AUTO CLUB

AÑO III - Nº 12 BUENOS AIRES - AGOSTO DE 1963

TIRADA
233.000
EJEMPLARES



CANTO A LA TIERRA $30.-

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

NEGOCIO EN MARCHA!

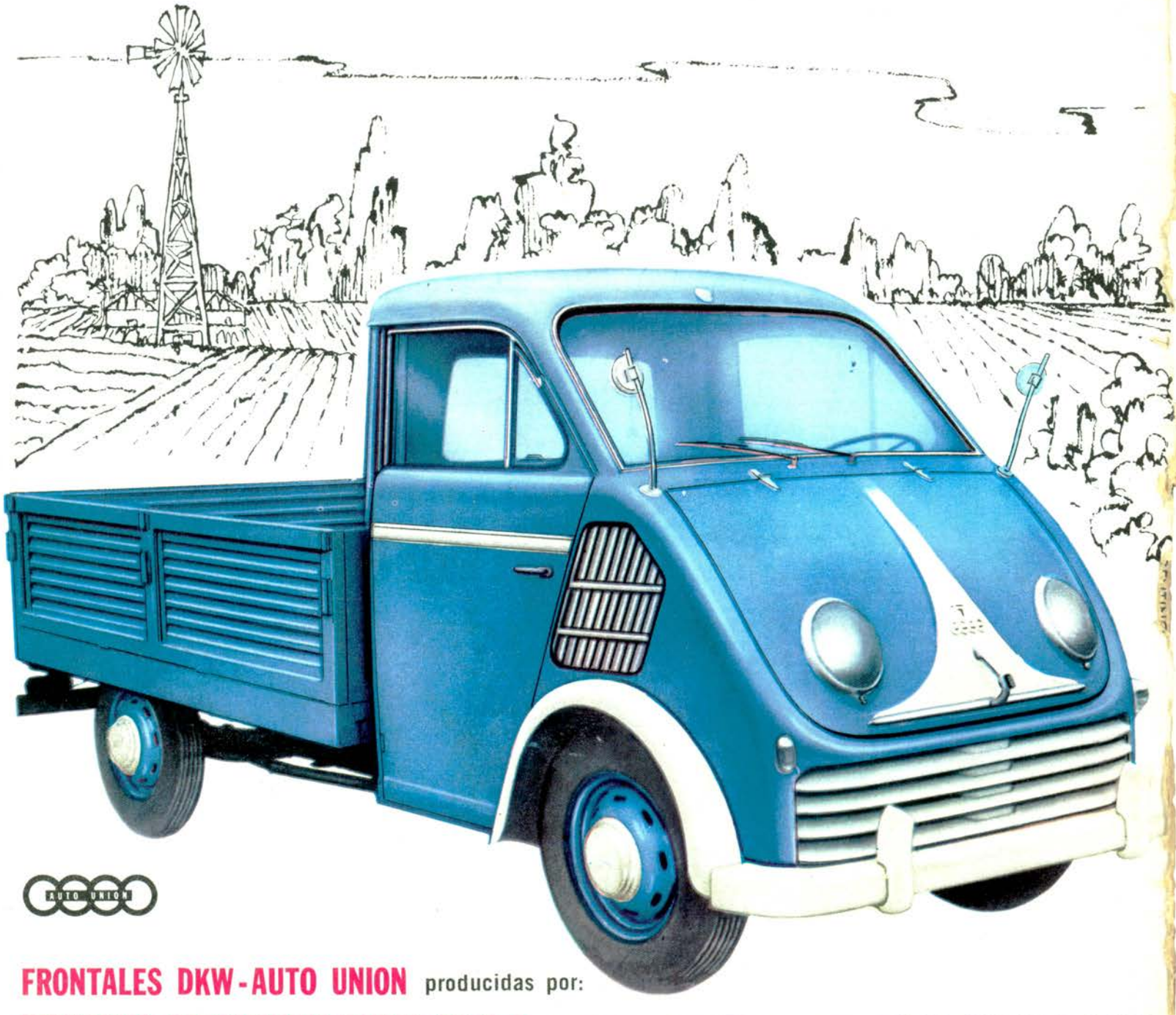
PONGALE MOTOR A SU NEGOCIO!

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

POTENCIA PIQUE VELOCIDAD...

...son algunas de las propiedades superiores que confiere a todo motor la nueva nafta que, elaborada en modernísimas plantas de "cracking catalítico", ha lanzado YPF al mercado argentino, para satisfacer los requerimientos imperiosos de los motores modernos de contar con un combustible superior.





SUPERVIAJE

CON



Super

NAFTA

YPF

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 contínuo, 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

2 Brillantes productos para el mejor lucimiento de su coche!





CERA PARA LUSTRAR COLORIN MMB

Especialmente indicada para encerar automóviles otorgándole al acabado un brillo duradero al mismo tiempo que protege la pintura. Es adecuada también para restaurar el brillo de muebles en el hogar, de madera o metálicos, ya sean barnizados, laqueados o lustrados. Se aplica con mucha facilidad.

AUTO POLISH

EMULSION PARA LUSTRAR AUTOMOVILES COLORIN MMB

Indicado para restaurar el color y el brillo de superficies pintadas con lacas o esmaltes horneados, deslucidas por el uso y la acción del agua y la intemperie. Elimina la suciedad y pintura desgastada y protege al acabado contra la acción de la intemperie con una capa invisible de ceras y siliconas
Se trabaja sin esfuerzo.



AUTO POLISH por su original envase funcional plástico,
no se derrama ni churrea.
Usese sobre superficies bien limpias y libres de polvo.
Frótese hasta secar el líquido y complétese con paño suave y limpio.



AUTO POLISH también es indicado para el uso en el hogar, protegiendo los muebles de la acción del tiempo.



ES OTRO PRODUCTO DE LA PRESTIGIOSA LINEA DE **COLORIN MMB**

Coca-Cola refresca mejor



Coca-Cola tamaño mediano

¡Combina su exquisita frescura con comidas calientes!

Guste más sus platos calientes, sus sandwiches... en la chispeante compañía de Coca-Cola bien helada.
En su tamaño mediano, Coca-Cola brinda esa nota de exquisita frescura que acompaña mejor durante toda la comida.

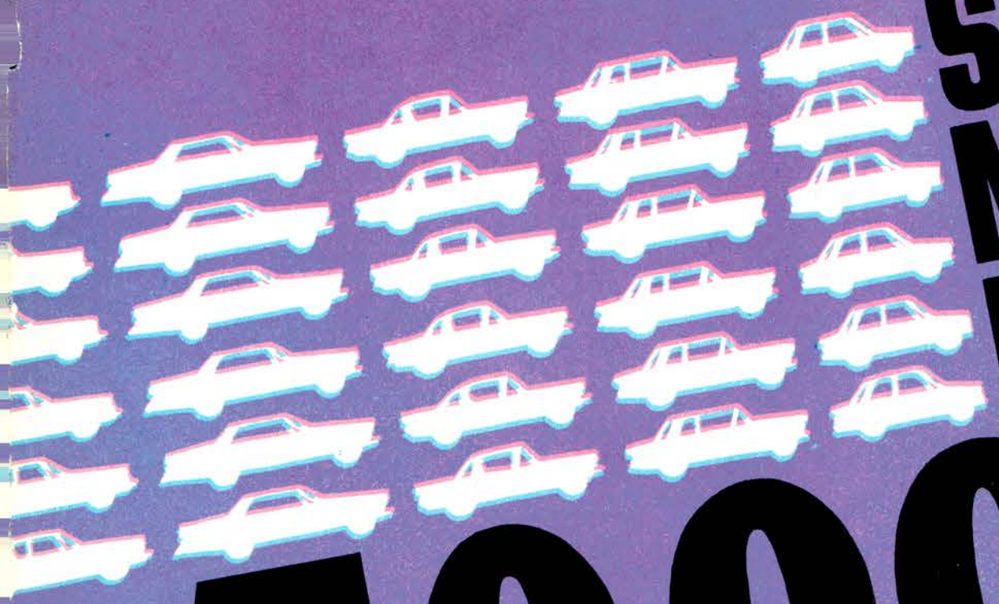
TOME Coca-Cola BIEN HELADA



CHICO MEDIANO FAMILIAR

La misma e inimitable calidad en 3 tamaños diferentes.

Coca-Cola refresca mejor



SI MAS DE 50.000 SOCIOS

YA ASEGURARON SU AUTOMOVIL RURAL - PICK-UP - MICROCOUPE - MOTOCICLETA O MOTONETA EN EL

SERVICIO DE PREVISION DEL **AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**

ES SEGURO QUE A USTED TAMBIEN LE CONVIENE

CONOZCA EL COSTO ANUAL DE ESTE SEGURO, PARA SU VEHICULO, ENVIANDONOS LA PAGINA SIGUIENTE COMPLETADA EN TODAS SUS PARTES E INDICANDO TAMBIEN EL CAPITAL QUE, CON PREFERENCIA, CUBRIRIA CON EL RIESGO DE RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS, SEGUN TABLA.

RIESGOS Y CAPITALES ASEGURABLES		COSTO
LESIONES CORPORALES O MUERTE A PERSONAS	DAÑOS MATERIALES A COSAS	PRIMA ANUAL
$ 100.000.-	$ 30.000.-	$ 675.-
,, 200.000.-	,, 30.000.-	,, 800.-
,, 300.000.-	,, 50.000.-	,, 1.100.-
,, 400.000.-	,, 100.000.-	,, 1.500.-
,, 500.000.-	,, 100.000.-	,, 1.700.-

VEA AL DORSO LAS CONDICIONES GENERALES DEL SEGURO

DIRIJA EL SOBRE A: AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO AV. DEL LIBERTADOR 1850 C. FEDERAL

A VUELTA DE CORREO LE HAREMOS CONOCER LOS CAPITALES ASEGURABLES EN CADA RIESGO, SEGUN SU VEHICULO, Y EL COSTO DE LA PRIMA ANUAL.
PUEDE INFORMARSE TAMBIEN EN CUALQUIERA DE NUESTRAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS O ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS.

PUBLICIDAD A. C. A.

A VUELTA DE CORREO RECIBIRA LA INFORMACION

ESCRIBIR A MAQUINA O LETRA TIPO IMPRENTA

SOCIO. CATEGORIA ..... Nº .....

APELLIDO(S) Y NOMBRES(S) .....

DOMICILIO ..... CIUDAD ..... PROV .....

DATOS DEL VEHICULO PARA EL QUE SE SOLICITA COTIZACION DE SEGURO

CLASE DE VEHICULO (1)		CARROCERIA (2)		MARCA DE FABRICA		MODELO	AÑO
CANTIDAD DE CILINDROS	**H.P.**	**TRACCION**	**RADIO**	**REFRIGERADOR**	**CALEFACTOR**	**CERTIFICADO DE FABRICACION (3)**	
		SIMPLE DOBLE	SI NO	SI NO	SI NO		

(TACHAR LO QUE NO CORRESPONDA)

PATENTADO A NOMBRE DE: .....

DESTINADO A USO PARTICULAR.-

RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS ..... $ ..... $
LESIONES CORPORALES O MUERTE A PERSONAS — DAÑOS A COSAS

(1) AUTOMOVIL - CAMIONETA - PICK-UP - JEEP - MICROCOUPE - MOTOCICLETA - MOTONETA

(2) SEDAN 2 Ptas. - SEDAN 4 Ptas. - RURAL - COUPE - CONVERTIBLE - DOBLE CABINA - (SI ES JEEP INDICAR SI TIENE CARROCERIA METALICA, CON LONA O ABIERTA).

(3) INDICAR FECHA DE TERMINACION Y EXPEDICION DE FABRICA, CUANDO SE TRATE DE VEHICULOS CUYO AÑO DE MODELO SEA ANTERIOR AL DE EXPEDICION DE ESTA.

REMITA LA PAGINA INTEGRA COMPLETADA EN TODAS SUS PARTES

SOCIO. CATEGORIA ..... Nº .....

APELLIDO(S) Y NOMBRES(S) .....

DOMICILIO ..... CIUDAD ..... PROV .....

DATOS DEL VEHICULO PARA EL QUE SE SOLICITA COTIZACION DE SEGURO

CLASE DE VEHICULO (1)		CARROCERIA (2)		MARCA DE FABRICA		MODELO	AÑO
CANTIDAD DE CILINDROS	**H.P.**	**TRACCION**	**RADIO**	**REFRIGERADOR**	**CALEFACTOR**	**CERTIFICADO DE FABRICACION (3)**	
		SIMPLE DOBLE	SI NO	SI NO	SI NO		

(TACHAR LO QUE NO CORRESPONDA)

INFORMACION A SUMINISTRAR POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

(NO COMPLETAR)

RIESGOS A CUBRIR	CAPITAL ASEGURABLE	PRIMA ANUAL
ROBO o HURTO	$	8 °/₀₀ $ .....
INCENDIO (DAÑOS PARCIALES O DESTRUCCION TOTAL) **DESTRUCCION TOTAL POR ACCIDENTE**	"	4 °/₀₀ " .....
INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE AUTOMOVILISTICO	"	GRATIS —
RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS LESIONES CORPORALES O MUERTE A PERSONAS	"	—
DAÑOS MATERIALES A COSAS	"	— " .....
		NETO $

El seguro puede concretarse en casa central de lunes a viernes de 11 a 18 hs. o en cualquiera de las representaciones, dependencias propias o estaciones de servicio adheridas en todo el país.

beneficiese

con los descuentos que le otorgan las **CASAS ADHERIDAS** al AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

utilice sus servicios o efectue sus compras en las mismas

PRESENTE SU CARNET DE SOCIO



PUBLICIDAD A.C.A.

LA CUOTA SOCIAL LE RESULTARA GRATIS

SEGURO DE AUTOMOTORES PARA SOCIOS

CONDICIONES GENERALES

CARACTER DEL SEGURO — Artículo 1º: Este seguro tiene carácter facultativo, y siendo exclusivo para socios del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, la póliza matriz figura a nombre de esta Institución, que actuará como principal.

Es condición indispensable que los mencionados vehículos estén perfectamente encuadrados dentro de las reglamentaciones que el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO tenga en vigor, para la prestación de sus servicios y beneficios.

Para los casos en que el asociado no fuera propietario del automotor asegurado, déjase establecido:

a) Que el seguro se contratará previa autorización escrita otorgada por el propietario, la que se agregará a la respectiva solicitud individual y formará parte del contrato.

b) Conforme a los términos de la mencionada autorización, queda convenido que cualquier indemnización que la Caja debe abonar será liquidada al asegurado, y que para el caso previsto en el artículo 2º, apartado a), de las Condiciones Generales de la Póliza, el ofrecimiento de restitución del automotor será hecho asimismo al asegurado.

c) Si la propiedad del vehículo fuera transferida, el presente seguro quedará rescindido, salvo que el nuevo propietario autorice a la vez la continuidad del mismo.

d) En las antedichas condiciones, cada socio no podrá asegurar más de tres (3) vehículos.

Queda entendido que la palabra "asegurado" se refiere al socio del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO que contrata este seguro, el término "Caja" se refiere a la Caja Nacional de Ahorro Postal y la sigla "A.C.A." al AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO.

OBJETO DEL SEGURO — Artículo 2º: El seguro cubre a los automotores de propiedad de socios del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, o que éstos tengan en posesión, tenencia o uso exclusivo, contra los siguientes riesgos:

I – a) Robo o Hurto;
b) Incendio;
c) Destrucción total del vehículo;
d) Indemnización por muerte del asegurado en accidente automovilístico.

II – Responsabilidad Civil, por lesiones a terceras personas y daños causados a cosas de las mismas.

I – a) **Robo o Hurto:**
La Caja responderá por la desaparición total del automotor, hállese éste estacionado en la vía pública o en tránsito, como así también en garaje, depósito, taller o estación de servicio; pero no responderá, salvo lo establecido más adelante, por la desaparición de sus accesorios y/o partes componentes.
La indemnización será abonada después de transcurridos treinta (30) días de la desaparición del automotor, pudiendo la Caja reemplazar el vehículo robado o hurtado por otro de similar estado, características y modelo.
Si el vehículo fuera hallado después que la Caja hubiere abonado la indemnización, se ofrecerá al asegurado durante un plazo de 30 días, y si éste lo aceptara dentro de los 10 días siguientes a la comunicación, se le restituirá previo reintegro del importe abonado por el seguro.
Si el Robo o Hurto hubiere sido cometido al amparo de dolo o culpa grave del asegurado, la Caja se liberará de toda responsabilidad.
La Caja responderá por la falta de accesorios o partes componentes del automotor que hubieran desaparecido al amparo del robo total, siempre que formaren parte del equipo original, o caso contrario, que estuvieren individualizados especialmente.
Asimismo, la Caja responderá por la falta de calefactores, aparatos de radio o refrigeración, aun cuando éstos no formen parte del equipo original, siempre que aparezcan declarados en la respectiva solicitud de seguro y/o ficha de inspección, y que la desaparición se hubiese producido al amparo del robo total del automotor.

b) **Incendio:**
La Caja abonará la cantidad fijada en las Condiciones Particulares de la presente póliza en caso de "destrucción total por incendio" del vehículo asegurado, como asimismo los daños causados por incendio parcial, de dicho vehículo, siempre y cuando el daño resulte de explosión, ignición y/o rayo en garaje, taller, depósito o tránsito en cualquier punto de la República.

c) **Destrucción total del vehículo:**
La Caja responde por la destrucción total del automotor originada por: accidente, tumulto, alboroto popular, inundación, desbordamiento o terremoto. Se considera accidente al efecto, todo vuelco, choque, colisión o contacto con personas, vehículos y otros cuerpos, ocurridos al o provocados por el automotor asegurado, mientras circule, sea transportado o esté estacionado en la vía pública, garaje u otros lugares apropiados.
La Caja cubre el riesgo de destrucción total del vehículo asegurado que haya sido causado directamente por un tumulto o alboroto popular o huelga que revista tales características; por personas que tomen parte en tumultos populares; por huelguistas y obreros afectados por cierre patronal (lock out); por personas que tomen parte en disturbios obreros; por la acción de cualquier autoridad legalmente constituida para reprimir o defenderse de cualesquiera de estos hechos.
La Caja también cubre los riesgos de destrucción total del vehículo asegurado que haya sido causada directamente por inundación, desbordamiento o terremoto.

Se entiende por "destrucción total del vehículo" cuando los daños afectan en su valor de reposición, el 80 % como mínimo, del capital asegurado.

El material de rezago resultante de los siniestros cuya cobertura se prevé en los apartados b) y c), pasará, automáticamente, a ser propiedad de la Caja, al procederse al pago de la indemnización.

En los mismos casos, la Caja podrá reemplazar el vehículo asegurado por otro de similar estado, características y modelo.

d) **Indemnización por muerte del asegurado en accidente automovilístico:**
La Caja abonará en caso de muerte del asegurado a consecuencia de accidente automovilístico, siempre que el deceso se produzca en circunstancias en que conduzca el vehículo por él asegurado, una indemnización que se graduará según los capitales asegurados para el riesgo de Robo, a saber:

1) En capitales hasta m$n. 200.000.— corresponderá una indemnización de m$n. 100.000.—.
2) En capitales desde m$n. de 200.000.— y hasta m$n. 500.000.— corresponderá una indemnización de m$n. 200.000.—.
3) En capitales superiores a m$n. 500.000.— corresponderá una indemnización de m$n. 300.000.—.

Las indemnizaciones precitadas serán abonadas a los herederos legales del asegurado.

II – **Responsabilidad Civil:**
La Caja toma a su cargo, dentro de las sumas establecidas en las Condiciones Particulares, la responsabilidad que pueda derivarse contra el asegurado u otra persona que conduzca el vehículo con autorización de aquél, como consecuencia de:

a) **Lesiones corporales a terceras personas:**
Muerte o lesiones causadas a terceras personas a consecuencia de accidente con el automotor y cuya indemnización estuviera a cargo del asegurado.

b) **Daños causados a cosas de terceros:**
Daños o roturas causados a cosas de terceros a consecuencia de accidente con el automotor y cuya indemnización estuviera a cargo del asegurado.

CASOS NO INDEMNIZABLES – Artículo 3º: Este seguro no cubre los siguientes casos:

a) Los siniestros ocurridos mediando culpa grave del asegurado, así como en la cobertura del riesgo de Responsabilidad Civil, los ocurridos mediando culpa grave del conductor cuando la acción se dirija contra éste.

b) Cuando el siniestro ocurriera mientras el automóvil participara en carreras o certámenes de velocidad y/o resistencia.

c) Cuando el siniestro se produjera mientras el automóvil estuviera alquilado o destinado a uso distinto al indicado en las Condiciones Particulares o cuando fuera manejado por personas sin permiso municipal o en inhibición para el manejo por autoridad competente.

d) Cuando los siniestros ocurran fuera del territorio de la República Argentina.

e) Cuando el siniestro se produzca como consecuencia directa o indirecta de guerra, invasión o acto de enemigo extranjero o cualquier otro acto de hostilidad y operación guerrera (haya habido o no declaración de guerra), guerra civil, rebelión o sedición a mano armada, poder militar, naval o aéreo usurpado o usurpante, estallido o acto de revolución; así como el ejercicio de algún acto de autoridad pública para poder reprimir o defenderse de cualquiera de estos hechos.

f) Cuando el siniestro ocurriera a personas o cosas transportadas por el automotor asegurado.

g) Cuando el siniestro se produzca como consecuencia de haberse utilizado el vehículo sin reunir las condiciones técnicas y de seguridad necesarias para su uso.

VIGENCIA Y RENOVACION DEL SEGURO — Artículo 4º: El seguro es anual y comenzará a regir desde las doce (12) horas del día siguiente a la fecha de presentación de la solicitud respectiva, por los capitales que se acuerden en la Caja.

Para la aceptación de la solicitud, es condición previa el pago de las primas correspondientes, como así también la verificación del vehículo, que será efectuada por la Caja o el A.C.A. La renovación del seguro será automática, siempre que medie el pago de las primas y que el automotor reúna las condiciones de asegurabilidad necesarias, a cuyos efectos deberán proporcionarse a la Caja las informaciones que ésta requiera.

SITUACION CON TESORERIA — Artículo 5º: Es condición indispensable al suscribir la Solicitud de Seguro, como así también al efectuarse las renovaciones del mismo, que el Socio se encuentre al día con sus cuotas sociales en el A.C.A.

CERTIFICADO DE INCORPORACION — Artículo 6º: Los asegurados recibirán, como constancia de su incorporación al seguro, el certificado correspondiente.

DENUNCIA DEL SINIESTRO — Artículo 7º: En caso de siniestro el asegurado tiene las siguientes obligaciones:

a) Denunciarlo al AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, sede Central Avenida Libertador General San Martín 1850, Capital Federal, por carta certificada o telegrama colacionado, dentro de los tres (3) días de ocurrido el siniestro. La denuncia de siniestro deberá ser confirmada mediante el diligenciamiento de los formularios pertinentes, que le serán suministrados con posterioridad a la denuncia.

b) No aceptar reclamaciones, ni hacer transacciones, ni reconocer indemnizaciones sin autorización de la Caja.

c) Denunciar ante las autoridades policiales competentes, dentro de un plazo de tres (3) días, el siniestro.

d) En caso de fallecimiento en accidente automovilístico ocurrido al asegurado, los herederos legales deberán comunicar de inmediato al AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, por carta certificada o telegrama colacionado, el fallecimiento del asegurado, el que deberá ser confirmado mediante el diligenciamiento de los formularios pertinentes que se le suministrarán con posterioridad a la denuncia y con la presentación de los certificados que se le requieran.
Si el asegurado, salvo causas debidamente justificadas, faltare a las obligaciones mencionadas en los incisos a), b) y c), perderá todos los derechos que le acuerda la presente póliza con relación al siniestro de que se trata.

RESCISION — Artículo 8º: El asegurado y la Caja tendrán derecho a rescindir este seguro en cualquier momento, efectuándose la devolución de primas en forma proporcional al tiempo que falte para el vencimiento del seguro, computándose en meses enteros.

TRANSFERENCIA DEL VEHICULO — Artículo 9º: En caso de que el propietario transfiera el vehículo o dejara de ser socio del A.C.A., se procederá a reintegrar al asegurado, la parte proporcional de las primas que hubiera abonado hasta el vencimiento de la anualidad.

CADUCIDAD — Artículo 10º: Si se hubiese abonado la indemnización por pérdida total del vehículo a consecuencia de cualquiera de los riesgos cubiertos por esta póliza, se considerarán cumplidas las obligaciones asumidas por la Caja, según la presente póliza, y, en consecuencia, se dará por terminado el contrato en lo que respecta al vehículo asegurado.

SUBROGACION — Artículo 11º: Por el solo hecho de abonar una indemnización y en virtud de esta póliza, la Caja se subrogará en todos los derechos y acciones que competan contra terceros responsables.

En consecuencia, el asegurado facilitará a la Caja toda la información y elementos que ésta requiera, y colaborará con ella en las acciones legales que promueva.

PRESCRIPCION — Artículo 12º: Las acciones emergentes de esta póliza prescriben al año de producido el hecho generador de la responsabilidad de la Caja.

JURISDICCION — Artículo 13º: Todas las cuestiones que pudieran suscitarse con motivo de este seguro, serán sometidas a la Justicia Federal de la Capital Federal.

DEFENSA EN JUICIO — Artículo 14º: Si el siniestro diera lugar a un proceso criminal o correccional, o a un juicio civil, el asegurado deberá comunicarlo por carta certificada o telegrama colacionado a la Caja al día siguiente hábil de ser notificado, y encomendar su representación y defensa al abogado o procurador que la misma designe, poniendo a su disposición todos los antecedentes y medios de prueba que les sean requeridos para la defensa. En el caso de no cumplir el asegurado con algunas de estas obligaciones, la Caja quedará desligada de toda intervención y de toda responsabilidad.

Las obligaciones establecidas en el presente artículo, se extienden al caso en que el demandado civilmente sea el propietario del automotor amparado por el presente seguro, juntamente o no con el asegurado.

En caso de ser condenado el asegurado, serán por cuenta de la Caja:

1º) La indemnización, que en ningún caso excederá de las sumas fijadas en la presente póliza.

2º) Los honorarios y gastos originados y reconocidos en juicio, en proporción al capital asegurado.

La Caja podrá rehusar tomar a su cargo la defensa del conductor. Su determinación deberá ser comunicada al asegurado dentro de las sesenta (60) horas, corridas en días hábiles, de haber sido notificada por carta certificada de la existencia del proceso o juicio.

De no recibir respuesta el asegurado, dentro de dicho lapso o ser notificada de la negativa a intervenir, la defensa correrá por cuenta y riesgo del mismo y la Caja estará obligada a abonar la indemnización fijada por sentencia y hasta el importe máximo asegurado.

Además, contribuirá con los honorarios y gastos causídicos fijados y acreditados en el juicio, siempre en proporción a la indemnización que resultare a su cargo.

RETICENCIA O FALSA DECLARACION — Artículo 15º: Toda reticencia o falsa declaración en que incurra el asegurado al celebrar el contrato, anula el seguro de acuerdo con el artículo 4989 del Código de Comercio, siempre que, a juicio de peritos, la Caja, de haber conocido la verdad y según su práctica aseguradora, no habría suscripto el contrato o habría modificado las condiciones del mismo. Ante tal circunstancia, la devolución de primas se regirá por los artículos 5229 y 5239 del Código de Comercio según el caso.

Queda especialmente convenido que la Caja no podrá invocar como reticencia o falsa declaración, la omisión de hechos o circunstancias cuyas preguntas no consten expresa y claramente en los formularios que debe diligenciarse el asegurado.

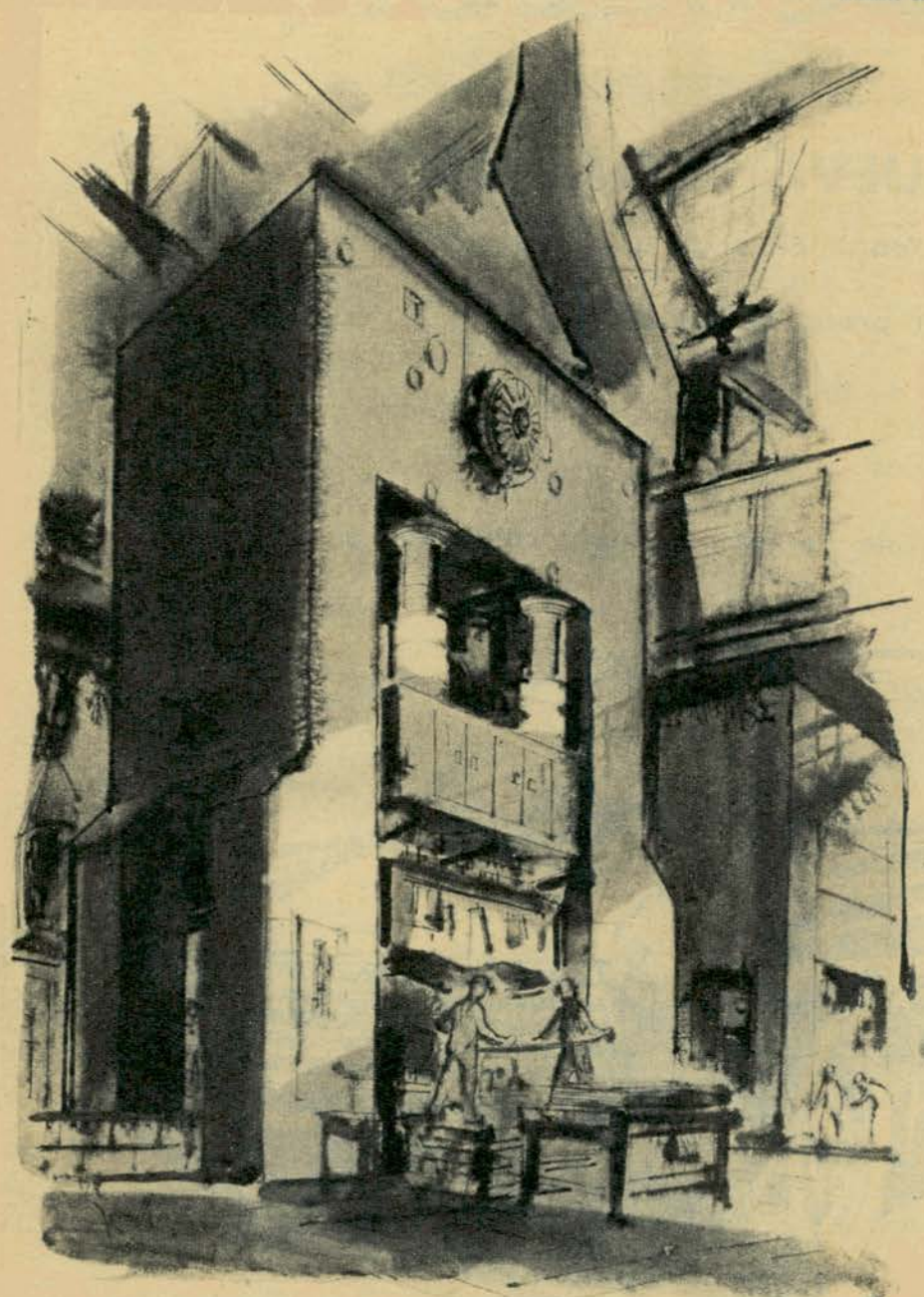
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS — Artículo 16º: a) Para todas las cuestiones no previstas en esta póliza, se tendrán en cuenta las disposiciones legales y reglamentarias de aplicación al seguro, como así también las ordenanzas y reglamentaciones municipales y de policía que correspondieren.

La calidad es trabajo de gigantes!

Ford Estas enormes prensas dejan reciamente estampada en el metal, la principal característica de toda unidad Ford: calidad! Sólo son una parte de los gigantescos equipos emplazados en el Centro Industrial Ford de General Pacheco, y están aplicadas a la fabricación de carrocerías. Trabajo tan complejo es complementado con minuciosos análisis y controles, respaldados por una experiencia mundial de 60 años, para garantizar a cada dueño de un Ford un rendimiento que puede disfrutarse sin dificultades por largo tiempo. Esta es otra de las razones que confirman que este inmenso conglomerado industrial, es un centro de calidad para productos de calidad!

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores



CENTENARIO HENRY FORD 1863 1963

CENTRO DE CALIDAD PARA PRODUCTOS DE CALIDAD

PRINCIPE

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

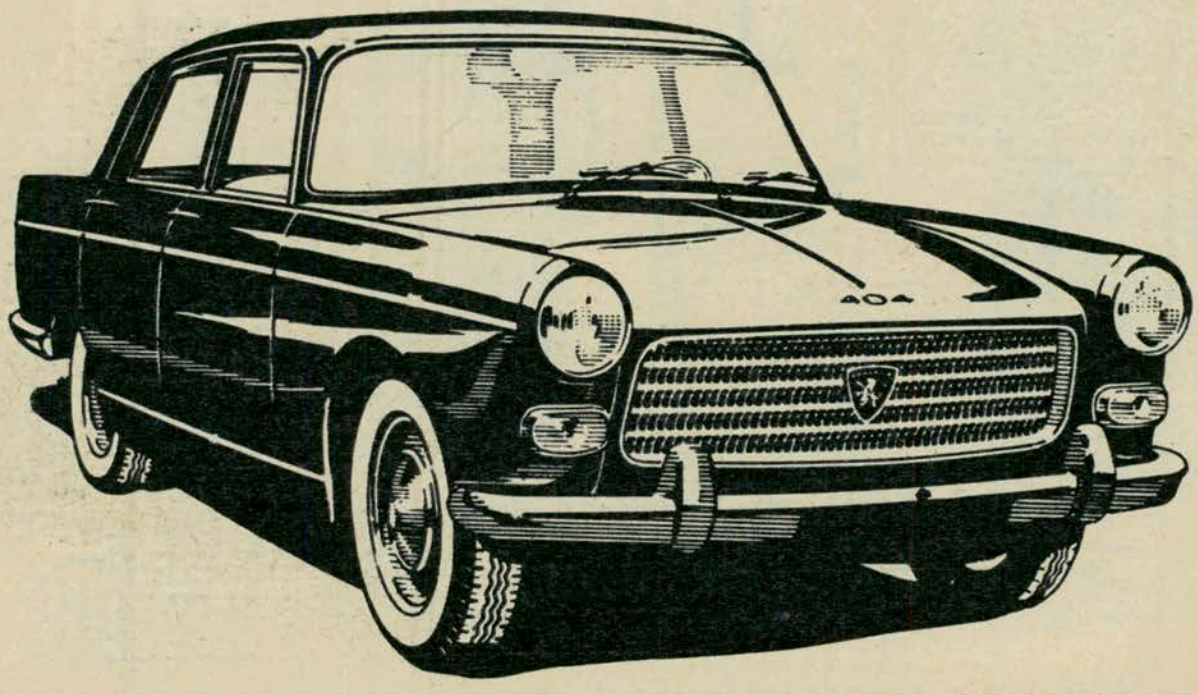
Concesionario oficial

PEUGEOT

403 - 404

Y LA NUEVA RURAL 404

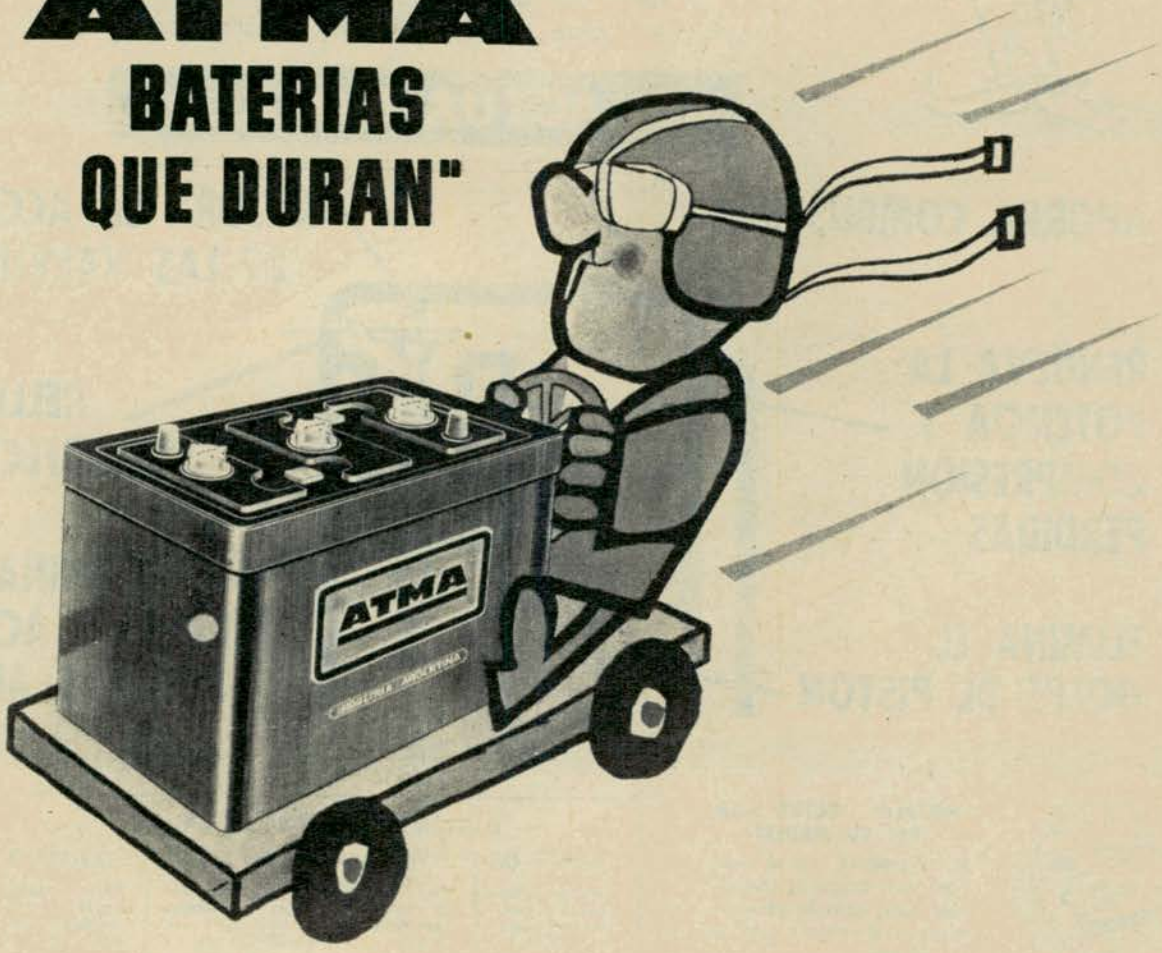
- Tomamos como parte de pago unidades usadas
- Cotizando mejor precio de plaza
- Amplios planes de financiación
- Intereses Bancarios
- Un service eficiente de extraordinaria capacidad al servicio del cliente



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

GOWLAND PUBLICIDAD

"POR FIN... ATMA BATERIAS QUE DURAN"



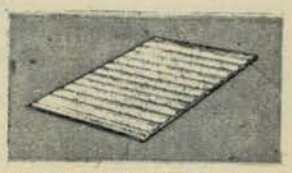
ATMA: Nombre corto, claro y tradicional , que identifica lo inconfundible: Calidad. Nombre que ahora lleva también la más nueva y revolucionaria Batería producida íntegramente en el país. Y que a sus sorprendentes ventajas suma el hecho de ser cargada en seco, para que usted, señor automovilista, señor transportista, pueda adquirir una batería totalmente fresca... como recién salida de fábrica!
Realmente, se trata de una batería excepcional, porque le ofrece:



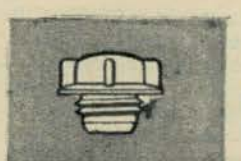
Monoblock Supercompacto: Resistente a las vibraciones y a las filtraciones por su estructura sólida.



Placas excepcionales: Fabricadas con rejillas sólidas de larga duración y buena adherencia del material activo, permitiendo la máxima retención de la carga.



Separadores Purvic: Microporosos, flexibles, resistentes, permiten la libre absorción del electrólito y facilitan a la batería el desarrollo de toda su fuente de poder.



Tapones con Laberinto Interno: Especialmente diseñados, permiten la libre salida del gas e impiden el escape del electrólito, evitando la corrosión!

UNA BATERIA DE DESTACADO RENDIMIENTO Y DURACION

ATMA

AHORA TAMBIEN CALIDAD EN BATERIAS

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

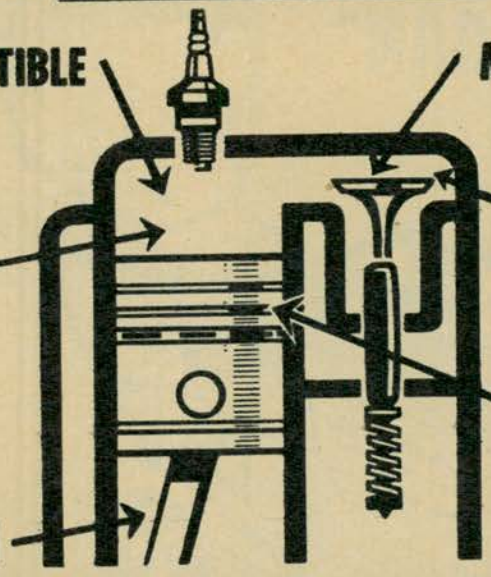


REMETALIZADOR

MOTALOY

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

ASI ACTUA MOTALOY



AHORRA COMBUSTIBLE

MEJORA LA ACCION DE LAS VALVULAS

RENUEVA LA POTENCIA Y COMPRESION PERDIDAS

RELLENA DESPERFECTOS

ELIMINA EL ESCAPE DE ACEITE POR LOS AROS

ELIMINA EL GOLPE DE PISTON



"MOTALOY" ACTUA MIENTRAS UD. MANEJA!

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



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



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

DISTINTOS TIPOS 'MOTALOY"

TABLETA 00	TABLETA 1	TABLETA 2	TABLETA 3
Para motos, motonetas, motores fuera de borda y otros motores livianos.	Para toda clase de automóviles con menos de 50.000 Km.	Para toda clase de automóviles con más de 50.000 Km. y "Pick-ups".	Para camiones pesados, semiremolques, ómnibus, etc.

COMO TRABAJA MOTALOY

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

ATENCION: cuide que tenga la faja de garantía intacta.



Mantenga su motor en 0 Km.!

MOTALOY

Fabricado por: MOTALOY MANUFACTURING CORP., San Antonio, TEXAS, U. S. A.

Unicos distribuidores en la Argentina

CIA. DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ S.A.I.C.

BME. MITRE 559 - BUENOS AIRES - T. E. 30-3100 y 30-5100

AUTO CLUB

CIRCULACION
233 000
EJEMPLARES

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

sumario

NOS ESCRIBEN LOS LECTORES	6	
EDITORIAL	7	*LA DIRECCION*
UN 25 DE MAYO EN EL GUALEGUAY DE AYER	8	*Carlos Mastronardi*
UN VIAJE POR EL RIO MAGDALENA HACE 50 AÑOS	12	*Eduardo Zamocois*
MADRID Y EL GRANO DE LA BUENA PIMIENTA	15	*Noemí V. de Bietti*
LOS PAJAROS TURISTAS	20	*Carlos Selva Andrade*
ADIOS A ROBERTO ABRODOS	24	*Octavio Rivas Rooney*
UNA MAGNIFICA DEMOSTRACION DE LOS VETERANOS	26	*Marcel Reichel*
TOME EL BARCO Y VAYA A CONCORDIA	28	*Sixto Pondal Ríos*
LEYENDA Y REALIDAD DE LA ANTARTIDA	33	*Horacio Estol*
DETROIT, LA DINAMICA	36	*Lydia Goldstraj*
¡VOLVAMOS AL ZOOLOGICO!	40	*Sara Facio*
EL ENCANTO DE ENTRE RIOS	42	*Córdova Iturburu*
CALLE FLORIDA	44	*Rodolfo M. Taboada*
EL ESCORIAL	48	*Antonio Salgado*
LA REINA DEL TRIGO	52	*Anton O. Masia*
¿HAY TURISMO EN LA ARGENTINA?	54	*M. G.*
ENCUENTROS CON COSAS	58	*Mariano Perla*
¡OH, LAS MUCAMAS!	60	*Piolín de Macramé*
SEGUNDA CONFERENCIA PORTUARIA	64	*Margarita Bunge*
HAGA TURISMO CON AUTOCLUB	65	*Gustavo A. Guerrero*
EL AGRO ARGENTINO	70	*Raúl L. Carman*
VIAJE, NO TENGA MIEDO	73	*Alberto Carbone*
ROAD TEST DEL RENAULT GORDINI	80	*Horacio R. Casares*
EL RECREO LUJAN DEL A.C.A.	84	
¿SABE USTED CUANTO TIEMPO LLEVA LA REPARACION DE SU AUTO?	86	*H. R. C.*
ANGEL LUIS PASCUALI, EL VOLANTE POETA	88	*Juan C. Valente*
FERRARI, EL PATRON DEL "CABALLITO"	90	*Luis P. Buzzoni*
CINCO SUGERENCIAS PARA UN DIA AL AIRE LIBRE	94	*Vera Pichel*
DE AQUI, DE ALLA Y DE MAS ALLA	104	*Juan Averiguador*
RADIOGRAFIA DE LA FATALIDAD	106	*Roberto P. Moure*
HENRY FORD, EL HOMBRE QUE PUSO A AMERICA SOBRE RUEDAS	112	*Julio Marzo*

Fotos de Margaret Dammer, Sara Facio, Jaime Giralt Font, Gustavo Guerrero y J. C. Villegas. Ilustraciones de Villafañe, Borobio y Olsina

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

COMISION ASESORA:
Dr. Roberto N. Lobos
Presidente
Sr. E. González Vidal
Dr. Emilio L. Villaroel
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 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 12
AGOSTO 1963
BUENOS AIRES

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

En el Uruguay: $ 6.- oro

Dirección. Redacción y Administración: Av. 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

"BARRIO NORTE"

Señor Director:

El señor Mariano Perla, el inteligente e interesante periodista, escribe desde una columna de esta revista de junio de 1963, un artículo que titula: "Tabú, modelo 63".

Al final de su charla, se refiere a la amplitud de criterio que existe en dicha revista (se puede inclusive criticar severamente a la misma Dirección) pero, le es prohibido incursionar en el campo político, que es por otra parte, posiblemente, uno de los aspectos que él encara con mayor acierto —Tabú.

Otro artículo, menos feliz, que se titula "BARRIO NORTE", y que es firmado por el señor Rodolfo Taboada, esgrime, impunemente, al estilo criollo —"bajo el poncho"— un arma cuya punta afilada, penetró hondamente en el corazón de nuestros compatriotas: la de la división de los argentinos, y se hace eco de las palabras tantas veces repetidas, por un sector actualmente proscripto, cuya actuación fue de tan trágica repercusión en la historia política de nuestro país.

La "separación" intencionada de la ciudad, donde el autor de la nota, se complace en exaltar los barrios del Sur, en contraposición con los del Norte, ridiculizando los nombres de las calles que llevan el apellido de próceres, que fueron y son ejemplo para toda la argentinidad, hasta incursionar en la moral y costumbres de las personas que habitan en el barrio norte, es digno de los peores "slogans" empleados por los que solamente el odio y la envidia llevaron a dividir a los argentinos.

No olvide el señor Taboada, que, el "automóvil último modelo" y el "tapado de visón", salen de una fábrica que bien puede estar situada en la Boca: que, el "López apitucado" concurre al Jockey Club —actual y provisoriamente en el Barrio Norte— porque un sector de ideologías extremistas destruyó e incendió el local, que se hallaba ubicado en otro barrio, aparentemente de su mayor preferencia; que el "joven y simpático caballero" que dilapida las fortunas de sus tías, es un parásito social, que lamentablemente existe en todos los barrios del mundo, pero que, aún visto por Taboada, no está exento de cierta honradez, ya que dilapida lo suyo; que, el mayor porcentaje de "señoras cultísimas" que asisten en el Odeón, al arte escenificado, que esporádicamente nos visita, como embajada de un país extranjero, posee, enseña y difunde en la práctica de sus hogares y oficinas el idioma de Moliére; y finalmente, que, si en el barrio norte no se oye ningún "altoparlante vociferando los goles" que se registran en los estadios, es porque muchos están en los estadios, o porque no es pecado no gustar del "football", o quizás, simplemente porque se acatan las ordenanzas municipales respecto a los "ruidos molestos".

María Elena del Solar Dorrego de Casal
Avenida Alvear 1350, Capital

N. de la R. — Lamentamos que la autora de esta carta haya querido ver en el travieso buen humor de nuestro colaborador, D. Rodolfo Taboada, la aviesa intención —que no es "de estilo criollo"— de venir con "el cuchillo bajo el poncho". Sus apuntes de los distintos barrios porteños aparecidos en AUTOCLUB— "Calle Corrientes", "El Riachuelo", "El Rosedal", "Palermo", "San José de Flores", "El Centro", "Barrio Norte" y, en este número "Calle Florida" —han reflejado siempre la cara amable de las cosas y nadie, que sepamos, ha podido sentirse lastimado por sus frases. Es obvio que el señor Taboada, por su conocida labor en el campo del periodismo y su tarea creativa intelectual no es proclive al agravio ni a la ofensa. Nuestra corresponsal puede estar segura de que la Dirección de AUTOCLUB, consecuente con normas inmutables, no habría acogido en sus páginas agravios ni ofensas para nadie.

HORNEROS Y GORRIONES

Señor Ciriaco Díaz:

En la revista AUTOCLUB del mes de febrero ppdo., he leído con sumo interés su artículo sobre el hornero, en el cual hace referencia a los gorriones.

A simple título de comentario, que confirma lo indicado por el señor José A. Pereyra sobre los gorriones, le diré señor Díaz que mi abuela doña Germana Laurentina Masquere de Artigue, viajó en el mismo buque en que aquéllos fueron traídos al país, y muchas veces en conversaciones familiares nos refirió que "el señor Biecker había soltado los 8 gorriones porque le querían cobrar derechos de aduana y los gastos de cuarentena".

Carlos Alberto Artigue
Despachante de Aduana
Avda. de Mayo 560, Buenos Aires

N. de la R. — Sobre el tema nos ha escrito también el señor Angel Martín Sanz, de Coronel Suárez; estima que la nota referente al hornero es muy didáctica y envía como obsequio a nuestro colaborador Ciriaco Díaz, un libro de poemas gauchescos del cual es autor: "Las Tiznadas".

Señor Sanz: ¡Muchas gracias por sus palabras de aliento y por el libro!

HABLEMOS DE LA BATERIA...

Señor Director:

En AUTOCLUB de abril leo en la página 81 una serie de recomendaciones sobre la mejor manera de conservar la batería de un coche... Muy interesante. Aunque yo agregaría estos detalles de sumo interés:

1º) No use la batería por períodos prolongados especialmente en invierno. Si por cualquier circunstancia su motor no arranca, déjelo "respirar" 1 a 2 minutos después de cada intervalo de accionarla, que no debe pasar de 10 segundos por vez.

2º) No haga arrancar su motor con las luces del coche encendidas. Esto, como está demás decirlo, quita fuerza a su batería para accionar el motor de arranque a la velocidad requerida, especialmente en los motores Diesel o cuando la misma no está con su carga completa.

Ahora bien, señor Director; no estoy de acuerdo con la recomendación de que "los terminales se cubrirán con una capa de grasa liviana o vaselina". Esto, es incorrecto. La grasa o vaselina se escurre por entre los bornes causando más inconvenientes que beneficios por no permitir una buena maza. Actualmente, aunque poco conocido, hay un producto que viene en pomos y tiene la propiedad de ser anticorrosivo y conductor. Aplicando sobre los bornes en estado pastoso, se seca y forma una película que en ningún momento le permite formar el "cardenillo" (depósito blanco verdoso). Yo lo uso desde hace muchos años y se adquiere en las casas de repuestos de autos. Le diré que no quiero ninguna clase de propaganda pues no me dedico al ramo del automovilismo, pero es notable la falta de conocimiento entre la gente que habla de "batería" sobre el uso de este producto. En mi coche tengo la batería desde hace 4 años 6 meses, sin haberla reparado nunca, únicamente la cargué en 2 oportunidades, y le diré además que manejo auto desde hace 40 años.

Otra recomendación que sería oportuna: Por lo menos una vez al año pinte con "negro chasis" los soportes de su batería, eliminando así todo principio de corrosión. De ser posible haga lo mismo con las partes adyacentes a su batería (chasis, torpedo parallamas, etcétera).

Ricardo O. Lima
Socio 171714
Pedro Goyena 58, Córdoba

DOS SUGESTIONES

Señor Director:

A manera de colaboración me permito dos consejos: la apertura de una sección encaminada a satisfacer curiosidades técnicas a los lectores, y la inclusión en cada número, de notas informativas destinadas a los que, como yo, son flamantes poseedores de un 0 Km. y se inician como inexpertos automovilistas.

Esteban S. Roca
Socio plenario Nº 170.548
Juan B. Alberdi 326. Ciudad

COMO SE PIDE

El señor Werner Katz, domiciliado en Federico Lacroze 2274, 5º D, Capital, nos pide hagamos una referencia en AUTOCLUB a una nota por él enviada al Intendente Municipal solicitándole tenga a bien reparar los daños que el día 29 de mayo último causó una grúa de la Dirección de Tránsito a su coche, mientras lo trasladaba a la playa en la Avenida 9 de Julio. "Se trata de roturas —dice el señor Katz— en la parte delantera de la carrocería como también del paragolpe delantero de un coche relativamente nuevo, marca Siam Di Tella. Entiendo que la Municipalidad es responsable por el personal bajo su mando, al cual aparentemente le falta idoneidad para su trabajo, siempre y cuando no se trate de malas intenciones, idea que desde luego debe excluirse".

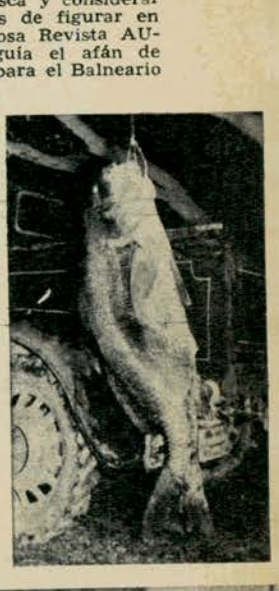
"ASI DE GRANDES..."

Señor Director:

Me es muy grato dirigirme a usted a fin de remitirle dos fotos que causaran sensación entre los socios del Automóvil Club Argentino que tienen afición por la pesca.

Como podrá apreciar por las fotos adjuntas, la pesca es abundante en algunos casos y en otros se sacan piezas extraordinarias. La foto que tiene una corvina sola, fue tomada en los días finales del mes de marzo, fue pescada en el Balneario Claromecó por el señor Groppa, y en la balanza dio un peso de 33 kilos. En los primeros días de febrero, la pareja de pescadores Veirup y Burgueño, en una jornada de pesca tuvieron la satisfacción de pescar las 6 hermosas corvinas que ilustran la otra foto.

Como socio del Automóvil Club, me he dirigido a usted por creer que ésta es una noticia de interés para los asociados amantes de la pesca y considerar que las fotos son dignas de figurar en las páginas de la hermosa Revista AUTOCLUB. Además me guía el afán de tratar de atraer turistas para el Balneario Claromecó, que como usted sabrá forma parte de la zona de turismo denominada Cruz del Sur, que empezando en Claromecó se extienda hasta Bahía Blanca y Sierra de la Ventana. Como dato de interés para los pescadores, pongo en su conocimiento que en el Balneario Claromecó existe durante todo el año la siguiente comodidad: Servicio telefónico permanente con todo el país, hoteles, médico, religioso, estaciones de servicio, etc., alumbrado y servicio de ómnibus diario.



F. Damián Arévalo
Colón 240. Tres Arroyos



EDITORIAL

EL PORVENIR ARGENTINO Y EL CAMPO

SI bien, por diversas razones, sólo podemos destinar breve espacio en este número de AUTOCLUB a la producción agropecuaria argentina, hemos querido ampliar este homenaje periodístico dedicando simbólicamente la edición al hombre de nuestro campo y a la 77ª Exposición Nacional de Ganadería, inaugurada en Palermo en los últimos días del mes de julio.

Creemos que es un homenaje merecido. Además, atendiendo a las circunstancias que singularizan el proceso económico que hoy vive el país, nos permite decir una palabra oportuna respecto del clima social en que según es dable esperar, podrá desarrollarse el trabajo nacional durante los tiempos próximos. Por lo demás, esa palabra encuentra una fácil justificación, si fuera necesario buscarla, en el hecho de que AUTOCLUB interpreta el pensamiento de una amplia organización servicial que brega, en su esfera de acción propia, por el progreso de la República, y en el de que la nómina de asociados de esta Institución representa con bastante exactitud numerosos y muy activos estratos de la comunidad argentina, inclusive, por supuesto, el que invierte sus esfuerzos en el agro argentino, para mejorarlo y enriquecerlo.

Es necesario insistir sobre esta verdad indestructible: por vasta e intensa que sea o llegue a ser la industrialización del país, la producción del agro continuará siendo durante muchos, muchos años, como lo ha sido hasta ahora, la más sólida y segura infraestructura de la economía nacional, la base de nuestro desarrollo. Y parece evidente, además, de acuerdo con nuestra experiencia, que sólo a medida que, con el concurso de la iniciativa y los esfuerzos inteligentes y solidarios de todos, individuos y gobiernos, consigamos poblar nuestros campos semi-desiertos y multiplicar su producción, y dar hogar decente a las decenas de millones de argentinos que pueden y deben encontrar en ellos fuentes pródigas de trabajo y recursos, sólo entonces, repetimos, con un mercado consumidor propio, nuestra industria y nuestra economía general podrán dilatarse y avanzar sobre suelo firme, al abrigo de la versatilidad de los mercados extranjeros. La base de la potencia actual de la economía de los Estados Unidos está en su consumo interno —un continente con, por ahora, algo así como 190 millones de habitantes exigentes— y este ejemplo, que es de nuestro siglo y de nuestra era, no queda invalidado por el esplendor de la industria y la economía británicas, fundadas durantes varias centurias sobre la expansión colonial. Los Estados Unidos constituyen un mundo en sí, y la Argentina dispone, gracias a Dios, de todos los elementos y condiciones necesarios para llegar a serlo.

Las reflexiones que preceden, todo lo esquemáticas que se quiera, sirven para destacar, una vez más, la importancia económica y social del campo argentino en el presente y la feliz gravitación que tendrá en el porvenir.

* * *

Pero para que ese rico y poderoso mundo argentino, cuyo advenimiento prevemos, pueda ser forjado, hace falta la vigencia permanente en nuestro medio de dos condiciones sine qua non: trabajo y paz, para que el esfuerzo colectivo pueda fructificar. Trabajo y tranquilidad interior, para llevar a cabo la tarea creadora.

Hemos padecido un largo período de inquietudes y sobresaltos. ¿Enfermedad de crecimiento o crisis de orientación? Poco importan las definiciones o diagnósticos ex-post facto, salvo en cuanto pudiesen servir para no incurrir en los mismos errores. Lo que nos importa, lo que queremos decir, es que todo induce, suscita y promueve ahora la fundada esperanza de que el día claro no está lejos; que en el futuro que se acerca, tendremos la paz necesaria para trabajar. Para trabajar con fe.

LA DIRECCION



Expresión permanente de una noble inquietud nacional, AUTOCLUB no ha querido permanecer ajena a la fiesta anual del campo argentino, materializada una vez más en la 77ª Exposición Nacional de Ganadería.
La foto que hoy ilustra nuestra portada (1), simboliza en la figura alegórica de la segadora el agradecimiento a Dios por la abundancia de los frutos de la tierra, que ojalá cubran siempre el suelo argentino para la consolidación de su grandeza.

(1) "Canto a la tierra", por Jaime Giralt Font.

UN 25 DE MAYO EN EL GUALEGUA

Una rústica y sencilla alegría ganaba el alma de aquellas gentes

Por CARLOS MASTRONARDI
Para AUTOCLUB

LA celebración del 25 de Mayo en los pueblos del interior asumía características que aún perduran en la memoria menguante de quienes fueron testigos de ese remoto júbilo civil, cuyo rescate ahora intentamos. La fecha patria, en esos lugares donde la historia fluía de la boca sentenciosa de los ancianos y era transmitida por tradición oral, no daba origen a una mera recordación mecánica, sino que se vivía en profundidad. A través del tiempo, el ámbito pueblerino reaparece con toda la tierna sugestión de lo irrecuperable. Nos trasladamos al Gualeguay de 1907 ó 1908.

El triple grito de libertad resonaba solemne en las mañanas saludadas con bombas y en los atardeceres pirotécnicos. Y asomaba a la plaza principal algún humilde soldado de las guerras civiles o algún veterano de la campaña del Paraguay, de donde no había traído otra condecoración que sus cicatrices. Su sola presencia colocaba a los escolares, que los saludaban con veneración, en el centro ardido de remotas batallas.

Bajo el quieto amanecer provinciano, en el tranquilo vecindario cercado de bosques y rayado de pájaros, resonaban las salvas salutatorias de la magna fecha. Los "escueleros", con las mejillas escondidas por el frío, se concentraban al pie del monumento a la Constitución para entonar las estrofas del Himno Nacional. El sol ya estaba sobre el filo rojizo del horizonte, y la patria parecía manar de los pechos infantiles. Las cantadas estrofas podían oírse desde todos los extremos del poblado.

Una rústica y sencilla alegría ganaba el alma de aquellas gentes inolvidables. Desde los campos lejanos, en el imponente "breack" o en la hamacada volanta, llegaban las familias de los hacendados para asistir a los festejos. Las grandes ruedas de esos vehículos, al entrar en la zona empedrada, hacían un ruido atronador. A propósito de ellos, recordamos con alguna emoción que la honda cochera de arreos —antecesora no muy remota del garaje— era uno de los recintos que, acaso por su aire misterioso, los niños preferían para sus juegos. El olor del cuero y de la brea era inseparable de esos lugares cubiertos, donde se holgaba la móvil alegría infantil.

Tedéum y festejos populares

LA celebración patriótica ganaba el ánimo de todos, estancieros y no estancieros; en consecuencia, también el paisanaje llegaba en sus hermosos y enjaezados caballos. Al aproximarse al pueblo, el andar de las cabalgaduras se hacía lento y había cierto recelo filoso en la mirada de los jinetes. Muchos de ellos lucían una barba renegrida que acentuaba su condición selvática. Había en el aspecto y el porte que lo singularizaba un natural señorío que encontraba correspondencia en la parquedad de sus ademanes y en la mesura de sus expresiones.

El reloj parroquial, cuyas campanadas eran como el alma sonora y perdurable de la población, marcaba las horas del sucesivo júbilo. Ese día, sus límpidos toques parecían más vibrantes y conmovedores. Después de oficiarse el Tedéum al que asistían los hombres de pro, rígidos y solemnes en sus levitas y palpitantes de emoción patriótica bajo las almidonadas camisas, se iniciaban los festejos y certámenes populares en el descampado próximo, junto al dormido río que daba nombre al núcleo urbano. Las aguas como aquietadas entre los sauces y los bruscos malones de pájaros que venían de los montes cercanos, imprimían cierta gracia cerril al espectáculo. Hombres oscuros y callados, hombres llegados de lejos, pero que más bien parecían venidos de otra época, orillaban la alegre reunión, manteniéndose a distancia de los suntuosos "manates". A veces, la ironía relampagueaba en sus ojos, o se resolvía en una broma dialectal, cerrada, sólo inteligible para los que llegaban de "afuera". Acaso estos versos contribuyan a precisar su evocación:

Entonces, vi magníficos jinetes
cuyo tropel cruzó el galano pueblo;
supieron de jornadas elocuentes
y en sus ojos cerriles puso asombro
un fulgor de vivaces antorchas y
[descargas
que en la inocencia del anochecer,
al distraído espacio se elevaba
desde el claro y parejo caserío.
Y recuerdo que a veces,
tras el párrafo excelso del tribuno,
estiraban un grito ya perdido,
un selvático grito venturoso
que los próximos campos devolvían.

Y DE AYER

Por la tarde, ante el edificio de la policía —vetusta construcción situada frente a la plaza— formaba el piquete de agentes, que los vecinos llamaban soldados, conforme a una tradición muy nuestra. Bueno es recordar que, en esa época, las tropas de línea y las fuerzas policiales se hallaban casi identificadas. Corresponde tener en cuenta, asimismo, que por entonces llamaban "jefe político" al funcionario que hoy denominamos jefe de policía. Y volvemos a la ceremonia vesperal. Con el aire matón y el alto quepí requintado, alineábanse los gendarmes (con intención despectiva de neta ascendencia peninsular, el pueblo los llamaba "moros") a lo largo de la dependencia policial, que en el recuerdo se nos aparece extensa, bajita, pegada al suelo, con sus repetidas ventanas de rejas y su "clarín" a la puerta.

Ante la emoción y la curiosidad de los escolares, el teniente López o el subteniente Vega —estos grados, según creemos, han desaparecido de la institución—, luego de dar la orden de firmes a sus subordinados, desenvainaban el sable que refulgía en el atardecer ya desganado, y con gesto enérgico, como cortando el horizonte con el acero, mandaban la descarga de fusilería, cuyo retumbar conmovía el crepúsculo y se ahondaba en la extensión silvestre.

El "baile de gala"

EN la plaza, iluminada con una prodigalidad digna de la fecha, la banda del municipio hacía oír los compases del himno, y luego inundaba el pueblo con su invariable repertorio de valses y trozos de ópera. El tango era niño entonces; tenía nuestra edad y no podía presentarse en las fiestas grandes. Y si bien el júbilo civil y el sentimiento épico llenaban el día, la cuerda lírica también dejaba percibir su íntima vibración. Era la plaza manantial de idilios y escenario de toda juvenil alegría. Pese a la magnificencia de su atavío, la Patria no era la única musa...

Por la noche, mientras las gentes humildes se encaminaban en busca de las diversiones que habían sido organizadas para ellas, las damas se preparában para asistir al baile de gala. En realidad, mucho antes de llegar la noche empezaba su compleja labor preparatoria. A favor de un tiempo más playero y dilatado que el de hoy, mil preocupaciones y desvelos originaba su "toilette". Con animosa buena voluntad, las criadas iban y venían, contribuyendo así al lucimiento de la niña o de la señora. Era costumbre ataviarse con una lentitud minuciosa, que resultaba casi inimaginable en nuestra época. Ceñidas mangas tubulares, barrocos peinados y ondulantes sedas realzaban los encantos de aquellas damas que hoy son abuelas o que ya no existen. Evocamos los tiempos del satén Liberty y de las flotantes "aigrettes", adorno este último que decoraba con cenital arrogancia las armoniosas cabezas. Evocamos los tiempos de la paqueta sala penumbrosa —sustantivo genérico que, sin embargo, sólo designaba la sala de recibo— donde todo era silencio y clausura hasta el anochecer, hora en que se abrían las fundas de los pianos. Entonces, esos recintos se llenaban de música y de amigos. Porque la amistad era tan constante y puntual como la gavota "Sthepanie", el vals "Cuando el amor muere" y la muy rioplatense "Marcha de los tres árboles".

El baile del 25, para decirlo en previsible lenguaje periodístico, comportaba todo un acontecimiento social. Nada de extraño, pues, que la asistencia femenina extremara sus cuidados y previsiones. Dos serviciales muchachas, con mano firme y energía apropiada al caso, ceñían el imponente "corset", con ballenas, al talle de su patrona que, si bien un tanto envarada, lograba de este modo acentuar sus naturales atractivos.

El engalanado club resplandecía. En las pausas o intervalos entre una y otra pieza bailable, las parejas paseaban por el salón, tomadas del brazo y también unidas por algún tema de compartido interés. El suyo era un lento paseo muy conversado. Más o menos enfiladas, como las figuras pares de un friso, cumplían un cadencioso movimiento circular junto a los sillones ocupados por las importantes matronas, que las contemplaban con avidez y deleite. Esa vistosa secuencia contorneaba rítmicamente la sala y permitía someter al juicio de todos no sólo los trajes, sino la belleza de las



La frondosa ribera del río Gualeguay, a la altura del lugar donde se levanta la ciudad del mismo nombre.

jóvenes y la galanura de los caballeros. (Los improvisados bailes menores que, en razón de su carácter, excluían toda aparatosidad, eran habitualmente llamados "tertulias". El vals, la polca, el shotis y, ya menos frecuentes, los decorativos lanceros, integraban el repertorio coreográfico de aquel tiempo).

Los fuegos de artificio

EL pueblo, con entusiasmo a veces gritón, concurría a la plaza donde se levantaban las armazones de los fuegos de artificio. ¡Qué Mayos los de entonces! Allí estaban don Valentín Almada, don Mateo Cuevas, don Justo Gómez, don Cipriano Retamar, don Guillermo Fustel, don Claro Posadas y otros hombres de campo que daban a las celebraciones cierto prestigio chúcaro. Todos ellos, desde un rincón penumbroso, presenciaban el espectáculo de los fuegos de artificio. Algunos venían de los montes del Sexto (distrito), o bien "del otro lado". Vestían, innecesario es decirlo, las mejores prendas camperas. Si algún ocurrente daba en la arrogancia banderiza de lucir, a modo de golilla, un pañuelo colorado, nadie se llamaba a engaño de su fe política. El rojo distinguía por aquellos años a la fracción ortodoxa y dominante, en tanto que sus oponentes tradicionales hacían una insignia de la boina blanca. No bien se percibía un pañuelo de subido color, manaba el comentario casi ritual: "Es un tararira...". Tal vez resulte ocioso recordar que la tararira es un pez enjuto, belicoso y pródigo en espinas.

Por la tarde, los festivos paisanos habían asistido a las carreras de sortija. Después se congregaron frente a ese mágico incendio de castillos de pólvora y cartón. Una multitud compacta seguía las alternativas del ígneo programa, cuyo escenario era el mismo cielo nocturno. Como dijera Lugones, la primera bomba subía con tremendo desembarazo a horadar firmamentos. Luego ardía la rueda giratoria, "crepitando fantásticos colores". El alto espacio dejaba ver las más extrañas y móviles geometrías.

En el centro de la plaza se realizaban pintorescos concursos. Allí estaban el rompecabezas y el resbaloso palo en cuyo extremo superior había una codiciada suma de dinero, que sería de quien pudiese llegar hasta ella. Una pálida luna de otoño, con indiferencia cósmica, presenciaba las ruidosas diversiones. Ya muy entrada la madrugada, el pueblo ganaba su quietud habitual. Entonces, en la hondura de la noche encalmada nuevamente podía oírse el clamor apagado, indefinible, de lejanos animales selváticos.

En suma, esos 25 de Mayo en la provincia fueron tan lindos como el que poetizó Bartolomé Hidalgo, el sargento gaucho que le sacó punta a la emoción patriótica y que describió con sabrosa maestría los festejos que se realizaban en la Plaza de la Victoria, que es de "todos los lugares de América, el más curado y saturado de historia". Dice esa voz primera: "No he visto en los otros años junciones más mandadoras, ¡y mire que no lo engaño!".

Estas realidades borrosas de algún modo sobreviven en el paisaje y en el espíritu de las gentes del Gualeguay actual. Aquél y éstas merecen ser conocidos por quienes recorren el interior y buscan la entraña emocional de la República. Al intimar con el presente, también rescatarán el pasado. Y con todo lo remoto, también estas fiestas mayas que evocamos.

TODO es Nuevo en NOEL



YUSTE 114

Ahora también:

CARAMELOS SUPERFINOS



ALMENDRA - AVELLANA - NUEZ - SAMBAYON - FRUTAS: ANANA, FRUTILLA, DAMASCO Y NARANJA - CARAMELOS ACIDOS - RELLENOS CON LICOR.

NOEL

La adquisición de los más modernos equipos alemanes de elaboración le permite ahora a NOEL presentar el más fino surtido de caramelos rellenos, con frutas, ácidos y con licores. Pruébelos, ya están en todas partes para llenar de gozo su paladar!

AHORA MAS QUE NUNCA... GUIESE POR LA ESTRELLA NOEL

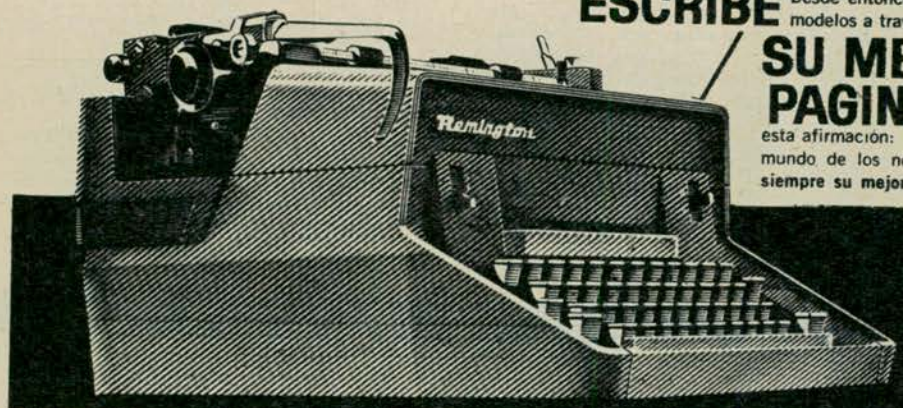
Anunciar en AUTOCLUB no es un gasto. El alto poder adquisitivo de sus lectores lo convierte en la más inteligente inversión.

La marca que mueve el mundo de los negocios

REMINGTON ESCRIBE SU MEJOR PAGINA

La primera máquina comercial del mundo fue producida por Remington. 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.

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 margenes perfectos. Nueva base plana para borrar. Cubierta superior fácilmente desmontable. Extraordinaria sensibilidad al tacto. Chasis reforzado.

Remington Rand

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

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

Visiones de AMERICA

EN Barranquilla, el puerto más importante de Colombia, me dieron una relación desconcertante de los sufrimientos que había de arrostrar antes de llegar a Bogotá.

—Si ello es como cuentan —discurría yo— al gobierno colombiano yo le pido una cruz.

—No tiene usted idea de los pésimos ratos que le aguardan —insistían mis amigos—; por lo largo y lo molesto, un viaje a la capital de nuestra querida república es algo heroico.

Quise saber lo que duraba el viaje.

—Si el río trae bastante agua —me dijeron— puede usted llegar a Bogotá en diez o doce días.

—¿Y si trae poca?

—Entonces... ¡nadie sabe!... Cuando el barco encalla hay que armarse de paciencia y esperar una semana, dos... hasta que las nubes digan, "allá vamos nosotras"... y lo pongan a flote.

También me hablaron de la intolerable comida de los vapores, del calor asfixiante, de los mosquitos trasmisores del paludismo, que en legiones nutridísimas caen sobre el barco apenas se enbarranca o se detiene a aprovisionarse de leña; de aquellos lugares donde el río se angosta tanto que los árboles de ambas márgenes tienen sobre el viajero un palio de verdura, y de centenares de monos que, enlazados por las colas, pasan de orilla a orilla; de los caimanes que escoltan el buque y, de no espantarlos a balazos subirían a bordo... Estas descripciones, lejos de enflaquecerme el ánimo me enfervorizaban.

Cuando subí a bordo del vapor "Lopes-Penha" me hallé en un buque muy distinto del que esperaba encontrar. El interior, pintado de blanco, producía una amable impresión de claridad y de limpieza; los camarotes eran bastante capaces y tenían ventanas defendidas por una red metálica contra las insectos. Había luz eléctrica, ventiladores y en el comedor, muy espacioso, los viajeros disponían de una pianola para bailar. Teníamos bebidas de todas clases, hielo...

Casi de noche, el "Lopes-Penha" largó amarras y comenzó a romper la corriente. A popa las aspas de una rueda azotaban ruidosamente las aguas. La mayoría del pasaje se hallaba en cubierta. Una brisa frescachona nos envolvía y despeinaba a las mujeres; algunas de ellas luchaban contra la indiscreción de sus faldas estivales, demasiado cortas, demasiado sutiles. Desde el cénit, una luna magnífica iluminaba el paisaje, empapado en silencio. Cuando bajé a mi camarote llamé al camarero:

—Se le ha olvidado a usted colgarme el mosquitero.

—No, señor —repuso—; no se me ha olvidado. Es que no hace falta. Yo estoy seguro de que el señor dormirá muy bien. Aquí hay menos mosquitos que en tierra.

Mi camarero tenía razón; dormí perfectamente; y atentos a este ejemplo y a otros que, por centenares, podrían citarse, debemos declarar que lo único malo de los viajes es lo pintoresco que contamos de ellos por darnos importancia.

El paladín de las cosas evidentes

Desde el día siguiente cada pasajero eligió el lugar que consideró más simpático, y la vida fue adquiriendo el carácter tranquilo, íntimo, ecuánime, familiar, que conservaría hasta el fin. Sabedores de que habíamos de permanecer juntos dos o tres semanas —acaso más— por egoísmo quisimos sernos agradables mutuamente. Entre los viajeros que recuerdo aparece un anciano alto, seco y pajizo, tocado con una gorra a cuadros y víctima de una sordera que, obligándole a inclinarse ante su interlocutor, para poder oírle, le elegantizaba. De frac aquel hombre hubiera estado muy bien. Era un ingenuo que se desvivía por serme agradable y únicamente sabía decir cosas inconcusas. Verbigracia:

—Hoy hace calor.

Era una aseveración que, si los termómetros señalaban cuarenta grados a la sombra, nadie iba a discutirle. Otras veces decía, refiriéndose al viaje:

—Ya nos falta menos...

¿Cómo contradecirle? ¿Cómo oponer a sus observaciones, tan justas, tan prudentes, ni siquiera un sofisma?... Por lo cual yo le llamaba "el paladín de las cosas evidentes". Una noche, ya tarde, sentí que me palmeaban en un hombro. Me volví; era él:

—Ya ha salido la luna —dijo.

No cabía duda; la luna estaba allí. ¿Qué comentarios poner a sus palabras? Yo me desesperaba con aquel hombre, que sin duda era muy bueno. Hubiera querido ser amigo suyo, hablarle, entretenerle, hacerle feliz... ¿Pero cómo sostener con él un diálogo que exigiese algo más de un gesto afirmativo?

Las márgenes del caudaloso Magdalena prolongaban interminablemente su esplendor verde. A muy espaciados intervalos el barco acostaba a un tinglado de madera, especie de muelle, para recoger el combustible que alimentaba sus calderas, y entonces el trajín de la rueda impulsora cesaba y el silencio parecía más hondo y más pegajoso el calor.



Este es el aspecto que ofrece actualmente el río Magdalena. No es, lógicamente muy distinto al que describe el autor de esta nota, evocadora de un viaje efectuado en muy curiosas circunstancias hace cincuenta años.

UN VIAJE POR EL RIO MAGDALENA HACE CINCUENTA AÑOS

Por EDUARDO ZAMACOIS

Para AUTOCLUB

Terminada la faena aproábamos río arriba. Todo era soledad selvática. De tarde en tarde un caserío ribereño; quince o veinte chozas hundidas en el bosque. Luego, otra vez, la selva inacabable.

El misterio del sacacorchos

Empezábamos a aburrirnos. Ya no bailábamos, ni recordábamos cuentos, ni el médico de a bordo hallaba con quien jugar al ajedrez, ni los tiradores se molestaban en disparar sus pistolas contra los caimanes verdinegros dormidos en el fango de las orillas.

