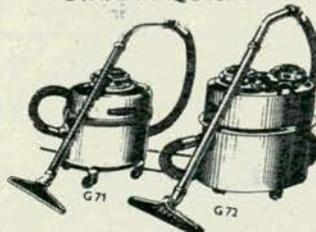
C. A. I. E. M.

Gervasio Méndez 3504
Carapachay F.C.G.B.
T. E. 701-1682

Máquinas Industriales

NILFISK

**ASPIRADORAS DE POLVO
INDUSTRIALES**
DINAMARQUESAS



LO MEJOR EN ASPIRADORAS

DILFRE

TUCUMAN 3100 - 87-6452
BUENOS AIRES

AUTOCLUB llega a los
hogares de 231.000
miembros del A.C.A.

PRODUCTOS REGIONALES

EL CHIRIPA

Artículos gauchescos
25 de Mayo 544

CORRIENTES 846 - L. 20



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

Auto Radio NORTE

Especialistas Receptores Europeos
SERVICE AUTORIZADO
R. C. A. VICTOR - AUTOVOX
Ventas - Instalaciones y reparaciones
en el día
Av. Maipú 1275 T. E. 797-2809
VICENTE LOPEZ

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

NOVEDAD EXCLUSIVA!...



Luces de giro a transistores para autos, motos y motonetas. - Equipo de lujo universal, para 6 ó 12 volts indistintamente, compuesto de faroles, cables, dispositivo transistorizado, llave a palanca con señal luminosa en la misma, de inmediata y sencilla instalación. - Garantizado totalmente UN AÑO. - Solicítelo en las mejores casas del ramo o en su fabricante y único distribuidor.



BOSTON RADIO - MONTEVIDEO 161 - 40-7874 - Bs. As.

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

AUMENTE LA POTENCIA DE SU AUTO EVITE CALENTAMIENTO y CONSUMO.



ABAR.M

Tubos de escape comunes y especiales.
Fiat 600
Peugeot 403 404

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

TALLERES MECANICOS

TABLERO del AUTOMOVIL

VELOCIMETROS

Casa "CUREGIA"
de BALSAMO y FERNANDEZ
Malabia esq. Güemes - T.E. 71-0489

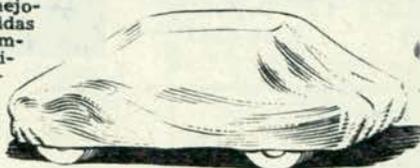
VARIOS

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.

FABRICADO PARA TODO TIPO DE COCHE EN TELA DE ALGODON PLASTIFICADA:



DESDE
\$ 2.500
Patente
Nº 172.346

Venta: CENTRAL LONERA

BME. MITRE 2771 - T. E. 87-9666/8481

PLACARDS



Av. MAIPU 1301
Vicente López
797-3932

"LUCOMAR"

Fabrica directamente lo que vende. Elimina intermediarios. Descuento a socios A.C.A. CABILDO 3363 70-7340

COTILLON - JUGUETES

CASA MAYORISTA
EDUARDO SIMES Y HNO.
CONSTITUCION 2570
T. E. 91-4922

CAL DE VIENA

Genuina - Importada para conservar brillante el niquelado y cromado (no los daña) \$ 55 el kg. (y dura un año)
Precio especial por Mayor.
Importadores exclusivos

ESTEVE S. A.
Av. JUAN DE GARAY 3068
T. E. 91-0406/1252

Técnica Mecánica "SILVIO"

77-7777

CAJA - HIDRA - MATIC

CADILLAC
NICARAGUA 5856

OLDSMOBILE
ROSETI 101

AUTOCLUB llega a los hogares de 231.000 miembros del Automóvil Club Argentino

TALLER CENTRAL

D.A.P.A.S.A.

