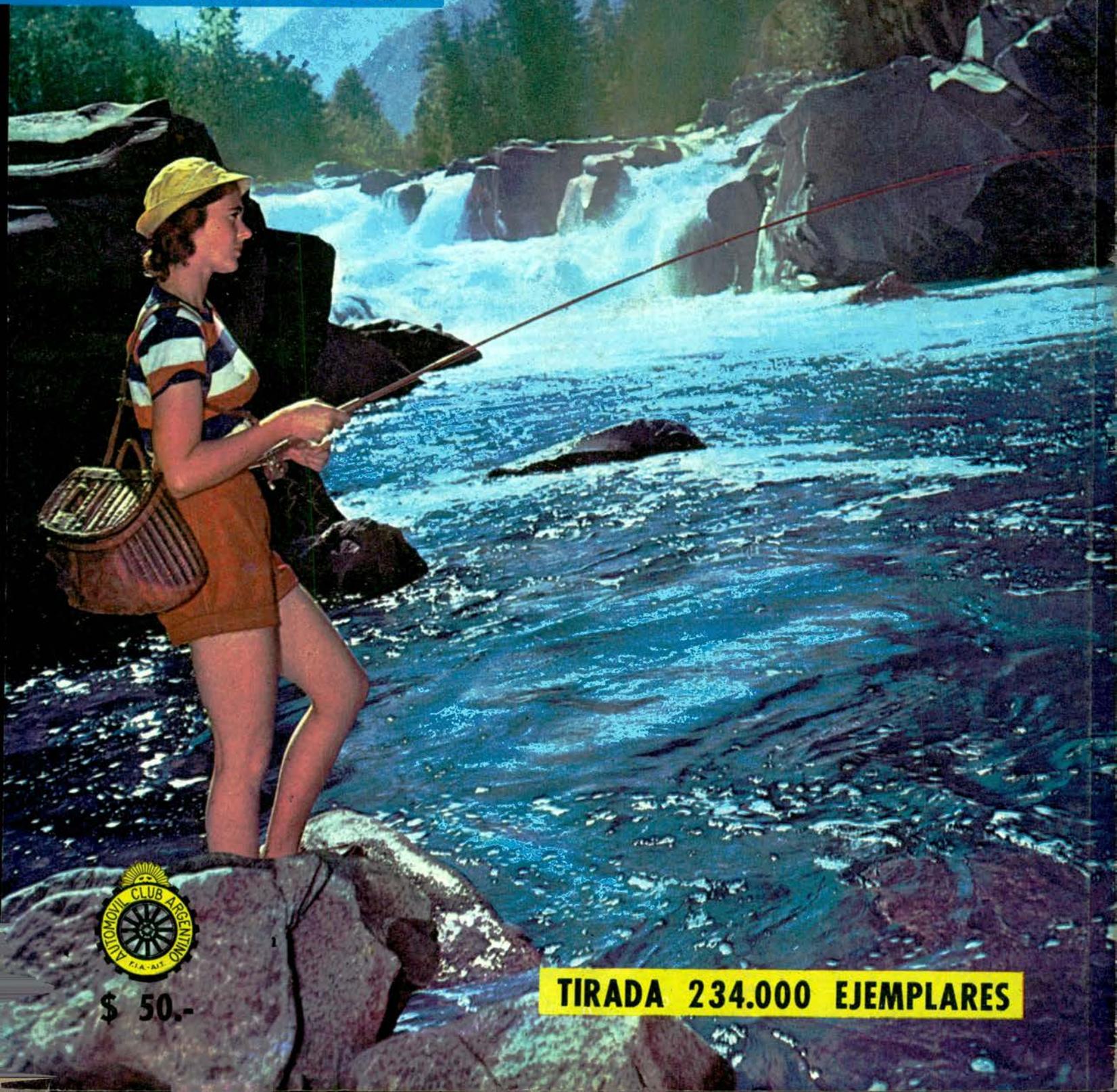


AVTO CLVB

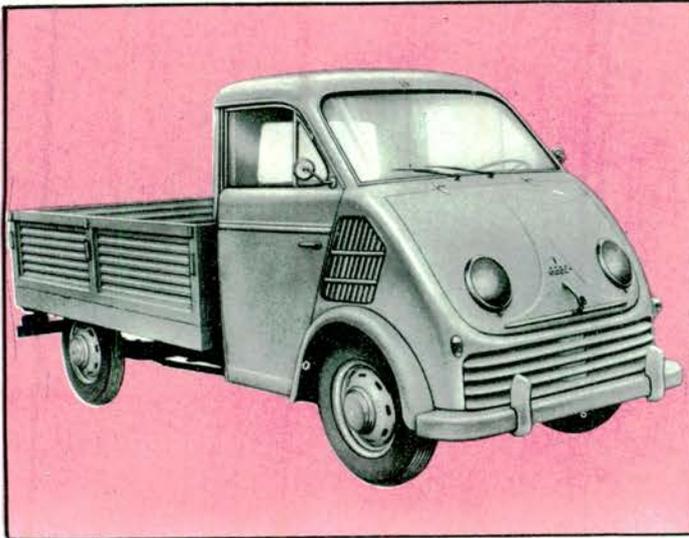
AÑO IV - Nº 15 - BUENOS AIRES - FEBRERO DE 1964

EN EL 60 ANIVERSARIO DEL A. C. A.



\$ 50.-

TIRADA 234.000 EJEMPLARES



LAS MAS RENDIDORAS DE LAS UTILITARIAS



FRONTALES



AUTO UNION

- Por su capacidad de trabajo (en una hora transportan 1000 Kg. a una distancia de 100 Km.)
- Por sus múltiples aplicaciones; un modelo para satisfacer cada necesidad: pick-up "Chacarrera"; pick-up "Pueblera"; Furgoneta; Combi; etc.
- Por su fabulosa estructura (poderoso motor, extraordinaria potencia, ROBUSTO CHASIS)

Producidas por:

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.

Fábrica Argentina de Vehículos DKW-AUTO UNION

CORDOBA

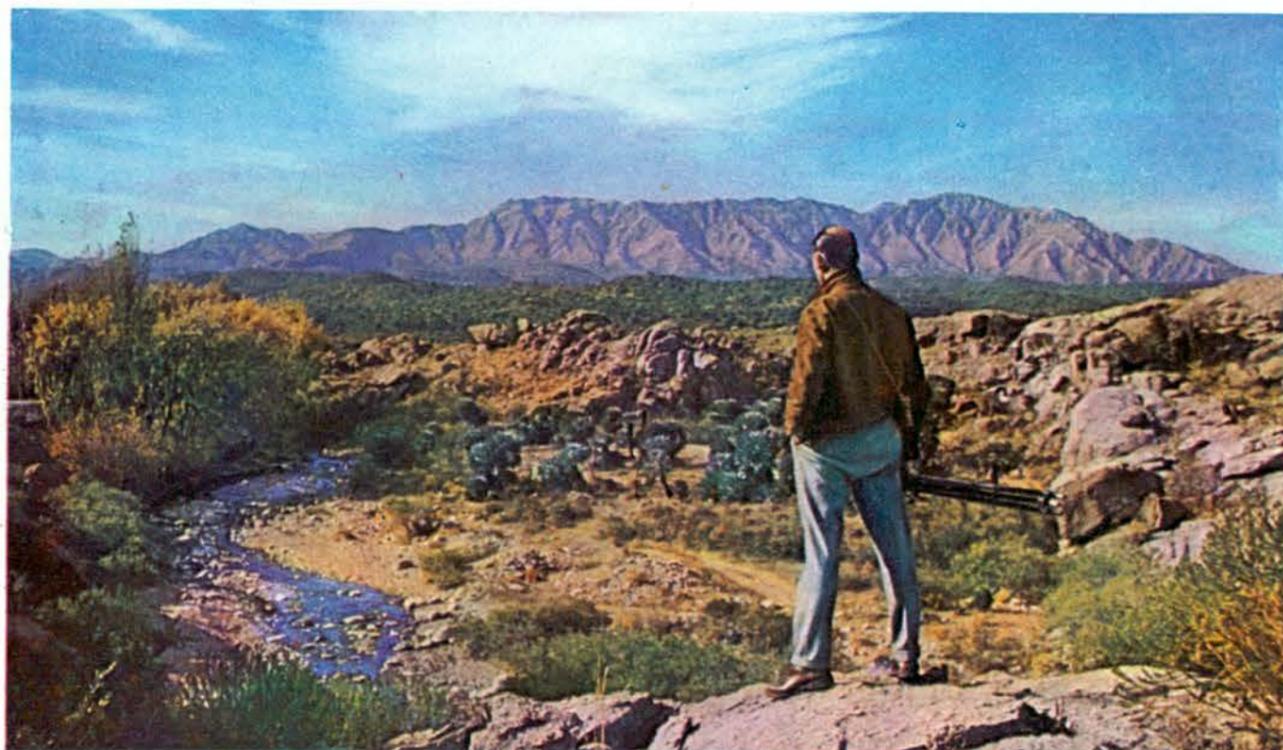
ofrece

un escenario turístico de fascinantes perspectivas

SERRANIAS INMENSAS...

desbordantes de luz y color

Visítela



Numerosos circuitos de insuperables carreteras, bordeados de modernos centros turísticos y confortable hotelería con más de dos mil establecimientos.