Una mañana fui al camarote de Márquez, mi secretario, no recuerdo a qué. No había nadie. Márquez era un espíritu ordenado y conservador, que daba importancia a cualquier bagatela. Sobre una mesita tenía dispuestos, en dos ringleras el frasquito de la brillantina, el cepillo de dientes, la navaja de afeitar, una lima para las uñas, unas tijeritas, un sacacorchos... Para darle un disgusto cogí el sacacorchos —que yo sabía que estimaba mucho— y me lo guardé en un bolsillo. Al anochecer, estaba yo a proa charlando con "el paladín de las cosas evidentes", cuando Márquez llegó preguntándome si yo había estado en su camarote. Le dije que no.

—Entonces —rugió— me han robado el sacacorchos y el ladrón ha de ser el camarero.

Todos los camareros eran chinos, y Márquez los cubrió de improperios. Para más exasperarle puse a sus insultos esta apostilla venenosa:

—Si el sacacorchos fuera mío, yo sabría recobrarlo. Pero usted es tonto.

"El paladín de las cosas evidentes" solicitó informes de lo ocurrido. Mi secretario satisfizo su curiosidad con abundancia tropical, y convinieron en que el sacacorchos debía aparecer, "no por lo que vale, sino por lo útil que es". Sin demora Márquez corrió en busca del presunto delincuente, y lo trajo a nuestra presencia para darle mayor gravedad al interrogatorio.

Márquez: Cuando esta mañana arreglaste mi camarote, ¿no viste un sacacorchos?

Chino: (Ya sabemos que los de su raza no pronuncian la erre). No señol.

Márquez: Estaba en la mesita. Ese sacacorchos se ha perdido y tiene que aparecer.

Chino: (Solícito). Bueno, señol. ¿Quiele que lo busque ahola?



Márquez: (Hecho un jabato). ¡Naturalmente!... ¡Ahora mismo!

Se va el chino y "el paladín de las cosas evidentes" insiste en que el sacacorchos debe aparecer, "no por lo que vale, sino por lo útil que es". El camarero vuelve:

—Señol, el sacacolchos no está.

Márquez quiere lanzarse sobre el chino y apretarle el gañote. Nosotros le sujetamos. El minuto criminal pasa. El chino, asustado:

—Quizá el señol lo llevó al comedol para destapal una botella, y lo dejó allí. Se lo pleguntalé al otlo camalelo.

Márquez se queda bufando. "El paladín de las cosas evidentes" le compadece, y nuevamente reconoce que el sacacorchos debe aparecer, "no por lo que vale"... etcétera. Regresa el chino, seguido de otro.

—Señol, el sacacolcho no está.

Márquez, palidece.

Chino 1º: Lo buscamos debajo de la mesa y no está.

Márquez enrojece. Yo le observo y concibo la esperanza de que sufra un síncope.

Chino 2º: Lo buscamos en la basula y no está.

Márquez: (Recobrando el uso de

la palabra). ¡Canallas, ladrones, vais a ir a la cárcel!

Chinos (a dúo): El señol puede hacel lo que quiela: el sacacolcho no está.

Márquez: ¿Sí, eh?... ¿Dónde anda el capitán?

Se los lleva a empujones. Nuestro compañero de viaje se inquieta; yo me echo a reír.

—No pase usted apuros. Tranquilícese. Vea, aquí está el sacacorchos.

El paladín (estupefacto): ¡No comprendo!... ¿Por qué ha hecho usted eso?

Yo (indiferente): Realmente, para divertirme; para que suceda algo y tener, entonces, de qué poder hablar.

El paladín: Es que esos chinos, con el valor que les da su inocencia, pueden agredir al señor Márquez... (Hace ademán de dirigirse a donde supone que se desarrolla la tragedia).

Yo (deteniéndole): ¡Déjeles!... Lo más que puede ocurrir es que los chinos asesinen a Márquez, o que el capitán mate a los chinos. ¿Y qué?... Lo que suceda siempre nos servirá de distracción.

Lejos, a popa, oímos gritos de gesta y, seguidas, varias sonoras bofetadas.

—Ahora, sí —le digo a mi acompañante, tomándole de un brazo— corra usted. Creo que he tenido éxito.

El corazón de una buena batería!...

SEPARADORES

DARAK-ARMORIB

adoptados por los principales fabricantes de baterías!

Los separadores son el sistema vital de toda buena batería. Cuando adquiera la suya asegúrese que tiene separadores DARAK-ARMORIB, consagrados mundialmente por estas valiosas cualidades:

- **PROVISION ELECTRICA TOTAL.** Los separadores Darak-Armorib permiten aprovechar toda la energía acumulada en su batería, garantizando buen funcionamiento de todo el sistema eléctrico.
- **ARRANQUE SEGURO EN FRIO.** La baja resistencia eléctrica y el diseño acostillado inalterable de Darak-Armorib facilita el trabajo de su batería aún con los más intensos fríos.
- **LARGA DURACION.** Los separadores Darak-Armorib son fabricados para resistir la corrosión y la oxidación en las peores condiciones de temperatura y exigencias de uso, lo que asegura larguísima vida a su batería.

Porosidad rigurosamente controlada que permite la libre circulación del electrolito.

Costilla de compuestos vinílicos expandibles en presencia de ácido e inmunes a la acción oxidante del peróxido de plomo. La adhesión de estas costillas a su base es cuidadosamente asegurada durante el proceso de fabricación.

Fibras celulósicas impregnadas con resinas sintéticas resistentes al ácido

GRACE

DEWEY & ALMY ARGENTINA S.A.I. y C.

PRIMERA JUNTA 550 - QUILMES F.N.G.R. - T.E. 203-2116 0880, 1730 2181

Un recibimiento inesperado

Al cuarto o quinto día de navegación desembarcamos en la Dorada, de donde, horas después, salíamos en ferrocarril hacia Puerto Beltrán, primer embarcadero del Alto Magdalena. A cada rato oía decir:

Vamos subiendo: desde Barranquilla hasta Bogotá no hacemos más que subir. La Dorada está a mayor altura que Barranquilla; Beltrán a mayor altura que La Dorada; Girardot a mayor altura que Beltrán; Facatativá a mayor altura que Girardot... y así siempre.

Cuando, en una tarde otoñal y tras un éxodo de once días, llegamos a la capital colombiana, nuestras ansias de reposo eran grandes. Más que los pies, el corazón nos exigía una tregua. Esto parece explicar el por qué acentuamos la última sílaba del nombre: Bogotá. Es un nombre truncado, inconcluso; acaso porque a Jiménez de Quesada, al bautizarla, le faltó el aliento...

Allí nos esperaba una sorpresa. La juventud liberal, en su lucha constante con los elementos beatos que hicieron de Colombia "el convento de América", había acordado tributarme un gran recibimiento, y a la llegada del tren los andenes de la estación rebosaban gente. A lo largo del convoy voces impacientes preguntaban:

—¿Dónde está?... ¿Dónde está?...

En mi compartimiento viajaba el nuevo embajador de Cuba, en Colombia. Habíamos amistado mucho. Era un cincuentón embigotado, gordo y bajito.

—Me parece —le dije— que le buscan a usted.

Mis palabras esponjaron su vanidad. Lo advertí en seguida. Sin embargo repuso, discreto:

—¿No será usted?...

El gentío gritaba:

—¡Viva España!... ¡Viva Cuba!...

—No señor. A quien vitorean es a usted —insistí.

Todos nuestros compañeros de viaje opinaron igual, y nos levantamos, para salir.

—Vaya usted delante señor Embajador —le decían.

Así lo hizo, con una complacencia que en vano quería disimular. Tras él iba yo. Antes de bajar del vagón se detuvo, como en espera de una ovación. El público empezó a aplaudir. El sonreía. De pronto la multitud enmudeció y un joven, un estudiante, que llevaba en la mano unas cuartillas, empezó a leer. Su bienvenida se dirigía "al viajero ilustre, al espíritu selecto, al caballero ejemplar, al modelo de ciudadanos"... etcétera. Con otras muchas frases laudatorias que obligaban al homenajeado a sonreír y a mover la cabeza afirmativamente. Hasta que el saludador comenzó a decir: "El gran novelista que hoy nos visita"... Oído esto el Embajador, desconcertado, se puso a gritar:

—¡No soy yo!... Eso no es para mí!

Sucedió a esta declaración una gran carcajada, y con esta nota cómica finalizó el viaje.

caleidoscopio español

COMO el grano de la buena pimienta, la rosa breve y la dueña chica, Madrid, no muy extensa, se ofrece dispuesta a sazonar las horas del viajero atraído por sus gracias y contrastes. Acaso por demasías, la verdad es que no sé a ciencia cierta, ni cómo ni de qué hablar a su propósito. Es posible que un refrán o un poema ayuden a trasponer los umbrales Por los primeros vayamos: "De Madrid, los extremos; de Valladolid, los medios", alusión, sin duda, a cielo y tierra, clima y verdor, paisaje y ambiente madrileños. Transparente el aire, clarísima la luz —"pueblo del sol", la saludaron los árabes—, en los tres meses calcinadores a que alude el segundo: "Nueve de invierno, y el resto de infierno", como quien abre un inmenso odre de brisa jugueteadora y fresca, un airecillo con sabor a pinares se alza del Guadarrama hacia el atardecer, mientras el Manzanares añora gloriosos ayeres, cuando, "casi río", serpenteaba entre verdales labe-



Del grupo de las antañonas callejas medioevales surge en el Madrid eterno esta visión del Arco de Cuchilleros.

"MADRID y el grano de la buena pimienta"

". . . es pequeño el grano de la buena pimienta, pero más que la nuez conforta y calienta" . . .

Por NOEMI VERGARA DE BIETTI
Para AUTOCLUB



La Facultad de Medicina se destaca en la Ciudad Universitaria como un exponente de la arquitectónica moderna.



En el monumento a Cervantes las figuras de Don Quijote y Sancho Panza tienen todo el valor de un símbolo.



Esta toma fotográfica, de ángulo audaz, nos muestra la moderna línea arquitectónica del edificio "España".



rintos Ahora, doméstico, precario, escurridizo, se nos hace imposible que alguna vez tuviera aguas viriles. Quedémonos según lo vieron la sabiduría de Lope y del pueblo:

Manzanares, Manzanares,
arroyo aprendiz de río...

lo definió el risueño gracejo de las gentes; y el Fénix, saludando al puente de Toledo, comenta:

y aunque un arroyo sin brío
os lave el pie diligente,
tenéis una hermosa fuente
con esperanzas de río...

Si en la compañía del universal creador seguimos, ¿por qué no repetir con él aquel "De Madrid al cielo", ditirambo aplicable, un tanto terrenamente, a los 650 metros con que la capital española se empina para curiosear en el lejano mar?

Y que antaño, por la amenidad de sus bosques de Aranjuez y el Pardo, por sus aguas, praderas, sotos de caza mayor y la feraz tierra de la vecina vega, el paisaje fue distinto al que se recorta hogaño desde el mejor mirador ciudadano —los fondos de Palacio—, lo atestigua otro ingenio que le amó con pasión:

Madrid: ¡adiós tu prado y fuentes
que manan néctar, llueven ambrosías!...
(Cervantes: "Viaje al Parnaso")

¿Será por femenina que han hecho siempre lenguas de ella soñadores y poetas? Pues, aunque en rigor se diga el Madrid o los Madriles, sugestivos contornos mujeriles urden su carne morena. Ciudad de acusadísimos contrastes, donde avenidas ultramodernas se dan la mano con plazas y calles sosegadas, y cabe a los rascacielos más altos de Europa se yergue airosa a casa colonial o el templo barroco, cada rincón con su matiz personal completa rasgos de un delicado conjunto bien de nuestro sexo ¿Retazos?... ¿Retoños de días arábigos? Pues si es historia que el asiento venía desde el siglo V de la era, y que por ahí anduvieron también los romanos codificadores y guerreros, no lo es menos que un día de Mahoma, allá por nuestra octava o novena centuria, los berberíes, nómades soñadores, llegaron a convivir dentro de la muralla con el carpetano adusto como sus serranías. Ramiro II, en el 933, la poseyó ¡por un puñado de horas!; y en el 1083, Alfonso VI, más afortunado al reducirla. "convirtió a los musulmanes en mudéjares y, a los mozárabes en cristianos". En 1202, la otrora villa fronteriza logró fueros; y alrededor de 350 años corridos, Felipe II la erigió corte de las Españas.

Entre los madriles que caben en el Madrid eterno figura la moderna línea del barrio de la Concepción.

Cuanto sigue no es ya neblinoso espejo: azares y heroísmos los atestiguan documentos, archivos, piedras, cuadros, libros... Y el que en 1561 (¿o 63?) fuera "lugarón con 2.500 casas, 15 mil vecinos, buenos pastos como las del Pardo Viejo o los Recoletos y lindes nuevas en las puertas de Atocha y la del Sol", ¡tan maja la joven de cuatro siglos!, alberga hoy dos millones de madrileños, que trabajan, arguyen, sueñan, beben el sol en la Puerta homónima y contagian alegría haciendo chisporrotear la sonrisa en los labios tristes.

El Madrid de Goya y de Velázquez:

¿Se puede estar sosegado en Madrid, dentro del linde de una internacional habitación de hotel que atisba a la calle de Atocha desde un amplísimo balcón? Por supuesto, no. Un airecillo vibrador cosquillea mis talones, y venciendo laudables intentos de lectura, me desentiendo de cuanto me rodea, echándome a andar. Mi calle es donosa, abierta, con la gracia madura de quien sabe mucho y viejo para contar. Muy cerca se encuentra la mayor de mis tentaciones matritenses: el Museo del Prado, la más severa y aristocrática colección de obras maestras, alrededor de 3.000 cuadros, de la gran pintura europea En cuanto a la sección española, ayuda inestimable para revivir hacia los siglos muertos. basta volvernos sobre los Goya, los Velázquez, los Greco, los Ribera, los Murillo, para resucitar, cálido, palpitante, el ayer. Lección imperecedera en el mundo de los colores y las formas, prueba hasta dónde España, con su proverbial generosidad, derrocha genios.

Por la puerta del Prado dicha de Velázquez. me dirijo, segura, a mis Goyas, señoreando en varias salas. Me atraen en especial. las que exhiben los cartones para la Real Fábrica de Tapices, existente ya en 1776, pero a la cual Carlos III estimuló encargando al inmortal aragonés y a su suegro Bayeu nuevos diseños Allí están, dibujo minucioso rico en detalles, vivísima paleta policroma reflejando, en su dramaticidad o su travesura, al pueblo y sus gustos: "El pelele", "La gallina ciega", "La merienda", "El quitasol", "El cacharrero", "La riña en la venta nueva", y su deliciosa colección de rapazuelos, uno de los conjuntos más tiernos, sugestivos y finos de la plástica mundial. Majas, majos, pícaros, chulos, kermesses y fiestas populares, si el motivo recuerda a Brueghel, se personalizan los cartones, dentro de lo universal del asunto, por su inconfundible madrileñismo. Al observarlos y distraerme con el fondo que enmarca a los personajes, me pregunto: "¿Cuándo Madrid se sorbió el paisaje?" Porque ya en los días de Goya "la villa carecía de

lo natural que la hiciera famosa: terreno selvático, desigual, pintoresco, con aguas, bosques y la caza mayor", tan bien representada por el oso de su escudo.

Tampoco me ayudaría a reconstruirlo la labor de Velázquez. Pintor cortesano, sorprende en sus retratos el espíritu de la ciudad, pero no su físico. Su genio vigorosísimo y delicado pinta en la penumbra de Palacio, "en primera persona", haciendo del paisaje que contempla, más que nunca, un estado de ánimo.

De la mano de otro Goya, el de "La pradera de San Isidro", rincón de la periferia de más afortunada posibilidad de reconocimiento, salgo de Madrid. La tela es pequeña: 1 m. por 0.50, pero de una de las más amenas, cordiales —como mano sin secreto— y vivaces, nacidas de su paleta. En ese lugar, la orilla diestra del Manzanares entre los Sacramentales de San Isidro y San Justo, se realizaba los 15 de mayo la tradicional fiesta de romería aquí representada. En primer plano, graciosas gentes tendidas sobre los pastos: ellas, con sus lujosas faldas amplias, sus mantillas, sus quitasoles; con calzón corto y medias de seda, los caballeros; en el aire, enredillos de amor y dimes y diretes de conversadores; y como telón de fondo, la ciudad de 1791, despareja, dominando los altibajos las torres y cúpulas de San

Este es el aspecto que ofrece el lado opuesto del Arco de Cuchilleros con sus balcones cargados de historia.



El contraluz de esta toma crea un clima apropiado a la Plaza del Marqués de Comillas, otro típico rincón madrileño.



Los mayores tesoros del arte pictórico hispano se ocultan tras los muros del Museo del Prado que aquí vemos.



La entrada principal del Museo del Prado, etapa obligada de todos los turistas que llegan a Madrid.

Francisco el Grande, en la ya entonces parte más antigua de ella.

Resulta indudable que la ciudad es capaz de cambiarle a una los más definidos propósitos. Iba a seguir discurriendo sobre las cambiantes del paisaje, cuando acude a mi recuerdo Juan Molina Borges, caballero y artista, para más abundamientos, enamorado del viejo Madrid de los Austria, donde vive, calle de la Fuente. Fue él quien me contó la historia de esa romería, la única que —aunque bastante desfigurada— por lo menos subsiste.

El 15 de mayo, día del patrono San Isidro, los brazos mórbidos y tostados de las lavanderas cesan de remecer las aguas del río que "pone centelleos de plata sobre la tierra ocre". Otras faenas, de habitual amorosas, reemplazan las cotidianas. También son distintas las gentes que tienen "fatigoso" programa a cumplir en la jornada: beber agua milagrosa (se dice que sacada del pozo del santo, entre paréntesis cuentan que labriego conversador y un tanto holgazanillo), comprar botijos y cacharros pintureros, estridular el aire con pitos, matracas y toda clase de objetos para bulla, atascarse de rosquillas, comer, beber, reír..., reñir, bailar y tragarse el polvo En tren de datos "históricos", allí se comieron por primera vez las célebres tortillas doradas de patatas, ¡tan altas como el Empire State!, se lucieron los primeros mantones "de la China" y "los alfombraos", los primeros bigotes retorcidos, ¿por qué no?, el primer dúo entre mocita y mocito que "pedía música": " Con una falda de percal planchao, / unos zapatos bajos de charol, / con el mantón de fleco arrebujao, / por esas calles va la gracia e Dios"...

En fin, otro recuerdo que cruza: los barrios del Palatino y el Morisco, con vistas a la sierra, y sotos, colinas, choperas y alamedas, me hacen temer que haya sido injusta para "mise en scène" sobre la cual Madrid asienta su garbo.

El Madrid o los Madriles:

Y ya que en juego de acertijos andamos, ¿cuántos son los Madriles que conviven en este Madrid al cual definen su distinción, su vivacidad y su encanto... indefinible. ¿Cuál prefiere mi ánimo? ¿El señoril de la magnífica jardinería del Retiro, o este del Paseo del Prado, en que consumo horas y ocios, en medio de niños, niñeras, globos, perros, barquilleros, diareros, autobuses, enamorados y pescadores de nubes? ¿Y por qué no el barrio de la Manolería, con su corazón en la cabecera del Rastro, o la calle del Lavapiés, mientras busco entre los enredijos urbanos del Peñón, el Tribulete, los Tres Peces, o el Ave María, las sombras de los manolos, eternos en el arte de Goya y en los sainetes de Ramón de la Cruz? Mientras barzoneo, descubro en los rasgos graciosos y el desenfadado donaire de una muchachuela que pasa su ascendencia: Paca, la Salada, o Manola, la Ribeteadora...

Si estas piedras hablaran, contarían las peripecias de la manolería, con amores estrepitosos y cortos, oficios a lo lazarillo, celestina u holgazán, romerías sazonadas con riñas, pasacalles, bebidas y sabrosos diálogos en ese lenguaje de apócopes y síncopas que tan bien recuerdan zarzuelas de época. De este Madrid me corro al de los majos, ¡y andar con tiento de no confundirlo!, que acuesta faenas y rescolda sueños en el barrio de las Maravillas, por el Chamberí. Pedazo de Madrid que no es Madrid, con aquellas gentes desaparecidas que en las calles del Perro, la Justa o de Hita gustaron "de la paz callejera, ejercieron oficios con responsabilidad y horario, aceptaron de jolgorios y amores, la penúltima copa, aquélla que no se pasa a la embriaguez", y que sin alardes, un 2 de mayo, mostraron su varonía al defender, sin ahorro de sangre, el derecho de seguir siendo madrileños y hacer lo que a un español se le da la real gana. Por el barrio morisco ando cuando de súbito, sin saber cuánto caminé, me topo con la calle del bonito nombre del Barquillo, nudo del complejo ir y venir de varias: de la Hortaleza, del Reguero del Soldado, de San Lucas, del Válgame Dios. Allí floreció el chispero, rama de la manolería hecha al trabajo de los metales, cuyos componentes aspiraban a toreros, chulines y damas de fuste; y a toreros, chulines y damas de fuste se parecen, por su flexibilidad y empaque, buena parte de estas arterias ciudadanas.

"Calles perversas", antañosas callejas medievales o del Madrid de los Austria —Plaza Mayor, arco de Cuchilleros, cuevas de aquel bien nombrado Luis Candelas —mozo, galán y bandido—, barrios burgueses, coquetones como en cualquier gran ciudad que se estime, barrio de la palabra y el pensamiento, allí, a espaldas del Prado donde asienta sus reales la Academia de la Lengua, y un Madrid más, el moderno, que crece a punto de hacerle al tradicional veinte ciudades anchas, elegantes, en la periferia: barrio de Salamanca, ciudad Universitaria, avenidas de Concha Espina y María de Molina. Ciudad tan bien hecha como primorosamente iluminada, crece de prisa. ¿No tendría razón aquel madrileño que a este propósito, comparándola con un mozalbete que pega estirón, me dijo: "Ha crecido mucho más de lo que esperábamos: está hecho un buen mozo... !pero venía más guapo de lo que es!"?

Puerta del Sol: Km. 0:

Desde aquí arrancan hacia todos los ángulos de la rosa de los vientos

(Continúa en la página 89)

96.000 96.000 96.000 96.000 96.000

IMPRESIONANTE PLAN!

10° ANIVERSARIO C.I.P.A.

$96.000

Y ES SUYO EL RASTROJERO DIESEL

Solo el Concesionario C.I.P.A. le ofrece esta UNICA ocasión.

ANTICIPO: $ 96.000.-

A LOS 180 DIAS: $ 50.000.-

Y 36 CUOTAS MENSUALES DE: $ 12.400.-

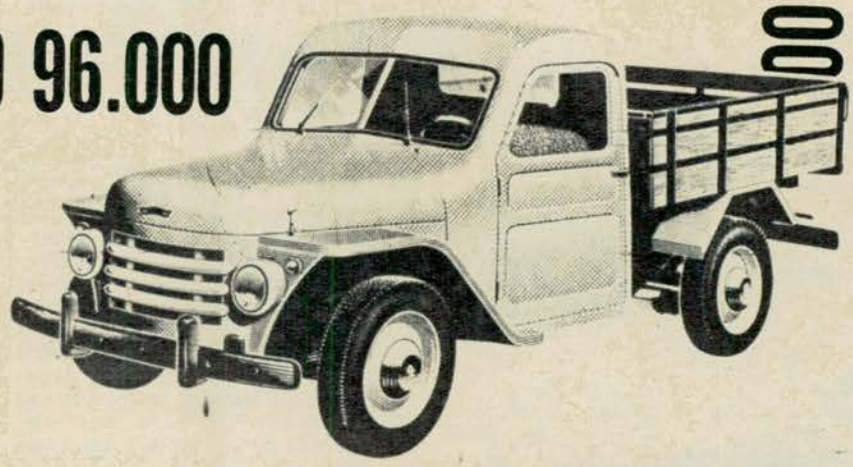
También financiamos en 36 meses, SIN INTERESES, el seguro contra todo riesgo.

ESTE SENSACIONAL PLAN ES LIMITADO.

APROVECHELO AHORA MISMO!

Además, únicamente en los concesionarios C.I.P.A. encontrará la línea completa de repuestos legítimos y service garantido en toda la república.

96.000 96.000 96.000



ALTA

D.I.N.F.I.A.
FABRICA

C.I.P.A.
DISTRIBUYE

Visite nuestro Stand en la Exposición Rural de Palermo

LOCALES GENERALES DE VENTA DE REPUESTOS:
BUENOS AIRES: Rivadavia 5771 - Viamonte 1632
CORDOBA: Rioja 29

CONCESIONARIOS C.I.P.A. EN LA CAPITAL FEDERAL Y ALREDEDORES

AUTO ALEX - **Av. Parral 1121** ● AUTOMOVILES BASSI HNOS. - **Av. Gaona 2921** ● AUTOMOVILES TASSANO S.R.L. - **Rivadavia 3540** ● J. M. FANGIO Y CIA. **Bdo. de Irigoyen 1315** ● GALIMBERTI HNOS. - **Donato alvarez 261** ● KARPEL S.A. - **Lope de Vega 2883** ● MAIPU MOTOR - **Av. Forest 663** ● PASCUAL BONEU - **Bdo. de Irigoyen 1157** ● FERNANDO PIERSANTI - **Medrano 741** ● SABBATINI AUTOMOTORES - **Av. Córdoba 3820** ● **AVELLANEDA:** ERCILIO C. BOSSI - **Av. Pavón 731** ● LODENA S.R.L. - **Av. Mitre 5491** ● **BECCAR:** ENRIQUE O. BINA AUTOMORES - **Av. Centenario 2634** ● **FLORENCIO VARELA:** RODRIGUEZ HNOS. - **Av. San Martín 191** ● **FLORIDA:** MARIANO J. CASAROLI - **Av. San Martín 2256** ● **LANUS:** DIESEL SUR S.R.L. - **Av. Pavón 3301** ● **OLIVOS:** MAIPU MOTOR - **Av. Maipú 1971** ● **QUILMES:** PONCORT S.R.L. - **Alsina 173** ● **RAMOS MEJIA:** BOZZINI Y CIA. - **Av. Rivadavia 14800** ● **SAN ISIDRO:** TERAM S.R.L. - **J. B. de la Salle 881** ● **SAN MARTIN:** RICCI HNOS. - **Ruta 8, Km. 16,850** ● **SAN MIGUEL:** JOSE BREA - **León Gallardo 1196** ● **TURDERA:** LAZATTI Y CIA. - **H. Yrigoyen 11061** ● **LA PLATA:** CAMCORT S.R.L. - **Calle 50 Nº 771** - CASA SIRO - **Calle 46 Nº 437** ● **LUJAN:** CANTORE Y GIACOBINI - **B. Mitre 650** - ACLIS S.A. - **Lavalle 577** ● **SAN ANTONIO DE ARECO:** BONO HNOS. S.M.C. - **Moreno y Lavalle**

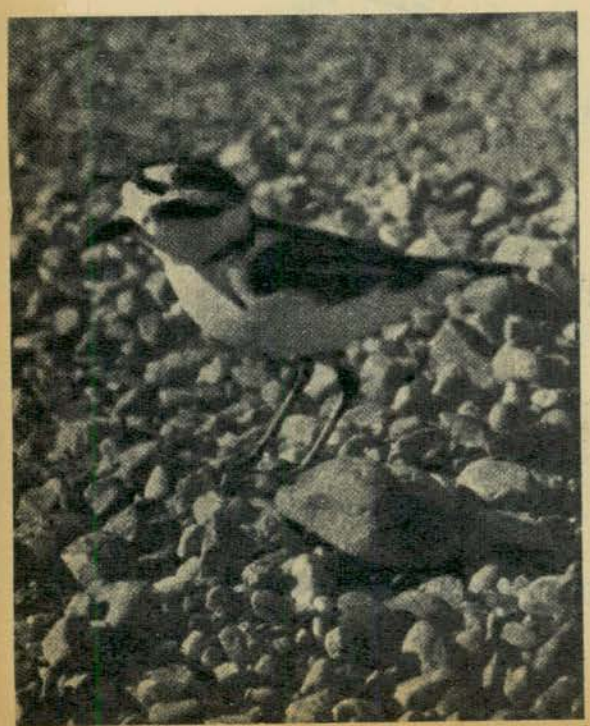
Y EN LA EXTENSA RED DE CONCESIONARIOS EN TODO EL PAIS !

LOS *PAJAROS*

Por CARLOS SELVA ANDRADE
Para AUTOCLUB



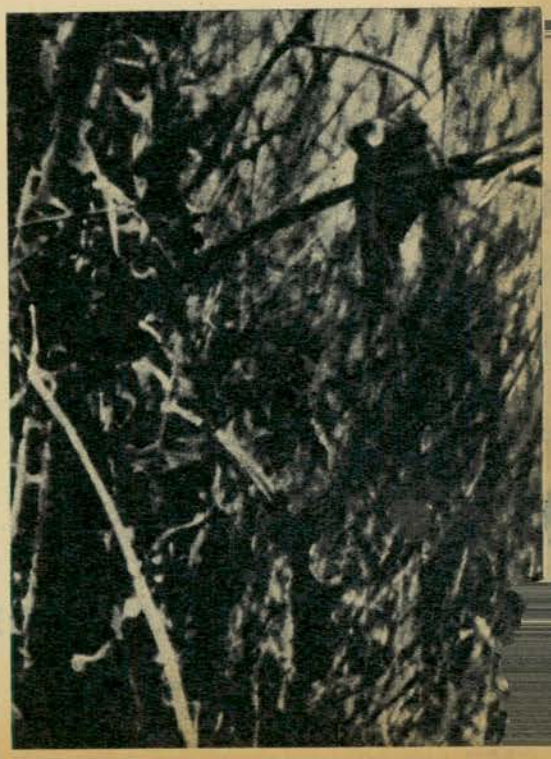
Este pequeño pájaro, que cuando sea más grande cruzará el mar en raro afán turístico, pone sus huevos entre las piedras.



ENTRE la bóveda lejana del cielo y la oscura faz de la tierra inmediata, batiendo las alas día y noche, las aves migratorias, turistas emplumados, sobrevuelan los continentes y los mares en viajes increíbles que las llevan a cambiar de clima, de paisajes y de vida. Hay viajeros de distinta talla y de variada empresa. Algunos pequeños pájaros granívoros se juntan en invierno para vagabundear dentro de su habitat, tal como los describe, con acierto gráfico, Lugones en "El libro de los paisajes":

Escarbando la vieja boñiga,
saltan, pican, sumisos, menudos,
al rigor de la racha enemiga.
sobre el gris de los campos
[desnudos
su pío inocente mendiga...

A estas avecillas se las considera "erráticas". Son los que no se resuelven a emprender el largo viaje,



TURISTAS

los sedentarios de siempre, los viejos machos demasiado apegados a su hinterland. Un poco más osadas son las aves que efectúan las "migraciones verticales". Van de arriba hacia abajo y de abajo hacia arriba. En verano anidan en las montañas de las que descienden, en invierno, invadiendo los valles más templados. Todos estos pájaros son como turistas de fin de semana. No van muy lejos. Los que verdaderamente hacen turismo son los grandes migradores para los cuales las distancias, los desiertos, los mares y las montañas no son obstáculo. El picaflor "cuello de rubí" es un viajero diminuto pero osado. Con los primeros amagos del otoño abandona el sudoeste de Alaska, se lanza sobre el valle del Missisipi y, superando el Golfo de México, inverna en Centro y Sudamérica. Este viaje a través del golfo —que debe realizar en una sola etapa— sume en la perplejidad a los ornitólogos entre los que se abre camino la suposición de que el picaflor atraviesa el mar como polizonte sumergido entre las plumas de los patos migratorios.

La familia de los *Charadriidae* cuenta con grandes viajeros y conspicuos sedentarios, como nuestro tero, de alas poderosas pero fiel como ninguno a las llanuras natales donde ejerce sus funciones de centinela. En cambio, su pariente el chorlo semipalmado *(Algilites semipalmatus)* viaja desde la costa ártica de los Estados Unidos hasta las vecindades de Santa Cruz, en nuestro país. El chorlo pampa que aparece en los bajíos bonaerenses viaja desde el norte del Canadá, donde anida y cría sus pichones. Viajes semejantes efectúan los chorlos playeros *(Arenaria interpretes)* el batitú *(Bartramia longicauda)*, el chorlo polar *(Phaeopus borealis)* y muchos otros chorlos y chorlitos de veloz vuelo zigzagueante. También aves corpulentas, como los cisnes, las avutardas y las grullas de Viejo Mundo realizan largos viajes en busca de mejores condiciones de vida. Pero los turistas clásicos, los más conocidos y estudiados desde la antigüedad, los

A estas avecillas se las considera erráticas. Son las que no se resuelven a emprender el largo viaje, los sedentarios de siempre, demasiado pegados a su hinterland.



"BRILLO" SOLAR
para el automóvil y el hogar
PRODUCTOS Grumete
LUSTRA: AUTOMOVILES, HELADERAS
LAVARROPAS
MUEBLES
ETC.



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





LUSTRE LIQUIDO Nº 16
LIMPIA, LUSTRA Y ENCERA EN UNA SOLA OPERACION





CERA PARA LUSTRAR Nº 18
ABRILLANTA TODA SUPERFICIE PINTADA A LA PIROXILINA, LACAS, ESMALTES, ETC.

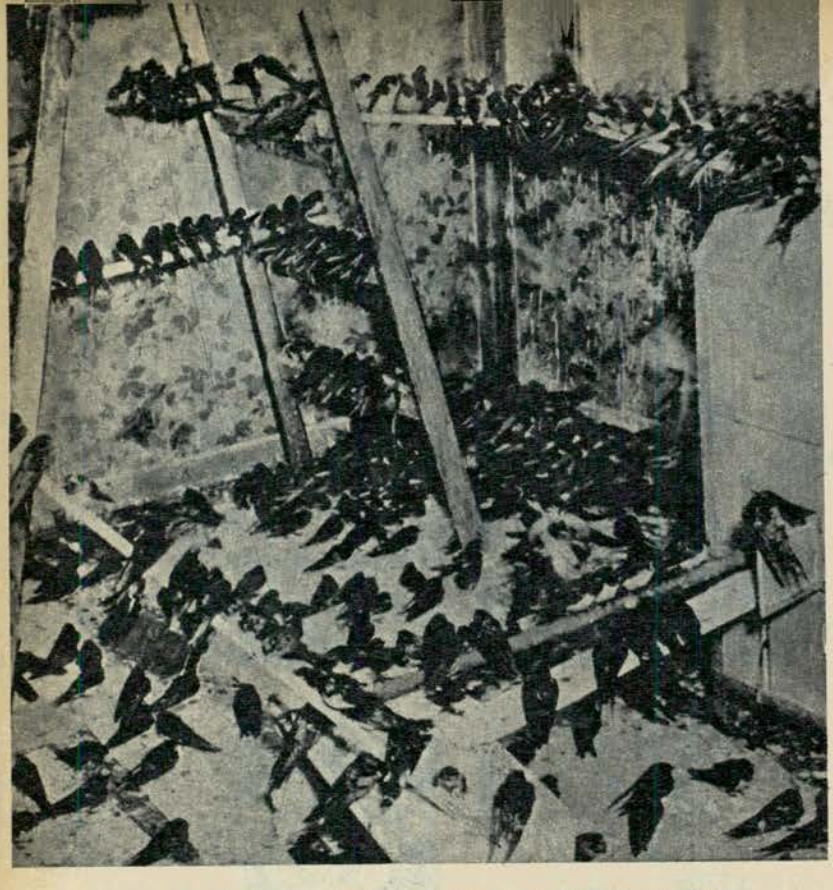
PASTA PARA PULIR Nº 14
PULE Y LIMPIA SUPERFICIES PINTADAS A LA PIROXILINA, LACAS, ESMALTES, ETC.



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

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

GOFFRE, CARBONE y Cía. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR



Por la función útil que realizan, las aves migratorias suelen gozar de protección en todo el mundo. Vemos aquí a una numerosa familia que pronto surcará continentes y mares bajo el control científico del hombre.

que están incorporados a la literatura son las golondrinas y las cigüeñas. Su fidelidad a los nidos, su costumbre de anidar en la vivienda humana, las han hecho familiares y ligadas al cambio periódico de las estaciones.

Ninguno de los viajeros citados realiza la hazaña extraordinaria de la llamada "golondrina ártica" o "Gaviotín" *(Sterna paradisea)*, que une con sus vuelos migratorios las regiones del Artico con la Antártida. Anida en las costas del Mar Glacial, cerca de Groenlandia y se desplaza pasando cerca de las costas de Gran Bretaña, Portugal, Africa, atraviesa el Atlántico para arribar al Archipiélago Antártico, de donde efectúa el regreso por otra ruta, costeando Sudamérica, Africa y Europa para llegar a las regiones de origen, en el otro extremo del mundo. Viaja durante seis meses. Es la campeona de los turistas alados.

Calendarios vivientes

Dada la periodicidad y, en muchos casos la exactitud de los viajes efectuados por las aves migratorias, no es de extrañar que hayan sido en los tiempos primitivos como un calendario viviente que anunciaba a nuestros lejanos antepasados los principales cambios estacionales. El canto del pájaro que había estado ausente del paisaje en los días de frío constituía el más seguro indicio de que se avecinaba la radiante primavera, con los días jubilosos y las andanzas al aire libre.

La llegada y la partida de las aves turistas influyó en el calendario de los persas y árabes. En tiempos de Hesíodo las faenas de la labranza estaban reguladas por las migraciones. Durante siglos, hombres más atentos que nosotros a los fenómenos naturales, tomaban nota de la aparición y desaparición de las aves en una región relacionándolas con el despertar y el receso de la vida. Remotos jeroglíficos de Egipto registraron la llegada de las grullas y relacionan la presencia del Ibis Sagrado con las crecientes periódicas del Nilo. La más antigua literatura hindú señala la coincidencia que existe entre la iniciación de los fríos y la partida de algunos pájaros. Homero, el rapsoda, habla del "vuelo clamoroso de las grullas hacia las corrientes del océano". Aristóteles, el padre de las ciencias, se preocupó por encontrar la explicación de las migraciones y su rara periodicidad suponiendo que, tal vez, las aves se dirigieran a Escitia, las estepas situadas en los confines del mundo. El naturalista Plinio consignó cantidad de observaciones y teorías fantásticas sobre la aparición y desaparición de las aves, fenómeno del que no tenían una idea muy clara los romanos antiguos, inclinados a relacionar los movimientos de estos seres con los augurios. Hasta muy entrada la Edad Media se creía que las aves, en invierno, se sumergían en el mar de donde resurgían en primavera. Esta creencia fue confirmada por el Obispo de Upsala, Alaëus Magnus.

Han pasado los siglos y aún en la actualidad, pese a los adelantos de la ciencia, no se han aclarado muchos aspectos controvertidos y misteriosos de las migraciones, como ser, las motivaciones, el por qué unos emigran y otros no y la calidad y ubicación del sentido de orientación que permite al pájaro no desviarse de su ruta y el más enigmático e inexplicable que hace que los pichones, que por primera vez se lanzan a través de espacios desconocidos, sigan las vías migratorias tradicionales de sus mayores.

Explicaciones y teorías

Desde muy antiguo —como decíamos— los ornitólogos han propuesto explicaciones al fenómeno migratorio, muchas de ellas ingeniosas, pero no del todo



Las migraciones son la prueba decisiva para la selección de las aves. Los débiles, los enfermos, no sobreviven, no resisten al esfuerzo, y la especie se perpetúa en base a los mejor dotados.

satisfactorias. A la pregunta: ¿por qué unos sí y otros no?, los sabios contestaron que los requerimientos alimentarios resultaban más perentorios en unas especies que en otras y que el escasear ciertos alimentos en invierno, como ser los insectos, los pájaros se veían obligados, para no perecer de hambre, a emigrar hacia donde tuvieran comida. En la actualidad se sabe que dentro de una misma especie hay grupos que emigran y otros que no lo hacen. El argumento queda, por lo tanto, invalidado. Rowan, un tesonero biólogo norteamericano, ha relacionado los viajes migratorios con la duración del día y la incidencia de la luz sobre las gonadas. Trabajó durante años con un pájaro del norte de los Estados Unidos, una especie granívora, el junco, y cuando su teoría parecía consagrada nuevos hechos la hicieron vulne-

(Continúa en la página 103)

¡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

MARCAS REGISTRADAS

PRESTIGIO MUNDIAL EN FRENOS HIDRAULICOS

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.

ADIOS A *ROBERTO*

(HISTORIA DE UN REPORTAJE)

Por OCTAVIO RIVAS ROONEY
Para AUTOCLUB

CONTADAS semanas han transcurrido desde la madrugada en que Roberto Abrodos dijo adiós a la vida y a su guitarra, y aún escribo bajo esa vaga incredulidad que produce lo inesperado.

A tres meses de una de las más difíciles operaciones de corazón que se conocen, cuando ya repuesto dialogaba con sus amigos y sonreía esperanzado, con sus juveniles cuarenta y cinco años de edad, un colapso cardíaco apagó para siempre su voz y cruzó, dormidas sobre el pecho, las manos ausentes de la música.

En su casa de Villa Castellino, sabor a barrio y cercanía de pampa, allí en donde fuera velado por lo que era casi una multitud acongojada, habíamos hablado con él, nos había contado su experiencia de ser humano a quien se le abre el corazón a bisturí.

—Diez horas largas de operación —nos había dicho—. Pero ya pronto estaré de nuevo en la brecha.

Después, juntamente con sus hermanos, evocó su larga trayectoria artística, en ese reportaje que sería el último para él.

No lo he querido tocar. He querido que permanezca así para que pueda ver el lector cuáles eran las esperanzas de Roberto, a la vez que traía desde el recuerdo pasajes inolvidables de su vida de artista.

Con una válvula de plástico norteamericano en su corazón de criollo del sur, vitalmente alegre, conversó con nosotros. Lo vamos a contar.

ESTE FUE EL REPORTAJE

Es cosa de guitarras. Cuando el último payador de pulpería le alcanzó su encordada a don Arturo Navas, no sabía que esa era la viola que iría a heredar Carlos Gardel. El Morocho del Abasto, que solía payar en el "Café de los Angelitos" saliéndose de su barrio pero no mucho, anduvo después recorriéndo el mundo a punta de canciones. Vestido él y sus acompañantes con unos trajes de gauchos de fantasía, mezclaban en su repertorio el tango y la canción campera. Después vino una división más estricta de jurisdicciones, y aparecieron los conjuntos de arte nativo exclusivo, y los cantores exclusivos del tango.

Al año de ser abatido en Medellín el ídolo de la canción porteña, hicieron su aparición los hermanos Abrodos. Era 1936, y el micrófono de Radio Belgrano comenzó a difundir sus voces y sus ritmos.

Manuel, Roberto, José.

Desde entonces el público los busca en el dial, o acude a las peñas de arte nativo en las que actúan luego de haber sido sus primeros propiciadores.

Ha pasado un tiempo menor a los tres años. En 1939, Elías Alippi, ese gran actor nuestro inolvidable, pone en escena "Calandria", de Martiniano Leguizamón, y las guitarras que actúan en la pieza son las de los hermanos Abrodos: Manuel, Roberto, José...

Fogón en la calle Corrientes

—Fuimos los guitarristas de la fiesta criolla en el "Martín Fierro" que adaptó González Castillo para el teatro —dice Manolo—. Había cien personas en escena.

—Era un gran elenco —señala Roberto—. Estaban Enrique de Rosas, Faust Rocha, Gómez Cou, Luisa Vehil, Maruja Gil Quesada, Pilar Gómez, José de Angelis, Florindo Ferrario, Enrique Serrano... En fin, ¿te das cuenta? Ensayamos dos meses.

Manolo piensa un poco y comenta:

—Fue una campaña de escenario, aquélla. Eramos guitarristas y actores; por lo menos, lo fuimos actuando en "Mamá Culepina", de Enrique García Velloso; en el "Facundo", de David Peña; en "El puñal de los Troveros", de Belisario Roldán, y en "Tierra extraña", de Roberto Vagni.

Pero en 1942, siempre sin dejar la radio, volvimos a la calle Corrientes, otra vez al Nacional.

Cruzan recuerdos rápidos. La rigurosa dirección de Alippi, el nerviosismo de los estrenos, la dura tarea de los ensayos. Manolo dice:

—Actuamos en el "Juan Cuello" de Gutiérrez, y en "El Matrero" de Yamandú Rodríguez.

—En ese año pasamos a Radio El Mundo —acota Roberto—. Ha pasado el tiempo.

El conjunto de los hermanos Abrodos ha grabado para discos Odeón todas las danzas argentinas y, como ellos mismos lo señalan, han sido los propulsores del auge actual de peñas de arte nativo. Autores de muchos buenos éxitos, tales como "Alojita" y "Feliz cumpleaños, mama", estos dos grabados en Nueva York, han batido con varios de sus discos verdaderos records de venta.

Una operación difícil

Sobre un tablado de un local nocturno destinado a ver y a escuchar cosas de nuestra tierra, desfilan los mejores artistas al servicio de tal repertorio y de la canción paraguaya: el arpa de Félix Pérez Cardoso, los hermanos Larramendia, Atahualpa Yupanqui. Entre los números que se presentan, están los hermanos Abrodos. Una noche, Roberto no aparece. Ha sido internado para ser atendido clínicamente de una afección cardíaca. Los médicos señalan que hay que operar, y que el instrumental preciso, el más seguro, se encuentra en los Estados Unidos.

Entonces los cultores del arte criollo se hacen presentes, y porque el viaje es caro y la operación lo es más,



El primero de la izquierda es Roberto Abrodos el cantor argentino que fuera sometido en los Estados Unidos a una operación quirúrgica de excepcional y lógica trascendencia.

ABRODOS

se reúnen en un festival monstruo en un teatro de Avellaneda.

Los diarios señalan el hecho, el público rebasa la sala. La solidaridad es total.

Y así Roberto parte en la segunda mitad del año pasado, a ponerse bajo el cuidado de los doctores Arthur Grishman y Howard Gadboys, un cardiólogo y un cirujano respectivamente.

—La operación duró once horas —nos dice Roberto—. Me colocaron en el corazón una válvula de material plástico.

Veinte días después, nos contaba en su casa los detalles de la preparación médica para la difícil intervención.

—Es de asombrarse de la suavidad, de la ternura casi maternal de las enfermeras que me tuvieron a su cuidado.

Argentinos en Nueva York

Muchos lectores recordarán la noticia dada por los diarios, previa al viaje de Roberto Abrodos acompañado de su hermano Adolfo. Como he dicho, se había efectuado un festival monstruo, con los principales números artísticos de esta capital, a fin de reunir fondos para contribuir a la financiación del viaje y la estada en la clínica. Pero la solidaridad

(Continúa en la página 127)



Roberto Abrodos se ha ido. Queda su presencia imborrable, aunque él no esté en las emotivas sonoridades de las guitarras de sus hermanos.



Otra pose de los hermanos Abrodos tomada para la promoción publicitaria de sus actuaciones escénicas.

UNA MAGNIFICA DEMOSTRACION DE LOS VETERANOS

Por
MARCEL REICHEL
Para AUTOCLUB

Entre el 27 de abril y el 4 de mayo último tuvo lugar una apasionante demostración automovilística en el trayecto de París a Turín, pasando por Ginebra y el Monte Cenis. Se trata del rallye que se denominó "IIª Copa Internacional de los Museos del Automóvil", prueba reservada a los vehículos fabricados antes de 31 de diciembre de 1914.

En la prueba se inscribieron 63 participantes, muchos franceses y también ingleses, belgas, suizos y aún americanos, si bien es verdad que estos últimos no se presentaron a disputar la copa. Lo más interesante que cabe destacar es que, de los 63 coches que en definitiva arrancaron desde el punto de partida, la Plaza de la Concordia en París, todos veteranos, podríamos decir verdaderos antepasados del automóvil, ¡59 llegaron a su destino, Turín!, y lo curioso del caso es que el único que abandonó debió hacerlo por una rotura del cárter y no por ningún inconveniente del motor.

Como se ve, la prueba resultó una demostración magnífica. Cabe hacer notar que varios de los coches participantes databan del siglo pasado: un Panhard-Levassor era de 1898, y un Amédée Bollée (encendido por quemadores) era de 1899. Ahora bien, estas dos venerables piezas de museo cumplieron perfectamente todo el recorrido, respondiendo muy bien a las velocidades medias impuestas por el reglamento. El segundo de los coches nombrados, conducido por el señor Jean-Marie Lelièvre, presidente del Automóvil Club del Oeste de Francia, cuyo acompañante era el señor G. Bollée, nieto del fabricante del vehículo, cosechó el más abundante acopio de laureles. Esto demuestra que los mecanismos de otros tiempos, sin duda menos perfeccionados que los de la actualidad, no por eso eran menos robustos y bien construidos.

A lo largo de todo el recorrido de la carrera se amontonó tupida multitud de aficionados y público en general, que aplaudió con entusiasmo y ovacionó a los participantes. Es interesante también señalar que los maestros de las escuelas, tanto laicas como religiosas, aprovecharon la oportunidad para impartir lecciones ejemplares a sus jóvenes alumnos.

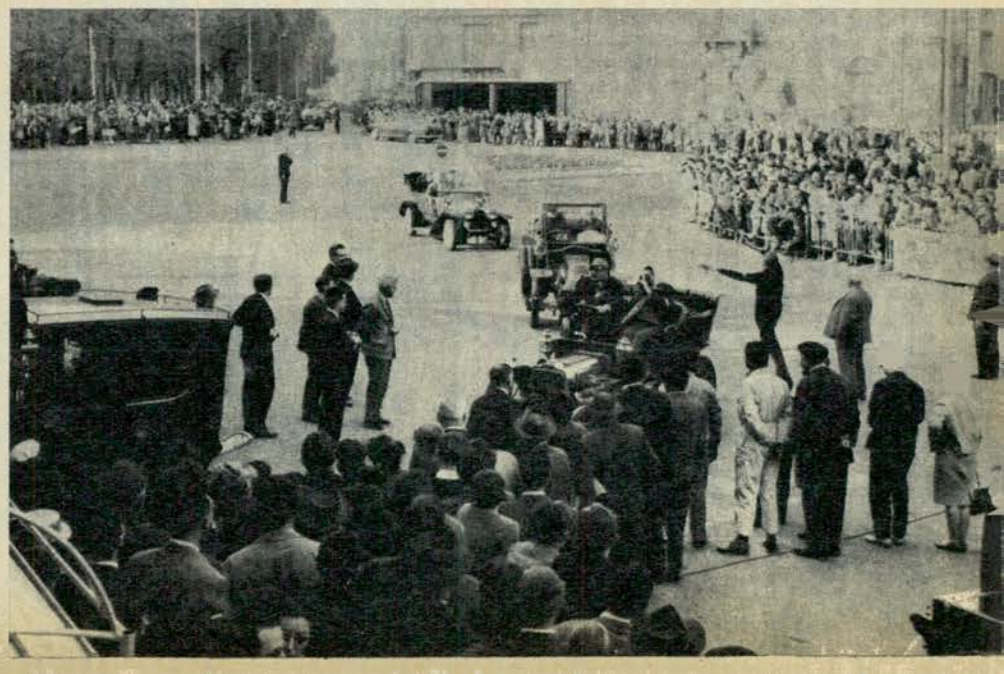
* * *

En Francia, tanto para el deporte del automóvil como tradicionalmente ya para los deportes hípicos, el mes de junio y la primera semana de julio constituyen la cumbre de la estación de las carreras. Este año, como en los anteriores, se cumplieron sucesivamente las 24 Horas de Le Mans, el Gran Premio de Rouen-les-Essarts, el Gran Premio del Automóvil Club de Francia y finalmente la carrera de los Trofeos de Auvernia; las cuatro competencias se realizaron entre el 15 de junio y el 7 de julio.

La carrera de Le Mans era la 40ª edición del gran premio de resistencia, que se disputó por primera vez en 1923. En esta oportunidad, el número de solicitudes de inscripción alcanzó una cifra record. Para 55 coches que debía admitirse, había 124 interesados. Ahora bien, solamente 48 coches se presentaron para la verificación final y para la partida de la carrera; únicamente 13 consiguieron terminarla, de los cuales, asimismo, uno no pudo clasificarse porque no alcanzó a cumplir la distancia total impuesta por su cilindrada, de acuerdo con el reglamento. Como se ve, los fracasos fueron muchos; la mayoría de los abandonos fueron debidos a defectos mecánicos aparecidos durante el desarrollo de la carrera. Esta abundancia en el número de los que no se presentaron a correr y de los que abandonaron la carrera durante su desarrollo, parece imponer la conclusión de que los interesados no habían alcanzado la necesaria preparación de sus vehículos, para presentarlos en una prueba de tan extrema severidad.

Es justo señalar también que la carrera de este año se destacó desde los primeros metros por la excepcionalmente alta velocidad de los vehículos, quizás favorecida por el buen tiempo que reinó; obviamente este ritmo sometió a las máquinas a esfuerzos extraordinariamente duros. Esto puede apreciarse debidamente por los resultados: el vencedor en cuanto a la más larga distancia recorrida en las 24 Horas, fue el equipo Scar-

En cada etapa, a todo lo largo del recorrido, una inmensa multitud recibía y aplaudía a los viejos coches y a los conductores que participaron en el rallye París-Turín, pasando por Ginebra.





El vehículo Amédée Bollée 1899, con encendido a quemadores, conducido por el señor Leliévre y G. Bollée, nieto del fabricante. Recogió una generosa cosecha de laureles.

fiotti-Bandini, con máquina Ferrari de 3 litros, que cubrió 4.561,710 kilómetros, es decir, a una velocidad horaria de 190,071 kilómetros de promedio; John Surtees, también con máquina Ferrari, batió el récord de velocidad de vuelta con 207,714 kilómetros por hora, superando el promedio establecido en 1962 por Phil Hill (Ferrari), quien había alcanzado 204,212 kilómetros.

Agreguemos que, en realidad, fueron 49 los vehículos que se presentaron en la línea de largada y 14 en la llegada, porque por primera vez en la historia del automóvil un coche equipado con un turbo-motor participó en la competencia de las 24 Horas; pero quedó fuera de clasificación, porque concurría a la prueba solamente para disputar el premio especial creado en 1953 para la primera máquina de ese género que pudiese cumplir el recorrido total de las 24 Horas a una velocidad de por lo menos 150 kilómetros como promedio. La máquina BRM, con motor a turbina Rover, consiguió la victoria con toda amplitud, excediendo los 3.600 kilómetros necesarios con notable regularidad, bajo la conducción del campeón del mundo 1962 Graham Hill, acompañado por R. Ginther: cubrió 4.172,910 kilómetros a una velocidad promedio general de 173,546 kilómetros por hora. Este resultado, que hace época, abre prácticamente la era de los automóviles a turbina.

* * *

El Salón del Automóvil Club de París va a cumplir su cometido este año, como el anterior, en la Porte de Versailles, y será el 50º de una serie iniciada en 1898. Como ya es tradicional, la exposición será abierta el primer jueves de octubre.

Desde ahora mismo, todo el mundo vinculado a la industria automotriz está inquieto y curioso por conocer o adivinar las novedades que los fabricantes preparan para su campaña de 1964, que se pondrán en evidencia en el Salón de este año. Se habla de nuevos modelos Renault y Peugeot; pero los dirigentes de ambas marcas han desmentido el rumor o por lo menos no lo han confirmado. Por el contrario, la Usina de Panhard ya presentó en junio último su nuevo modelo P.L. 24, aunque éste sólo será lanzado a la venta pública a fines del verano europeo en curso, o a principios del otoño.

Los modelos P.L. 24, que vienen a agregarse a la gama de los P.L. 17, algunos de cuyos detalles han sido modificados, consisten en un "coach" D-400 y una coupé de 2 más 2 asientos. El modelo "coach" debe ser entendido como un vehículo de cuatro asientos con sólo dos puertas. Este coche está equipado con un motor Panhard de dos cilindros, con refrigeración por aire del tipo M6, desarrollando 50 c.v. (S.A.E.). La coupé llevará un motor "Tigre", que da 60 c.v. Se anuncia para este modelo una velocidad máxima de 150 kilómetros por hora.



El coche Panhard-Levassor de 1898, el más antiguo de los vehículos que participaron en el rallye París-Turín, terminó valientemente el largo y duro recorrido. El equipo conductor estuvo formado por los más jóvenes participantes de la prueba.

DESDE USHUAIA A LA QUIACA...

TOME EL BARCO Y VAYA

UNA EXCURSION PERFECTA PARA GENTE TRANQUILA: PALMARES, NARANJALES, SALTOS DE AGUA Y RAPIDOS LLENOS DE DORADOS

Por SIXTO PONDAL RIOS
Para AUTOCLUB

LA mejor manera de no conocer un lugar es vivir en él. En París, por ejemplo, tuve oportunidad de hacer conocer la Place des Vosges a varios franceses. Y no fue un español sino un argentino quien, en Madrid, me llevó a la capilla donde están los famosos frescos de Goya. Es que residir en un sitio significa hacer allí "la vida de todos los días", que es muy parecido a vegetar. Es ir a la oficina, y volver a casa, y concurrir al club, y visitar a tales y cuales amigos. Es decir, reducir el ámbito que nos rodea a un itinerario y a un horario cotidianos tan estrechos, tan limitados en todo sentido, que puede afirmarse sin temor a exageración que muchísimos habitantes de París, Londres o Nueva York podrían hacer exactamente la misma vida que llevan, aun en el reducido marco de una aldea. El resto de la ciudad les sobra.

El que llega de visita a un sitio, en cambio, es un vibrante deseo de conocer. Tiene el espíritu abierto y en disponibilidad. Parece un espejo cóncavo y sensible, ansioso de reflejar jubilosamente todo lo bello e interesante que la realidad ofrece. Sabe que en cada lugar de la tierra hay algo que es lo mejor del mundo. El viene a buscarlo, y por eso lo encuentra.

—¡Ah, si yo pudiera viajar!... —se oye decir a cada instante.

A esas personas yo les aconsejo que primero aprendan a viajar dentro de su propia ciudad, tal vez dentro de su propio barrio. Ser turista es un estado de ánimo, que puede adquirirse imaginando que hemos llegado a Buenos Aires por única vez en nuestra vida y sólo por quince días. Es decir, que no debemos dejar para mañana lo que podemos conocer hoy.

Estoy seguro de que, por esta simple fórmula, la ciudad resultaría mucho menos aburrida de lo que sostienen infinidad de porteños.

Elogio del Delta

—Bueno; en Europa es distinto contestará alguno—. Allí todo está cerca. Aquí hay lugares lindos, pero, ¿dónde quedan? ¡En el fin del mundo!... Es inútil: aquí no se puede hacer turismo...

Esa es otra frase-consuelo de los que quieren justificar su haraganería, su aplastamiento, su resignación al horario y al itinerario cotidianos. ¿No tienen ahí, a un paso, ese prodigio que es el Delta? Hay que conversar con turistas extranjeros para que caiga de nuestros ojos el velo de la costumbre, ese velo que es invisible pero que impide ver. Todos coinciden en que nuestro Delta es un paisaje único en el mundo, de una dulce belleza que sosiega el ánimo. Describen el regreso en yate, al atardecer, entre islas exuberantes y melancólicas, como un recuerdo raro e inolvidable. Y se asombran de que los porteños no se vuelquen allí en los días de descanso, y de que el Delta entero no esté lleno de hoteles y de albergues de primerísima categoría, como debería ocurrir tratándose de un lugar tan hermoso ubicado a tan corta distancia de una gran ciudad.

Una invitación de Enrique Amorim

Y ya que estamos en el Delta, es decir, en el umbral de Entre Ríos, voy a referirme a otro paseo, corto y cómodo, que los porteños podrían realizar fácilmente si no estuvieran autosugestionados de que el único turismo que pueden hacer es a Mar del Plata. Me refiero al viaje en barco a Concordia.

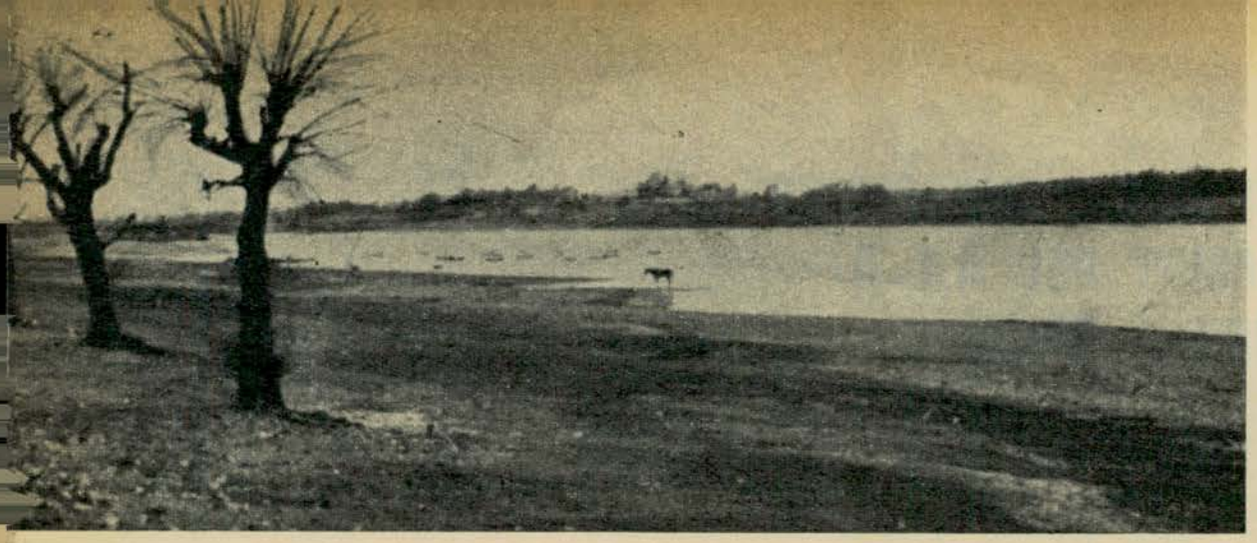
Yo lo realicé hace algunos años gracias a Enrique Amorim, el notable novelista rioplatense cuya desaparición seguimos lamentando. Era un fin de verano, y



Entrada al parque Rivadavia de Concordia, ciudad progresista enclavada en una zona de citrus y olivares.



El Automóvil Club Argentino cuenta con una moderna estación en Concordia, en la que el viajero dispone de comodidades y fina atención.



La plateada franja de agua del balneario municipal de Concordia, donde los puntos de atracción están una pequeña área. concentrados en

A CONCORDIA...

Carlos Olivari y yo estábamos esbribiendo una comedia para estrenar en el comienzo de la temporada teatral.

—Vengan a terminarla en "Las Nubes" —nos dijo el autor de "La carreta".

"Las Nubes" era el nombre de la casa-quinta que Amorim poseía en el Salto oriental. Tanto nos había hablado de ella, y tantas veces nos había descripto los encantos del viaje, que pocos días después los tres zarpábamos del puerto de Buenos Aires, rumbo a Concordia.

La imaginación de los poetas

Recuerdo la discusión que se originó, horas después, cuando alguien que estaba asomado a la borda recordó los versos del poeta:

"El Paraná, faz de perlas,
y el Uruguay, faz de nácar..."

—No; el de faz de perlas es el Uruguay —aclaró uno de los presentes.

—¡De ninguna manera! El Uruguay es el que tiene faz de nácar...

Miramos el agua, tratando de aclarar el punto. La verdad es que los poetas son muy imaginativos, y que al final de los versos citados el autor bien pudo agregar: "y viceversa". En lo que convinimos, sí, fue en que el agua del río Uruguay sorprende por su limpidez y transparencia.

Por esas aguas claras fuimos remontando el río, en marcha zigzagueante, tocando una vez un puerto uruguayo y luego otro argentino. La costa uruguaya es más alta y escarpada. La nuestra tiene mayor vegetación. El contraste entre ambas da al hermoso río un marco variado y pintoresco.

Dos hermanas bellas y envidiosas

Y así hasta Concordia, ciudad progresista y apacible a la vez, enclavada en una zona de citrus y olivares. Recuerdo una plaza muy arbolada, y calles abiertas y limpias, y un cielo de un azul intenso. Y todo ello salpicado por los puntos de oro de las naranjas, como los lunares de una inmensa corbata.

La gente de Concordia y el Salto cruza el río como si se tratara de una gran avenida. El viaje se hace en lanchas que van y vienen a cada rato, durante todo el día. Por supuesto, hay una gran rivalidad entre las dos ciudades, pero también una gran unión. Parecen dos hermanas, jóvenes y lindas, que se envidiaran y se quisieran. Dos hermanas que quizá han venido a mi pensamiento, como símbolos, en recuerdo de las hermosas mujeres que vi en ambas ciudades.

Una casa construida alrededor de un árbol

Quiero dedicar un párrafo a la casa que Enrique Amorim tenía en el Salto. Desde su nombre —"Las Nubes"— hasta su plan de construcción, era la vivienda de un poeta. Como que fue levantada sobre pilares alrededor de un árbol muy bello, de tal modo que los cuatro grandes ventanales interiores del primer piso daban a la frondosa copa. Pero ocurrío algo imprevisto: al quedar encerrado en esa especie de tubo de aire, el árbol estiró el tronco en busca del sol que brillaba arriba. Y la copa apareció sobre la azotea, dejando a Amorim y sus amigos con el sintético espectáculo del tronco.

Desde ese cuartel general hicimos numerosas excursiones a los alrededores del Salto y de Concordia. Conocimos el Parque Solari, el balneario Arenitas Blancas, los famosos palmares, las inmensas plantaciones de citrus y, sobre todo, el Salto Grande, que se halla treinta kilómetros río arriba y que une a su belleza panorámica el atractivo de la pesca del dorado, que abunda en sus rápidos.

Como se ve, la excursión constituye todo un señor programa para el turista, ya que el viaje es confortable, los puntos de atracción están concentrados en una área relativamente reducida, y el viajero dispone de todas las comidas y beneficios que ofrecen dos ciudades modernas e importantes.

Noche de luna en el río

Nunca olvidaré el viaje de regreso. Era una quieta noche de verano, con luna llena. Nosotros íbamos sentados en la popa, conversando. De pronto el barco viró en un recodo del río y la luna apareció detrás nuestro, iluminando la estela. A los costados, la masa oscura y silenciosa de los árboles de ambas orillas enmarcaba la cinta luminosa del agua. Quedamos callados, en suspenso. Aquel era un espectáculo mágico, que deslumbraba y conmovía al mismo tiempo. Uno de esos momentos raros y perfectos que no sólo justifican un viaje, sino meses y hasta años de vida monótona y prosaica.

La pena era que el barco iba casi vacío, en tanto que a pocos kilómetros, en Buenos Aires, seguramente mucha gente se aburría en ese mismo momento, asegurando que "aquí no tenemos adonde ir".

DAN FACILIDADES ESPECIALES A LOS SOCIOS DEL A.C.A. QUE VIAJEN A CHILE

ESTE año se realizó en la ciudad de San Rafael, Mendoza, el Congreso Chileno-Argentino de Cámaras de Comercio, al que asistieron también representantes de diversas organizaciones transcordilleranas vinculadas al automovilismo y al turismo, entre ellos el señor Julio Carvallo, miembro dirigente de la Delegación del Automóvil Club de Chile en Curicó, provincia de Talca.

En esa oportunidad, el presidente de la filial del Automóvil Club Argentino en San Rafael, Dr. Emilio Caruppo recibió de las autoridades de la referida delegación chilena, la nota que transcribimos a continuación, en la que se destaca la colaboración que ésta ofrece para estimular las corrientes de turismo entre ambos países, en este caso especialmente a través del paso del Pehuenche, que presenta una cómoda y agradable alternativa a los automovilistas, para el tránsito a Chile. He aquí la comunicación:

"Nos es grato hacer llegar a usted nuestras expresiones de agradecimientos por la finas atenciones prodigadas a nuestro representante al Congreso Chileno-Argentino de Cámaras de Comercio efectuado en San Rafael, Sr. Julio Carvallo. Para nuestra Institución ha sido altamente honroso el poder establecer tan importante vinculo en nuestros lazos de amistad, entre el Automóvil Club Argentino y el nuestro. Como una demostración de nuestros mayores anhelos de estrechar, todo cuanto sea posible, el acercamiento entre ambas congéneres del Automóvil Club, el Directorio de nuestra delegación, en su sesión de ayer acordó dirigirse a usted para comunicarle que hemos acordado reconocer como socios de nuestra delegación a todos los señores automovilistas socios de esa filial del Automóvil Club Argentino.

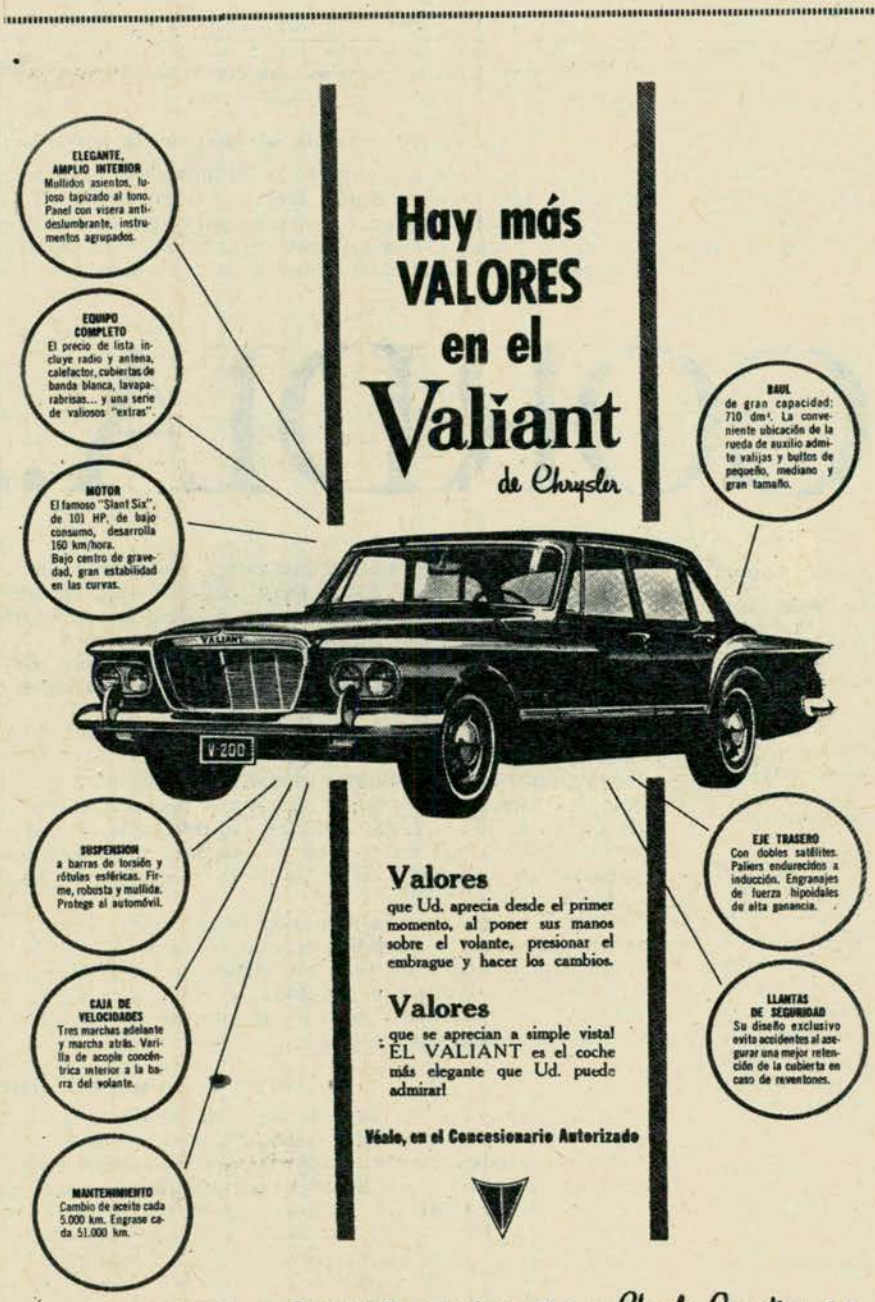
"Nos es muy grato poner a vuestra disposición nuestra Servicio de Emergencia, atendido por una Ambulancia Grúa; nuestras tarifas hoteleras, en los principales sitios de veraneo; nuestras tarifas de Repuestos y Atención Mecánica, que contempla un descuento del 20 % de los precios usuales. Igual descuento tienen las tarifas hoteleras.

"Al iniciarse en la próxima temporada por el Paso del Pehuenche deseamos poder atender en nuestras oficinas toda clase de consultas referentes a caminos, hoteles, itinerarios, centros turísticos, etc., que permita facilitar la estadía en Chile de socios de esa filial.

"En espera de contar con la pronta iniciación de un intensivo intercambio turístico, a través de El Pehuenche, se despiden atentamente de usted sus afectísimos y SS. SS.".

Osmar Ramíres M.
Secretario

Juan Ribos M.
Presidente



El alto poder adquisitivo de los lectores de los 233.000 ejemplares de **AUTOCLUB** es toda una garantía de eficacia publicitaria.
ANUNCIE EN **AUTOCLUB.**

RENOVACION PARCIAL DE LAS AUTORIDADES DEL A.C.A.

DELEGADOS SUPLENTES ELECTOS

Completando la información aparecida en el número anterior de AUTOCLUB sobre la renovación parcial de las autoridades del Automóvil Club Argentino, transcribimos seguidamente la nómina de los miembros suplentes electos para la Asamblea de Delegados:

1 Sr. Adolfo Albisu
2 Sr. Héctor R. Alchourron
3 Dr. Alfredo Avellaneda Huergo
4 Dr. René Baron
5 Sr. Alberto Bigatti
6 Ing. Enrique Brand
7 Ing. Enrique Brande
8 Sr. Fabio F. Capra
9 Dr. Indalecio Carmona Ríos
10 Ing. Armando Enzo Cattáneo
11 Esc. Juan L. Cinque
12 Sr. Jorge Crotto Posse
13 Sr. Julio Cullare Pi
14 Dr. Enrique A. Dacharry
15 Sr. Antonio E. De La Fuente
16 Sr. Antonio M. Delfino
17 Sr. Carlos María Denna
18 Sr. Adolfo M. Díaz
19 Dr. Héctor G. Doblas
20 Sr. Simón Donemberg
21 Sr. Alberto J. Durand
22 Sr. Nojem Epelholc
23 Sr. Luis E. Esparbe
24 Dr. Gualberto A. Ferrari
25 Sr. Hernán Hugo Frega
26 Sr. Oscar A. Gálvez
27 Esc. Hipólito García Segret
28 Sr. Alfredo S. Gaztambide
29 Sr. Simón Grau
30 Sr. Germán N. Guglielmetti
31 Arq. Antón Gutiérrez y Urquijo
32 Sr. Juan Knudsen
33 Dr. José A. Lazcano
34 Inb. Marcelo Lernoud
35 Sr. Salvador López Mansilla
36 Sr. Rodolfo Maglia
37 Sr. Alejandro M. Margarit Susany
38 Sr. Alfredo E. Moler
39 Sr. Pedro Nasser
40 Dr. Mario R. Olivares
41 Esc. Francisco J. Oliver
42 Dr. Eduardo A. Ortiz
43 Sr. Ricardo Pedreira
44 Ing. Carlos Pérez Companc
42 Sr. Julián Pérez Martín
46 Sr. Carlos Pablo Piatti
47 Dr. Jorge B. Prats
48 Sr. Ricardo Mario Romeqialli
49 Sr. Antonio Roure (h.)
50 Arq. Federico Ruiz Guiñazú
51 Dr. Enrique B. Sabena
52 Sr. Félix E. Sarlangue Verdeau
53 Sr. Federico E. Senz
54 Sr. Juan Alfredo Sixto
55 Sr. Eduardo Smith Molina
56 Ing. Boris Sternberg
57 Dr. Juan Pedro Torroba
58 Sr. Horacio Unanue
59 Sr. Ricardo Néstor Zozaya

HORARIOS PARA EL USO DE BOTES EN EL RECREO "LAGUNA DE CHASCOMUS"

Se lleva a conocimiento de los señores asociados que el horario para el uso de los botes en el Recreo Laguna de Chascomús, es como sigue:

Del 1º de Abril al 20 de Setiembre de 8 a 17 horas.

Y del 21 de Setiembre al 31 de marzo de 8 a 19 horas.

NO ES OBLIGATORIO EL USO DE BALIZAS EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

CORRESPONDIENDO a numerosas consultas formuladas por los asociados a la División Tránsito del A.C.A., acerca de la obligatoriedad del uso del sistema de iluminación de emergencia denominado "Baliza", para los automóviles de categoría "Particular" que se hallan en territorio de la provincia de Buenos Aires, dicha dependencia hace saber a los lectores de AUTOCLUB que a partir del 19 de marzo de 1958, por decreto Nº 3251/58, las autoridades de aquella provincia dejaron sin efecto la obligación que establecía el Art. 8º del Decreto 14.123/56, reglamentario de la ley 5.800 (Código de Tránsito), por la cual se disponía que los automóviles, rurales y camionetas cuya carga útil no excediera de 1.500 kilos, deberían estar equipados con una baliza o sistema de iluminación de emergencia.

Por consiguiente, no es obligatorio para los indicados vehículos, el uso de baliza dentro del territorio de la provincia de Buenos Aires.



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.



EN AQUELLOS TIEMPOS

YA SE USABAN *



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.

* HOY COMO AYER, ESTOS DOS FAMOSOS PRODUCTOS OCUPAN UN LUGAR DE PRIVILEGIO EN EL MERCADO DE REPOSICION Y EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ. THOMPSON RAMCO ARGENTINA S.A.I.C.F., LOS FABRICA EN SU MODERNA PLANTA INSTALADA EN FERREYRA - CORDOBA, CON LA MEJOR MATERIA PRIMA, PROCESOS ORIGINALES Y LA SUPERVISION DE TECNICOS NORTEAMERICANOS.

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 mas GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

¿QUE OFRECE EL A.C.A. A SUS SOCIOS?

EL Automóvil Club Argentino presta a sus socios numerosos servicios y les acuerda distintos beneficios que, en muchos casos, no son suficientemente conocidos. AUTOCLUB estima cumplir con su labor informativa al enunciar seguidamente su detalle e importancia:

Auxilio Mecánico. Gratuito, durante las 24 horas del día, en radios y zonas preestablecidas; 100 estaciones de servicio A.C.A. y 102 estaciones adheridas Y.P.F. ubicadas en diversos puntos del país.

Turismo Nacional e Internacional. Reserva de pasajes (en el país y en el exterior). Organización de excursiones: Alquiler y venta de automóviles para su entrega en el exterior. Documentación internacional para automóviles. Permiso internacional para conducir. Reserva de bodegas. Trámites aduaneros. Documentación personal. Visaciones. Información vial y turística.

Tránsito - Trámites Municipales. Registro de conductor. Renovación del registro vencido. Registros de conductor para turistas o temporarios. Permiso de tránsito. Certificados del Tribunal de Faltas. Patentamientos de automotores, extravíos de chapas, patentamiento provisorio, habilitación, cambio y habilitación de motor, cambio de rubro, cambio de categoría. Devolución de chapas, constancias de pago de patentes (duplicado de recibo-patente), certificado de libre deuda (motores). Cambios de domicilio para el recibo-patente. Transferencia de vehículos. Faltas municipales. Trámites varios en la provincia de Buenos Aires.

Servicios de Previsión. Seguros de automotores y de vida. Subsidio por fallecimiento en accidente automovilístico.

Publicaciones Cartográficas y Turísticas. Planos, cartas, hojas de ruta, guías y folletos turísticos.

Señalamiento Urbano y Caminero.

Casas Comerciales Adheridas. Con descuentos especiales a los socios del A.C.A.