SINCLAIR 2963



PEUGEOT

MANTENIMIENTO
SERVICE GARANTIZADO

Tel. 71-0667-1851

WARNES

Y ADYACENCIAS
A SUS ORDENES

DIFERENCIALES - MOTORES
SUSPENSIONES - CAJAS
Todo para Autos y Camiones
REPUESTOS USADOS

"CASA MUNI"

WARNES 1487 T. E. 54-0410

REPUESTOS
DE SUSPENSIONES
LINEA COMPLETA
"HUMBOLDT 17" S.R.L.
HUMBOLDT 17 T. E. 54-0242

ENGRANAJES para cajas de
velocidad. AMERICANOS
Y EUROPEOS. Linea
FAN - MAR
Av. Parral 2195, T.E. 55-8710

JUNTAS como ninguna
FILTROS como ninguno
CASA R.I.M.P.A.
A socios del A.C.A. desc. especial
WARNES 1191

"EL UNIVERSO"
de GUILLERMO y LUIS MODALES
(ex empleados de "La Universal")
ESPECIALIDAD EN CORONAS
Y PIÑONES
ADAPTACIONES Y REFORMAS
HUMBOLDT 10 T. E. 55-0137
esq. WARNES (Alt. 1200)

Gran surtido en MOTORES,
DIFERENCIALES, SUSPENSIONES,
CAJAS, ENGRANAJES de
CAMIONES y AUTOS.
CASA "ARKE" S. R. L.
WARNES 1385/89 T. E. 54-0248

TOLDOS, LONAS, ARMAZONES EN
GENERAL - PILETA DE LONA
CASA JULIO
Fábrica:
Martinez Rosas 1343 T. E. 55-6486

INYECCIONES DIESEL
ELEMENTOS FILTRANTES PARA
TRACTORES Y AUTOMOTORES
JORGE DETOMASI
GALICIA 1356 T. E. 58-5251

EL 23
Repáre sus Amortiguadores
**DI TELLA 1500, MERCEDES BENZ
BERGANTIN**
y toda clase de amortiguadores a un
precio de \$175 c/u. en el acto, con
garantía. Mecánica General. Ajuste
Freno, Soldadura. Descuentos a socios
del Automóvil Club Argentino
MARTINEZ ROSAS 1252
T. E. 55-4275 (Alt. J. B. Justo 3100)

HOTELES

**HOTEL
SHERATON**
RECIENTE INAUGURADO
100 habitaciones con baño privado,
teléfonos, calefacción y aire acondi-
cionado.
BAR AMERICANO - GARDEN GRILL
Charcas 742 - T. E. 32-5070/9

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

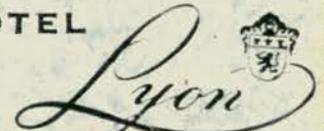
 **Embajador
HOTEL**
100 HABITACIONES
TODO CONFORT
REFRIGERACION CENTRAL
EXCLUSIVAMENTE FAMILIAR
Carlos Pellegrini 1181/87
Casi esq. SANTA FE - Buenos Aires
Dir. Teleg.: "EMBAHOT"
Tel. 44-0885 - 2739 - 2924
5371 - 6350

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. 32-2071/87
BUENOS AIRES

HOTEL

96 DEPARTAMENTOS
TODO CONFORT, DE 1, 2 Y 3
AMBIENTES - CON HELADERA
Cables LYOTEL
RIO BAMBA 251
T.E. 45-0101 al 09

9 DE JULIO HOTEL
Frente al Obelisco
Habitaciones con teléfono y baño
privado - Precios módicos
CARLOS PELLEGRINI 521
T. E. 35-1417/3649

HOTEL REGIDOR
HOTEL MODERNO
100 apartamentos con baño, teléfono
y aire acondicionado - American Bar
TUCUMAN 451
T. E. 32-9415/6/7 - 31-4290

VIAMONTE HOTEL
Dirección Telegráfica "VIAMONTEL"
VIAMONTE 833 - T.E. 31-5241/47
Buenos Aires

JOUSTEN HOTEL
COCINA INTERNACIONAL
Avda. CORRIENTES 240/80
T. E. 31-9591/98



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**



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

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 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

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

TÉRMINO HOTEL

70 apartamentos con baño privado - Calefacción - Teléfonos privados - Amplia recepción - Aire acondicionado

CASTELLI 61

T. E. 47-3416/1855

HOTEL IMPALA

Habitaciones con:

Baño - Radio - Televisión -
Aire acondicionado individual
GRILL WHISKERIA

LIBERTAD 1215 - Bs. As.