INFORMES Y RESERVAS:

CAPITAL FEDERAL: Casa de Córdoba, Esmeralda 356, T. E. 49-2538

MONTEVIDEO (Uruguay): Soriano esq. Ubicuy. Tel. 8-4878. SANTA FE: San Luis 2900. Tel 30023.

ROSARIO: Mitre 720, T. E. 21915/68691.

CORDOBA: Independencia 48, T. E. 25135. Casa Central: Bv. Reconquista N° 316. Tel. del Estado 33061/98256.

DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO Y TRANSPORTES DE CORDOBA

LINEA ZetaFlex*

*ALUMINYLON

LO MAS NUEVO EN COBERTURAS DE ALUMINIO

Presentada por

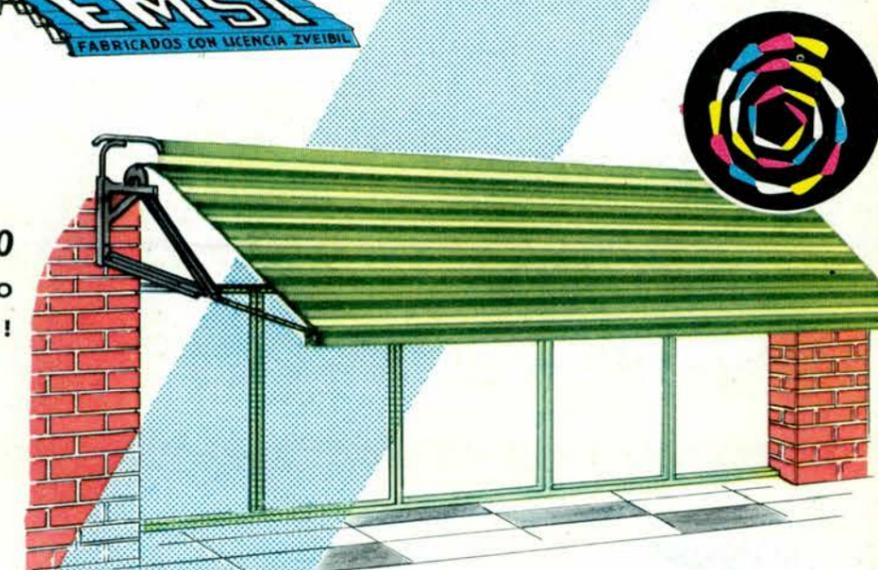


REVOLUCIONARIO TOLDO DE ALUMINIO TOTALMENTE ENROLLABLE!

PATENTADA EN 26 PAISES



PATENTE ARGENTINA N° 123964



car-port

"SU GARAGE PERSONAL"



- ALTURA REGULABLE
- SEIS MEDIDAS
- COLUMNAS DE UN SOLO LADO
- DE FACIL LIMPIEZA
- TECHO GIRATORIO

SU hogar, SU comercio, SU industria... MAS distinguido por MAS tiempo con Zeta Flex



Única línea de coberturas de Aluminio en que las combinaciones de colores no tienen límite.

AMPLIAS FINANCIACIONES

VEALOS Y ADMIRELOS EN:
PUEYRREDON 670 - T. E. 88 - 3166 - 89 - 5516 - Buenos Aires
Solicite la visita de un técnico sin compromiso.

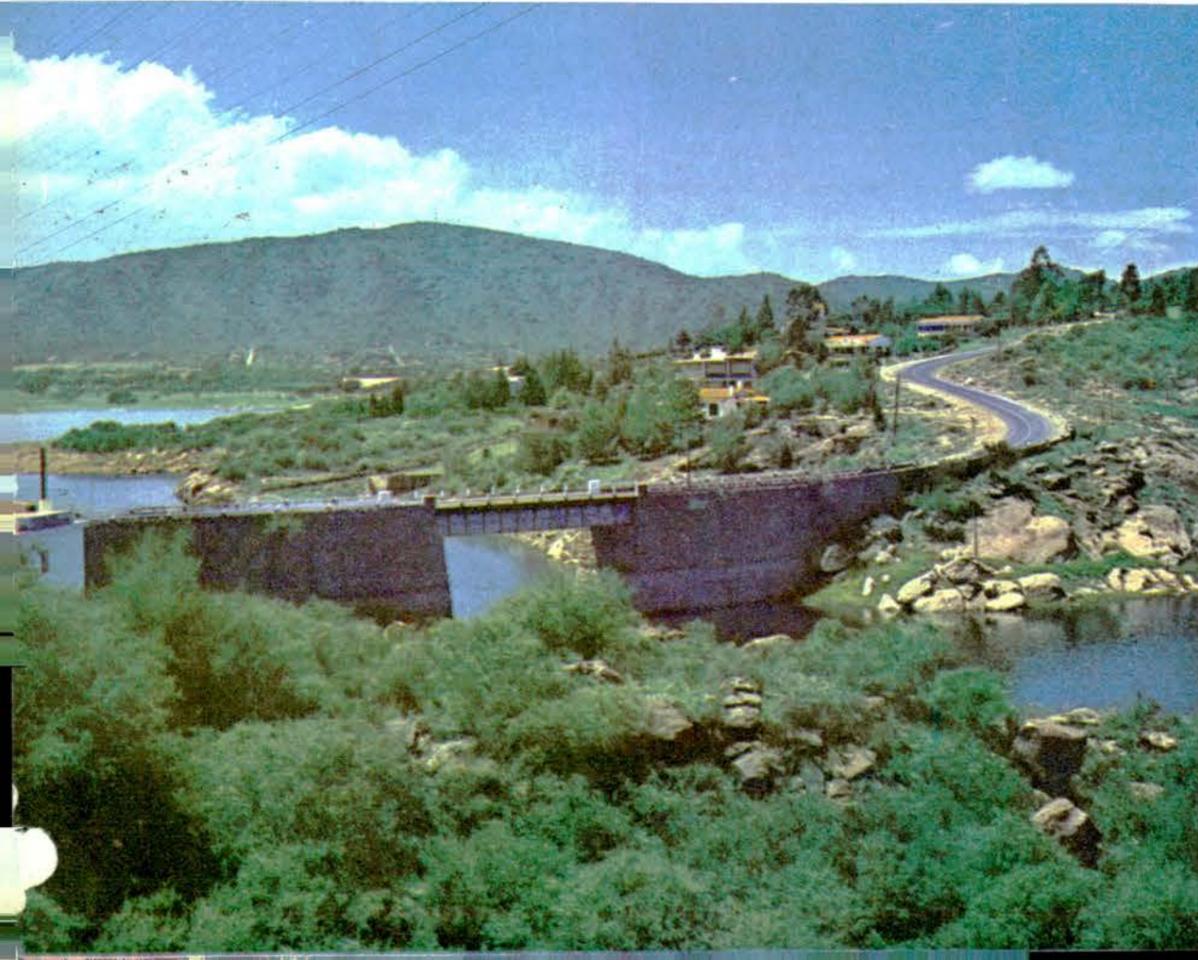
LA DIRECCION NACIONAL DE TURISMO *Informa*



La Unidad Turística de Embalse Río III, cuya entrada vemos en esta foto, brinda, en condiciones económicas muy convenientes, la ocasión de poder disfrutar de vacaciones verdaderamente inolvidables.



CORDOBA. la provincia del clima apacible, del paisaje luminoso, acogedor y agreste, configura un punto clave en el itinerario del turista buscador de belleza, tranquilidad y emociones. Hay en sus sierras, en sus villas y ciudades todo lo que él necesita para que sus vacaciones tengan el acento de un recuerdo tan grato como perdurable. Córdoba nos espera. ¡Vayamos a ella!



La Villa del Lago, con su paisaje limpio en el que predominan los tonos de azul y verde del cielo, del agua y de su vegetación, es otro de los atractivos turísticos de Córdoba.