Recreos y Campamentos - Deportes. Turismo de fin de semana, en: Barrio Parque Girado (al sur le la laguna Chascomús), Luján, Punta Chica (F.C.G.R.), Timbúes (sobre la ruta nacional Nº 11), Mar de Ajó, San Clemente del Tuyú, Villa Carlos Paz (Cba), Villa Gesell y Punta Lara, Balneario Alfar, a 1,5 Km. al sur del Faro Punta Mogote. Pesca deportiva: en Barrio Parque Girado (laguna Chascomús), se alquilan botes para los socios.

Biblioteca: Con servicio de fotocopias de libros, revistas, manuales de automóviles, etcétera.

Actividades Culturales. Concursos de pintura y fotografía. Ciclos de disertaciones. Proyecciones de documentales. Programas infantiles, películas y teatro de títeres.

Escuela Técnica de Conducción y Tránsito. Enseñanza teórica y práctica de la conducción de automóviles.

Asesoría Legal.

Asesoría Técnica. Sobre problemas de automóviles y tránsito.

Restaurantes y Confiterías. En los pisos 9º y 10º de la Sede Central y en las estaciones Córdoba, La Falda, Mar del Plata, Salta, Santiago del Estero, Paraná y Recreo de Luján; bar y confitería en Mercedes (Buenos Aires), Rafaela, Rosario y Tandil.

Peluquería. En Casa Central, y en las estaciones de servicio de Rosario, Tucumán, Córdoba, Mendoza y Mar del Plata (durante el verano).

Revista AUTOCLUB. De automovilismo, turismo e informaciones, se envía sin cargo a los socios.

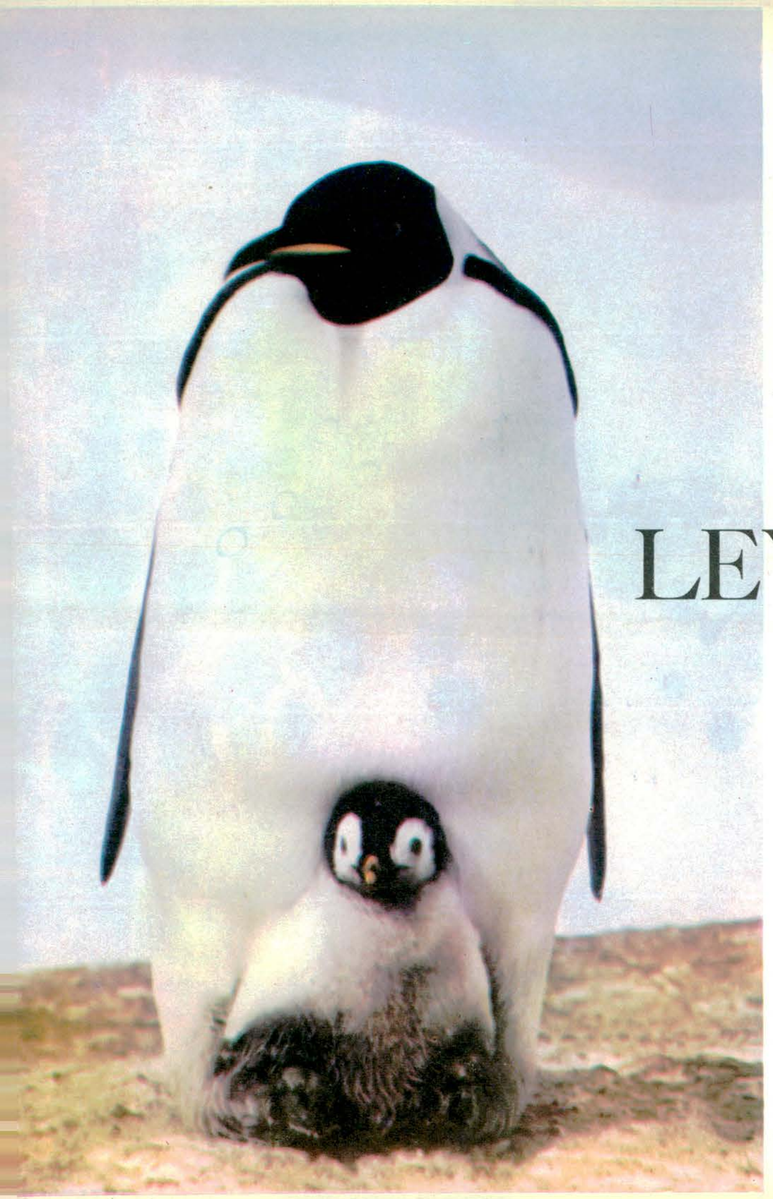
Campañas de Seguridad Vial.

Gestiones ante autoridades nacionales y provinciales.

Actividad deportiva.

Convenio de Reciprocidad de Servicios con el Aero Club Argentino. Los asociados del A.C.A. pueden favorecerse con los servicios que cada entidad otorga a sus adherentes.

Red de Radio Estaciones. Servicio de radio en camiones de auxilio mecánico y en principales filiales.





La entrada a los subterráneos de la estación Byrd, da en esta foto una clara idea de la obra enorme que suponen ese tipo de viviendas.

Un campamento de un equipo de cartógrafos, en medio del paisaje clásico que se encuentra en la Antártida.

REALIDAD *de la* ANTARTIDA

LEYENDA *y*

¿Se puede hacer turismo en la Antártida?. Podría pensarse que la respuesta es obvia porque, en enero y febrero de 1958, el transporte "Les Eclaireurs", de la Armada argentina hizo dos excursiones a esa región llevando 194 turistas en total, que llegaron hasta el Destacamento Naval Almirante Brown, en la península Antártica. Pero la pregunta, sin embargo, tiene una respuesta negativa. Esto no lo supimos hasta hace unos meses cuando se nos dio la oportunidad de entablar trato directo con la Antártida en sí misma. Por eso, se nos ha ocurrido que convenía aclarar el punto en razón de que siempre es saludable separar la realidad de la leyenda.-H.E.

Por HORACIO ESTOL

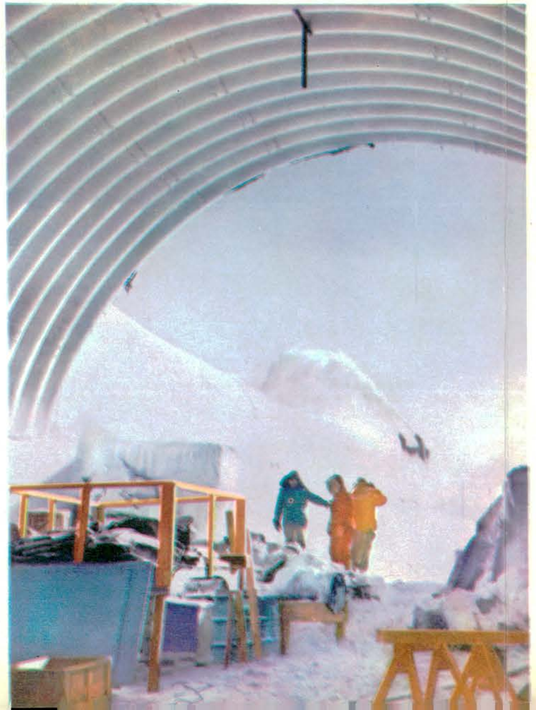
Para AUTOCLUB

Hay que comenzar esta historia por el principio. H. L. Mencken, uno de los más agudos críticos americanos y de los pocos que nunca dejó de poner las cosas en su lugar, decía que California era un lugar realmente maravilloso siempre y cuando uno fuera una manzana. Esa aclaración viene al caso para acomodarla a otro paraje de los que tienen prestigio legendario, aunque en una dirección muy diferente a la de California, diciendo que la Antártida es un lugar estupendo, siempre y cuando uno sea un pingüino. Descontamos, claro, que esta afirmación puede resultar chocante para quienes consideran a la Antártida con la familiaridad despreocupada que promueven las apariencias geográficas; y descontamos también que desentonará, además, con el espíritu turístico que predomina en el mundo moderno, fastidiando a los excursionistas potenciales que ya hayan superado teóricamente la etapa antártica porque el viaje a la Luna —todo incluido en el pasaje de ida y vuelta, con facilidades de pago— promete ser una excursión mucho más exótica...

Por supuesto, no se puede culpar a la gente. La información corriente que existe sobre la Antártida es, por lo menos, tan confusa como su propia geografía que todavía está en la infancia cartográfica. Además, los vuelos veloces y las andanzas de las cámaras cinematográficas le han permitido a la gente tomarse una tremenda confianza con el planeta, aunque los hombres de ciencia apenas hayan comenzado a tratarse de usted con la Antártida. Hoy, todo el mundo tiene cierta idea de cómo es Ceilán (El Puente Sobre el Río Kwai) aunque no conozca Misiones, mientras Roma (La Princesita que quería vivir, Tres monedas en la fuente, etcétera) ha terminado por ser más familiar para el grueso de los porteños que la ciudad de Rosario, o que la ciudad de San Juan para el grueso de los rosarinos. Y no hablemos de Nueva York, Londres o París, cuya identidad cinematográfica —el Empire State, el Big Ben y la torre Eiffel— ya tiene un aire vecinal casi aburrido. Hoy, entre el público y el mundo existe una relación sin precedentes, aunque sea superficial y mucho más distorsionada de lo que convendría. Como quiera que sea, se le ha perdido respeto a la geografía esfumándose la reverencia que imponían los viajes, quizás porque ahora la gente en vez de viajar se traslada y porque la geografía original está borroneada por el rayado frío y denso que trazan las líneas aéreas en los mapas del mundo occidental.

De modo que no se debe culpar a la gente de que, en nombre del turismo se descuente el acceso a los lugares más remotos

En esta foto aparece el autor de la presente nota, sin anteojos, junto a un cartel que, con sentido humorístico, se ha colocado en la pista de aterrizaje, en el Polo sur. El cartel dice: "Polo Sur. Aeropuerto Internacional. Giras por Cortesía de la Marina de EE. UU.". Por supuesto, cualquier gira en ese paraje, constituye un proceso de congelación violenta...





ESTE SERA SU COCHE

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

¿POR QUE ES DIFERENTE UN PEUGEOT?

Por la inigualable calidad del material con que está construído... 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 y económico: es resistente, fácil de maniobrar y proporciona máximo confort. Sí! El PEUGEOT, detalle por detalle, desde la comodidad que brinda tanto al que lo dirige, como a los pasajeros, hasta la potencia y economía de su extraordinario motor y de todas sus partes mecánicas, revela la calidad que no se discute.

403

Cilindrada: 1488 cm³. 65 HP. Consumo: 8,5 litros en 100 Km.



CARACTERISTICAS COMUNES AL PEUGEOT

403 Y 404 Potente y económico motor "supercuadrado" de 4 cilindros. Camisas húmedas intercambiables. Ventilador desembragable electromagnético automático. 4 velocidades sincronizadas y marcha atrás. Diferencial de duración ilimitada. Corto radio de giro. Tablero de rápida lectura, guarnecido con burlete antichoque. Instrumental completo. Reloj eléctrico. Lavaparabrisas. Dos tonos distintos de bocina para ciudad y carretera. Capacidad para 6 personas. Asientos transformables en cómodas cuchetas. Techo corredizo. Dispositivos para fijación rápida y segura del porta equipaje. 4 puertas que permiten fácil acceso. Cerrojo especial de seguridad para los niños, en las puertas traseras, que impide su abertura desde el interior. Baúl iluminado, de gran capacidad. Sistema de climatización anti-vaho que permite la regulación en intensidad, orientación y volumen. Sólida carrocería monocasco, esmaltada con laca sintética cocida a alta temperatura con infra rojo. Lujoso tapizado. Suspensión excepcional, suavidad en la marcha y máxima estabilidad.

404

Cilindrada: 1618 cm³. 72 HP. Consumo: 9,3 litros en 100 Km. Motor inclinado a 45º que baja el centro de gravedad





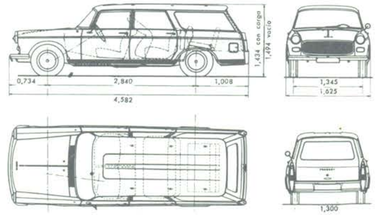
NUEVA! PARA TODOS Y... PARA TODO!

RURAL PEUGEOT 404

CON LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE

Véala usted... Siéntese al volante, manéjela y compruebe por sí mismo que para el campo o la ciudad no hay coche igual. Amplia, para todos y para todo... potente y cómoda como todo 404... Sólida y maniobrable. Más rendidora, más económica que ninguna. Construida para durar más, con la calidad del coche europeo, hecha para transitar suavemente sobre el asfalto y para "aguantar" caminos y campo. Capacidad para 8 personas. Potente y económico motor "supercuadrado" de 4 cilindros, inclinado a 45º. Diámetro y carrera: 84 x 73. Cilindrada: 1618 cm³. Potencia: 72 HP. Un sólo árbol de levas. Camisas húmedas intercambiables. Caja de 4 velocidades sincronizadas y marcha atrás. Diferencial de duración ilimitada. Corto radio de giro. Ventilador desembragable electromagnético. Sistema de climatización anti-vaho que permite la regulación en intensidad, orientación y volumen. Tablero de rápida lectura, guarnecido con burlete antichoque. Instrumental completo. Reloj eléctrico. Lava-parabrisas. Dos tonos distintos de bocina, para ciudad y carretera. Asientos delanteros y centrales reclinables y convertibles en cómodas cuchetas. Asiento trasero volcable. Extraordinaria capacidad para equipajes o carga liviana. 4 puertas laterales y gran puerta trasera. Suspensión excepcional, suavidad en la marcha y máxima estabilidad aún con exceso de carga.





D.A.P.A.S.A. - PASEO COLON 1070 - T. E. 34-7590/7569 - 30-3807 - BS. AS.

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



PEUGEOT



Un campamento de un equipo de cartógrafos, en medio del paisaje clásico que se encuentra en la Antártida.

del mundo, inclusive los que están prácticamente fuera del mapa, como la Antártida...

Caso especial

Todo esto se explica —o se excusa mejor— en nuestro caso, el de los argentinos, porque tratamos a la Antártida casi mano a mano. Compartimos con Chile, el privilegio de tener el territorio más inmediato a ese paraje del mundo; los mapas muestran un acercamiento tan pronunciado entre la Tierra del Fuego y la península Antártida que al mar que corre de por medio se lo ha disminuido de categoría identificándolo como el Pasaje Drake. Lo único inquietante en este caso, es que, según parece, día a día se afirma la convicción de que la península Antártida no es más que una isla disimulada por el hielo que en esa región lo empareja todo; de manera que en cualquier momento, al oficializarse las investigaciones que se están haciendo, nos vamos a encontrar con que la Antártida no está tan cerca de nuestro territorio como siempre lo creímos. Esto coincidiría con el hecho cierto de que en esa península existe una especie de truco austral, digamos, porque buena parte de la misma está fuera del círculo polar antártico favoreciendo esos espejismos geográficos que el turismo nunca desaprovecha, ya que en realidad, llegar a la Antártida que está fuera del círculo polar antártico es como considerar que una escala aérea en Dakar supone experiencia africana.

Es un hecho, sin embargo, que el territorio de esa península que está fuera del círculo polar antártico, igual da una buena idea de lo que viene después; tiene muchas semejanzas con la masa de hielo que forma el continente, sin excluir el frío, aunque sea el frío, justamente, lo que establece las diferencias más apreciables. Pese a que en invierno —en esta época— todo lo que está más allá de los 60 grados de latitud sur es un oscuro frigorífico infernal, lo cierto es que en verano, cada grado que se avanza tiene una importancia tremenda. En noviembre pasado, en pleno verano, cuando en la Base McMurdo había 20 grados bajo cero, a 1.200 kilómetros de distancia, en el polo, ese mismo día la temperatura era de 38° bajo cero.

La Antártida en sí

A los efectos precarios de la vida humana que admite, la Antártida es un continente que sólo funciona cuatro meses al año, de noviembre a febrero, colocándose todo lo que pueda hacerse antes o después en el plano de la aventura desesperada y peligrosa. Esos cuatro meses envuelven el verano antártico que es uno de los eufemismos más descomunales de cuantos tienen vigencia en el mundo civilizado: se trata de un escalofriante verano que sólo es tal en función de la intensidad horrorosa que el frío tiene en invierno.

Sin embargo, no es el frío únicamente lo que establece la diferencia que existe entre el invierno y el verano de la Antártida. Primero, está la luz, acentuando la diferencia entre las dos estaciones con la claridad anémica pero permanente que envuelve al verano en contraste con la oscuridad nocturna que abarca los ocho meses invernales; luego está el viento y finalmente está la nieve. La suma de viento, nieve y oscuridad se agrega a las temperaturas más bajas, convirtiendo a la Antártida en un continente cerrado a todos los esfuerzos humanos durante el invierno. Y la realidad histórica es que durante el verano ese continente no se abre de par en par ni nada que se le parezca; apenas si hace poco más de seis años que el almirante George J. Dufek, llegó al Polo en avión sucediendo en orden cronológico al capitán Robert Scott, que era el último que había estado allí en... 1912. Por eso, recién desde 1956 y en verano, la Antártida está entreabierta gracias al gigantesco esfuerzo que EE.UU. hace todos los años con la Operación Deep Freeze. Dicho de otra manera: en estos momentos, en todas las estaciones del continente antártico apenas si hay un total de 300 hombres, mientras que durante el verano pasado, solamente la población de las bases americanas llegó, en el momento de mayor actividad, a 1.250 personas.

Para que no se pierda de vista el punto principal de la cuestión que planteamos debemos convenir, primero que nada, entonces, en que la Antártida sólo existe cuatro meses al año, durante la "temporada", podría decirse. En una de esas temporadas, la de 1956-57, durante la Operación Deep Freeze II, la población de las bases americanas llegó a la cifra record de 3.000 hombres; si agregamos, generosamente, otros mil más en las bases restantes, tendríamos que la mayor población que se ha reunido nunca en la Antártida ha sido de 4.000 personas, como resultado de un esfuerzo excepcional. Lo que esto significa, se aclara si se tiene en cuenta que la superficie de la Antártida es equivalente a la de Europa, más Turquía, más el Mediterráneo y más unos buenos pedazos de la costa de Africa del norte. Resumiendo: el individuo se encuentra allí frente a la inmensidad. El hecho de que en McMurdo nos re-



Los aviones livianos sirven para trasladar los equipos científicos que trabajan en la Antártida durante los cuatro meses del verano.

uniéramos 200 personas en el comedor no reducía en lo más mínimo el clima de desolación que pesa sobre todo el continente; bastaba mirar por la ventana...

Análisis frío

Dejando de lado el chiste fácil, es verdad que hay que considerar fríamente las circunstancias exactas de este caso. La gente que va a la Antártida se divide en dos grupos: los que tienen a su cargo tareas científicas, y los que tienen a su cargo facilitarles la vida a los que realizan esas tareas. Y la proporción es de uno a cuarenta más o menos. Lo que significa que por cada meteorólogo, por cada físico o cada naturalista, etcétera, hay cuarenta hombres que directa o indirectamente tienen a su cargo las tareas más diferentes, simples y delicadas, que son indispensables para que el físico, el naturalista o el meteorólogo puedan vivir y trabajar... Lo que eso cuesta está más allá del bien y del mal. Llegar a la Antártida, moverse en la Antártida, sobrevivir en la Antártida —porque eso no es vida—, es algo que necesita un respaldo económico tan fabuloso como para estar a millones de años luz de los programas de turismo más costosos que existen, sin excluir las cacerías africanas con aire acondicionado... El problema es éste: para abastecer de combustible a la base Byrd, por ejemplo, se utilizan aviones que arrojan los tambores de gasolina con paracaídas; pero para que eso sea posible, es necesario que previamente se haya hecho el abastecimiento de la gasolina que van a consumir esos aviones en sus vuelos... Por eso, la base McMurdo que es la central de abastecimiento de todas las estaciones americanas, está sobre la costa del mar de Ross y es el principal acceso marítimo a la Antártida. Durante el verano, los transportes de la marina llegan en convoy con el grueso de los abastecimientos, aunque toda la operación dependa de circunstancias que el hombre no puede controlar; el verano pasado, el deshielo fue muy lento y a fines de noviembre, el primer convoy de la temporada estaba a 40 millas de McMurdo avanzando a razón de menos de 4 millas por día, de modo que en la base estaba racionada el agua, había escasez de numerosos artículos y para impedir el agotamiento de los más indispensables, fue necesario organizar una especie de puente aéreo entre McMurdo y Christchurch, la ciudad de Nueva Zelandia que le sirve de trampolín a la Operación Deep Freeze.

Paisaje costoso

Lo único que la Antártida podría ofrecer al turismo son paisajes; pero crudos. Se trata, realmente de paisajes extraordinarios que no tiene duplicado en el mundo; allí el hielo adquiere una calidad sobrenatural que sobrepasa largamente a la imaginación más surrealista. Pero —hay que decirlo— se trata de un paisaje repetido —blanco azulado— transparente, blanco azulado —transparente— por más que se valorice con circunstancias especiales, entre las que no es la de menos importancia el hecho de que se le ofrezca a Ud. un espectáculo que es poco menos que virgen. Esa virginidad, el misterio y la dificultad de acceso dan a esos paisajes una sugestión especial, sin que nada de eso disimule, ni aun justifique su carácter costoso. No se trata simplemente de una consideración económica, sino de agregar al inventario el esfuerzo y los sacrificios que cada uno de esos paisajes representa, a pesar de los recursos técnicos y de todos los beneficios del progreso que allí están al servicio del hombre.

Queremos decir que visitar la Antártida es interesante, pero no es ni placentero ni divertido. Por lo pronto, es una visita que no la puede hacer el que quiere sino el que está en condiciones físicas para afrontar la prueba. El examen médico que se toma en Christchurch, antes de volar a McMurdo, es tan riguroso que uno llega a sospechar que después de haberlo invitado a hacer el viaje se han arrepentido. Pero luego, cuando uno camina sobre el hielo en la planicie polar, a 2.800 metros de altura sobre el nivel del mar, de frente al viento que le da filo a los 38 grados bajo cero, apretando las mandíbulas para que el corazón no se salga por la boca, se entiende la razón de ser de los minuciosos cardiogramas que le hicieron en Christchurch; cuando transcurren tres días y se descubre que apenas si se puede dormitar en vez de dormir y que los párpados adquieren un peso agobiador, cuando la empresa de caminar trescientos metros en el hielo con el recargo de la ropa polar y el peligro de los res-

balones deja de ser simple y se hace pesada y fastidiosa, cuando se acumula una semana de nieve, y hielo y frío y luz irritante, Ud. comienza a comprender cómo es de costoso el paisaje... El viaje, a pesar de los aviones veloces y de los tractores, a pesar del acogimiento de los albergues cálidos, cobra rápidamente el carácter de un tremendo esfuerzo físico, que sólo se puede aceptar en nombre de alguna cosa que sea algo más substancial que la idea del turismo puro.

Futuro imperfecto

Tanto McMurdo como la base Byrd, a los 80 grados de latitud, y la base Amundsen-Scott, en el Polo Sur, representan la suma de confort, perfeccionamientos y progreso que el hombre ha podido incorporar a la Antártida. En McMurdo, inclusive, hay un reactor nuclear destinado a resolver en gran parte el problema del abastecimiento de combustible. Mientras McMurdo reúne varias docenas de construcciones, las otras dos bases son subterráneas y constituyen la realización de una idea revolucionaria que rompió con las tradiciones que existían hasta hace unos pocos años, en cuanto se refería a las viviendas en esa región. Más. Para construir esos subterráneos fue necesario, prácticamente, "inventar" una máquina especial. En todas esas bases hay luz eléctrica, agua caliente y calefacción; si se las compara con los refugios que se construían hace diez años, son de un confort de sueño. Pero todo ese confort, sin embargo, es tan relativo como el verano antártico. Se lo valoriza por contraste, porque substancialmente no pasa de un nivel muy primitivo. La prueba es que hasta ahora, ninguna mujer ha podido vivir en la Antártida puesto que, según lo aclara la información oficial, "se carece de facilidades esenciales".

Puede descontarse, de todas maneras, que no pasarán muchos años antes de que se incorporen esas facilidades, por lo menos en la base McMurdo, y las mujeres puedan integrar el personal científico que allí trabaja en verano. Varias universidades americanas vienen reclamando ese paso y hay algunas que ya han destinado fondos para asegurarse el envío de personal científico femenino, así que las circunstancias lo permitan. Pero cuando ello suceda, lo único que se habrá logrado —que no es poco— será incorporar otro costosísimo perfeccionamiento a la labor científica que se desarrolla en la Antártida, y que es la única justificación que allí tiene la presencia del hombre. Y de la mujer, a su tiempo.

Esto quiere decir que desde el punto de vista de la humanidad en general y del turismo en particular, el desolado e inhóspito continente antártico ofrece un futuro imperfecto. Lo más que se puede esperar, asociado al advenimiento de los aviones supersónicos, podrían ser los "paseos" sobre la Antártida, siempre limitados a la época de verano. De esa manera, lo único que hay que ver, que es el paisaje, se podría contemplar confortablemente, agregándosele al paseo la satisfacción de saber que es de ida y vuelta. Y muy rápido.

EXITO DEL DI TELLA 1500 EN LA PRUEBA DE LAS 1.000 HORAS

EL recorrido de un automovilista medio durante un año es de aproximadamente 24.000 kilómetros. Esa fue la distancia que sin detenerse, y en sólo 41 días y 16 horas, cubrió un Di Tella 1500 para comprobar los efectos de esa medida de uso en el rendimiento general del coche y medir los promedios de consumo. La prueba, denominada "1000 horas de la Ciudad", fue organizada por la revista "Parabrisas" y se realizó por primera vez en el mundo con un coche de producción casi totalmente argentina.

El Di Tella 1500, respetando solamente las detenciones impuestas por el tránsito y por los servicios mínimos de lubricación y mantenimiento, tuvo durante su marcha continua un promedio de 23.504 km. Se cambió el aceite cada 4.800 km., se renovaron las bujías dentro de su plazo de vida útil, y se rotaron tres veces los neumáticos.

Antes de comenzar la prueba fue medida la potencia del motor en un dinamómetro Clayton, y luego, en las medidas comparativas, no se registró prácticamente disminución alguna en los distintos regímenes de utilización. En todo el recorrido se repusieron dos litros de aceite, no hubo consumo de agua y no fue necesario reparar ni cambiar ninguna pieza del coche.



La fotografía muestra al Di Tella 1500 al acercarse al punto que marca la finalización de la prueba, luego de 1000 horas de funcionamiento sin interrupción.

NUEVA TECNICA PARA AJUSTE DE MOTORES

Si bien antes de la Segunda Guerra Mundial, se habían realizado experiencias sobre el principio de remetalización de las partes vitales del motor, expuestas a desgaste, fue precisamente a raíz de la necesidad de mantener en funcionamiento los motores del tren rodante, lo que llevó a los técnicos militares a su utilización en forma práctica, como medio de evitar la paralización temporal de las unidades bélicas. El éxito de este principio fue rotundo.



La aparición de un nuevo sistema, de aditivo sólido en aleación metálica, para ajuste de motores en funcionamiento, basado en los viejos principios de remetalización, causó una verdadera sensación dentro de los medios automovilísticos. Tras largas experiencias técnicas, pruebas de laboratorio y exhaustivas comprobaciones prácticas, la Dup Motor logró introducir este sistema, que aplicado o motores en funcionamiento, logra un progresivo ajuste de las unidades, a la vez que vuelve a condiciones normales de compresión a motores fijos o desgastados, logrando mantenerla en unidades nuevas, con la consiguiente disminución de consumo de aceite y combustible. El dispositivo Dup Motor, ha aportado importantes ventajas a las experiencias anteriores a su aparición, ya que su simple instalación provoca un efectivo aporte de sustancias químicas descarbonizantes y metales antifricción a la cámara de combustión de los motores, prolongando su acción durante 300.000 kilómetros. La DUP MOTOR DE ARGENTINA produce y distribuye para toda Sudamérica su sistema DUP MOTOR, y en sus oficinas de Florida 365, 1er. piso, T. E. 49-4086 al 88, suministra toda información a talleristas y usuarios, además de recibir consultas para el establecimiento de distribuidores autorizados en las zonas disponibles del interior del país y Gran Buenos Aires.



DETROIT la DINAMICA

Por LYDIA GOLDSTRAJ
Para AUTOCLUB

Esta es Detroit, la ciudad que, sin poderse calificar de realmente hermosa, tiene cosas hermosas y es vital, dinámica y bullente.



SEGUN el censo de 1960, Lansing, capital del Estado de Michigan, tenía 107.807 habitantes, y Detroit, una ciudad de ese Estado, 1.670.144 habitantes. Y esta diferencia tremenda entre la población de la capital, lo que la presupone ciudad principal, y la de otra cualquiera del mismo estado, no es algo excepcional en este mundo extraño, maravilloso, contradictorio y apasionante que son los Estados Unidos.

Fundada en 1701 por Antoine de la Mothe Cadillac, que estaba al servicio de Luis XIV, fue capital del Estado hasta 1847, cuando las autoridades gubernamentales cambiaron su sede por Lansing.

Su nombre es un vocablo francés que significa estrecho. Y la ciudad lo tomó del pequeño río Detroit que comunica los lagos Erie y Saint Clair, como si fuera un diminuto estrecho. Además, esta breve corriente es límite en esa zona entre los Estados Unidos y Canadá. Sobre él cruza un puente y bajo su lecho dos túneles que unen Detroit con su vecina de la acera de enfrente, Windsor, en Ontario, Canadá.

La ciudad asciende suavemente desde las riberas del río hacia el interior. Cerca del puerto, con su amplio frente de agua [1] están el centro financiero, el de los almacenes mayoristas, el de los negocios, los edificios públicos y oficinas comerciales.

La historia de Detroit fué bastante agitada, incluido un pavoroso incendio en 1805 que arrasó con la ciudad entera. Entre 1880 y 1900, ascendió por su población desde el décimoséptimo lugar al duodécimo entre las ciudades americanas. Por el 1920, brincó al cuarto. En cuanto a la industria se refiere, ocupa el tercer lugar entre las de Estados Unidos.

La necesidad de manos capaces para la industria automotriz y los altos salarios que en ella se pagan, atrajeron a miles de inmigrantes de Polonia, Alemania, Italia, Rusia, Islas Británicas y otros lugares de Europa. Por otra parte, muchos canadienses la convirtieron en su hogar definitivo, y también lo hicieron buena cantidad de negros que deseaban vivir mejor y con más seguridad que en el sur.

La convivencia de esta mezcla heterogénea en una existencia en la que sólo puede triunfar el verdaderamente apto, batallando todos los días para poder subir peldaños, unida a los caracteres esenciales de toda masa obrera —que en este caso constituye gran parte de la población—: inquietud, esperanzas, insatisfacción, espíritu de lucha en el mejor y en el peor sentido de la expresión, resentimientos, han hecho de Detroit la ciudad más turbulenta de Amé-

rica toda. Bien se la ha definido como una "jungla social".

Breve ojeada a la ciudad

No me atrevería a decir que Detroit es una ciudad hermosa, aunque haya en ella cosas hermosas; pero sí que es vital, dinámica, bullente. Produce la sensación casi material, a pesar de lo subjetiva, que bajo sus cimientos hay montado un gran corazón de acero y sueños que bombea vigor, movimiento y desafío al futuro.

Por otra parte, salvo en lo que a su ubicación geográfica se refiere, no se puede estar seguro que aquello que afirmamos de Detroit, o de cualquier otra ciudad americana hoy, sea exacto mañana. Ese pueblo extraordinario constantemente está moviendo y removiendo cosas; echando abajo y volviendo a construir; planeando y realizando; cometiendo errores y retomando luego el camino preciso. Sólo se puede asegurar que es indudable que marcha hacia adelante; porque además está convencido que es el único rumbo razonable.

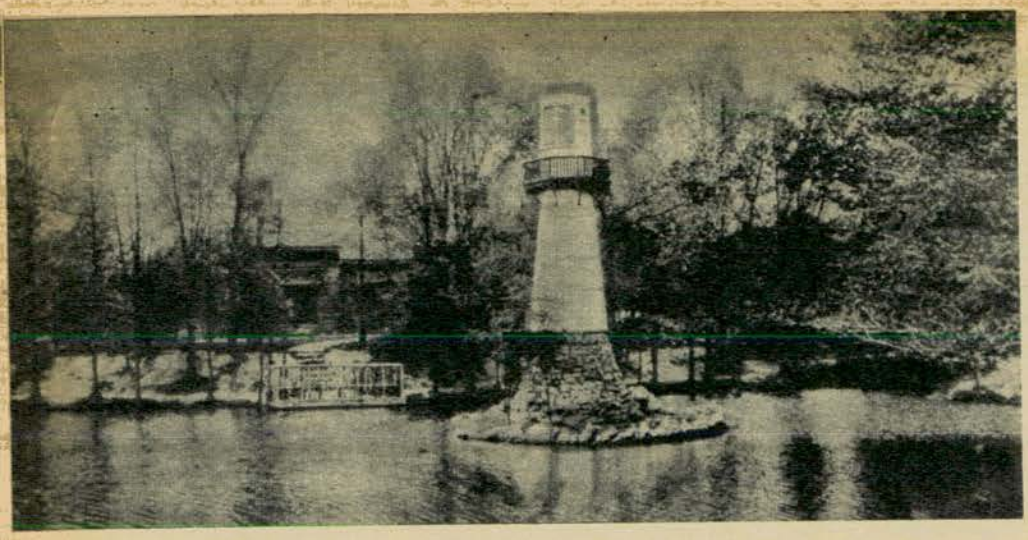
Detroit tiene rascacielos fabulosos y casas bajas enhollinadas que van desapareciendo de a poco. El nuevo centro cívico, prácticamente terminado —¿o no?— está ubicado en el solar que hace doscientos sesenta y tantos años ocupaba el antiguo fuerte de Cadillac. Tiene la perfección y la belleza de una maquette. Está situado al pie de la Avenida Woodward y se mira en el espejo del río. Consta de una serie de construcciones que son un alarde de arquitectura moderna, como el Veterans Memorial Building, el City-County Building, un Anfiteatro cívico donde se efectúan asambleas políticas o cívicas, edificios públicos estatales y federales, etc.

En la vecindad de la Avenida Woodward y la Avenida Kirby está el Art Center (Centro de Arte). Allí están arracimados buena parte de los edificios destinados a albergar la vida cultural de Detroit: la Biblioteca Pública con cerca de un millón y medio de volúmenes; el Institute of Arts con su notable colección de pinturas entre las que se incluyen murales de Diego Rivera; el Museo Histórico de Detroit; el International Institute; el Rackham Educational Memorial, que es una rama de la Universidad de Michigan, etcétera.

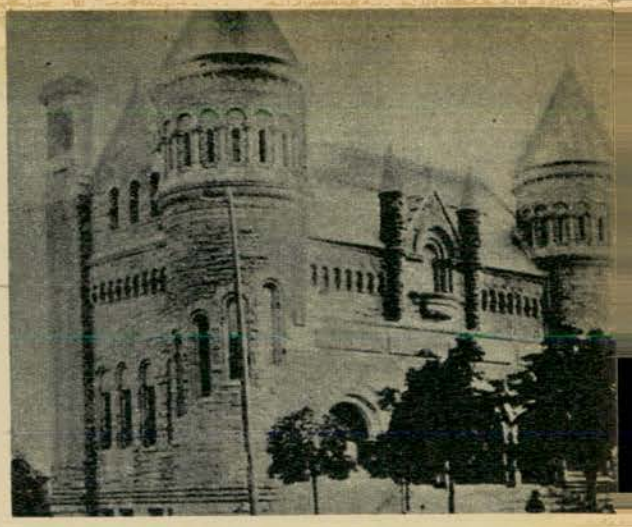
En 1883 se realizó una exhibición de arte con una colección prestada; como tuvo éxito, la ciudad decidió construir un edificio que le sirviera de Museo de Arte permanente. Lo diseñó y lo realizó: es un castillo medieval. Caprichos de Detroit.



Esta fotografía da una idea del crecimiento urbano de la ciudad de Detroit. Obsérvese la inmensa playa de estacionamiento del Cobo Hall y la Convention Arena.



En el centro del lago existente en el Palmer Park existe este faro que hace las delicias de sus pequeños habituales visitantes.



Detroit no descuida todo lo que se relaciona con la creación artística. Este es el Museo de Arte, construido como un viejo castillo medioeval.

Iglesias y templos

Detroit es un alto horno donde se funden las razas como metales. Pero a pesar de ello, el producto resultante conserva ciertos rasgos que les son peculiares. La religión es uno de ellos. Por eso, y sobre todo si se trata, como en este caso, de una ciudad de un país donde la libertad de conciencia no admite discusión, sacerdotes de todos los credos reciben a sus fieles en iglesias y templos y les imparten su doctrina.

Uno de los que más sorprende al visitante es el Templo Masónico; no tanto por su arquitectura o su grandiosidad, sino simplemente por ser eso: un templo masónico. Bueno, convengamos en que en los Estados Unidos, lo único que puede hacer el turista es sorprenderse a cada paso.

LOS ALEDAÑOS

Hamtramk

En el Estado de Michigan, rodeada por entero por Detroit como si fuera su marco, existe una ciudad que por sus características es singularísima: Hamtramk. No se puede entrar a ella ni salir de sus límites sin atravesar Detroit; y sin embargo es una comunidad independiente, que ni siquiera políticamente tiene nada que ver con aquélla: posee su propio alcalde, su propio consejo municipal y se rige por sus propias leyes; y además su población, de unas cincuenta mil almas, está casi totalmente integrada por polacos o sus descendientes americanos. Cuando se la visita se tiene la sensación vaga de estar en un suburbio de Varsovia, sobre todo si se presenta la oportunidad de poder curiosear en alguna de sus festividades típicas o presenciar, por ejemplo, una procesión fúnebre.

Pero sus costumbres, sus ritos, sus comidas, su música, no impiden a sus vecinos demostrar el orgullo profundo que tienen de saberse americanos.

Es una ciudad joven. Nació prácticamente junto con la industria del automóvil, y sus habitantes, de una forma u otra, dependen de ella.

Belle Isle

Belle Isle es el fiel reflejo de la traducción literal de su nombre: bella isla. Es un maravilloso parque en medio del río. Rouge Park auna el encanto de lo agreste con la perfección del esfuerzo humano: árboles centenarios; pequeños riachos murmurando entre sus riberas musgosas; una laguna calma a la que acaricia la vegetación de sus orillas; pájaros en una orgía de trinos; ardillas inquietas: conjunto con belleza y serenidad.

Como es fácil suponerlo, el paraje es el punto casi obligado de paseo para los que trabajan duro en la ciudad durante toda la semana y esperan con ansiedad el séptimo día. Belle Isle les brinda aire puro, paisaje encantador y ambiente apacible: un sedante natural que reemplaza los medicamentos.

Greenfield

Greenfield es una aldea situada a pocas millas de Detroit. Es la obra de Henry Ford.

Siempre hay algo de contradictorio en los seres humanos, aun en los más equilibrados y sensatos; pero la organización y el decorado de Greenfield son sencillamente el rumbo opuesto de la dirección que Henry Ford tomó en la vida.

Henry Ford fue el iniciador de una era, la del automóvil, es decir la del transporte rápido y cómodo; el creador de un sistema, el de la producción en masa; el promotor de una técnica, la de la precisión en la industria de los automotores, sin la cual la anterior no podría siquiera haber nacido. Y este hombre, al que por su obra y por su orientación debemos considerar como a un personaje arquetípico del tiempo moderno —además de ser uno de sus precursores—, erigió Greenfield, que es una estampa de antaño residiendo en el mundo de hoy.

Y en Greenfield no se permitía la circulación de automotores: sólo coches tirados por caballos. Los automóviles están en el museo, que contiene centenares de ejemplares de todas las épocas, desde su aparición. Los modelos más absurdos figuran en la muestra, que probablemente es única en su género y en el mundo.

En realidad, toda la villa es una exhibición de reliquias históricas. Por ejemplo están allí entre otros, trasladados piedra por piedra, el edificio donde Lincoln ejerció su profesión de abogado; la finca donde Steinmetz —que investigó sobre la electricidad, el magnetismo y la electroquímica—, realizaba sus experiencias; el grupo de construcciones que guardan todo lo que de un modo u otro tuvo algo que ver con la labor de Thomas Edison: su laboratorio completo, con todo el instrumental; la canasta en la que llevaba los diarios y bananas que vendía; el tren que incendió siendo aún un muchacho; unos cuantos metros cuadrados de tierra del lugar donde nació y miles más. También puede verse allí una casa de campo del siglo XVI, traida desde Cotswold, Inglaterra. Cada viga, cada piedra, cada trozo de revoque es el original. Y para darle más ambiente, se trajo una majada de ovejas autóctonas —Cotswold es una zona especialmente dedicada a la cría de ovinos—, que ahora recorren pacíficamente los prados de Greenfield.

Independence Hall en una réplica fidelísima, forma también parte de esta ciudad heterogénea donde están unidas la ciencia, la técnica, la historia y la enorme fortuna de un excéntrico.

Hasta luego, Detroit

Y nos vamos de Detroit. Dejamos atrás sus fábricas, sus rascacielos, sus puentes, su río y su isla. Pero nos queda, como estampada a fuego, la idea que hemos estado en una ciudad viva, inquieta y poderosa.

Una ciudad que está gritando al mundo que con trabajo se gana libertad y orgullo; que el hombre nunca crea mejor que cuando vive libre; que es necesario mirar hacia las estrellas, pero sin olvidarse de construir sobre la tierra.

---

1 Longitud que resulta de sumar la extensión de todos los muelles.

SIN NINGUNA DUDA...

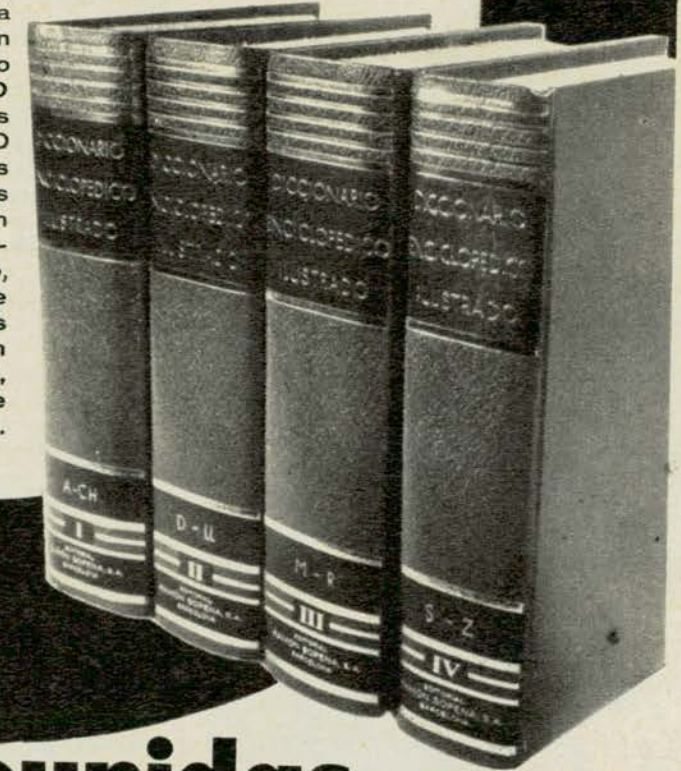
Consulte el

DICCIONARIO ENCICLOPEDICO ILUSTRADO

De la lengua española

4 TOMOS $ 450 mensuales

Todo lo que Ud. necesita saber, sépalo con mayor seguridad! tenga siempre a mano, en su hogar, en su oficina, en su estudio, el completísimo DICCIONARIO ENCICLOPEDICO ILUSTRADO, que contiene más de 3.900 páginas - 174.000 artículos - 8.960 grabados entre texto - 28 láminas en color - 21 láminas en negro - 7 mapas en color - 184 mapas en negro, con un suplemento que registra los hechos recientes más importantes y un compendio de gramática, en una impecable presentación.



Técnica Publicidad

editoriales reunidas s.a.

AV. DIRECTORIO 3168/72 - T.E. 612-8575 Y 9158 - BS. AS. EXPOSICION Y VENTA EN:

BUENOS AIRES: Librería Selecciones, Av. Entre Ríos 1049/73 - Galería del Plata, Local 9 ROSARIO: Editoriales Reunidas, Mitre 739

CORDOBA: Antonio Leal, Galería Gral. San Martín, Local 13 "B" MENDOZA: Organización Vedire, 9 de Julio 1539, 1° C

Solicítelo hoy mismo enviando esta nota de PEDIDO:

Sírvanse remitir a mi consignación: UN EJEMPLAR DEL DICCIONARIO ENCICLOPEDICO ILUSTRADO, en 4 tomos, para ser abonado en 13 cuotas de $ 450.- cada una. Desde que se acepte mi pedido me comprometo a pagar la primera mensualidad al recibo de la obra y las subsiguientes a EDITORIALES REUNIDAS S. A., Av. Directorio 3168/72 Bs. As. Una vez recibidos los tomos indicados, me constituyo en depositario de éstos, no pudiendo disponer de ellos antes del pago total de su importe. Declaro ser mayor de edad y hallarme en pleno goce de todos los derechos civiles. La persona cuyo nombre se da aquí como referencia no ha de servir en modo alguno como fiador, sino solo para facilitarles informes respecto a la seriedad del solicitante en cumplir sus compromisos comerciales.

Fecha ..... 196...

Firma del solicitante

Apellido ..... Nombre .....

Profesión u ocupación ..... Edad ..... Estado civil .....

N° de legajo o chapa .....

Cédula de Identidad N° ..... Libreta de Enrolamiento N° .....

Firma donde trabaja: Nombre ..... Calle ..... N° ..... Tel. .....
Localidad ..... Prov. ..... F.C. .....
Sección ..... Puesto que ocupa .....
Sueldo ..... Antigüedad .....

Domicilio Particular: Calle ..... N° ..... Tel. .....
Localidad ..... Prov. ..... F.C. .....

Referencias Comerciales (preferentemente donde operó a crédito) .....

Entregar las obras en: .....

Localidad ..... Prov. ..... F.C. .....

editoriales reunidas s.a.

Av. Directorio 3168 72 - T.E. 612-8575 y 9158 - Bs. As.



Alimentos para los animales. En los niños es una forma de demostrar su ternura. La caja de galletitas es elemento indispensable en la visita al zoo.



La curiosidad de la pequeña es justificable. ¿A quién se le ocurre pensar que pueda existir una cabra con semejantes cuernos?

VOLVAMOS al ZOO

A diario pasamos por Plaza Italia. Ahí no más, se encuentran el Jardín Zoológico, el Botánico, ese lugar que por momentos es Exposición Rural del Automóvil o parque de diversiones, la estatua de Garibaldi, heladerías, en fin, lugares de imborrable recuerdo en nuestra infancia y adolescencia.

Pero hoy, un día diferente, nos decidimos a entrar al Zoológico, después de muchos años.

El lago, nos parece más chico, el león menos salvaje y ¿por qué no decirlo?, con una melena que pide a gritos un buen shampoo... La calesita no "tan" diferente a la del barrio, el elefante muy aburrido...

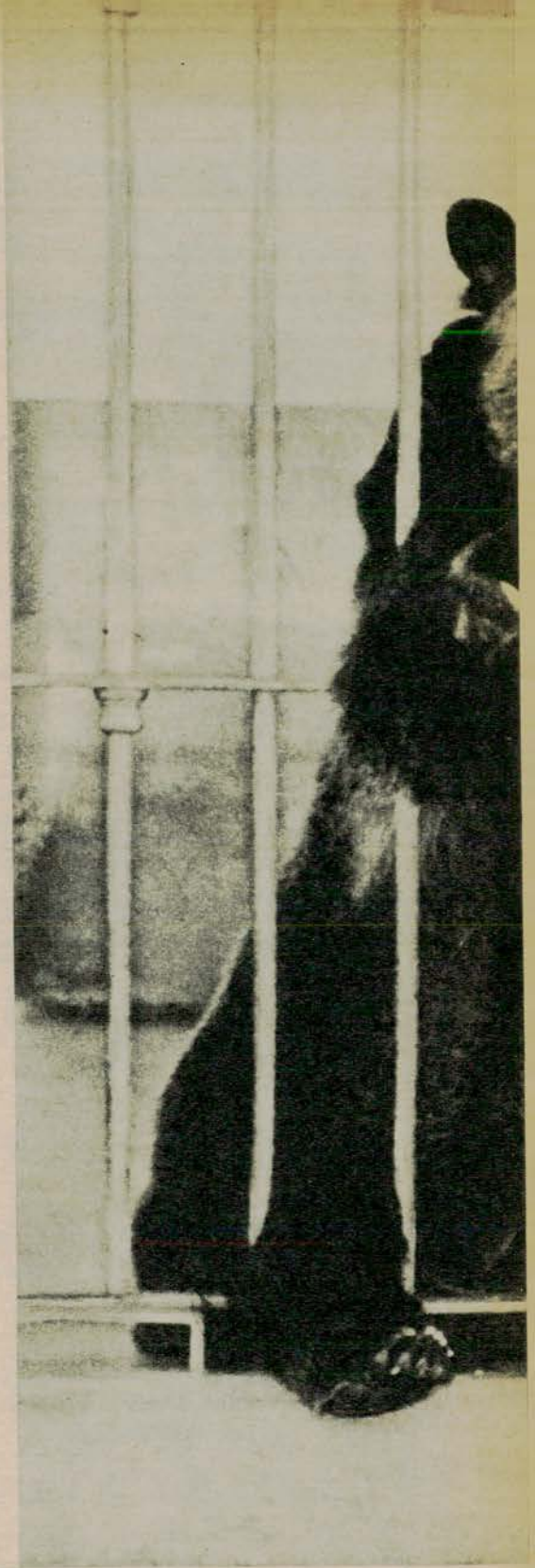
En cambio, nos llaman la atención otros detalles que pasaron inadvertidos en nuestra infancia; por ejemplo: el nombre de las calles. Todas recuerdan a naturalistas: *Holmberg, Clemente Onelli, Angel Gallardo;* lo mismo ocurre con los lagos: *Darwin, Burmeister...*

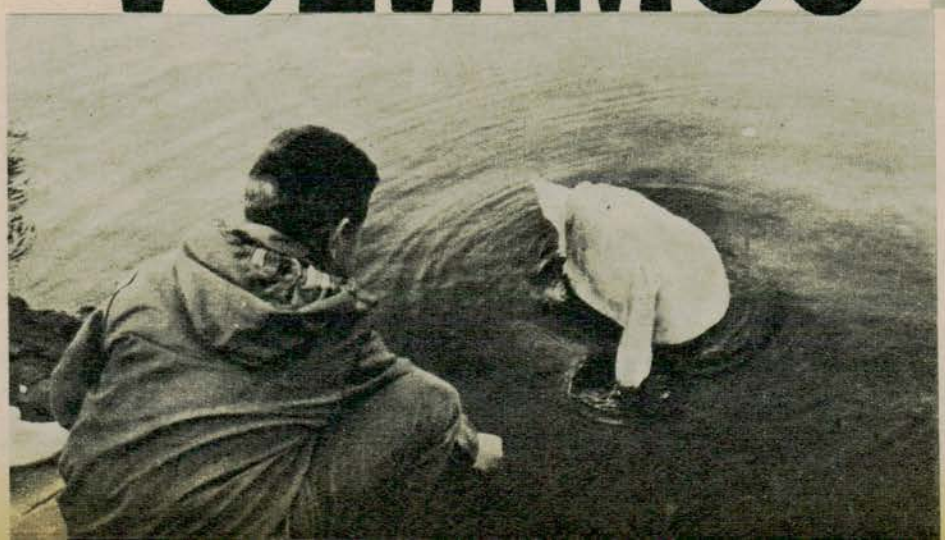
Otra cosa es la que no reparamos antes y muchos ignoran ahora sin ser niños, es que el Zoo posee las únicas antigüedades auténticas levantadas en un paseo público de la capital: los restos de un pórtico de arquitectura bizantina, en piedra calcárea de Trieste. Esta pieza fue adquirida por el Museo de Bellas Artes y cedida al Zoo en 1909.

Continuamos el paseo por el Jardín y seguimos pensando en "adultos".

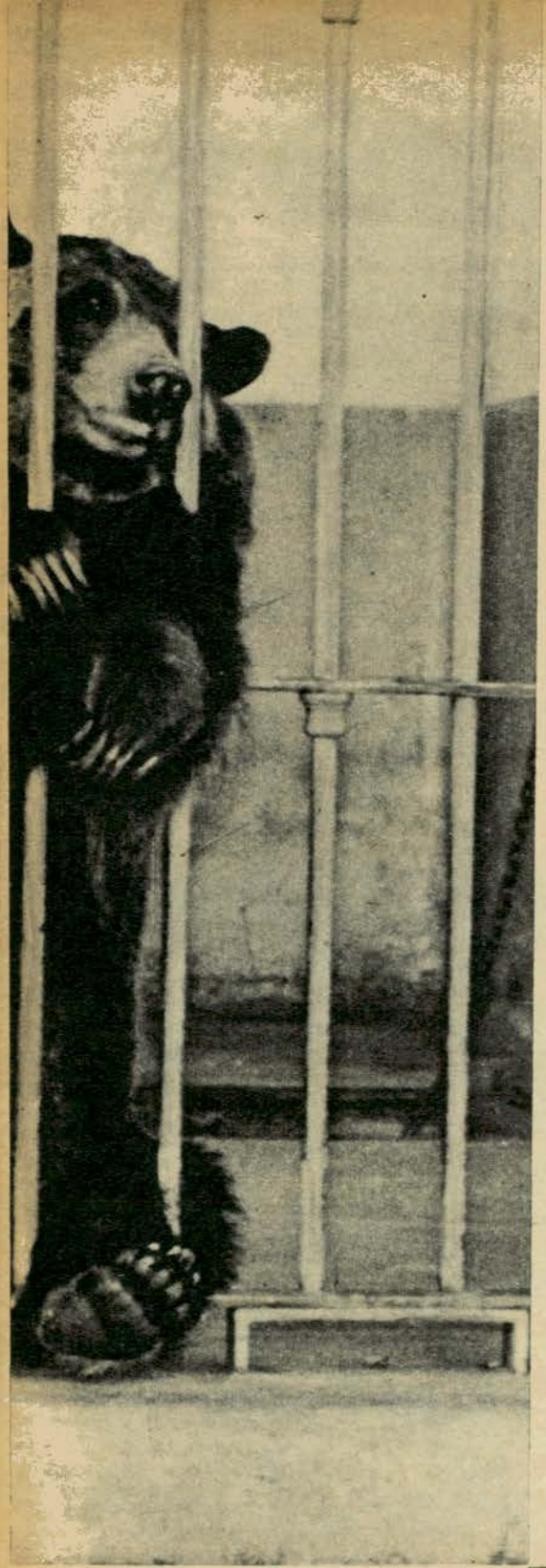
¿Cuánto se gastará en comida aquí? Pues, casi nada: ¡Cuatro millones de pesos por año! Sin contar con los alimentos adicionales que ofrecen gratuitamente los niños. Y eso no es todo: El presupuesto del Zoológico aumenta considerablemente, además del rubro sueldos de obreros y empleados, por la atención sanitaria permanente de los animales.

Naturalmente se enferman como cualquier ser viviente y vitaminas y antibióticos están a la orden del día. La sección "enfermería" se





¿Quién no ha dado de comer a un cisne, Si existe alguien ha perdido algo muy importante en su infancia.



El prisionero. La cámara fotográfica ha captado una escena que nos releva de todo comentario.



Los animales no temen a los niños. El instinto es fuerte y saben que sólo lo acerca a ellos el cariño y la curiosidad.

encuentra más apartada y pueden verse a los animales enfermos y muy tristes en sus jaulas; lamentablemente, muchos no resisten las enfermedades y mueren. Sus cuerpos pasan entonces al laboratorio donde se les practica la autopsia y especialistas estudian las causas del mal y el proceso de la enfermedad.

Otra cosa inesperada nos asombra. El Jardín posee una biblioteca. Se encuentra en el edificio de Administración, calle Acevedo, y cuenta con más de 11.000 volúmenes. Gran parte de la misma fue donada por el doctor *Holmberg;* no solamente libros en castellano, sino también volúmenes en idioma francés, inglés y alemán.

Se ha agregado, además, un pequeño y acogedor teatro que cumple funciones, en oportunidades, de cine, a cargo de la Municipalidad de Buenos Aires y contribuye notablemente al espíritu del jardín: "El observador concienzudo encontrará no sólo un centro de distracción sino también un vasto templo, rico en cuadros de enseñanza".

El precio de los animales, las sumas a que asciende el mantenimiento del Jardín, los nombres de sabios y naturalistas que tanto trabajaron por el país, aun siendo extranjeros: estadísticas de los escolares que tienen acceso gratis al paseo: hoy, todo lo sabemos. Hasta que el Zoo, no queda simplemente en Palermo, sino que ocupa 18 hectáreas al sud-oeste del Parque 3 de Febrero, entre las avenidas Santa Fe y Libertador, etc., etc., etc.

De niños queríamos ver el "cuello largo" de la jirafa, darles galletitas a los cisnes del lago, pasear en una llama y ser felices en ese mundo...

¿Usted qué cree, hemos perdido con el cambio?

Textos y fotos de SARA FACIO y ALICIA D'AMICO
Para AUTOCLUB

LOGICO



Lago Darwin, agua, árboles, edificios de extraña arquitectura. Es el primer contacto con el zoológico. Aire y belleza.

NOTAS DEL PORTEÑO EN PROVINCIAS

EL ENCANTO DE ENTRE RIOS

Por
CORDOBA
ITURBURU
Para AUTOCLUB

AHORA se puede viajar a Entre Ríos en avión, en tren, en ómnibus. Cuando yo era niño, el medio más agradable, el más usado, sobre todo si se quería ir a algunas de las ciudades de la costa del río Uruguay, era el barco. El viaje a Concepción del Uruguay era, tal vez, el menos divertido. Se embarcaba uno al anochecer, en Buenos Aires, se cenaba en el barco —el "Tritón", el "Viena", el "Londres"— se dormía en las impecables camas de los excelentes camarotes y a la mañana, a eso de las siete, ya se atracaba. Los camareros lo arrancaban a uno del sueño. Y del sueño, sin transición, se pasaba a la baraúnda del desembarco: los pasajes y la cédula de identidad, el equipaje, los changadores y los cocheros que se lo disputaban a uno con un ardor desconcertante. El viaje a Concordia, el viaje en sí, tenía mayor interés. Durante toda la mañana y gran parte de la tarde —se arribaba al puerto norteño a eso de las cuatro o cinco— yo miraba deslumbrado, desde la borda de la nave, desfilar ante mis ojos, de un lado, la bella costa entrerriana de doradas playas unas veces, otras de cerrados montes, más allá, ya cerca de Concordia, decorada por las exóticas leguas del Palmar con su extraño sabor a tropicales tierras de otros continentes. Del otro lado —la fascinación de las riberas me hacía correr de una a otra borda —la gracia risueña de las cuchillas orientales, la inolvidable Meseta de Artigas con el bronce enhiesto de la figura del prócer en la cumbre, dominando los centelleantes espejos del río. La noche anterior, no mucho antes de meternos en la cama, nos habían amarrado a la borda o habían pegado nuestros ojos al cristal de la ventanilla del camarote, las luces de las ciudades ribereñas —Fray Bentos, Paysandú— parpadeando en el misterio de la noche, más allá de la masa en sombras de las aguas del río cuyo apacible rumor de chapoteo nos traía, a los oídos, el golpetear de las olas contra el casco de la nave.

Cada vez que digo Entre Ríos, que oigo su fresco nombre, que lo leo, estas imágenes son las primeras que acuden a mi pensamiento: el ancho camino vivo del Uruguay resplandeciente bajo el sol o temerosa y misteriosamente entenebrecido por la noche, el rumor de las olas cortadas por la afilada proa del barco o el murmullo apagado de remos en el agua, las ciudades iluminadas de la costa, la extendida ribera de doradas playas, de montes, de dilatados campos deliciosamente verdes.

Muchas veces, después, he vuelto a Entre Ríos. He vivido en sus ciudades, he galopado por sus campos, he anudado amistades, he participado en su vida. Muchos recuerdos he cargado en mi mochila andariega, muchas estampas se han quedado para siempre en mis pupilas. Pero aquellas primeras son las más vivas. Ellas dibujan, pintan, en mi pensamiento, la imagen de un Entre Ríos cuyo encanto reside en la poesía que fluye de una tierra risueña y acariciante de vastos cielos, de apacibles colinas, de verdes y dorados campos, de apretados montes, cercada y mecida por las transparencias y los rumores frescos del agua, esa sonrisa del paisaje, como escribió, creo, Charles Baudelaire.



Las heridas abiertas por el tiempo en las paredes del Palacio San Carlos nos traen la evocación de los días en que Entre Ríos condensaba en su fresco nombre el ansia de libertad de un pueblo indómito.

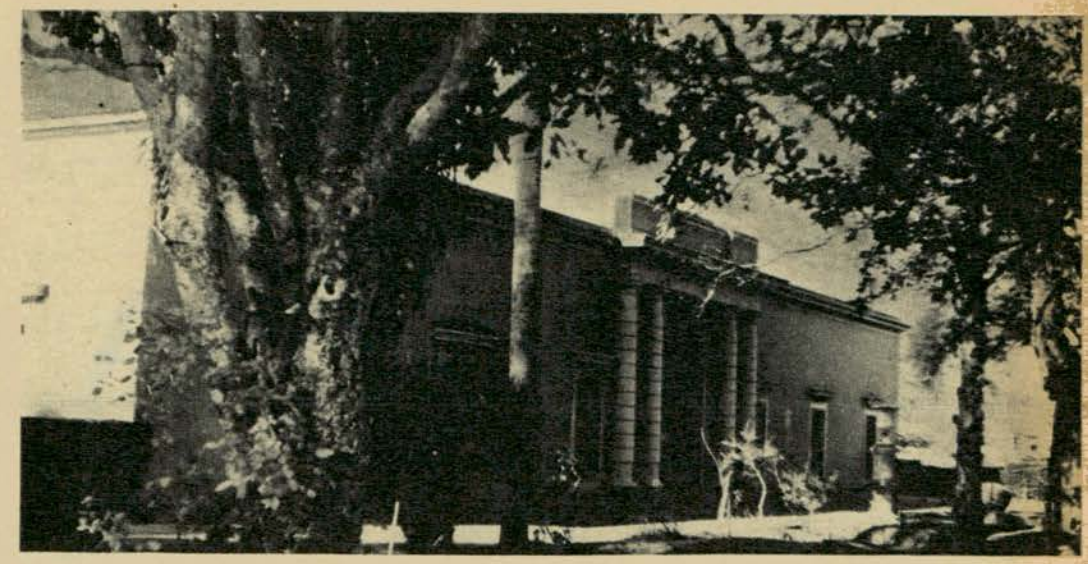
La salamanca entrerriana

Ahora, en Entre Ríos, hay colegios nacionales en casi todas sus ciudades. Los hay en Concordia y en Guale-

guaychú, en Paraná y en Gualeguay, en Rosario de Tala y en Victoria, creo que también en Villaguay y, seguramente, en otras ciudades aún. Cuando yo era muchacho, cuando yo me hallaba en la edad del Colegio Nacional, sólo existían el de Paraná, y, sobre todo, el histórico colegio de Concepción del Uruguay, el fundado por Urquiza en 1849. La fama de excelencia del Histórico era tal que sus aulas atraían, todavía, a estudiantes de todo el país y aún, a veces, a muchachos de algunos países vecinos. Yo había hecho mis dos primeros años en el Colegio Nacional en La Plata. Pero los había hecho en forma bastante irregular e insatisfactoria, a tropezones. Me enviaron, para ver si mejoraba, a Concepción del Uruguay, donde habían estudiado mi padre y algunos tíos míos y donde me hospedaron en La Fraternidad, el famoso internado estrechamente vinculado al Colegio. Había allí muchachos de casi todos los pueblos y ciudades de Entre Ríos y, asimismo, de muchas provincias de nuestra tierra, desde salteños a pampeanos y patagónicos, desde correntinos a cuyanos y jujeños. La Fraternidad, el Colegio, la ciudad de Concepción del Uruguay, eran una especie de heterogéneo y bullicioso mapa estudiantil de la República. La Escuela Normal, también considerablemente prestigiosa, alojaba en sus aulas chicas de toda la provincia. Una de las industrias capitales de la ciudad era la casa de pensión. La Fraternidad no tenía capacidad suficiente para dar hospitalidad a aquella numerosa población escolar proveniente de los cuatro puntos cardinales del país.



Quien haya pasado por Concepción del Uruguay por aquellos años, quien haya vivido aquellos días, no olvidará, por cierto, la gloria musical de sus mañanas. El Colegio Nacional y la Escuela Normal, lo mismo, incluso, que algunas escuelas profesionales y hasta primarias, mantenían la vieja tradición de convocar a sus alumnos a toque de campana. Un cuarto de hora antes del comienzo de las clases, durante aproximadamente cinco minutos, desde la vieja torre del Colegio y desde los patios de las otras escuelas, las campanas lanzaban al espacio su premioso llamado y el aire se poblaba con la alegría transparente de sus sones. Nosotros reconocíamos sus voces entre la masa sonora de aquel concierto inusitado: el timbre casi cristalino del bien templado bronce del Colegio, la voz un poco quebrada de la campana de la Escuela Normal.



También el Palacio San José, de Uruguay, nos trae la imagen de un Entre Ríos cuyo encanto reside en la poesía que fluye de una tierra risueña y acariciante.

Alguna vez, entre mis cuadros, mis libros y mis papeles, a tantos años de aquellos días, suelo cerrar los ojos para recordarlos. Vuelven entonces a mi memoria, resonantes, los acentos volanderos de aquellas campanas y bajo el ámbito transparente de sus sones veo desfilar, como en una pantalla extrañamente iluminada por una luz de otros tiempos, imágenes de escenas y de caras, las aulas, el patio del Colegio, los guardapolvos blancos del uniforme estudiantil de la época, el pizarrón cubierto de fórmulas y números, los sobresaltos de examen, las tardes y las noches de la Plaza Ramírez, el deslumbramiento de descubrir los bienes y los azares de la vida, sus júbilos y sus dolores, en el clima juvenil y escolar de aquella Salamanca nuestra, aquella ciudad cuyo exclusivo poblador no parecía ser otro que el muchacho o la muchacha con un montón de libros bajo el brazo.

¡Viva la Pipa!



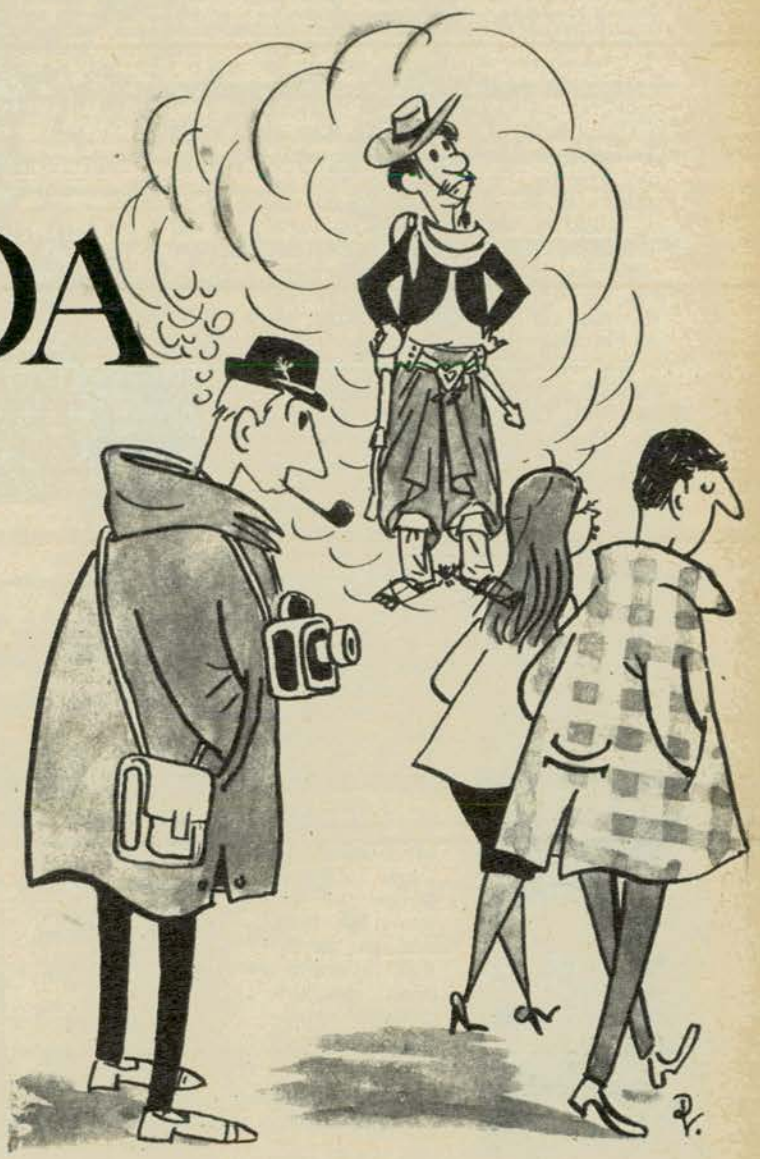
AHORA TENEMOS
TABACO
ROTTERDAM
DE NOBLE ORIGEN
SABOR Y AROMA FINISIMOS



EN LAS TABAQUERIAS DE TODO EL PAIS

GUIA TURISTICA DE BUENOS AIRES

CALLE FLORIDA



Por RODOLFO M. TABOADA

Ilustró VILLAFAÑE
Para AUTOCLUB

CUANDO los hombres y las mujeres de Buenos Aires no tienen nada que hacer, se zambullen en la calle Florida. Y la recorren apresuradamente. Nerviosamente. Como si tuvieran muchísimo que hacer.

El fenómeno es perfectamente paradójico. Todos sabemos que Florida no es una calle cualquiera. Que no es una ruta utilizable para dirigirse de un punto a otro de la ciudad. Todos sabemos que por la calle Florida no se va más que a la calle Florida. De modo tal que si nos encontramos en la calle Corrientes y tenemos prisa por llegar a Retiro, lo prudente es tomar cualquier calle de sur a norte, menos Florida, ya que por Florida no se puede caminar de prisa. Y, sin embargo, toda la gente que transita por Florida lo hace, repetimos, con premura febril. Como si la fueran picaneando los invisibles boyeros del tiempo.

Lo que ocurre, probablemente, es que llevamos a la calle Florida el pulso laborable de las oficinas. Estamos definitivamente amaestrados. Amaestrados por el ritmo febriciente de las máquinas de calcular, las cajas registradoras, los teléfonos internos, los ascensores ultra rápidos, el planilleo vertiginoso. Y no sabemos abandonarnos al relajamiento peripatético que nos propone la calle Florida, porque al abandonar la oficina, nuestra sensibilidad continúa obedeciendo al metrónomo de la jornada proletaria.

* * *

La calle Florida, que debería ser un permanente remanso ciudadano, lo es, únicamente, durante un par de horas: entre las 10 y las 12, aproximadamente. Durante ese lapso, la gente que trabaja permanece enclaustrada en sus oficinas y en sus negocios. De manera que los habituales transeúntes de esas horas pertenecen al género feliz de los que no tienen prisa.

Es la hora de las mujeres elegantísimas y a veces exóticas. De los perritos pekineses que ladran en francés. Y la hora de los turistas que, al enfrentarse con ese rostro de Buenos Aires, descubren con asombro que

Sale de viaje o de excursión

Coma en su coche... Elija **SU menú, muy fino y muy exquisito ¡y hasta con postre!** en la

ROTISERIA
de la tradicional

Y además ¡cuánta economía!

Confitería LOS DOS CHINOS
T.E. 33-9024 y 30-6269
Alsina y Chacabuco Bs Aires
SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA - CAPITAL

en las calles de nuestra ciudad es muy difícil encontrar un gaucho con boleadoras y sombrero calañés.

* * *

Transcurrido el mediodía manducante, el aluvión laborioso retorna a la fatiga. Y la calle Florida recobra entonces su pulso paradójico.

Las multitudes oficinescas saben muy bien que por la calle Florida se tarda mucho más en llegar al empleo. Pero entienden que vale la pena almorzar de prisa, salir de prisa, y llegar de prisa a la calle Florida, para sumergirse en esa deliciosa calle porteña y respirarla de prisa, antes de encarcelarse en la oficina.

Los genios de la industria y el comercio no saben nada de esto. Si lo supieran, prohibirían que sus empleados recorran la calle Florida para llegar al trabajo. Porque después de ese paseo, los empleados se quedan un largo rato ociosos sobre sus máquinas de escribir, sus cajas registradoras, sus biblioratos y sus planillas vírgenes, como si necesitaran media hora de ocio integral para hacer la digestión de la calle Florida... Indispensable pausa ensoñadora... Melancólica pausa... Pausa casi trágica, durante la cual no suenan los teléfonos internos, ni las cajas registradoras, ni las máquinas de escribir... Pausa prologal que es como un pequeñito sábado inglés de cada día, que los oficinistas emplean en soñar despiertos... En soñar con una calle Florida larga, larguísima, que pudiera recorrerse, sin prisa y sin pausa. Es decir, sin oficinas.



evite accidentes... NO ENCANDILE

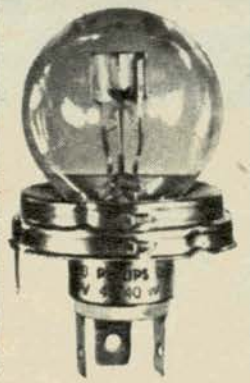
USE LAMPARAS PARA AUTO

PHILIPS

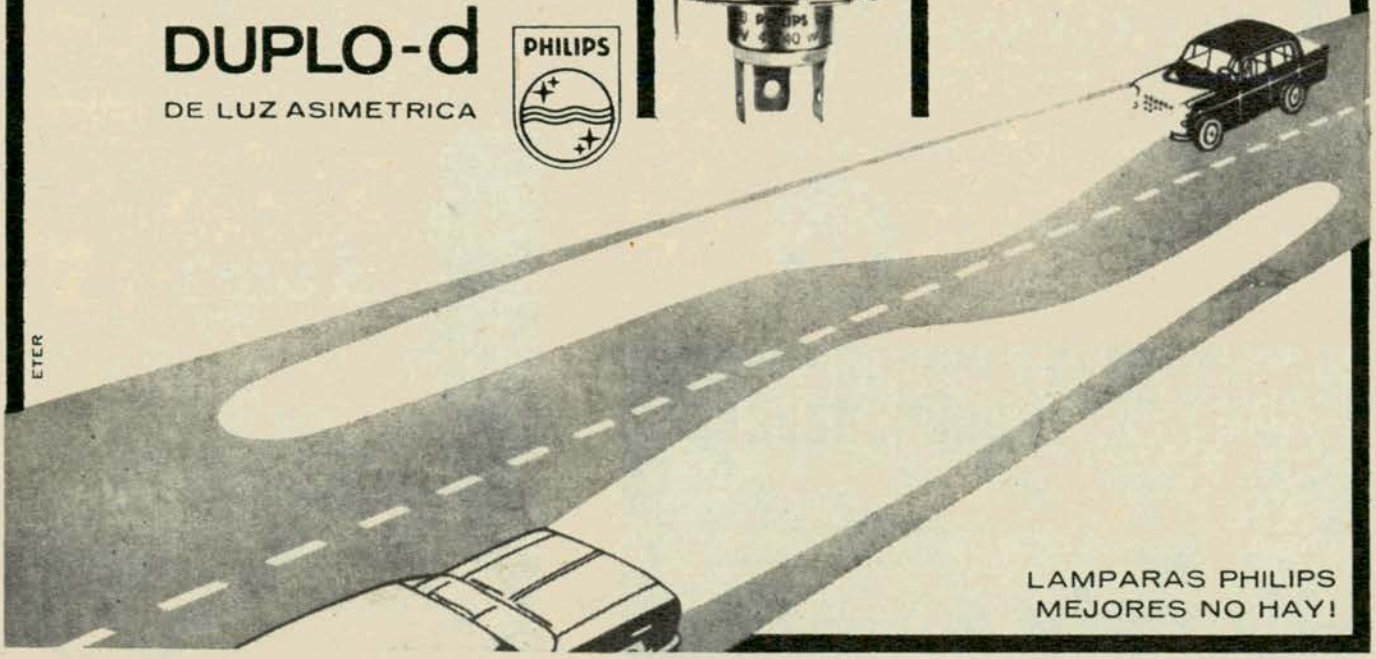
DUPLO-d

DE LUZ ASIMETRICA

PHILIPS



Si usted encandila, usted también corre grave peligro! No le de ventajas a la adversidad, ponga hoy mismo en su auto lámparas Duplo-d. Con ellas, sus faros dan una potente luz asimétrica, que ilumina su camino, pero que no encandila a quien viene en dirección contraria! Lleve siempre en la guantera un juego de repuesto.



ETER

LAMPARAS PHILIPS
MEJORES NO HAY!



Todo está en FLOR

BUENOS AIRES, como todas las grandes capitales del mundo, posee una calle que es la síntesis visual de la ciudad: Florida. Ya en los lejanos días de la colonia sus no muy numerosos habitantes se daban cita en ella para admirar junto a las más atrevidas concepciones arquitectónicas de la época, todo cuanto de más moderno y lujoso nos llegaba del otro lado del mar.

A mediodía y al caer la tarde, Florida, pequeña feria de vanidades, mostraba la belleza de las porteñas y la agudeza picaresca y gentil de sus galanes, duchos ya en el requiebro ingenioso.

Hoy, como entonces, con las lógicas variantes producidas por el tiempo y la evolución en los gustos y en las costumbres, Florida sigue siendo el luminoso escaparate del lujo, de la novedad y de la moda. El turista extranjero y el que llega a Buenos Aires procedente de las distintas regiones del interior del país, encuentran en la múltiple diversidad de sus bien instalados comercios todo cuanto necesitan para su halago y su confort. Ese bien ganado prestigio de calle del lujo, de la novedad, del "último grito" de la moda, es lo que ha movido a AUTOCLUB a dedicarle este espacio en sus páginas, siempre abiertas a la inquietud ciudadana.



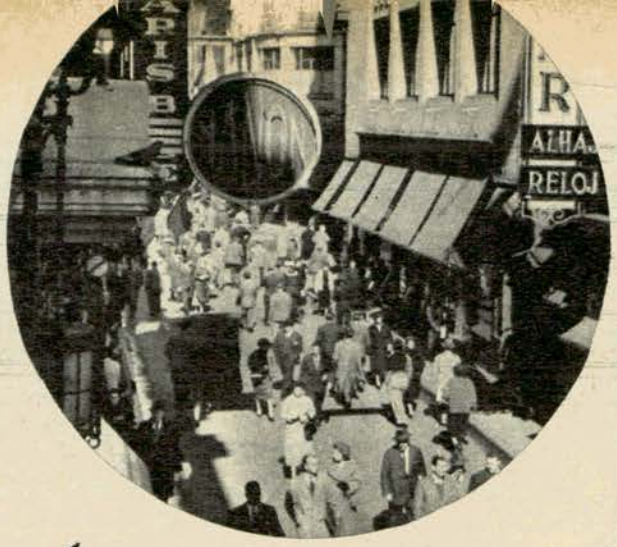
Bruno - Bredahl
LA MAXIMA AUTORIDAD
EN IMPRESIONES SOCIALES
INVITACIONES PARA CASAMIENTO
PAPELERIA FINA
PERGAMINOS - HERALDICA
FLORIDA 356
AVENIDA ALVEAR
1777

ALHAJAS - RELOJES - BRILLANTES - Etc.
Diamaudor
FLORIDA 225 T. E. 34-7245

EN PLENO CORAZON DE FLORIDA...
GUIMMEL'S S.A.C.I.F.I.
Florida y Viamonte
LA ESQUINA DEL CONFORT HOGAREÑO
TELEVISORES - HELADERAS - COMBINADOS
CONCESIONARIOS DE MAQUINA DE LAVAR KC

EN LA ESQ. DE FLORIDA Y... JULIAN
Julián
LO MAS FINO EN SPORT
SWEATERS Y MALLAS
Av. SANTA FE 1748 - FLORIDA esq. PARAGUAY

IDA



Florida lo tiene todo

CUANDO a las 11 Florida interrumpe el paso de los vehículos que hasta esa hora circulan por ella, la arteria porteña de más puro linaje comienza a tener la fisonomía especial que le da crédito y prestigio. El ritmo de la ciudad vibra en la calle Florida. Los ecos del país y del mundo viven en ella. Las pizarras informativas de "La Nación" y el noticiero luminoso de su cruce con Corrientes, dan a los viandantes de Florida la imagen de la ciudad, del país y del mundo.