T. E. 42-5107 - 42-5945
42-5190 - 44-9110

Gran Hotel ATLANTIC

90 HABITACIONES CON BAÑO Y TELEFONO PRIVADO
CASTELLI 45 T. E. 47-0081/85
(Plaza Once) - Buenos Aires

PRINCE HOTEL

Todas las habitaciones con baño, teléfono y calefacción
NETAMENTE FAMILIAR
ARENAL 1627
T. E. 42-3546 y 60 internos
Bs. As.

Gran Hotel STANFORD

RECIENTEMENTE INAUGURADO
MAXIMO CONFORT
ABIERTO DIA Y NOCHE
A metros Subterráneo Agüero
AGUERO 1650 T. E. 82-5438

RESTAURANTES EL MORDISCO

RESTAURANTE - GRILL - BAR

ESPECIALIDADES AL ASADOR
COCINA INTERNACIONAL
SALON DE TE
TERRAZA JARDIN
MUSICA FUNCIONAL
ESTACIONAMIENTO
ALMUERZO Y CENA

10 % de descuento a socios del A.C.A.
contra presentación de carnet
11 DE SEPTIEMBRE 2202. T.E. 73-2284
(Barrancas de Belgrano)

Restaurant Km 0

RESTAURANT - GRILL BAR

Especialidades al asador

Salón de té

Comedor al aire libre

Música funcional

Estacionamiento

Abierto todo el día

Descuento especial a socios del A.C.A.

RIVADAVIA 1675/9

T. E. 45-3003

RESTAURANT Y BAR

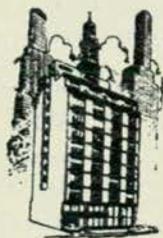
"HISPANO"

SALTA 26

Esq. Rivadavia 1200 - T. E. 38-5325

Platos típicos regionales de España
Mariscos - Pulpo - Percebes Cocido.
Empanada gallega, Bacalao al gusto,
Paella a la Valenciana,
Callos etcétera.

En el Bar no se olvide de saborear
nuestros platos de manzanillas con
exquisitas Tapas de Callos, caracoles,
jamón serrano, chorizos
Pamplona, etcétera.



ITALIA HOTEL ROMANELLI

Unico con garaje propio

RECONQUISTA 647 - T. E. 32-6361

130 Habitaciones - 130 Baños privados - 130 Teléfonos

RESTAURANTE A LA CARTA

Aire Acondicionado Dción. Telegráfica: ROMAHOteles

403

JULIO R.

Concesionario Oficial

Una organización dedicada
exclusivamente

a los automóviles PEUGEOT desde 1956.



OTAMENDI S. A.