La blanca y rumorosa caída de agua de la Cascada León, en Río Ceballos, pone una nota de inesperado atractivo para el turista que llega a Córdoba para disfrutar de su paisaje y de su clima.



La ciudad de Córdoba, con su edificación de reminiscencias coloniales y sus viejos templos, cuenta también con modernos hoteles, lujosos y confortables.

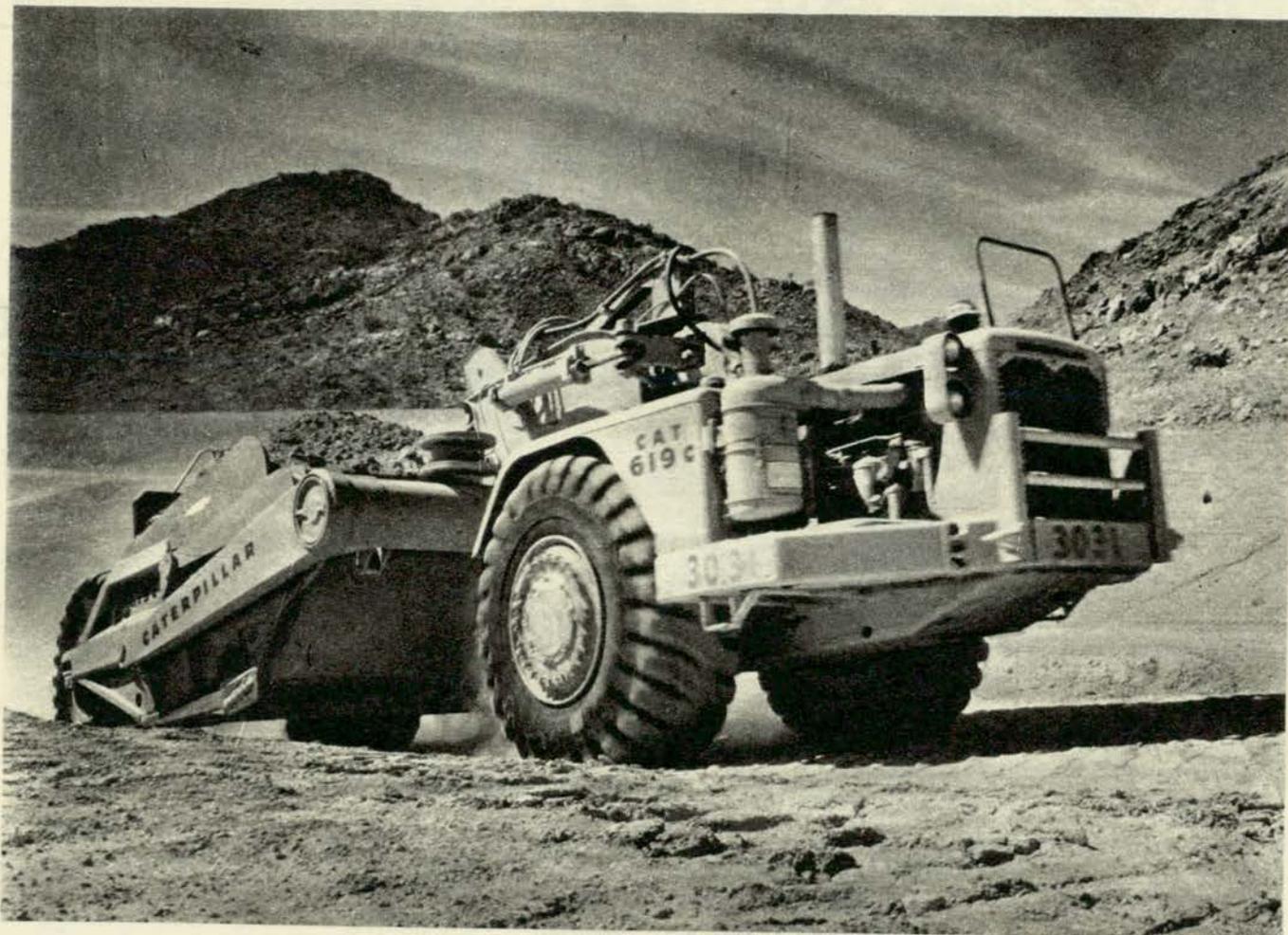


El cable carril de Villa Carlos Paz permite al turista que viaja en su silla panorámica apreciar la magnitud y grandeza del embalse del Dique San Roque, tal como lo vemos en la foto.



**LAS PRINCIPALES RUTAS DEL PAIS
SE CONSTRUYEN CON
EQUIPOS**

CATERPILLAR*



Motopala 619C de Panedlle Argentina S.A. trabajando entre San Julián y Rfo Gallegos sobre la Ruta 3

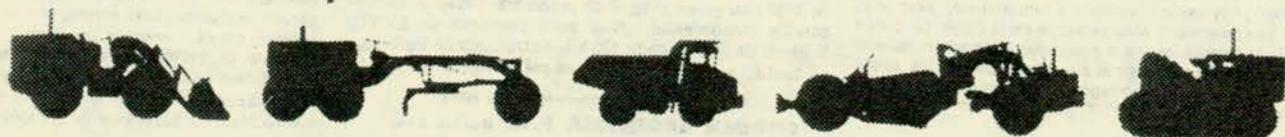
ARGENTRAC DEPTO. PUBLICIDAD

ARGENTRAC S.A.

TACUARI 147

BUENOS AIRES

T. E. 38-3001/8



* Caterpillar, Cat y Traxcavator son Marcas Registradas de Caterpillar Tractor Co.



Símbolo de
seguridad
y economía



**...LO LLEVA
DE
VACACIONES!**

CITROËN 2CV

el automóvil inimitable que
se adelantó a su tiempo!

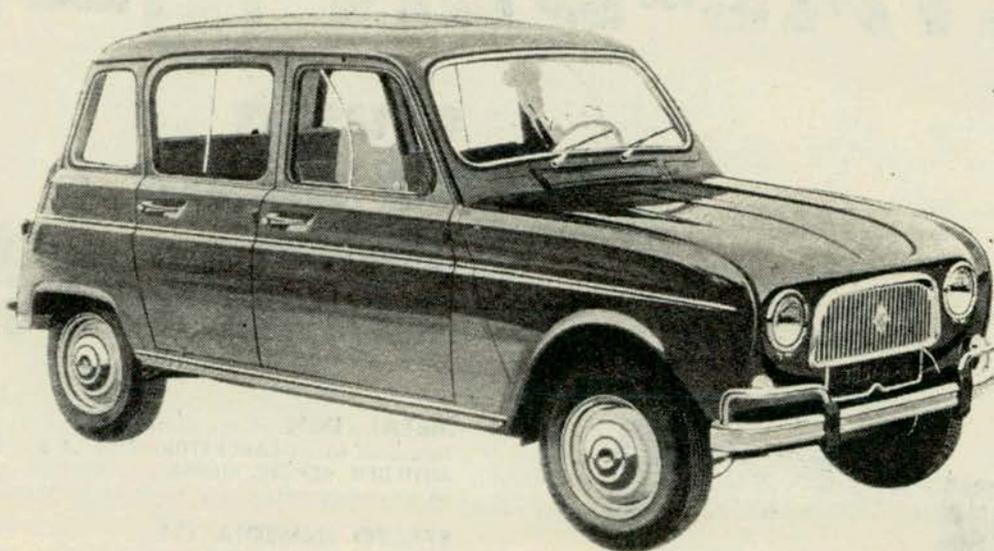
Lo lleva a usted, a su familia y todo lo que gusten llevar! Porque el 2 CV es comodidad de paragolpe a paragolpe! Abra una de sus cuatro puertas y penetre en su interior... hay espacio verdad? Y también sol... porque el 2 CV es convertible. Más tarde, ya en la playa, (O donde esté!) la familia bajará a merendar... y podrán hacerlo en un verdadero "living" al aire libre... porque los asientos del 2 CV se sacan íntegramente, brindando en cualquier terreno confort de hogar!

ECONOMICO EN EL GASTO... DERROCHA VENTAJAS!
Su embrague semi-automático, sus 4 velocidades perfectamente sincronizadas y la tracción delantera -desde 1934 -aseguran magnífica maniobrabilidad e incomparable rendimiento! ¡Qué poco consume un 2 CV!.. 5 litros de nafta cada 100 kilómetros, aceite de tanto en tanto... y agua no lleva, porque refrigera por aire!