FLORIDA, centro neurálgico de la gran ciudad, es la calle que lo tiene todo. Comercios que son la más alta expresión de potencialidad en los distintos ramos vinculados a la economía hogareña, galerías en las que se reflejan los variantes caprichos de la moda, cafés al paso, bares y confiterías que van desde lo más económico a lo suntuario y vendedores ambulantes de múltiples cosas que pregonan su mercancía con pintoresco ingenio.

El viejo pregón porteño, recogido por los poetas vernáculos que lo han traído hasta nosotros en todo su ingenio, revive en los vendedores callejeros que contribuyen a dar a la calle Florida su fisonomía inconfundible. Es este otro matiz de esa gran arteria metropolitana, centro neurálgico de la urbe bulliciosa y renovada.



La calle Florida, auténtica tradición porteña. Versión totalmente moderna —y mucho más vital y atractiva— de la casi legendaria Rue de la Paix, de París.

GRIENSU *a la vista*

...después del oculista!



OPTICA Anteojos funcionales con cristales importados, especiales para automovilistas.



FOTOGRAFIA Cámaras, accesorios, películas, copias y ampliaciones, de calidad excepcional.

GRIENSU
FLORIDA 118 y Sucursales
Buenos Aires

LIBRERIA
"EL ATENEO"
EDITORIAL



LA LIBRERIA MAS GRANDE DE AMERICA



FLORIDA 340 - CORDOBA 2099
BUENOS AIRES

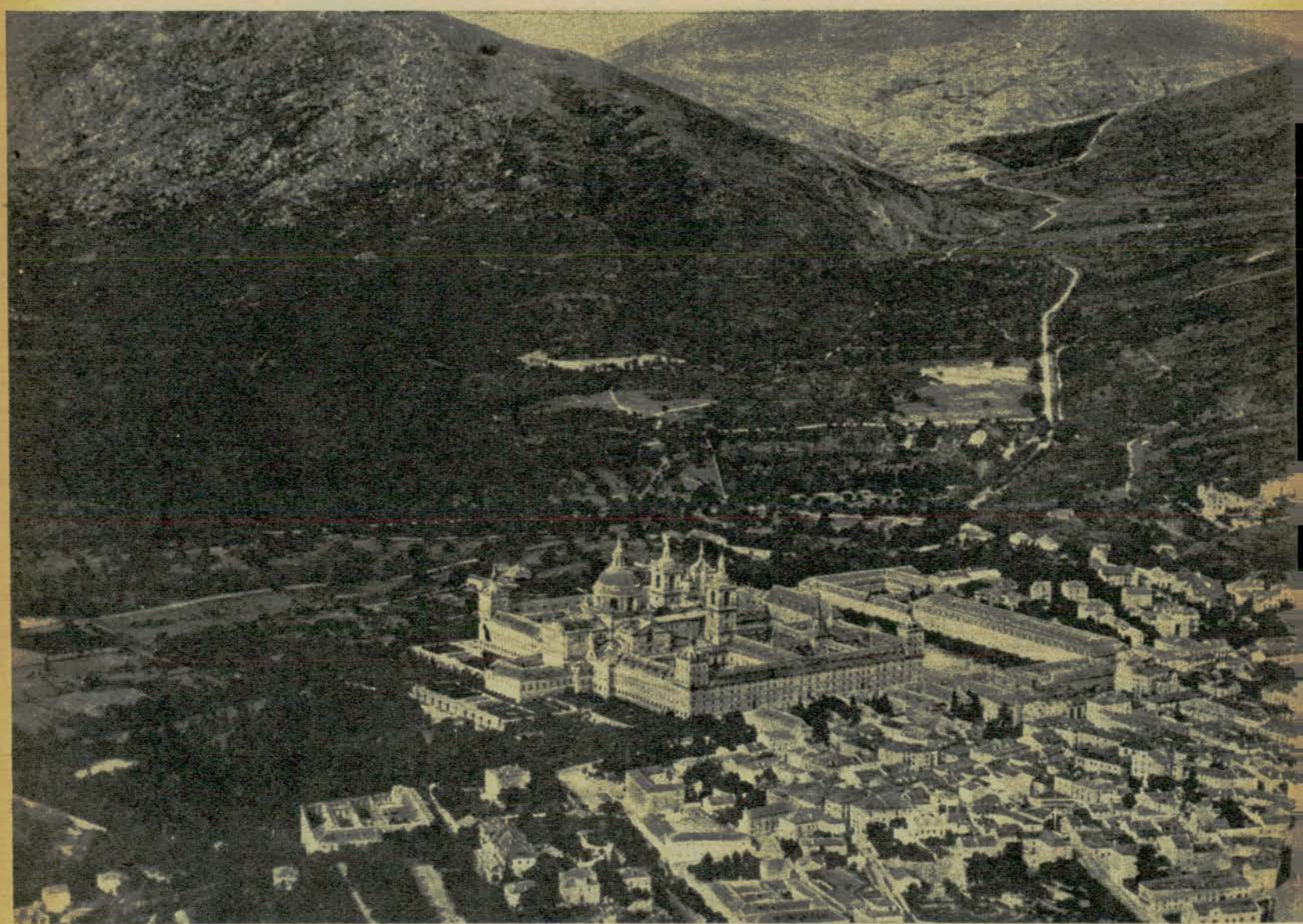
SEDERIA
Julián
CALIDAD Y DISTINCION EN TELAS
FLORIDA 909 - Av. SANTA FE 1756



MERIDIANO IBERICO

Grande y eterna fábrica, grata al alma de Felipe II, su fundador, monarca de compleja psicología, cual río de infinitos meandros temperamentales que iban desde la angustia trascendente del más allá a la minucia en los quehaceres cotidianos, de los pánicos ultraterrenos a la refinada cautela. Ser desconcertante y polifacético, tiene en El Escorial, al mismo tiempo, su mensaje y su enigma. El rey mismo eligió aquel desolado paraje en las estribaciones de la sierra de Guadarrama, marco impresionante de la "octava maravilla del mundo", ese "silogismo de piedra" de que hablara el arquitecto Lampérez. Al cumplirse los 400 años de la colocación de la piedra fundamental, se

Así reflejó Tiziano la figura de Felipe II, fundador de El Escorial, monarca de compleja psicología.



BAJO un cielo grisáceo, entre sierras graníticas de imponente severidad, comenzó a alzarse —ahora hace 400 años— esa soberbia "piedra lírica" del monasterio de San Lorenzo de El Escorial, milagro pétreo de una fe con anhelos de eternidad. realizan en España actos conmemorativos, que culminarán en septiembre próximo.

Más de 21 años transcurrieron hasta que el 13 de septiembre de 1584 quedaron terminadas las obras de El Escorial, cuyos primitivos planos son de Juan Bautista de Toledo, rectificados por el asturiano Juan de Herrera, en los cuales el propio Felipe introdujo algunas modificaciones. Herrera ideó un método eficaz para acelerar los trabajos: la-



Un detalle del interior de la Basílica, a la que la intuición artística de Louis Bertrand equipara con los colosos de la arquitectura faraónica.

brar en las propias canteras los bloques de granito; por primera vez se utiliza lo que ahora denominamos "prefabricación en serie". Desde las canteras se conducían hasta el pie de la obra, en carretas tiradas por bueyes, "piezas grandes, basas, cornisas, capiteles, pedestales, dinteles, jambas y otras piedras de descomunal grandeza", como recuerda el padre Sigüenza, historiador de los jerónimos, frailes encargados de la custodia del entonces nuevo monasterio. El resto de los materiales se extraía: el jaspe, en las cercanías de Burgo de Osma; en Filabrés, el mármol blanco; en Aracena, los mármoles pardos, verdes, colorados, veteados o negros; la piedra granítica, en Peralejo: y las maderas, de los pinares cercanos de Balsain y de Cuenca.

Desde los más apartados lugares del mundo y del imperio español. artífices, colaboradores diversos y aportes se conjugaron para la obra. Eran tiempos de transición artística; al auge del plateresco sucedía la serenidad de las líneas clásicas. El Escorial, en su cripta, es el pudridero de la monarquía hispana, mausoleo triste y grandioso Pero, además, es impar museo y biblioteca portentosa. El exterior del monasterio, con sus simétricas ventanas, sin adornos, más bien parece fortaleza antes que edificio religioso; hasta la iglesia misma ha quedado encerrada tras los muros externos, con su frente adornado con las estatuas de los seis reyes de Judá, todas de granito, salvo las cabezas, que son de mármol blanco, y los cetros y coronas de metal dorado, así como el arpa de David. Estas seis esculturas y la de San Lorenzo de la entrada principal exterior, fueron extraídas de una roca granítica de Zarzalejo, en la que se puede leer hoy esta orgullosa leyenda:

Seis reyes y un santo
salieron de este canto,
y aún quedó para otro tanto...

Libros y pinturas

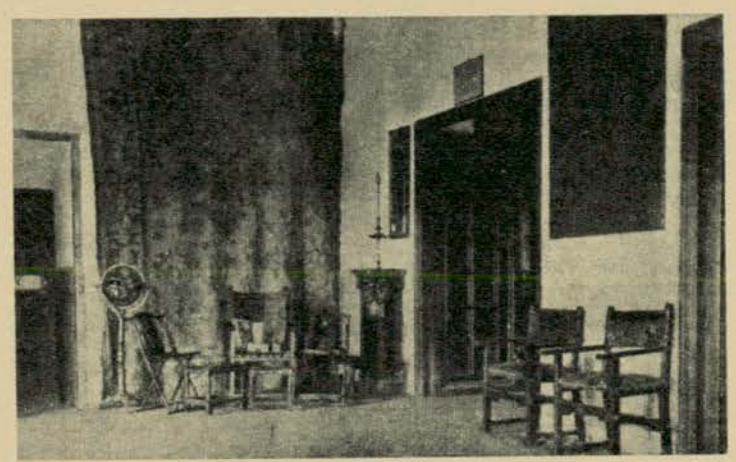
El Escorial ha sido objeto de muchas alabanzas y de no pocos dicterios. Este monumento excepcional de la arquitectura española no hizo escuela; ha permanecido solitario, con

MENSAJE Y ENIGMA DE EL ESCORIAL EN SU CUATRICENTENARIO

Por ANTONIO SALGADO
Para AUTOCLUB



Entre sierras de granítica imponencia se alza la soberbia "piedra lírica" de El Escorial, milagro de una fe con anhelos de eternidad.



Celda que Felipe II se destinó en el Monasterio de El Escorial, erigido por él como un monumento a la insatisfacción española y a su propia insatisfacción.



El carácter esencial de El Escorial, que aquí vemos en sus días de máxima grandeza es de simbolismo mortuorio, de trágica grandiosidad.

su lección teológica de defensa de la fe en la hora trentina, sin proyección moderna. Su interior, sin embargo, atesora las mayores riquezas del arte y de la cultura hispanos. Su biblioteca guarda los códigos árabes que la leyenda negra propala como quemados por el insigne cardenal Jiménez de Cisneros; los cuatro mil volúmenes de la biblioteca personal de Felipe, que lo descubren como aficionado a las ciencias; los libros griegos de Hurtado de Mendoza y la serie de manuscritos que acumuló su primer bibliotecario, el extremeño Arias Montaño, a los que se unieron los impresos y documentos de Zurita, el historiador de la Corona de Aragón, los de Raimundo Lulio, la biblioteca del marroquí Muley Zidam, textos hebreos antiguos, así como latinos y en otros idiomas, con independencia de una serie de códices invalorables.

Tanto el fundador como sus sucesores dotaron al monasterio de un excelente museo. En la sacristía se pueden admirar pinturas de El Greco, Zurbarán, Ribera, el Veronés, Ticiano, Tintoretto y la deslumbrante de Claudio Coello, con la adoración de la hostia milagrosa por Carlos II; en las salas capitulares se exhiben obras de los más renombrados artistas españoles e italianos, en las más variadas ramas plásticas. La austeridad más absoluta reina en las habitaciones que destinaba el monarca fundador para su residencia, en las que murió el 13 de septiembre de 1598. Aquel espíritu inflexible vivía sumido en sus propias angustias cotidianas, sin lujos ni ostentaciones, como un fraile más que, en sus manos, tenía el destino de un imperio que se le deshacía hora a hora, irremediablemente, como la roja llama del incendio que en su propio deslumbramiento encierra su fugacidad vital.

Tres viajeros argentinos

Una verdadera antología de alabanzas y críticas podríamos reunir sobre El Escorial. Don Miguel Unamuno y don Manuel Azaña, Ortega y Gasset, y Pijoan nos hablan de sus maravillas; los críticos de las horas de la Ilustración van al fondo triste de la colosal arquitectura y a su virtualidad religiosa. ¿Tiene razón Unamuno, cuando recomienda que se visite El Escorial con el "ánimo desprevenido y sereno", para recibir la auténtica impresión del deleite artístico al contemplar aquel "desnudo arquitectónico"? Casi todos los que a ver El Escorial se llegan, van —dice— "con anteojeras, con prejuicios políticos o religiosos... Van, más que como peregrinos del arte, como progresistas o como tradicionalistas, como católicos o como librepensadores. Van a buscar la sombra de Felipe II, mal conocido también y peor comprendido...". Aquel Don Quijote de despacho y oficina, cuya arma fue la pluma de mandar... cita al respecto, la opinión del alemán Justi, modelo de "juicio que quiere ser estético, y no es más que político".

Como político lo vio también el gran argentino Domingo Faustino Sarmiento, que visitó el monasterio en noviembre de 1846. "El Escorial —relata en sus "Viajes"— no fue la pirámide elevada al último representante de una forma de civilización; era el trono para los que iban a heredar el poder de Felipe II y de la Inquisición. El Escorial fue construído con el sudor de España y el botín de la guerra, convento de monjes. He aquí lo que Felipe II quiso honrar, perpetuar: un coro de doscientos frailes que cantasen el miserere a la libertad de pensar que había él asesinado... El Escorial encierra preciosos monumentos de ciencia y arte; están cautivos allí los manuscritos árabes; y todavía después de tres siglos de incomunicación, aquellos ilustres presos no han sido interrogados... Pero, en fin, no han sido quemados vivos... y aún esperan que se les haga justicia".

Un espíritu liberal de estos tiempos, Ricardo Rojas, al recrear su viaje español de 1908, califica de "arquitectura de muerte" la de El Escorial, "mole cenicienta, como de lava enfriada, con hilera de ventanas en el desolado muro. El edificio es monasterio, panteón, colegio, con algo de oficina y cárcel. El viento del no lejano Guadarrama enfría el aire. El panorama siniestro parece estilizarse en la geometría sin gracia de aquella creación de Felipe II, el rey ordenancista". Más adelante, habla del contraste entre "las fachadas escuetas y las galerías eventuales y los hipogeos funerarios" con las "riquezas de arte y saber" que en su biblioteca y museo se han reunido. El espíritu de Felipe —agrega— se ha refugiado en la celda desde "donde gobernaba el mundo", ordenancista y papelero, mientras el genio ibérico, "buscando entonces su evasión, pasa a América, puerta de escape de la voluntad aventurera en la acción, o crea la aventura imaginaria del arte".

Espíritu diferente es el que revela un poeta mendocino —Alfredo R. Bufano— al llegar, en 1947, al monasterio. Los álamos de Castilla le recuerdan los que un día llevara a Cuyo don Francisco Cobo y Azcona; el duelo trágico de la guerra civil le impresiona con sus casas derruidas al borde de la carretera, testigo implacable de la perdida convivencia espiritual de los pueblos. Al pisar las piedras de los veredones, recuerda los versos de Garcilaso sobre Toledo, y los aplica a "esta terrible y maravillosa obra de Juan de Herrera. ¡Ilustre y clara pesadumbre! Ilustre por lo que es y por lo que encierra; clara por su tremenda y anonadante hermosura". Luego, describe con singular emoción el patio de los Reyes y el Panteón, exaltándose su fervor en la Iglesia, de "columnas de severa y aligera gracia". Y observa que ya El Escorial no es la aldehucha que describiera Sigüenza, sino un "deleitable pueblecito derramado en uno de los costados del monasterio. Por el otro, sobre suaves colinas, sueñan y vigilan apretados pinares...". Cuando el poeta se despide, mira desde una explanada los "verdes sotos, las montañas y el

(Continúa en la página 127)

Desde la acústica y la astronáutica hasta la termodinámica y la zoología, miles de documentales sistematizados en 40 secciones básicas. Análisis especiales de la terminología reciente. Noticiero semanal verificado. Perspectivas futuras razonadas. Panoramas sintéticos. Ejemplos modernos, confrontaciones, cifras significativas. Referencias e índices. Correo de lectores. TECNIRAMA: Una revelación que se convierte en herramienta diaria.

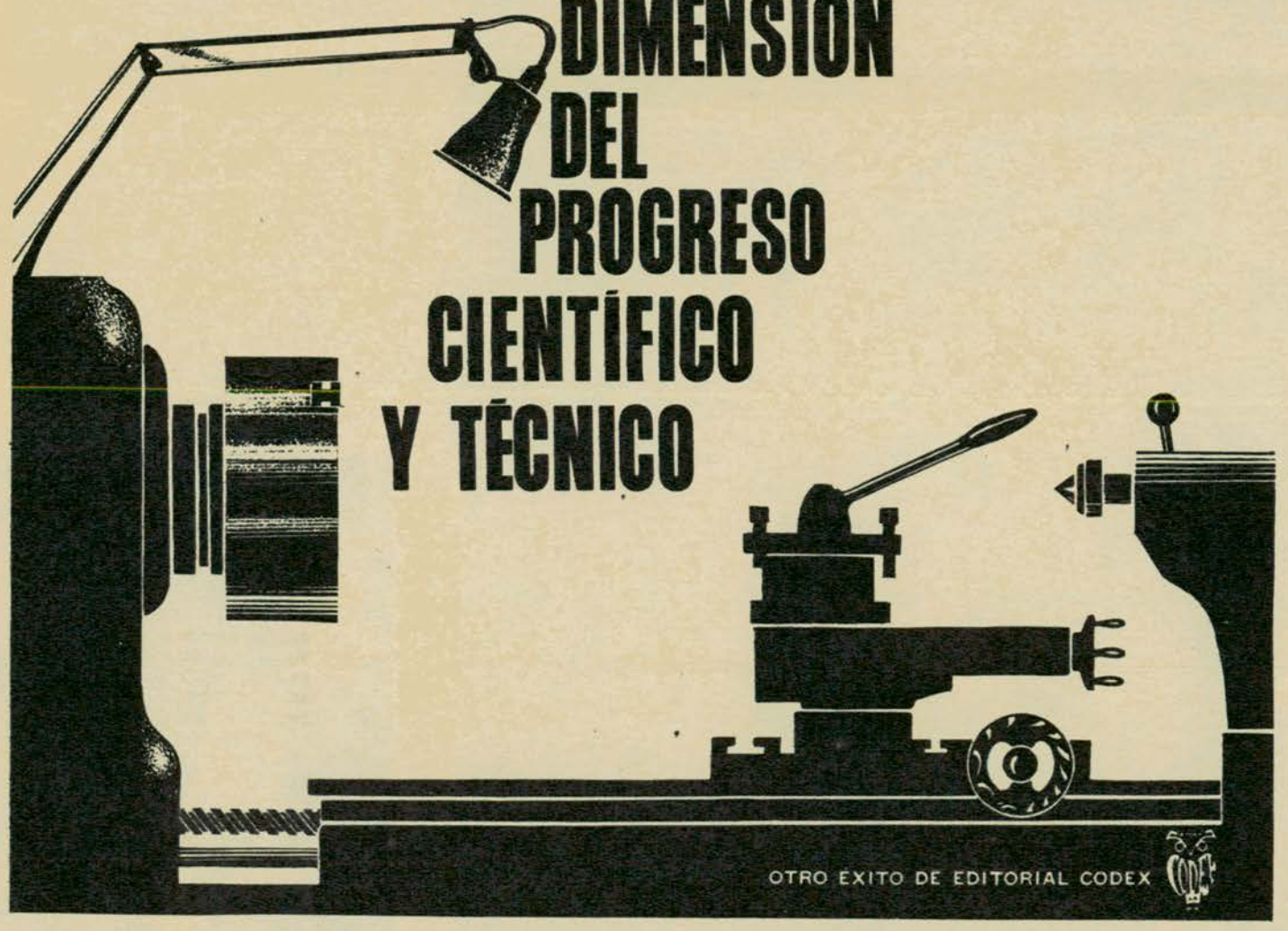
tecnirama

ENCICLOPEDIA DE LA CIENCIA Y LA TECNOLOGÍA

SEMANARIO ENCUADERNABLE EN COLORES

DESDE EL 23 TODOS LOS VIERNES EN TODO EL PAÍS $ 30

LA EXACTA DIMENSIÓN DEL PROGRESO CIENTÍFICO Y TÉCNICO



OTRO ÉXITO DE EDITORIAL CODEX

CELIA I,

Por ANTON O. MASIA

Fotos de SARA FACIO

CELIA Jullier, la Reina del Trigo 1963, ha venido a AUTOCLUB a saludarnos. Su presencia en nuestra casa y esta consiguiente nota de su visita están plenamente justificadas, no sólo por la adhesión que AUTOCLUB expresa en este número a la fiesta tradicional del campo argentino. Otras razones la explican. La radiante juventud y la gracia y belleza de Celia Jullier han triunfado, en una competencia nacional que cada año adquiere mayor importancia y repercusión, entre veintisiete participantes que representaban las distintas zonas trigueras de nuestro país. Y es así como comprobamos que, con la llave maestra de su indiscutible belleza, esta joven, oriunda de San Jerónimo Norte, en la provincia de Santa Fe, ha abierto para su futuro las puertas de la gran ciudad, turbulenta, a veces hostil y siempre dinámica, en la que esta maestra normal, con perfecto dominio del alemán y del inglés, hallará, a no dudarlo, cauce promisorio para sus sueños e inquietudes.

AUTOCLUB y la juventud

Celia I, Reina del Trigo 1963, es una chica culta, seria, con confesados grandes deseos de superación. Cuando, ante la insistencia de muchas personas de San Jerónimo Norte, se inscribió en la primera selección local para elegir a la Reina del Trigo, estaba muy lejos de imaginar que iba a ser ella, precisamente, la

Celia Jullier, la Reina del Trigo, expresa en un cordial apretón de manos al secretario general de AUTOBLUB, el saludo de las mujeres y de los hombres del campo argentino a nuestra revista y sus lectores.



REINA DEL TRIGO VISITA AUTOCLUB



triunfadora. Como en la reacción en cadena, sus éxitos fueron sucesivos. Venció en la elección de la reina departamental y luego entre todas las aspirantes al cetro provincial. Con esos antecedentes llegó a Leones, en la provincia de Córdoba, donde, en el marco grande de la Fiesta del Trigo, logró la victoria definitiva. Y con ella, algo tradicional: el acceso a la popularidad, que a Celia se le ocurre un poco pueril y que no figuraba en sus cálculos.

La Reina del Trigo quería conocer la redacción de la revista. Conversar e interrogar a los que la hacen. Y, sobre todo, saber cómo se hace AUTOCLUB. De ahí que su visita a nuestra redacción, se convirtió en un reportaje al revés. Fuimos nosotros los interrogados y debimos ingeniarnos para aprovechar algunas pausas entre pregunta y pregunta para intercalar las nuestras, que tendían, fundamentalmente, a conocer su opinión sobre algunas cosas "difíciles".

Por ejemplo, cómo es la juventud de Santa Fe y qué opina de la juventud en general. Cree que la juventud es igual en todas partes. La santafesina no tiene por qué ser distinta. Considera que siempre la juventud es la portadora de la renovación y de la revitalización de las costumbres. Acertados o no, los jóvenes son siempre los que indican el camino a seguir y en ellos —según Celia— el mundo siempre depositó y deposita sus esperanzas. Como mujer joven se considera obligada para con sus semejantes y estima que cada día perdido es una oportunidad perdida para ser mejor.

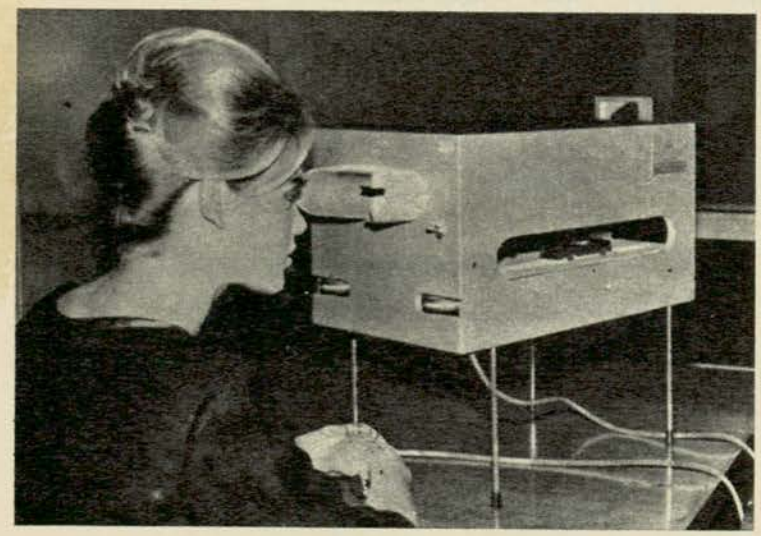
Antes de retirarse, Celia Jullier expresó al director de AUTOCLUB el agrado que le había producido conocer los distintos servicios sociales del A.C.A., entre los que incluyó también a nuestra revista.

El futuro de una reina

Cuando el lector mire las fotos de Celia I que ilustran esta nota es muy probable que descubra en ella una cara conocida. Es que, en efecto, la Reina del Trigo está haciendo cosas en pantallazos filmados para avisos de televisión. Es ella esa señorita rubia que nos invita a comprar un automóvil, un taxi, un ómnibus, un tractor. Radicada momentáneamente en Buenos Aires, Celia Jullier ha sido contratada por "Luchetti Automotores" para sus promociones publicitarias. Hasta ahora ha realizado cuatro películas y posado para las fotografías publicitarias para avisos en diarios y revistas. Es decir, se ha convertido en "la chica Luchetti".

A Celia I el futuro le preocupa tanto como el presente. Al fin de cada día —nos confiesa—, se pregunta: "¿He realizado hoy algo positivo?" Esa es su preocupación. Definirse, realizarse, sentirse útil para sus semejantes y para sí misma. Afirma que le encanta la publicidad, pero no es absolutamente feliz porque extraña a sus padres y todos sus compañeros. Pero Celia Jullier ha venido a Buenos Aires a triunfar y lo está logrando con esfuerzo y dedicación. Sabemos que el éxito es su amigo. Porque el triunfo acompaña a todos aquellos que son y piensan como ella.

Celia se aleja, y el cronista al verla irse siente acudir a su mente el verso del poeta: "Niña de espalda reciente, tacón de reciente andar"...



La Reina del Trigo, además de visitar AUTOCLUB, quería conocer el funcionamiento de la Escuela Técnica de Conducción del A.C.A. Aquí la vemos observando uno de los aparatos científicos de precisión de la misma.

¿Hay TURISMO en la ARGENTINA?

Sobre lo que hace y quiere hacer la Dirección Nacional, habla su presidente, el señor ALFREDO SAUTER, para AUTOCLUB

Versión de M.G.

TURISMO... Turistas...
Todo el mundo, en todas partes, habla de turismo. En las redacciones de los diarios y revistas, en las sociedades recreativas, en las reparticiones públicas y, por supuesto, en las agencias especializadas. En todas partes. Naturalmente, también en las Naciones Unidas, que están obligadas a saber qué piensa y qué desea la gente. Aquí tengo un folleto que nos informa, que para esa benemérita organización es turista —extranjero— "toda persona que se dirige a un país distinto al en que tiene su domicilio habitual, para una residencia de por lo menos 24 horas".

Cifras asombrosas, pero no nuestras

Sigo pensando que esta definición no es bastante precisa ni suficientemente explicativa; pero, después de todo, me parece de poca importancia su mayor o menor exactitud formal, desde que todos sabemos a qué atenernos cuando hablamos de los turistas, espécimen característico de este siglo. Y, por supuesto, lo saben también los banqueros, siempre tan bien informados de una muchedumbre de temas que ignora el común de los mortales. Tomo un ilustrativo ejemplar del Boletín Mensual que edita en Nueva York el First National City Bank, y me encuentro con algunas cosas muy interesantes. Por ejemplo: "El turismo no es hoy solamente un negocio, sino también una de las más vigorosas industrias en expansión"; "hombres de negocios, diplomáticos, estudiantes y turistas en general, recorren el mundo en escala jamás vista en el pasado"; "en Austria, Italia y España, el alojar y atender a los visitantes extranjeros representa una mayor cantidad de ingresos que cualquier renglón del comercio de exportación"; "el año pasado (1962), 6.600.000 norteamericanos tomaron sus vacaciones en países de ultramar, o viajaron por negocios (viajes de más de dos días de duración) a los dos países vecinos, Canadá y México"; "se calcula que el número de americanos que este año visitarán Europa estará próximo al millón"; "para Europa Occidental, en conjunto, el total de ganancias derivadas del turismo estuvo en el orden de 3.700 millones de dólares en 1961". Muy interesante todo esto, ¿verdad? Y sigo leyendo: "En contraste con el cuadro precedente, la parte correspondiente a la América del Sur en el total del dinero gastado en viajes por gente de los Estados Unidos, ha disminuido. Todo el Continente sudamericano tuvo solamente 55 millones de dólares de ingresos provenientes de esta fuente (turistas americanos), lo que constituye menos del 2 % del total gastado por viajeros norteamericanos en el exterior".

¡Menos del 2 % para toda la América del Sud! Y a nosotros, en la Argentina, ¿cuánto nos habrá tocado en este magro dividendo? Y en seguida me pregunto: En realidad, ¿qué hacemos para atraer a esa gente, para estimular y engrosar las corrientes turísticas? (Los hoteleros de



Durante la firma del convenio de promoción turística entre el gobernador de Tierra del Fuego, capitán Ernesto Campos y el presidente de la Dirección Nacional de Turismo, señor Alfredo Sauter.

Nueva York, con vistas a la Feria Mundial de 1964-65 probablemente, han aumentado la capacidad de alojamiento con nuevas construcciones o ampliaciones de las existentes, solamente en la isla de Manhattan, con 8700 habitaciones, así como suena). Y recuerdo de pronto, que dentro de su propio territorio nacional, el desplazamiento interno de los turistas americanos representa una inversión anual cuatro o cinco veces superior a la suma que aquéllos gastan en el exterior. Y en la Argentina, ¿qué dicen y hacen los argentinos?

Pienso que alguien puede contestar algunos de esos interrogantes, y que ese alguien debe ser el presidente de la actual Comisión Interventora de la Dirección Nacional de Turismo, don Alfredo Sauter. Vamos a hablar con Sauter.

* * *

La Dirección Nacional de Turismo, dentro de su relativa autonomía funcional y no obstante la importantísima misión que debe cumplir, es simplemente una dependencia administrativa de la Secretaría de Transportes de la Nación y, por esta vía, del Ministerio de Obras y Servicios Públicos; en cambio, en los países donde el turismo es lo que debe y puede ser, los correspondientes organismos disfrutan de amplia autarquía y en algunos existen ministerios para esta actividad. ¿Sería útil este régimen autárquico entre nosotros?

Un Ministerio de Turismo

—Pienso que sí —dice el señor Sauter. La tarea que debe cumplir la Dirección, si se quiere hacerla bien, es tan vasta e importante que podría justificar la creación de una Secretaría de Estado de Turismo o un organismo de jerarquía semejante.

—¿Cuál es, a su juicio, el procedimiento más adecuado para enriquecer el movimiento turístico en la Argentina?

—En primer lugar, considero que, en la etapa actual de nuestra todavía deficiente organización turística especializada, lo más importante y lo que sin duda sería de provecho inmediato para todo el país, es la promoción intensiva del turismo interno. Como se ha señalado muchas veces, inclusive en AUTOCLUB, desde ese punto de vista, los argentinos son más bien "veraneantes" que turistas. No recorren, no visitan y creo que no muchos conocen nuestro propio territorio, con sus bellezas extraordinarias, con sus inagotables atractivos, que ofrecen todas las variantes que sólo pueden ser halladas en varios países y no en uno solo, como es el caso de la Argentina. Sin embargo —agrega el señor Sauter con sincero y perceptible optimismo—, tengo la impresión que ese estado de cosas se está modificando, gracias quizás al acrecentamiento y mejoramiento de nuestra red caminera firme, porque puede advertirse un mayor interés de nuestra gente por ver y conocer las provincias, nuestras hermosas provincias llenas de belleza y de historia. En todo caso, esta Dirección Nacional está intensificando su actividad en este sentido.

—¿Qué hace para ello?

La Dirección trabaja

—Obras concretas, aparte de los planes para la acción inmediata y futura. Por supuesto, se trata de obras promocionales, de estímulo y fomento, de propaganda, si usted quiere. Hemos advertido, desde el comienzo de mi breve gestión, que no obstante las buenas y sanas intenciones, se había hecho poco para que nos conozcan y nos conozcamos con la amplitud necesaria, por lo menos en cuanto

El señor Alfredo Sauter con el autor del reportaje.



ELECTRONES PARA EL PROGRESO

...factores de progreso para la industria nacional, equivale a decir: para el progreso del país! Cualquiera sea el campo donde desarrolle su actividad industrial, Ud. ya no puede prescindir de la **electrónica** y sus asombrosas realidades. Nuevos procesos fabriles de métodos modernos, estricto control, más y mejor calidad, menores costos, ambientes de trabajo más sanos y agradables, seguridad del personal, en suma, garantías de superior producción, son las apreciables ventajas que ofrece la **electrónica,** cuando es aplicada inteligentemente.

Visítenos o anticípenos su problema, por carta o por teléfono. AVANTRON. la organización electrónica creada por industriales para los industriales, le proporciona una solución efectiva en el plazo más breve.



El **CALOR,** donde Ud. lo necesita y en la medida exacta. **ELECTRÓNICAMENTE,** por inducción, el centro de esta barra se calienta al rojo, en el acto, mientras se la sostiene por un extremo.

avAntron

DIVISIÓN ELECTRÓNICA INDUSTRIAL DE AVAN S.A.I.C.

Oficinas Técnicas y Administ: AMEGHINO 435 - T.E. 740 - 0854-4624-5690, VILLA MARTELLI (Pcia. Bs. As.)

Plantas Industriales: RUTA 8 - Km. 51 - PILAR (Pcia. Bs. Aires)

¡ELECTRONES PARA EL PROGRESO!

MOTOR S.A.

hace a los objetivos y las posibilidades turísticas. Decidimos, en consecuencia, hacer algo útil inmediatamente. Promoción. Así, cada quince días enviamos al exterior, a 8.000 destinatarios en todo el mundo —agencias de viajes, hoteles, empresas de transporte aéreo, empresas marítimas, universidades, colegios, etc.—, sendos paquetes con 2 folletos y 2 afiches, de interés variado y diverso. Por otro lado, hemos impreso y estamos distribuyendo activamente 17 nuevos folletos, ilustrando temas argentinos de significación, geográficos y otros, inclusive, por ejemplo, sobre pesca, caza, deportes, artesanía, gastronomía y bebidas, museos y monumentos, lugares históricos, etc., de los que ya publicamos 3.400.000 ejemplares en edición trilingüe (castellano-inglés-portugués); en fin, hemos impreso y distribuido 300.000 afiches de motivos nuevos y 10 películas cortas de 35 mm. en color, sobre varias zonas de positiva atracción turística. Estamos caminando.

—¿Considera usted útil la instalación en el extranjero de algunas oficinas de turismo oficiales, como instrumento de promoción, como lo ha hecho el gobierno de los Estados Unidos últimamente?

El señor Sauter reflexiona un minuto, y dice:

—Probablemente eso puede ser útil, pero me parece que, por muchas razones, aún no estamos en condiciones de hacerlo con muchas probabilidades de éxito. Debo reiterar que considero de primera importancia promover el turismo interno, antes de extremar nuestros esfuerzos en el exterior. Creo que este criterio coincide con el que, según he leído en la prensa, ha expresado públicamente el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor Carman.

El "Cono Sur" para turismo

En cambio, continúa el señor Sauter, estoy seguro que nos beneficiaríamos mucho si consiguiéramos celebrar un acuerdo con los países hermanos que integran la región sudamericana que llamamos "Cono Sur", es decir, Perú, Chile, Brasil, Paraguay, Bolivia, Uruguay y Argentina, para promover el turismo internacional dentro de este grupo y, además, facilitar también la promoción de las corrientes procedentes de fuera del mismo. Estamos en constante contacto con los respectivos entes oficiales y confío en que no tardaremos en llegar a un convenio concreto, mediante el cual podremos sumar esfuerzos para beneficio común.

Por otro lado, no dejamos de insistir sobre la necesidad de celebrar convenios con las direcciones de turismo de nuestras provincias, para dar unidad y coherencia a los esfuerzos, en la actualidad un tanto inconexos, que hasta ahora realiza cada una de aquéllas por separado. Creo que esta dispersión es perjudicial para todos. Si consiguiésemos dotar a la promoción turística de un plan de conjunto, nacional, cuya ejecución orgánica estaría, por supuesto, a cargo de cada dirección local, tengo la seguridad de que habríamos adelantado un gran trecho para convertir el turismo en la poderosa fuente de recursos que debe ser también para nosotros.

Folklore y turismo

A este respecto, termina diciendo el señor Sauter, pensamos que sería muy interesante y beneficioso que, con el concurso de la Dirección Nacional, coordinemos con las provincias la organización periódica y con cierta regularidad y frecuencia, de concursos folklóricos locales, adicionados con espectáculos teatrales de jerarquía y otros también de alta calidad, exposiciones, etc., que sin duda alguna se convertirían en fuertes motivos de atracción, tanto para los turistas nacionales como para los extranjeros.

Muy somera, muy escuetamente, por razones de tiempo y espacio, dejamos aquí expuestas las ideas y los propósitos del señor Sauter sobre el turismo. Evidentemente, nuestro entrevistado conoce el problema y tiene un claro juicio sobre las soluciones posibles; además, lo enfoca con sentido común. Esto es muy importante.

SE APLICAN NORMAS CONTRADICTORIAS SOBRE ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS

Nota cursada por el A.C.A. al Director de Tránsito de la Municipalidad de Bs. As.

EL A.C.A. ha efectuado recientemente una presentación ante la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, en la cual hace resaltar los serios inconvenientes y la lógica confusión que provoca entre los conductores de vehículos el hecho de aplicarse a diario normas contradictorias en la represión de las infracciones relacionadas con el estacionamiento de aquéllos.

En efecto —se dice en la nota—, tanto los inspectores municipales como los de la Policía Federal, al confeccionar las actas sobre trasgresiones a las disposiciones que reglamentan el estacionamiento, sancionan unas veces en base al Código de Tránsito para la Ciudad de Buenos Aires (Decreto Ordenanza 12116/48) y otras conforme a la Ley 13893 (Reglamento General de Tránsito para los Caminos y Calles de la República).

El primero de ellos, en su art. 40 —Prohibición de Estacionar— dispone: "a) en las calles, en los primeros y últimos 10 metros de cada cuadra, según el sentido de la circulación y a contar de las líneas municipales o de edificación de las respectivas calles transversales; b) en las avenidas, en los primeros 10 y últimos 25 metros de cada cuadra, según el sentido de circulación, a contar de las líneas municipales o de edificación de las respectivas calles transversales; c) a menos de 25 metros de la línea municipal o de edificación en los cruces de avenidas."

Por su parte, el art. 77 de la Ley 13893 (Reglamento General de Tránsito para los Caminos y Calles de la República Argentina), determina: "...Está prohibido dejar vehículos en estacionamiento en las zonas urbanas a menos de cinco metros de la línea de edificación de las esquinas".

El Manual de Tránsito 1960, puesto en circulación por la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Buenos Aires, expresa a su vez: "Sin perjuicio de las prohibiciones especiales anunciadas en la vía pública, está prohibido dejar los vehículos estacionados: a) a menos de cinco metros de la línea municipal de edificación de la calle transversal (Código de Tránsito, art. 39 y Ley 13893, art. 77)".

Por último, el A.C.A. sugiere se adopte una resolución definitiva con respecto a las disposiciones a aplicar, y se instruya en forma adecuada a inspectores y automovilistas sobre idéntico punto.

Por otra parte, el A.C.A. hace notar a la Dirección de Tránsito de la Municipalidad que otras disposiciones sobre estacionamiento, que están vigentes, no se cumplen. Son las que establecen la obligación de dejar libre 0,50 mts. por delante y por detrás de los vehículos estacionados y la de que éstos queden frenados (Art. 39 inc. c) del Código de Tránsito y art. 77 de la Ley 13893).

El acatamiento de estas normas —concluye la nota del A.C.A.— sería de indudable beneficio para los conductores; posibilitaría una mayor facilidad de maniobra en el estacionamiento de los rodados y evitaría así las roturas y desperfectos de los mismos. Dejar frenado el vehículo, por otra parte, impediría la aplicación de penalidades a quienes, habiéndolo estacionado en forma reglamentaria, son llevados fuera del lugar permitido al ser empujados por otro.

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 capilar, asegurando cabellos sanos y vigorosos. PANTEN tiene un perfume agradable.

Elimina Caspa y Seborrea

PANTEN



LOCION CAPILAR
VITAMINIZADA

En 3 tipos; para cabellos grasosos, secos y canosos

ENCUENTROS CON *COSAS*

Por MARIANO PERLA

Para AUTOCLUB

Ilustró VILLAFAÑE

EL primero fue con el "tiovivo". Así se llama en España a la "calesita". Parece que entre los fundadores de estos juegos había un jovial caballero a quien los chicos llamaban tío. Una noche, corrió el rumor de que había muerto, y la "calesita" quedó clausurada. Pero sólo temporalmente. Acaso porque hizo un esfuerzo y resucitó, como un Lázaro despertado por el subconsciente e inmortal recuerdo de los grandes deberes, el tío volvió, y la alegre sorpresa infantil procedió a rebautizarlo: el Tío-Vivo. Exactamente lo contrario del "vivo" a secas, del que cambia la vida por la "viveza".

Paul Verlaine pedía que no cesara nunca la dulce fantasía mecánica:

Tournez, tournez chevaux de bois

Otro poeta encontró las palabras justas:

Pegasos, lindos pegasos,
caballitos de madera.

Y añadía, nostálgico, con un ritmo de copla:

Yo conocía, siendo niño,
la alegría de dar vueltas
sobre un corcel colorado,
en una noche de fiesta.

¿Quién no? Y en todas partes. Así que —¡qué suerte!— el primer encuentro es con algo sencillo y universal. En los parques de diversiones suele ser vecino del ruido y el vértigo "estructurados", horrible palabra de moda, en lo que se llama, ignoro por qué, "montaña rusa". Nombre que le viene a medida por su retorcida técnica, sus vueltas y revueltas, tan "dialécticas", y porque crea en el viajero la falsa sensación de haber visto y dominado el mundo, para terminar, como decía D'Ors que decía el paleto, "mareado y con dos reales menos". Es decir, sin posible conciencia de la verdad.

Que, sin embargo, está ahí, a un paso, dando vueltas reposadas y musicales, entre rondas que se han cantado vaya usted a saber desde cuándo, y risas de los niños. La verdad del tiovivo, sin "complejos" ni "problemas", que son los dos agobiantes términos clave de nuestros días, aturdidos de "montañas rusas", gigantes de feria y laberintos de cartón. Una verdad a la que por fuerza hay que dar su categoría de primer encuentro vital.



Con una pipa

Detrás de ella, que era la más célebre y simpática del mundo, estaba un hombre que había nacido poco después de la victoria prusiana sobre Francia y que había seguido, sin perder nunca la calma, dos carreras excitantes: la política y la literaria.

En la primera de ambas, Eduardo Herriot, el hombre de la pipa, ocupó todos los grados, de concejal a jefe del gobierno. La ciudad de Lyon, a la vera de la cual había nacido, le nombró alcalde perpetuo. Y por eso, aquella vez que una multitud amotinada avanzó por la Place de la Concorde, dispuesta a arrojar al Sena a cuantos diputados cobrase, él, que era el presidente de la Cámara, contuvo a los bárbaros con una sonrisa:

—Perdón... A mí me corresponde el Ródano.

Dejó tres buenas biografías, escritas con tiempo y amor, dos componentes estéticos que ahora se desdeñan: Beethoven, Madame Staël y Madame de Recamier. La música les ayudaba a vivir, como ha dicho Duhamel y Baeza, dos de sus más cultos contemporáneos. En cuanto a la inteligencia femenina, la admiraba sin resentimiento. En el instante de morir, la madre de su esposa le había dicho: "Eduardo, eres bueno y laborioso... ¿Por qué no procuras también ser inteligente?". Y en verdad, era una frase de suegra.

Cuando Laval dio la Legión de Honor a gentes poco honorables, Herriot devolvió la suya: "A mí me la dio Clemenceau".

Mi encuentro con esta pipa histórica fue en Madrid, durante un viaje que su dueño hizo, en tiempos de la República. A la puerta de la Universidad Central, mientras un grupo de estudiantes extremistas gritaba contra una supuesta alianza, que calificaba de 'imperialista" o algo por el estilo; el tiempo le ayuda a uno a limpiar la memoria de "slogans" y vociferaciones. En medio del tumulto, don Eduardo fumaba su pipa sin pestañear y respondía a cuantos le preguntaban. Recuerdo que dijo: "Las reformas políticas y económicas son tan importantes que casi tienen el valor de las reformas morales".



Cuando su fidelidad a la democracia le llevó a un campo de concentración, hacía ya bastantes años que "el secreto estaba en una vida sencilla y sin complicaciones".

Era el último epicúreo, en una época de microsismo, que, finalmente, se convirtió en un desolador y absurdo terremoto.

Con unos bigotes

Unos bigotes trazados con el tiralíneas mental de quien ha mirado mucho a los cuadros del Bosco; erectos como antenas que captan el esnobismo del mundo.

Los encontré por vez primera una tarde en que Salvador Dalí daba una conferencia en el Ateneo de Madrid. Había comenzado a producir esas escandalosas confesiones íntimas que divierten a los adolescentes y mantienen a los psicoanalistas. Pero sin escándalo. Porque los oyentes que ocupaban las primeras filas se habían puesto de acuerdo antes de que estallara el esperado "tremendismo" y bostezaban discretamente, como si estuvieran escuchando un relato harto sabido y convencional. Dalí comprendió, y se puso a hablar buenamente de pintura.

Después, claro, se quejaba: "La gente se ha vuelto tan impúdica que va siendo imposible asustarla". (Frase muy semejante a la que, años después, le oí aquí, en Buenos Aires, al director propietario de un periódico: "Es tal la inmoralidad, que el chantaje se está haciendo imposible").

Salvador Dalí, a quien algunos llaman "el Leonardo de cuatro cuartos", padece de una obsesión y disfruta de una maestría. La obsesión es, naturalmente, Picasso, de quien ha dicho: "Picasso es genial, y yo también; Picasso es comunista, y yo tampoco". La maestría consiste en haber sabido advertir que, en los concursos de saltos de natación, los éxitos mayores los obtienen los que se visten y actúan de un modo cómico. Quizá porque la extravagancia es más atractiva que la destreza. Pero él sabe que, para hacer ese número del trampolín, hay que ser uno de los mejores atletas del equipo.

Cuando le preguntaban a Degas cuál era la esencia de la pintura, respondía.

—No lo sé. Me he pasado la vida buscándola.

Picasso rechazó una fortuna que le ofrecían porque copiara uno de sus cuadros.

—Imposible —contestó—. Me aburriría hacerlo. Y si no me divierto, ¿para qué voy a pintar?

Dalí combina el sufrimiento de la búsqueda y la creación con la diversión picassiana, y ambas cosas con el placer de flotar en el absurdo. Pero nadie más lejos de la locura que él. Su médico afirma que, sobre esos bigotes publicitarios, se halla uno de los cerebros mejor organizados.

Todo lo contrario de un loco: un cuerdo de atar.



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

AUTOEXPRESS

San Martín 170 - Galería Guemes - 1er. Piso Ofic. 105

Tel. 34-5721 - Bs. Aires

¡OH, *Las Mucamas!*

Por PIOLIN DE MACRAME

Para AUTOCLUB

SE denomina mucama un ser que buscamos empeñosamente. Conservamos dificultosamente. Y perdemos venturosamente. Pasa con tal servicio doméstico como con los cónyuges neuróticos. No se puede vivir con él. Y no se puede vivir sin él. Perder una mucama es una tragedia aguda. Que sucede casi siempre el día en que hemos invitado a comer a la suegra. Pero tener una mucama es una tragedia crónica.

I

Se trata de un gremio altamente especializado. A un grado que no hay otro en el mundo. Hay la mucama especializada en romper las copas finas. Hay la especialista en perder los pañuelos de seda de la señora. Hay la técnica en beberse los vinos buenos. Y hay la dedicada a comerse la comida que hemos guardado para el fin de semana, que es el tiempo que ella tiene franco. Y nosotros también.

II

Hay las buenas, serias y hacendosas. Son las que no tienen novio. Todavía. Se conoce exactamente el día en que ennovian porque empiezan a faltarnos los cigarrillos. Y se nos pierden las corbatas. Y hay las prolijas. Son las que esconden la basura debajo del sofá. Los residuos de queso en el horno de la cocina. Y las medias para zurcir en el rincón oscuro del botonero.

III

En general son seres refinados. Usan el mismo perfume que la dueña de casa. Y un lápiz de labios exactamente igual al de ella. También saben distinguir con precisión entre el whisky nacional y el escocés. Y muy discretas. Sólo hablan por teléfono y usan nuestro baño cuando estamos ausentes. Jamás al mismo tiempo que nosotros. Justo es reconocerlo. Tienen sus días de malhumor. Pero ¿quién no los tiene? Si se lo reprochamos amenazan con irse. Si se lo toleramos amenazan con quedarse. Y todo anda bien.

IV

Sirven para poner a prueba nuestro sentido de la solidaridad social. Si se enferman tenemos que cuidarlas. Si nos enfermamos faltan para no contagiarse. Y son muy sensibles a la infección. Contraen ocho a diez gripes por invierno. Y a menudo les duele la cabeza. Y deben retirarse temprano. Además sufren mucho del hígado. Y vías biliares. Suelen perder el ómnibus. Y llegar tarde. Y vivir lejos. Adonde es peligroso viajar de noche.

V

Sin embargo siempre las queremos. Al grado de mentir por ellas. Y darles un certificado de buena conducta. Y sea por lo que sea. El día que se van lloriqueamos un poco. ¿Sentimentalismo? ¿Masoquismo? ¿Duelo? Dígalo Freud. Yo pienso que es dolor ante lo inevitable que es volver a empezar.



DIERONSE DETALLES SOBRE LA FERIA MUNDIAL DE NUEVA YORK

CON el objeto de informar sobre la gama de atractivos que ofrecerá al visitante la Feria Mundial de Nueva York, que se inaugurará el 22 de abril de 1964, tuvo lugar en el Plaza Hotel una reunión convocada por Pan American-Grace Airways y el United States Service, a la cual asistieron representantes de la embajada norteamericana, de la Cámara Argentina de Sociedades Anónimas, de agencias de turismo, periodistas metropolitanos e invitados especiales.

Abordando el interesante tema de la Feria, el señor Gordon McCoun, gerente de ventas de Panagra para Sudamérica, informó que la misma "reunirá las artes y el pensamiento del hombre, los productos y el progreso de las naciones y los pueblos, en una grandiosa asamblea de confraternidad humana y de esperanza".

Entrando en otros aspectos relacionados con el tema, subrayó el disertante que solamente en vías de acceso y y playas de estacionamiento se gastarán 120 millones de dólares. Asimismo, se calcula que asistirán 100 millones de visitantes, de los cuales 3.000.000 procederán de Latinoamérica.

Con posterioridad, tomó el uso de la palabra el señor Donn Dearing, representante regional del United States Service, dependiente del Ministerio de Comercio de la Unión, quien amplió algunos aspectos sobre la Feria de Nueva York, en la que nuestro país participará con stand propio.



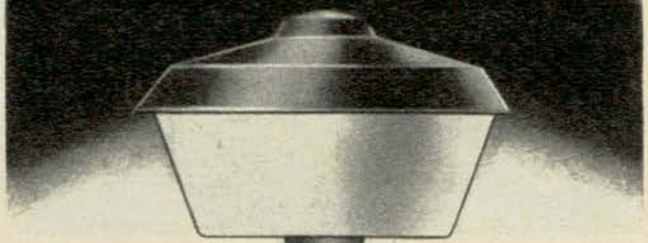
Posan ante un afiche de la Feria Mundial de Nueva York, los señores Donn Dearing (izq.), director regional del United States Travel Service, dependiente de la Secretaría de Comercio de la Unión, y el gerente de ventas de Panagra para Sud América, Gordon McCoun.

NUEVA COMISION DIRECTIVA DEL CIRCULO DE PERIODISTAS DEPORTIVOS

CONFORME al acto eleccionario realizado el 30 de mayo ppdo., la C. D. del Círculo de Periodistas Deportivos ha queda así constituida:

Presidente: Sr. José R. López Pájaro; Vicepresidente: Sr. Horacio D. Besio; Secretario General: Sr. Luis Benedicto; Secretario de Actas: Sr. Rafael Rufo; Secretario de Cultura: Sr. Pedro Valdés; Tesorero: señor Víctor H. D'Angelo; Protesorero: Sr. Dagoberto Lanza; Vocales titulares: señores Alberto Laya, Oscar Lescano, Norberto F. Gutiérrez y Jorge H. Cereghetti; Vocales suplentes: señores Héctor Suárez Echenique, José María Muñoz, Héctor Rombys y Ramón López Buisan; Revisores de Cuentas titulares: señores Carlos A. Fontanarrosa y José G. Villani; Revisores de Cuentas suplentes: señores Eldo Poncio Santiago y Moisés Galinsky; Tribunal de Honor: señores Rodolfo J. De Lorenzo, Héctor Musitani, Adolfo Haimovitz, Enzo Ardigó y Antonio H. Leguizamón.

LUZ DE MERCURIO

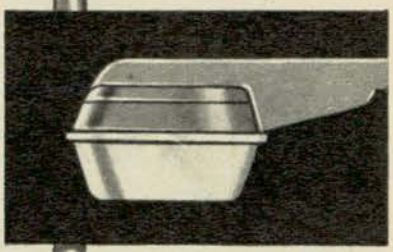


PARA CLUBES
INDUSTRIAS
DECORACIONES

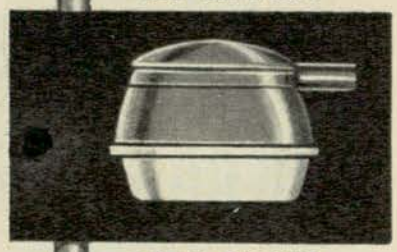
COMERCIOS
VIA PUBLICA
Estac. de SERVICIO

Los artefactos para iluminación a vapor de mercurio que presenta Neomet S. A. son de líneas y técnicas modernas. Están construidos en aluminio y acrílico. Son de máximo rendimiento técnico y de avanzado diseño.

Las lámparas Neomet-Maf de descarga a vapor de mercurio de Industria Francesa cubren la línea de 50 a 400 W.



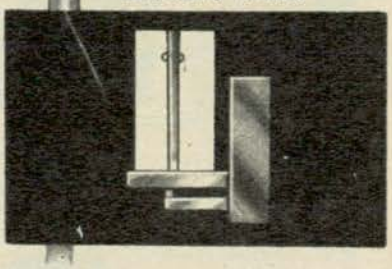
LUZ BLANCA



BAJO COSTO



LARGA VIDA



CONSULTE A

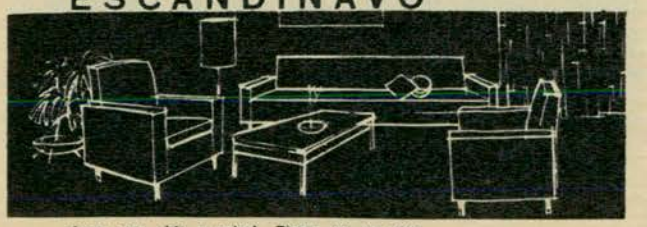
NEOMET S. A.

Hipólito Yrigoyen 3550 - Bs. As.

T. E. 89-0186/6439/4487/7789

LIVING
ESCANDINAVO

EFECE



¡Luce con vida y color!.. Tiene, en su pura línea escandinava, la emoción de lo bello y la calidad más apreciada por los entendidos... Sofá y dos sillones tapizados en finísima pana importada.

OFERTA PRESENTACION
DEPARTAMENTO DECORACION.

Un precio de excepción $29.500

Admírelo, ¡adquiéralo!, en el nuevo Dep. de PROYECTOS - DECORACIONES

RAVEL HNOS.

Para amueblar y decorar su hogar recuerde que el DEPARTAMENTO TECNICO ESPECIALIZADO de

línea nova

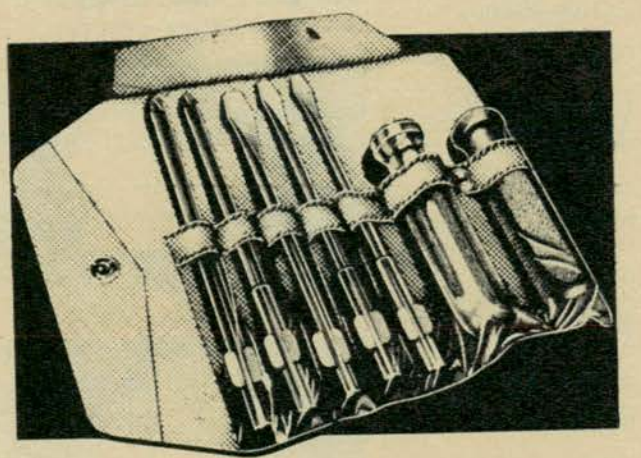
pone a su disposición el asesoramiento de profesionales ya consagrados en el Arte Decorativo.



nova

CORRIENTES 1851 - TEL. 45-9776

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

COMISION ASESORA DE RELACIONES PUBLICAS



Aparecen en la foto los miembros presentes de la Comisión Asesora de Relaciones Públicas del A.C.A., la cual se halla integrada por los señores Enrique González Vidal (presidente), Juan Alberto Poulastrou, ingeniero Abel M. Lissarrague, teniente coronel Eduardo C. Thölke, Antonio Jorge, Héctor Rodríguez Bidegain, Carlos Fernández Novoa, Enrique R. Sánchez y Com. Mario L. Grieben.

SE CREO EN EL A.C.A. UNA COMISION DE QUEJAS Y RECLAMACIONES

En concordancia con la permanente inquietud de las autoridades del A.C.A. por mejorar día a día los servicios que la Institución brinda normalmente a sus numerosos asociados, y con el objeto de centralizar las presentaciones que éstos hagan para formular observaciones sobre posibles deficiencias en los mismos, ha sido creada recientemente una comisión especial que tendrá a su cargo el estudio de las quejas y reclamaciones de los socios.

Con el objeto de facilitar las tareas y acelerar el trámite de las eventuales medidas a adoptarse, se invita a los señores socios a presentar sus reclamaciones por escrito, y dirigidas a la Comisión de Quejas y reclamaciones del A.C.A.

En la foto aparecen los miembros presentes de la Comisión de Quejas y Reclamaciones del A.C.A., la cual se halla integrada por los señores doctor Emilio L. Villarroel (presidente), doctor Eduardo A. Ortiz, escribano Roberto V. Vitale, don Carlos Sánchez Vincente, don Víctor Hugo D'Angelo, doctor Ernesto Vales, don Adolfo H. Silvano, doctor Saturnino P. García Rams y don Ricardo Casal.





COMISION ASESORA DE PESCA, RECREOS Y CAMPAMENTOS

Aparecen sesionando los miembros presentes de la Comisón Asesora de Pesca, Recreos y Campamentos del A.C.A. La misma se halla constituida por los señores escribano Roberto V. Vitale (presidente), Alberto J. Durand (vicepresidente), Emilio Arias (secretario), Roberto Pollini, ingeniero Arnaldo M. Lustcher, capitán de navio Luis M. A. Gianelli, Norberto G. Martelli, Carlos Restelli, doctor Emilio L. Villarroel, Camilo Aguiar, doctor Féliz Garcia Hernández, doctor Ernest Herzfeld, Guillermo O. Mirás, doctor José Llauro, Boris Kupchik, ingeniero Felipe S. Pisani, Carlos A. Taubenschlag y Octavio Manso.

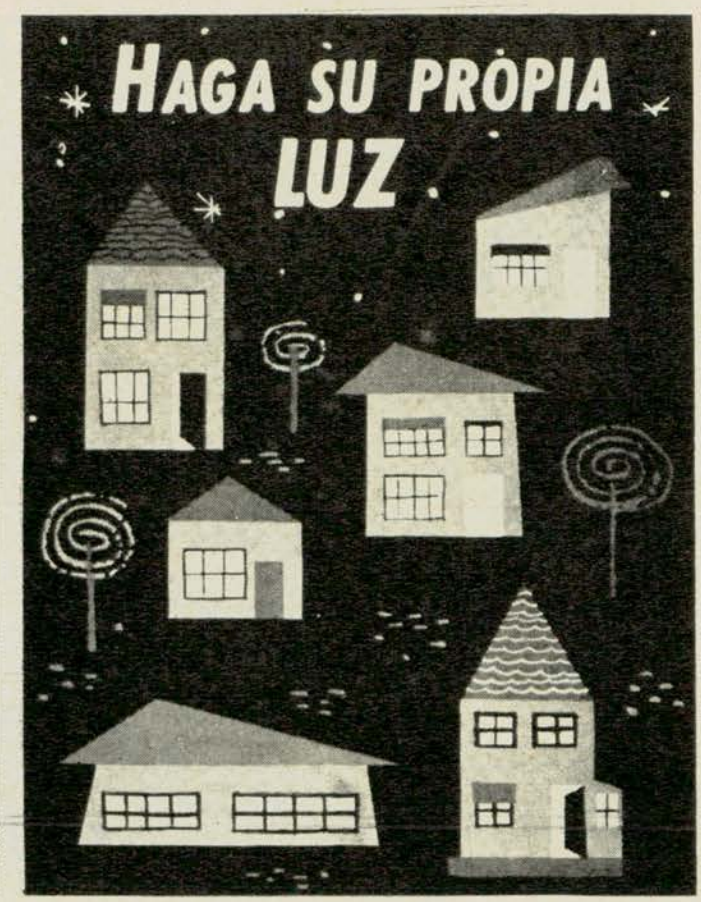
COMISIONES ASESORA Y FINANCIERA DE AUTOCLUB



Aparecen en la foto los asistentes a una reunión conjunta de las Comisiones Asesora y Financiera de Autoclub, las cuales se hallan integradas de la siguiente manera: Comisión Asesora: doctor Roberto N. Lobos (presidente), señor Enrique Gonzalez Vidal, doctor Emilio L. Villaroel, señor Lino Palacio y señor Alfredo Calisto. Comisión Financiera: ingeniero Mario L. Negri (vicepresidente 2º de la C. D. del A.C.A.), señor Federico Lajud (tesorero de la C D. del A.C.A.) y señor Marcos Victorica (presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas del A.C.A.).

Participe en el IV Concurso Nacional de Fotografía Artística del A.C.A. "AUTOCLUB". Valiosos premios. Vencimiento, 30 de septiembre.

Pida las bases en el A.C.A.



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

CHAMPION

Córdoba 2756 Buenos Aires Tel. 89-1611

DELEGADOS AMERICANOS VISITAN

MAR del PLATA

Por MARGARITA BUNGE

Para AUTOCLUB

EL suave otoño argentino, de amable sol, colorido cambiante en el follaje y su melancólica despedida del verano, acogió a las delegaciones extranjeras acreditadas en el país a la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana realizada en Mar del Plata.

La sede de las deliberaciones la constituyó el magnífico Hotel Provincial. Sus inmensos salones aportaron un marco adecuado a la importancia de la conferencia, brindando, al mismo tiempo, un alojamiento digno de los distinguidos huéspedes.

Más allá de los discursos, de los micrófonos, los debates, las cintas grabadoras y las interminables deliberaciones, el mar, el cielo y las carreteras bordeadas de arboledas y chalets, incitaban con sus encantos a disfrutar de su contemplación.

La Comisión Nacional de Protocolo, la Dirección Nacional de Turismo y la Comisión Municipal de Agasajos de Mar del Plata, se empeñaron en programar fiestas y paseos que hicieron conocer a los asombrados visitantes, la belleza y la pujanza de la ciudad y sus alrededores.

Paseos al Puerto, a Sierra de los Padres, a un almuerzo criollo en la estancia "El Casal" y números de canciones y danzas criollas, concitaron la admiración de los delegados asistentes. El señor Julio Vargas Carita, delegado de Costa Rica, acotó que Mar del Plata tiene más hoteles que Miami. ¿Sabíamos esto los argentinos siempre proclives a desdeñar lo nuestro y admirarnos de todo lo extrajero?

Un delegado de Colombia, elogiando la carne argentina, preguntó qué edad tendrían esos magníficos "toreticos" (novillitos) que asaban las brasas. Le explicamos que se trataba de "vaquillonas" o "terneras", por lo que exclamó:

—¡Ah! ¿Son "vaquillicas"? ¡Pero qué barbaridad! En mi tierra no se sacrificaría ni una. ¡Con razón ésta es tan "sabrosilla"!

También fue unánime la admiración por los vinos argentinos.

El conjunto folklórico El Ceibal amenizó el almuerzo criollo de la estancia "El Casal", con sus gauchos, guitarras, danzas y zapateos, los que cosecharon nutridos aplausos.

Estas Conferencias Interamericanas, además de la utilidad específica en las deliberaciones y asuntos que se tratan en ellas, propenden grandemente al mutuo conocimiento de las Repúblicas hermanas, haciendo mucho por el intercambio de relaciones y la comprensión directa del país en que se realizan, por parte de las personas que las integran.



Tomando fotografías del lugar y de la magnífica cancha de Golf de "Sierra de los Padres", la señora Lucía Ocampo de Dugand, esposa del presidente de la delegación de Colombia, doctor Alvaro Dugand Donado, el delegado Manuel Saltaren y el secretario de prensa de la Embajada de Chile en la Argentina, señor Germán Carrasco.

•

El famoso asado a la criolla causó la más viva admiración a los delegados extranjeros. Aquí, la señora Margarita Bunge acompañada de la esposa del presidente de la Delegación de Colombia, Lucía Ocampo de Dugand, quien sonríe admirada junto al asador y al gaucho ataviado con sus mejores galas.

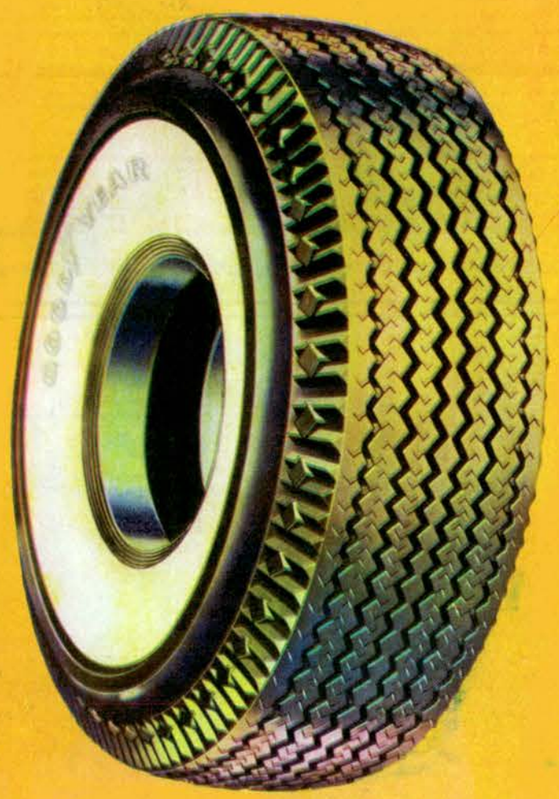


SAN JAVIER
SAN JUSTO
LA PAZ
SAN JOSE
DE FELICIANO
SANTA FE
Emilia
HELVECIA
Campbell
C. Bernardi
Va. Federal
Chajarí
FEDERACIÓN
Moreira
Los Charrúas
S. de Luna
127
CONCORDIA
K. 451
SALTO
Hasenkamp
Alcaraz
SANTA FE
K. 460
El Pingo
Gdor. Racedo
PARANA
126
Pto. Yeruá
14
11
CRESPO
Ubajay
CORONDA
VILLAGUAY
J. Jorge
DIAMANTE
Arocena
S. José
Macia
ROSARIO DEL TALA
Barrancas
COLÓN
NOGOYÁ
K. 334
BASAVILBASO
PAYSANDU
Palacio San Jo
C. DEL URUGUAY
Maciel
Recreo A. C. A.
VICTORIA
ENTRE RIOS
JESÚS MARIA
(Est. Timbúes)
SAN LORENZO
Cnia. Elia
ROSARIO
K. 303
14
K. 225
GUALEGUAYCHU
11
12
GUALEGUAY
FRAY BENTOS
VA. CONSTITUCIÓN
Perdices
S. NICOLÁS
DE LOS ARROYOS
MERCEDES
K. 228
9
Islas de las
Lechiguanas
RIO PARANA
RAMALLO
RIO URUGUAY
SAN
PEDRO
Paranacito
URUGUAY
PERGAMINO
K. 154
BARADERO
Pto. Constanza
Brazo Largo
Palmira
Carmelo
ARRECIFES
9
12
ZARATE
CAMPANA
I. Martín García
SALTO
S. A. DE ARECO
C. DEL SEÑOR
BELEN DE ESCOBAR
K. 44
Ing. Maschwitz
CNIA. DEL
SACRAMENTO
C. DE ARECO
PILAR
LUJÁN
RIO DE LA PLATA
BUENOS AIRES
BUENOS AIRES
GRL. LAS HERAS
LA PLATA
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Juan OLSINA

GOODYEAR

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

MILES DE KILOMETROS EXTRA... SIN COSTO EXTRA



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

TUFSYN

el más fuerte de todos los cauchos para cubiertas

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

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

TUFSYN mejora en total la cubierta para darle a usted:

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

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

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

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

GOODYEAR

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

HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

Un fresco abrazo de agua la nom-
[bra para siempre;
sus costas están solas y engendran
[el verano.
Quien mira es influído por un des-
[tino suave
cuando el aire anda en flores y el
[cielo es delicado.

Carlos Mastronardi

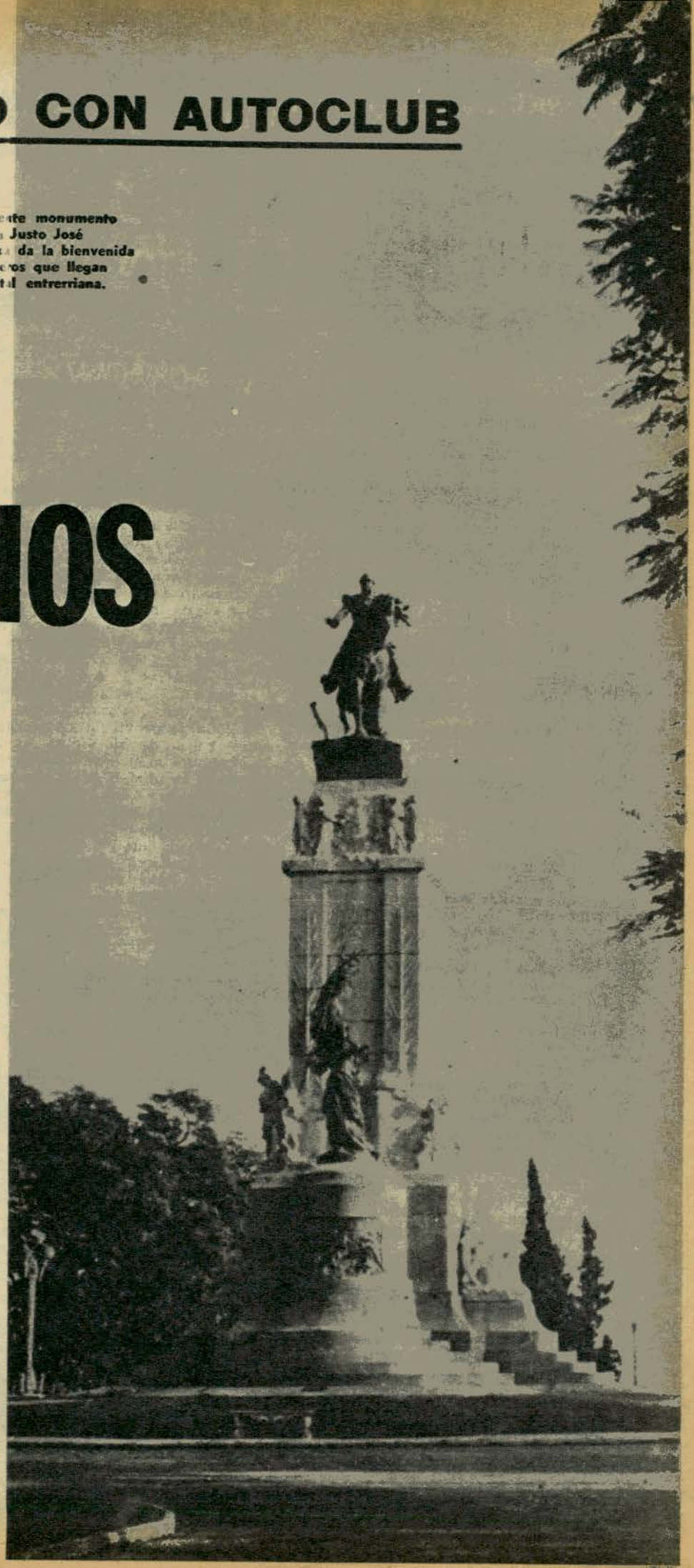
CIELOS luminosos, paisajes de ríos, bosques y suaves ondulaciones topográficas, constituyen la característica saliente de la provincia de Entre Ríos, fecundo suelo rodeado por anchurosos ríos y surcado por innumerables cauces de agua y las pintorescas cuchillas de Montiel. Ocupó un lugar predominante en nuestra organización nacional y fue el escena-

ENTRE RIOS

LA PROVINCIA DEL CIELO SIEMPRE AZUL Y SUAVE TEMPERATURA

Concentra inigualables bellezas naturales. Surcada por innumerables ríos y arroyos es el paraíso de la pesca y de la caza.

Por GUSTAVO A. GUERRERO
Fotos del autor
Para AUTOCLUB



El imponente monumento ecuestre a Justo José de Urquiza da la bienvenida a los viajeros que llegan a la capital entrerriana.





Los turistas que llegan con sus coches a Entre Ríos tienen en la estación del Automóvil Club Argentino en Concordia la atención preferente y cordial que ellos merecen.

rio de importantes acontecimientos históricos que se evocan con legítimo orgullo.

Tierras de extraordinaria fertilidad, de la que hacen fe su exuberante vegetación y sus exóticos palmares, poblada de una riquísima fauna, es esta provincia una de las regiones de nuestro país más gratas para el turismo.

Para el automovilista no es una aventura viajar a esa región. Las rutas de Entre Ríos han mejorado en los últimos años y cuenta con planes muy ambiciosos para el futuro. Se han construido algunos tramos de pavimento, como principio de proyectos destinados a dotar a la provincia de una red de carreteras pavimentadas en consonancia con su potencial económico y social. Los caminos mejorados que entrecruzan y sirven de puente entre sus importantes ciudades, y aun los de tierra, son cuidados en forma regular y pueden ser transitados sin inconvenientes con tiempo normal. Sólo es bueno recordar que en época de lluvias no es aconsejable viajar a Entre Ríos en auto.

Aparte de todos estos atractivos, Entre Ríos ofrece su gama de panoramas cambiante, de caminos que bordean ríos, cruces en balsa de importantes cauces y frondosas selvas que singularizan a esta interesante provincia. Todo ello será motivo de imborrables recuerdos para aquellos que la recorren.

Con el propósito de facilitar a los que viajan a Entre Ríos un panorama completo del estado de los caminos, las facilidades para el turista y el automotor, personal especializado de AUTOCLUB ha recorrido importantes sectores de la provincia, con el fin de ofrecer una información rigurosamente actualizada, no solamente de esos pormenores, sino también una documentación gráfica, donde se pueden apreciar interesantes aspectos de la región.

Fueron recorridas en la provincia de Entre Ríos las rutas nacionales 12, 14 y 127, además de otras secundarias y provinciales. La número 127, por la que emprendimos el retorno a Paraná, cruza en diagonal la provincia a lo largo de la cuchilla de Montiel y es la que conduce a Paso de los Libres, frente a la ciudad brasileña de Uruguayana, y a las cataratas del Iguazú, formando parte del sistema panamericano de carreteras.

De los casi mil kilómetros cumplidos en ese estado, sólo unos 170 son pavimentados. El resto está formado por sectores consolidados, enripiados y de suelo natural. Todos los que recorrimos son practicables en todo tiempo, con excepción de los de tierra que con lluvia no admiten el paso de ningún vehículo automotor de carácter turístico, hasta 24 ó 48 horas después de haber cesado la precipitación pluvial.

Las rutas enripiadas ofrecen la particularidad de que resultan peligrosas para los cristales del automotor. Es aconsejable cubrir los parabrisas, faros y lunetas con protectores de material plástico o de alambre tejido, pues es frecuente ver los restos de "sal gruesa" de cristales inastillables a lo largo de todos esos caminos.

Para terminar, una última recomendación. Antes de viajar a Entre Ríos, asegúrese por anticipado el alojamiento, sobre todo en los meses que van de septiembre a abril, que es la época más indicada para el turismo en esa zona. Para ello es conveniente consultar la guía de hoteles que anualmente edita el Automóvil Club Argentino.

CUADRO DE DISTANCIAS

Buenos Aires-Concepción del Uruguay	303
Concepción del Uruguay-Concordia	148
Paraná-Villa Federal	199
Concordia-Villa Federal	98
Buenos Aires-Santa Fe	465
Buenos Aires-Rosario	301
Rosario-Santa Fe	164

INICIAMOS EL CIRCUITO

La salida de la Capital Federal, optaremos hacerla por el llamado Camino del Bajo. Desde las avenidas Rivadavia y Callao se seguirá por las avenidas Libertador, Figueroa Alcorta y luego de la curva del Tiro Federal Argentino, de nuevo Libertador que corresponde a la Ruta Nacional 195.