PEUGEOT

VENTAS: Santa Fe 975 - Capital - T.E. 44-6498

TALLERES Y SERVICE: Suipacha 1317 -
Capital - T.E. 42-8523 y 42-3318

404

LE COQ D'OR

RESTAURANTE

GRILL BAR

Aire acondicionado - Salón Banquetes

MARCELO T. DE ALVEAR 1372

EX CHARCAS - T. E. 44-8056

CANTINA VIA ROMA

MUSICA Y CANCIONES
BANQUETES Y DESPEDIDAS

C. PELLEGRINI 1020 - T.E. 42-4645

ENTRE RIOS

ESTACIONES DE SERVICIO

ANDRES R. y
AGUSTIN RIVAS

AGENTES
YPF

URQUIZA 952

T. E. 1720/2441

GUALEGUAYCHU ENTRE RIOS

REPUESTOS

DEOLINDO M. GAVAGNIN

El surtido más completo
de Repuestos

1920 - 1963

Rulemanes RIV-SKF

Productos BOSCH

25 DE MAYO 1273 T.E. 2959

Guauguaychú - Prov. Entre Ríos

HOTELES

HOTEL PARIS

Habitaciones con baño privado
COMEDOR A LA CARTA

BOLIVAR Y PELLEGRINI

T. E. 2658-2860

GUALEGUAYCHU - ENTRE RIOS

Hotel y Bar ALEMAN

de VICTORIO ALT

Su lugar favorito en Guauguaychú
Comodidad para familias y viajeros

ATENCIÓN ESMERADA

BOLIVAR 535 T. E. 2653
GUALEGUAYCHU - ENTRE RIOS

GRAN HOTEL PARANA

MODERNO - RECIENTE INAUGURADO
CONFORT

Habitaciones con baño privado
Música funcional - Aire acondicionado
SERVICIO DE BAR

Teléfono en todas las habitaciones
A socios del A.C.A. 10% de descuento

Empresa propietaria:

MIGUEL YAÑEZ MARTIN

URQUIZA 976 - T.E. 14800 y 14802
PARANA - ENTRE RIOS

RESTAURANTES

BAR - RESTAURANTE

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

FILIAL PARANA

Bajo la nueva dirección de Erich
Stehling. Servicio permanente desde
las 7 hasta las 24 horas. Horario del
Comedor: 12 a 15 y 20 a 24. Cocina
Nacional y Alemana. Precios módicos.
Especialidad en Banquetes, Fiestas
y Despedidas.

Mar del Plata

HOTELES

ASTRO HOTEL

Residencial

BOLIVAR 2373 * T. E. 4-3929

MAR DEL PLATA

a 1 cuadra del A.C.A., a 3 del Casino
y Playas

ABIERTO TODO EL AÑO

Socios del A.C.A. descuento especial

LA BIBLIA LE HABLA A USTED

todos los sábados a las 7.45 horas por
LR6 Radio Mitre, 790 kilociclos.

Programas auspiciados por las Iglesias
de la Christian Science en Bs. Aires.

ACLARACION:

HACE YA BASTANTE tiempo, un lector de AUTOCLUB y socio del A.C.A., el doctor Pedro Gilberto Giovannoni, de Alta Gracia, en Córdoba, nos escribió una amable carta, en la que señalaba un error que se habría deslizado en el epigrafe de una foto del tamar de Alta Gracia, aparecida en esta revista. En verdad, lo que había ocurrido es que el epigrafe apareció traspuesto, y eso dio origen a la justificada observación del lector. Como es nuestra costumbre, destinamos la carta del doctor Giovannoni a la sección "Nos escriben los lectores", pero otra vez ese duendecillo que afloja las baldosas los días de lluvia para que nos mojemos los zapatos y que coloca al final de toda la pila el papel que buscamos arriba, perdió la carta, y nosotros quedamos como correspondientes olvidadizos. Hoy queremos subsanar con estas líneas esa involuntaria desatención, y hacemos votos para que el duendecillo no interfiera de nuevo enviando este comentario al cesto de los papeles. Así sea.

ANUNCIE EN AUTO CLUB

Su tirada de
231.000 EJEMPLARES

ES TOTAL GARANTIA DE
EFICACIA VENDEDORA

UN OASIS EN MENDOZA

Tranquilidad, belleza, favorecido por un clima ideal, donde luce el sol del otoño mendocino. Para usted y su familia lo será el "Motel", edificio Demo en Mendoza, Rioja 510, Tel. 31444. Con el confort necesario, cocina, cochera, ropa de cama, utensilios, comedor, etc. El sistema norteamericano en pleno centro residencial de la capital, con los atractivos de la gran ciudad y desde la cual podrá hacer excursiones a la zona de montaña, donde en los próximos meses de invierno se realizarán los deportes de la nieve. Pida informes y reservas.