Consulte al Concesionario de su zona
CITROËN ARGENTINA S. A. Buenos Aires

UD. EL PLAN CONFIANZA Y CITROËN!
Y una realidad, el único Plan con entrega diferida, que a más de estar respaldado por un nombre mundial, le garantiza durante seis meses, el precio vigente en el momento de firmar su contrato de compra! Además en otros planes de más largo plazo, el dinero por usted aportado queda a cubierto de eventuales fluctuaciones de la moneda.

Usted experimentará la mágica
sensación de estar sentado
sobre una nube, al acomodarse en
un asiento acolchado con TELGOPREN.



También el



viene acolchado con

Son los millones de globitos de aire,
encerrados en la espuma sintética
TELGOPREN, que suavizan para usted
las rutas más duras con su asombrosa
elasticidad.

Telgo-pren

la maravillosa espuma sintética
de poliuretano.



Primer fabricante en la Argentina:

HULYTEGO SA.

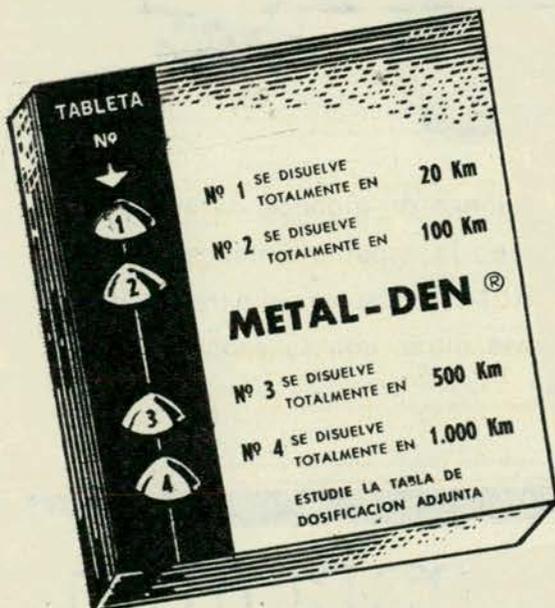
San Martín 570 Buenos Aires

de Ginebra
(SUIZA)
llegó...

METAL-DEN[®]



ajusta
su motor a
0 km!



METAL-DEN se fabrica en la ARGENTINA bajo licencia de SOCIETE ANONYME AUTO-DEN - GENEVE - SUISSE.

FABRICANTE Y LICENCIADO EXCLUSIVO EN ARGENTINA

auto-den
s.a.

CARLOS PELLEGRINI 27 - 10º PISO - BUENOS AIRES - TEL. 37-6870

(ZONAS DISPONIBLES)

METAL-DEN es el resultado de muchos años de investigaciones en los **LABORATORIOS DE LA SOCIETE ANONYME AUTO-DEN, GENEVE, SUISSE** y consiste en una composición de elementos metálicos y químicos de fórmula compensada.

EFFECTO INMEDIATO!

- Se echa la **TABLETA Nº 1** en el tanque de combustible y en 20 km. descarboniza totalmente el motor en cilindros y válvulas.
- A los 100 km. se echa la **TABLETA Nº 2**. Le devuelve la compresión normal de su motor de inmediato!
- A los 500 km. eche la **TABLETA Nº 3** y le suprimirá el consumo de aceite totalmente.
- A los 1000 km., la **TABLETA Nº 4** le continúa ajustando el motor hasta los 30.000 km.

METAL-DEN ES UN BUEN NEGOCIO!

Su costo se recupera en el **AHORRO** de combustible y de aceite en 1.000 km.

REMITA ESTE CUPON Y RECIBIRA COMPLETA INFORMACION TECNICA SIN COMPROMISO

Señor Director Técnico			METAL-DEN
AUTO-DEN S. A.			AJUSTA SU MOTOR
C. PELLEGRINI 27 - BS. AS.			A 0 KM!
Sirvase enviar completa información técnica del producto METAL-DEN sobre el siguiente vehículo:			
MODELO	AÑO		
KILOMETRAJE	CONSUMO DE ACEITE EN 1.000 KM.		
NOMBRE			
DIRECCION			
LOCALIDAD			
PAIS			

AUTO CLUB

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

CIRCULACION
234.000
EJEMPLARES

sumario

DIRECTOR:

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

COMISION ASESORA:

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

COMISION FINANCIERA:

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

SECRETARIO GENERAL:

Dr. Manuel Goldstraj

SECRETARIO DE REDACCION:

Jaime G. Font

DEPARTAMENTO DE ARTE:

Julio E. Riera

DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD Y RELACIONES PUBLICAS:

Jefe: Sr. Aldo L. Grampa

Adscriptos:

Víctor Ditlevsen
Alberto Gutiérrez

AÑO III
Nº 15
FEBRERO 1964
BUENOS AIRES

Precio del Ejemplar
en la República
Argentina: \$ 50.- m/n.

NOS ESCRIBEN LOS LECTORES	6	
EDITORIAL	7	
SUSPIROS DE MORO: LA ALHAMBRA	8	Noemi Vergara de Bietti
REQUIEM PARA UN AUTOMOVIL	12	Horacio Estol
LA DANZA ARGENTINA ES UN TESORO NACIONAL	18	Ana S. Cabrera
HISTORIA DE UN PARAGUAS	20	Emilio Villalba Wesh
ESENCIA DE MEXICO D. F. Y ACAPULCO EL NACIONAL, MADRIGUERA	22	Chas de Cruz
DE RECUERDOS ESCENICOS	25	Edmundo Guibourg
EL PETROLEO NO SOLO CUESTA DOLARES	30	Sirto Pondal Rios
HAGA TURISMO CON AUTOCLUB	33	Gustavo A. Guerrero
¡OH, EL DIA!	39	Piollín de Macramé
EL GRAN INTERROGANTE	40	Eduardo Zamacois
EL TESON DE UN HOMBRE DIO ORIGEN A CHIVILCOY	44	Maria de Villarino
CHIVILCOY	48	Lucio Espinosa
ACTUALIDADES GRAFICAS DEL A. C. A.	50	
CUANDO EL MARIDO CORRE CARRERAS DE AUTOS, ¿QUE PIENSA LA ESPOSA?	56	Roy
TRES GRANDES CONCURSOS CON VALIOSOS PREMIOS HA ORGANIZADO EL A. C. A.	64	
ENTRE BANANOS Y LLAMAS VIVEN LOS INDIOS COLORADOS	66	Alba Picasso
YO NO SAQUE NI UN BAGRE Y EL PERRO PESCO UN LADRON	68	Ricardo Llerena
DISERTACION (ABSOLUTAMENTE CIENTIFICA) SOBRE EL USO DEL SILENCIADOR	70	Mariano Perla
DE AQUI, DE ALLA Y DE MAS ALLA	72	Juan Averiguador
EL CARROCERO Y SU TAREA	74	Luis M. G. Varela
MIS AVENTURAS ANTARTICAS	77	Alberto Carbone
EN "EL BOLSON" ESTA LA PAZ	80	Oscar D. Calandriello
MODAS	84	Susy Tajuni
CORDOBA, LA CIUDAD SEÑORIAL FIJODALGA	88	Julia Bustos
"AUTOCLUB" PRUEBA EL FIAT 1500	96	Horacio R. Casares
OBRAS PREMIADAS DEL CONCURSO FOTOGRAFICO "AUTOCLUB"	101	
"AUTOCLUB" SUGIERE	102	
INAUGUROSE LA SALA DEL A. C. A. EN EL MUSEO COLONIAL DE LUJAN	106	
CRONICA HISTORICA DE LA RUTA NACIONAL Nº 7	108	Julían A. Vilardi
UN ALEMAN EN TIERRA DEL FUEGO	112	Venus Videla
LA LEYENDA DEL PILLU	114	Carmen Aroff
GUIA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA	116	

Fotos de Sara Facio, Jaime Giralt Font, Gustavo Guerrero y J. C. Villegas.
Ilustraciones de Villafañe, Borobio, Lisa, Tafuni, Héctor y Olsina

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



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

FELIZ JUVENTUD

Señor Director:

Los que suscriben, Carlos Ibarbalz (h.) y Eric Ericsson, egresado de Ciencias Económicas y estudiante de medicina respectivamente, se dirigen a Ud. para solicitarle consejo y orientación para el viaje que piensan realizar alrededor del mundo.

Eligieron esta revista por sentir que ella, más que ninguna otra, sueña junto con aquellos que gustan de los viajes, de los caminos, de las bellezas del mundo y la naturaleza.