Damos el itinerario y las facilidades para el turista y el auto de acuerdo con los mojones de la ruta:

16 OLIVOS. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino.
21 SAN ISIDRO. Estación de servicio.
24 BECAR. Estación de servicio.
27 SAN FERNANDO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Al enfrentarse con el Canal San Fernando, se deberá doblar hacia la izquierda por la avenida Colón y después de 300 metros por ésta, se tomará la avenida Cazón a la derecha por unos cien metros con cruce de vías con guardabarreras y seguidamente se doblará hacia la izquierda por la calle Almirante Brown. Unos 200 metros al frente se encontrará un paso a nivel con guardabarrera. Pasadas las vías se marchará al frente por la Ruta Nacional 197, en dirección a General Pacheco.

Desde San Fernando hasta la intersección de las Rutas 197 y 9 las indicaciones las efectuaremos siguiendo las indicaciones de la Ruta 197 en un tramo de 8 kilómetros para entrar en la Ruta 9, cuyos mojones utilizaremos hasta el acceso a la ciudad de Zárate.

RUTA NACIONAL 197

2 Paso a nivel con guardabarrera.
3,6 Estación de servicio.
6 Acceso a Don Torcuato. Estación de servicio. Paso a nivel.
7 GENERAL PACHECO (centro). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
8 Empalme con la Ruta Nacional número 9, que tomaremos doblando hacia la derecha.

RUTA NACIONAL 9

De acuerdo con lo antedicho, el kilometraje lo daremos de acuerdo con los mojones de la Ruta 9, pero para tener el kilometraje exacto desde la Capital Federal, el viajero tendrá que adicionarle los 8 kilómetros recorridos sobre la Ruta 197.

30 Gomería.
31 Restaurante.
33 Puente arroyo Las Tunas.
34 Acceso Parada Km. 38.
35 Hostería.
36 Restaurante. Bar.
37 Restaurante.
37,5 Acceso a Benavídez. Puente arroyo Claro.
38 Benavídez.
41 Estación de servicio. Restaurante.
42,5 Puente arroyo Garín.
43 Acceso a Ingeniero Maschwitz. (Centro).
44 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Teléfono 39. Restaurante. Hotel.
46 Puente arroyo Escobar.
49,5 BELEN DE ESCOBAR. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Delegación del Automóvil Club Argentino. Acceso a Pilar y Paraná de las Palmas.





En la balsa que vemos en esta fotografía se efectúa el cruce entre las islas Berduc y Colastiné.

52 Estación de servicio.
54 Estación de servicio. Gomería. Restaurante.
55 Restaurante.
59 Puente arroyo El Salado.
60 Puente río Luján (angosto).
60,5 Puente brazo río Luján (angosto).
62 Acceso a Estación Río Luján. Cruce caminos a Los Cardales y Capilla del Señor.
64 Puente Arroyo Pescado.
69 Acceso a Otamendi.
74,5 Estación de servicio.
76 Acceso a Campana. Estación de servicio. Almacén. Gomería.
76,8 Empalme con la Ruta Nacional Nº 12. Se adoptará ese camino hacia Zárate tomando hacia la derecha.
78 Paso a nivel con guardabarrera.
79 Puente arroyo de la Cruz.
85 Entrada a Zárate.
87 Antes del paso a nivel doblar por la calle Carlos Pellegrini hacia la derecha hasta a calle Juan A. Atucha y luego por Castelli se irá directamente al atracadero de la balsa. Los coches formarán fila sobre el lado derecho. Allí se obtendrá el boleto que servirá para los dos cruces a un costo de $ 94 por coche tipo mediano y $ 33 por cada pasajero. Desde el muelle de Zárate la balsa cruza el Paraná de las Palmas hasta el atracadero Martín Irigoyen, sobre la costa del delta. Allí prosigue la Ruta Nacional Nº 12, camino abovedado de alto nivel, enripiado, para tránsito permanente, en un tramo de unos 25 kilómetros, que conduce en recta casi perfecta y paralela al canal Martín Irigoyen, hasta el lugar donde el río Pasaje Talavera vuelca sus aguas en el Paraná Guazú. En este punto está la otra balsa que nos cruzará hasta el punto denominado Brazo Largo, desde donde parte el nuevo tramo de la Ruta Nacional Nº 12, de unos 14 kilómetros hasta los accesos a Puerto Constanza, donde se sigue por el antiguo camino enripiado a Guaguaychú. En las inmediaciones de los embarcaderos existen unos pequeños bares, como también en las balsas. En el tramo hasta el acceso a Puerto Constanza hay algunos precarios almacenes y un puesto policial. El trámite para el cruce de las dos balsas y los tramos a recorrer hasta quedar en tierra firme demanda aproximadamente una hora y media. El horario de balsas es ininterrumpido durante las 24 horas del día, siempre que el tránsito así lo requiera.

Seguimos señalando el kilometraje por los mojones de la ruta hasta Guayeguaychú. Los puentes son angostos en su mayoría y deben ser tomados con precaución.

118 Puente arroyo Carquejas.
121 Dos puentes angostos.
122 Puente arroyo Rubia Chica.
124 Santo Domingo. Puente arroyo Luciano.
125 Puente arroyo del Medio. Almacén.
127 Puente arroyo de la Virgen.
128 Puente arroyo Malo (angosto).
130 Puente arroyo Mandinga.
132 Puente del río Paranacito.
133 Puente arroyo Paso Ancho.
135 Puente arroyo Malambo.
137 Puente arroyo Perico. Almacén.
142 Puente arroyo Sagastume.
150 Almacén. Puentes angostos.
160,5 CEIBAS. Almacén. Combustible. Acceso a Médanos.
165 Gomería. Se inicia un trecho pavimentado de unos 20 kilómetros.
167 Puente arroyo Nancay.
185 Termina el camino pavimentado y sigue enripiado unos 16 kilómetros para retomar el pavimento hasta Gualeguaychú.
186 Perdices. Combustible. Almacén.
201 Se inicia el pavimento hasta Gualeguaychú.
215 Acceso a las localidades de Gualeguay y Larroque. Adoptar la Ruta Nacional Nº 14 hacia la derecha.
225 GUALEGUAYCHU. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Urquiza y Chacabuco, teléfono 2788. Se cuenta con toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor.
227 Puente río Gualeguaychú en la ruta Nº 14 a Concepción del Uruguay.
236 Caserío. Existen en esta zona numerosas curvas sin marcación.
248 Puente arroyo Isleta.
262 Acceso a Zelmira.
274 Colonia Elía. Combustible. Taller mecánico. Restaurante. Policía caminera. Acceso a Campichuelo.
279 Puente arroyo Osuna (angosto) curva cerrada.
281 Puente arroyo San Miguel.
288 Puente arroyo El Tala.
295 Puente arroyo La China.
297 Empalme con la ruta pavimentada 131. Tomar hacia la derecha siguiendo la Ruta Nacional Nº 14 en dirección a Concepción del Uruguay.
300 Entrada a Concepción del Uruguay distante tres kilómetros de la ruta Nº 14.
Concepción del Uruguay: Se cuenta con toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor. Seguimos la marcación desde el kilómetro 300 en dirección a Colón.
302 Paso a nivel sin guardabarrera.
304 Puente arroyo Curro.
306 Acceso a Concepción del Uruguay. Almacén.
309 Puente arroyo Molino (angosto y en curva).
311 Puente arroyo Colman.
314 Se inicia un trecho pavimentado de dos kilómetros.
318 Puente arroyo Urquiza.
319 Colonia Hughes. Almacén.
324 Empalme camino de ripio a Colón, distancia 9 kilómetros. Cinco kilómetros más adelante se halla el acceso a Colón, pavimentado desde Villa San José.
329 VILLA SAN JOSE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
COLON. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Del muelle del puerto de Colón salen las embarcaciones que hacen el servicio de ida y vuelta a la localidad uruguaya de Paysandú. Hay un servicio diario, que es doble los días viernes.
333 Puente arroyo Verne.
342 Cuatro Bocas. Acceso a Liebig y Fábrica Colón.
345 Puente arroyo Caraballo.
346 Colonia Hocker.
348 Puesto policial. Almacén.
353 Puente arroyo Mármol.
366 Puente arroyo Pos Pos.
374 Gomería. Almacén.
378,83 Bosque de Palmeras.
379 Puente arroyo El Capilla.
383 Puente arroyo Palmar.
384 Puente arroyo Borrachi.
389 Paso a nivel sin guardabarrera.
390 **Ubajal.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
392 Puente arroyo Ubajay.
399 Aldea San Gregorio. Almacén.
400 Puente arroyo Grande.
407 Acceso General Campos y Pedermar.
410 Puente arroyo Rabón.
422 Acceso Estación Ledesma. Puente Cañada Venancio.
427 Acceso Ruta Nacional Nº 18 a Villaguay.
429 Puente arroyo Yeruá. Acceso a la localidad de Yeruá.
431 Acceso a Yeruá.

También en Gualeguaychú el Automóvil Club Argentino da la bienvenida a los turistas que llegan a Entre Ríos, la provincia de cielo azul y suave temperatura.

HORARIO DE BALSAS AUTOMOVILES ENTRE PARANA, SANTA FE E ISLA BERDUC

Salidas de Paraná

5, 6.30, 7.15, 8.15, 9, 10, 11, 12, 13, 14.30, 16, 17.15; 18, 19, 20, 21, 22, 23.45 horas.

Salidas de Colastine

5.10, 6.40, 7.30, 8.25, 9.15, 10.15, 11.15, 12.15, 13.15, 14.45, 16.15, 17.30, 18.15, 19.15, 20.15, 21.15, 22.15, 24 horas.

DOMINGOS Y FERIADOS

Salidas de Paraná

5.30, 7, 8.30, 10, 11.30, 13, 14.30, 16.15, 17.45, 18.30, 19.15, 20, 20.45, 22.15, 23.45 horas.

Salidas de Colastine

5.45, 7.15, 8.45, 10.15, 11.45, 13.15, 14.45, 16.30, 17.15, 18, 18.45, 19.30, 20.15, 21, 22.30, 24 horas.

433 Acceso a Puerto Yeruá. Almacén.
440 Puente arroyo Yuquerí Chico.
443 Combustible. Taller mecánico. Restaurante.
447 Puente arroyo Yuquerí Grande.
451 **Concordia.** Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Pellegrini y Corrientes. Se cuenta con toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor.

CONCORDIA - FEDERAL

Desde Concordia se adoptará la ruta provincial enripiada en sus primeros 25 kilómetros y de tierra en los restantes 73 hasta Federal. Este último sector no es practicable con lluvia. Las distancias las indicamos por el registro de nuestro automotor.

0 Concordia. Salida desde al Automóvil Club Argentina por las calles Carlos Pellegrini, Las Heras y su prolongación.
6 Hipódromo Cambá Paso.
20 Combustible. Almacén.
21 Empalme a Los Charrúas. Aquí se plantea la alternativa de seguir por la izquierda el camino directo, pero sin recursos. Por Los Charrúas y Paso Gallo es un poco más largo pero atraviesa zonas más pobladas. Nosotros iremos por el primero.
22 Puente provisorio arroyo Yuquerí Grande.
25 Empieza el camino de tierra negra hasta Federal.
37 Puente provisorio.
70 Acceso a la Ruta Nacional Nº 12 a Villaguay. Seguir al frente.
75 Moreira.
77 Paso Duarte. Puente río Gualeguay.
79 Puente arroyo Olivera.
83 Puente arroyo Maturrango.
90 Acceso a La Virgen. Puente arroyo Las Chilcas.
92 Puente arroyo Federal.
98 **Federal.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Empalme con la Ruta Nacional Nº 127, que adoptaremos en dirección a Paraná.

FEDERAL - PARANA POR RUTA NACIONAL Nº 127

Las indicaciones las daremos de acuerdo con los mojones de la Ruta Nacional Nº 127 del sistema panamericano de carreteras, con numeración en sentido inverso hacia Paraná. Camino de ripio hasta las cercanías de Primer Congreso.

199 Federal.
198 Empalme con la Ruta Nacional Nº 12 a Villaguay y San José de Feliciano.
193 Puente arroyo Federal Chico.
179 Puente arroyo Diego López.
169 Puente arroyo Orticito.
164 Puente arroyo Pehuajó.
150,6 Puente arroyo Mollecito.
146 Acceso a Sauce de Luna. Taller mecánico. Gomería. Bar. Acceso camino a La Paz.
134 Se inicia el camino de tierra hasta los accesos de Hasenkamp.
131 Cruce camino a Villaguay - La Paz. Acceso a Estación Primer Congreso. Almacén.



La severa sobriedad de una pirámide recuerda en la plaza principal de Concepción del Uruguay la memoria de Francisco Ramírez.

129 Puente arroyo Adivino.
125 Acceso a Colonia Mojones.
99 Acceso a estación Alcaraz. Almacén.
98 Puente arroyo El Tigre.
84 Puente arroyo Burgos.
82 Acceso a Hasenkamp. Se inicia el camino pavimentado hasta Paraná.
71 Paso a nivel con guardabarrera. Acceso a estación El Pingo. Estación de servicio. Acceso a María Grande.
64 Empalme con Ruta Nacional número 126 a Hernandarias y La Paz.
54 Combustibles.
46 Acceso a Estación Colonia Cerrito. Pueblo Gobernador Racedo. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
35 Cruce de caminos a estación El Palenque y Villa Urquiza.
26 Puente destruido. Se pasa por un puente bajo de emergencia.
25 Acceso a estación La Picada.
21 Puente río Sauce.
16 Empalme con el Camino Nacional Nº 18 pavimentado a Villaguay y Viale. Almacén.
7 Villa Uranga. Estación de servicio. Bar.
4 Entrada a la Ciudad de Paraná. Paraná (centro). Estación de servicio del Automóvil Club en Laprida y Buenos Aires. Teléfonos 11522 y 11319. Se cuenta en Paraná con comodidades para el turista y el automotor.

DESDE PARANA A SANTA FE Y BUENOS AIRES

Siguiendo el itinerario trazado en esta oportunidad viajaremos ahora a Santa Fe, para lo cual habrá que recurrir a dos nuevos cruces en balsa, cuyos horarios damos por separado. El primero de esos cruces es el que corresponde al que va desde el puerto de Paraná a la isla Berduc y el otro hasta Colastiné, para entrar en la ciudad de Santa Fe a través del imponente puente colgante, después de un recorrido total de 19 kilómetros. Para efectuar los dos cruces en balsa se abonará un solo boleto a razón de $ 71 por coche mediano y $ 11 por persona. El trámite total es de una hora y media, aproximadamente.

El camino de Santa Fe a Buenos Aires lo indicaremos de acuerdo con el kilometraje de las rutas 11 y 9 hasta Zárate, donde empalma en el kilómetro 77 de esta gira y que damos en primer término a nuestra salida de la Capital Federal.

465 SANTA FE. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Rivadavia y Suipacha. Se cuenta en esta ciudad con toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor.
463 Puente sobre el río Salado. Policía caminera.
461 SANTO TOME. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
458 Camino a San Francisco y Córdoba. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
446 SAUCE VIEJO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
444 Paso a nivel con curva pronunciada.
442 Puente arroyo de los Padres.
434 Desvío Arijón. Taller mecánico. Gomería. Almacén.
429 Puente arroyo Bragado.
425 Puente arroyo Matadero.
423 Paso a nivel sin guardabarrera.
422 CORONDA. Delegación del Automóvil Club Argentino. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
417 Puente arroyo Primer Coronda.
416 Puente arroyo Segundo Coronda.
415 Puente arroyo Tercer Coronda.
413 Puente arroyo Colastiné.
409 Acceso a Gálvez y Cañada Rosquín. Ruta Nacional Nº 72.
408 AROCENA. Combustibles. Taller mecánico. Gomería.
402 SAN FABIAN. Combustibles. Taller mecánico. Gomería.
390,2 BARRANCAS. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

(Continúa en la página 116)

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

PARANA: Museos de la provincia, de Bellas Artes y Martiniano Leguizamón. Casa del Senado de la Confederación Argentina de 1854 a 1860. (Museo Histórico) y que actualmente ocupa el Colegio del Huerto. Frente a la plaza 1º de Mayo, casa que fue habitada por Urquiza. En la Casa de Gobierno cuadro de Garrafa del cruce del Paraná por el ejército de Urquiza en su campaña contra Rosas. Catedral (monumento histórico). Iglesia de San Miguel, frente a la Plaza Alvear. Parque Urquiza construido en las barrancas del Paraná. Avenida Costanera. Balnearios y lugares para pesca. Paseos a las islas. Bajada Colorada a 4 kilómetros.

CONCORDIA: Rodeada de inmensos naranjales, cuenta con Museo Municipal de Bellas Artes; Iglesia de San Antonio de Padua; balneario municipal y Los Sauces. Al norte y el oeste Los Palmares; ruinas de San Carlos en cuyos campos se formó el Parque Rivadavia. A 35 kilómetros Salto Grande, de gran belleza panorámica y excelente para la pesca del dorado. Lanchas a Salto en la costa uruguaya.

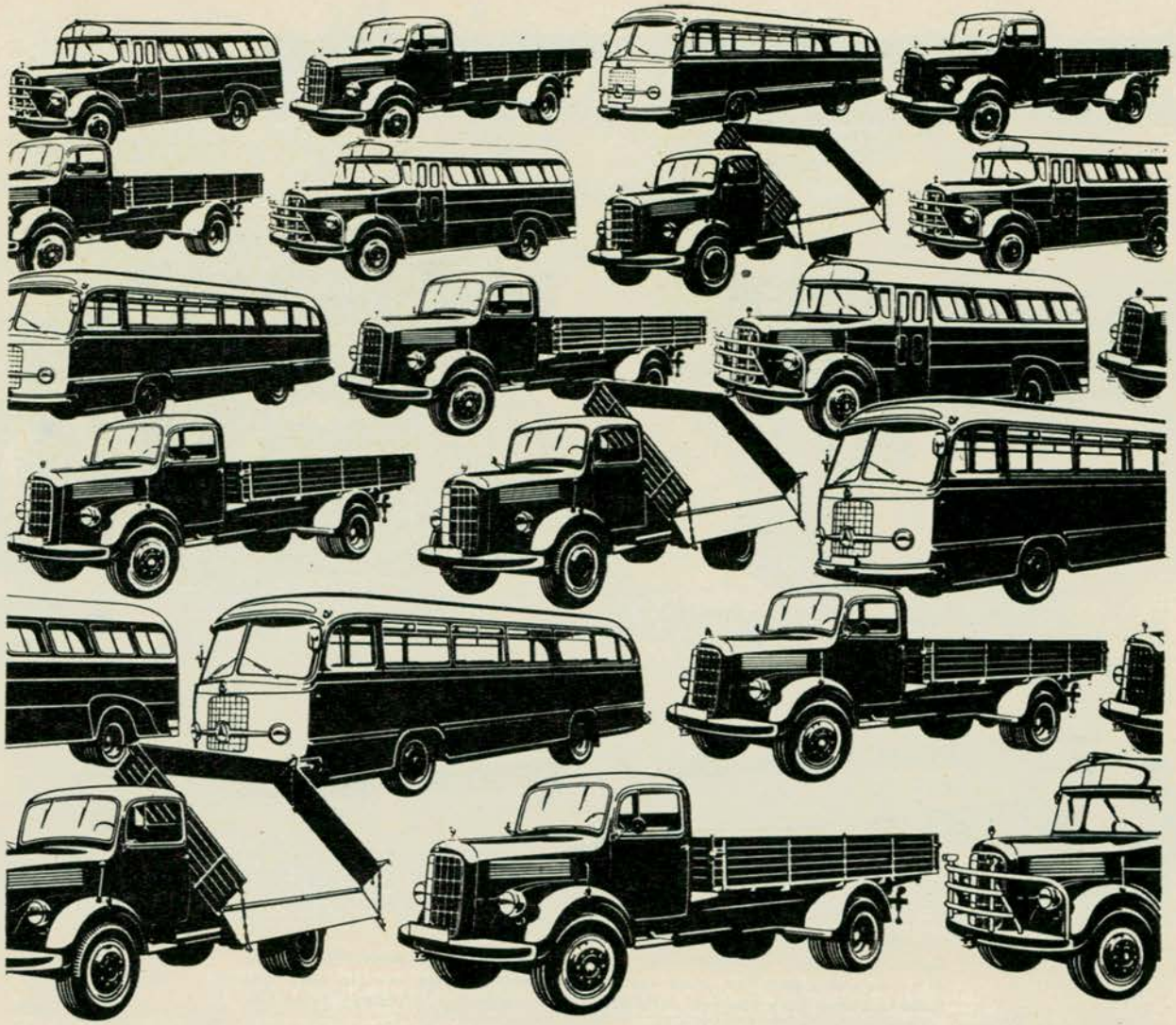
CONCEPCION DEL URUGUAY: Iglesia parroquial (monumento histórico) que guarda los restos de Urquiza. Plaza Ramírez, donde Urquiza efectuó el pronunciamiento contra Rosas el 1 de mayo de 1851. Balneario Municipal. Colegio Nacional J. J. de Urquiza (monumento histórico). A 20 kilómetros en el camino a Colón, monolito recordatorio del lugar natal de Urquiza. A 35 kilómetros, por camino pavimentado. Palacio San José (monumento nacional). Residencia de Urquiza (1850-1870) y escenario de su trágica muerte.

GUALEGUAYCHU: Museos Histórico y de Bellas Artes. Casa natal de Olegario V. Andrade. Parque y Puerto Unzué a orillas del río Uruguay. Balnearios Municipal y Ñandubaysal. A 7 kilómetros chacra donde vivió Urquiza. A 20 kilómetros el Salto de Méndez o Las Piedras. Lanchas a Fray Bentos. Pesca en el río Uruguay.

COLON: Circundada de quintas y añosas colonias. Parque Herminio J. Quirós en las barrancas del Uruguay y Avenida Costanera. Balneario Piedras Coloradas. Lanchas a Paysandú en la costa Uruguayana.

FEDERAL: Zona de montes en el centro de las cuchillas de Montiel. Ideal para la casa de zorros y perdices.

DELTA DEL PARANA: De incomparable belleza. Imponentes bosques, variada flora y fauna. Lugar ideal para el turismo. Caza y pesca.



10.000

unidades
MERCEDES-BENZ
fabricadas en el país

Son ya 10.000 unidades que circulan por nuestras calles y rutas, fabricadas en el país por técnicos y obreros argentinos. Son el orgullo de una auténtica industria argentina joven y pujante, depositaria de la gran experiencia de DAIMLER-BENZ A.G., la fábrica de automóviles más antigua del mundo.
L-312 y OP-312 chasis para camiones, colectivos y ómnibus. Para toda clase de transporte que lo demande, tanto para conducir una infinidad de pasajeros, como para llevar una elevada carga útil, hay un modelo MERCEDEZ-BENZ. Siempre con su proverbial solidez y su potente motor Diesel de 110 HP, que le aseguran un transporte económico durante muchos años, con reducidos gastos de combustible y mantenimiento.

MERCEDES-BENZ ARGENTINA S.A.

Miembro de la A. F. A. - Asociación de Fábricas de Automotores



Cume Có Canadá 025 Last Boy, padre de raza Holando Argentino nacido el 16 de mayo de 1958, pesa 1.200 kilos. Fue expuesto en Palermo por la Cabaña Cume Có y aparece en la foto con su cuidador, Domingo Troncoso.

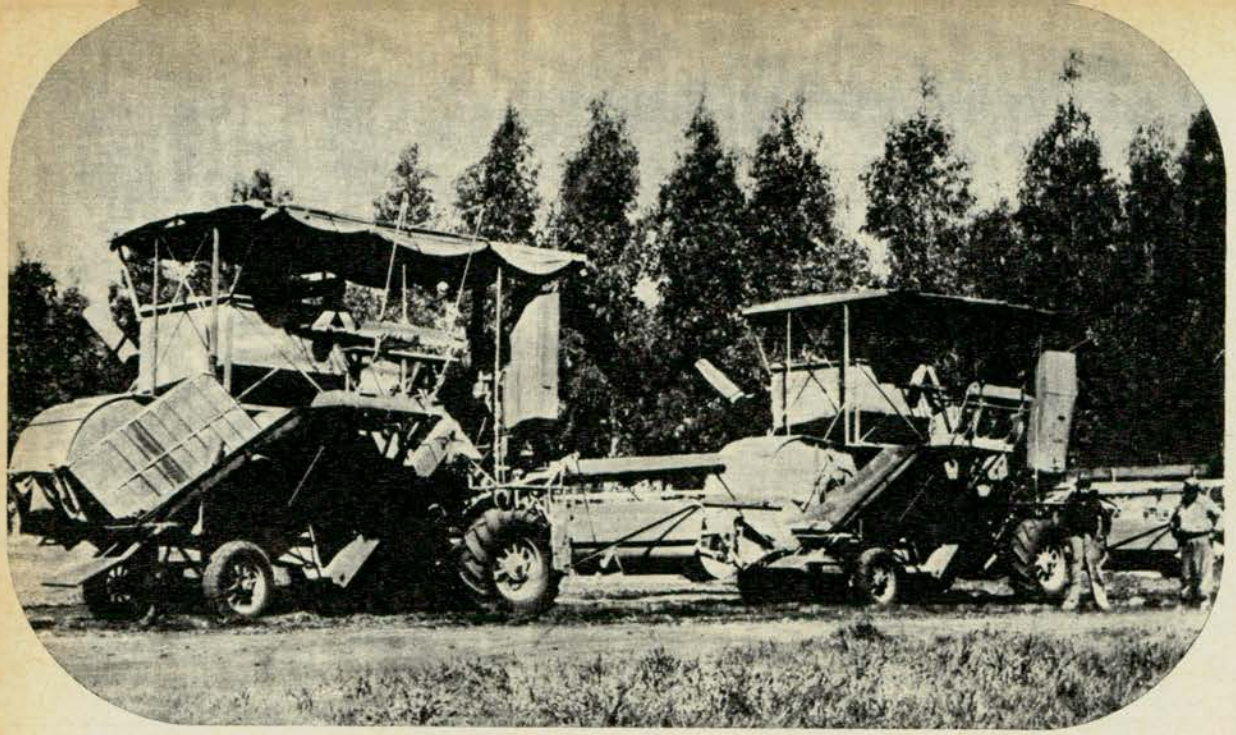
Campo y ciudad otra vez juntos en *PALERMO*



Por RAUL LEONARDO CARMAN

Para AUTOCLUB

LA reciente exposición, organizada por la Sociedad Rural Argentina en pleno centro de Buenos Aires, acercó otra vez el campo a la ciudad, despertó quizá alguna inquietud telúrica en los porteños y, sobre todo, dio ocasión para que volviéramos a hablar de campo. A charlar de campo, no como lo haría un ministro, ni un especialista, ni un productor entendido, sino como lo hace un simple ciudadano, cerca de Plaza Italia, en la asamblea menuda del Café

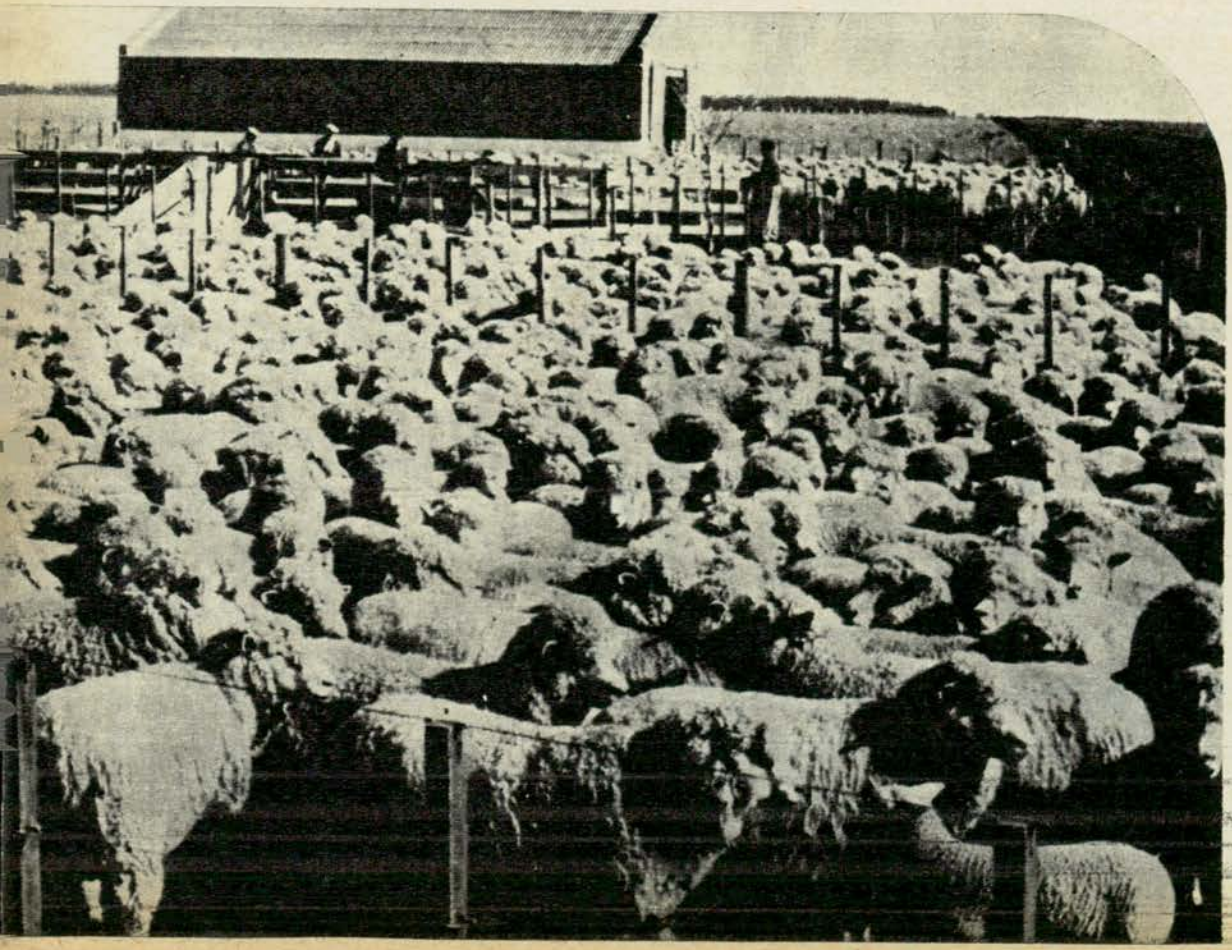


Industria argentina y campo argentino. Dos automotrices cosechadoras (Senor, modelo B 3) esperando el momento de ponerse en marcha para la recolección de frutos.

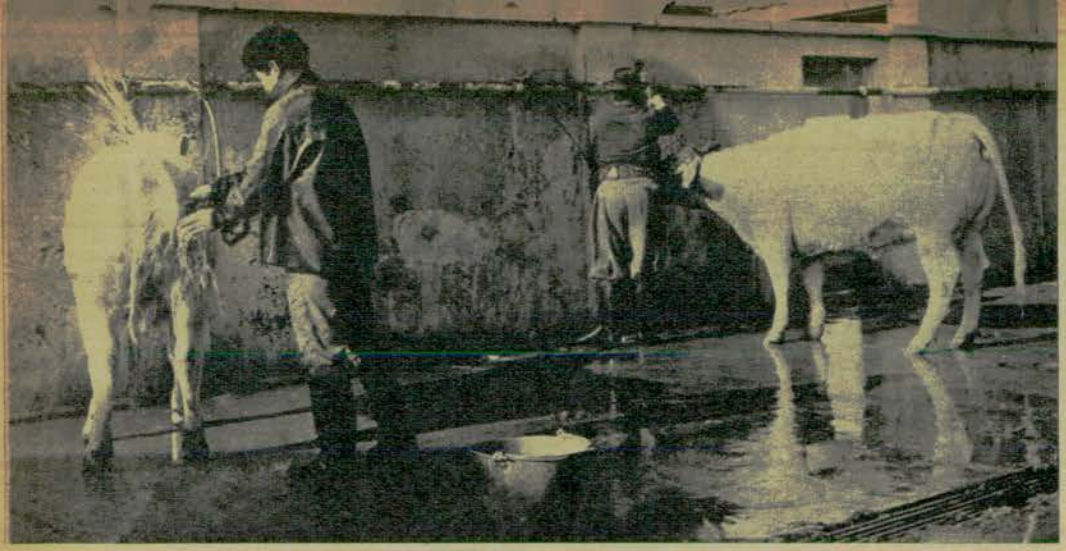
¡Qué podrán opinar esos pálidos trasnochadores de ciudad, sobre el agro y sus problemas!, dirán algunos. Trasnochadores con madrugadas al revés, no para comenzar sino para terminar la jornada. Filosofía barata e intrascendente, la filosofía del Café porteño, opinarán otros. Y yo que soy un simple cronista, que en ocasión de la Exposición Rural fue a recoger impresiones en los alrededores de Plaza Italia, no quiero salir en defensa de ningún trasnochador y mucho menos de un filósofo; pero en mis exploraciones periodísticas he llegado alguna vez a los fogones campesinos y en la ronda despreocupada del mate, escuché hablar de semáforos, de cinesmascope, o de porteñas y puedo asegurar que la autoridad o la impropiedad era la misma. Así que hermanos tolerémonos mutuamente. Escuchémonos. Que el país es uno solo, hoy más que nunca, aunque nos encontremos de madrugada, unos partiendo y otros de regreso.

Es cosa sabida que casi la totalidad de las divisas argentinas tienen origen agropecuario. Economía pastoril la nuestra. Mucho se ha hablado de esto y aún resuenan frases laudatorias y frases despectivas referentes a esa economía pastoril, síntesis de estancamiento para algunos y salvación final — según otros— de todas nuestras utopías industriales.

La industria argentina desde sus comienzos ha conocido éxitos y fracasos, abultados o disimulados según se tratara de informantes defensores o detractores Por supuesto que tal debate rebasa con creces la intrascendencia del Café y debe ser estudiado detenidamente por especialistas, pero es necesario señalar el error de aquellos que pretenden hacer del campo y la industria términos extremos y



Horizontes de ovejas en el sur argentino. La oveja ocupa un lugar de singular importancia en la producción agropecuaria nacional. El clima y el suelo argentino contribuyen al doble propósito de su cría: carne y lana.



Manguera, cepillo y jabón, para lucir más ante el jurado. La cámara sorprendió uno de los entretelones de la Exposición Rural realizada recientemente en Palermo.

de difícil reconciliación. Grueso error, y en algunos casos mala fe, porque se atiende únicamente a intereses personales y no al beneficio general.

Por todo eso, reconforta que la muestra de Palermo haya sido también industrial. Campo e Industria juntos, como una aspiración nacional de armonía, como una necesidad mutua. Las autoridades pertinentes manifestaron que, al presentar simultáneamente la producción nacional de ganadería y la industrial, se procurara demostrar al público la íntima y complementaria ligazón que existe entre el campo y la industria.

* * *

Los problemas del campo interesan a todos los argentinos porque, estrechamente ligados a la economía nacional, repercuten en todos los bolsillos. Quizá por eso algunos porteños con sentido económico se interesan por el estado de los sembrados, leen en los diarios el aviso de lluvias y se alegran sinceramente cuando llueve, aunque se suspenda el fútbol.

Sin lluvia no hay campo. La reciente sequía volvió a demostrar la impotencia del campesino ante ese flagelo. El agua, o la ruina. El Papa Juan XXIII, famoso por su comprensión humana y su constante buen humor, era hijo de labriegos y conocía el problema de la falta de agua. Comentándolo con un amigo, dijo que el hombre tiene tres modos de arruinarse: la bebida, las mujeres y la agricultura. Mi padre —agregó— eligió el menos agradable de los tres.

* * *

Un diplomático europeo —en carta dirigida a un amigo, en los primeros años del siglo XIX—, se quejaba de nuestro país: "¡Sin carreras, sin caminos, sin casa, sin libros ni teatro soportable! ¡Nada bueno, no siendo carne!". Y la crítica del gringo encierra una referencia halagadora para nuestro alimento predilecto. Porque así como el caballo fue la pasión del gaucho, la carne fue su alimento primordial e indiscutido. Hoy, aquél pasó a ser un personaje literario, pero la carne continúa siendo el alimento preferido en esta tierra: un argentino come por año, aproximadamente, 95 kilos de carne vacuna, mientras que en otros países —bien alimentados— como Estados Unidos y Alemania, el consumo aproximado es de 50 kilos, y en Italia es de 12 kilos "per cápita".

Testimonios de nuestros hábitos carniceros abundan en innumerables páginas escritas por viajeros. Así Pablo Mantegazza, en "Viajes por el Río de la Plata", dice: "Es tal la pasión que tienen en Entre Ríos y, en general, todos los argentinos por la carne de vaca, que cuentan, con lágrimas en los ojos, cómo debieron recurrir a las perdices en un año de gran sequía, en el que murió gran parte del ganado. En honor de la cocina de esos países, diré que un asado con cuero, esto es, un pedazo de asado cubierto aún con la piel velluda y tostado sobre las brasas, es uno de los bocados más sabrosos del mundo, y que como tal sería tenido por los paladares más refinados y exigentes de Milán y París".

* * *

Hoy, cuaquier argentino que recorra un poco el país está habituado a contemplar, al margen del camino, enormes extensiones de sembrados, o mares ondulantes de espigas, si es en el verano. Pero pocos piensan que el gaucho debió bajar del caballo para que se iniciara la agricultura; y este hecho simple e intrascendente, tratándose de cualquier pueblo, cobra la magnitud de esfuerzo insólito cuando lo realiza el más grande jinete de la tierra.

Rara debió parecer una tarea que no exigía equitación, ni destreza, ni lazo, ni boleadora, ni cuchillo. Raro eso de sembrar y cosechar "verduras", cuando no había más que tirar las boleadoras para tener el alimento predilecto al alcance de la mano, y en cualquier tiempo y lugar. Rara una tarea que venía a exigir esencialmente espera a hombres que parecían estar hechos para el asalto. Tarea de gringos o de hembras. Pero tras el martirio incruento del gaucho, la agricultura se fue imponiendo poco a poco, y hoy es un espectáculo natural desde la ventanilla del tren.

* * *

En la charla del café no hay lugar para las estadísticas; por eso, el cronista no pudo recoger ninguna. Sabemos que el campo de hoy, más precisamente, la producción agraria actual, no se ve favorecida, si hacemos números comparativos, con el pasado. Los productores tienen, sin duda, razones valederas en su descargo. Lo cierto es que hay muchos problemas que resolver en el campo argentino, algunos de ellos de suma urgencia. En el café se dijo que ahora cabía esperar, en el campo y en la ciudad; esperar con esperanza un Octubre que puede traer la Primavera.



Luego de la cosecha se procede a almacenar el grano. Un sinfín extractor conduce el cereal desde el carro transportador a los silos aéreos. Cada uno de éstos guarda 180 toneladas de trigo, producido en el sudeste de Buenos Aires (estancia "Santa María", de Carlos Defferrari).

Viaje, no tenga MIEDO

Por
ALBERTO CARBONE
Para AUTOCLUB

UNA de las maravillas del siglo lo constituye la relativamente fácil manera, en especial después de 1950, con que un modesto ciudadano puede convertirse en propietario de un automóvil. El mío es uno de esos casos. Sin tener la menor noción de lo que es un cilindro, qué significa cárter o qué utilidad prestan las bujías, me embarqué con optimismo en la aventura y fue así como adquirí un pequeño Renault. Sigo sin saber palabra de mecánica, aunque después de un año ya alcanzo a darme cuenta cuando algún cable se ha desprendido, o cuando un neumático se ha pinchado. Con este bagaje me aventuré en algunos viajes hacia el norte, sin mayores problemas. Pero hay que darse cuenta que entrando en la zona de Bahía Blanca, hacia arriba, cualquier dificultad se soluciona inmediatamente, tal la cantidad de talleres que uno encuentra en los pueblos a la vera del camino. Esta circunstancia, en vez de llamarme a la reflexión, tuvo el efecto precisamente contrario.



Río Turbio:
Salida del túnel paralelo al dique de contención.
Abierto a fuerza de dinamita.

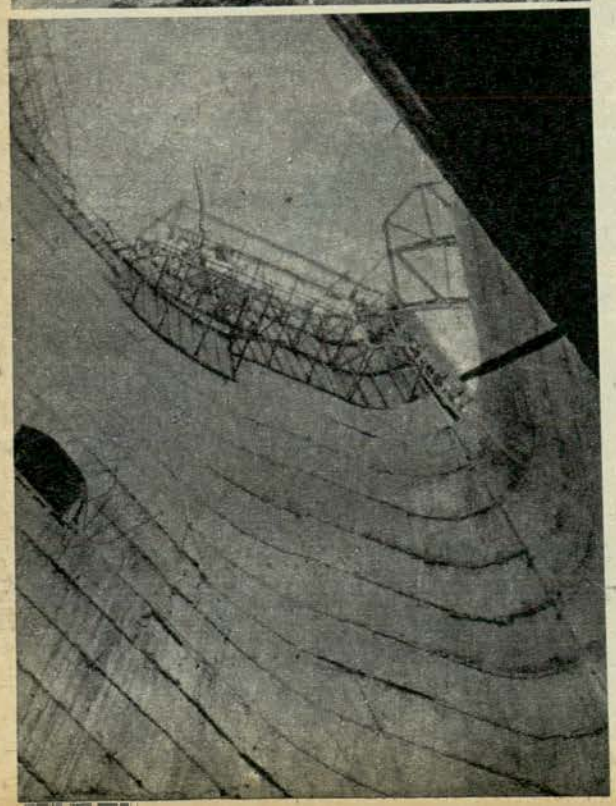
Equipo completo

Me llené de confianza en mi conocimiento de la máquina y resolví que ya era hora de aventurarme por los caminos chubutenses, para conocer algunos puntos del mapa provincial que mi planta aún no había hollado. Con tal plan, decidí un buen día viajar hasta el dique Florentino Ameghino, ubicado al sudoeste de Trelew, población en la que resido. Elegí un sábado y cumplí con las prescripciones elementales. En la estación de servicio —asiduo cliente—, llené el depósito de nafta, controlé el aceite, calibré las gomas y adquirí dos litros y medio de aceite, por "si se me rompe el cárter con las piedras". Agregué una linterna, una escopeta, cartuchos, una damajuana de agua y la bolsita de herramientas, y un amigo. Enfilé por la calle 25 de Mayo y salí a la ruta Gaiman-Dolavon, viaje que cumplí sin ningún inconveniente, en 45 minutos. Promedio, 70 kilómetros. Es un camino enripiado y no debe correrse en exceso con automóviles bajos, pequeños y con motor atrás.

De Gaiman a Dolavon, la ruta sigue por un desvío que corre por la zona chacarera, ya que el camino principal estaba reparándose. Salimos ganando con la vista. Verde, verde. Bueno, en Dolavon, el camino se bifurca. Uno hacia Comodoro Rivadavia y otro al dique Ameghino. Con absoluta confianza tomé el desvío natural que seguía el camino y marchamos adelante. Se presentaba una desolación que hubiera hecho meditar a alguien con una menor dosis de confianza. Mi amigo se ocupaba, en tanto, de ingerir algún alimento, mientras mirábamos con "espíritu de safari", robustas liebres que cruzaban despreocupadamente. Una pareja nos tentó y le hice un par de disparos. Mi escopeta es del 14 y los resultados fueron nulos. Los perdigones le resbalaron al blanco sobre la piel.



Camino de salida a Comodoro en el Dique. Curvas entre los cerros. Vegetación esteparia.



En el interior del muro de contención, hacia arriba, cerrando el techo de una de las cúpulas.



Buenos dientes

Cuando habíamos cubierto un buen trecho, más de media hora de viaje, descubrimos una chatita, modelo prehistórico. Algo así como 1928. El vehículo estaba detenido y atentos a la ley patagónica de no dejar sin auxilio a nadie, ofrecimos nuestro concurso, gentilmente desechado. Un rapto, que más tarde reconocí como de genialidad, me impulsó a preguntar:

—¿Falta mucho para Las Chapas?

Aclaro que en Las Chapas arranca el camino secundario al Dique Ameghino. Uno de los hombres respondió:

—¿Cómo Las Chapas? Este es el camino para Comodoro...

Bueno. Resignación. Dimos la vuelta. A poco, marchando a 75/80, el Renault comienza a perder velocidad; paso a segunda, sigue perdiendo, se detiene. Nos miramos. Doy arranque y sale. Otros kilómetros, lo mismo. Opina mi amigo:

—Es una cosa de ahí abajo, señalando el piso.

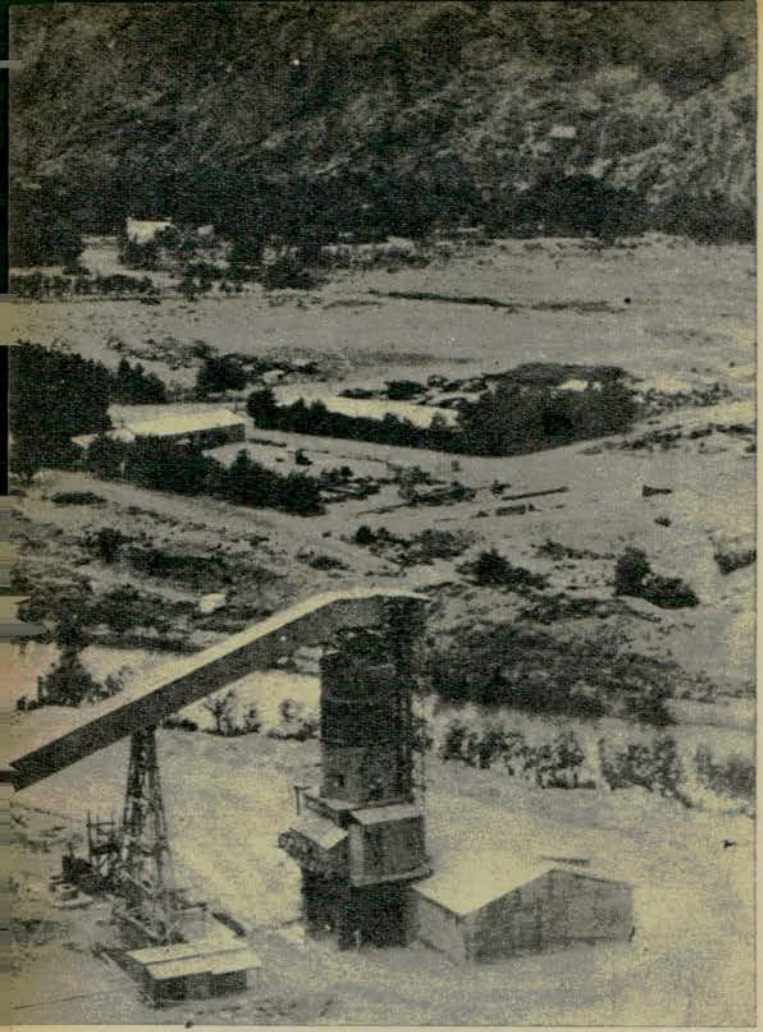
Dudo. Bajo, levanto la cubierta del motor y encuentro un cable de contacto distribuidor-bujía flojo sobre esta última. Hacemos presión y arranca. En seguida, otra vez parados. Bueno, no hay caso. Miradas de desconsuelo. A los cuatro puntos cardinales, ni un alma.

Al tiempo, a lo lejos, algo. La chatita. Bajan los hombres. Explicamos en lenguaje torpe lo que nos sucede. Uno de ellos saca la conexión, muerde el enchufe de metal y lo ajusta. Agrega, con tonito sobrador:

—Hay que tener buenos dientes para esto...

Arrancamos. Por fin, Dolavon de nuevo. Ya son las 10 y nos tendría que faltar media hora para llegar al Dique. Obviamente, estamos un poco atrasados.

En Dolavon —sabia medida— llevamos el Renault a un taller y nos ponen en condiciones los cables. Nos indican la ruta al dique, a través de las vías del ferrocarril. Hay un puente en reparaciones y después de equivocarnos otra vez, salimos con el alma contenta. Hasta Las Chapas, la ruta es un billar. Mantenemos un promedio de 75/80. Unos quince o veinte minutos viajamos bajo un chaparrón torrencial. La soledad sigue siendo nuestra única compañera Finalmente, Las Chapas.



Desde el murallón del dique. En primer plano, una cinta transportadora de la máquina de preparación de la piedra. El río Chubut y más atrás, un puente. A la derecha, piezas de la turbina de la futura central, que requieren la construcción de un nuevo puente para cruzarlas.

Primera vez

Es decir, la estación, los depósitos y vagones abandonados. Por aquí corría el ramal hasta el Dique, que fuera levantado cuando la reforma ferroviaria. Nos detenemos en la solitaria estación, e inspeccionamos el terreno. El viento ulula por ventanas mal cerradas y la comparación con los muertos pueblos del oeste norteamericano nos viene en seguida. Reponemos fuerza con unos previsores huevos duros preparados por nuestras amantes esposas y entramos al camino que lleva ya al Dique. En él, el ripio molesta más. Tramo sin novedades. Un cartel con flecha: "Dique Ameghino". En seguida, tres mil metros de camino de caracol. En algunos tramos, apenas espacio para un automóvil; por fortuna, no hay cornisa.

Serpenteamos entre dos cordones paralelos de cerros. Algunos carteles de la última campaña electoral nos brin-

El murallón del dique Ameghino, impresión de imponencia que recibe el viajero al finalizar el caracol de tres mil metros.

(Continúa en la página 127)



FABRICANTES DE ALFOMBRAS Y ACCESORIOS DE GOMA PARA AUTOMOTORES

Aconcagua M. R.

UNA MARCA DE PRESTIGIO QUE JERARQUIZA TODOS SUS PRODUCTOS

- ALFOMBRAS originales para cada vehículo
- ALFOMBRITAS INDIVIDUALES
- SILENTBLOCKS
- JUNTAS ELASTICAS y/o MANCHONES
- PATAS de MOTOR
- GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA

y una extensa línea de artículos para toda marca de automóvil, camión, furgón, jeep, etc.

DE CARLO · Ford · CHEVROLET · ISARD · STUDEBAKER · IKA · FIAT · NSU

M. PEUMAN R.
Industrial y Comercial

ESCRITORIO - DEPOSITO - VENTAS POR MAYOR UNICAMENTE
VARELA 949 - Tel. 61-8557 y 61-0567
Buenos Aires

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



IMAGENES propaganda

El Aparejo más liviano para los trabajos más pesados
Fabricado bajo licencia de The Lug-All Company Pennsylvania U. S. A.

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

Ahorra tiempo y personal

ADQUIERALO O SOLICITE FOLLETO

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

Nombre .....
Domicilio .....
Localidad .....

SUS DOS GRANDES PREMIOS ANUNCIO EL A. C. A.

En una ceremonia presidida por el titular del A.C.A., doctor César C. Carman, y a la cual asistieron representantes de Y.P.F. y de otros organismos oficiales, se anunció a la prensa la realización de las dos pruebas automovilísticas organizadas por la entidad, que son el VII Gran Premio Internacional de Turismo-Supernafta Y.P.F. y el XLI Gran Premio Argentino de Carretera-Supermóvil Y.P.F.



El presidente del A. C. A. Dr. César A. Carman, mientras precisa detalles a la prensa sobre la realización del "VII Gran Premio Internacional de Turismo-Supernafta Y. P. F." y del "XLI Gran Premio Argentino de Carretera-Supermóvil Y. P. F.". A su lado, el presidente de la Comisión de Carreras, escribano Enrique F. Ghezzi.

La primera de las competencias enunciadas se desarrollará entre el 23 de octubre y el 2 de noviembre del corriente año, sobre un recorrido de 4.621,1 Km. dividido en seis etapas. El itinerario será el mismo que en 1962. Las categorías en que se dividirán las máquinas de acuerdo con su cilindrada. serán las siguientes: categoría "A" (hasta 700 cc.); categoría "B" (de 701 a 850 cc.); categoría "C" (de 851 a 1150 cc.); categoría "D" (de 1151 a 1300 cc.); categoría "E" (de 1301 a 1600 cc), y categoría "F" (de 1601 en adelante). El registro de inscripciones será habilitado el 23 de septiembre y funcionará hasta el 14 de octubre en el horario de 12 a 18 horas.

El XLI Gran Premio Argentino de Carretera 1963-Supermóvil Y.P.F. se disputará del 30 de noviembre al 7 de diciembre, sobre un recorrido de 4.084 Km. dividido en cinco etapas. El itinerario ha variado fundamentalmente con respecto al de 1962, pues esta vez tomará por el centro, oeste y norte del país, a saber: 1ª etapa: Mercedes-Santa Rosa; 2ª: Santa Rosa-Mendoza; 3ª: Mendoza-La Rioja; 4ª: La Rioja-Córdoba; 5ª: Córdoba-Buenos Aires. El registro de inscripciones se habilitará el 11 de noviembre y atenderá de 12 a 18 horas hasta el 22 de dicho mes.

Los interesados pueden recabar datos complementarios sobre las pruebas mencionadas en la oficina de Carreras del A.C.A. y en la Comisión Deportiva Automovilística, avenida del Lib. Gral. San Martín 1850.

LA SALA "AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO" EN EL MUSEO DE LUJAN

Dentro de poco tiempo será oficialmente inaugurada en el Museo de Luján, una amplia sala destinada a "Museo del Automóvil". Por un acuerdo celebrado por nuestra institución con las autoridades de la Provincia de Buenos Aires y las del nombrado Museo, esa muy espaciosa sala llevará el nombre de "Automóvil Club Argentino", y éste proporcionará todos los elementos que van a ser exhibidos al público en forma permanente, empezando por la interesante colección de automóviles y otros elementos producidos por y para la industria automotriz, que actualmente constituyen su acervo museológico privado.

Ahora bien, con el deseo de que la futura "Sala Automóvil Club Argentino" del Museo de Luján pueda contar con el mayor y más completo acopio de unidades que puedan ser reunidos en el país, las autoridades del Club han resuelto hacer un llamado a la solidaridad de todos sus asociados, invitándolos a ceder a esta institución, con destino a la Sala del Museo, los vehículos de tipo antiguo que poseyesen y puedan ser útiles para integrar la línea histórica de la construcción de automóviles, hasta nuestros días, como también cualquier otro elemento significativo vinculado a la industria y el deporte del automóvil, inclusive, por ejemplo, premios, etc. Por supuesto, necesariamente el Club se reserva el derecho de aceptar o no las donaciones que se ofrecieren.



En ocasión de la reunión de prensa convocada por el A. C. A. con el objeto de precisar detalles relativos a la futura habilitación de la sala "Automóvil Club Argentino" en el Museo Luján, aparecen, de izquierda a derecha, el presidente de la Comisión Asesora Museo del Automóvil, Ing. Belisario Alvarez de Toledo; el ministro de Educación de la provincia de Buenos Aires, Dr. Carlos A. Floria; el presidente del A. C. A., Dr. César C. Carman; el director Nacional de Cultura, señor Blas González; el secretario de la Comisión Asesora Museo del Automóvil, Dr. Raúl Fernández de Monjardín el director de Bibliotecas, Museos y Archivos Históricos del Ministerio de Educación de la provincia de Buenos Aires, Prof. Francisco J. Muñoz; y el miembro de la Comisión Asesora Museo del Automóvil, señor Juan José Plini.

ORGANIZACION DE ACTOS PARA EL 60º ANIVERSARIO DEL A. C. A.

En razón del próximo sexagésimo aniversario del A. C. A. (11 de junio de 1964) se ha designado una Comisión Especial que tendrá a su cargo la organización de los actos respectivos. En la foto aparecen los miembros presentes de dicha comisión, que se halla presidida por el Dr. César C. Carman, presidente del A. C. A. La integran, además, los señores Mario Camuyrano, Esc. Enrique F. Ghezzi, Dr. Fernando González Canicova, Enrique González Vidal, Federico Lajud, Dr. Walter A. Saborido, Dr. Plácido Seara y Esc. Roberto F. Vitale.



SE REALIZARON LAS PRIMERAS JORNADAS INTERCOMUNALES DE TRANSITO

CON el objeto de llevar a cabo un amplio y exhaustivo examen de numerosos problemas vinculados con la organización del tránsito en las zonas conurbanas de la Ciudad de Buenos Aires, y los municipios de Ensenada, Berisso y La Plata, tuvieron lugar durante el pasado mes de julio las "Primeras Jornadas Intercomunales de Tránsito".

Durante el transcurso de las sesiones preparatorias realizadas en la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, se resolvió utilizar la Casa Central del A.C.A. como recinto de las deliberaciones. Se integró a Mesa Directiva, la que quedó constituida en la siguiente forma: presidente, ingeniero J. B. García, director de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires; vicepresidente 1º, señor Rama, de la Municipalidad de Avellaneda; vicepresidente 2º, doctor Sarocco, director de Tránsito de Vicente López; secretario, señor Heredia, asesor técnico de la Secretaría de Abastecimiento y Policía Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, y prosecretario, señor Harsich, subjefe de la División Cartográfica del Automóvil Club Argentino.

El desarrollo de las jornadas hizo viable la aprobación de numerosas ponencias y recomendaciones, fruto de intensa labor de los delegados tanto en las comisiones como en el curso de las sesiones ordinarias.



Durante el transcurso de una sesión de las "Primeras Jornadas Intercomunales de Tránsito", aparecen, de izquierda a derecha, el Ing. Mario L. Negri, vicepresidente 1º del A. C. A.; el Cnel. Alfredo C. Cirulli, subsecretario de Gobierno de la provincia de Buenos Aires; el Dr. Félix Laffiandra (h.), secretario de Abastecimiento y Policía Municipal; el Arq. Luis J. Fourcade, secretario de Obras Públicas y Urbanismo; el Ing. José B. García, director de Tránsito de la Municipalidad de Buenos Aires; el Ing. José B. Carrizo Rueda, vicepresidente de Vialidad Nacional; y el señor Federico Lajud, tesorero del Automóvil Club Argentino.



Una vista general de las delegaciones a las "Primeras Jornadas Intercomunales de Tránsito", que se desarrollaron en la casa central del Automóvil Club Argentino.

En la sesión de clausura, el ingeniero José B. García, director de Tránsito de la Municipalidad de Buenos Aires, al destacar la importancia de las jornadas realizadas, expresó entre otros conceptos:

"Creo no equivocarme al decir que todos los delegados a estas Jornadas Intercomunales de Tránsito están plenamente satisfechos de la labor realizada, que se ha puesto de manifiesto a través de largas jornadas de labor diaria. Esta satisfacción por la tarea cumplida no se debe solamente a la cantidad de ponencias y recomendaciones aprobadas, sino porque cada uno de los delegados ha comprendido cabalmente cuáles eran el sentido y la necesidad de estas deliberaciones auspiciadas por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires. En su mayoría, las ponencias tienden a buscar la solución inmediata a los problemas creados por la falta de previsión en la regulación y ponderación del tránsito urbano. Es de esperar que en lo sucesivo, las autoridades responsables de este problema comprendan la necesidad de realizar la planificación, estudio y confección de las obras que deberán en todos los casos contemplar las necesidades comunes futuras".

Más adelante dijo:

"Antes de terminar, quiero dejar expresamente testimoniado, en nombre de todos los señores delegados y en el mío propio, la colaboración prestada por el A.C.A., entidad que además de facilitar las dependencias para las deliberaciones, ha contribuido también económicamente para el buen desarrollo de estas jornadas".

En la sesión de clausura hizo uso de la palabra también el señor Félix Laffiandra, secretario de Abastecimientos y Policía Municipal, quien expresó: "No menos indicado es el agradecimiento al A.C.A., de trayectoria destacadísima en este tema y en esta materia, y que ha querido ayudarnos en toda forma y así lo ha hecho. La Intendencia agradece profundamente por mi intermedio al A.C.A. y promete que, en tanto estas autoridades ocupen un lugar en ella, será cada vez más efectiva la colaboración con el A.C.A., que hace años que viene bregando por un ordenamiento general del tránsito de la República.

"Cuando se trabaja, surgen frutos. En este sentido, las 116 ponencias aprobadas, el trabajo que ya nos promete el Comité Coordinador que se ha creado y la Mesa Directiva, auguran el éxito final de este congreso, que tan bien ha destacado el ingeniero García, llamando a la responsabilidad de las autoridades para que surjan frutos concretos y no nos quedemos como a veces solemos los argentinos, un poco en congresos y en palabras.

"Por eso hago mías las palabras del ingeniero García y llamo a la responsabilidad de todos aquellos que tienen en este momento la misión de gobierno, y comprometo la responsabilidad de la Intendencia Municipal, para apoyar en toda forma, que estas conclusiones se lleven a la práctica a la mayor brevedad y con la mayor concreción.

Nuevamente agradezco a todos, y nada más".

EL DIA DEL EMPLEADO DEL A. C. A.

El Dr. Walter A. Saborido, secretario de la Comisión Directiva del A. C. A., hace uso de la palabra en ocasión del acto realizado para celebrar el Día del Empleado del Club. El mismo, como es ya tradición en la entidad, alcanzó lucidos relieves.



AUTOCLUB





LINTERNA MIRALEJOS... el regalo ideal para caza, pesca, automovilismo etc. Luz alta y baja (alcance 250 metros) **$ 750.** Por giro o personalmente a **E. Cartasso. Libertad 1071.**

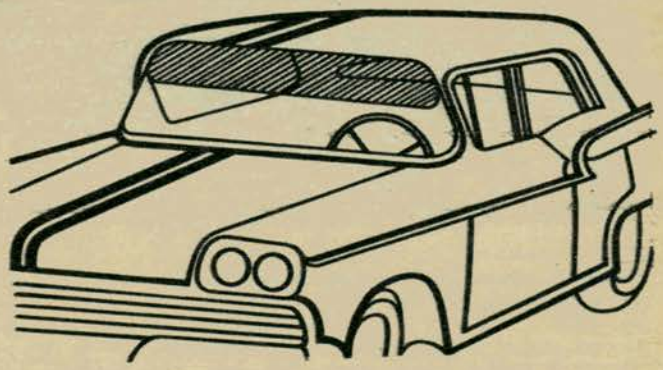
OR-PEC... revolucionario embellecedor de orejas, **pega** sus orejas al instante y no sale con el agua. ¡Véalo! hoy mismo en **RAIMUNDA, Libertad 1071. Envíos al interior contra giro o cheque.**



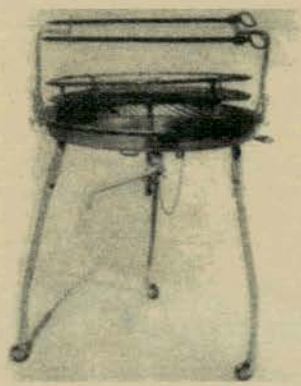
¿QUE ES STYL? STYL ANTI-EMPAÑANTE es un excelente medio para evitar el empañamiento del parabrisas y el deslizamiento del agua sobre "todo tipo de vidrio", manteniéndolos limpios y claros por varias horas. Con este paño, preparado químicamente, aumenta la seguridad del conductor bajo la lluvia, niebla y nieve. ¡COMPRUEBELO! personalmente en **LARREA 725.**

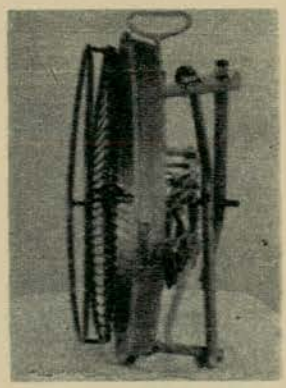


TRAN S.Y.C.A... su AUTO RADIO, integramente a transitores con extraordinaria sensibilidad y sonoridad de concierto. Fabricada por **FAMAR S.R.L.** Distribuyen **Fiore Paniza y Torrá S.A.** Viamonte 1581. Grinberg e Hijo, Corrientes 1824.



¡CUIDADO! Protéjase de los rayos solares y encandilamientos. VISERAS plásticas adhesivas, transparentes en variedad de colores, adaptables a cualquier modelo de coche. CINTA SPORT (calcomanía) para decoración de coches, motos, etc. **Fábrica y distribuye DANTE GUARNIERI, San Juan 3065 T. E. 923-9686 y 97-5559.** Venta en todas las casas de accesorios.





¿Su mejor compañera? 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. **Fabrica y distribuye "GAUCHITA". Chacabuco 380. 5º piso.** Zonas disponibles.



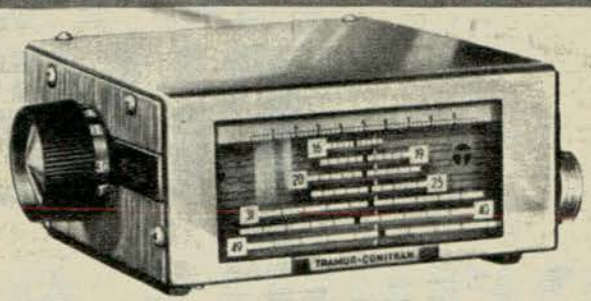
DILFRE, Tucumán 3100 (T. E. 87-6452) ha sido designado por la Studebaker Internacional como representante exclusivo de su famosa LINEA DE MAQUINAS PARA EL MANTENIMIENTO DE PISOS "CLARKE". Obsérvese el modelo CLV-30G Litter Vac, con capacidad de barrido de más de 35.000 pies cuadrados por hora. Recabe informes sobre toda la línea de productos "CLARKE" o solicite representante.

ANUNCIE EN

AUTOCLUB

SU EXCEPCIONAL TIRADA Y EL ALTO PODER ADQUISITIVO DE SUS LECTORES SON UNA GARANTIA DE EXCELENTE RESULTADO.

sugiere

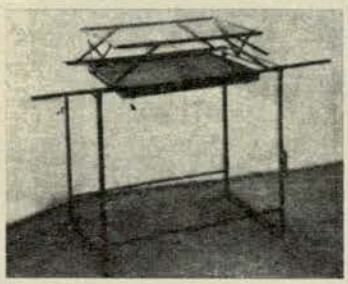


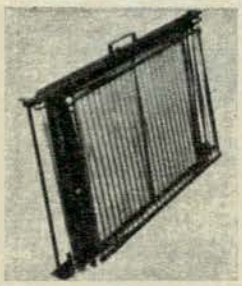
SEÑOR AUTOMOVILISTA: Escuche mientras viaja o en su casa... a toda hora... las radios de Bs. As. y mundiales con el CONVERSOR **"CONITRAN"** de **9 bandas de onda corta.** Med. 14 x 6 de alto y 13 de fondo. **Fabrica y distribuye TRAMUR. Bartolomé Mitre 276, RAMOS MEJIA.** PIDA CATALOGOS E INFORMES.





Un detalle de buen gusto para su coche ESCUDOS INTERNACIONALES de Autoclubs, totalmente inalterables. Precios especiales a revendedores y casas de accesorios. Envíos al interior. **Casa ELIPE S.R.L. Sarmiento 1836, T. E. 45-2595 y 40-1591.**





"SUPER-PARRI". La parrilla-mesa. Patente Nº 134.450. Plegadiza, graduable y desarmable. Se convierte en una útil mesa para camping. Cómoda para transportar en su automóvil. Fabrica y distribuye **"WACU". El Cano 4048, T. E. 54-5718.** Descuentos especiales a socios del A.C.A. HAY ZONAS DISPONIBLES.

SALERNO & Cía.
CONCESIONARIOS
DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES
DE
Lavarropas *Thor*
NACIONALES é IMPORTADOS

SEÑORA!!!

¿Su *Lavarropas* funciona mal? No lo dé a manos inexpertas. Llame al



SERVICE
AUTORIZADO

CATITA

SANTIAGO PLAUL 3260
LANUS
T. E. 208-6411

PESCA-
CAZA-
ESQUI

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

¡HAY UN MODELO PARA USTED!



Modelo PP63, en plástico reforzado, insumergible, 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 MERCRUISER.



FUME EN PIPA...
PERO CON TABACOS:
DOLAR
en 3 tipos

DULCE | SECO
y ahora
DEMI SEC

AUTO CLUB prueba el RENAULT GORDINI IKA

Por HORACIO R. CASARES
Para AUTOCLUB

EL Renault Gordini, hermano "lujoso" del bien conocido Dauphine, salió a la venta en 1962 en nuestro país. Industrias Kaiser Argentina, su fabricante inició su construcción con el objeto de brindar al comprador "algo más" que un simple Dauphine; y lo logró... El Gordini, efectivamente, posee una solución para cada problema que pueda plantear aquél. Básicamente son un mismo automóvil.

Las diferencias son más importantes técnica que estéticamente. En el exterior, el Gordini tiene una banda de color distinto a lo largo de sus flancos. En el interior, nuevos asientos (reclinables), con un espectacular tapizado, suntuoso volante y mejor terminación del tablero (ahora con tapa en la gaveta derecha y otra selección de colores.

El baúl posee un tapizado de goma que lo protege de las rayaduras, y en él se encuentra el depósito de lavaparabrisas.

Técnicamente, se han adoptado todas las medidas conducentes a hacer del Gordini un coche seguro e ideal para el turismo veloz familiar. El mismo motor con más potencia, en el que han sido cambiadas todas las piezas que podrían sufrir mayor desgaste, de manera que su mayor poder no disminuya su vida útil. Caja de cuatro velocidades adelante, con 2ª, 3ª y 4ª sincronizadas, que permite una mejor utilización de la fuerza del motor; y por supuesto brinda seguridad a quien conduce, ya que confiere superior velocidad de reacción ante cualquier imprevisto.



El interior del Gordini está lujosamente terminado, con un excelente tapizado en plástico y tela de nylon.

Estética

Derivado sin modificaciones en la carrocería (salvo baguetas y nombres) del Dauphine, se aprecia en él la línea "redonda" de la época en que fue diseñado (1957). A pesar de esto, su estilo personal y armonioso no se ve afectado por la tendencia "angulosa" de las nuevas carrocerías.

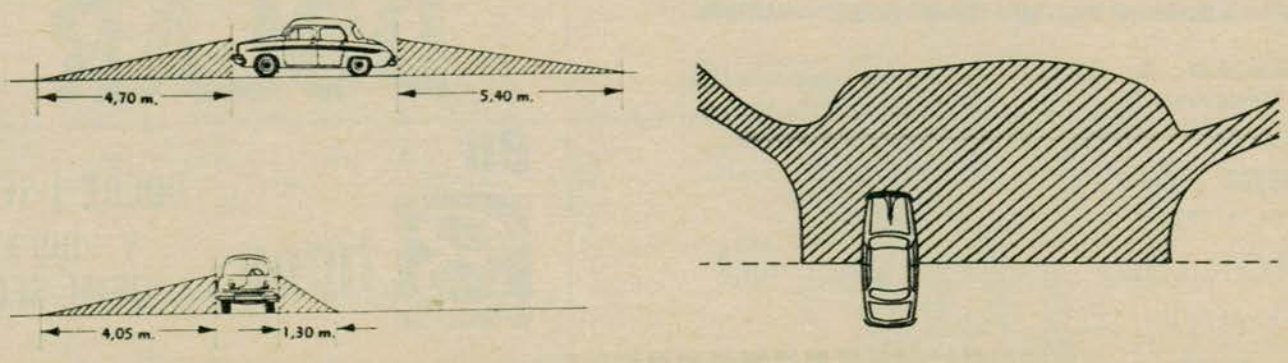
Las reducidas dimensiones de sus ventanillas, son los únicos elementos que juegan en contra de su actualidad.

Capacidad

Sus cuatro plazas, cuatro puertas y amplio baúl, lo hacen prototipo del automóvil familiar de costo reducido. Los asientos delanteros reclinables, excelentemente tapizados, son levemente incómodos por la dureza de su sillón.

Creemos que unos asientos más

VISIBILIDAD





En la prueba de diámetro de giro, el Gordini demostró su pequeño diámetro de giro, que lo hace ideal para la conducción en el tránsito ciudadano.

CONDICIONES DEL TIEMPO EN EL MOMENTO DE EFECTUARSE LA PRUEBA

Temperatura: 15°3.
Humedad: 93 a 99 %.
Presión atmosférica: 753,7 mm.
Viento cuadrante: SE.
Velocidad: 6 km/h.

mullidos, darían más confort y la sensación de mejor suspensión.

El asiento trasero puede alojar hasta tres pasajeros en viajes cortos, siempre y cuando sus dimensiones no pasen de las normales.

El baúl, como dijimos, es amplio y se ve beneficiado por una alfombra de goma que, no sólo preserva los objetos que se transportan en él, sino que también evita las rayaduras de la chapa.

Puesto de conducción

Tablero sencillo y funcional. Los controles se encuentran con facilidad, y la lectura del instrumental es cómoda aún para conductores de baja estatura. Aparte del velocímetro y odómetro, posee indicadores de aguja para el nivel del combustible y la temperatura del agua, y luces de control de presión de aceite y carga de batería.

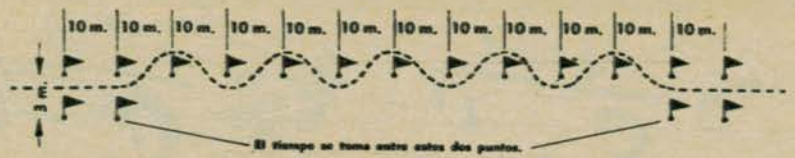
El mando de luces y bocina, están reunidos en una palanquita giratoria a la izquierda de la columna de dirección; el indicador de giro se encuentra a la derecha de la misma.

Los controles de la calefacción, están debajo del tablero, ubicándose el del limpiaparabrisas en su extremo izquierdo. La palanca de cambios está ubicada en el piso, quizá un poco lejos del conductor para nuestro gusto. Detrás de ella encontramos el freno de mano.

ERROR DEL VELOCIMETRO

Velocidad leída ...	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Velocidad real	18,3	27,4	36	46,9	55,3	65,6	73,4	82,1	92

SLALOM O MANIOBRABILIDAD

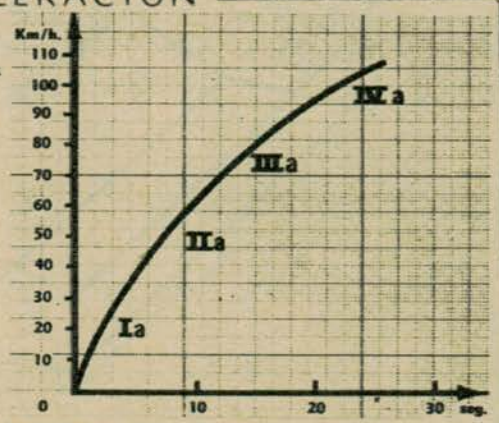


Esta prueba consiste en recorrer 100 metros sorteando banderitas, dispuestas según el esquema adjunto, distantes 10 metros una de otra. El tiempo empleado en recorrerlos y la velocidad media que se obtiene dan un índice de la maniobrabilidad del auto.

Tiempo promedio empleado: 13,3 segundos. Velocidad desarrollada: 27,6 km/h.

ACELERACION

De 0 a 20 km/h.:	2 1/5	segs
De 0 a 30 km/h.:	3 1/5	,,
De 0 a 40 km/h.:	4	,,
De 0 a 50 km/h.:	6 1/5	,,
De 0 a 60 km/h.:	8 2/5	,,
De 0 a 70 km/h.:	12 1/5	,,
De 0 a 80 km/h.:	15	,,
De 0 a 90 km/h.:	18	,,
De 0 a 100 km/h.:	20	,,
De 0 a 110 km/h.:	23	,,



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

RESISTENCIA AERODINAMICA Y RODAMIENTOS (DRAG)

A 100 km. por hora 90 lb. por tonelada de peso.

ROAD TEST
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
AUTO CLUB



En la prueba de frenaje a 100 Km/h., no tuvimos dificultad alguna, ya que el coche de prueba detenía su marcha en una casi perfecta línea recta y muy corto espacio.



La excelente velocidad máxima permite una velocidad de crucero entre 110 y 120 km/h., sin ningún riesgo mecánico y manteniendo siempre una reserva de velocidad por cualquier eventualidad.

Los pedales son de movimiento suave y sin "saltos" de ninguna especie.

Visibilidad

Como dijimos, la superficie de cristales es reducida, pero el formato del parabrisas y la luneta trasera, favorecen la visibilidad.

Carrocería

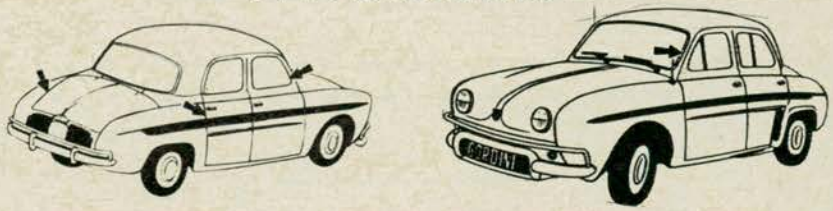
Monocasco y autoportante, está reforzada con unos "nervios" soldados al piso plataforma.

La cercanía y debilidad de los paragolpes y defensas, dejan expuestos los guardabarros, sobre todo los delanteros, de formas un tanto agresivas.

DATOS VARIOS

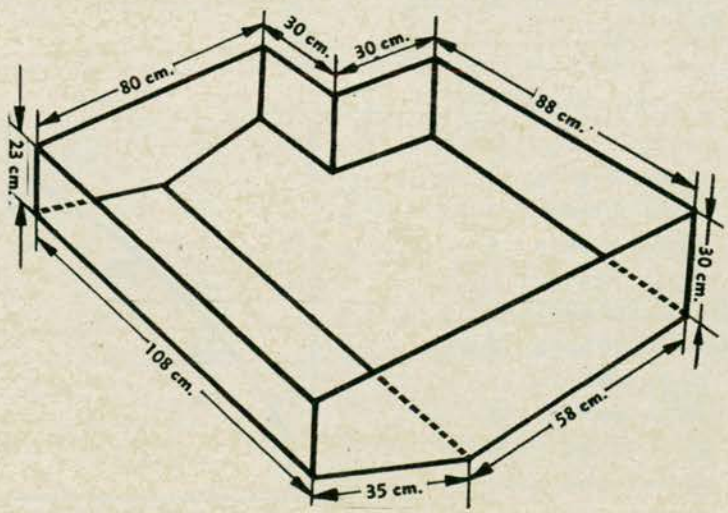
GAMA DE COLORES: Blanco armada, amarillo Jamaica, azul sonata, rojo Briarcliff, negro embajada, verde Glencove.
FORMA DE GARANTIA: 90 días, ó 6.500 kms.
DESPERFECTOS QUE CUBRE: Todos menos neumáticos y baterías.
COSTO DE PATENTE (impuesto a la transferencia incluido): En Capital, $ 22.500; en provincia, 15.500 pesos.
COSTO DE SEGURO: (contra todo riesgo): En Capital, $ 21.149; en provincia, $ 27.393.
PRECIO (de lista): Puesto en Buenos Aires, $ 445.110.
ACCESORIOS: Radio, $ 12.780; calefacción, $ 9.630; protex, $ 2.100.
ENTREGA (plazo): Inmediata.

FILTRACIONES



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

CAPACIDAD DEL BAUL



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.

Terminación

Notable, para un vehículo de su categoría y precio. La cuidada selección de colores y tapizados lo hacen más "importante" comparado con otros automóviles similares.

Impresiones de manejo

Cuando recibimos el Gordini, estábamos compenetrados de los éxitos reiterados en las competencias deportivas en que participó, así es que esperábamos un auto de "carrera"... En esto el Gordini no nos defraudó, pero nos hizo comprender muy bien otras cosas. Entendimos que esas características deportivas, no eran otra cosa que la consecuencia de una mayor seguridad en el manejo. Que ese "pique" y esa estabilidad, hacen que una familia viaje confiada y velozmente; porque el auto permite mantener siempre una "reserva" de potencia para salir de cualquier trance con tranquilidad.

La caja de cuatro velocidades, hace aprovechar mejor los H. P. del motor.