"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 $\frac{3}{4}$ ", 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

SALTA, MIRADOR...

(Viene de la pág. 77)

tapices orientales; al oeste, cadenas de cerros y montañas que coronan nieves eternas; al sud, el río Arias y el Arenales, de cauce pedregoso y aguas transparentes; a la derecha, el histórico Campo de Castañares, donde actualmente se eleva el monumento a la batalla de Salta y antes se erguía la cruz que Belgrano mandó alzar "en memoria de vencedores y vencidos".

Allá, el Buen Pastor, el palacio de Gobierno de aspecto señorial, el viejo Cabildo, la usina de luz eléctrica, el Convento de Redentoristas, el Parque San Martín con su lago brillante como un espejo, las plazas Belgrano y Nueve de Julio.

Al otro lado, el Convento de San Bernardo, arriba el Panteón, por el norte el Seminario, la estación del ferrocarril y, sobresaliendo como "apachetas" cristianas, las agudas torres de la Catedral, San Francisco y La Merced.

Nuestros ojos audaces, pero poco acostumbrados a estas alturas, quieren ubicar, aquí, la típica calle Caseros, allá, la calle Alvarado...

Con pena volvemos a los autos, porque nuestro anhelo sería quedarnos allí hasta el anochecer; pero tenemos que visitar la Quebrada de San Lorenzo y bajar por La Choza hasta el puente del río Calderilla.

El latido de la piedra ya no nos sorprende; ¡lo hemos oído tan bien en la montaña!...

Ahora nos divierten las bandadas de loros, los gritos de los pájaros y nos quedamos encantados con el plumaje blanco de la "viudita" o "nievecita", como le dicen los serranos.

Al pasar visitamos Villa de San Lorenzo y nos acordamos de Jijena Sánchez, cuando decía:

*"Amo a este pueblo pobre
que canta y que trabaja,
que tiene cuatro calles
y unas casitas blancas..."*

Cuando llegamos al río Calderilla, ya hemos hecho provisión de oxígeno para todo el año. Los autos no parece que corren, sino que vuelan por la carretera.

Cuando días después nos despedimos, echamos una última mirada al San Bernardo, y una muy larga a la ciudad patricia. Estamos enamorados de Salta.

Pero en la congoja de la ausencia, nos queda una íntima alegría, la de saber que el mirador de Salta ha quedado para siempre en nuestro corazón.

PIGALLE, O EN...

(Viene de la página 80)

"caveaux" del otro lado del Sena, de Saint Germain, del Barrio Latino, de Montparnasse. Entre estas de Monmartre que asoman a Pigalle hay una que se lleva la palma del éxito: ¡la de Pepe la Peste! Su dueño, Raymond Bellot, ha tenido una ocurrencia no muy original que digamos, pero de resultados altamente positivos... para su caja registradora: presentar un show a base de preguntas y respuestas, con directa participación del público. Los concurrentes reciben un número al entrar a la cueva y a ciertas horas, cuando el sótano se ha convertido en hervidero humano, comienza el espectáculo de fondo: una hermosa muchacha de pie en una tarima, en medio del salón, vistiendo elegante tailleur, boina, guantes, cartera, etcétera. El que oficia de bastonero mete la mano en un bolillero y saca un número... ¡192! Un joven se pone de pie, se aproxima a la tarima y el animador le dice: "¡Por la boina de Marceline! Exceptuando el número cuatro, ¿puede usted decirnos cuánto son dos más dos?". El joven piensa y responde: "Sí, señor: ¡tres más uno!". El público aplaude: el animador exclama: "Bien, ganó. Puede usted quitarle la boina a Marceline". El joven se la quita, el animador prosigue: "¡Ahora va por el saco de Marceline! ¿Qué es un pueblo? ¿Un grupo de tontos manejados por cuatro políticos vivos... una sociedad anónima o un club de filatélicos?". El interrogado vuelve a reflexionar un instante y responde: "Pueblo es algo así como el puente sobre el río Kwai... ¡aguanta!... ¡aguanta!... pero de pronto estalla y todo se va al mismísimo diablo". Diluvian los aplausos. El joven le quita el saco a Marceline que queda en primorosa y transparente blusa de nilón. El animador continúa: "¡Va por la blusa de Marceline! ¿De qué murió Robespierre? ¿De cálculos al hígado, de viruela boba o de angina tabacal?", a lo que el otro responde vehemente: "Robespierre murió en brazos de Madame Guillotine, de un golpe de cuchilla, como consecuencia de la traición de los convencionales que seguían inspirados por Danton quien...". El joven no puede continuar; le ahogan los silbidos, los gritos desaforados, los insultos de todo calibre. La polémica cunde de un extremo al otro de la cueva. De pie en la tarima, Marceline bosteza, se pone displicentemente el saco, la boina, y se ubica en una mesa agregándose al grupo de sus amigos que se han puesto rojos de tanto discutir con los vecinos de la mesa contigua.