Los medios económicos con que cuentan son muy limitados, pero sienten que es éste el único momento de la vida en que puede emprenderse una empresa semejante. Tienen fuerza creadora, juventud, empuje y optimismo; llevan sus mentes y corazones abiertos receptivamente para captarlo todo.

Quieren ver, conocer, investigar, descubrir en los ámbitos religioso, social, económico, político, docente y turístico, Hacerlo por ellos mismos, sentir vivencias propias.

Han recorrido el país desde Esquel a las Cataratas "a dedo", saliendo siempre desde la General Paz y el bajo con una mochila, la bolsa de dormir y una pequeña carpa...

Siempre llegaron... y se dieron cuenta de que, como lo es también en otros órdenes de la vida, la cuestión es ponerse en camino.

Solicitan que AUTOCLUB acepte, y si considera aceptables publique las colaboraciones que remitan y las fotografías que obtengan (Ericsson es fotógrafo).

Tienen diapositivos que han sacado de sus viajes de los puntos más hermosos de nuestro suelo, y los ofrecen para dar charlas y mostrar algo de lo nuestro en asociaciones similares a A.C.A. en otros países, tratando de despertar el interés turístico por Argentina.

**CARLOS IBARBALZ (h.)
ERIC ERICSSON**
Capital Federal

Buena suerte, muchachos. La aventura, entendida como ustedes quieren vivirla, siempre vale la pena de ser tentada o intentada. AUTOCLUB publicará gustosamente las fotos y notas que se proponen hacer y escribir, siempre que ofrezcan la calidad que esperamos han de tener. (N. de la D.)

UN ELOGIO

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. para hacerle llegar mi más calurosa felicitación por la revista que Ud. dirige, y que como asociado del A.C.A. recibo en forma periódica.

Si su presentación es ya sobresaliente, su contenido ratifica ampliamente esa primera impresión visual. Cada uno de sus artículos es digno de ser leído con toda atención, y confieso que, pese al poco tiempo que me dejan libre mis múltiples ocupaciones leo la revista prácticamente de tapa a tapa, soñándome especialmente con los artículos que describen las bellezas —para muchos ignoradas— del interior de nuestro país. Entiendo que la difusión de lo que tenemos en nuestro país inducirá a muchos a visitar zonas que por años estuvieron fuera de los circuitos habituales del turismo argentino.

Generalmente los asociados de una entidad acostumbramos a dirigirnos a los dirigentes de la misma para plantearle nuestras críticas por aquellas cosas que no están bien, y eso parece justo, porque ayuda a eliminar injusticias o corregir errores; pero entiendo que también es justo que cuando existen hechos que merecen el aplauso o el comentario encomiástico no se utilice el silencio o cuando más el círculo íntimo para expresarlo. Por ello, en esta ocasión, y ante la muy favorable impresión que me ha causado vuestra última entrega, no vacilo en hacerles llegar las calurosas felicitaciones que ya expresé en el primer párrafo.

JOSE R. PALACIO
Callao 1971, 1º B - Capital

PREGUNTAS QUE MERECE RESPUESTA

Señor Director:

He leído con sumo interés la última revista AUTOCLUB que usted tan dignamente dirige, y a pesar de que todos los artículos en general merecen la atención de los consocios, uno en particular me llamó la atención por la significación turística internacional que puede tener. Se trata del artículo titulado: "El arco de un puente nos unirá con el Uruguay".

A mi modesto entender, es sumamente importante este proyecto, pues abre un camino fácil a la enorme barrera que representa el río de la Plata, pero... (y aquí está un gran "pero") Si bien este artículo merece un aplauso por la difusión de tan grandioso proyecto, en él no se menciona nada más que el puente, y entiendo que son quizás más importantes las obras de acceso al mismo que el puente en sí. Me remito al artículo titulado "Cuando el puente es lo de menos..." por el Sr. Horacio Estol, publicado en la revista AUTOCLUB N° 6, página 20 en el que trata un problema parecido en los Estados Unidos y en el cual menciona que las obras de acceso al puente demandaron más inversiones que el mismo.

En fin, esperemos que no quede en el tintero este proyecto que pueda redundar en beneficio de no solamente Ar-

gentina y Uruguay, sino de muchos otros países.

Otro aspecto muy interesante es el sistema que se adoptaría para cubrir los enormes gastos de su construcción por el sistema de peaje. Y aquí se me ocurren varios interrogantes:

¿Por qué en la Argentina no se ha adoptado este sistema para construir rutas de las que estamos tan deficitarios? Todos los años tenemos, por ejemplo, el comentario de la Ruta N° 2 a Mar del Plata, que presenta un saldo desolador de muertos y heridos a granel, a veces por culpa de los conductores, pero creo que la raíz del mal reside en lo inapropiado de la ruta para el intenso tráfico que debe soportar.

¿No se podría hacer una ruta nueva quizá más corta que la existente por el sistema de peaje y dejar la actual para el tráfico pesado?

No ha llegado ya la hora de pensar seriamente que hay que abrir los paraísos argentinos al turismo no sólo nacional sino internacional?

¿Qué automovilista, argentino o extranjero, no pagaría gustoso una cuota módica para poder utilizar una autopista con la cual aborrecería muchísimo más en desgaste de cubiertas, motor, tiempo, etc.?

Cuando uno contempla el plano carretero de la Argentina se ve un aspecto desolador en cuestión de rutas y autopistas. No hay rutas pavimentadas en la Argentina, salvo muy pocas excepciones y no hablemos de autopistas pues brillan por su ausencia: Si miramos hacia el Norte, hay ruta pavimentada solamente hasta la ciudad de Reconquista, y al sur hasta Bahía Blanca o Santa Rosa.

¿Es que las cataratas de Iguazú son tan insignificantes que no merecen tener un camino pavimentado? Porque ir por caminos de tierra en la época de vacaciones (época de lluvias), es en mi opinión un riesgo demasiado grande. Sin contar con Tucumán y otras hermosas provincias norteñas, que son muy dignas de conocer y visitar a fondo; pero para ello presentan tantos problemas para el turista de carretera, que al menos por mi parte prefiero esperar unos años en la optimista esperanza de que se mejoren algo los caminos.

No es que sea un "comodón" que quiere tenerlo todo hecho pero creo que se puede aspirar a alguna pequeña cinta pavimentada para conocer este gran país... "de la Quiaca a la Tierra del Fuego" sin tener que jugarse en la empresa el coche o tener que disponer de una importante suma de dinero para afrontar posibles y casi seguras compras de neumáticos y otros repuestos, sin contar pérdidas de tiempo.

En punto y aparte deseo referirme a un plano que se publica en la misma revista N° 10: La ruta Montevideo-Río-Brasilia (que si le agregamos el proyectado puente Argentino-Uruguay, presentaría un atractivo obvio).

¿Tendremos los argentinos y residentes alguna vez la dicha de poder mover libremente por esta parte del continente sin tantas trabas y desconfinanzas aduaneras y de otras clases?

¿Por qué no podemos hacer aquí lo que hace por ejemplo un francés o alemán o español, etc., que con muy simples trámites puede visitar toda la Europa Occidental con su auto?

Leí también el artículo en una revista anterior, que se refiere al viaje de S. E. el señor Embajador brasileño en esta, y en él se tradujo un deseo que vengo acariciando de hace tiempo: Unir Buenos Aires con Río de Janeiro con mi modesto auto, que no es por cierto un último modelo. Quizá después de lo expresado por el Sr. Embajador se anularán esas barreras absurdas que francamente no veo el por qué de su existencia.

JUAN LOPEZ PERIS
Paraguay 1826
Capital

INESTABILIDAD DE LA POLITICA VIAL

LAS informaciones más fidedignas que trascienden del ámbito gubernativo inducen la justificada esperanza de que el Poder Ejecutivo nacional no tardará mucho en poner en marcha un plan orgánico de construcciones viales en diversas latitudes del país.

Debemos señalar que en la última década, y especialmente durante el último quinquenio, fueron confeccionados y anunciados varios planes de obras camineras, en muchos casos con financiación concreta concertada. Algunos tuvieron efectivo principio de ejecución e inclusive ciertos tramos de caminos, de extensión más o menos considerable, fueron construidos. Pero, en conjunto, pudo advertirse que, sea por insuficiencia de los recursos previstos, sea porque los créditos o partidas primitivamente asignados fueron desviados hacia otros destinos o simplemente no se materializaron, los planes sufrieron modificaciones sustanciales y numerosas obras de positiva importancia fueron suspendidas, estando ya en construcción, o no fueron licitadas.