En el viaje de test, recorrimos caminos de toda contextura, desde el asfalto hasta la arena. En todo, el Gordini demostró grandes aptitudes de adaptación, una maniobrabilidad extraordinaria y una muy buena estabilidad.

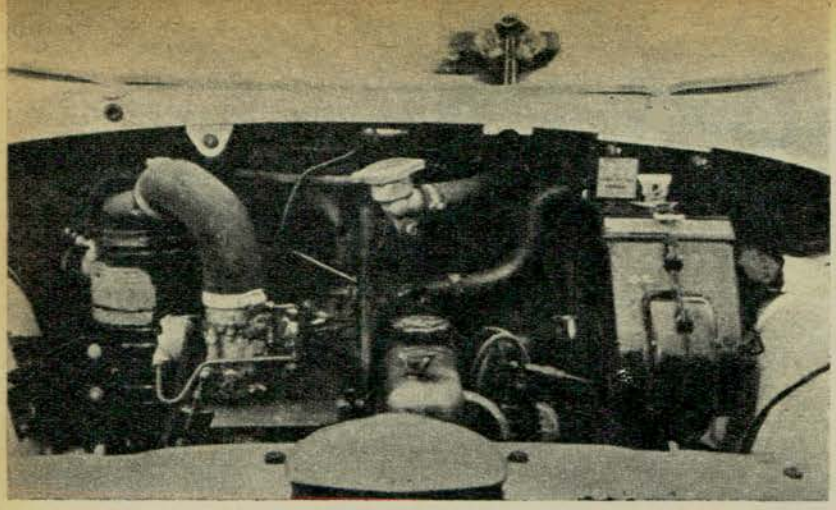
RESUMEN DE LAS IMPRESIONES

Velocidad

La sorprendente velocidad máxima del Gordini (129,5 km/h.), tolera una velocidad de crucero de 110/115 km/h., considerablemente alta en un automóvil utilitario.

VELOCIDAD MAXIMA REAL

129,5 kilómetros por hora.



La disposición del motor permite un fácil acceso a todos sus órganos, lo que hace sumamente fácil su reparación.



En la prueba de maniobrabilidad "slalom", el Gordini demostró una vez más sus notables condiciones de estabilidad y agilidad. Estos quizás sean los elementos determinantes de sus reiterados éxitos en carreras.

FICHA TECNICA DEL AUTO PROBADO

Marca: Renault Gordini IKA.
Tipo: DA-2V 36254.
Año de producción: 1963.
Fabricante: Industrias Kaiser Argentina S. A.
Recibido con: 104 km.
Entregado con 3.638 km.
Kilometraje de la prueba: 3.534 kilómetros.
Chapa Nº 678.508, de la Ciudad de Buenos Aires.
Serie Nº 00864.
Motor Nº 3002947.
Nafta utilizada: Y. P. F. tipo especial.

Aceleración

Superlativa, teniendo en cuenta la cilindrada del motor.

Estabilidad

Este es otro elemento que, sumado a los anteriores, hacen del Gordini un vehículo seguro, en todo tipo de curva. Notamos una marcada tendencia al sobreviraje (oversteer), atribuíble a la irregular distribución de peso, por la ubicación del grupo motor caja, perfectamente controlable debido a la rapidez de la dirección.

Confort en marcha

El Gordini IKA brinda realmente, una agradable sensación de confort, que la dureza de los asientos desmerece en parte. La suspensión es muy buena, aún en caminos muy irregulares.

Dirección

Sumamente rápida y precisa, su pequeño diámetro de giro la hace ideal para el tránsito ciudadano. También notamos sus singulares características en el estacionamiento, en espacios reducidos.

Motor

Muy elástico, "tira" desde 1500 RPM hasta el máximo, sin alteraciones.

Caja de velocidades

Sincronizadas en la 2ª, 3ª y 4ª, es absolutamente silenciosa en estas marchas, no así en la primera y marcha atrás (sin sincronización), en las que se deja oír un molesto zumbido. Las relaciones están muy bien distribuidas.

CONSUMO

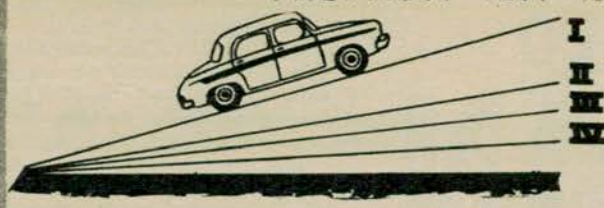
En ciudad: 173 km. con 20 litros de nafta.
En ruta: 247 km. con 20 litros de nafta.

Embrague

Funciona suavemente, su pequeño pedal no ofrece mayor resistencia, lo que hace que no canse, cuando se conduce en tránsito muy pesado.

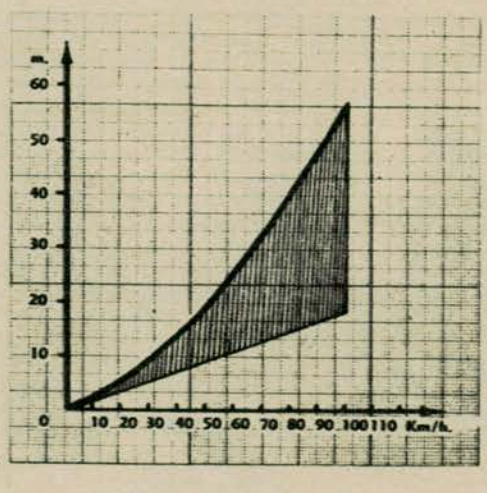
(Continúa en la página 114)

TREPADA (EN %)



I 1ª velocidad: 22 %
II 2ª velocidad: 12 %
III 3ª velocidad: 10 %
IV 4ª velocidad: 5 %

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.:	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Metros recorridos antes de apretar el freno: (1)	1,3	4,6	8	9,7	14,3	22,1	27,3	32,1	40,5
Total de metros necesarios para frenar el auto:	3,9	5,8	7,7	9,7	11,6	13,6	15,5	17,5	19,4
	5,2	10,4	15,7	19,4	26,4	35,7	42,8	49,6	59,9

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



La pronunciada bajante del río permite un descanso a los botes. Cuando las aguas crezcan, aquéllos volverán a brindar sus servicios a los entusiastas turistas.

CONCURRA AL RECREO DEL LUJAN A.C.A.

A sólo 6 Kms. de la ciudad del milagro, es una gentil invitación a una grata jornada dominical

NADIE duda que las modernas condiciones de vida han dinamizado al hombre. Y no existe tampoco ser civilizado que no haya percibido la necesidad de un escape periódico a la rutinaria vorágine de las grandes urbes, como elemento restaurador del equilibrio del organismo y del espíritu. Es decir, que el tan mentado *cambio de aire y de ambiente* no es más que una evasión obligada, una válvula de escape que enerva ansiedades y repara energías. Y estas últimas —y de allí la importancia del turismo como factor de bien común— una vez repuestas, siempre se revierten en los terrenos más variados del quehacer humano.

Pero, ¿cuántas veces al año podemos realmente hacer turismo? ¿Y por cuánto tiempo? ¿Aquellos magros 15 ó 20 días permiten verdaderamente obtener los buscados efectos renovadores, con garantía de permanencia durante los trescientos y tantos días restantes?

Las respuestas quedan reservadas a la propia experiencia del lector. No obstante, nos proponemos sugerir desde estas columnas un medio eficaz de recreación capaz de alcanzar algunas de las finalidades obtenidas por el turismo propiamente dicho, pero que ofrece la ventaja de su práctica frecuente, precisamente en virtud de su dinamismo. Nos referimos a lo que podríamos denominar *microturismo* o *turismo de corto metraje*.

Así, pues, a pocos kilómetros de la capital federal, a veces a sólo *un golpe de acelerador de ella*, se encuentran pintorescos lugares que aguardan ser visitados, en permanente ofrenda de una placentera jornada dominical, y provistos de atractivos lugareños y comodidades no siempre conocidas o, si conocidas, no siempre suficientemente aprovechadas.

Luján es un ejemplo. Lugar de cita de la devoción, el milagro y la historia a escasos 70 kilómetros de Buenos Aires, todo en ella resulta grato a través de su particularísima fisonomía.

La gótica basílica, majestuosa y rojiza, se yergue sobre la ciudad en el mismo sitio donde hace trescientos años se hallaba el Santuario de la Virgen de Luján, conocida también bajo la denominación de *La Virgen Gaucha*. Por ella desfilan permanentemente miles de peregrinos en sincera manifestación de fe. Las piedras trabajadas de su frente constituyen una acabada muestra arquitectónica de estilo medieval, en

La monumental basílica, donde se guarda la imagen de la "Virgen Gaucha". Es objeto permanente de la visita de miles de fieles peregrinos.



la que se observan esculturas de apóstoles y evangelistas al abrigo de dos torres imponentes, de más de cien metros de altura. Su enorme interior —no menos atractivo desde el punto de vista arquitectónico— se halla recubierto por infinita cantidad de objetos e inscripciones, testimonios de fe y de agradecimiento, de resignación o de esperanza.

Fuera del templo, gran variedad de pequeñas santerías callejeras, diseminadas en sus





Las amplias calles y la magnífica arboleda del Recreo Luján del A.C.A., aguardan el fin de semana para poblarse de mayores y de niños.



En el parque infantil del recreo hay de todo para los niños. Sólo falta algo: que transcurra la semana con sus obligaciones escolares y aquéllos pongan, como siempre, la nota de alegría.

alrededores, contribuyen a destacar la marcada tónica religiosa que es ingrediente natural de la ciudad.

Construcciones que datan de la época colonial dan sabor antiguo y pintoresco a las calles de Luján que, con fervor de lo suyo, se ha resistido a desdibujar su característico aspecto a través del paso de los años.

Numerosísimas piezas de interés puede hallarse en el Museo Colonial e Histórico. Allí se exhibe una muy variada gama de figuras de cera, armas, muebles, uniformes, automóviles, etc., los que ordenados en tres secciones independientes, configuran una síntesis viviente, no siempre recordada, del avance de los pasos hacia la realidad de nuestros días.

Allí también, a corta distancia (en Luján todo está cerca y las distancias pueden trasponerse a pie), los naturales atractivos del río invitan a recorrerlo en uno de los botes que habitualmente se alquilan en el lugar.

Por esta excursión de tipo *week end* a Luján, tiene para los socios del A.C.A. un centro de operaciones. Se trata del hospitalario refugio que le brindará el Recreo del Club, ubicado sobre la ruta 7, a 64 kilómetros de Buenos Aires. A él puede accederse en automóvil, o bien utilizando el F.C.D.F.S. dado que se encuentra a escasos 100 metros de la parada Lezica y Torrezuri.

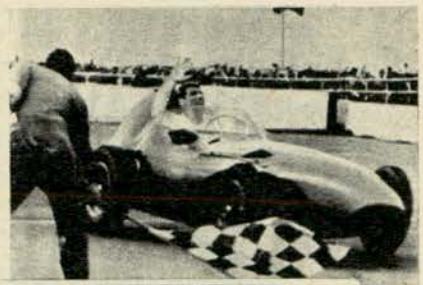
El extensísimo parque del Recreo, ornamentado por una magnífica arboleda, constituye el adecuado marco para una clásica "parrillada", para un partido de fútbol o de bochas, o para un reparador descanso a la sombra de un añejo ramaje, mientras los más pequeños difrutan del soleado y muy bien equipado parque de juegos infantiles.

En el recreo del A.C.A. se ofrece a los socios un esmerado servicio de restaurante y de proveeduría de campo, donde puede adquirirse el reconfortante refresco y toda clase de elementos indispensables para las actividades de camping.

Nuestras palabras han llenado estas columnas. Así también, sabemos que tampoco han de quedar claros en la jornada que el lector marque en su agenda con esta inscripción: "Hoy, microturismo. Destino: Luján".

EN LA PISTA...

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





... Y DESPUES...

Después de la carrera, otra vez Glostora, y su cabello lucirá bien peinado... ¡durante todo el día!

Glostora mantiene EL CABELLO BIEN CUIDADO TODO EL DIA!

Sus finísimos 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

Péinese con

Glostora

el fijador del éxito!

¿SABE UD. CUANTO TIEMPO LLEVA LA REPARACION DE SU AUTO?

Guía práctica en la que se establecen los tiempos aproximados de la reparación de su coche Rambler

Por H. R. C.
Para AUTOCLUB

LA compra de un automóvil es, en la actualidad, un serio problema, por la cantidad de vehículos de distintas marcas que se ofrecen. El comprador se ve apabullado por la variedad de coches y sus ventajas, ya que la industria del automóvil ha llegado a un grado tal de especialización, debido a la terrible competencia que existe, en el cual prácticamente no hay coches malos.

Es, entonces, cuando quien piensa en comprar un automóvil, busca otros elementos de valorización que los tradicionales de economía, pique, potencia, confort, etc.; y allí es donde entra la facilidad de reparación y el valor de los repuestos que, al fin y al cabo, constituyen gran parte de los costos de mantenimiento. Por esas razones es que, en tren de facilitar más elementos para la elección de su vehículo y aun para informar a quien lo posee, hemos decidido iniciar esta pequeña sección, en la que desfilarán las distintas marcas de producción nacional, analizadas en cuanto a los tiempos necesarios para las distintas reparaciones a efectuarse, que, traducidos a un lenguaje más práctico, representan pesos moneda nacional.

Hoy presentamos el **RAMBLER.**

En sus cuatro modelos:

Ambassador 400, Classic Custom, Classic Custom de Luxe y Classic Cross Country.

NOTA: En la tabla que sigue, mencionamos solamente el tiempo aproximado que lleva cada reparación, dado que en todo el país no se mantiene el mismo precio de mano de obra especializada, pero, para tener una base, digamos que ésta oscila entre 150 y 250 pesos por hora. Al precio así obtenido, se debe agregar, por supuesto, el de los repuestos utilizados.

Por razones de espacio, las operaciones a realizar en el coche no se describen en su totalidad; algunas han sido englobadas, y otras han sido olvidadas deliberadamente.

Los tiempos dados para ejecutar los trabajos están basados en experiencias actuales y bajo condiciones normales de taller, mediante el uso de equipo moderno, herramientas de servicio, piezas de repuesto legítimas de la marca y, especialmente, personal técnico altamente capacitado, siguiendo los procedimientos indicados en el "Manual de Taller" y los "Boletines de Servicio" de la fábrica, considerando desde ya que el vehículo se encuentra en perfecto estado de conservación, no estando sus bulones, tornillos, etc. atacados por el óxido.

DESCRIPCION DE LA OPERACION	Hs.	Min.
LUBRICACION		
Engrase completo del coche: Incluye: Lubricar las alemites a presión, el acelerador, el varillaje del freno de estacionamiento, el generador, el distribuidor, las cerraduras de las puertas, los pernos de bisagras, las bisagras y traba del capot. Inspeccionar y agregar lubricante a la transmisión, puente trasero, caja de la dirección y cilindro principal de frenos hidráulicos, agregar agua destilada a la batería y agua al radiador e inflar los neumáticos a la presión correcta		36
ACEITE DEL MOTOR: Cambiar		12
CAJA DE VELOCIDADES Y SOBREMARCHA: Vaciar y rellenar		12
LAVADO Y LIMPIEZA		
Lavar el vehículo		30
Lavar, encerar y lustrar el vehículo	1	30
Recubrimiento protector: de la parte inferior de la carrocería y debajo del capot del motor	1	42
INSPECCION DEL VEHICULO		
Carrocería: Ajustar. Incluye: Ajustar los bulones de la carrocería, apretar las bisagras de las puertas, paragolpes, parrilla, silenciador de escape, caño de cola del escape, controles remotos de las puertas, bulones de las ruedas, patente y bulones de guardabarros	2	
GRUPO MOTOR, CAJA Y DIFERENCIAL		
Válvulas, aros de pistón y cojinetes de bielas: Incluye: Rectificar las válvulas, quitar el carbón; reemplazar los aros de pistón y los cojinetes de biela, afinación del motor	13	36
Motor: Reacondicionar el vehículo. Incluye: Desarmar, inspeccionar, rectificar los cilindros, colocar los pistones, los aros, los pernos de pistón, alinear las bielas, rectificar las válvulas y afinar el motor, reemplazar los cojinetes de bancada y de bielas	20	24
Motor: Afinar. Incluye: Verificar la compresión, limpiar y ajustar los platinos del distribuidor y electrodos de bujías. Verificar todos los cables del encendido y las conexiones. Limpiar las cañerías de combustible y filtro. Ajustar la tensión de la correa del ventilador. Apretar los bulones de la tapa de cilindros y de los caños múltiples. Poner a punto el encendido. Verificar el vacío y ajustar el carburador. Limpiar y llenar con aceite el filtro de aire. No incluye el ajuste de los botadores de válvulas	1	48
Cárter del motor: Sacar y colocar (incluye limpiarlo y cambio de aceite)	2	30
Bomba de aceite: Reacondicionar con la bomba extraída		30
Filtro de aceite: En derivación. Reemplazar		18
Carburador: Recorrida general. Incluye: Sacar, ajustar y colocar el nivel del flotante. Reemplazar todas las empaquetaduras	1	48
Carburador: Ajuste y prueba de consumo usando un medidor de consumo	1	
Bomba de combustible: Recorrida general. Incluye: Sacar, colocar y reemplazar toda pieza necesaria	1	30
Tanque de combustible: Sacar y colocar. Incluye: Limpiar el tanque y ajustar la unidad del tanque del indicador del nivel de combustible a lectura correcta	1	
Filtro de aire: Limpiar o reemplazar		18
Silenciador de escape: Reemplazar. Incluye: Soltar amortiguadores y levantar carrocería	1	
Correa del ventilador: Reemplazar y ajustar		12
Bomba de agua: Recorrida general. Incluye: Sacarla y colocarla	1	42
Radiador: Sacar y colocar. Incluye: Vaciar y rellenar		36
Motor de arranque: Recorrida general. Incluye: Tornear el colector y probar la armadura	2	
Mando Bendix del motor de arranque: Reemplazar. Incluye: Sacar y colocar el motor de arranque		54
Distribuidor: Sacar y colocar. Incluye: Poner a punto el encendido		24
Distribuidor: Recorrida general. Incluye: Sacar y colocar el distribuidor, limpiarlo, limpiar los contactos de la barra, el rotor y la tapa; verificar la tensión de resorte del brazo ruptor, poner a punto el encendido y reemplazar toda pieza fallada	1	6
Tapa del distribuidor: Reemplazar. Incluye: Limpiar la barra del rotor		18
Condensador del distribuidor: Reemplazar. Incluye: Probar		18
Bujías: Limpiar y ajustar		30
Bobina de encendido: Reemplazar. Incluye: probar		30
Generador: Recorrida general y limpieza. Ajuste del regulador de carga. Incluye: Sacar y colocar el generador, reemplazar toda pieza fallada, tornear el colector, rebajar los separadores de mica y probar la armadura	2	12
Regulador de carga: Probar, limpiar y ajustar		30
Batería: Limpiar y ajustar los terminales		12
Bocina: Reemplazar una		24
Faros delanteros: Alinear		30
Pedal de embrague: Ajustar		18
Disco y conjunto del embrague: Reemplazar. Recorrida general. Incluye: Sacar y colocar la caja de velocidades, el embrague, ajustar los balancines de la placa de presión y apretar los tornillos del volante del motor	4	18

	Hs.	Min.
Forros del disco de embrague: Reemplazar. Con el disco fuera		48
Cojinete de desembrague: Reemplazar. Con la caja de velocidades extraída		18
Resorte de retorno del pedal de embrague: Reemplazar	Sin	cargo
Eje del pedal de embrague: Reemplazar		18
Caja de velocidades: Sacar y colocar. Con o sin sobremarcha. Incluye: Ajustar el pedal de embrague	1	42
Cable de velocímetro: Reemplazar		18
Mecanismo de cambios: Ajustar varillas		30
Caja de mecanismos señal direccional: Reemplazar. Incluye: Desmontar volante de dirección		30
Caja de sobremarcha: Sacar y colocar. Incluye: Sacar caja de velocidades	1	54
Eje de propulsión y/o cojinete central: Reemplazar	2	
Barra de torsión: Reemplazar	1	42
Articulación universal: Reemplazar. Con transmisión normal o con sobremarcha	1	30
Puente trasero completo: Sacar y colocar. Incluye: sangrar los frenos y saca y tubo empuje	2	30
Carcaza del diferencial y conjunto de corona y piñón: Sacar para inspeccionar y colocar. Con la cubierta del puente trasero en el vehículo. Incluye: Desarmar, limpiar, inspeccionar y reemplazar toda pieza necesaria	3	12
Puente trasero: Recorrida general	9	
SUSPENSIONES		
Trasera		
Espiral: Reemplazar uno		18
Reemplazar dos		24
Estabilizador: Reemplazar		30
Soporte del estabilizador: Reemplazar. Lado izquierdo	1	
Tensor del eje de propulsión: Reemplazar		18
Delantera		
Verificar el avance, la comba y la convergencia de las ruedas delanteras: Incluye: Verificación del juego del tren delantero y balanceo de ruedas	1	12
Suspensión delantera: Recorrida general. Incluye: Sacar y colocar resortes, sangrar frenos delanteros y ajustar ángulos de avance comba y convergencia. Un lado	3	30
Dos lados	4	30
Punta de eje delantero: Reemplazar		30
Brazos inferiores de suspensión: Reemplazar. Un lado		48
Dos lados	1	24
Resorte delantero: Reemplazar. Un lado		36
Dos lados	1	6
Amortiguador delantero: Reemplazar. Un lado		12
Dos lados		24
Brazo superior de suspensión: Reemplazar. Un lado	1	6
dos lados	2	
Dirección: Mecanismo de la dirección: Ajustar sector y tuerca. Apretar perno de montaje. Ajustar varillaje, ajustar cojinetes ruedas delanteras, inspeccionar amortiguador y presión de neumáticos	1	24
Caja de la dirección: Apretar contra la carrocería		12
FRENOS		
Ajustar y sangrar: Incluye: Regular el ajuste de los excéntricos solamente y sangrar los cuatro frenos	1	
Zapatas de frenos: Forrar todas: Con las zapatas extraídas	1	
Frenos y cables: Aflojar y ajustar. Incluye: Sacar y colocar las ruedas y los tambores, limpiar los forros, lubricar los platos de frenos, lubricar todas las conexiones, aflojar y lubricar los cables, limpiar, engrasar y ajustar los cojinetes de las ruedas delanteras y agregar fluido al cilindro principal. Agregar sangría de frenos si fuere necesario	2	12
Frenos: Sangrar todos		30
Sistema hidráulico de frenos. Recorrida general: Incluye: Bruñir el cilindro principal y los cilindros de ruedas si fuere necesario. Soltar, lubricar y ajustar los frenos y cables, sangrar todos los frenos y reemplazar mangueras de freno si fuere necesario	6	12
Freno de estacionamiento: Ajustar		18
RUEDAS		
Ruedas y neumáticos: Rotarlos para conservar la duración de los neumáticos y balancear todos los conjuntos de ruedas. No incluye desarmar y armar neumáticos	2	12
Cojinetes de ruedas delanteras: Ajustar ambos, ambas ruedas		18
LIMPIAPARABRISAS		
Conjunto del limpiaparabrisas completo: Sacar y colocar	1	30
Motor del limpiaparabrisas: Sacar y colocar	1	
ACCESORIOS		
Antena de radio: Instalar		24
Radio: Instalar	2	
Luz de niebla: Colocar dos	1	18
Lamparita piloto de radio: Reemplazar		30
Parlante trasero de radio: Instalar		48
Luz de compartimiento trasero: Instalar		18
Fundas de asientos: Instalar de paño o fibra	2	
Luz del compartimiento del motor: Instalar		30
Lavador del parabrisas: Instalar	1	

AGRADECEMOS A INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA EL HABERNOS PROPORCIONADO LOS DATOS QUE HAN HECHO POSIBLE ESTA NOTA DE TANTA UTILIDAD PARA NUESTROS LECTORES.

87/1748

ahorre!

Deposite su dinero en Caja de Ahorro del Nuevo Banco Italiano.

8% DE INTERES ANUAL

y estas ventajas:
Sin límite de cantidad. Exento de Impuesto a los Réditos. Reembolsable a su sola presentación.

NUEVO BANCO ITALIANO
FUNDADO EN 1887

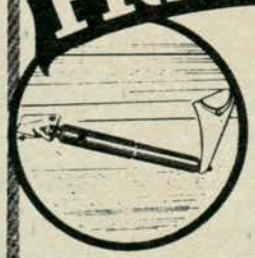
CASA MATRIZ: Rivadavia y Reconquista, Buenos Aires, y Sucursales.

PARA SU CITROEN 2 CV
ESTABILIDAD TOTAL



SUPRIME EL "GALOPE" EVITA LOS INCONVENIENTES DEL "GOLPE" DE FRENO

AMORTIGUADORES FRIC-ROT



UNICOS CONSTRUIDOS CON SOPORTES ESPECIALES DELANTEROS Y TRASEROS

RUATA y CIA. S.R.L.
PAVON 2101 Esq. RINCON
T.E. 23-3678 Y 23-4152 - BS. AS.

Y EN LAS MEJORES AGENCIAS CITROEN

ANGEL LUIS PASCUALI EL VOLANTE POETA

Por
JUAN C. VALENTE
Para AUTOCLUB

ESTOS recuerdos brotan del año 1937, cuando recién tomaban firmeza los grandes premios automovilísticos organizados por esta entidad, en carreras de muchas etapas. Las personalidades de sus cultores concitaban el interés general, asombrando no pocas situaciones, al parecer, reñidas con la del "corredor automovilista".

A éste sólo se le imaginaba dueño de temperamento audaz, por sobre todas las cosas, siempre ávido de velocidad y preso de vértigo. Y entre el centenar que ese año se dio cita para disputar el Gran Premio, organizado por el Automóvil Club Argentino, llamó poderosamente la atención que lo hiciera un cultor de la poesía.

Tripulaba el automóvil número 57, marca Ford V-8, cosa que hacía con bastante acierto, enterándonos luego que era un joven oriundo de Vicente López (Buenos Aires), que desde su adolescencia había practicado el remo y escribía versos. Su nombre era Angel Luis Pascuali, y en esa primera competencia pagó, merecida y lógicamente, su "derecho de piso". Poco después, integró, junto a Emilio Karstulovic, Antonio Pereyra, A. McCarthy, Daniel Musso, Arturo Kruuse, Luciano Murro y G. López Piñeiro, el núcleo que efectuó el "raid" Montevideo - Río de Janeiro, que ganó el brasileño Norberto Young.

Allí, Pascuali tripulaba una "baquet" Ford V-8, que llevaba detrás del asiento nada menos que cinco ruedas armadas como auxilio. Para retornar, como escaseaba el dinero, resolvieron hacerlo en caravana de buena voluntad, cuya meta fue la sede que entonces teníamos en la calle Libertad 1235. Antes de iniciar el regreso, fueron recibidos por el presidente de los EE. UU. del Brasil, Dr. Getulio Vargas.

El romántico de Vicente López

Suavidad de terciopelo
ponían en la mirada;
si la sombra tiene sombra,
en esos ojos estaba.
Con ser tan dulces y buenos,
les brillaba una luz mala;
luz prendida en mi recuerdo,
que me va quemando el alma.
¡Ay, chilena, no me mires;
no me mires, te lo ruego.
Que me esperan en mi casa,
y si me miras... ¡no vuelvo!

(De "A UNA CHILENA")

Deliciosas estrofas suyas como éstas, irán salpicando esta nota, que darán la pauta de su capacidad y verba en la rima. Todavía recuerdo que en aquel Gran Premio del año 1937, la afición deportiva, al saberle cultor de la poesía, le dio en llamarlo "El Romántico de Vicente López", siendo tema para una pieza musical del compositor Servidio. Y entre sus rivales de entonces, los demás apodos fueron "El Patrullero" (Manuel Arrouye); "El Colectivero" (Daniel Musso); "El Canillita" (Antonio Vázquez), y "El Maestro" (Martín Berazategui).

Mientras reconocía las rutas, Pascuali se dedicaba a recoger plantitas o piedras raras. Además, Pascuali tenía la condición de guiarse por las estrellas y coleccionar hongos.

Estando en carrera, Pascuali competía evidenciando tesón y condiciones que le permitían ser rival de mérito. Tanto era así, que al año siguiente, no más, gustó de ser vencedor en una etapa en el Gran Premio del Sur Argentino, que ganó el oriental Héctor Supicci Sedes. Fue en la última que se efectuó entre Bahía Blanca y La Plata, sobre más de 950 kilómetros, al promedio de 113,384 kilómetros por hora. Ese mismo año, en la segunda competencia rutera de esa entidad (eran otros tiempos) o fuera el Gran Premio Argentino de las Catorce Provincias, que entonces tenía el país, en la octava etapa corrida entre Mendoza y Santa Rosa, logró vencer nuevamente el promedio de 103,879 kilómetros por hora.

Placé en un Gran Premio

Y en una amplia rectificación de condiciones, se adjudicó el segundo puesto en la clasificación general, detrás de Ricardo Risatti. ¡Ya era placé en un Gran Premio! Su temperamento sereno, suave, soñador, le permitía esparcirse en sus estrofas. Si antes el deporte del remo no lo había apartado de ellas, tampoco el riesgo ni el fragor del automovilismo lo conseguían.

Mil Millas de la emoción
le va corriendo el recuerdo...
Para la cita de honor
ya llega entre los primeros...
Julio Pérez... Julio Pérez...
¡Otros te iremos siguiendo!

(De "LAS MIL MILLAS DEL 40")

El Gran Premio

Aún conservo vivido el recuerdo de aquel paisano que ante el balseo de coches de carrera para cruzar el Río Negro, le ofreció, espontánea pero firmemente, un arrugado billete de cinco pesos moneda nacional "por si la hacían falta". Y ese amable gesto del paisano de rostro curtido por el viento, todavía lo conceptúa como el premio más importante que en lo afectivo no lo superaron cheques por sumas mucho más elevadas que recibió posteriormente.

De temperamento sensible en grado sumo, Angel L. Pascuali era el que siempre accedía a los pedidos más curiosos de los pequeños admiradores. Siempre elogió sus predisposiciones en servir de algo a los volantes, ya fuera en alcanzarles agua para los radiadores o simplemente cuidar neumáticos. Cuando el Gran Premio de 1939, era el encargado de suministrar órdenes por repuestos a sus compañeros de marca, hallándose en Concordia, por bromear, telegrafió a Domingo Marimón, anunciándole su separación del equipo. La broma fue tomada en serio por el destinatario, quien, todo preocupado, le inquirió las causales, muy compungido, al día siguiente.

La modalidad de Pascuali le permitía disfrutar plenamente de las bellezas naturales de paisajes, exta-

siándose ante ellos. Ruinas milenarias del Norte de nuestro continente le maravillaban, captándolas con gran interés. En el Gran Premio Internacional de 1947, o sea el primero de la posguerra, se clasificó cuarto en la general, precedido por Oscar A. Gálvez, Eusebio Marsilla y Víctor García. Después, participó en las Mil Millas de ese año, realizadas en un día de altísima temperatura: 36 grados centígrados a la sombra y con fortísimo sol.

En la etapa a Bahía Blanca, tuvieron viento de cola los coches, abandonando 79 por recalentamiento de motores. Allí venció Pascuali, al promedio de 120,405 kilómetros por hora. Entonces, un matutino de esta Capital encabezó su información con un título dibujado a nueve columnas, que decía: "Pascuali, avión a chorro de las Mil Millas". Al regreso, ganó José A. Cordonnier, cuyo promedio no superó al de Pascuali, pero se adjudicó la competencia.

Siempre sereno, deleita conversar con Pascuali, cuya palabra es la de un soñador ávido de horizontes y conquistas. Y con su expresión, el oyente se adentra de tal forma en su relato, que vive el acontecimiento que narra. Por ejemplo, cuando recordó pasajes del Gran Premio de la América del Sur, diciendo: "Largamos de Lima, envueltos en mucha niebla, y al llegar a Trujillo, pese a que ibamos todos con mucho cuidado, advertí que detrás mío subia la ruta serpenteante de montaña un auto a gran velocidad. A poco, el mismo me aventajaba, y pude ver que era el de Fangio, ansioso en dar alcance a Oscar Gálvez, que iba adelante. Fue todo un espectáculo esos dos potentes faros lanzados como centellas".

Capitán Juan de Juffré,
que estás en la eternidad...

(Del "A San Juan")

Tercero detrás de Fangio

Por ese entonces, junto con Angel Lovalvo, sobre coche MG de 1.500 c., estableció un récord de marcha en 100 horas continuas de manejo, en Moreno.

Prueba de inquietud, la dio cuando tomó a su cargo la máquina pistera que había sido de Mario Pedro Chiozza, y tenía dos motores Mercury. Pero el andar del tiempo, juntamente con el progreso de la técnica, no le permitieron a esa máquina volver por sus fueros. Resultaba algo pesada, y las dimensiones de su chassis no la hacían apta frente a otras más cortas y bajas.

De esa máquina, que posteriormente fue desarmada, recuerdo lo mucho que le rindió en el Circuito de Necochea, en 1949. Tras brindar interesante espectáculo en la puja con Juan Manuel Fangio, quien resultó vencedor, obtuvo meritorio tercer puesto detrás, de "Emart". Fangio piloteaba entonces la monoplaza Chevrolet sobre chassis Volpi, que posteriormente empleó para correr Onofre Marimón.

Y al citar al malogrado Onofre Marimón, Pascuali me exhibió orgullosamente un cuadro donde se exhibe una de las tantas cartas que Onofre le dirigiera cariñosamente desde Cosquín, donde él residía. Entonces, Pascuali me narró, en forma pausada, que cuando éste debutó en la carrera de Mar y Sierras, su padre, que competía en otro coche, le solicitó que mediara ante Onofre, como corredor veterano, para que éste no cometiera imprudencias. Ante el doble compromiso, representado por las dos amistades, Pascuali optó por pedirle al hijo que respetara las curvas, no tratando de convertirlas en rectas, y que también prestara debida atención a los "badenes" y "lomos de burro" o desniveles del camino.

Todavía están frescas para Pascuali las expresiones de Domingo Marimón, al inquirirle instantes más tarde el resultado de su gestión ante el hijo. "¿Le dijiste? ¿Te atendió? ¡Como a vos te respeta tanto!".

Contra las emboscadas del peligro,
avanzadas de la prudencia,
a lo largo del camino.
Prevención que marca el riesgo;
toque de alarma en grafismo;
exorcismo contra la fatalidad;
ABC de la cordura,
sujección de la locura
y de la velocidad.

Brújula y guía en el mar
tortuoso de los caminos;
compañeros del viajero,
aliadas del buen destino,
¡señales del Automóvil Club
[Argentino!

(Texto del "Señales del Automóvil Club Argentino")



Angel L. Pascuali, a la derecha del lector, posa con su copiloto, Domingo Calegaris mientras sellan su coche para lograr un Gran Premio del Automóvil Club Argentino. Entonces frisaría en los treinta años de edad, ahora tiene cincuenta y tres, con estado general muy bueno.

"MADRID Y EL..

(Viene de la página 18)

los caminos españoles; también aquí, desde todos los ángulos de la rosa de los vientos, se concentran vascos, catalanes, gallegos, aragoneses, andaluces, castellanos, cada cual dueño de Madrid. Me contagia el río humano que trasiega simpatía hacia el viajero. Pasa una joven madre llevando de la mano una encantadora personilla de 6 ó 7 años. El azoramiento del niño no sabe qué mirar: todo lo inquieta, lo seduce, lo lleva y lo trae... Impaciente, la madre, con un zamarrón más prometedor que real, le lanza un: "¡Vamos, espabílate, que estás en Madrid!"...

Sin vacilar, recojo la alusión; es como si alguien me dijera: "¡Vamos, despierta! ¡Mira, que tus ojos se desojen de mirar! Esta maravilla es Madrid".

Ferrari el patrón del "CABALLITO"

La vida apasionada en 45 años de actividad y 25 de competencia, del creador de bólidos mecánicos más pertinaz conocido desde 1940 a nuestros días. Su origen, sus luchas, sus triunfos, sus amarguras

Por
LUIS P. BUZZONI
Para AUTOCLUB

ANTES de 1940, en el llamado período romántico del automovilismo, el "patrón" indiscutido fue Bugatti. Todos recordarán las luchas, triunfos y el ocaso de ese gran creador.

Después de 1940, Enzo Ferrari, "el emiliano", aparece en la escena del automovilismo deportivo, con su larga experiencia, cultivada desde 1919, de mecánico y volante. En 1924, en una Alfa-Chiribiri, ganó la Copa Acerbo, siendo compañero de época de otros grandes inolvidables: Antonio Ascari, Alverá, Balestrero, Brambilla, Campari, Cercignani, Malinverni, Materassi, los Maserati, Másperi, Weber y otros que brillaron del 20 al 30.

Después, Ferrari es ingeniero de primera línea en el equipo del Alfa-Romeo, donde forma en 1929 la escudería homónima, que contó con pilotos de la valía de Varzi, Nuvolari, Chirón, Fagioli, Caracciola, Farina, Wimille, etc. Más de un centenar de victorias en la P.2, la P.3, la "Bimotore", la 2900B, la 8035, la 2300 Mil Millas, la 308, tenían el sello del creador Jano y el de Ferrari en la década que va del 30 al 40.

En 1939 su carácter ambicioso, descontento y no conforme con todo eso, lo lleva a buscar su propia marca con sus propios modelos, con sus motores, para discutirle supremacía a los Alfa, Maserati, Talbot, Mercedes, E. R. A., Auto-Unión, y otros que actuaban en la F.1 y la sport de antes de la última guerra.

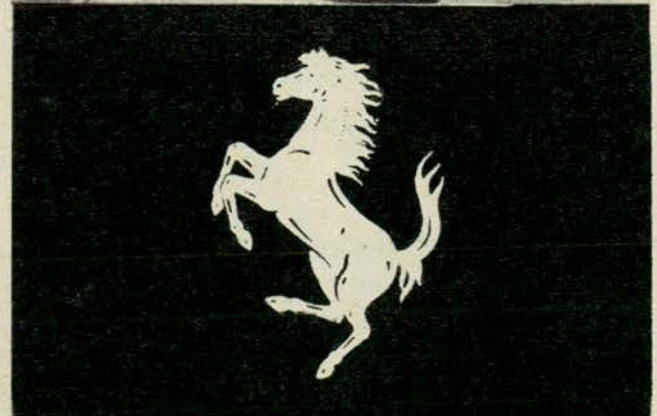


Transcurrido el impasse bélico, en 1946 Ferrari, instalado en Maranello, cerca de Módena, en un pequeño taller realiza el "815" un ocho en línea con el que Alberto Ascari da sus primeros pasos en las litro y medio. Después vendrá la "125" sport y competición y los "grand prix", con motores clásicos 12 en V a 60° que rendían de los 72 HP en alimentación normal, hasta 315 HP con compresor triple, esas monoplaza de 650 kg., 275 km/hr., con 5 velocidades, chasis tubular, suspensión independiente anterior y De Dion posterior.

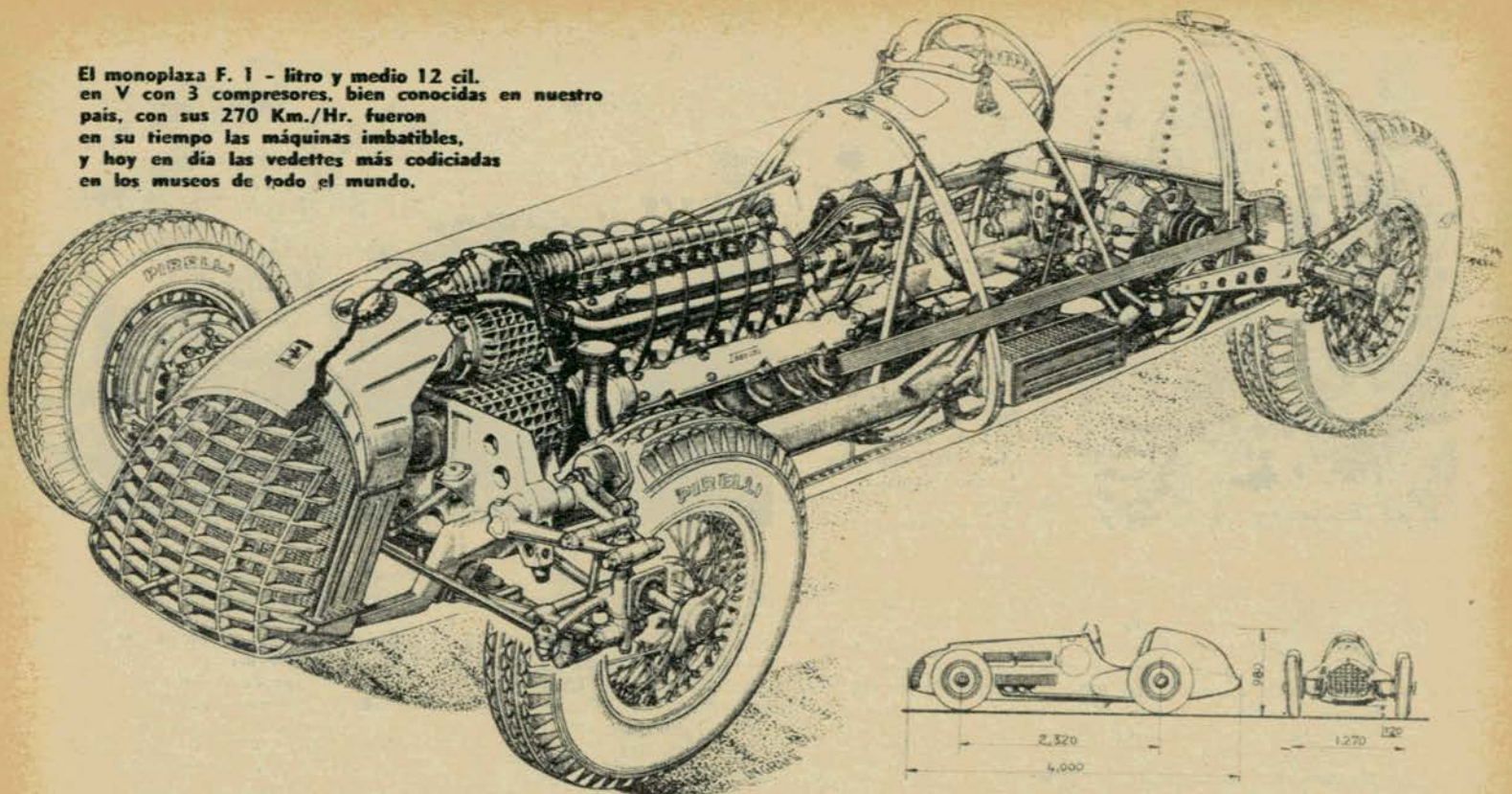
La insignia del caballito

La insignia de la "Scuderia", un caballo negro encabritado es el mismo motivo que llevaba en el fuselaje de su avión de caza, el as italiano de la primera guerra, Barraca, y cuyos parientes obsequiaron a Ferrari, después de una victoria en 1935.

Llegado 1947, la "ditta" se había agrandado, contaba con 60 obreros, buena cantidad de máquinas, herramientas, fundición pro-







El monoplaza F. 1 - litro y medio 12 cil. en V con 3 compresores, bien conocidas en nuestro país, con sus 270 Km./Hr. fueron en su tiempo las máquinas imbatibles, y hoy en día las vedettes más codiciadas en los museos de todo el mundo.

pia, armado en serie. Su nombre era bien conocido y con una clientela amplia.

Para 1949 el reglamento F. 1, varía, pasa del litro y medio sobrealimentado al 4.500 cc. normal, la F. 2 ve nacer la "166' —Inter— en los modelos Coupé, Mil Millas y la monoplaza F. 2 todos con motores 12 en V,60º de 2 litros, con camisas desmontables. La monoplaza tenía motor 4 cil. en línea, doble árbol a la cabeza, rendía 180 HP a 7.000 rpm. la máxima era de 250 km/hr. Todo el conjunto de la "500" —creación del Ing. Lampredi—, pesaba 600 kg. Con estos modelos Ferrari obtuvo resonantes triunfos. Chinetti gana la reapertura de Le Mans, Farina el 3º G.P. de Rosario, Biondetti la 9ª vuelta de Sicilia y la 16ª Mil Millas, el G.P. de Bruselas y el de Roma por Villoresi, Suiza y Silverstone más el G.P. de Europa en Monza por Ascari, Mónaco por Fangio, las 24 horas de Spa por Chinetti. Que en 1950 se continúan en Argentina, Marsella, Palermo, Mil Millas, Módena, Roubaix, Luxemburgo, Aix les Bains, Bologna, Barcelona, etcétera. Es el año clave de la "500" F.2 y la "166" Inter. que fue el preanuncio de otros éxitos y el origen posterior del "500" —Mondial—.

En los años 1951/52, docenas de victorias. En la F.2, gana los G.P. de Argentina, Siracusa, Pau, Marsella, San Remo, Monza, Goodwod, Suiza, Aix les Bains, Roma, Portugal, Nápoles, Rouen, Inglaterra, Alemania, Italia, y el G.P. Módena. En sport vencen en Sicilia la 18ª. Mil Millas, el Rallye Marruecos, el 1º Tour de France y la Carrera Panamericana. En ese lapso aparecen la "212" —Inter—, la "250" —Europa— y la "340" —América— con sus derivadas "340" —Méjico— y el "342" —América— versión de gran turismo. Toda una gama de modelos con los 12 en V que parte de 2 litros pasando luego por el 2.400 al 2.600 al 3 litros para llegar al 4.102 cc. de la Panamericana que rendía 300 HP y 270 km/hr. en su chasis de 900 kg.

Cien triunfos en 1953

Durante 1953, un centenar de victorias, en lucha a muerte contra la Maserati, con un material humano de primera como Ascari —campeón del mundo en 1952 con 6 triunfos y 5 récords de vuelta e igualmente en 1953 con 5 y 4 respectivamente—, Villoresi, Rosier, Farina, Hawthorn, Marzotto, Maglioli y varios más que obtienen para la Ferrari el 2º Campeonato en F.1 y de marcas sport por la copa C.S.I. Que se renovará en 1954 con las victorias de Le Mans, 12 horas de Casablanca, 1.000 km. de Buenos Aires, 12 hs. de Reims, las 500 Millas de Rafaela, los G.P. Primavera e Independencia en la Argentina, las 6 hs. de Castelfusano,





Enzo Ferrari, a quien los italianos llaman el "mago de Maranello", es el autor e intérprete principal de una de las historias más pintorescas del automovilismo deportivo de las últimas décadas.



Vencedoras absolutas en la reciente 31ª edición de las 24 Horas de Le Mans, las Ferrari obtienen las 6 primeras posiciones. En la foto la Ferrari 250 Prototipo (2953cc.) ganadora con el equipo Scarfiotti-Bandini, con 4561,710 Km. recorridos con un promedio de 190,071 Km./Hr., batiendo asimismo los récords de distancia, índice de performance, categoría y el de coches prototipo. Es de señalar que la Ferrari 4 litros Prototipo, de P. Rodríguez-Penske, realizó tiempos próximos a los 300 Km./Hr., en el circuito de "La Sarthe".

Agadir, Senegal, la V Panamericana, el Daily Express Trophy, el G.P. de Imola, las 6 hs. nocturnas de Bari, el Supercortemagiore, etcétera, hacen elevar a 90 los triunfos de la marca en ese año, que marcaba el retorno de la Mercedes y avecinaban a la crisis y la amenaza del retiro de Ferrari que no se concretó después. No obstante Ascari y Villoresi se fueron al equipo del Lancia que retornaba, el director de equipo Nello Ugolini se pasa al Maserati, el Ing. Lampredi se fue con la Fiat, en tanto Castelloti, De Portago y Trintignant, se incorporaban al "cavallino".

Cosa nueva en relación fueron entre 1953/54 la famosa "500" —Mondiale— y el 419 con el motor 12 en V derivado del "375" —América— y del —Mil Millas— que ganó con González-Trintignant las 24 horas de Le Mans 1954. Año en que Ferrari no obtuvo título mundial.

En 1955 las Ferrari retornan a la primera fila con 93 victorias. En nuestro medio se destacan las de "Patoruzú" —Sáenz Valiente—, Najurieta, Milán y Rodríguez Larreta, en fórmula libre.

En Le Mans la casa presenta el nuevo 6 cilindros 4400 en línea, en monoplaza la "superscualo" con motor 4 cilindros de 2 litros que no convenció mucho. No obstante, Trintignant vence en el Gran Premio de Europa en Montecarlo; el resto son casi todas victorias en sport, gran turismo y la actividad de los clientes. Ese año tras sentir la trágica desaparición de Ascari, recibe Ferrari la incalculable ayuda de Lancia que al abandonar las competencias le cede todo su material a la casa de Maranello. Además la FIAT, el más grande consorcio italiano, ofrece un aporte de 50 millones anuales para que "el mago de Maranello" prosiga su obra. Al entrar los 8 en V del Lancia, los 4 en línea dejan las monoplaza, mientras los chasis Lancia son reformados. El hijo de Ferrari, Alfredo "Dino" recién diplomado de ingeniero, adapta esos motores al "supersqualo". En sport salen los 2 I, "Testa Rossa" con 180 HP, el 625 —Le Mans— con 225 HP, la 250 Gt. con 240 HP y la 410 "Superamérica" con el 12 en V 5 litros, rendía 360 HP a 300 km/hr. Esas maravillas y el concurso de pilotos como Castellotti, Collins, De Portago, Fangio, Frére, Gendebién, Musso, Shelby y Trintignant, acumulan 115 victorias. El F.I con J. M. Fangio es vencedor en 1956 del Campeonato de Conductores. La 3500 "857" Sport gana el Internacional de Sport. Es, a la vez, un año de satisfacción y de dolor para Ferrari, por la pérdida de "Bibi" Sighinolfi su mejor probador y la de su único hijo, Alfredo "Dino", cuya mayor ilusión y esperanza quedaban así truncadas.

Apariciones y desapariciones

En 1957, salen los "Squalo" modificados con motor 8 en V 2.500 cc. A 8.800 rpm., rendían 285 HP, 290 km/hr., pesando 648 kg. Nace también el F.2 con un 6 en V para 1.500 cc. a 9.200 rpm. Rendían 190 HP, 240 km/hr. y pesaban 512 kg. También el "290" —Mil Millas— derivado del "250" con la técnica del F.1: un 12 en V de 3.500 cc. a 7.200 rpm., rendía 350 HP, desarrollaba 290 km/hr. con un peso de 880 kg. Con esos modelos Ferrari obtiene el Campeonato del Mundo en coches sport, ganando en las Mil Millas, los 1.000 km. de Buenos Aires, el G.P. de Caracas, las 12 hs. de Reims y el Tour de France, prueba de la calidad inobjetables de esas máquinas.

En 1958 desaparecen Castellotti y de Portago, Hawthorn se clasifica Campeón en F.1 y aparecen en los

CRISTALES CURVADOS INASTILLABLES
PARA AUTOMOTORES - VENTA Y COLOCACION
ELIMINACION TOTAL DE FILTRACIONES

Mulé y Cía S.R.L.
PRECIOS ESPECIALES: AGENCIAS Y TALLERES
RINCON 1331-41 T. 23-7044 y T. 26-7004



El embajador de Italia en la Argentina, marqués D. Blasco Lanza d'Ajeta, alterna sus funciones de diplomático y sportmen en una Ferrari 250 G.T., la más flamante que ha llegado a la Argentina. La foto tomada en los jardines de su residencia en Av. Libertador y Billinghurst, nos muestra a esa joya mecánica y su feliz propietario.

circuitos los Coopers y el Vanwall con frenos a disco, siendo sus mayores adversarios. En las Sport, la 12 en V 3 litros con 6 carburadores duales es líder en los 1.000 km. de Buenos Aires, 12 hs. de Sebring, 24 hs. de Le Mans y 1.000 km. de Nurburgring, la 21 G.T. gana las Mil Millas, la "250" G.T. en Clermont-Ferrand y las 12 hs. de Reims. Se incorporan a la casa Behra, Schell, Von Trips y Hill.

Dejando de percibir los 50 millones que le destinaba FIAT anualmente, el seguir manteniendo los equipos de carrera resultaba imposible. Ferrari, decide incrementar la producción del Gran Turismo y a tal efecto con la unión de Pinín Farina de Turín, crea y fabrica la 2L Sport con un 6 en V de 1 árbol a la cabeza, derivado del —Testa Rossa— montado sobre el chasis del 1500, rendían 210 HP. En 1959, Ferrari se adelanta al mercado común y aumenta la cantidad de proveedores foráneos, transforma la línea de montaje y produce un Gran Turismo por día. Su clientela, ya numerosa y selecta, está compuesta por nobles, magnates, celebridades del arte y el deporte, etcétera. Maranello se agiganta más aún en instalaciones, maquinaria, fuerza motriz y personal. Los distribuidores y agentes en el extranjero suman 33 en 16 países. Se logran 180 victorias, Sebring, Aintree, Monthléry, Mil Millas, Le Mans, G.P. de Francia, Alemania, Tour de France y el TR 59; un 3L, 12 en V con carrozado Pinín Farina es lo nuevo en G.T.: en F.1, el dominio de Brabham con el Cooper, relega toda posibilidad a la Ferrari que no obtiene ningún título.

Aumenta la comercialización de la Ferrari

Durante 1960 se agudiza la comercialización en la Ferrari, la que al constituirse la SEFAC el 10 de junio pasa a ser una empresa accionista que cuenta con elementos de gran valor como el Ing. Colombo, Pinín Farina, el Príncipe Caracciolo y Ferrari de Presidente, substituyen a la antigua casa. Resultados inmediatos son la fabricación de la TR 31 sport que obtuvo el Campeonato de Marcas, una 250 G.T. "berlinetta", una Spyder California 250 G.T. destinada a los EE. UU. una 4 asientos (2+2) en coupé carrozado por Pinín Farina, otra cabriolet 250 y la salida de las nuevas monoplaza F.1 6 cil. en V, posterior de 1.500 cc. a 9.000 rpm., 180 HP, 240 km/hr., 435 kg., 5 marchas, frenos a disco en las 4 ruedas. Un total de 132 victorias, la mayoría en clase sport y G. Turismo, cierran el período.

Una gran conmoción interna se produce en 1961, tras la cual se separan los ingenieros Chitti, Bizzarrini, Tavoni, Galassi y Selmo y por la cual Ferrari perdía a 6 buenos técnicos. La conquista de los títulos máximos en F.1 y marcas, la pérdida de Hawthorn en un accidente callejero y la de Von Trips, caído en Monza, hacíanle muy amargo a Ferrari poder saborear el triunfo.

Se incorporan los Rodríguez y una nueva esperanza que es Baghetti. Campeón en F.1, es Phill Hill con Ferrari. Las victorias acumuladas son 132, las más en F.1: Spa, Holanda, Bélgica, Francia, Inglaterra e Italia, en sport: Sebring, Targa Florio, 1.000 km. Nurbring, Mil Millas, Le Mans, Tourist Trophy, 10 Tour de France, 1.000 km. Monthléry, Nassau, etcétera.

Disminuye su predominio en la F.1 durante 1962; a Ferrari le faltaron pilotos experimentados en los circuitos clásicos, justamente en el momento que aumentaban los rivales como el BRM, Cooper, Ferguson, Lola, Lotus, el MRD de Brabham, el Wainer y el Porsche. A pareja igualdad de medios mecánicos, sólo prevalece el talento del conductor.

Ferrari no se da por vencido

El mayor suceso 1962, de Ferrari, lo logran sus modelos sport en el Challenger Mundial de velocidad y duración para prototipos y el Campeonato Europeo de la Montaña. Son

(Continúa en la página 111)



SUSPENSION

Resuelva el problema de su JEEP - ESTANCIERA y RASTROJERO

Coloque una suspensión INDEPENDIENTE

DOT-DAL

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.

CINCO SUGERENCIAS PARA

Por VERA PICHEL
Para AUTOCLUB

CON un poco de imaginación, pueden introducirse numerosas variantes en una comida al aire libre. Porque, por lo general, cuando se habla de un día afuera, lo único en que se piensa es en el asado. Sin embargo, con los elementos básicos —una parrilla y un buen fuego— pueden prepararse cosas realmente exquisitas. Todo reside en saber utilizar los medios comunes de que disponemos en la cocina diaria, en forma distinta. Por de pronto, conviene proveerse de platos y servilletas de papel en cantidad, para poder tirar luego, sin la preocupación del lavado ulterior..., si en verdad se quiere pasar un día tranquilo. Y luego, comprometer la ayuda de los demás miembros de la familia: la experiencia demuestra que un poco de trabajo por parte de cada uno, asegura un buen descanso para todos. Y ahora veamos las nuevas ideas fáciles de aprovechar en la primera oportunidad.

Mortadela asada

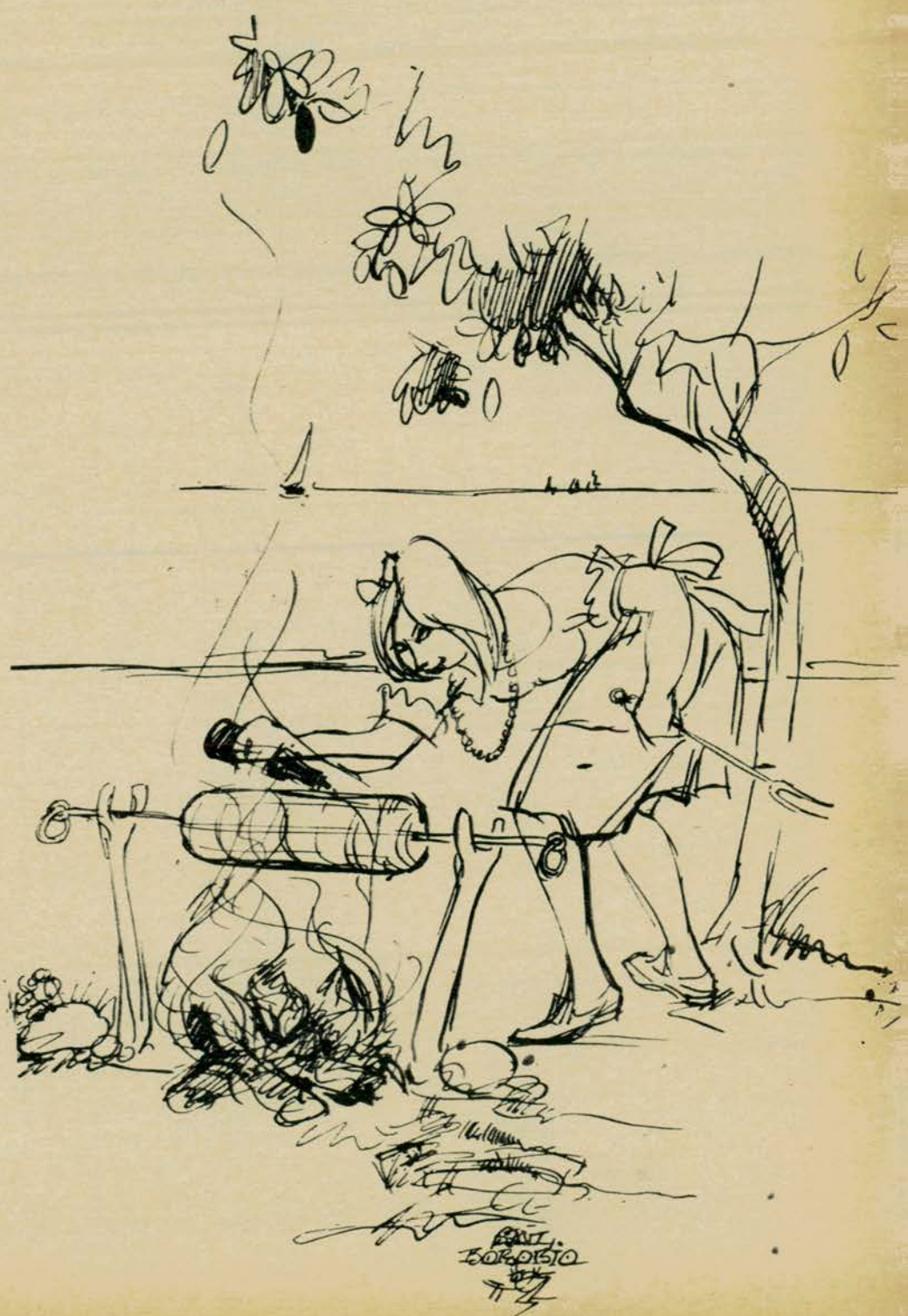
Lleve una mortadela entera. Atraviésela con dos brochetas, una en cada extremo, para poder manejarla con comodidad. Colóquela sobre la parrilla y vaya dando vuelta de vez en cuando hasta que la carne esté caliente. Las brochetas le ayudarán a no quemarse los dedos, y no necesitará recurrir a ningún utensilio. Una vez lista la mortadela, córtela en rodajas y sírvala con una ensalada común o de papas. Es una variante muy grata, fácil de preparar y rica para comer, que suple cualquier otro plato de carne.

Riñones a la brocheta

Corte dos riñones en rodajas y vaya ensartándolas en una brocheta, intercalando pedacitos de grasa y dientes de ajo. Disponga todo sobre una parrilla, cuidando que la cocción sea pareja. En tanto, ahueque pancitos, sacándoles la miga. Enmantéquelos y coloque en cada hueco un trozo de riñón asado. Una pizca de mostaza, y tendrá los sándwiches más ricos del mundo.

Choclos asados

¿Nunca comió choclos asados?... Pruébelos ya. Abra los choclos, retire la chala, pero sin cortarla. Limpie bien las hilachas y reponga la chala en su sitio, colocando luego los choclos en una parrilla. Las brasas han de estar bien vivas. Vaya dando vueltas de vez en cuando: al cabo de veinte minutos notará que la chala está dorada y que-



UN DIA AL AIRE LIBRE



bradiza. Es el momento de sacar los choclos, pasarles manteca y sal... y esperar que la feliciten por el acierto.

Papas a la parrilla

Lave bien una papas chicas, cepillándolas, y póngalas a cocinar con agua y sal. Cuando estén tiernas, retírelas, píntelas con aceite, sazone a gusto y póngalas a asar en la parrilla hasta que estén bien doradas. Serán el complemento ideal para un asado. Si no quiere tener el trabajo de cocinarlas, llévelas ya cocidas desde su casa. De lo contrario, haga que en tipo campamento los chicos las hagan hervir en latas limpias. Todo es cuestión de ingeniarse...

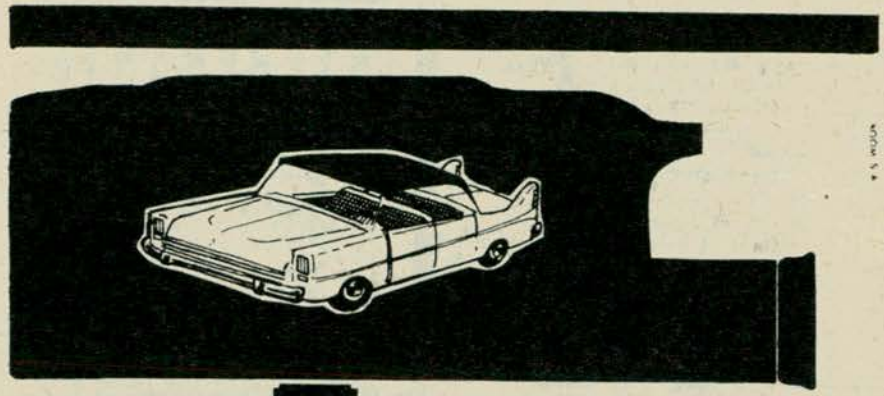
Un postre con nueces

Además de las frutas de rigor, podrá usted lucirse preparando en el rescoldo unas nueces tostadas. Ya se trate de nueces, almendras o nueces de Pará, el procedimiento es el mismo. Colóquelas sobre una lata y póngalas en la parrilla, en el momento en que el fuego se va extinguiendo, como quien aprovecha las últimas brasas. Sacuda la lata cada tanto para que las nueces se vayan tostando en forma pareja. Y sírvalas bien calientes... si es que queda alguna. Porque tenga la seguridad de que las irán sacando directamente y sin esperar, por lo ricas que son.

Y para cuando regrese...

Hay comidas que nunca pasan de moda, por muy rápido que pase el tiempo. Es lo que sucede con los huevos rellenos. Prepárelos así: cocine los huevos durante doce minutos. Enfríelos para que las yemas no se oscurezcan. Divídalos por la mitad. Mezcle las yemas con queso, sazone a gusto y rellene las mitades de las claras. Sirva sobre colchón de salsa de tomates. Es difícil que le alcancen...

—Ponga flores en su mesa siempre que pueda. Aunque sea un modesto ramito de flores de campo, dará a su mesa un aire de fiesta. Dispóngalas en un bol bajo, combinando tonalidades en forma armoniosa. Serán un regalo para los ojos y dispondrán mejor el ánimo de los comensales.



FASFILTER

FASFILTER

GANA AMIGOS EN TODO EL PAIS

El Sistema de Filtrado de aire para automotores que proporciona 100 % de eliminación de impurezas, alarga la duración del aceite, da mayor potencia al motor, más pique, más velocidad, mayor suavidad en la marcha y menor consumo.

CAPITAL FEDERAL
ENCENDIDO VEGAS
Cabildo 3310
LICROPANI Y CIA.
Rivadavia 10171
MARTINEZ Y CIA.
Av. Cnel. Roca 1354
LUIS ROBERTO
DI GIOVANNI Y CIA.
Goray 2797
CAÑOSSILEN
Córdoba 5672
ESTACION DE SERVICIO
Y TALLERES MECANICOS
Independencia S.R.L.
Independencia 1935

GRAN BUENOS AIRES
AVELLANEDA
ANGEL DI GIANNI
Mariano Acosta 330
CASEROS
JOSE INGENIEROS
TAMES
Marcelo T. de Alvear 802
HAEDO
MASCAMBRUNI Y CIA. S.A.
Rivadavia 15650
L. MASCAMBRUNI Y CIA.
Rivadavia 15450

LOMAS DE ZAMORA
TALLERES WALOR
Sixto Fernández 451
MONTE GRANDE
LEGARRETA Y HNOS.
Reconquista 34
QUILMES
MESAGLIO Y CIA. S.R.L.
Hipólito Irigoyen 801

PROVINCIA DE BUENOS AIRES
LA PLATA
LA CASA DEL CAÑO
DE ESCAPE
Calle 48 N° 789
PILAR
LUIS ORSINI E HIJOS
Rivadavia 171
3RAGADO
RIANO Y CIA.
Av. Pellegrini 2015
PEHUAJO
JOSE SERRADEL Y CIA

TRENQUE LAUQUEN
JOSE CORDOBES
San Martín 795
BAHIA BLANCA
ELIAS ETMAN
Chiclana 658
JUAN MARINISSEN
Y CIA.
Villarino 40
MAR DEL PLATA
E. POLVERINO Y HNO
Belgrano 3453

RIO NEGRO
CIPOLLETTI
LUIS A. GISBERT
San Martín 732

LA PAMPA
GRAL. PICO
JUAN FERRARIS
E HIJOS S.R.L.
Calle 19 esq.
Av. San Martín

CORDOBA
CIUDAD
ORFILA Y MAGRIS S.R.L.
Libertad 171
ROMAGNOLI, CADARIO
Y CIA.
Humberto 1° 633
RIO CUARTO
JOSE J. SANCHEZ
Hipólito Yrigoyen
y Alsina
RIO TERCERO
DE MAESTRI HNOS.
Libertad 374
MARCOS JUAREZ
GOBACO S.R.L.
Catamarca 187

ENTRE RIOS
GUALEGUAYCHU
DEOLINDO M. GAVAGNIN
25 de Mayo 1273
PARANA
AUTORRECTOR S.R.L.
Gualeguaychú 87

Fabricado y Distribuido bajo licencia por:
Fábrica Argentina de Silenciadores F.A.S. - Pepa Hnos. S.A.
Garibaldi 1415 Lomas de Zamora 243-5846

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
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 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 Tronge
Sr. Pedro Guglielmino
Ing. Abel M. Lissarrague

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
Srta. Gisele Shaw
Vocales Suplentes:
Dr. Roberto López Novillo
Sr. Tufik Sarquis
Dr. Rodolfo Eyherabide

A BARILOCHE en CARAVANA

CON COCHE PILOTO Y AUXILIO MECANICO ACOMPAÑADO

El A.C.A. lo invita a participar, con su propio auto, en las caravanas organizadas a la pintoresca región de los Lagos del Sur.

•

Alojamiento asegurado y paseos locales.

INTERESANTE: Excursión de **14** Días

2 SALIDAS:
17 de Noviembre
9 de Diciembre

INSCRIPCIONES LIMITADAS

excursiones al NOROESTE ARGENTINO

en modernos Super Pullman de lujo, con asientos reclinables, calefacción, climatizador y radio.

VISITANDO:

Córdoba - Santiago del Estero - Termas de Río Hondo - Tucumán - Salta - Jujuy - Catamarca y La Rioja.

un agradable paseo de 16 días

Precio del pasaje, m$n 13.900.-,
que incluye: asiento numerado.
Hoteles de 1ª categoría en habitación doble.
Pensión completa.
Paseos en los sitios a visitar.
Guía acompañante.

SALIDAS: 14 de Septiembre y **11** de Octubre

CAPACIDAD LIMITADA

INFORMESE y en el interior:

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Viajes y Turismo: Av. Libertador 1850 - Capital
T. E. 83-6061 y 2039

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
y SANTA FE: Rivadavia y Suipacha T. E. 16236







SALIDA: 26 DICIEMBRE DE 1963
"CABO SAN VICENTE"

SUS VACACIONES EN EUROPA

DESDE u$s 790.- "TODO INCLUIDO" Y EN COMODAS CUOTAS

DICIEMBRE DE 1963

26 - BUENOS AIRES - Salida en la motonave española "CABO SAN VICENTE".
27 - MONTEVIDEO - ESCALA.
29 - SANTOS - ESCALA.
30 - RIO DE JANEIRO - Escala. Visita a la ciudad.
31 - EN VIAJE - GRAN VELADA DE FIN DE AÑO.

ENERO DE 1964

7 - TENERIFE - ESCALA.
9 - LISBOA - Llegada y desembarque. Alojamiento en hotel.
10 - LISBOA - A la mañana, visita de la ciudad. TARDE LIBRE.
11 - LISBOA - Salida en autocar de lujo, llegando a SEVILLA al anochecer. Alojamiento en hotel.
12 - SEVILLA - A la mañana, visita de la ciudad. A la tarde, salida hacia GRANADA, a la cual se llega al anochecer. Alojamiento en hotel.
13 - GRANADA - A la mañana, visita de la ciudad. TARDE LIBRE.
14 - GRANADA - Salida en autocar a la mañana, llegando a MADRID al atardecer. Alojamiento en hotel.
15 - MADRID - A la mañana, visita de la ciudad. A la tarde, visita a la Ciudad Universitaria.
16 - MADRID - Todo el dia de excursión a TOLEDO.
17 - MADRID - DIA LIBRE.
18 - MADRID - Salida en autocar a la mañana, llegando a SAN SEBASTIAN al anochecer. Alojamiento en hotel.
19 - SAN SEBASTIAN - Salida en autocar a la mañana, llegando a LOURDES al mediodia. Alojamiento en hotel. A la tarde, visita a la Gruta y a la Basilica.
20 - LOURDES - Salida en autocar a la mañana, llegando a LIMOGES al atardecer. Alojamiento en hotel.
21 - LIMOGES - Salida en autocar a la mañana, llegando a PARIS al atardecer. Alojamiento en hotel.
22 - PARIS - A la mañana, visita de la ciudad. A la tarde, visita a la Universidad de La Sorbona.
23 - PARIS - Todo el dia de excursión a Malmaison y Versalles.
24 - PARIS - DIA LIBRE.
25 - PARIS - DIA LIBRE.
26 - PARIS - Salida en autocar a la mañana, llegando a FRANKFURT al atardecer. Alojamiento en hotel.
27 - FRANKFURT - A la mañana, visita de la ciudad. A la tarde, excursión a Heidelbsrg, con su famosa Universidad.
28 - FRANKFURT - Salida en autocar a la mañana, llegando a LUCERNA al atardecer. Alojamiento en hotel.
29 - LUCERNA - A la mañana, visita de la ciudad. TARDE LIBRE.
30 - LUCERNA - Salida en autocar a la mañana, llegando a MUNICH al atardecer. Alojamiento en hotel.
31 - MUNICH - A la mañana, visita de la ciudad. TARDE LIBRE.

FEBRERO DE 1964

1 MUNICH - Salida en autocar a la mañana, llegando a VIENA al atardecer. Alojamiento en hotel.
2 - VIENA - A la mañana, visita de la ciudad. TARDE LIBRE.
3 - VIENA - DIA LIBRE.
4 - VIENA - Salida en autocar a la mañana, llegando a KLAGENFURT al atardecer. Alojamiento en hotel.
5 - KLAGENFURT - Salida en autocar a la mañana, llegando a VENECIA al atardecer. Alojamiento en hotel.
6 - VENECIA - A la mañana, visita de la ciudad. TARDE LIBRE.
7 - VENECIA - Salida en autocar a la mañana, llegando a FLORENCIA al atardecer. Alojamiento en hotel.
8 - FLORENCIA - A la mañana, visita de la ciudad. TARDE LIBRE.
9 - FLORENCIA - Salida en autocar a la mañana, llegando a ASIS a media mañana. Visita a la Basilica y prosecución del viaje, llegando a PERUGIA para el almuerzo. Visita orientativa y prosecución del viaje, llegando a ROMA al anochecer. Alojamiento en hotel.
10 - ROMA - Visita de la ciudad durante todo el dia.
11 - ROMA - DIA LIBRE.
12 - ROMA - DIA LIBRE.
13 - ROMA - Salida en autocar a la mañana, llegando a NAPOLES al mediodia. A la tarde, excursión a Pompeya y Amalfi.
14 - NAPOLES - Todo el día de excursión a Capri.
15 - NAPOLES - Salida en autocar a la mañana, llegando a PISA al anochecer. Alojamiento en hotel.
16 - PISA - A la mañana, visita de la ciudad, prosiguiendo el viaje hacia GENOVA, a la cual se llega para el almuerzo. A la tarde, visita de la ciudad. Alojamiento en hotel.
17 - GENOVA - Mañana libre. A la tarde, embarque en la motonave "CABO SAN ROQUE".
18 - BARCELONA - ESCALA. Si la duración de la estadía lo permite, visita de la ciudad.
19 - PALMA DE MALLORCA - Escala.
20 - CADIZ - ESCALA.
21 - LISBOA - ESCALA.
23 - TENERIFE - ESCALA.

MARZO DE 1964

2 - RIO DE JANEIRO - ESCALA.
3 - SANTOS - ESCALA.
5 - MONTEVIDEO - ESCALA.
6 - BUENOS AIRES - Llegada y desembarque. FIN DE LA EXCURSION.

* * *

PRECIO DE LA EXCURSION: DOLARES USA U$S 790.—

EN DICHO PRECIO SE INCLUYEN LOS SIGUIENTES SERVICIOS:

Pasajes marítimos: de ida y vuelta según itinerario, en cabina cuádruple de tercera clase. (Categoria VII de la Cia. Ybarra).
Alojamientos: En hoteles de Primera Categoria en España y Portugal y de Segunda Categoria Superior en el resto del itinerario en habitaciones dobles.
Comidas: Desayuno, almuerzo y cena en todo el itinerario. En viajes de día entero, almuerzo en restaurantes de Primera Categoria.
Transporte: En autocares de lujo provistos de calefaccion, bar, techo panorámico y asientos reclinables.
Excursiones y visitas: Indicados en el programa, con gastos de entradas incluidos y acompañadas por un guía poliglota, especialmente seleccionado.
Equipaje: Transporte de dos maletas por persona, no superando los treinta kilos.
Impuestos, laudos, propinas: Incluidos.
Acompañante: Personal especializado acompaña al grupo durante todo el recorrido en Europa.
Traslados: Desde y hacia los puertos.

SUPLEMENTOS OPCIONALES:

Habitación individual en los hoteles, por dia . Dólares USA 1,50
Habitación con baño privado, por día y por persona ..... Dólares USA 1,50

ALTERNATIVA: Regreso por vapor "CABO SAN VICENTE" el 22 de marzo de BARCELONA. Solicite programa adicional con visita: LA COSTA AZUL - PALMA DE MALLORCA - BARCELONA, etcétera.
Pasajes en clase cabina (2ª): para camarotes dobles e individuales y suplementos para baños consultar tarifa adicional

CREDITO

CONTADO: A abonarse hasta el dia 1 de diciembre de 1963: Dólares USA 419,50
CUOTAS: Seis cuotas iguales, de Dólares USA 68,75 cada una, siendo abonable la primera de ellas al 1 de febrero de 1964, y las posteriores los días 1 de los meses siguientes.
En este precio total están incluidos: Interés y sellado de documentos.
GASTOS E INFORMES: m$n. 600.—



PROXIMA EXCURSION A EUROPA:

Salida el 23 de enero de 1964 en el vapor Federico "C", desembarcando en Lisboa y visitando por tierra: **Madrid, Zaragoza, Barcelona, República de Andorra, Niza, Génova, Pisa, Roma, Nápoles (Capri y Gruta Azul), Florencia, Venecia, Milán, Zurich, Munich, Colonia, Amsterdam, Brujas, Bruselas, París, Lourdes, San Sebastián, Fátima, Lisboa.** Para embarcar en Lisboa el día 6 de abril en el vapor "Provence".

VACACIONES EN ISRAEL CON LA COLABORACION DEL A. C. A. PARA PROFESIONALES ARGENTINOS

ORGANIZADAS POR INICIATIVA DE LA OFICINA NACIONAL ISRAELI DE TURISMO

SALIDAS: ENERO Y FEBRERO DE 1964, POR AEROLINEAS ARGENTINA Y ZIM LINE Y EXCURSIONES OPTATIVAS EN EUROPA

ESTAS EXCURSIONES OFRECERAN VENTAJAS EXTRAORDINARIAS. RECEPCIONES OFICIALES

PAGOS SIN ANTICIPOS Y CUOTAS DE u$s. 33.— c/u.

Los programas están confeccionados con la colaboración de "Amigos de la Universidad Hebrea de Jerusalén", incluyendo jornadas de estudio y visitas especiales al Politécnico de Haifa, Universidades de Jerusalén y Bar-Ilan, laboratorios, etc. Pueden participar los siguientes profesionales **sin distinción de credos y nacionalidades:** ABOGADOS, ESCRIBANOS, PROCURADORES, ODONTOLOGOS, MEDICOS, INGENIEROS, ARQUITECTOS, DECORADORES, FARMACEUTICOS, QUIMICOS, BIOQUIMICOS, LICENCIADOS EN LETRAS, PROFESORES SECUNDARIOS Y UNIVERSITARIOS, CONTADORES, CIENCIAS ECONOMICAS, BANCARIOS, SEGUROS Y COOPERATIVISMO.

Para informes y detalles dirigirse a: VIAJES Y TURISMO DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

PUBLICIDAD AUTOCLUB

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: A. C. A., Avda. DEL LIBERTADOR 1850 - T. E. 83-6061/2039

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



sud américa

Brasil

Ciudad: **SAN PABLO** — **Días: dos**

Excursiones: Medio día visita de la ciudad, en coche privado, con guía: Plaza de la República, Estadio de Pacaembú, Facultad de Medicina, Instituto de Butantán con una demostración del proceso empleado para extraer el veneno de las serpientes, el Jockey Club, Jardín América y Jardín Europa, Parque Ibirapuera, Avenida Paulista, el Monumento de Ipiranga y Jardines, el Teatro Municipal, etcétera.