Así es Pigalle en cuanto comienzan a caer las primeras sombras de la noche.

LA NUEVA...

(Viene de la página 105)

alto respaldo. La expresión de José Montero era de cómico espanto. Sus ojos se abrían desmesurados en su cara de batracio, y Carmelo sintió que se le contagiaba el miedo.

—Es una figura nueva —dijo riéndose, pero sin convencimiento.

—¿Una figura nueva? ¿Vos creés que es de cera? Y al mirar a las otras, tan claras, tan airosas, la diferencia se hizo más notable.

—Carmelo, ¿le viste las manos? —dijo el mulato, temblándole los labios gruesos y colgantes.

José Montero y Carmelo se miran, y ven que ambos tienen el diario abierto en la misma sección y que están leyendo la misma noticia: la desaparición de la señorita Corina Passo Amenábar de su casa de Flores. Pero, ¿es que se puede asociar esto a esa piltrafa sentada en la silla de alto respaldo, con la brillante señorita Corina, cuyo retrato, el de su lejana juventud, publicado en el diario, es el retrato de una princesa? ¿Y se puede imaginar, frente a este desecho humano, a toda una vida ilustre, rodeada de lujo y belleza, en su hermosa casa de Flores?

Avidos los dos hombres leen a un tiempo, añadiéndose datos precipitados uno al otro.

"La anciana señorita no salía nunca", etc... "Un mendigo, que le vio pasar asegura que era ella, pues la conoce bien. La describe vestida con un vestido de seda color de ratón... una capotita desteñida sobre su enmarañado pelo blanco... un paraguas verdoso".

Carmelo y José Montero alzan la vista del diario, la dirigen hacia la nueva figura; se le acercan despacito, y con voz estrangulada llaman:

—Señorita Corina... Señorita Corina...

Nadie responde. Se acercan más, tratan de verle los ojos bajo los pelos blancos enmarañados, y lanzan un grito de terror.

—¡Está muerta! —y se precipitan escaleras abajo, seguidos de las hojas dispersas de los diarios; que ni ellas, conscientes de la noticia, se atreven a quedar en el salón de la moda, junto a la nueva figura de cera...

POLICIA FEDERAL
ARGENTINA



RADIO PATRULLAS

AUTO-GRAMA LITERARIO

INSTRUCCIONES. — En base a las **REFERENCIAS** llene en primer término los casilleros del cuadro B. Traslade luego las letras encontradas a las ubicaciones correspondientes del cuadro A. En éste se leerá, una vez completado, el párrafo de una obra cuyo autor y título aparecerán en la primera columna vertical del cuadro B.