Puede admitirse que este deterioro de los planes originarios, que aparentemente fueron objeto de minuciosos estudios previos y contaban, como hemos dicho, con una financiación equilibrada y cierta, fue debido a las muy desfavorables circunstancias que pesaron sobre el país en el trienio 1961-1963. Pero parece indudable que, además, los hombres responsables de la dirección de los intereses públicos durante aquel período eligieron la línea del menor esfuerzo para sustraerse a la gravitación de los problemas y, consecuentemente, sacrificaron las obras viales porque, según un criterio bastante difundido, los dividendos de tales obras sólo se producen a la larga y tarde, y su suspensión no afecta de modo inmediato y directo las necesidades, el progreso y la expansión de la economía nacional. Consideramos que ese criterio es fundamentalmente erróneo y atenta gravemente contra el desarrollo orgánico de la Nación.

Nuestra propia experiencia y principalmente la que es dable y conviene recoger a través de la historia del progreso en este hemisferio y en Europa, demuestran cabalmente que la existencia, es decir, la construcción de caminos, de buenos y sólidos caminos, constituye un presupuesto sine qua non, o poco menos, del desarrollo económico y del acrecentamiento y consolidación de la prosperidad y el bienestar de la población. Y en un país como el nuestro, cuyo territorio se dilata por muchos centenares de leguas hacia los cuatro puntos cardinales, obviamente no puede esperarse la promoción de un proceso económico en constante y orgánica expansión si no se dispone de una red vial que no sólo responda a las necesidades del momento, sino que represente un esquema del porvenir y sea apta para afrontarlo. Creemos, en definitiva, que en la República Argentina, aun "hipotecando el futuro", por así decirlo —si se nos permite emplear aquí una frase peyorativa tan frecuente en boca de ciertos censores sistemáticos—, para construir caminos, ese futuro no tardará en compensar muy generosamente los esfuerzos y sacrificios que esas obras exigiesen, con gran beneficio para la comunidad de hoy y de mañana.

Este juicio no es apresurado. Nos basta, para probarlo, recordar y señalar dos puntos clave de la economía argentina del futuro inmediato y lejano: el desarrollo del turismo interno e internacional (México espera recoger alrededor de 800 millones de dólares de esa fuente, durante el ejercicio 1963/64, y para muchos países europeos muy desarrollados, el turismo constituye la más importante fuente de ingresos, sin excepción), y la industria automotriz, que ya en estos últimos años, pese a la "recesión" forzosa observada en 1962 y 1963, representa una de las más poderosas fuerzas constructivas en el plano industrial. Pues bien: turismo y automovilismo son términos de una ecuación en la que el factor —buenos caminos, repetimos— está siempre presente y es inseparable de cualquier solución que implique progreso efectivo y ponderable.

Incidentalmente, hagamos notar que, a nuestro juicio, no es política sabia, ni progresista, ni útil, ni previsora, ni de largo alcance, la que parece prevalecer en ciertos medios que propugnan el fácil recurso de multiplicar las imposiciones fiscales sobre la producción y comercialización de automóviles, para resolver las dificultades del erario público. Parece evidente que, inevitablemente, semejante política impositiva deberá alterar el ritmo normal de acrecimiento del parque nacional de automotores, siendo así que el rápido aumento del número de éstos en circulación importa la expansión, en progresión geométrica de una fuente segura, rápidamente progresiva e inagotable de ingresos para el fisco, procedentes de los más diversos sectores de la actividad nacional, empezando, por supuesto, por la producción y el consumo de combustibles y lubricantes. Esto suele ser olvidado demasiado pronto y fácilmente, con grave daño para la Nación.

En definitiva, para impulsar el progreso hay que construir caminos, muchos y largos caminos.

LA DIRECCION.

nuestra
portada



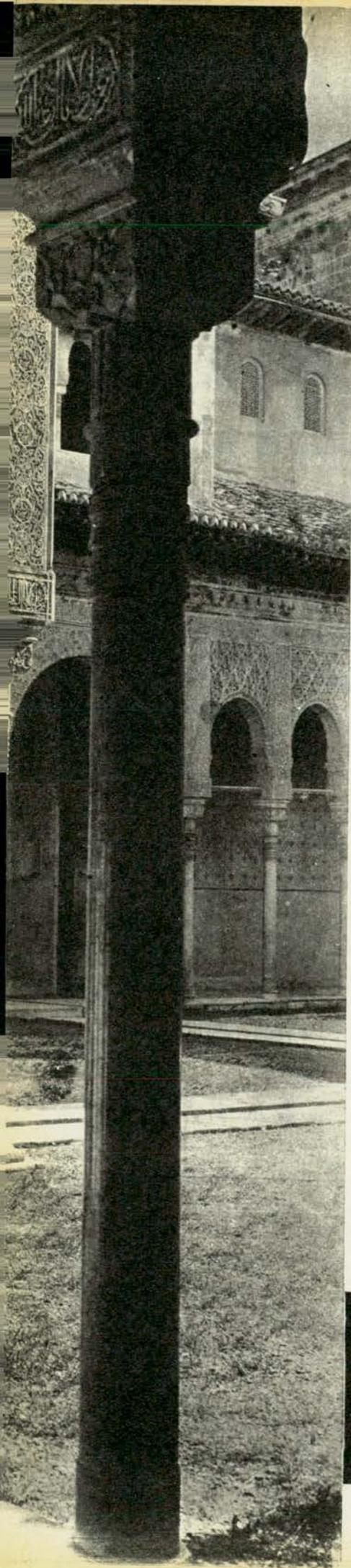
La portada del presente número de **AUTOCLUB**, que inaugura la serie de ediciones especiales con que nuestra revista adhiere al sexagésimo aniversario del A.C.A., está destinada a exaltar uno de los matices más apreciados del turismo: la pesca deportiva. El dominio de la sensibilidad cromática y de la composición evidenciado por el autor de esta fotografía, le ha permitido dar el énfasis adecuado al agua como elemento fundamental del paisaje. El agua, origen de la vida según algunos hombres de ciencia, adquiere así el valor simbólico de las vacaciones perfectas —reconfortantes para el cuerpo y renovadoras para el espíritu— con que todos soñamos.

caleidoscopio español

ESTA moneda... ¿Es de oro? ¿De bronce, quizás?... Poco importa. Data del siglo I d. de C. y su borrarse, hecho de tiempos e historias, deja apenas percibir la coronada cabeza de Augusto, "imperator", y el nombre "Iliberis" de una ciudad erguida en la meridión de la Bética, a escasos soles de viaje de las columnas de Hércules. El magistrado que por esa época la rige pacíficamente —las legiones traen junto a la espada guerreadora, el arado y el derecho—, gusta entre dos afanes políticos, distraer la mirada en la lejanía de bellísimo paisaje barroco, tendida la colonia sobre la Alcazaba y el Albaicín, dos de los cinco collados aledaños, empinada a más de 700 metros sobre el mar, baja, perezosa por causa del sol que la peina en dorados ardientes, hasta las riberas del Genil. Con su franja tropical que alcanza el Mare Nostrum, la risueña vega es aquí un torrente de verde interrumpido por naranjales, limoneros y jazmines. Cuando la luna riela sobre la Sierra Nevada, como desde una inmensa flor, subirán, en rebaños confundidos, los perfumes del huerto, el jardín, la arboleda, el agua.

Por la ruta romana de la Alcazaba, cruzan, los rostros en duelo de ébanos con cobres, los pobladores que de los libios-fenicios vienen. No da gran importancia el magistrado a cuanto susurran sus tropas acerca de secretos cultos al dios Rimmon (luego la eufónica palabra valdrá por "granado", "granada" en hebreo); importante, sí, será lo de más tarde. Un día del siglo V se apoderarán de Iliberis los visigodos de Leogivildo, aquel monarca bárbaro que usaba manto real y recibió a sus súbditos sentado en un trono; y para ocultarla de miradas profanas, la cercarán con cercas muy altas. No lo bastante, sin embargo, para que los moros no la hicieran suya, ¡y tan suya!, que luego derrotados en el resto de la península, fue allí donde Ben Alhamar recogiendo los restos dispersos del aislamiento español, fundó la dinastía de los nazaríes en el 1238. Durante dos siglos, del XIII al XV, Medina Garnata deslumbrará a Europa con el esplendor decorativo de su arte. Abufalda la hallará fuerte y deleitosa, semejante a Damasco; Damasco andaluza la llamará Aljatib y la pluma entusiasta de Simonet la verá con sus grandes alcázares, sus altísimas torres que llegaban a 14 mil y las almenas de sus muros, resplandeciendo a través del espesísimo follaje de la arboleda, como estrellas de plata sobre cielo esmeralda. Tal brillaba hasta que Boabdil, prisionero de los Reyes Católicos en 1492, estranguló para siempre su alegría. ¿Es cierta la historia que desde la altura conocida hoy como Suspiro del Moro, antes de partir hacia Melilla, lanzó amargos adioses? Escuchó en ese instante el reproche de la madre: "Llora como mujer lo

SUSPIROS DE MORO



que no supiste defender como hombre". Verdad o ficción, con el último señor moro, muere o se oculta bajo pudorosos velos, la gracia pagana de la bella sarracena. Los nuevos dueños transformarán la brillante ciudad del Darro con los rasgos de un arte que respira "la alegría joven, un poco desorientada aún, pero llena de savia que define la acción de estos monarcas"... Correrán las centurias, el presente cristiano cubrirá el ayer musulmán, hasta que un día, ¡ave fénix! resurgirá la Alhambra: unas murallas almenadas la ciñen; en el interior está el milagro.