HOTEL:	Superior JARAGUA		Standard LORD	
Habitación doble	U$S	31,75 (2)	U$S	24,50 (2)
1 día adicional	U$S	9,30	U$S	6,15
Habitación individual	U$S	47,75 (2)	U$S	38,55 (2)
1 día adicional	U$S	11,95	U$S	7,95

OBSERVACIONES: (2) Los traslados son calculados de y hasta el aeropuerto de Congonhas. En caso que uno de los traslados sea al aeropuerto Viracopos, habrá un suplemento de U$S 7,— siendo dos personas viajando juntas y U$S 14,— siendo una sola persona.

EXCURSION FACULTATIVA: (Precios por persona):
Un día a SANTOS y GUARUJA (almuerzo incluido).
Una persona: U$S 20,90 — Dos personas: U$S 10,55

Ciudad: **IGUAZU** — **Días: dos**

Excursiones: CATARATAS DEL IGUAZU: Excursión opcional de TRES DIAS Y DOS NOCHES a las famosas cataratas situadas en el corazón de la floresta, cerca del punto del encuentro de las fronteras del Brasil, Paraguay y Argentina, incluyendo boleto en avión ida y vuelta de San Pablo, con pensión completa en el hotel y traslados a los y de los aeropuertos.

HOTEL:	Superior IGUASSU	
Habitación doble	U$S	74,85
1 día adicional	,,	12,45
Habitación individual	,,	95,40
1 día adicional	,,	18,70

OBSERVACIONES: Incluyendo el transporte aéreo SAN PABLO - IGUAZU ida y vuelta y la pensión completa.

Ciudad: **SAN SALVADOR DE BAHIA** — **Días: uno**

Excursiones: Medio día visita de la ciudad, en coche privado, con guías: Asociación Comercial, Instituto Cacao, Avenida Federico Pontes, el Mercado al aire libre de Agua Meninos, la Estación Ferroviaria, la fábrica de Cristal, la Iglesia de Bonfim, Monte Serrat, Mercado Modelo, la iglesia de la Concepción.

HOTEL:	Superior BAHIA	
Habitación doble	U$S	28,20
1 día adicional	,,	8,25
Habitación individual	,,	50,65
1 día adicional	,,	11,45

EXCURSION OPTATIVA: (Precios por persona):
Medio día a la Ciudad Alta: U$S 10.90 (una persona)
U$S 5.50 (dos personas)

Ciudad: **RIO DE JANEIRO** — **Días: dos**

Excursiones: Medio día, visita de la ciudad, en coche privado, con guía: Río Branco, Wilson, Quinta de Boa Vista (ex Palacio del Emperador, ahora Museo Nacional), Biblioteca Nacional, el Senado, Playas Flamengo, Botafogo, Vermelha. Subida al Pan de Azúcar en dos etapas: la primera, hasta Urca, en cuatro minutos, y desde allí a la cima del famoso cono de Granito, en cinco minutos, donde se admira un maravilloso panorama: Parque da Cidade, Jockey Club, Jardín Botánico, Avenida Copacabana, Palacio Guanabara, Palacio Catete, Plaza París, etc.

HOTEL:	Superior COPACABANA	Standard NOVO MUNDO
Habitación doble	U$S 36.60	U$S 26.65
1 día adicional	U$S 10.70	U$S 6.40
Habitación individual	U$S 50.80	U$S 43.75
1 día adicional	U$S 12.10	U$S 9.05

EXCURSIONES FACULTATIVAS: (Precios por persona):

	1 persona	2 personas
Medio día a TIJUCA y CORCOVADO	U$S 7.65	U$S 3.95
Un día a PETROPOLIS (incluyendo alm.)	U$S 17.10	U$S 11.10

Ciudad: **BRASILIA** — **Días: uno**

Excursiones: Un día visita de la ciudad (incluyendo almuerzo): Palacio Alvorada (residencia del Presidente de la República Brasileña), Palacio de Gobierno, el Tribunal Federal, Cámara de Diputados, Senado Federal, Ministerios, Zona residencial y comercial, la parte diplomática, etc.

HOTEL:	Superior BRASILIA PAL.
Habitación doble	U$S 24.30
1 día adicional	U$S 8.50
Habitación individual	U$S 36.65
1 día adicional	U$S 10.15

Ciudad: **BELO HORIZONTE** — **Días: uno**

Excursiones: Medio día visita de la ciudad, en coche privado, con guía: Lago de la Pampulha, Ciudad Jardín (parte residencial), Plaza 7 de Setiembre, Liberdade (Palacio del Gobierno), trabajos arquitectónicos de Oscar Niemeyer, Museo de Arte Moderno, Iglesia de San Francisco de Pampulha, Club de Golf, Avenida Alfonso Pena, etc.

HOTEL:	Superior NORMANDIE
Habitación doble	U$S 19.00
1 día adicional	U$S 7.85
Habitación individual	U$S 31.90
1 día adicional	U$S 10.35

EXCURSION OPTATIVA: (Precios por persona):
Un día (incluyendo almuerzo) a OUROPRETO
Una persona: U$S 21.20 — Dos personas: U$S 10.90

Ciudad: **MANAUS** — **Días: uno**

Excursiones: Medio día visita de la ciudad, en coche privado, con guía: Mercado al Aire Libre, el Teatro Amazonas, el Museo de Productos Amazónicos, el Museo de Arte Nativo, la Fábrica Refinadora de Goma y la Curtiembre de Pieles de Cocodrilo.

HOTEL:	Superior AMAZONAS
Habitación doble	U$S 21.20
1 día adicional	U$S 9.30
Habitación individual	U$S 36.25
1 día adicional	U$S 13.30

Ciudad: **RECIFE** — **Días: uno**

Excursiones: Medio día visita de la ciudad en coche privado, con guía: la Catedral, el Convento de San Antonio, la Capilla Dorada del Palacio del Gobierno, el Palacio de la Justicia, el Teatro Santa Isabel, la Basílica de Nuestra Señora del Carmen, la Iglesia de San Pedro, el Mercado San José, Biblioteca Pública, la Iglesia de Boa Vista, el Instituto Histórico de Pernambuco, los Jardines Zoológicos y Botánico, la Universidad y las Playas Pino y Boa Viagem.

HOTEL:	Superior BOA VIAGEM
Habitación doble	U$S 23.80
1 día adicional	U$S 9.30
Habitación individual	U$S 40.60
1 día adicional	U$S 12.50

OBSERVACIONES: (1) Pensión completa.

Chile

Ciudad: **SANTIAGO** — **Días: dos**

Excursiones: Medio día visita de la ciudad, en coche privado, con guía: Banco de Chile, Plaza de Armas, Palacio de Bellas Artes, el Parque Forestal y Plaza Baquedano, Ascensión al Monte San Cristóbal (300 m.), Plaza Esmeralda, la Prefectura, la Catedral y el Congreso, Barrio Bancario, el Palacio Presidencial, Quinta Normal, Avenida República, Hipódromo, Colegio y Arsenal Militar, Avenida O'Higgins, Universidad, Biblioteca Nacional, Iglesia de San Francisco, Monte de Santa Lucía (100 m.), Universidad Católica y Teatro Opera, etc.

HOTEL:	Superior CARRERA	Standard CRILLON (1)
Habitación doble	U$S 37.70	U$S 30.65
1 día adicional	U$S 11.75	U$S 8.65
Habitación individual	U$S 58.20	U$S 46.25
1 día adicional	U$S 16.35	U$S 11.10

OBSERVACIONES: (1) Habitación con baño.
EXCURSION OPTATIVA: (Precios por persona):
Un día a VALPARAISO y VIÑA DEL MAR.
Una persona: U$S 35.40 — Dos personas: U$S 17.70





AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: A. C. A., Avda. DEL LIBERTADOR 1850 - T. E. 83-6061/2039

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

sud américa paso a paso

Ciudad: **LAGOS CHILENOS** — **Días: dos**

Excursiones: Viaje de dos días de PUERTO MONTT o PUERTO VARAS a BARILOCHE (o viceversa), incluyendo: los traslados, las comidas, el hotel y el transporte en ómnibus y lancha a través de los LAGOS DE SUR CHILENOS y ARGENTINOS.

HOTEL:	Standard (1)
Habitación doble	U$S 31.95
Habitación individual	U$S 39.55

OBSERVACIONES: (1) Habitación con baño.

Ciudad: **PORTILLO** — **Días: cuatro**

Estadía de cuatro días en este conocido centro de deportes invernales (óptimos campos de esquí) situado a más de 2.800 metros de altitud, incluyendo transporte ferroviario de ida y regreso de Santiago.

HOTEL:	Superior PORTILLO (1)
Habitación doble	U$S 75.60
1 día adicional	U$S 12.95
Habitación individual	U$S 82.60
1 día adicional	U$S 13.80

Venezuela

Ciudad: **CARACAS** — **Días: dos**

Excursiones: Medio día visita de la ciudad en coche privado con guía: el Capitolio, Plaza Bolívar, la Catedral, el Panteón Nacional (la tumba de Bolívar), la casa de Bolívar (visita), subida en alambre carril al Monte Avila, la Nueva Ciudad Universitaria, la parte residencial de la ciudad, etc.

HOTEL:	Superior TAMANACO (1)	Standard EL CONDE (2)
Habitación doble	U$S 55.60	U$S 68.10
1 día adicional	U$S 11.10	U$S 16.65
Habitación individual	U$S 99.30	U$S 105.65
1 día adicional	U$S 18.10	U$S 20.80

OBSERVACIONES: (1) Habitación solamente.
(2) Pensión completa con baño.

EXCURSION FACULTATIVA (Precios por persona):

Un día de excursión a MARACAI, PARQUE NACIONAL, "RANCHO GRANDE":

1 persona: U$S 71.25 — 2 personas: U$S 27.50
3 personas: U$S 38.25 — 4 personas: U$S 21.75

Ecuador

Ciudad: **QUITO** — **Días: uno**

Excursiones: Visita de medio día de la ciudad, en coche privado, con guía: calle Venezuela, calle San Diego, subida al Panecillo (panorama de la ciudad), donde seis montañas cubiertas de nieve y volcanes pueden ser admirados. Barrio Magdalena, Carrera Rocafuente, Monumento Parque Bolívar, Iglesia Belén, Iglesia de la Merced, Iglesia la Campana, Iglesia de San Francisco, Iglesia de San Agustín, la Catedral, etc.

HOTEL:	Superior QUITO (1)
Habitación doble	U$S 20.60
1 día adicional	U$S 7.65
Habitación individual	U$S 34.00
1 día adicional	U$S 10.35

OBSERVACIONES: (1) Solamente habitación.

Colombia

Ciudad: **BOGOTA** — **Días: dos**

Excursiones: Medio día visita de la ciudad, en coche privado, con guía: Iglesia de San Diego, Plaza de Toros, Biblioteca Nacional, Avenida de Circunvalación, San Cristóbal, Museo de Arte Colonial, Capitolio Nacional, Plaza Bolívar, la Catedral, Casa de la Moneda, Palacio San Martín, Teatro Colón, Museo Nacional, etc.

HOTEL:	Superior TEQUENDAMA	Standard CONTINENTAL (1)
Habitación doble	U$S 48.80	U$S 36.75
1 día adicional	U$S 15.00	U$S 9.75
Habitación individual	U$S 69.75	U$S 54.00
1 día adicional	U$S 19.50	U$S 12.60

OBSERVACIONES: (1) Habitaciones con baño.

Ciudad: **CALI** — **Días: uno**

Excursiones: Medio día visita de la ciudad, en coche privado, con guía: el Centro, los Barrios Residenciales de Granada y Versailles; visita de un Museo particular de Antigüedades, Paseo a lo largo del río Cali hasta el monumento del fundador de Cali.

HOTEL:	Superior ARISTI
Habitación doble	U$S 24.05
1 día adicional	U$S 10.15
Habitación individual	U$S 35.90
1 día adicional	U$S 12.10

Perú

Ciudad: **LIMA** — **Días: dos**

Excursiones: Visitas de la ciudad, medio día, en coche privado, con guía: la Plaza de Armas, la Catedral, donde yacen los restos mortales de Pizarro, conquistador del Perú, el Senado (antiguo Palacio de la Inquisición), el Congreso, el Palacio Torre Tagle, el Museo Inca, el Hipódromo y los Barrios residenciales de San Isidro y Miraflores, el Parque del Mariscal Necochea.

HOTEL:	Superior BOLIVAR (1)	Standard MAURY (1)
Habitación doble	U$S 32.90	U$S 20.80
1 día adicional	U$S 10.50	U$S 4.95
Habitación individual	U$S 52.50	U$S 33.35
1 día adicional	U$S 14.95	U$S 6.60

OBSERVACIONES: (1) Solamente habitación.

Ciudad: **CUZCO** — **Días: dos**

Excursiones: Dos medios días de excursión visitando la ciudad, las ruinas incas y pre-incaicas, Plaza de Armas, la Catedral, Iglesia de la Merced, Iglesia de Santo Domingo, los Templos del Sol, Luna y Estrellas, Iglesia de San Blas, calle Hatuntumiyork, con la piedra de doce ángulos y la Casa de las Siete Caras. Medio día de excursión a la Sacsayhuaman, la mayor fortaleza construida por los Incas, la Colina Fortificada de Puca Pucará y las ruinas de Tampu Machai, etc.

HOTEL:	Standard CUZCO (1)
Habitación doble	U$S 39.80
1 día adicional	U$S 8.55
Habitación individual	U$S 41.05
1 día adicional	U$S 8.70

OBSERVACIONES: (1) Pensión completa.

EXCURSION FACULTATIVA: Un día a MACHU-PICHU. U$S 14.60 por persona (almuerzo incluido).

Bolivia

Ciudad: **LA PAZ** — **Días: uno**

Excursiones: Medio día visita de la ciudad en coche privado, con guía: Iglesia de San Francisco, la Catedral, la Plaza de Armas, avenidas Perú, Manco Cápac, Buenos Aires (Mercado Nativo), Montículo (barrio residencial), Parque Florestal, Avenida Arce, Parque Tiahuanaco (ruinas preincaicas), Avenida Camacho, etc.

HOTEL:	Superior SUCRE PALACE (1)
Habitación doble	U$S 21.90
1 día adicional	U$S 4.55
Habitación individual	U$S 39.50
1 día adicional	U$S 5.90

OBSERVACIONES: (1) Solamente habitación.

EJEMPLO DE SPECIMEN TOUR

DOS PERSONAS VIAJANDO JUNTAS EN HOTELES DE CATEGORIA STANDARD CON EL SIGUIENTE ITINERARIO:

2 días Lima		U$S 20.80
2 días Cuzco		U$S 39.80
1 día más en Cuzco		U$S 8.55
Excursión a Machu-Pichu		U$S 14.60
2 días Santiago		U$S 30.65
Viaje a los Lagos Chilenos		U$S 31.95
2 días Bariloche		U$S 37.70
2 días Buenos Aires		U$S 44.80
1 día Montevideo	2 días U$S 33.10	
	Menos 1 día U$S 7.00	
	U$S 26.10	
		U$S 26.10
Total de la porción terrestre		U$S 240.35
Tarifa aérea para adicionar (Según el itinerario, la clase, y la ciudad de partida preelegida)		U$S
TOTAL DEL VIAJE (Por persona		U$S

Los precios indicados en la columna izquierda son los precios en hoteles de categoría superior (habitaciones con baño privado) y los de la columna derecha son de los hoteles de categoría standard.

Los precios mínimos por persona indicados en la primera línea comprenden los servicios arriba indicados (traslados, estada en hoteles durante los días previstos y excursiones) ocupando camas en habitaciones dobles y los de la tercera línea son para habitaciones de una cama.

Los precios de la segunda línea representan los importes a abonar por persona y por día, en habitaciones dobles, si usted desea prolongar su estada en las ciudades elegidas o el importe a descontar por persona y por día, si usted desea acortar su estada en una o más ciudades de su itinerario. Debido a las condiciones muy especiales obtenidas no puede prolongarse más de tres días adicionales la estada en una ciudad determinada.

Los precios de la cuarta línea indican las sumas a agregar o a descontar cuando se ocupan habitaciones de una cama.

CRISTINA BERYS

afirma:



"FILTOX!.. es imprescindible para toda persona, que se precie de cuidar su salud". y ello es lógico, porque el filtro-boquilla FILTOX, es lo más eficaz que existe en todo el mundo. Por eso, si Ud. desea segura protección, no basta con fumar cigarrillos con filtro; es imprescindible refiltrar con:

FILTOX

el único filtro que retiene el 73% de substancias tóxicas

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**
" "	**71-5190**
ALMACENES: Gerónimo Salguero 2731	**83-2456**
COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTA	**83-2039**
PASAJES	
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**

NO PODRA SER RETIRADO EL REGISTRO DE CONDUCTOR

La reforma del Código de Procedimientos de Faltas es concordante con la tesis del A. C. A.

EL secretario de Abastecimiento y Policía Municipal, doctor Félix Lafiandra, al anunciar la sanción del nuevo Código de Faltas manifestó que, en virtud del mismo, no podrá ser retirado en adelante el Registro de Conductor de vehículos por infracciones de tránsito. Quedará de este modo oficializada la tesis del A. C. A., por cuyo reconocimiento la Institución ha trabajado con ahinco, especialmente durante el último quinquenio. Dicha tesis ha sido formulada jurídicamente en numerosas oportunidades por los jurisconsultos Dres. Horacio C. Rivarola (vocepresidente 1º del A. C. A.) y José Canasi (presidente del Tribunal de Honor del A. C. A.). En nuestra próxima edición, superadas las razones de espacio que nos impiden hacerlo en este número, volveremos con más detalles sobre el tema.

MANEJE SIN ACCIDENTES

Pida el MANUAL DEL CONDUCTOR, escrito por el técnico automovilista y aviador civil E. Hillcoat.

El Manual del Conductor le enseñará a manejar a la perfección y a prevenirse contra accidentes, además de cómo conservar su auto en perfectas condiciones, ya que con una puntada a tiempo ahorrará miles de pesos en repuestos y mano de obra.

Pídalo a **Instituto Técnico**, calle **Vedia 1680**, Buenos Aires (precio especial para los socios del A.C.A. m$n 125, pues el precio es de m$n 250). Se incluye también un folleto titulado "Cómo economizar aceite y combustible en los motores".

DOS COMODOS HOTELES...

en SALTA
PLAZA HOTEL
En su nueva modalidad
RESIDENCIAL
Baño privado — Teléfono
FRENTE A LA PLAZA T. E. 4470

en CORDOBA
PALACE HOTEL
SU RESIDENCIA
Baño privado - Teléfono
Calefacción central
FRENTE A PLAZA SAN MARTIN
T. E. 97071

EFECTUO SU ASAMBLEA ANUAL LA COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTA

DE acuerdo con lo oportunamente anunciado, y cumpliendo con lo establecido por el Estatuto de la Comisión Deportiva Automovilística, se realizó en Carlos Paz (Córdoba), la asamblea anual, con la participación de delegaciones representantes de entidades dedicadas al deporte.

Después de realizada una reunión previa de las delegaciones, de carácter informativa, se efectuó la Asamblea de la C.D.A., bajo la dirección de la Mesa Directiva que preside el capitán de fragata Ricardo Baranda, la que después de realizar la verificación de poderes, se abocó al desarrollo del orden del día.

Todos los temas fueron debatidos con la amplitud que la importancia y el interés de los autores les asignaban, lo que permitió la realización de amplios cambios de ideas, con la participación activa y entusiasta de los delegados asistentes, los que hicieron escuchar sus argumentos y puntos de vista con toda franqueza y espíritu constructivo.

Se debe destacar de manera muy especial la numerosa y calificada asistencia de periodistas especializados, que siguieron con interés las alternativas del acto.

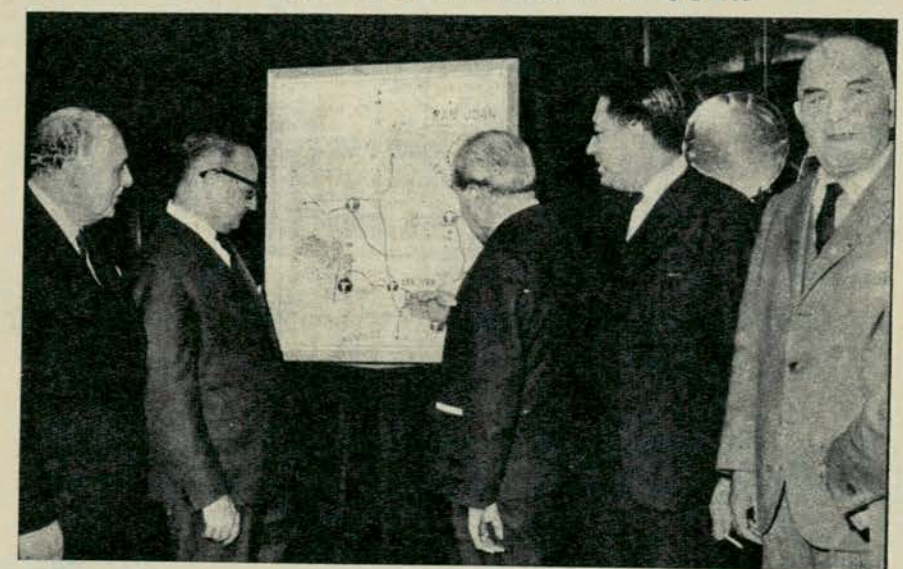
Como digno cierre de las actividades cumplidas, la C.D.A. ofreció una comida de brillantes contornos. Asistió, además de los delegados y periodistas, un selecto y encantador conjunto de damas, que confirió gracia y brillo a la reunión.

Merece destacarse la presencia en la comida de autoridades de la provincia de Córdoba, que prestigiaron el acto.

A los postres, ofreció la demostración el presidente de la C.D.A., capitán Baranda, siguiéndolo en el uso de la palabra el secretario de la Comisión Directiva del A.C.A., doctor Walter Saborido, quien investía la representación de las autoridades de la Entidad, agradeciendo después el delegado local del A.C.A.. doctor Miguel E. Mercado.

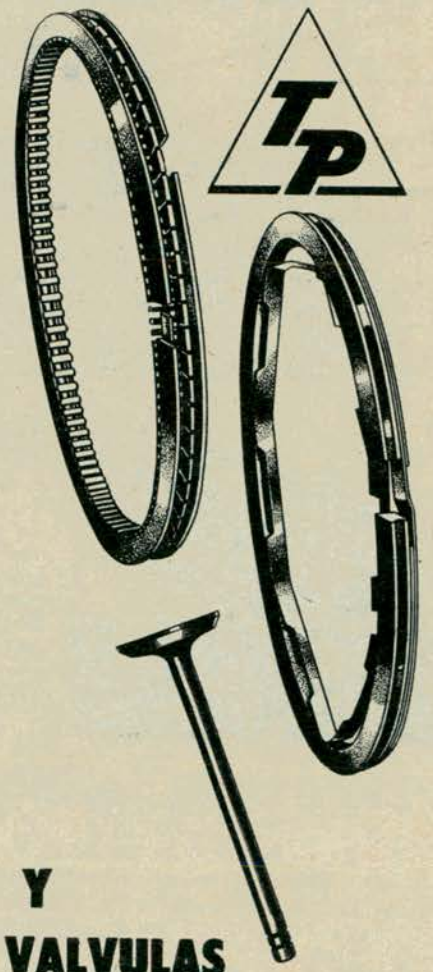
Terminada la comida, los asistentes continuaron comentando por largo rato las alternativas de la Asamblea, y algunos hicieron preparativos para asistir al desarrollo del Primer Premio de Montaña, cuya largada estaba fijada para las 8.30 del domingo 28.

NUEVAS ESTACIONES DE SERVICIO SE CONSTRUIRAN EN SAN JUAN



El interventor federal en San Juan, coronel Pedro Avalía; el presidente del A.C.A., doctor César Carman; el secretario de la C.D., doctor Walter A. Saborido; el subsecretario de Obras Públicas de la Nación, ingeniero Carmona, y el señor Federico Lajud, tesorero de la C.D., observando el mapa con la ubicación de las nuevas estaciones de servicio, ya construidas y a construirse en la provincia de San Juan, de acuerdo con los convenios celebrados.

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 CI

LUIS SAENZ PEÑA 443/447 · T.E. 38-2011
BUENOS AIRES

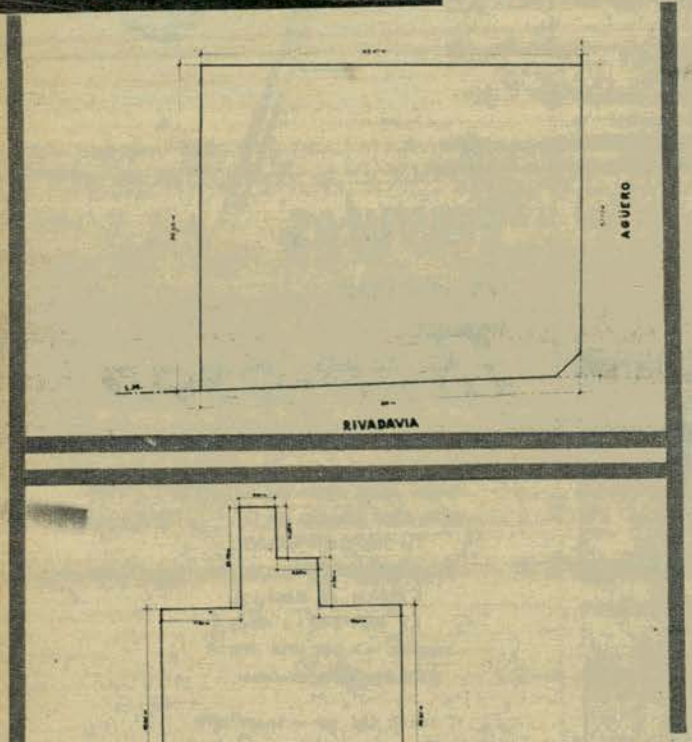
LA ADQUISICION DE CUATRO VALIOSOS INMUEBLES POR EL A. C. A.

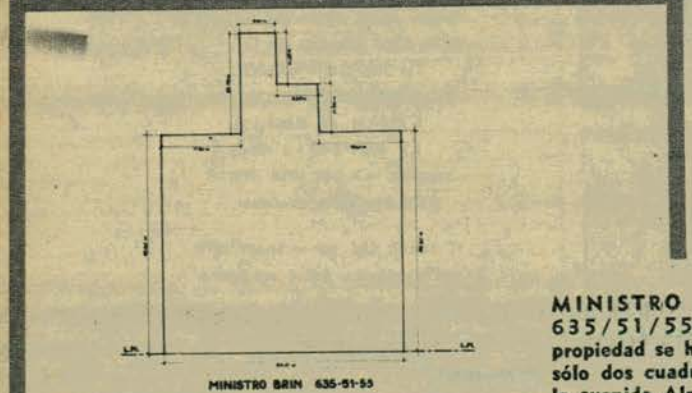
TAL como lo adelantáramos en anteriores ediciones de AUTOCLUB, han quedado concretadas las operaciones de compra de cuatro valiosos inmuebles adquiridos por el A.C.A. a Transportes de Buenos Aires (en liquidación).

Dichas adquisiciones, de singular trascendencia para el futuro de la Entidad, han sido realizadas en concordancia con la permanente inquietud de la misma por extender, cada vez más, las posibilidades y elementos de prestación de servicios a sus asociados, y atendiendo a las disponibilidades económicas y financieras de la Institución.



RIVADAVIA esq. AGÜERO. Ubicada al 3300 de la avenida Rivadavia, esta propiedad es accesible a un gran sector de la ciudad y se halla sobre el subterráneo línea "A". Su superficie, de 4.060 metros cuadrados, le otorga grandes posibilidades para la erección de una obra monumental. Fue adquirida en $ 62.000.000.



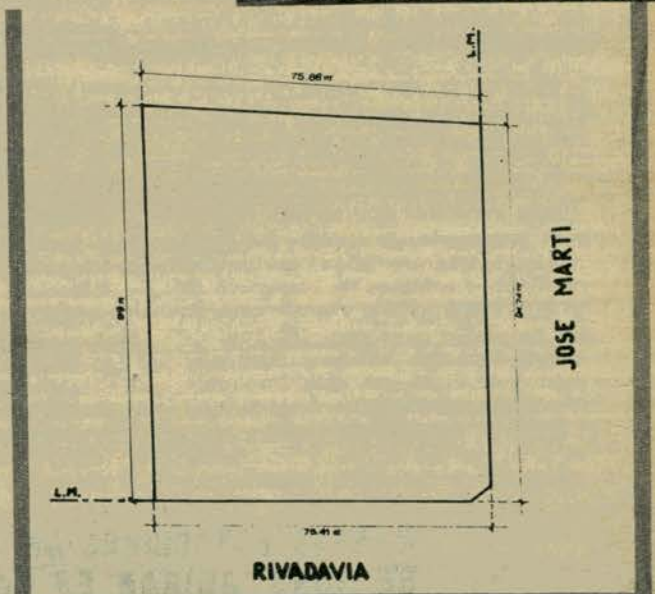


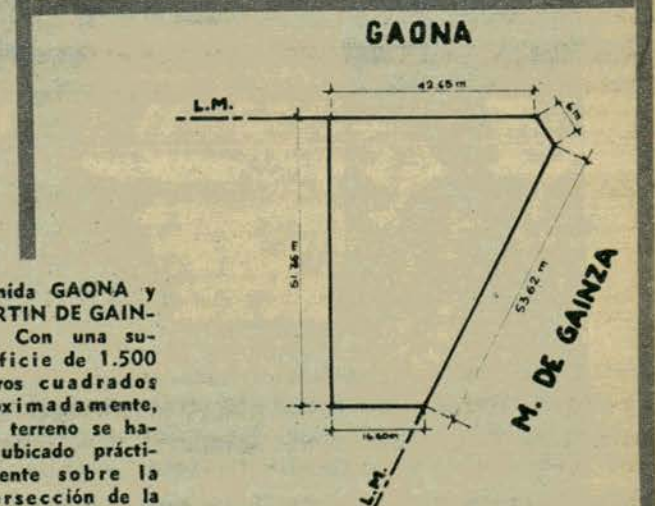
MINISTRO BRIN 635/51/55. Esta propiedad se halla a sólo dos cuadras de la avenida Almirante Brown, lo cual permite una rápida comunicación con la Sede Central de la Entidad. La superficie es de casi 3.000 metros cuadrados. Su costo es de $ 18.000.000.



RIVADAVIA esq. JOSE MARTI. 6.500 metros cuadrados es la extensión de este inmueble ubicado en Flores. Sin perjuicio de la planificación —que se está realizando— de la obra que se levantará en este terreno, el mismo será puesto, sin demora, a disposición de los socios del A.C.A. del interior del país, para estacionamiento gratuito de sus vehículos.

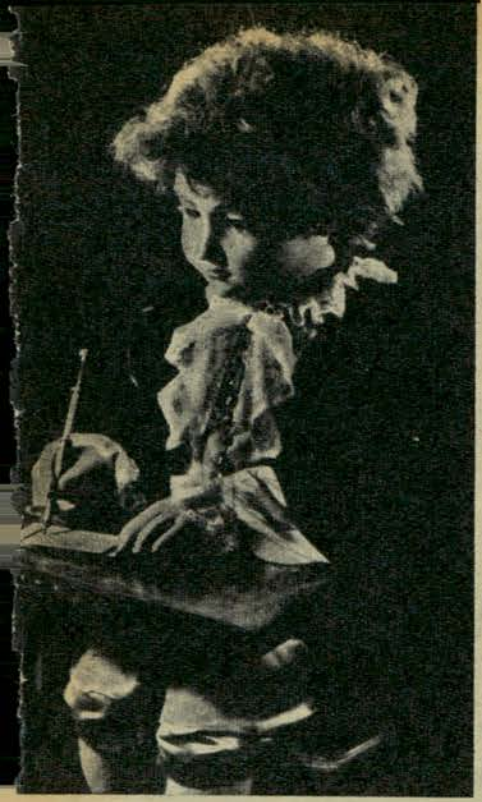






Avenida GAONA y MARTIN DE GAINZA. Con una superficie de 1.500 metros cuadrados aproximadamente, este terreno se halla ubicado prácticamente sobre la intersección de la avenida Gaona con las avenidas San Martín y Díaz Vélez. Este terreno, conjuntamente con el de Rivadavia y J. Martí, significaron una inversión de $ 60.000.000.





"El dibujante" de Drox, presentado en la exposición de París de 1783. El prospecto de la muestra decía: "Este autómata ejecuta comúnmente diversos dibujos cuyos rasgos esenciales dibuja primero, señalando las líneas y luego las sombras, para retocar y corregir la obra por último. Al hacerlo levanta la mano de vez en cuando para examinar mejor su trabajo. Los distintos movimientos de los ojos y las manos imitan exactamente a la naturaleza".

LAS posibilidades de la industria impresora convierten al libro técnico moderno en algo más que un documento, en un verdadero documental en el que la sucesión de grabados reemplaza a las imágenes en la pantalla con ventaja, puesto que la mirada y el pensamiento pueden detenerse en ellas y el texto sin el engorroso apremio del tiempo cinematográfico.

Con este criterio ha sido concebida la **Historia Ilustrada de los Inventos,** la comparación con la producción fílmica surge de la lectura de la importante lista de colaboradores científicos y técnicos y de la de los museos de Europa, Nueva York y El Cairo, que suministraron el material ilustrativo. La dirección gráfica fue confiada a Bruno Munari.

Este panorama de la inventiva humana nos vuelve optimistas si reflexionamos y analizamos sus resultados. El hombre de ninguna manera es el aprendiz de brujo de la leyenda pesimista; su capacidad de invención se inicia modestamente, "por una vida mejor". Pero, eterno proceso de la liberación de energía que ha hallado en nuestros días su concretización en un tremendo principio de la física, la idea fecunda o libera a la idea y la "reacción en cadena" se desata. Aterrado el hombre ve dibujarse en la propia creación el rostro del mal,

HISTORIA DE LOS INVENTOS

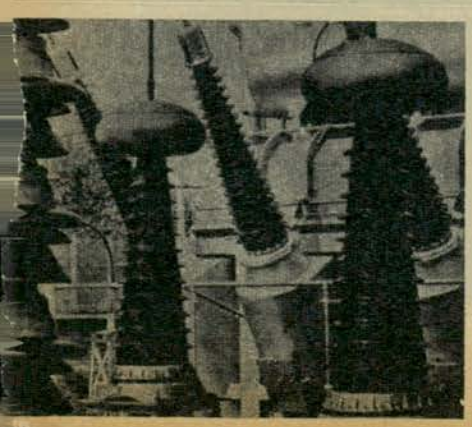
Por UMBERTO ECO y G. B. ZORZOLI
Comenta MARIA ANGELICA BOSCO
Para AUTOCLUB

el fantasma de la destrucción.

Sin embargo, no hay retrocesos en la evolución mental, de algún modo ese rostro se desdibuja y en su lugar aparece el de la conquista progresista: la historia ha dado un nuevo paso, el caos ha sido organizado y el precio de tal organización es tan alto como valioso para la comunidad humana la reciente adquisición. Las creaciones del hombre, como él mismo, vienen al mundo con dolor.

La importancia de **Historia ilustrada de los inventos** consiste en que este punto de vista fundamental preside el relato. La trayectoria de la humanidad está narrada en virtud de la causa y no del efecto, puesto que cada logro de la inteligencia, de la inventiva, significa un nuevo esquema social, una transformación de las costumbres que involucra cambio en las ideas sociales y políticas.

Desde el hombre primitivo que busca en la naturaleza los elementos básicos de la máquina y en los rudimentos del arte la posibilidad de interpretarse anímicamente, pasando por los años de la antigüedad clásica con su arte de la guerra y su arquitectura, por la Edad Media gótica y preocupada filosófica y materialmente por la medición del tiempo o por la transmutación de los metales, a través del Renacimiento, hijo de la imprenta y de la pólvora, padre de la mecánica, la máquina de calcular, los autómatas y el telescopio, continuando luego por la revolución industrial y la civilización de las luces en el siglo XVIII, todos los acontecimientos de la historia occidental giran en este interesante texto alrededor de un pivote cuyo motor no se detiene jamás: el pensamiento creador del hombre. Y no en torno a circunstancias secundarias: los personajes políticos y sus hechos.



Subestación de transformación. La corriente alcanza una tensión muy alta a la que transformadores de tensión dan el voltaje normal. Para hacerlo hay que inducir la corriente de una bobina con escasas espirales a otra cuyas espirales son numerosas. Esto sucede cuando la corriente sale de los alternadores, pero aquí la relación entre el número de espirales es inversa.

HISTORIA ILUSTRADA DE LOS INVENTOS

Extraordinaria síntesis, a través de la imagen, de la inventiva humana desde el descubrimiento del fuego hasta la conquista espacial. Prefacio de Teófilo M. Tabanera, presidente de la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales. (Edición Especial, en negro y seis colores) **$ 2.500,—.**

MEMORIAS DEL GENERAL IRIARTE

Textos fundamentales seleccionados y comentados por el profesor Enrique de Gandía. Protagonista de los hechos que narra, Iriarte juzga sucesos y personajes, aportando su testimonio indispensable para el conocimiento de la historia americana. (Edición Especial, ilustrada). **Dos volúmenes $ 1.300,—.**

LA PUESTA EN ESCENA

Manual claro y actualizado, escrito por el autorizado especialista André Veinstein, cuyo estudio ha de interesar a todo profesional o aficionado. (Colección Teoría y Práctica del Teatro) **$ 365,—.**

VIDA DEL MAR

El mar es el protagonista de esta obra escrita por Richard Carrington, autor del libro gemelo "Vida de la Tierra", en su peculiar estilo, que amalgama el rigor científico con el humor inglés. (Edición Especial, ilustrada) **$ 450,—.**

LOS BORGIA

Como un vívido retablo, el historiador J. Lucas-Dubreton nos ofrece el retrato de cada uno de los Borgia, la legendaria familia que en cierto modo encarna la contradictoria época del Renacimiento. (Colección Testimonios) **$ 315,—.**

LA VOZ DE LOS DELFINES

Aguda sátira de nuestra época; escrita por uno de los grandes físicos de la actualidad, Leo Szilard. quien, proyectándonos hacia el futuro, nos previene sobre la angustiosa hipótesis de la guerra nuclear. (Colección Anaquel) **$ 210,—.**

los libros del mirasol

MARTIN FIERRO. La famosa obra de José Hernández, en edición prologada y anotada por el profesor Juan Manuel Cotta. Con un glosario de términos gauchescos. $ 95,—.

LE CORBUSIER. Con claridad y precisión, Anton Henze nos da un enfoque sumario pero completo de las ideas y los aportes del arquitecto y urbanista genial. $ 110,—.

LOS MECANISMOS DE LA VISION. Síntesis de los conocimientos actuales sobre fisiología de la visión, por el destacado especialista Ernest Baumgardt. $ 95,—.

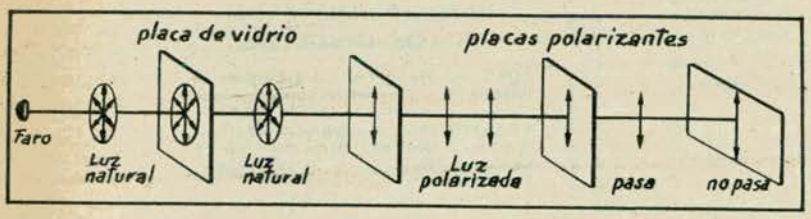
COMPAÑIA GENERAL FABRIL EDITORA S. A.

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

PUBLEX, S. A.

MAIPU 43 - BUENOS AIRES

DISPOSITIVO CONTRA EL ENCANDILAMIENTO



SE debe al Dr. Rafael Grinfeld, profesor de la Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas de la Universidad Nacional de La Plata, el invento de un dispositivo que evita el encandilamiento del automovilista.

El invento está basado en el fenómeno de la polarización de la luz, y con él se obtienen los siguientes resultados: a) Reducción de la luz encandilante de otro vehículo en más de un 90 %; b) Se mantiene una iluminación adecuada del camino y de los objetos que se encuentran en él, desde una distancia suficiente; c) El dispositivo permite la llegada al conductor de la luz difundida y/o reflejada por los objetos y camino iluminados.

Los efectos antedichos se obtienen colocando en cada vehículo un par de faros de luz polarizada y una pantalla analizadora sobre el parabrisas con sus ejes ópticos paralelos entre sí y a 45° con la vertical, además de una llave que oportunamente corte la luz de los faros a luz natural y prenda los de luz polarizada y recíprocamente, y cubriendo el espejo de retrovisión con una pantalla polarizante cuyo eje óptico sea perpendicular a los ejes ópticos de los faros.

En estas condiciones cada pantalla a través de la cual se mira, anula los rayos luminosos de los faros del vehículo que viene en sentido contrario, sin que disminuya la visibilidad de los objetos situados entre ambos y que cada conductor ilumina con los faros de su propio coche, dado que la luz de éstos está polarizada en el mismo sentido angular que su pantalla.

De lo dicho, casi resulta obvio señalar que la utilidad práctica del invento descripto se aprecia cuando un automotor equipado con el dispositivo se enfrenta con otro que también lo tenga, pues en el enfrentamiento, cada uno defiende a su contrario. En caso de carecer del dispositivo uno de los dos vehículos no hay defensa para ninguno.

INTERCAMBIO CULTURAL ARGENTINO-ISRAELI

EL "Ulpán Flotante" es una excursión cultural a Israel, que partirá a Buenos Aires el 28/12/63 y estará de regreso el 6/3/64.

Durante los cuarenta días de la travesía se enseñará en forma intensiva e idioma hebreo, además de desarrollar charlas y cultivar el folklore israelí y argentino. Se llevará, por otra parte, una biblioteca de libros argentinos para distribuirlos en Israel, como así también instrumentos musicales y grabaciones tradicionales de nuestro país. Las actividades en Israel comprenderán visitas a lugares históricos, descubrimientos arqueológicos, ruinas, casas de altos estudios e institutos científicos. En dichas oportunidades los jóvenes argentinos podrán intercambiar elementos de interés común sobre asuntos científicos, costumbres y literatura de los dos países. Durante la travesía, se visitarán los puertos de escala y ciudades cercanas, contemplándose también la realización de una breve gira por Europa para algunos de los grupos participantes.

La excursión, que tiene por objeto ahondar los lazos espirituales y culturales entre jóvenes de ambos países, ha sido organizada por el Instituto de Intercambio Cultural Argentino-Israelí.

PARA SEÑALAMIENTO DE "PARADAS" REALIZO UN CONVENIO EL A.C.A.

RECIENTEMENTE se procedió a la realización de un convenio entre el A.C.A. y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, mediante el cual el Club toma a su cargo las tareas de colocación de señales de "Parada" de los vehículos de transporte público de pasajeros, como así también la labor relativa al cuidado y mantenimiento de las existentes.

Las referidas obras comprenden la colocación de 3.300 nuevas señales y la conservación de aproximadamente 4.000 que ya se hallan instaladas.

Los trabajos detallados los realizaba anteriormente la Entidad, mediante acuerdo con Transportes de Buenos Aires, convenio que caducara en 1962 al resolverse la disolución de dicho organismo.



NO TIRE EL ACEITE USADO

EN NUESTRO CURSO DE TECNICO EN LUBRICACION SE ENSEÑA COMO RECUPERAR EL ACEITE USADO DE LOS MOTORES. Nosotros le enseñaremos cómo se hace y haremos de usted un técnico en LUBRICACION con su correspondiente DIPLOMA. Mándenos su nombre y dirección mencionando esta Revista y le enviaremos todos los datos.

INSTITUTO TÉCNICO - *Vedia 1680 - Buenos Aires*

LOS PAJAROS TURISTAS

(Viene de la página 38)

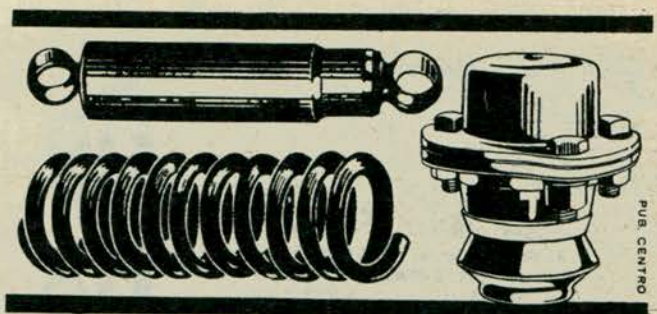
rable, en algunos aspectos. Hoy la ciencia admite que son varios los factores que provocan los movimientos migratorios y que estos varían según las especies, la edad y hasta los individuos. En una generalización muy amplia, se puede decir que el pájaro emigra en busca de mejores y más apropiadas condiciones de vida.

El origen de las migraciones parece ser muy antiguo y estar relacionado con los períodos glaciales de la Tierra. La mayoría de las especies serían originariamente del Hemisferio Norte. Al ser éste invadido por los hielos los pájaros tuvieron que desplazarse hacia el sur. Al retirarse los hielos, por esa fidelidad extraña que las aves profesan a los lugares donde anidan, los que se habían retirado del Hemisferio Norte retornaron al mismo. Repetidas las glacializaciones se estableció y se hizo atávica la costumbre de emigrar. Más tarde otros ornitólogos sugirieron que un movimiento inverso había originado las migraciones. Los pájaros son, en su mayoría, oriundos de las zonas tropicales. Al producirse en estas la plétora y una fuerte competencia vital, los más aptos, los mejores voladores, se alejaron hacia el sur, desde donde retornaron cuando la vida se les hizo imposible debido a los rigores del invierno. Ambas teorías pueden estar en lo cierto. Tal vez las migraciones se originaron en uno y otro sentido. La verdad es que existen. Y lo más curioso es que constituyen un esfuerzo casi siempre heroico, lleno de riesgos, que cobra un tributo grande a la especie. Pero las migraciones son la prueba decisiva para la selección natural. De esto no hay duda. Los débiles, los enfermos, los carentes de aptitudes para la vida no sobreviven, no resisten al esfuerzo y la especie se perpetúa en base a los mejor dotados, a los que se vigorizan realizando esfuerzos que, a veces, parecen desproporcionados con los resultados de un viaje de turismo.

La tierra, el mundo en que vivimos, mundo también de los pájaros, está surcada por rutas migratorias que los hombres de ciencia, marcando con anillos de aluminio numerados, siguiendo en aviones, ubicando mediante el radar y, en la actualidad, con el contador Geigy, a miles y miles de avecillas, han podido trazar sobre el mapa. Algunas de estas rutas son únicas, como la de la golondrina ártica, otras son comunes a muchas especies como el Valle del Missisipi o el estrecho de Sicilia, en Europa. Los viajes se realizan en su mayoría del Norte a Sur y Sur a Norte. Pero hay especies que viajan de Este a Oeste y viceversa.

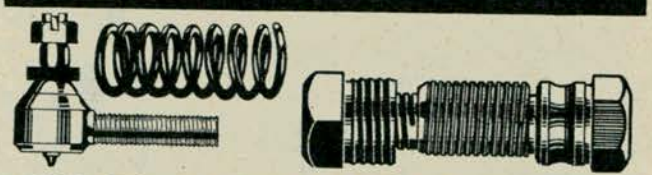
Con un poco del antropocentrismo —que tanto disgusta a los sabios— diremos que los pájaros turistas se asemejan un poco al hombre que huye de las fatigas de la ciudad en busca de descanso, de sol, de tranquilidad.

Por eso mismo —y por la función útil que realizan— las aves migratorias deben de gozar de protección en todo el mundo. Nadie puede adjudicarse el derecho de matar al chorlo que visita las pampas, pues no es de esas pampas nuestras. Es un turista que viene del Canadá o de los Estados Unidos, donde se lo protege y cuida, donde se lo estudia y marca. A veces, con enorme pena, vemos en las jaulas atestadas de las pajarerías un pájaro al que venden con el nombre de "charlatán". Ese pájaro es un viajero maravilloso que llega a nuestro país procedente de los Estados Unidos. Allá lo llaman "Bobolink", es muy popular y hasta hay una cancioncilla de los arrozales, donde se cantan las alegrías de escucharlo. Allá en el gran país del norte, el "Bobolink" anida y viste un plumaje suntuoso. Se lo oye cantar y volar en alegres bandadas en las arroceras. Con las primeras brisas otoñales el "Bobolink" remonta vuelo y cubriendo presurosas etapas llega a nuestro país. Pero ya no es el mismo. Viste su plumaje de invierno, un severo hábito marrón. Y no canta, ni anida. Es nada más que un turista entre ambas Américas, un símbolo de la fraternidad panamericana, si lo queréis.



PUB. CENTRO

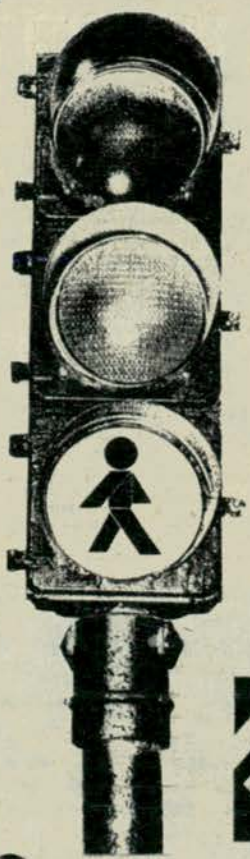
TODO PARA LA SUSPENSION



GIAMMAR

LINEA COMPLETA en ● repuestos para suspensión GIAMMAR e IMPORTADOS ● amortiguadores GIAMMAR e importados de la famosa marca GABRIEL ● resortes para suspensión ● soporte punta de eje ● parrillas ● extremos de barra ● movimientos esféricos.

VIAMONTE 1635 - TEL. 42-4236/4957



LA LUZ VERDE ES SU BUENA ESTRELLA



CAMPAÑA "SEGURIDAD DEL PEATON"

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

De aquí De allá Y de Mas allá

Por
JUAN AVERIGUADOR
Para AUTOCLUB

EN la fotografía número 1, de las que aparecen en esta misma sección, vemos el nuevo pequeño coche británico Hillman Imp, el más moderno en su clase producido en ese país en los últimos tiempos. Tiene capacidad para cuatro pasajeros sentados cómodamente, un motor de aluminio —característica principal de este nuevo coche—, desarrolla 42 H. P. al frente a 5.000 rpm., produciendo una velocidad máxima de 120 kilómetros por hora. Con un motor de 875 cm3 montado por encima de las ruedas traseras y un espacio para equipajes en la parte anterior y otro en la parte posterior, éste es el primer coche que se fabrica en Escocia desde hace más de treinta años. •

* * *

En el primer trimestre del corriente año se vendieron en Francia once millones de botellas de champagne. De ese total, se exportaron 1.000.000 a Gran Bretaña, 378.000 a Estados Unidos, 272.000 a Bélgica y 147.000 a Alemania. Y ya que estamos hablando de estadísticas y de Francia, podemos agregar, continuando en el tema, que la producción francesa de automóviles en el mes de mayo último, alcanzó a 163.231 unidades. En los cinco primeros meses del año en curso, se totalizó una producción de 771.498 vehículos contra 648.069 durante el mismo período de 1962. •

* * *

Los ladrones internacionales que visitaron la Exposición de Seguridad efectuada recientemente en Londres, están furiosos y descorazonados. En efecto, allí fue presentado, entre otros elementos para combatir el crimen, un camión blindado capaz de amedrentar a los asaltantes más audaces. Aún sabiendo cómo funciona, es difícil entrar por la fuerza en este camión. Sus puertas se cierran automáticamente, y en caso de ataque, una cortina metálica baja sobre el parabrisas. Además, si logran forzar las puertas, los ladrones comprobarán que de tal modo cerraron la caja fuerte dentro del camión. En efecto, de este tesoro sólo se puede retirar el dinero cuando las puertas exteriores del vehículo están cerradas. •

* * *

Si usted, amigo lector, se molesta en echar una mirada a la foto número 2, podrá ver el aspecto interior del automóvil a turbina de la Chrysler que, en una gira mundial dirigida por esa firma internacional que abarcará veinte países de cinco continentes —incluyendo a la Argentina—, será admirado y probado por miles de personas. La nueva versión de Chrysler constituye la etapa final de un exhaustivo programa de investigación. Este vehículo a turbina ha sido dotado de dos regeneradores rotativos, cuya misión es la de recalentar el aire mediante el aprovechamiento del calor del escape. En el modernísimo tablero se observa la distribución del instrumental de este excepcional automóvil, cuya turbina alcanza las 47.500 rpm. Su transmisión es de tres velocidades automáticas, sin conversor de torque. •

* * *

Elías Sabagh, Ezequiel Feigin, Armando, Orlando y Juan Stabio, Alfredo Dianda, Julio López Carreras, Rodolfo Pisitini, Arturo Juárez Beltrán, José Visconti, Vicente Manzi, Alfredo Sabagh, Arnaldo Vismara, Carlos Oliva Funes, Santiago Cámara, Rubén Monguzzi y Juan Duruseel han cumplido sus bodas de plata en el comercio automotor en la provincia de Córdoba. Tan largo lapso en la venta de automotores fue celebrado con una fiesta en la capital cordobesa, que transcurrió como era de esperar, en un ambiente de cordialidad y afecto. Se recordaron anécdotas de estos veteranos vendedores y se historió un poco el proceso del automotor en nuestro país. El señor Manuel Tagle hizo una interesante improvisación sobre la economía argentina y luego ofreció la demostración el señor Julio López Carreras, quien destacó que los agasajos han cristalizado y concretado sus afanes de hombres de trabajo, amantes del progreso y de la paz. •

* * *

En el próximo mes de diciembre, se realizará en el Palacio Nacional de Industrias Técnicas de París, el Primer Festival Internacional de Turismo. A dicho festival, que durará quince días, han sido invitadas unas cincuenta naciones. No solamente será una exposición de las realizaciones turísticas de los diferentes países, sino también un verdadero espectáculo en todo el sentido del vocablo, pues en una sala de 1.500 localidades, las naciones participantes presentarán sus grandes atracciones. Y en otra sala de 400 localidades se proyectarán films sobre turismo. •

* * *

El número de automóviles particulares en Holanda, incluidos los coches "ratón", creció de 450.000 en 1959 a 512.000 en 1960 y 602.000 en 1961. Al promediar el año pasado esa cifra excedía de 700.000 —lo que equivale a un coche por cada 17 habitantes— y se estima que a fines de 1965, pasará de 1.500.000. La densidad automovilística es de catorce coches particulares por kilómetro cuadrado. Las exposiciones ocupan un lugar destacado en el mundo automotor holandés. El 46º Salón del Automóvil para coches de uso particular, rurales, acoplados de turismo, partes y accesorios, que se celebró recientemente en Amsterdam, atrajo nuevamente una multitud de interesados. •

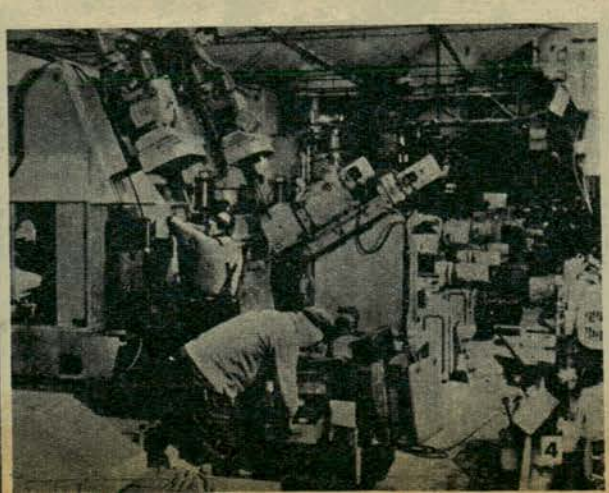
* * *

La vacilante atención del conductor de un automóvil que tiene que soportar pasajeros conversadores, el ruido del motor y del tránsito carretero que lo rodea, puede ser auxiliada por medio de un nuevo dispositivo de seguridad británico. (Ver foto número 3). Se trata de "selectones", un pequeño par de auriculares, que separan por filtración algunos sonidos de baja frecuencia, como ser, el ruido del motor del coche y el ulular del viento sobre el auto, y deja pasar los sonidos de más alta frecuencia de la voz, de la radio del coche y de la bocina de los automóviles. •

* * *

La Secretaría de Energía y Combustibles de nuestro país ha confiado a la empresa francesa "Sofrelec", la preparación, en colaboración con la sociedad italiana "Italconsult", de un proyecto de obras a realizar en el complejo hidroeléctrico de El Chocón. Esta obra consiste en represar los ríos Limay y Neuquén, en la región llamada de Cornahue, y deberá permitir, además de la producción de una cantidad considerable de energía eléctrica, la irrigación de una vasta zona arable. Estas represas figurarán entre las más importantes del mundo. •


3


4


5





I.A.F.A.S.A., fabricante bajo licencia de los automóviles Peugeot, incorporará próximamente a su planta industrial los máquinas "Transfert", que significarán un fundamental adelanto dentro de su constante evolución industrial. La primera "Transfert" (ver foto número 4) ha sido elaborada en Francia, por especial encargo de I.A.F.A.S.A., por la Renault Engineering, importante establecimiento industrial que ya ha producido máquinas análogas para Peugeot y otras fábricas de automotores, y llegará al país en estos días. Su función consiste en realizar la casi totalidad de la mecanización del block del motor para el Peugeot 404. •

* * *

Como todos los años, se ha realizado en la rosaleda del Parque de la éte d'Or, de Lyon, el concurso de la "Rosa más bella de Francia". El jurado examinó cuarenta y tres rosas presentadas por horticultores franceses, obteniendo el premio de una medalla de oro, una rosa color ocre. Como vemos, Francia no olvida sus rosas. •

* * *

Según minuciosas informaciones recogidas por el Automóvil Club General de Alemania, el 30 por ciento de los accidentes que se producen en las calles o rutas de ese país, son debidos a conductores que intentan adelantarse a un coche en movimiento que les precede, o a un vehículo que está detenido en la calzada. De aquella cifra, el 52 por ciento se debe a conductores que no toman bastante precauciones en su tentativa de adelantarse a un coche en movimiento. •

* * *

Especialmente invitados por el señor Joseph Apodaca, director de relaciones públicas de General Motors Argentina, un numeroso grupo de periodistas tuvo oportunidad de visitar la gran planta industrial de esa empresa, en la localidad bonaerense de San Martín, para asistir en ella a la espectacular demostración científica audiovisual de "Visión del Progreso", en la que se muestran prácticamente las grandes contribuciones de la ciencia, abriendo camino a un mundo mejor. En un camión Bedford, especialmente preparado al efecto (ver foto número 5), que recorrerá todas las rutas del territorio argentino, se desarrolla una serie de instructivos temas de divulgación científica, convertidos en apasionante espectáculo mediante la presentación de un novedoso material ilustrativo. Práctica muestra de las maravillas con que contribuye la ciencia al mejoramiento del mundo en que vivimos. Esto es "Visión del Progreso", cuyas enseñanzas tienden a interesar especialmente a la juventud por los trabajos de investigación. El porvenir ofrece así, a nuestros jóvenes, la posibilidad de ser el nuevo Newtone, Edison, Marconi o Einstein, que ayude a develar los grandes enigmas que aún hoy presenta la ciencia. •

ORGANIZA EL A.C.A. UN GRAN CONCURSO FOTOGRAFICO

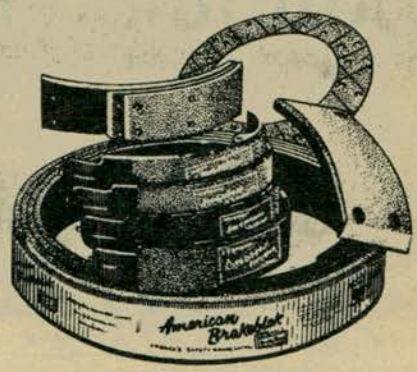
La C. D. del A.C.A., por iniciativa de la Comisión Asesora de Cultura, ha aprobado la realización del Cuarto Concurso de Fotografía Artística, denominado "REVISTA AUTOCLUB", al que se invita a participar a todos los fotógrafos, profesionales y aficionados, de la capital e interior de la República.

Se adjudicarán las siguientes recompensas: Primer premio, $ 10.000 y diploma; segundo premio, $ 5.000 y diploma; tercer premio, $ 3.000 y diploma y tres menciones honoríficas, diploma. Las obras no premiadas quedarán de propiedad de sus autores, pero el A.C.A. podrá disponer de las mismas en sus publicaciones obligándose en todos los casos a hacer figurar el nombre del autor y abonarle $ 1.000 por cada una.

Las obras deberán estar totalmente pegadas sobre cartón en la única medida de 35 x 45 centímetros y no podrán tener menos de 18 centímetros en su lado menor. El jurado encargado de discernir los premios estará integrado por cinco miembros, representantes, respectivamente, de la Federación Argentina de Fotografía, Asociación de Reporteros Gráficos, Foto Club Argentino, A.C.A. y revista AUTOCLUB.

Cada participante podrá presentar un máximo de seis obras, con uno o varios seudónimos, en la forma que es habitual en estas competencias.

Los trabajos deberán ser presentados personalmente o enviados por correo a CUARTO CONCURSO FOTOGRAFICO DEL A.C.A., **"REVISTA AUTOCLUB"**, COMISION ASESORA DE CULTURA, AVENIDA DEL LIBERTADOR 1850, 8º PISO, CAPITAL, hasta el 30 de septiembre próximo, fecha indefectible de cierre de la competencia. El jurado dará su veredicto antes del 15 de octubre. Las bases pueden ser solicitadas al A.C.A. y revista AUTOCLUB.



CINTAS PARA FRENOS 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.

RADIOGRAFIA DE LA FATALIDAD

¿QUE PASA EN LAS CALLES PORTEÑAS?

Por ROBERTO P. MOURE
Especial para AUTOCLUB

DIARIAMENTE tenemos oportunidad de enterarnos mediante los órganos de difusión, de los accidentes de tránsito ocurridos en nuestra ciudad. ¿Nos hemos preguntado alguna vez cuántas víctimas ocasionan, por qué medios se producen, cuáles son las consecuencias que acarrean, etc.? A continuación presentamos la estadística de los accidentes que tuvieron lugar en la Capital Federal, en el período que va de agosto de 1961 a enero de 1962 inclusive. Los datos correspondientes los hemos obtenido en la "Sección de Estadística Penal y Contravencional de la Policía Federal", y va de suyo, entonces, que los hechos que se mencionan son sólo aquellos en que ha debido intervenir la autoridad policial.

Hay que agregar que las conclusiones que pueden extraerse de los respectivos guarismos, no dejan de ser relativas, dado el corto período de tiempo que se ha tomado en cuenta. Quizás por eso el término "estadística" no sea el más apropiado para calificar esta nota, pues aquél supone una sucesión suficientemente prolongada de observaciones. La falta de referencias más actualizadas no impide que estas cifras permitan llegar a una lógica de probabilidades que no puede dejar de tenerse en cuenta para comprender el problema del tránsito.

1 — CANTIDAD DE HECHOS

Homicidios	Lesiones graves	Lesiones leves	TOTAL
128	112	1.465	1.705

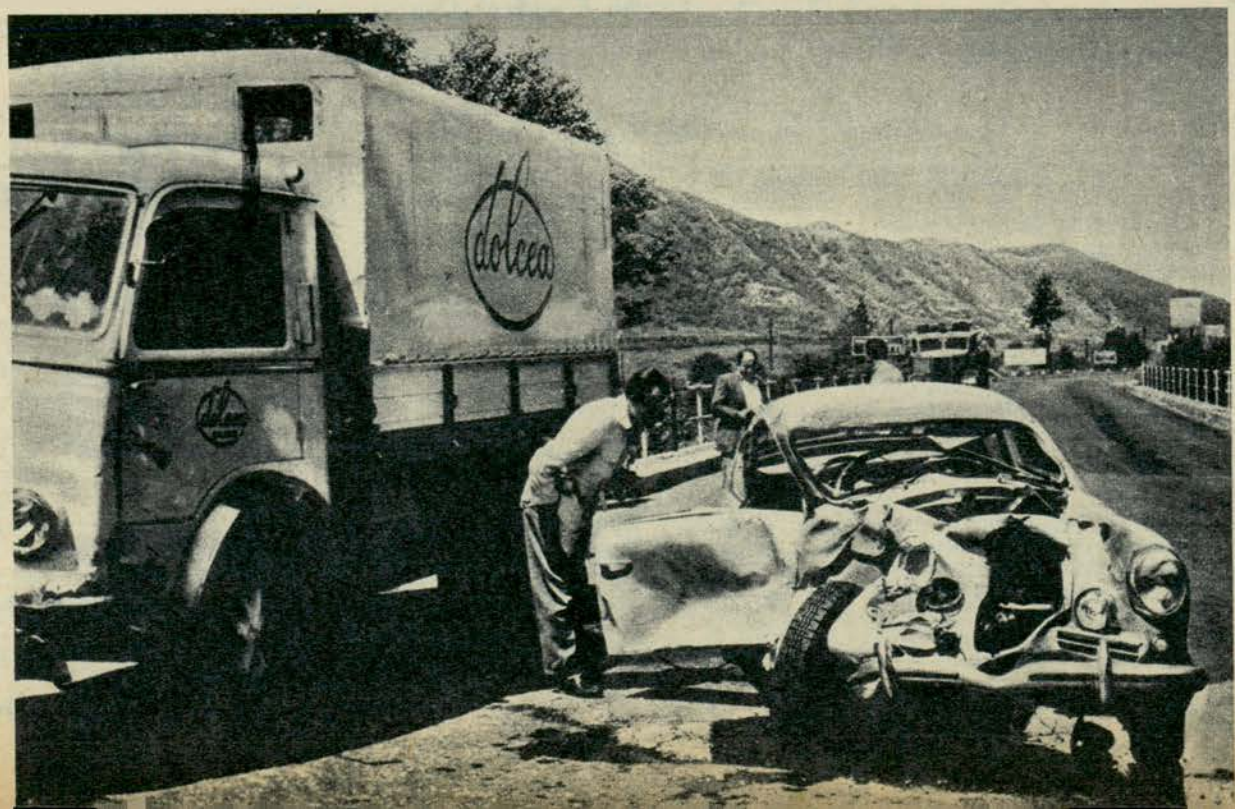
En el término de ciento ochenta y cuatro días que comprende el semestre agosto 1961 a enero 1962, se ha producido un total de mil setecientos cinco accidentes, lo que supone un promedio de aproximadamente diez accidentes por día. Han dejado un saldo de ciento treinta y seis muertos. El número de fallecidos representa estimativamente el 0,5 % de las defunciones registradas en la Capital Federal en el año 1958, que de acuerdo con cifras calculadas por la Dirección Nacional de Estadística y Censos, alcanzó a 31.995.

Si tomamos el total de defunciones ocurridas en el país en el año 1956, vemos que el número de fallecidos solamente en la Capital Federal, como consecuencia de accidentes de tránsito, ocupa el duodécimo lugar y está por encima de enfermedades como la fiebre tifoidea, difteria, coqueluche, gripe, apendicitis, etc.

2 — CANTIDAD DE VICTIMAS

MUERTOS		HERIDOS				TOTAL
		Graves		Leves		
Varón	Mujer	V.	M.	V.	M.	
102	34	66	55	1.178	514	1.949

Cuando el tránsito de vehículos es superior a la capacidad normal del camino, accidentes como éste suelen producirse con dolorosa frecuencia.



Nótese la desproporción existente entre la cantidad de víctimas mujeres y los responsables de ese sexo. Mientras en el primer caso representan el 30 %, en el segundo casi el 100 % son varones.

La disparidad se hace notable también entre el total de víctimas y autores de uno y otro sexo, ya que si tenemos en cuenta la población de la ciudad de Buenos Aires calculada para el año 1958, apreciamos que de los 3 millones 799.200 habitantes, 1.845.200 son varones y 1 millón 954.100, mujeres. De esta última proporción debería haberse traducido una equivalencia en las cifras consignadas en el cuadro precedente. No obstante creemos que en este caso entran a jugar una serie de factores que justifican la diferencia anotada. Entre otros, no puede dejar de tener relevancia la menor intervención de la mujer en las tareas que se realizan preferentemente fuera del hogar, y en ese sentido no dudamos que la permanencia del hombre en la calle a raíz del trabajo que debe efectuar lo aproxima a los riesgos inherentes al tránsito.

Una última observación nos muestra un elevado índice de responsables prófugos. Ese índice nos hace pensar en la necesidad de extremar la vigilancia por parte de las autoridades correspondientes y al mismo tiempo nos habla de la conducta insocial de muchos de nuestros semejantes. ¿Cuántas de las víctimas anónimas que figuran en este cuadro podrían haber salvado su vida de haber contado con la asistencia de sus victimarios?

3 — RESPONSABLES

Detenidos		TOTAL	Prófugos sin identificar	TOTAL
V.	M.			
1.563	30	1.593	311	1.904

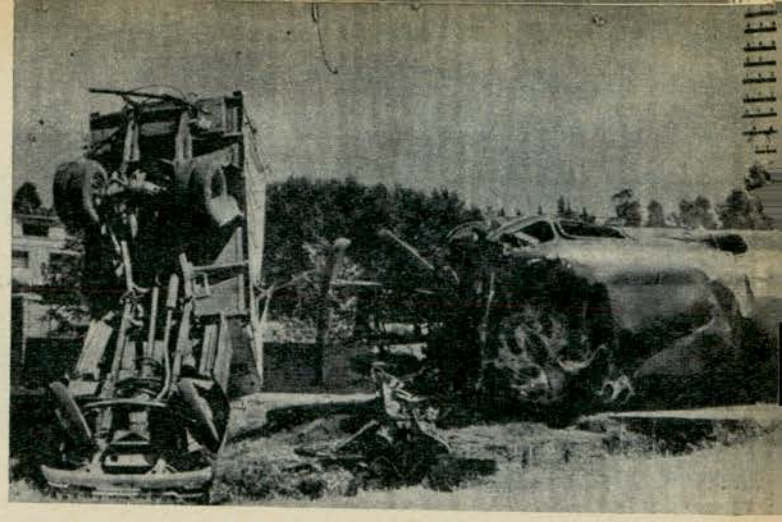
Días:	H.	L. G.	L. L.	TOTAL
De 6 a 18 hs.	60	60	882	1.002
„ 18 „ 24 „	33	34	337	404
Trabajo:				
De 0 a 6 hs.	5	1	34	40
Días:				
De 0 a 6 „	22	11	148	181
De 18„ 24 „	8	6	62	75
Festivos.				
De 0 „6 „	—	—	2	2
TOTAL:	128	112	1.465	1.705

La menor cantidad de accidentes ocurridos en días festivos se comprende si tenemos en cuenta que sobre un total de ciento ochenta y cuatro días que tuvo el semestre, ciento cincuenta fueron laborables y sólo treinta y cuatro feriados. Pero aún con este antecedente se nota un menor índice de accidentes en días festivos —casi el 3 %—, atribuible sin duda a la menor intensidad del tránsito que caracteriza a las jornadas de descanso.

Cabe señalar también que los accidentes decrecen en número a medida que nos acercamos a las últimas horas de la noche y primeras del día. Esa línea descendente se nos ocurre lógica no bien observamos que entre las 6 y las 18 horas se desenvuelve en general la mayor parte del trabajo en oficinas, comercios, industria, etc., lo que motiva una mayor afluencia de personas en la vía pública y por consiguiente un recrudecimiento del tránsito.

5 — MEDIO EMPLEADO

	H.	L. G	L. G.	TOTAL
Automóviles de:				
de alquiler	10	14	152	176
carga Capital	29	21	223	273
carga Interior	6	5	65	76
Colec. Capital	16	16	139	171
Capital e Interior	1	3	28	32
particular. Capital	25	18	415	458
Interior.	1	1	36	38
Bicicletas.	—	—	6	6
Carros de dos ruedas	—	—	2	2
„ „ 4 „	—	—	1	1
Ferrocarriles	1	—	1	2
Omnibus	9	8	74	91
Trolebús	4	6	53	63
Motocicletas	4	3	92	99
Jeeps	1	—	22	23
Tranvías a nivel	6	7	103	116
„ subterráneos	—	2	6	8
Desconocidos	21	19	229	269
TOTAL:	134	123	1.647	1.904



El demonio de la velocidad se ha apoderado de los conductores de estos dos automóviles con las terribles consecuencias de da cuenta esta foto.

Llama la atención el papel desempeñado por los tranvías como causas de accidentes, comparado con los otros medios. Si bien el número de coches en servicio, cuyo promedio se estima en 842 para el año 1961, nos puede hacer entender este fenómeno, suponíamos al mismo tiempo que la lentitud de desplazamiento de este tipo de transporte, necesariamente tenía que traer aparejada una menor peligrosidad. Pero, si como veremos luego, casi la mitad de los accidentes son motivados por distracción, ya sea del peatón o del conductor, llegamos a la conclusión de que el medio empleado como causa de los accidentes de tránsito pierde relevancia, para ceder el primer plano a los procesos anímicos experimentados por los individuos. En otras palabras, la peligrosidad no debemos buscarla en el medio empleado, ya que salvo algunas excepciones como puede ser el caso de los carruajes, bicicletas, etc., todos los otros medios poseen una idoneidad pareja como productores de accidentes. No obstante, nos preguntamos si no será el caso de volver a los tiempos de los pintorescos "salvavidas".

6 — CIRCULACION

	H.	L. G.	L. L.	TOTAL
Avenidas	31	19	173	283
Calles de una mano	87	85	1.209	1.381
Calles de doble mano	10	8	83	101
TOTAL:	128	112	1.465	1.705
Arterias de poco tránsito	17	15	116	148
Arterias de mucho tránsito	111	97	1.349	1.557
TOTAL	128	112	1.465	1.705

Las cifras correspondientes a las calles de una sola mano representan algo más del 80 % y están en relación con el exceso de este tipo de arterias comparado con las avenidas y calles de doble mano. Pero mientras los fallecimientos ocurridos en las avenidas llegan al 13,9 %, en las calles de una sola mano sólo alcanzan al 6,2 %, lo que hace presumir una mayor peligrosidad en la circulación de aquéllas.

El cuadro referente a las arterias de mucho y poco tránsito refleja el orden natural del fenómeno: a mayor tránsito, mayor índice de accidentes.



Un sólo segundo de distracción o la de una dosis excesiva de bebidas alcohólicas ingeridas en el camino puede originar tragedias irreparables.

7 — CAUSA ORIGINARIA

	H.	L. G.	L. L.	TOTAL
Alcoholizado	—	—	—	—
Circular contramano	—	—	6	6
Cruce veloz bocacalle	1	7	43	51
Cruzar distraído la calzada	43	28	691	762
Cruzar corriendo	2	1	7	10
Choque	18	21	213	252
Dar marcha antes del ascenso pasajeros	7	10	98	115
Dar marcha antes del descenso pasajeros	7	11	73	91
Descender de vehículos en marcha	2	—	18	20
Distracción del conductor	7	10	95	112
Exceso de velocidad	32	16	138	186
Ebriedad	1	—	—	—
Falta de visibilidad	—	—	3	3
Impericia en el manejo	—	—	7	7
Juego en la vía pública	—	—	2	2
Malos frenos	3	3	17	23
Marcha atrás	—	2	10	12
No acatar señales	—	—	4	4
No llevar luz	—	—	1	1
Patinadas	1	2	4	7
Otras causas	2	1	—	3
Ignoradas	2	—	34	36
TOTAL:	128	112	1.465	1.705

Es elevado el porcentaje (44,7 %) de accidentes causados por distracción en el cruce de las calzadas. Si le agregamos el 6,5 % debido a distracción del conductor, obtendremos más del 50 % de percances provenientes de causas originadas en una atención deficiente en la circulación. Es elocuente asimismo la responsabilidad que cabe a los peatones, ya que ese 44,7 % habla por sí solo, de la falta de prudencia de los mismos.

El ritmo vertiginoso impuesto por la vida moderna se pone de manifiesto por los accidentes ocurridos al dar marcha al vehículo antes de ascender o descender los pasajeros. Suman en total 306 casos y representan el 12 por ciento.

8 — LUGAR DE PRODUCCION

	H.	L. G.	L. L.	TOTAL
En la bocacalle	69	55	635	759
Al llegar bocc.	21	25	336	382
Pasando bocacalle.	19	21	340	380
Cuadra Dent. la cuadra	18	9	145	172
Lugares cerrados	—	—	2	2
Pasos a nivel	1	—	1	2
Subterráneos	—	2	6	8
TOTAL:	128	112	1.465	1.705

Vemos que los accidentes producidos en la bocacalle insumen el 44,5 % del total, índice que hace necesario extremar las precauciones en dichos lugares. Para comprender a aquel índice hay que tener en cuenta que en las bocacalles se produce preferentemente el embotellamiento del tránsito y la mayor congestión en la circulación de peatones.

9 — CLASE DE PAVIMENTO

	H.	L. G.	L. L.	TOTAL
Asfalto	64	48	669	781
Madera	15	12	110	137
Piedra	49	52	686	787
TOTAL:	128	112	1.465	1.705

Las proporciones que se observan en este cuadro guardan relación con la clase de pavimento existente en las calles de Buenos Aires. La inexistencia de accidentes en las calles de tierra se debe a la poca proporción de arterias de este tipo que hay en nuestra ciudad y a la circunstancia de que siendo deficientes para el tránsito son poco usadas por los conductores.

10 — ESTADO DE PAVIMENTO

	H	L.G.	L.L.	TOTAL
Mojado	4	6	49	59
Húmedo	—	1	6	7
Seco	124	105	1.410	1.639
TOTAL	128	112	1.465	1.705

No es posible extraer de estos guarismos conclusión alguna que permita suponer la existencia de un mayor peligro en la circulación tratándose de pavimento mojado. Esta afirmación la hacemos ateniéndonos al cuadro relativo a las causas originarias de los percances, donde sólo siete accidentes figuran como motivados por patinadas de los vehículos.

11 — EDADES DE LAS VICTIMAS

	H.		L. G.		L. L.		TOTAL
	V	M	V	M	V	M	
Menores de 5 años	—	—	—	1	3	—	4
De 6 a 10 años	—	—	2	2	17	7	28
„ 11 „ 18 „	3	1	1	4	44	20	73
„ 19 „ 30 „	23	8	13	14	416	181	655
„ 31 „ 50 „	35	12	18	17	445	163	690
„ 51 „ 60 „	21	4	17	7	103	59	211
De 60 en adelante	20	9	15	10	150	84	288
TOTAL:	102	34	66	55	1.178	514	1.949

EDADES DE LOS AUTORES

	H.		L. G.		L. L.		TOTAL
	V	M	V	M	V	M	
Menores de 18 años	—	—	—	—	—	—	—
De 18 a 22 años	9	—	7	—	114	—	130
„ 23 „ 30 „	28	—	20	—	436	11	495
„ 31 „ 40 „	38	—	33	2	395	13	481
„ 41 „ 50 „	31	—	29	1	308	3	372
„ 51 „ 60 „	6	—	10	—	74	—	90
„ 61 „ 70 „	1	—	2	—	22	—	25
„ 71 en adelante	—	—	—	—	—	—	—
TOTAL	113	—	101	3	1.349	27	1.593

Observamos que el mayor número de víctimas registrado se encuentra entre las personas de 19 a 50 años, los que en total insumen el 69 %. Este índice se eleva a más del 85 % entre los autores, cuyas edades van de los 18 a los 50 años. Tales índices no guardan relación con la población del país, estimada al 31 de diciembre de 1954, ya que sobre un total de 18.928.500 habitantes, tenemos 9.277.200 cuyas edades oscilan de los 20 a los 49 años. Es decir que de haberse mantenido esa propor-

ción tendría que estar reflejada en las cifras del cuadro que estamos comentando. El hecho de que así no ocurra puede hallar su razón de ser en la mayor frecuencia con que el hombre de edad media, por la índole de las actividades que realiza, se ve expuesto a los riesgos derivados del tránsito.