Referencias: A) Drogas que destruyen a los hongos. B) Nombre dado por los griegos al Amor. C) Habitantes de una península escandinava; perros alanos. Ch) Intimo, muy querido. D) Rodaja de una garrucha. E) Lista de partes en una obra; cifra que indica la evacuación de una cantidad (Pl.). F) Cobertura exterior de la cama (Pl.) G) Se le olvidó. H) Gancho de hierro que sirve para reunir dos piezas. I) Que carece de la materia colorante de la piel y pelo. J) Descanso. K) Subterráneo de una iglesia. L) Islas. Ll) Muy difíciles. M) Invocada, nombrada, atraída. N) Vasija redonda de distintos materiales que sirve para guisar (Pl.). Ñ) Muelle de metal; elasticidad de una cosa; incumbencia. O) Carruaje de dos o cuatro ruedas, con dos asientos, uno enfrente del otro y capota de vaqueta. P) Ilustre pintor griego, siglo VI AC. Q) Bloque de hierro que sirve para martillar los metales. R) Empaquetados, puestos en paquetes. S) Resucitó, renació. T) Pillo, bellaco. U) Capaces de ser acomodados o ajustados a algo.

CUADRO "A"

	64	10	168	68	33	87	99	13	147	56
A	1	144	88	118						
B										
C	61	109	89	60	15	127	29			
CH	42	70	101	77	53	11	157	36	120	152
D	26	34	50	19	4	18	124			
E	17	153	166	81	9	78	100			
F	97	72	94	74	92	7	128			
G	28	2	90	52	154	164	137	62	80	104
H										
I	24	59	12	142	125	159				
J	14	103	76	149	86	134				
K	122	20	163	75	16	46				
L	110	170	84	83	45	107				
LL	112	132	63	141	140	102	158			
LL	31	165	51	41	171	73				
M	6	54	58	135	115	106	155			
N	93	3	37	25	105					
NN	138	49	8	48	160	169	162			
NN	129	55	27	167	21	85				
O	38	22	121	116	111	79				
P	5	126	39	40	130	23				
Q	67	82	32	43	71	69	47	95	35	
R	65	139	148	66	150	123	119			
S	156	91	30	117	44	133	98	151	108	
T	145	161	131	57	113	136	143	146	114	96
U										

CUADRO "B"

1	B	2	G	3	N	4	D		5	Q		6	M	7	F	8	N		9	E	10	A	11	CH	12	H	13	A	14	I	15	C		16	J		
17	E	18	D		19	D	20	J	21	O	22	P	23	Q	24	H	25	N	26	D		27	O	28	G	29	C		30	T	31	LL	32	R	33	A	
34	D	35	R		36	CH	37	N	38	P	39	Q	40	Q	41	LL	42	CH	43	R	44	T		45	K	46	J	47	R	48	N		49	N	50	D	
	51	LL	52	G	53	CH		54	M	55	O	56	A		57	U	58	M	59	H	60	C	61	C	62	G	63	L		64	A	65	S	66	S		
67	R	68	A	69	R	70	CH		71	R	72	F	73	LL		74	F	75	J	76	I	77	CH	78	E	79	P		80	G	81	E	82	R	83	K	
84	K	85	O	86	I		87	A	88	B	89	C		90	G	91	T	92	F	93	N		94	F	95	R	96	U		97	F	98	T	99	A		
100	E	101	CH	102	L	103	I	104	G	105	N		106	M	107	K	108	T		109	C	110	K	111	P	112	L	113	U	114	U		115	M			
116	P	117	T		118	B	119	S	120	CH	121	P	122	J	123	S	124	D		125	H	126	Q	127	C	128	F		129	O	130	Q	131	U	132	L	
133	T	134	I		135	M	136	U	137	G		138	N	139	S	140	L	141	L		142	H	143	U	144	B	145	U		146	U	147	A		148	S	
149	I	150	S	151	T	152	CH	153	E	154	G	155	M		156	T	157	CH	158	L		159	H	160	N	161	U	162	N		163	J	164	G	165	LL	
	166	E	167	O	168	A	169	N	170	K	171	LL																									

La SOLUCION se publicará en el próximo número de AUTOCLUB.