"¿Qué castillos son aquéllos?"

Altos son y relucían.

El Alhambra era, señor...

Las arterias granadinas son irregulares; anchas y rectas las modernas; las arábicas, estrechas y quebradas, conservan un encanto antañón. Porque el sol de junio es mozo bravo, pese a las avenidas, "todo el mundo echa por las calles de espaldas" y no es empresa

menuda, en una tarde estival, subir la cuesta de Gómeres que lleva a la Alhambra. Claro que su recompensa encuentra el decidido: restan aún en el camino aquellas casas de planta baja con parral a la puerta; aquellas enredaderas en las ventanas; aquellos tiestos en el balcón; aquellos blancos tapiales por encima de los cuales rebasa verdura, que hicieron el goce de Angel Ganivet, granadino de nacimiento y vocación, haciéndole observar que el extranjero que habite Granada, habitará en un carmen o en una casa que posea algo de carmen.

Mientras subo la cuesta una vez más, me pregunto qué idea tenía de

la Alhambra antes de conocerla. Por supuesto, un Edén, un Paraíso, un alcázar vaporoso donde se vive en perpetuo festín. Ahora, con Granivet, no puedo sino ver la del teatro de las amarguras de una dominación agonizante. Mal comprendida, hay quienes sienten, al visitarla, los halagos y arrullos de la sensualidad y no la profunda tristeza que emana del palacio desierto, abandonado de sus

moradores, prisioneros en los hilos impalpables que teje la destrucción y el tiempo. Deseando poblarlo con sus ayeres, doy el rostro a mi docto compañero, un distinguido arabista, mientras mi espíritu vaga curioso de suelo a cielo, de sala a jardín, de patio a torre. De tanto en tanto, por no acrecer mi descortesía, escucho su sabio discurrir: ciudad palatina, defendida por un sistema de torres y murallas, emplazada en una colina y oteando el horizonte desde los cuatro puntos cardinales, forma, con sus palacios, torres y fortificaciones, un conjunto monumental



Un acento de melancólica evocación pone esta fuente, rodeada de milenaria vegetación, existente en el Patio de Lindaraja de la antigua construcción morisca.

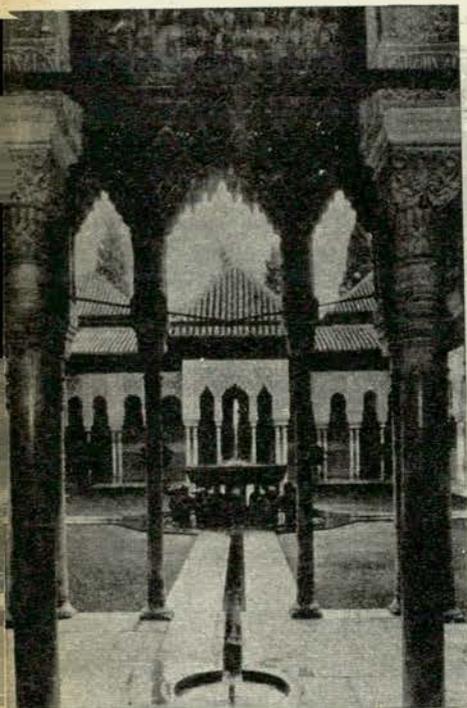
que surge espontáneamente a la vista con el sentido medieval de Occidente, pero con toda la poesía misteriosa de Oriente, convirtiéndose en la expresión más genuina de la cultura árabe con cinco siglos en suelo español, inserta en las geografías de Granada. Repartidos al desgajarse las construcciones y los campos libres, aprovechando desniveles en la colina, surgen tres sectores bien diferenciados de la Alhambra: la Alcazaba, castillo vigía con su imperiosa torre de la Vela, bautizada así porque cuidaba el sueño de la población tocando a rebato en horas peligrosas y ordenando en las de paz el riego de la vega; los palacios,

LA ALHAMBRA

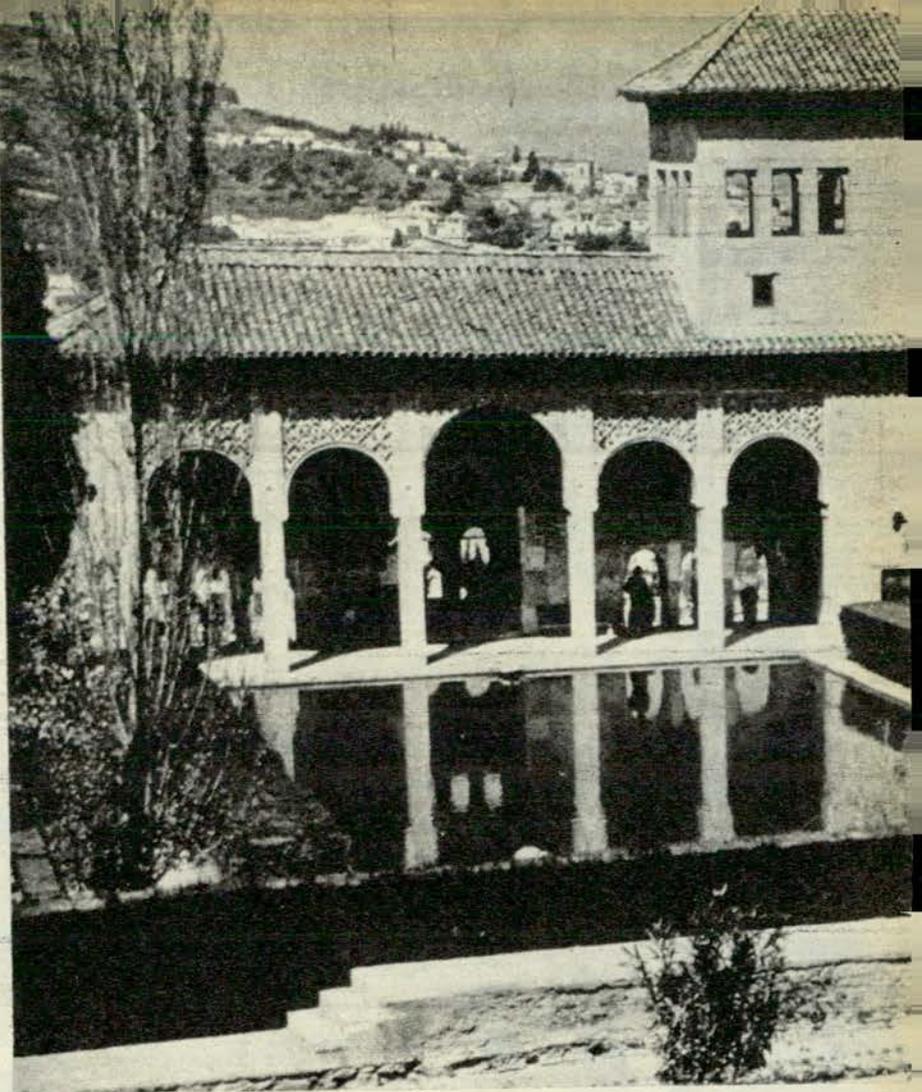
de suntuosa arquitectura y los recintos ajardinados del Partal, las Torres y el Secano.

¡Ay, alhama mía, ay, alhama mía!