12 — PROFESIONES DE LAS VICTIMAS

	H.		L. G.		L. L.		TOTAL
	V	M	V	M	V	M	
Agentes de policía	—	—	3	—	26	—	29
Bomberos	—	—	—	—	7	—	7
Colegiales	1	—	3	4	31	10	49
Comerciantes	8	—	8	—	111	4	131
Conductores	9	—	3	—	115	—	127
Empleados en general	23	5	13	9	251	58	359
Estudiantes adultos	—	—	—	—	2	—	2
Industriales	1	—	2	—	15	—	18
Obreros en general	41	—	21	2	430	10	504
Profesionales	1	—	3	—	35	—	39
Quehaceres domésticos	—	29	—	39	—	415	483
Jubilados	18	—	9	—	153	12	192
Servicio doméstico	—	—	—	—	—	5	5
Sin ocupación	—	—	—	1	—	—	1
Vendedores ambulantes	—	—	1	—	2	—	3
TOTAL	102	34	66	55	1.178	514	1.949

PROFESIONES DE LOS AUTORES

	H.		L. G.		L. L.		TOTAL
	V	M	V	M	V	M	
Choferes	85	—	61	—	635	—	761
Comerciantes	19	—	10	—	233	—	262
Empleados en general	12	—	12	—	149	1	174
Estudiantes	—	—	—	—	6	—	6
Guardas y Motormans	6	—	9	—	109	—	124
Industriales	4	—	—	—	48	—	52
Mecánicos	—	—	1	—	18	—	19
Obreros en general	2	—	3	—	26	—	31
Profesionales	5	—	3	—	96	3	107
Quehaceres domésticos	—	—	—	3	—	23	26
Rentistas	—	—	—	—	8	—	8
Jubilados	—	—	2	—	21	—	23
TOTAL	113	—	101	3	1.349	27	1.593

De las víctimas mujeres más del 80 % están dedicadas a quehaceres domésticos. En el cuadro relativo a los autores se aprecia un índice lógico de aproximadamente el 50 % de choferes. Del resto de las cifras no se pueden sacar conclusiones dignas de mención.

13 — INSTRUCCION DE LAS VICTIMAS

	H.		L. G.		L. L.		TOTAL
	V	M	V	M	V	M	
Elemental	72	25	43	39	811	432	1.422
Buena	29	9	20	16	322	82	478
Superior	1	—	3	—	45	—	49
TOTAL	102	34	66	55	1.178	514	1.949

INSTRUCCION DE LOS AUTORES

	H.		L. G.		L. L.		TOTAL
	V	M	V	M	V	M	
Elemental	81	—	77	—	875	14	1.047
Buena	27	—	21	3	352	10	413
Superior	5	—	3	—	122	3	133
TOTAL	113	—	101	3	1.349	27	1.593

No figura aquí el número de analfabetos y creemos que tal omisión, si así puede llamársela, tiene su explicación en la poca proporción de ellos existente en la Capital Federal. De acuerdo al Censo Nacional de 1947 el índice de analfabetismo alcanzaba en la Capital Federal al 5,7 % del total de la población, con un 4,0 % para los varones y un 7,3 % para las mujeres.

14 — REINCIDENCIA VICTIMAS

	H.		L. G.		L. L.		TOTAL
	V	M	V	M	V	M	
Víctimas por 1ª vez	102	34	66	55	1.177	514	1.948
" " 2ª "	—	—	—	—	1	—	1
TOTAL	102	34	66	55	1.178	514	1.949

REINCIDENCIA AUTORES

	H.		L. G.		L. L.		TOTAL
	V	M	V	M	V	M	
Reincidentes	—	—	1	—	5	—	6
No reincidentes	113	—	100	3	1.344	27	1.587
TOTAL	113	—	101	3	1.349	27	1.593

Tanto en el caso de las víctimas como en el de los automotores se observa que la cantidad de reincidentes es verdaderamente ínfima: un caso en el primero y seis en el segundo. Tal situación nos lleva a pensar que una



Muchas veces los accidentes automovilísticos de tránsito tienen características tan insólitas que cuesta determinar como han podido ocurrir.

vez más, como en todos los órdenes de la vida, la experiencia deja su fruto fecundo.

15 — ESTADO FISICO DE LAS VICTIMAS

	H.		L. G.		L. L.		TOTAL
	V.	M.	V.	M.	V.	M.	
Dificultades para la marcha	—	—	1	—	6	1	8
Ebrios	1	—	—	—	—	—	1
Normales	101	34	65	55	1.172	513	1.940
TOTAL	102	34	66	55	1.178	514	1.949

ENFERMEDADES Y VICIOS DE LOS AUTORES

	H.		L. G.		L. L.		TOTAL
	V.	M.	V.	M.	V.	M.	
Con enfermedades	1	—	—	—	5	—	6
Sin enfermedades	112	—	101	3	1.344	27	1.587
TOTAL:	113	—	101	3	1.349	27	1.593
Usan lentes	3	—	1	—	47	—	51
No usan	110	—	100	3	1.302	27	1.542
TOTAL:	113	—	101	3	1.349	27	1.593

Cuesta creer que el 100 % de víctimas y autores presente un estado físico normal. Sabemos tomar con reparos estos guarismos porque en la mayoría de los casos es imposible que las autoridades policiales hayan sometido a los partícipes a una revisación médica adecuada y por ende sólo queda como guía lo que los mismos interesados manifiestan.

En cambio, es reducido el porcentaje de responsables que usaban lentes, lo que parece indicar que la visión deficiente no influye en este tipo de accidentes.

16 — ESTADO CIVIL DE LOS AUTORES

	H.		L. G.		L. L.		TOTAL
	V	M	V	M	V	M	
Solteros	17	—	16	—	273	5	311
Casados	95	—	85	3	1.072	22	1.277
Viudos	1	—	—	—	4	—	5
TOTAL:	113	—	101	3	1.349	27	1.593

La proporción de autores casados —más de 80 %—, nos obliga a meditar si las cargas que supone mantener un hogar y las preocupaciones familiares consiguientes, no pueden constituir una de las causas de ese porcentual. Como dato ilustrativo cabe consignar que el total de matrimonios registrados en el año 1958 en la Capital Federal, según cifras estimadas, fue de 26.018.



Ante accidentes como éste es oportuno preguntarnos cuáles han sido sus causas determinantes y cuáles las previsiones que tiendan a ponerles fin.



SU MAYOR INTERES
está en la
CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

11 % básico asegurado y,
conforme a las utilidades
que se obtengan,
un interés adicional sin límite
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

Aprenda
RADIO - TELEVISION
MOTORES DIESEL
y RADIOS A TRANSISTORES



CON "SERVICE" DE T.V. PODRA GANAR MUCHA PLATA

MECANICA AUTOMOTRIZ - MOTORES A EXPLOSION, ETC.

A USTED podemos PREPARARLO EN SU PROPIA CASA, con nuestro moderno sistema de ENSEÑANZA POR CORREO: aprovechando sus horas libres, haremos de USTED un verdadero TECNICO EN LA MATERIA, ya sea en RADIO, MOTORES a EXPLOSION, DIESEL, MECANICA AUTOMOTRIZ, TORNO o DIBUJO MECANICO, que le permitirá ganar mucho dinero e independizarse trabajando por su cuenta. Todos los elementos, herramientas y equipos necesarios para el estudio y la práctica en su casa, se lo facilitaremos completamente GRATIS y quedarán de su propiedad.



GRATIS
Este receptor mundial

ARME RADIOS A TRANSISTORES

CURSOS POR CORREO



PROVEEMOS A LOS ALUMNOS MOTORCITO DIESEL PARA EL ESTUDIO

RADIO: Técnica y armado. Reparación de receptores de radio. Televisión y Cine Sonoro. TECNICOS: Motores a Explosión Diesel. Mecanica automotriz. Torno. Electricidad Aviación. Dibujo mecánico. Envíenos su nombre y dirección y le remitiremos a vuelta de correo, GRATIS, y sin compromiso alguno de su parte, nuestro libro "EL SECRETO DEL EXITO" y "El Mecanismo de la Mente Humana" que será la mejor guía para su futuro.

INSTITUTO TECNICO SUD AMERICANO



EDIFICIO PROPIO con base para Helicópteros 1° en Sud América

ENSEÑANZA TECNICA VEDIA 1680 BUENOS AIRES

Sr. Director E. HILLCOAT, sírvase enviarme GRATIS su libro "El SECRETO del EXITO" sobre enseñanza.

MANDENOS ESTE CUPON HOY MISMO

Nombre .....
Calle .....
Localidad ..... F. C. .....

FERRARI el patrón...

(Viene de la página 93)

los G.T. 1961 afinados al máximo de acuerdo con la nueva fórmula de la C.S.I. Agrégase la creación de los nuevos motores "186" y "286" 6 en V y el "248" un 8 en V. Se logran 163 triunfos y en material humano se incorpora Bandini, desaparece Ricardo Rodríguez. Las revelaciones son Mairesse en F.1, Scarfiotti en Sport Montaña y Parkes en las G.T. No obstante el mayor mérito recae en Gendebién, su mejor elemento actual. Las victorias de la marca son ya clásicas.

Desde 1951 al 1962, la Ferrari obtuvo 35 victorias en G.P. de F.1, y más de 200 en la categoría Sport y G.T. Facilitó el logro del título mundial a Ascari en 1952 y 53, Fangio en 1956, Hawthorn en 1958 y P. Hill en 1961.

Actualmente Maranello tiene 35 mil metros cuadrados con 21.000 cubiertos, 30 % más de aumento en la producción, 104 proveedores —16 extranjeros— 14 agencias en Italia, 48 más entre representantes y agentes en 18 países.

Ferrari dice en tono romántico de su vida y su pasado en su libro "Le mie gioie terribile". A los 65 años, de un talle elevado y físico robusto, el "commandatore" trabaja 10 horas al día y pasa varias noches en pie, no fuma, no usa el ascensor y cuando va al cine o al teatro se ubica en última fila.

Duro con él mismo, severo con todos, es querido y respetado por sus 400 obreros. Muchos hablan bien y otros mal de él, que a cada fin de año dice que se retira de las competencias, pero cuando la temporada reinicia, retorna con más bríos y ansias.

La imagen del "cavallino" símbolo de guerra, parece infundir decisivamente en su ánimo, pues con sus ya 45 largos años de lucha y 25 de competencias por las pistas de todo el mundo, Ferrari no se da por vencido. El "caballito", dice él, tiene vida para rato.

AUTOCLUB
es la revista de turismo y automovilismo de **mayor tirada** en la América latina.

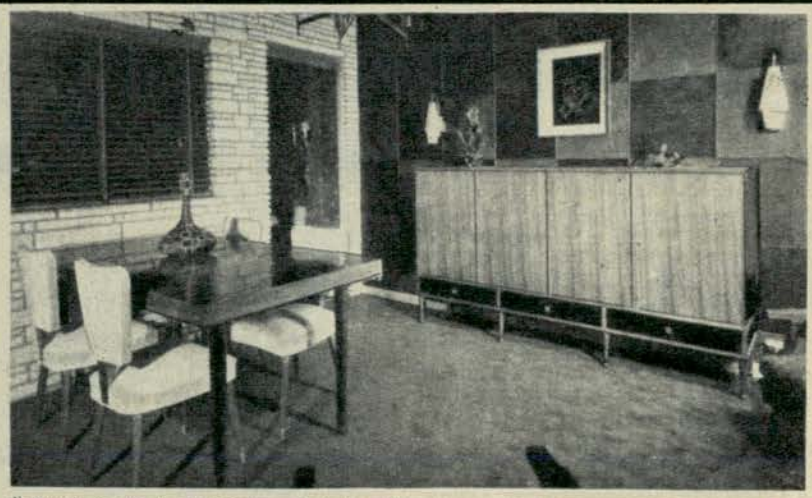
Los conceptos y opiniones vertidos por los colaboradores de AUTOCLUB en sus artículos firmados, no expresan necesariamente el pensamiento de la Dirección de esta revista.

NUEVO EDIFICIO PARA UNA FIRMA DE AUTOS



En la calle 9 Nº 1279 de La Plata, habilitó sus nuevas instalaciones la firma Roberto Berlingieri S.A., empresa que se halla próxima a cumplir medio siglo de actividad al servicio del automotor. En el flamante edificio funcionarán los salones de exposición y ventas y los talleres de la sociedad, la cual es concesionaria exclusiva para la venta de todos los productos de Industrias Kaiser Argentina.

POR SOLO $ 4.990 LOS DOS JUEGOS
MENSUALES (Y PEQUEÑO ANTICIPO)



PUBLICIDAD ARCO S.A.
INDUSTRIA ARGENTINA

Nº 102/46—Comedor de peteribi, frentes en raiz de jacarandá; con bar interior, cajón con paño para cubiertos.
En cuotas de $ 2.915



Nº 102/46—Dormitorio en juego con el comedor. Muebles de hoy y para siempre.
En cuotas de $ 2.075

AL CONTADO: DESCUENTOS ESPECIALES

OFERTAS EXTRAORDINARIAS
Si vencido el plazo de esta oferta, quedaran juegos remanentes, presentando este aviso mantendremos la oferta especial. Reservas sin cargo.

MOBILIA muebles
LAVALLE 868 muebles de película en la calle de los cines
LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE DE MUEBLES CONTEMPORANEOS FUNCIONALES

HENRY FORD, EL HOMBRE QUE PUSO A AMERICA SOBRE RUEDAS

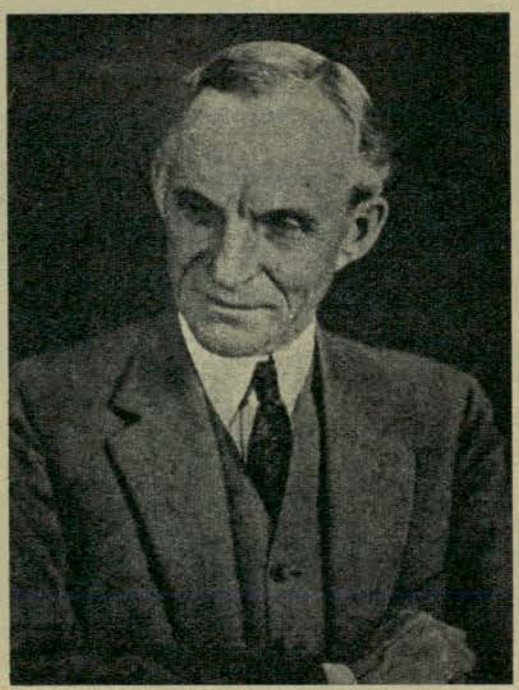
Por JULIO MARZO
Para AUTOCLUB

HENRY Ford fue el artífice de una nueva y revolucionaria imagen industrial, más técnica, pero también más humana. Su lucha no fue simplemente producir y vender. Su mente y su acción estuvieron dedicadas durante toda su vida a crear. En él prevalecía una personalidad firme y definida, que dejó huellas perdurables en las múltiples realizaciones llevadas a cabo a lo largo de su vida.

Los precedentes conceptos sobre la personalidad de Henry Ford, que AUTOCLUB comparte y por ello los reproduce, fueron expresados por el presidente de Ford Motor Argentina, señor Douglas B. Kitterman, durante el acto efectuado frente a la entrada de la planta industrial de esa empresa, al inaugurarse oficialmente la avenida Henry Ford, con asistencia de altas autoridades provinciales y municipales y numerosos invitados especiales.

Hijo de un inmigrante irlandés establecido en 1847 en Springswells, condado de Wayne, Michigan, Henry Ford nació en una pequeña casa de esa población el 30 de julio de 1863. Como la mayoría de los habitantes del medio oeste norteamericano, el hombre que con su esfuerzo llegó a ser el primer inventor y el primer industrial de los EE. UU., debió haberse dedicado a las tareas agrícolas, como sus familiares, para llegar a tener su propia chacra, paso previo indispensable para pensar, luego, en la formación de un hogar. No fue así, sin embargo. Cuando empezó a ir a la escuela primaria, según lo narra una apretada biografía, "Itinerario de un sueño", que tenemos a la vista al escribir esta nota, distraía a los demás chicos fabricando molinillos a palas y pequeñas turbinas de vapor. Y a su falta de aplicación para las lecciones, oponía la rapidez con que podía analizar las partes y el funcionamiento de cualquier máquina que se le pusiera delante. A menudo, una vez concluidas las tareas de la casa, salía a recorrer a caballo las granjas de los alrededores, donde arreglaba los implementos de labor, sin cobrar un centavo, haciéndolo por el placer que le producía ese trabajo. Además, le apasionaban los relojes, como a todos los chicos, con la diferencia de que era capaz de desarmarlos y armarlos sin que le fallara una pieza.

Huérfano de madre a los 13 años, Henry Ford iba un día —poco después—, con su padre en un carro cargado de lana que llevaban a cardar, cuando vio avanzar jadeante por el camino una máquina a vapor. Desoyendo los llamados de su padre, saltó del carretón y se acercó a la máquina, que se había detenido para



darles paso. Muy seriamente empezó a hablar con el conductor sobre caballos de fuerza y revoluciones por minuto. Ni el mismo Henry hubiese podido decir en ese momento cómo había adquirido esos conocimientos, inusitados en aquella época para un chico de su edad.

A los 16 años, cansado de la granja, Henry logró convencer a su padre para que lo dejara ir a Detroit, donde consiguió empleo como maquinista en unos talleres. Con lo que ganaba no le alcanzaba ni para pagar su alojamiento y tuvo que recurrir a la ayuda que le proporcionaba el arreglo de relojes descompuestos. Ya considerado maquinista, trabajó un año en la compañía Westinghouse, armando y reparando en el sur de Michigan máquinas de vapor como la que le había maravillado en su infancia. Desde aquel momento, su sueño de fabricar un vehículo que se moviera por sus propios medios, no se interrumpió hasta convertirse en realidad.

No vamos a seguir a Henry Ford a lo largo de su biografía, por no permitírnoslo comprensibles razones de espacio. Digamos, eso sí, que casado en 1888 con Clara Bryant, de Greenfield, ganaba 150 dólares por mes. Clara y él gastaban lo indispensable, no salían, no invertían ni un centavo en diversiones. Ford trabajaba silenciosa y constantemente en la materialización de su proyecto. Y así fue como en los últimos días de mayo de 1896, dio los toques finales a su "cuadriciclo", construido en un rincón de su casa. Para sacarlo tuvo que derribar la puerta con un hacha. Clara Ford, protegida con un paraguas de la lluvia, y Jim Bishop, un compañero de trabajo que le había prestado ayuda, vieron con el corazón acelerado cómo aquel carricoche avanzaba tambaleante por la avenida Grand River hacia el Washington Boulevard. Había nacido el primer "Ford". Y con él, lo que con el tiempo sería la gigantesca fábrica de Detroit, la Ford Motor Company, creada por el genial inventor el 16 de junio de 1903. Fábrica por la que una vez Henry Ford rechazó una oferta de compra de mil millones, diciendo que en caso de vender la compañía, tendría el dinero, pero no el trabajo.

De Henry Ford se dijo una vez que había puesto a América sobre ruedas. Hoy podemos afirmar, siguiendo su biografía, que su ingenio y su visión determinaron, a lo largo de 60 años, que millones y millones de automotores rodaran por el mundo entero como contribución de la industria y la técnica para un mundo mejor.

Los automotores simbolizan, quizá, la fuerza más revolucionaria que haya sido puesta en movimiento antes de la liberación de la energía nuclear.

REALIZOSE CON EXITO UNA CARAVANA INTERAMERICANA





CIEN delegados al Congreso Interamericano de Carreteras, realizado en Washington últimamente, llevaron a cabo con gran éxito un extraordinario recorrido terrestre de once días de duración, pasando por las más importantes ciudades centroamericanas, desde Panamá hasta México, y depositando en todas ellas un grato mensaje de confraternidad y acercamiento entre los pueblos.

Las mencionadas visitas tuvieron como finalidades principales inaugurar el tramo Panamá-México de la Carretera Panamericana, que unirá Tierra del Fuego con Alaska, y estimular a las respectivas entidades para que contribuyan de acuerdo con sus posibilidades, a la terminación de aquélla.

A poco de pisar suelo mexicano, el señor Eduardo Dibós, ex alcalde de Lima y animador principal de la caravana, envió un mensaje a los pueblos del Continente Americano. Entre otros conceptos, el orador expresó:

"Me siento sinceramente satisfecho de que esta idea de realizar una caravana que saliera de Panamá y cruzara México, con destino final en los Estados Unidos, se haya realizado. Quisiera decir que confiamos en haber despertado aún más interés en todos los habitantes del Hemisferio Occidental, para cooperar en la definitiva terminación de la Carretera Panamericana con la construcción del tramo conocido como «El Tapón del Darién», entre Panamá y Colombia".

HORACIO JUAN FERRO

Su fallecimiento

Un desgraciado accidente automovilístico ha tronchado, en la plenitud de su realización, la vida de don Horacio Juan Ferro.

El señor Ferro tenía a su cargo la jefatura de la Oficina de Telecomunicaciones de la Entidad, y fue quien instaló todas las estaciones radioeléctricas del Club, como asimismo los equipos de radio afectados al servicio de auxilio mecánico. El fin de sus días lo sorprendió precisamente en el cumplimiento de su deber, mientras se dirigía a reparar el equipo transmisor de la estación San Antonio de la Paz.

El fallecimiento del señor Ferro ha provocado hondo pesar entre sus superiores y subordinados, como así también entre quienes, por un motivo u otro, tuvieron ocasión de apreciar su elevada capacitación técnica y sus relevantes dotes caballerescas y de hombría de bien, condiciones éstas que —ampliamente probadas a través de su larga actuación en el A.C.A.— merecieron el reconocimiento unánime de todos cuantos con él compartieron la labor diaria.



CHRYSLER ARGENTINA
FEVRE Y BASSET

Valiant

Valiant

el compacto más elegante del mundo

VALIANT... el coche que revolucionó el mundo por su línea de avanzada... por su lujosa elegancia.



R. y S. GRANDIO S. A.

Casa Central:
SUIPACHA 1120 - 42-7681/4311

CALLAO 1833 - 44-7038/2487
AVDA. DEL LIBERTADOR esq. SALGUERO - 72-0144

AUTOCLUB PRUEBA...

(Viene de la página 83)

Consumo

Es esta una valiosa característica del Gordini, que lo hace un vehículo ideal para el turismo económico.

Frenos

Los frenos son suficientemente efectivos para la velocidad que desarrolla el Gordini. Lo detienen en línea recta, sin desplazamientos laterales, sufriendo un leve debilitamiento con un uso muy intenso.

Conclusiones:

El Renault Gordini IKA es un sedan de cuatro puertas para cuatro pasajeros, ágil, veloz y extraordinariamente económico. Muy bien terminado, personal en su estilo, brindara satisfacciones a quienes deseen un automóvil utilitario que sirva para transportar a la familia y para "competir" de vez en cuando.

ESPECIFICACIONES TECNICAS DEl RENAULT GORDINI I.K.A.

MOTOR:

Marca: Renault, preparado por Gordini. Tipo: 670-5. Características: Válvulas a la cabeza; cilindros verticales en línea; 4 tiempos. Número de cilindros: 4. Diámetro de los cilindros: 58 mm. Carrera: 80 mm. Cilindrada: 845 cm.3 (51,54 pulg.3). Relación de compresión: 7,75:1. Potencia efectiva: 36 CV (35,5 HP) a 4500 rpm. Luz de válvulas (en frío): Admisión: 0,10 a 0,15 mm (.004" a .006"). Escape: 0,20 a 0,25 mm (.008" a .010"). Marcha lenta: 600 rpm.

SISTEMA DE COMBUSTIBLE:

Capacidad de combustible: 32 aprox. Carburador: Tipo descendente marca Solex. Bomba de combustible tipo a diafragma, mecánica. Marca SEV.

SISTEMA DE ENCENDIDO:

Bujía a marca: AC 44 F (14 mm.) o equivalente. Luz de bujías 0,5 a 0,7 mm. (.020"); controlar luz de bujías cada 4500 kilómetros aprox.

CAJA DE VELOCIDADES:

La caja forma un conjunto con el puente trasero: Caja-Puente tipo 318.

Tipo selectivo con 2ª, 3ª y 4ª sincronizadas. Velocidades: 4 de avance y una de retroceso.

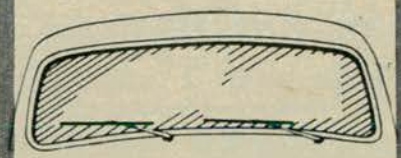
Relaciones de engranajes: la vel.: 3,7 a 1; 2ª vel.: 2,28 a 1; 3ª vel.: 1,52 a 1; 4ª vel.: 1,035 á 1; M.A.: 3,7 a 1.

Lubricante caja-puente SAE 90 EP (zonas cálidas); SAE 80 EP (zonas frías); capacidad: 1,600 litro.

DATOS GENERALES:

Largo máximo: 4 metros. Ancho máximo: 1,520 metros. Altura total: 1,410 metros. Distancia entre ejes: 2,270 metros. Trocha delantera: 1.246 metros. Trocha trasera: 1,216 metros.. Despegue del suelo: 0,145 metros. Peso aproximado: 735 kg.

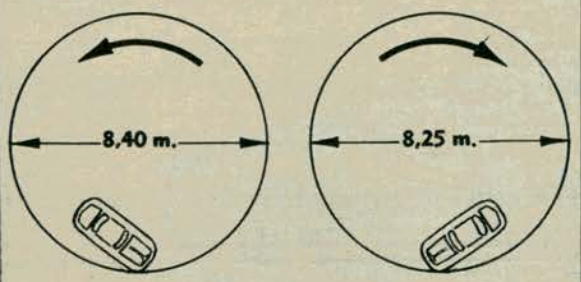
SUPERFICIE QUE ABARCA EL LIMPIAPARABRISAS



54 oscilaciones por minuto.

DIAMETRO DE GIRO

Número de vueltas del volante entre topes: 4 vueltas.

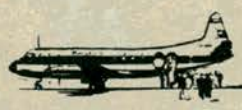


EMPUJE MAXIMO

(Datos medidos con acelerómetro marca Tapley)

En 1ª vel. de 20 a 25 km/h. 420 lb. por tonelada
En 2ª vel. de 50 a 55 km/h. 230 lb. por tonelada
En 3ª vel. de 65 a 70 km/h. 200 lb. por tonelada
En 4ª vel. de 80 a 85 km/h. 100 lb. por tonelada

Montevideo



ENTRE **BUENOS AIRES Y MONTEVIDEO**

PLUNA

SÓLO 28 MINUTOS DE VIAJE

en cuatrimotores

VICKERS VISCOUNT *(prop-jet)*

Buenos Aires



...y también servicios a **PUNTA DEL ESTE**

Diríjase a su Agencia de Viajes o a Pluna, Lavalle 528 - Informes 45-8210
Reservas de pasajes: 46-6095/5857/6467

10-vuelos diarios unen Montevideo con Buenos Aires!
5 salidas diarias desde el Aeroparque y desde Carrasco (Uruguay). Servicio de ómnibus pre y post-aéreo. Atención internacional a bordo: 6 tripulantes a su servicio!

Un vuelo corto... de corte intercontinental!
No le alcanzará el tiempo para disfrutar de toda la atención que Pluna brinda a bordo! Los mejores whiskies y cigarrillos importados. Confituras, refrescos... y franca hospitalidad!

P.L.U.N.A. — SALIDAS DIARIAS

A Montevideo:	De Montevideo:
9.00	7.30
12.00	10.30
16.00	14.30
19.00	17.30
22.00	20.30

UNA CREDENCIAL FAMILIAR PARA RECREOS Y CAMPAMENTOS

El A.C.A. ha creado una credencial "familiar", con el objeto de permitir el libre acceso a los recreos y campamentos a los familiares directos del asociado —cónyuge e hijos— y, en caso de socios solteros, a sus señores padres. Provistos de la referida credencial, los familiares mencionados podrán hacer uso de aquellas instalaciones sin necesidad de la presencia del socio directo.

La credencial tendrá validez por un año, y para solicitarla el asociado deberá concurrir al Salón de Turismo de la casa central de la entidad —oficina de Pesca, Recreos y Campamentos—, provisto de una fotografía de 2½ x 2½ cms., documentos de identidad de cada uno de los interesados y libreta de casamiento, en su caso. Se abonará $ 50 por cada credencial que se solicite y $ 20 por cada actualización anual, previa comprobación de que el socio se encuentra al día con tesorería. Igualmente, la credencial deberá llevar su cupón actualizado para tener validez.

El trámite para la obtención de esta "credencial familiar" podrá realizarse asimismo en las filiales del Club, ubicadas en las ciudades de Rosario, Córdoba y La Plata.

Se recuerda asimismo a los señores asociados que continúan vigentes las normas que establecen el pago de $ 100 por derecho de acceso a los recreos de familiares en menor grado e invitados acompañantes del socio, así como también igual suma por día de permanencia de los mismos en los campamentos.

ENTRE RIOS...

(Viene de la página 68)

377 MONJE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Díaz.
373 Puente arroyo Monje.
365 MACIEL. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
364 Paso a nivel sin guardabarrera.
351 OLIVEROS. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
348 Puente canal Serodino.
336 Paso a nivel sin guardabarrera.
331 Acceso a Puerto San Martín. Estación de servicio. Taller Mecánico. Gomería. Restaurante. Puente arroyo San Lorenzo.
327 Paso a nivel sin guardabarrera.
326 SAN LORENZO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
324 Paso a nivel con guardabarrera.
321 FRAY LUIS BELTRAN. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
319 CAPITAN BERMUDEZ. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
318 Paso a nivel sin guardabarrera.
313 GRANADERO BAIGORRIA. Combustibles. Taller mecánico. Gomería. Bar.
312 ALBERDI. Policía caminera.
311 Entrada a ROSARIO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Boulevard Oroño y Tres de Febrero. Teléf. 67385; 412789. Se cuenta en Rosario con toda clase de facilidades tanto para el turista como para el automotor.
297,5 Arco de Bienvenida a Rosario. Llegando desde la Capital Federal.
297 Puente arroyo Saladillo.
293 Estación de servicio.
290 **Villa Diego.** Estación de servicio. Gomería.
286 Puente arroyo Frías.
285 **Pueblo Esther.** Estación de servicio. Gomería.
280 Acceso a General Lagos. Estación de servicio.
279 Combustibles. Gomería.
276 Puente Arroyo Seco. Almacén.
273 Estación de servicio. Gomería.
272,5 **Posta de San Martín.** Estación de servicio. Bar.
268 FIGHIERA. Estación de servicio Taller mecánico. Gomería.
262,5 Puente arroyo Pavón (angosto).
260 **Pavón.** Combustibles.
257,1 Paso a nivel con guardabarrera.
257 EMPALME VILLA CONSTITUCION. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
250 VILLA CONSTITUCION. Estación de servicio. Gomería. Restaurante.
247,2 Paso a nivel sin guardabarrera. Bar.
245 Estación de servicio. Restaurante.
242 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Teléfono A. C. A.
242 Puente arroyo del Medio. Policía Caminera. Límite provincial Santa Fe-Buenos Aires.
234 **San Nicolás.** Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
227,5 Empalme con la Ruta Nacional Nº 188. Cruzar el puente, doblar a la derecha y entrar en la Ruta Panamericana Nº 9.
224 Puente arroyo Ramallo.
221,5 Estación de servicio. Gomería.
219,8 Restaurante.
218,5 Acceso a Sánchez. Combustibles.
212 Acceso a Ramallo. Combustibles.
206 Estación de servicio. Restaurante. Almacén.
205 Rotonda con la Ruta Provincial Nº 21. Acceso a Ramallo.
202,5 Puente arroyo Las Hermanas.
191,5 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
175 Puente arroyo Espinillo.
170 Acceso a San Pedro. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
169 Estación de servicio. Restaurante.
163 Estación de servicio.
162 Cruce con Ruta Nacional Nº 191 (San Pedro-Arrecifes). Estación de servicio. Restaurante. Policía caminera.
154,5 Río Tala. Estación caminera "San Pedro" del Automóvil Club Argentino. Teléf. A. C. A. Restaurante.
150,5 Puente arroyo Tala.
150 ¡Atención! Serie de puentes angostos.
148 Puente río Arrecifes.
147 Estación de servicio. Bar.
141 Estación de servicio.
125 Puente Cañada Honda.
115 Puente Cañada del Doblado.
109 Puente río Areco. Curva muy cerrada.
103 Estación de servicio. Bar.
100,5 Acceso a Lima. Estación de servicio. Restaurante.
92 Bar.
88,5 Acceso a Zárate (camino pavimentado). Estación de servicio. Gomería. Taller mecánico.
88,4 Motel. Restaurante. Estación de servicio.
87 Paso a nivel sin guardabarrera.
86 Acceso a Zárate. Camino de tierra.
79,8 Puente arroyo de La Pesquería.
79 Puente arroyo de la Cruz.
76,8 Camino de Acceso a Campana y Zárate.

Desde este punto se seguirán las indicaciones efectuadas en la primera parte de este itinerario.

UN MODESTO ESTUDIOSO DE LA MECANICA HA CREADO UN REVOLUCIONARIO RADIADOR PARA AUTOMOVILES

El señor Francisco Cano, veterano deportista y estudioso de la mecánica, ha inventado un nuevo tipo de radiador que, por sus características, tiene carácter de revolucionario.

El invento, que lleva patente Nº 130.053, tuvo principio de ejecución hace 10 años. "Los certificados de DINFIA dados en Córdoba —expresa el señor Cano— prueban que este último radiador refrigera mucho más que todos los que están en uso en el mundo. El sistema es sencillo: consiste en un mayor recorrido de agua en el panel del radiador. En las pruebas hechas en Córdoba la temperatura nunca sobrepasó los 72° pese a haberse buscado provocar un recalentamiento. Este nuevo radiador, en lugar de una aleta radiante cada dos y medio milímetros, la lleva cada cuatro milímetros, lo que se traduce en menor peso e inferior costo. El ventilador puede andar con dos paletas, lo que también representa economía de energía para cualquier motor. En fin, cree haber contribuido a resolver un grave problema del automotor como es el recalentamiento, principalmente en grandes ciudades como ésta, donde los motores están sometidos, especialmente durante el verano, a un trabajo sencillamente agotador y destructivo del mecanismo interno cuya lubricación no se realiza eficientemente en razón de que la misma alta temperatura licúa demasiado el aceite".

Pero el señor Cano, pese a sus 67 años, no se conforma con su revolucionario invento y ya ha puesto manos a la obra en la versión de un radiador que no requiera ventilador.

VISITO UNA PLANTA INDUSTRIAL EL SECRETARIO DE INDUSTRIA Y MINERIA

El Secretario de Industria y Minería, doctor Luis Gotthell, acompañado por el Subsecretario, doctor Ernesto Parellada y por otros altos funcionarios de esa Secretaría de Estado, visitó la planta de Industria Automotriz Santa Fe en Sauce Viejo.

Fueron recibidos por el presidente de la empresa, ingeniero Roberto Huerta y por otros directivos de la misma. A través de una recorrida por la planta, los invitados observaron las amplias instalaciones donde se producen los vehículos Auto Union, interesándose por los diversos procesos de fabricación y deteniéndose para conocer en detalle las etapas de los procesados de partes.

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

Auto Union D.K.W.

SERVICE GARANTIZADO

TALLERES QUINTELA

SERVICE AUTORIZADO

Descuentos a socios del A. C. A.
A. P. CARRANZA 2562 Cap.
(Altura J. G. de Artigas 2400)
T. E. 59-6892

AUTO UNION DKW

REPUESTOS LEGITIMOS - SERVICE
TALLER AUTORIZADO

WILLI RIEDL

SOCIOS A.C.A., DESCUENTOS
CABILDO 476/82 T. E. 772-6482

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)

TALLERES "IBERA"

AUTO UNION D K W
Service Especializado con Garantía
SCHMIDT E HIJO
IBERA 1952 - T. E. 70-8292

DESCUBRIMIENTO DE UNA CIUDAD AZTECA

EN el Estado de San Luis de Potosí, a 800 km. al norte de México, un equipo de arqueólogos franceses ha descubierto una ciudad azteca de 10 kilómetros cuadrados. En ella figuran 34 pirámides dedicadas a las divinidades aztecas.

Han comenzado las excavaciones, y los objetos extraídos serán enviados al Museo de Antropología e Historia de México.

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.)

¿Le agrada AUTOCLUB? En cualquier caso, háganos conocer su opinión al respecto.

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 Tornería

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)

ANUNCIE EN
AUTOCLUB
Su tirada es de
233.000 EJEMPLARES
ES TOTAL GARANTIA DE EFICACIA VENDEDORA

Di Tella
SERVICE GARANTIZADO

EN ZONA NORTE
SERVICE AUTORIZADO
SIAM DI TELLA 1500
CURT HORNBERG y Cía.
Mantenimiento integral y Servicio de emergencia
Línea completa de repuestos
CONESA 4144/48 - T.E. 70-7462
(Alt. Cabildo 4100)

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

S.V.A. S.A.C.I.F.I.
AUTOMOTORES
CONCESIONARIO FIAT 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

ITAL-CAR
Servicio Mecánico Especializado en automóviles
FIAT - CISITALIA
Reparaciones en general - Service en el día - Repuestos legítimos Socios del A.C.A. precios especiales
ALSINA 2585 CAPITAL

ANTONIO J SERGI
SOCIEDAD ANONIMA
CONCESIONARIO FIAT
* Mecánica
* Electricidad
* Alineación y Balanceo electrónico
* Lavado y engrase
* Repuestos y accesorios
COMPRAMOS EN EL ACTO SU UNIDAD USADA
Service:
DONATO ALVAREZ 1342
T. E. 58-0328 y 58-0393
Salón de Ventas:
H. PUEYRREDON 1087
ANGEL GALLARDO 1100
T. E. 89-6911
(Frente al Cid Campeador)

BELGRANO CAR S.R.L.
CONCESIONARIA FIAT BELGRANO
Aceptamos 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

AUTO CLUB
llega a los hogares de 233.000 miembros del Automóvil Club Argentino

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRA DEFENSA ESPECIAL
NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS
RADIOS - CALEFACTORES - FAROS
BUSCAHUELLAS - BARANDAS - CORTINAS
Representantes exclusivos! del cinturón ""VIKI"", de procedencia sueca.
IMPORTADORES - FABRICACION
51 Jujuy
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.

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

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

AUTOMOVILES **ALBERTO**
Venta de ISARD 0 Km. y usados, CONTROLADOS Y REPARADOS.
En nuestros talleres, especializados en la marca. Balanceadora de ruedas única en la zona. Y ahora dos novedades para su ISARD 700. Paragolpes funcionales de gran reciura 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

MIGUEL PUGLIESE e HIJOS
Mecánica
Chapa
Pintura
Engrase
SERVICE ISARD AUTORIZADO
Revisación gratuita para socios del A. C. A.
J. A. CABRERA 5228 T. E. 54-5066
(Alt. Córdoba 5200)

AUTOCLUB
AUTOCLUB llega a los hogares de 233.000 miembros del A.C.A.

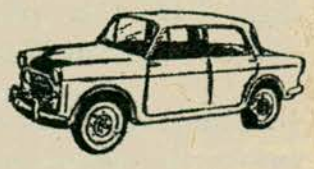
N.S.U.
SERVICE GARANTIZADO

NSU - REPETTO
Concesionario autorizado de:
NSU MOTORENWERKE
AG NECKARSULM
(ALEMANIA)
IMPORTADOR DIRECTO
DEL
NSU-PRINZ 4
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

TALLERES
"LE MANS"
SERVICE AUTORIZADO
PEUGEOT
SOLIS 1666 - T. E. 27-0196
CAPITAL

Concesionario
FIAT
ONCE
ATENCION MECANICA GENERAL
LINEA REPUESTOS Y ACCESORIOS COMPLETA
ARGENCAR S.A.C.I.F.I.

ECUADOR 82
T. E. 88-7081 - 6440

ARRIGO AVIANI
y Cía. S. R. L.
Servicio Autorizado PEUGEOT
Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad - Estación de Servicio - Alineación y Balanceo
Underseal
Cavia 3297 - T. E. 72-4207
Altura Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600

GRAMAR S. A.
MANTENIMIENTO AUTORIZADO
ENGRASE
ALINEACION
BALANCEO
MECANICA
ELECTRICIDAD
CHAPA Y PINTURA
FRAGA 1443 - 54 - 8001
Atención hasta la 24 horas.

Renault
SERVICE GARANTIZADO
Service ESPECIALIZADO
• MECANICA
• ELECTRICIDAD
• REPUESTOS
• CHAPA
SALTA 1160
T. E. 23-8913

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

J. J. CAMACHO
MECANICA DE PRECISION
ESPECIALISTA EN
PEUGEOT 403 - 404
CITROEN 4 cilindros
Agustín Alvarez 735
Altura Avda. L. G. SAN MARTIN 500
T. E. 791-8461 - VICENTE LOPEZ

PREPARE SU RENAULT PARA VIAJAR
SERVICE ESPECIALIZADO
RENAULT
MECANICA
REPUESTOS
Taller
DANY
SABADO ABIERTO TODO EL DIA
COCHABAMBA 2183

HELLER Hnos.
SERVICIO AUTORIZADO
PEUGEOT
Técnicos Especialistas
Balanceado Electrónico
REPUESTOS LEGITIMOS
CRAMER 3274/76 T. E. 70-0325

COTO Hnos. y DEL PRADO
S. A. C. I. F. I.
Exposición, Ventas y Talleres:
Av. FRANCISCO BEIRO 4610
T. E. 50-6273

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO
TALLER
TONCAR'S
TECNICOS ESPECIALISTAS EN
VOLKSWAGEN
REPARACIONES EN GENERAL
TRABAJO GARANTIDO
Revisación gratuita para socios del A.C.A.
FRAGA 1032 - Bs. Aires

ANGEL D. MONTE
MANTENIMIENTO AUTORIZADO
PEUGEOT
Repuestos Legítimos
Balanceado de Ruedas
OLLEROS 2334
T. E. 77-6782

PINTORES AL MARGEN DE MODAS PASAJERAS

Para celebrar su XX aniversario, la galería Chardin, de París, ha reunido, con la denominación de "La alegría de vivir", las obras de pintores que han sabido imponerse al margen de modas y teorías transitorias. Entre estos artistas figuraron: FONTANAROSA, que ha recreado una Venecia muy personal. PAUL CHARLOT, llamado el poeta de los árboles, y CLAUDE SCHURR, cuyo arte de síntesis se expresa tanto en el Mediodía como en Bretaña.

403
AGENCIA
CONCESIONARIO
LA SERIEDAD Y RESPONSABILIDAD QUE UD. ESPERABA
Compre su PEUGEOT donde le brindan el más moderno TALLER Y SERVICE PROPIO.
MANTENIMIENTO PERMANENTE.

PERU
404
OFICIAL
TECNICOS ESPECIALISTAS - REPUESTOS
Aceptamos unidades usadas
Ajustamos la operación a sus posibilidades.
PERU 470 - VENEZUELA 543 - BOLIVAR 455
T. E. 34-1000 - 4269 - 0995

KNOPF&WAGNER

SERVICIO TECNICO
VOLKSWAGEN - MERCEDES-BENZ

CONCESIONARIOS

SERVICIO AUTORIZADO

Representantes exclusivos en la Rep. Argentina de los Pistones Marca NURAL - mundialmente conocida.

TALLERES - VENTAS
ARRIBEÑOS 2631/33 BS. AIRES
T. E. 76-4141
IMPORTADORES
REPUESTOS LEGITIMOS

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)

Packard
REPUESTOS LEGITIMOS
JOSE ARES y Cía.
GÜEMES 4151 T. E. 72-0825

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.
NAZCA 667, T. E. 611-5108 - Bs. AIRES 430, T. E. 653-5892
Cap. Fed. (Suc. 6) Ciudadela Sud

MORENO y CIA. S.R.L.
Repuestos en general
Rulemanes
CINTA DE FRENO PEGADA
COLOCACION EN EL DIA
Av. MAIPU 1233 VTE. LOPEZ
T. E. 795-6917

QUINTELA REPUESTOS S.R.L.
REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS
Equipos especiales, asesoramiento para competidores, Sport y Turismo. Dtos. del 20 % a socios del A.C.A.
ISUZU
Avda. J. B. Justo 7700
T. E. 69-7775 Capital Federal

Accesorios para Automóviles Legítimos e Importados
CASA CARPE
JUAN B. JUSTO 2937
T. E. 54-6335

PISTONAR S.R.L.
Aros de Pistón Importados
VIAMONTE 1604
T. E. 40-8190/9253

EN EL CENTRO SU REPUESTO

¿Faros? ¿Farolitos? ¿Lámparas?
¿Unidades Selladas?
¿Intermitentes?
LA CASA DE LOS FAROS
Buena luz es seguridad
PARANA 579 - T. E. 40-5323

CARBURACION

CARBURACION AFINADO **"CROSA"**
Reparación especializada
Carburadores - Bombas
Distribución
Precios especiales a socios del A.C.A.
GURRUCHAGA 1838, Capital

Talleres
ARRIGO AVIANI y Cía. S.R.L.
Automotores
Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad
Estación de Servicio - Alineación y Balanceo
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
CAVIA 3297
(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)
T. E. 72-4207
Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533
PEUGEOT
SERVICIO AUTORIZADO

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

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.

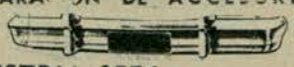
CASA JULIO
IMPORTADORES
CRISTALES DE SEGURIDAD
Para cualquier marca y modelo de automóvil
Descuentos especiales a socios del A.C.A.
AHORA EN SU NUEVO Y MODERNO LOCAL
BONPLAND 1443 - T. E. 772-5645

Cerrajería del Automóvil
Francisco San Raimondo y Cía.
Instalaciones de Cristales y Vidrios para Automóviles
Cristales Inastillables de Seguridad
Cristales Curvados - Colizas y Guias
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

GOMERIAS

GOMERIA PARRAL

- RECAUCHUTAJE INTEGRAL.
- RECAPADOS.
- NEUMATICOS SEMINUEVOS.
- PRECIOS SIN COMPETENCIA GARANTIZADOS.

PARRAL 601-607
T. E. 90-0754

GOMERIA FILIBERTO
S.R.L.
VENTA DE NEUMATICOS Y ACCESORIOS
Reparaciones en general
Recauchutajes y Vulcanizaciones
Dto. especial a socios del A.C.A.
ENTRE RIOS 1568 - T. E. 26-6489

OPTICAS

OPTICA "SANTA FE"
ANTEOJOS: S/RECETA 30 % Dto. a los socios del A.C.A. y familiares
FOTO - CINE:
LABORATORIO ESPECIALIZADO en FOTO COLOR
J. R. GIL y L. BANCHERO
DIRECTORES OPTICOS
Av. SANTA FE 3112 - Cap.
T. E. 80-4615

RADIO y ELECTRICIDAD



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 "O S C A R"
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

TALLER CENTRAL D.A.P.A.S.A.

SINCLAIR 2963

PEUGEOT

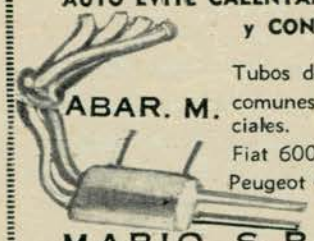
PEUGEOT

MANTENIMIENTO
SERVICE GARANTIZADO
Tel. 71-0667-1851

ENCENDIDO
VEGAS S.R.L
ELECTROTECNICA DEL AUTOMOVIL
Descuento especial a socios del A.C.A.
Avda. CABILDO 3310/20
T. E. 70-4729 y 5378 - Buenos Aires

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 Y CAÑOS DE ESCAPE
RIMIR S. R. L.
COLOCACION EN EL ACTO
Especialidad en ABAR
Precios especiales a socios del A.C.A.
AZCUENAGA 1857/59
Avda. SAN MARTIN 4799
T. E. 84-5373

ANUNCIAR EN **AUTOCLUB** ES TOMAR CONTACTO CON LA MASA DE LECTORES DE MAYOR PODER ADQUISITIVO DEL PAIS.

• SILENCIADORES
• CAÑOS DE ESCAPE
Marlit
SERVICIOS DE COLOCACION
PALIQUE 436/68 - 54-0303
CERVIÑO 3767
HERRERA 582 - T.E. 21-4075

SUSPENSION

RAMBLER
Garantizamos la solución definitiva de cualquier problema de suspensión
ALBERTO EINSTEIN 56
(Altura ALMAFUERTE 700)
T. E. 91-1831

RENAULT
Garantizamos la solución definitiva de cualquier problema de suspensión
ALBERTO EINSTEIN 56
(Altura ALMAFUERTE 700)
T. E. 91-1831

Sr. SOCIO:
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

TABLERO - INSTRUMENTAL

VELOCIMETROS
Casa "CUREGIA"
de BALSAMO y FERNANDEZ
Malabia esq. Güemes - T.E. 71-0489

VELOTECNICA
INSTRUMENTAL
Velocímetros - Cuentakilómetros - Limpiaparabrisas - Termostatos - Medidores de nafta - Temperatura - Aceite.
Avda. MAIPU 3938
(Olivos - F. C. N. G. B. M.)

TAPIZADOS

PRIMER SERVICE DE TAPICERIA PARA SU
CITROEN 2 C.V.



Ahora para su mayor comodidad en su nuevo local de ventas:
BERUTTI 2813 - T. 82-0375 - Cap.
TAPIZADOS AVENIDA
Casa Central:
Av. MITRE 90/94 - T. E. 740-7446
(Villa Martelli)

TALLERES MECANICOS

TALLER LEONE
de LAICI & LEONE
Chapa- Pintura - Mecánica en general - Engrase
Alineación
SERVICE ISARD D K W
Descuentos a socios del A. C. A.
Sábado Abierto Todo el Día
THAMES 1226. T. E. 54-7594

IKA CONCESIONARIO

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

Técnica Mecánica "SILVIO"
77-7777
CAJA - HIDRA - MATIC
CADILLAC
NICARAGUA 5856
OLDSMOBILE
ROSETI 101

CIUDADELA la puerta grande de Bs. As.

¡UD. MERECE CUATRO RUEDAS!
VEA A
AUTOMOTORES
GRAN OESTE
RIVADAVIA 12392 - Ciudadela
T. E. 653-0444
Y si las debe cambiar
¡TAMBIEN!

FRENO CINTA PEGADA
GOTTARDO y GRIGUOL
ESPECIALISTAS
SANTA ROSA 1480 - T.E. 795-5604
Alt. Av. Maipú 1000 - Vicente López

PLACARDS

"LUCOMAR"
Fabrica directamente lo que vende. Elimina intermediarios. Créditos. Descuento a socios A.C.A.
Av. MAIPU 1301
Vicente López
797-3932
CABILDO 3363
70-7340

AGENCIA CIUDADELA S. R. L.
(Cap. $ 1.500.000)
MOPAR
DE CARLO
IKA REPUESTOS
Repuestos Legítimos
RIVADAVIA 12068
(Ciudadela)
T. E. 653-0977

TALLERES EL CONDOR
Fábrica de silenciadores. - Representantes de silenciadores "BAMBINO". Nos especializamos en amortiguadores.
Av. MAIPU 3824 - T. E. 795-9665
(OLIVOS)

VARIOS

GUITARRAS
garantizadas con
90 AÑOS
DE EXPERIENCIA
preferidas por MAESTROS Y PROFESIONALES
Desde
$268 POR MES
22 modelos.
Al interior remitimos catálogos

ANTIGUA CASA NUÑEZ
SARMIENTO 1573 T. E. 46-7164

JUAN CARLOS DI LORENZO
Rectificación de Campanas.
Reparación de Discos y Placas de Embrague.
Cintas de Freno.
IKA
REPUESTOS
DIAZ VELEZ 294 - Ciudadela
T. E. 653-6019

LABORATORIO FOTOGRAFICO
Precios p/profesionales y aficionados (blanco y negro, papel doble peso)
6 x 9, $ 5,50 - 9 x 14, $ 11
12 x 18, $ 14 - 7½ x 10, $ 7,50
10 x 15, $ 12 - 18 x 24, $ 28
¡Ampliaciones impecables!
¡Ampliaciones de calidad!
¡Ampliaciones óptimas!
"ARIEL"
CHARLONE 49 - T. E. 772-8684
(Chacarita) - Capital
¡Revelamos y ampliamos color!
¡Envíos al interior!

ALDO
Ruedas y Discos para Coche, Camión, Acoplado, etcetera. Reparación y Venta
PRODUCTOS RATI
Avda. DIAZ VELEZ 843/45
T. E. 653-0920 (Ramos Mejía)

COTILLON - JUGUETES
CASA MAYORISTA
EDUARDO SIMES Y HNO.
CONSTITUCION 2570
T. E. 91-4922

CASILLA PORTABLE
"RELAMPAGO"
$ 6.500.—

FACIL DE ARMAR 3 x 3 mts.
Ideal para vivienda, fin de semana. Terrazas, patios, obras, cuadrillas, serenos, caseros, depósitos, garajes.
¡ENTREGA EN EL DIA! HAY OTROS MODELOS
Av. CABILDO 4460 - T.E. 70-0803

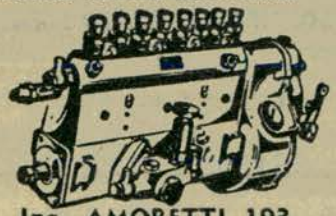
FABRICA DE COLECTORES
Para Motores Industriales
GABBA e HIJOS
Ing. AMORETTI 42 - T.E. 653-3896
(Alt. Rivadavia 11800) - Ciudadela

MOIA & Cía.
ALHAJAS
Av. R. S. PEÑA 991 - 4º Piso
T. E. 35-0718

JUAN MANUEL FANGIO Y CÍA.
AUTOMOVILES

"DIESEL LINIERS"

BOMBAS E INYECTORES DIESEL
La casa alemana especializada



Ing. AMORETTI 193
T. E. 653-6507
(Ciudadela - Liniers)

GOMA OSTENDE

LA MEJOR CALIDAD
PARA
Bujes - Empaquetaduras - Amortiguadores - Arandelas - Elásticos
Suspensiones
¡EXIJALA!

"LA CHISPA"

Electrotécnica del Automóvil



MELESI Y MELFI
Avenida GAONA 1085
CIUDADELA (F.N.D.F.S.)

LORENZO BONGIOVANNI

Soldadura Autógena y Eléctrica
TRABAJO GARANTIDO
Precios especiales a socios del A.C.A.
MAIPU 329
CIUDADELA

TABLERO DEL AUTOMOTOR

VELOCIMETROS
LIMPIAPARABRISAS
MARCADORES
RIVADAVIA 12302 - T.E. 653-1931
CIUDADELA

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

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 MORALES
(ex empleados de "La Universal")
ESPECIALIDAD EN CORONAS
Y PIÑONES
ADAPTACIONES Y REFORMAS
HUMBOLDT 10 T. E. 55-0137
esq. WARNES (Alt. 1200)

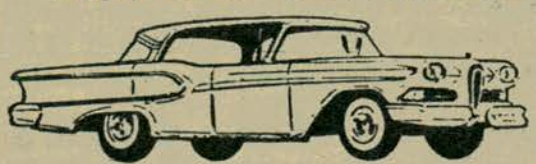
EL 23

Repare 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)

"LA CASA DE LOS RADIADORES"

HUMBERTO A. FERRARIS
FABRICAMOS para Autos y Camiones
REPARACION EN GENERAL
WARNES 957/59 - T.E. 54-0318

Tapicería Cerrajería "MODELO"



Capotas - Fundas de Cristal - Alfombras - Cristales - Colizas - Trabex - Cristales de Seguridad Planos y Curvados - Llaves de Capot.
TODO EN EL ACTO
Descuentos especiales a socios del A.C.A.
RIVADAVIA 12114 T. E. 653-4510 - CIUDADELA

HOTELES

HOTEL SHERATON

RECIEN INAUGURADO
100 habitaciones con baño privado, teléfonos, calefacción y aire acondicionado.
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

9 DE JULIO HOTEL

Frente al Obelisco
Habitaciones con teléfono y baño privado - Precios módicos
CARLOS PELLEGRINI 521
T. E. 35-1417/3649

REACONDICIONAMOS SU MOTOR IKA EN 48 HORAS, A NUEVO, CON GARANTIA DE 6 MESES.

RECTIMOTOR
MARCA REGISTRADA

Equipo ultra moderno completo. Primera rectificadora preparada para MOTOR IKA EN SERIE.

Recibimos de cualquier punto del país. Radiografiamos su motor, balanceamos electrónicamente. Todos los motores salen ajustados y aprobados.

DESCUENTO 10 % A LOS SOCIOS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

BAUNESS 2940/44 - CAPITAL T. E. 51-7630

WALDORF HOTEL
90 Habitaciones - Teléfono y Baño privado - Confort
Dir. Teleg. WALDORFTEL
Adherido al A.C.A.
Paraguay 450 T. E. 32-2071/85
BUENOS AIRES

TÉRMINE HOTEL
70 apartamentos con baño privado - Calefacción - Teléfonos privados - Amplia recepción - Aire acondicionado
CASTELLI 61
T. E. 47-3416/1855

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 *Lyon*
96 DEPARTAMENTOS
TODO CONFORT, DE 1, 2 Y 3 AMBIENTES - CON HELADERA
Cables LYOTEL
RIO BAMBA 251
T.E. 45-0101 al 09

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

LAFAYETTE HOTEL
100 departamentos lujosamente amueblados. En pleno centro.
RECONQUISTA 546 T. E. 31-9581

VIAMONTE HOTEL
Dirección Telegráfica "VIAMONTEL"
VIAMONTE 833 - T.E. 31-5241/47
Buenos Aires

Gran Hotel ATLANTIC
90 HABITACIONES CON BAÑO Y TELEFONO PRIVADO
CASTELLI 45 T. E. 47-0081/85
(Plaza Once) - Buenos Aires

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

HOTEL REGIDOR
HOTEL MODERNO
100 apartamentos con baño, teléfono y aire acondicionado - American Bar
TUCUMAN 451
T. E. 32-9415/6/7 - 31-4290

PRINCE HOTEL
Todas las habitaciones con baño, teléfono y calefacción
NETAMENTE FAMILIAR
ARENALES 1627
T. E. 42-3546 y 60 internos
Bs. As.

BRISTOL HOTEL
124 habitaciones con baño privado
CERRITO 284 y SARMIENTO
T. E. 35-5401/09
Buenos Aires

HOTEL "ELECTRA"
120 Habitaciones.
Atendido por sus dueños.
Su hogar en Buenos Aires.
CANGALLO 1824/26
T. E. 45-5308 - 45-6594

JOUSTEN HOTEL
COCINA INTERNACIONAL
Avda. CORRIENTES 240/80
T. E. 31-9591/98

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

NORY NOR HOTEL
Familiar
APARTAMENTOS CON BAÑO, TELEFONO Y CALEFACCION
Descuentos a los socios del A.C.A.
PARAGUAY 1983 - T.E. 42-3550
44-8414 - 44-2346 - 50 internos

¿QUE SUGIERE USTED PARA HACER AUN MAS INTERESANTE A
AUTOCLUB
Escríbanos sin tardanza.
Su opinión nos interesa.

El mejor camino para hacer buenos negocios es anunciar en
AUTOCLUB

SILVER HOME HOTEL
40 habitaciones con baño privado y teléfono. - Ambiente familiar.
SUIPACHA 778 - Capital
T. E. 31-4302

GRAN HOTEL ARGENTINO
su hogar en Buenos Aires.
160 habitaciones.
160 teléfonos.
Con su gran confort.
CARLOS PELLEGRINI 37
T. E. 35-3071/80



ITALIA HOTEL ROMANELLI
Unico con garage propio
RECONQUISTA 647 - T. E. 32-6361
130 Habitaciones - 130 Baños privados - 130 Teléfonos
RESTAURANTE A LA CARTA
Aire Acondicionado - Dirección Telegráfica ROMAHOTELES

AUTOCLUB
es la revista de automovilismo de **mayor tirada** en América latina.

HOTEL EMBAJADOR
Comodidad - Atención - Categoría
Habitaciones con baño privado y teléfono - Calefacción central.
ARAOZ 2612 (Alt. Santa Fe 3500)
T. E. 72-2737

HOTEL IBERO 1º
para familias
Habitaciones con agua caliente - Calefacción y baño privado
ECUADOR 1526 - T. E. 82-5353

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 chatos de manzanillas con exquisitas Tapas de Callos, caracoles, jamón serrano, chorizos Pamplona, etcétera.

GRAN CANTINA
Música **"GIORGIO"** Alegría

GRAN COCINA ITALIANA
Coma COMO EN SU CASA en nuestra Casa
Mariscos - Pollos al Limón, Calabresa y Portuguesa - Pescados y varios más
Despedidas y banquetes
Dto. 15% a socios del A.C.A.
Reserve Mesa
PARAGUAY 2702 - T. E. 82-1019

RESTAURANTES

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

EN LA COSTANERA
PUESTO Nº 16
Espera a los socios del A. C. A. a toda hora... para comer o cenar en el mejor ambiente familiar
ATENDIDOS POR SOCIOS DEL A. C. A.
Descuento especial
presentando
carnet del A. C. A.

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

CANTINA ITALIANA VIA ROMA
MUSICA Y CANCIONES
BANQUETES Y DESPEDIDAS
C. PELLEGRINI 1020 - T.E. 42-4645

05
CONFITERIA
BAR - SALON DE TE
Reunión de Volantes
ESBERT, CAROU Y Cía.
PARANA 1209
T. E. 42-0455

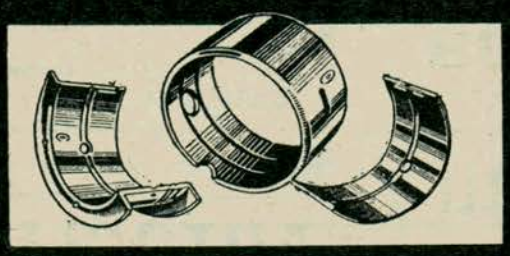
PROFESIONALES

LEONTINA CANO
OBSTETRICA
MATRICULA 00469
CONSULTORIO:
Avda. DE MAYO 1390
7º Piso
T. E. 37-5690

LE COQ D'OR
RESTAURANTE
GRILL BAR
Aire acondicionado - Salón Banquetes
Dto. 10% a socios del A.C.A.
CHARCAS 1372 - T. E. 44-8056

RESTAURANTE
YAPEYU
COCINA INTERNACIONAL
Y SPIEDO
MAIPU 383 - T. E. 45-6526 - Cap.

Sr. SOCIO:
Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.



COJINETES
DE BIELA • BANCADA • Y ARBOL DE LEVAS
IN-DE-CO
La marca de "su confianza"
Ahora tambien en metal rosado sinterizado
D.I.C.S.A
CASA MATRIZ - Buenos Aires - Calle Montevideo 431 T. E. 49-0254
SUCURSAL ROSARIO - Avda. Corrientes 555 T. E. 66285

ADIOS A ROBERTO...

(Viene de la página 113)

no terminó en Buenos Aires, ya que una increíble cantidad de argentinos visitó continuamente a Roberto. El hace nombres:

—Titi Rossi, Horacio Estol, Luisita Buchino, Cacho Mansilla, Alexis Mittef, Kajian, que fue bailarín del conjunto, muchos más...

Recuerda al doctor Osvaldo Tiscornia, que fue quien lo puso en manos del cardiólogo Dr. Arthur Grishman y del cirujano Howard Gadboys, y comenta, sonriendo:

—Once horas duró la operación.

Después recorrimos la ciudad en automóvil, explicándonos la gran disciplina de los volantes allá. De otra manera, ese tránsito no podría moverse para nada.

El chófer del coche de "remise" que nos ha llevado hasta la casa de Roberto, en Avellaneda, sonríe enigmáticamente...

Manolo comenta:

—Bueno, en realidad nosotros usamos mucho el automóvil para trasladarnos de un lugar de actuación a otro, con el tiempo contado. Los "remise" han llegado siempre a horario, y no hemos tenido accidentes.

—Y... entre los profesionales del volante, el porcentaje es mínimo...

—Esta vez el chófer opina.

Pero yo me acuerdo del Peugeot 404, verdadero petiso de los mandados, en el que Manolo se movilizó en un solo día, realizando una docena de gestiones previas al viaje... Era de un amigo de los hermanos Abrodos, no profesional del volante, y a pesar de todo aquel apremio, no sólo no chocó sino que pudo comentar alegremente:

—Si en vez de dar vueltas por las calles de Buenos Aires, nos hubiésemos largado para el Norte, con todo lo recorrido hoy, ya estaríamos en los Estados Unidos.

El gran Hudson negro nos lleva suave y velozmente de regreso a la capital. La radio anuncia una zamba. Desde lejos en el tiempo, desde atrás de los sarampiones del "shimmy", del "charleston", del "fox", un milagro de guitarras hace su aparición en el centro cosmopolita de Buenos Aires.

Y en locales en los cuales actúan los conjuntos de arte nativo puede sorprenderse el cliente ocasional de la gran cantidad de extranjeros que van a escuchar a sus artistas favoritos.

Los hermanos Abrodos han contribuido inmensamente a ello.

Mot de la fin

Así fue el último reportaje. No se puede hablar de lo que resta, porque lo que resta es mucho. Quedan sus discos sus últimas grabaciones, que él mismo no pudo escuchar, un silencio de pibes de barrio quizá escuchable desde cualquier eternidad, y su presencia allí donde las guitarras de los hermanos Abrodos actúen. Su presencia imborrable aunque él no esté.

(Viene de la página 50)

MENSAJE Y ENIGMA...

cielo... Hiende el aire inmóvil el vuelo alborotado de los vencejos y golondrinas. Sobre los altos muros del monasterio, en actitud hierática, reposan las cigüeñas junto a sus grandes nidos... Las torres del Escorial, puras, ágiles, austeras, se elevan como una plegaria bajo el alto cielo de Castilla".

El enigma

El Escorial, infecundo granito, es algo así como el alma trágica y sombría de Castilla en su momento imperial que, al propio tiempo, marca el comienzo de su decadencia. Un académico francés, Louis Bertrand, recuerda el espanto y asombro del alma pagana de Teófilo Gautier frente al monasterio escurialense, imaginado "por un fraile triste y un tirano desconfiado"; aunque su intuición artística lo equipara con los colosos de la arquitectura faraónica. A Bertrand, en cambio, recuerda a Versailles, "construido por Luis XIV para anonadar a El Escorial". Reconoce que los viajeros llegan a El Escorial mal preparados. Creen que van a encontrar praderas, estatuas paganas y estanques reflejando encantador paisaje, y sólo hallan montañas y un muro de granito cortando el cielo, de ascética soledad. El académico galo termina definiendo al monasterio "un jeroglífico complicado de que alguien se sirvió para expresar un pensamiento altivo, desdeñoso de las aprobaciones humanas, y que parece ocultarse cuidadosamente. Y como se quiere eludir el trabajo de descifrar el enigma de piedra —como se puede o no se tiene tiempo de hacerlo— se sale del paso con ingeniosidades fáciles".

Ese enigma de piedra del monasterio de San Lorenzo no es tan sólo la simbólica parrilla de su estructura sino el contradictorio pensamiento de su fundador, enigma de carne y hueso. Felipe II, sensual por temperamento, disimula y finge sus pasiones; católico por convicción, no vacila en someter a sus designios regios a la misma Iglesia o ser, como vulgarmente se dice, más papista que el papa; cauteloso más que prudente, la pasión soterrada lo lleva a desesperadas imprudencias. De tal alma enigmática nace el anhelo de unidad nacional y expansión del imperio; sus proyectos frustrados le hacen meditar sobre la escisión de las almas ibéricas y la perdurabilidad de la muerte sobre el esfuerzo humano. Con El Escorial erige Felipe un monumento a la insatisfacción española, que es su propia insatisfacción. Por algo Ortega y Gasset define aquel momento como el que se empieza a notar —tras la ruidosa alegría renacentista— que "es mejor la existencia que deseamos que la existencia que tenemos" y son más "altas nuestras aspiraciones que nuestros logros". No en vano Miguel Angel reemplaza a la "maniera gentile" y con la "maniera grande", en la que lo bello es lo hercúleo. Así erigió Felipe este colosal monumento consagrado a su ideal, como "un tratado del esfuerzo puro", con el que se quiere imponer, "no la virtud ni la verdad, sino nuestro propio querer".

El carácter esencial de El Escorial es de grandiosidad trágica, de simbolismo mortuorio. El moderno pueblo que ha crecido a los lados del monasterio, riente y acogedor, desmiente aquella dramaticidad del monumento. Las sierras desnudas han ido poblándose de vegetación y los árboles, con su esmeraldina frescura, desdibujan el paisaje de hoscas soledades que eligiera Felipe II. La muerte ya no canta allí su patética sinfonía. Y sobre los altos muros del palacio —panteón— monasterio, las gráciles cigüeñas trenzan sus vuelos, mientras en sus picos alargados se columpian las víboras que apresaron en los riachos que se despeñan, cantarinos y alegres, desde las cumbres de la sierra. En el veneno de las sierpes, tienen las cigüeñas vital alimento para sus hijos; así, de la muerte soterrada en la cripta escurialense, se alza el mensaje de eternidad hispana y de su esencial proyección civilizadora.

Viaje, no tenga MIEDO

(Viene de la página 75)

dan un nexo con Trelew —para nosotros la civilización— que ha quedado 150 kilómetros atrás. Tan cerca, pero tan lejana en medio de la naturaleza bravía. Cuando llegamos al fondo, de frente, el murallón del dique. Son las 12.20 y hemos puesto cinco horas y media para un viaje máximo de tres horas. ¡Ah!, pero nadie puede decir que no hemos gozado del paisaje.

Arribamos justo a tiempo para introducirnos en la gamela de empleados y calmar nuestro apetito lobuno. Un menú: sopa, hígado frito y un bife con ensalada, postre y café. Un litro de vino. Por cada uno: $ 125.

Un amigo que nos viene a buscar al fin del almuerzo nos da la posibilidad de recorrer la obra, hasta en sus últimos recovecos. Optamos por viajar en su camioneta. A las 15.30, emprendemos el regreso. Acá viene la serpentina de nuevo, pero para arriba. Avisos: "Velocidad máxima: 20 kilómetros. Toque bocina en las curvas." En el tope, digo a mi amigo y a un pasajero circunstancial:

—Por ser la primera vez desde que manejo que me toca un trecho así, no lo hice tan mal...

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) Mamífero de piel muy delicada, de color blanco en invierno y muy solicitada; b) Aparato combinado para producir efectos determinados; c) Acción de pegarse un cosa con otra; apoyo. D) Muro hecho para contener las aguas. E) No deja pasar la luz, no es transparente. F) Inspiración; divinidad gentílica. G) Obligación; deseo vehemente, tesón, constancia. H) Verdura común muy amarga. I) Mamífero rumiante parecido al llama del Perú, cuya piel se utiliza en la confección de ponchos. J) Instrumento musical de viento. K) Moneda antigua; salario o paga. L) Metal blanco, muy maleable, que suministra la hojalata y el bronce. M) Conjunto de rayas. N) En México, mazorca de maíz tierno. Ñ) Dícese del color más oscuro y de las cosas que tienen dicho color. O) Lengua de una comarca; modo particular de hablar. P) Dedo pequeño; en sentido figurado, saber una cosa perfectamente. Q) Plantas crucíferas de adorno, de flores amarillas y rojas, muy cultivadas en los jardines. R) Castañear los dientes.

SOLUCION del AUTO-GRAMA LITERARIO del número anterior:

Ella y las cuñadas, sin despegar los labios, blanquean todo el día las paredes, friegan los cobres, limpian con vaho los cristales, dan aceite a la solería, pues cuanto más relumbra la vivienda más arde por dentro. - **(Federico García Lorca: "Yerma", acto 2, cuadro 1º).**

CUADRO B

A	9	27	62	42	93	114		
B	39	103	20	48	87	112	64	
C	61	6	74	105	90	116	17	96
D	10	37	30	91	4			
E	51	18	68	43	94			
F	29	21	108	7	89			
G	101	106	52	19	8	71		
H	82	73	84	46	102	1	117	
I	58	63	113	31	23	53		
J	11	76	55	95				
K	47	100	22	110	70	83		
L	2	5	26	40	50	24		
M	99	57	25	111	104	13		
N	92	97	81	12	35			
Ñ	69	75	38	77	44			
O	32	14	59	34	86	98		
P	60	88	79	66	72	33	15	
Q	28	56	65	49	115	107	85	54
R	3	80	36	41	109	67	16	78

CUADRO A

1 H	2 L		3 R	4 D	5 L	6 C	7 F	8 G	9 A	10 D	11 J		12 N	13 M	14 O	15 P		16 R	17 C						
	18 E	19 G	20 B	21 F	22 K	23 I	24 L		25 M		26 L	27 A	28 Q	29 F	30 D	31 I	32 O	33 P	34 O						
	35 N	36 R	37 D	38 Ñ	39 B	40 L	41 R	42 A	43 E	44 Ñ		45 R	46 H	47 K	48 B	49 Q	50 L	51 E							
52 G	53 I	54 Q	55 J		56 Q	57 M		58 I	59 O	60 P	61 C		62 A	63 I	64 B		65 Q	66 P	67 R						
68 E	69 Ñ	70 K	71 G		72 P	73 H		74 C	75 Ñ	76 J	77 Ñ	78 R		79 P	80 R		81 N	82 H	83 K						
	84 H	85 Q		86 O	87 B		88 P	89 F	90 C	91 D	92 N	93 A	94 E		95 J	96 C		97 N	98 O						
	99 M	100 K	101 G	102 H	103 B		104 M	105 C		106 G	107 Q		108 F	109 R	110 K	111 M	112 B	113 I	114 A						
115 Q	116 C	117 H																							

La SOLUCION se publicará en el próximo número de AUTOCLUB.

Correo Argentino Central (B)
Franqueo pagado Concesión 4938
Tarifa reducida Concesión 209

LINO PALACIO y CIA.

Mamá... falta mi valija!



NO ES PROBLEMA! La gran amplitud de baúl portaequipaje del Renault Dauphine otorga siempre espacio extra para "la valija que faltaba". Ningún otro automóvil de su categoría ofrece tanto espacio útil en su baúl. Decídase por el Renault Dauphine IKA y obtendrá más economía, mayor potencia, formidable suspensión, extraordinaria maniobrabilidad, cuatro puertas y cientos de ventajas más que convierten al Dauphine en un automóvil irremplazable!

Solicite al concesionario más cercano una demostración y compruebe las virtudes de este extraordinario automóvil.

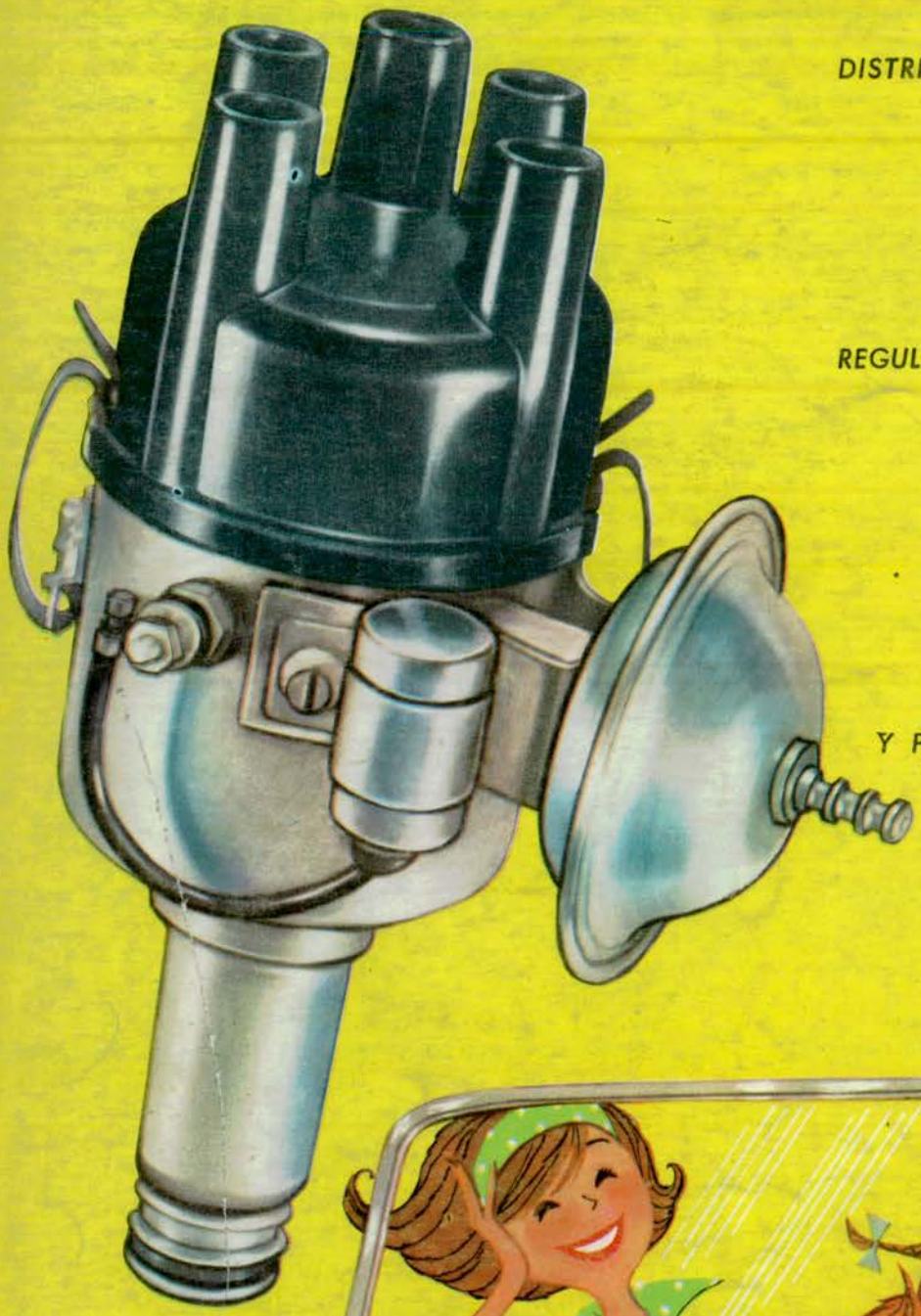
RENAULT Dauphine IKA

PRODUCTO DE CALIDAD 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.

Miembro Asociación Fábricas de Automotores

LLEGUE A DESTINO CON LEYDEN



DISTRIBUIDOR ESPECIAL Y SUS PARTES PARA

- Peugeot 403
- Peugeot 404
- Renault Dauphine
- Renault Gordini

REGULADORES DE VOLTAJE ESPECIALES PARA

- Peugeot 403
- Peugeot 404
- Renault Dauphine
- Renault Gordini
- DKW
- Citröen

Y PARA TODA MARCA DE AUTOMOTORES

- Bobinas de ignición
- Condensadores
- Reguladores de voltaje
- Platinos



DISTRIBUIDOR PARA

- Peugeot 403
- Peugeot 404

LEYDEN ELECTROMECANICA

SOCIEDAD ANONIMA, INDUSTRIAL, COMERCIAL Y FINANCIERA

SAN JUAN 2746/50 • T. E. 97-4006 • BUENOS AIRES