Central (B)
Correo
Argentino
Franqueo pagado
Concesión 4838
Tarifa reducida
Concesión 209



...y en
pieles está
todo
dicho

Rose Marie

SU PELETERIA,
LA MAS
IMPORTANTE
DEL MUNDO!

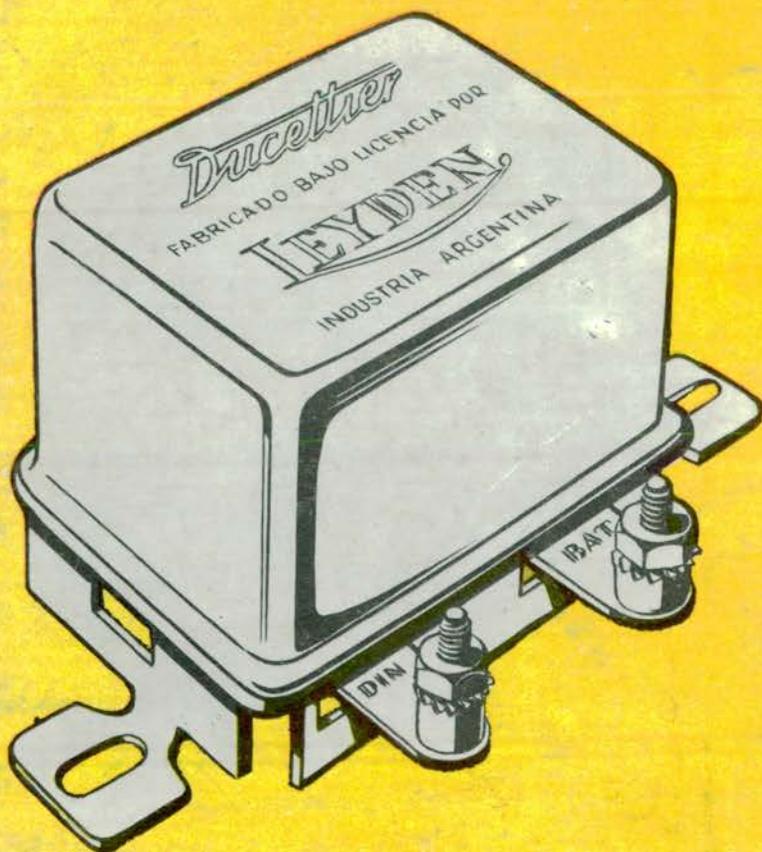


TAPADO **NUTRIA**
\$12.900

SUIPACHA 251 y Sucursales SUIPACHA 340 SUIPACHA 569, C. PELLEGRINI 1001 LOPE DE VEGA 3151 Bmé.MITRE 1485
LA PLATA: CALLE 49 N° 638 ROSARIO: SARMIENTO ESQ. SANTA FE CORDOBA: 9 DE JULIO Y RIVERA INDARTE
SANTA FE: SAN MARTIN ESQ. TUCUMAN RIO IV: SOBREMONTA Y DEAN FUNES.

LLEGUE A DESTINO CON

LEYDEN



REGULADOR DE VOLTAJE

REGULADORES DE VOLTAJE ESPECIALES PARA

- Peugeot 403 ◆
- Peugeot 404 ◆
- Renault Dauphine ◆
- Renault Gordini ◆
- DKW ◆
- Citroën ◆

DISTRIBUIDOR ESPECIAL Y SUS PARTES PARA

- Peugeot 403 ◆
- Peugeot 404 ◆

Y PARA TODA MARCA DE AUTOMOTORES

- Bobinas de ignición ◆
- Condensadores ◆
- Reguladores de voltaje ◆
- Platinos ◆



LEYDEN ELECTROMECHANICA

SOCIEDAD ANONIMA, INDUSTRIAL, COMERCIAL Y FINANCIERA

SAN JUAN 2746/50 • T.E. 97-4006 • BUENOS AIRES