¿Cómo transmitir al lector la exquisita finura de los ambientes lograda con estucos, azulejos, trabajos de damasquinado (trozos de oro y plata de formas variadas, sobre objetos de bronce o latón), la técnica del vidrio sobre maderas, las laminillas de metales preciosos, el juego del agua en los surcos del piso, la elegancia de columnas y ajimeces, deliciosos ventanucos abriéndose sobre un fondo que hizo observar a un cronista de los Reyes Católicos, cómo refrigeraba el ánimo cansado con sus arroyos cristalinos, sus frondosos olivares y sus fértiles huertas? Heme en la sala del Tro-



Este es el famoso Patio de los Leones de la Alhambra de Granada, edificado en tiempos de Mohamed V, en la segunda mitad del siglo XIII.



no (de Comarex y luego de los Embajadores), a la cual se llega atravesando la de la Barca, "Baraka", en árabe "bendición". "Dinastía de veinte sultanes jugó allí azares de guerra, justicia, amistad; pensó crear un último bastión vigoroso, con Boabdil pereció. Un colosal techo de madera policroma figura estrellas, como expresión del firmamento, sorprendiendo la unión de los paneles, en riquísima, perfecta filigrana. Si del cielo bajamos al suelo, ¿de dónde proceden, sino de un paraíso, esos mármoles blancos, verdes, ruborosamente rosas? ¿Y qué decir del ornamento de los muros? Aprovechando el grácil dibujo de los caracteres cúficos, largos frisos de escritura cantan alabanzas al Creador de cuanto vive: "Sólo Dios es vencedor", repiten, conforme la respuesta del primer rey nazarí, Ben Alhamar, al felicitarle sus súbditos por el triunfo sobre los enemigos. Arabescos en los paramentos, complejas composiciones en las salas, una a una las voy visitando... La de las Hermanas —habitaciones de la Sultana—, que toma su nombre de dos espléndidos mármoles blancos ciñendo un surtidor que susurra sempiternas

cuitas... la de los Abencerrajes, ostentando sobre el mármol rojos recuerdos de sangre allí vertida, cuando por culpa de los zегries, a traición murieron los mejores guerreros de la otra tribu. El anciano alfaquir del romance árabe renace:

**Mataste a los Abencerrajes, flor de Granada;
Asilaste a los desertores de la célebre Córdoba...**

En tanto, Boabdil sólo gime:

¡Ay, Alhama mía, ay, Alhama mía!

Muchos patios tiene la Alhambra; dos me atraen en particular: el de la alberca de los arrayanes, más allá de la Puerta de la Justicia, flanqueado, según clásicos moldes del estilo regional, por dos naves de aposentos y ceñido por corredores con columnas ágilmente retorcidas, mientras el estanque central copia la airosa silueta de la torre de Comarex.

La poesía es indiscutida propietaria de la Alhambra; poesía en el gran patio rectangular de los Leones (29 m. por 16), donde en el medio mismo, doce con la fuerza de sus torsos pétreos sostienen una fuente de la cual "mana una pirámide líquida que el sol andaluz tornasola"; poesía en el poético friso que la ciñe:

Desde la sala de las Hermanas, donde estaba el peinador de la reina, ha sido tomada esta fotografía de la Alhambra.





La Torre de las Damas y los jardines del Partal de la Alhambra de Granada, que aquí vemos, fueron el teatro de las amarguras de una dominación agonizante.

“Mirad ese círculo de líquidas perlas que caen en el vaso de albo mármol, semejante a lágrimas de un amante”; poesía en las torres de las infantas y la cautiva; poesía en el mirador de Lindaraja con sus ajimeces abiertos sobre el valle del Darro, ese sumiso enamorado que desde su hondón corteja a la Alhambra y que alguna vez, por intentar besarla lanzó su corriente en desmelenada carrera hasta trepar la cuesta; poesía en el brevísimo jardín de Lindaraja bajo cuyos cipreses reposó muchas veces Washington Irving, el escritor-poeta que rescató los palacios del olvido y la destrucción... Recuerdos en desorden acuden a mí, ahora que aquellas visitas se han convertido en nostalgia; por instantes son fragmentos de poemas inscriptos en arquerías y dinteles: “¿qué podrá compararse con la taza de la fuente llena de aguas cristalinas?”; en otros creo no cruzar sola el patio del Mexuar. ¿Vienen conmigo Zaida, Zoraida y Zorahayda, las tres hijas del rey Mohamed? ¿O acaso el príncipe Ahmed, peregrino de amor, doliente por Adegunda, la cristiana? ¿No es el visir de Córdoba, Hasan-Chahuar, de visita en la Alhambra, quien me repite su poema: “¿Tus salas y desiertas galerías mis ojos contemplaban; y pregunté ¿do están los que

otros días en su seno moraban?”... ¿Dónde Fátima, Jarifa, Celinda, Adalifa y Zaida? ¿Dónde los abencerrajes, conformes “en las libreas azul y telas de plata yeguas de color de cisne y de lissones y cifras travesadas las adargas?”...

El ciego en Granada

Suele la verdad estar en la voz del pueblo con refranes y coplas. Existe una en la Alhambra que me sorprendió vivamente la primera vez que la leí en una placa colocada en el patio de la torre de la Vela: “Dale limosna, mujer, que no hay en el mundo nada, como la pena de ser ciego en Granada”...

Oh, sí; sin duda debe ser dos veces triste estar ciego en Granada; la vista se goza con la obra del artista y la de la naturaleza; se recrea con nadería y con labor monumental; sigue los vaivenes bruños de la zambra gitana que ondula, vibra, arde como llama en cada cueva del Sacromonte, mientras el rasguído de las guitarras y el rítmico son de las palmadas hieren el aire fino.

No lejos de allí, en cualquier tabernilla o mesón, el viajero gusta, deleite del paladar, los platos típicos: ese jamón de Trevelez, que se cura en la nieve de la Sierra; esa torta del Motril, ese dulce de almenbras o esa tortilla del Sacromon-

te... Y no falta quien beba la mejor agua del mundo, esa agüilla buena, clara, clarísima, algo espumosa, que en grandes tinajas se traen del Alfacar, de las fuentes de la Salud, de los pozos del barrio de San Lázaro o del Avellano, “fresca como la nieve”, o de la Alhambra...

Granada es una ciudad seductora donde cada edad y cultura dejaron huellas de belleza y gracia; pero el paso de los moros con sus jardines del Generalife; “huerta que par no tenía”, y con la Alhambra que supera a cuantos monumentos erigió allí el arte de todos los tiempos, es, sin vacilar, el de impronta más sutil y fuerte.

¿Quién alzó la Alhambra? Lo desconozco; sé, en cambio, que concluida la tarea ardua, su arquitecto se enamoró de ella, como de una bellísima hurf, y pidió a un poeta —quizás el último hispanoárabe nacido en el Albaicín, en el 1300— que hiciera su elogio. Surgieron unas rimas ceñidas y expresivas (que llegan a los lectores de AUTOCLUB en la excelente versión de la doctora Estévez Brassa), y que se leen en un friso de la Alhambra:

“Los astros me rinden su homenaje, prisioneros de esos cielos que no pueden dejar y las estrellas se esfuman ante mí. No hay otra como yo en el universo y mis columnas perfectas, lo son tanto cual la luz y tienen el nácar de las perlas; al soplo del céfiro meridiano, deslumbran más que el sol.”

Desciendo la cuesta de Gómez; me detengo en pequeñísimos negocios que cumplen prodigios en labores de taraceados y ebanistería. Las manos ágiles de estos artistas y artesanos aplican sutiles laminillas de oro sobre las tallas. Muchas cosas debieron aprender de esos moriscos que alzaron la Alhambra que contemplo a lo lejos. Parece nacida del filtro de un mago... y quizás haya sido así. ¿No fue tradición hasta hoy llegada, que Alhamar, el fundador de la dinastía, era versado en artes mágicas y asaz docto en alquimias? •

Nueva insignia del A.C.A. para el radiador del auto

SE encuentra a disposición de los señores asociados una nueva insignia de la Institución para el radiador del vehículo, que ofrece las siguientes características: cuerpo principal en bronce, arandela de metal blanco y la leyenda y siglas en bajo relieve, pintadas y horneadas en color azul oscuro. Su precio ha sido fijado en 200 pesos.



Después de la segunda guerra mundial, el Kaiser-Frazer que aquí vemos estaba en la primera línea de los coches más elegantes.

REQUIL

Tiene fuerza dramática el episodio que elimina de la historia de los coches en E. U. la marca más antigua que existía

Por
HORACIO ESTOL

Para AUTOCLUB

NO se trata solamente de los autos que pasan por el camino. También están los que pasan por la crónica y forman parte de la vida que pasa con ellos. De pronto, una noticia descubre el telón de la historia que se ha ido combinando años y nombres, componiendo épocas y ajustando su fisonomía a la fonética de esos nombres y a la silueta de esos automóviles que pasaron exhibiéndolos...

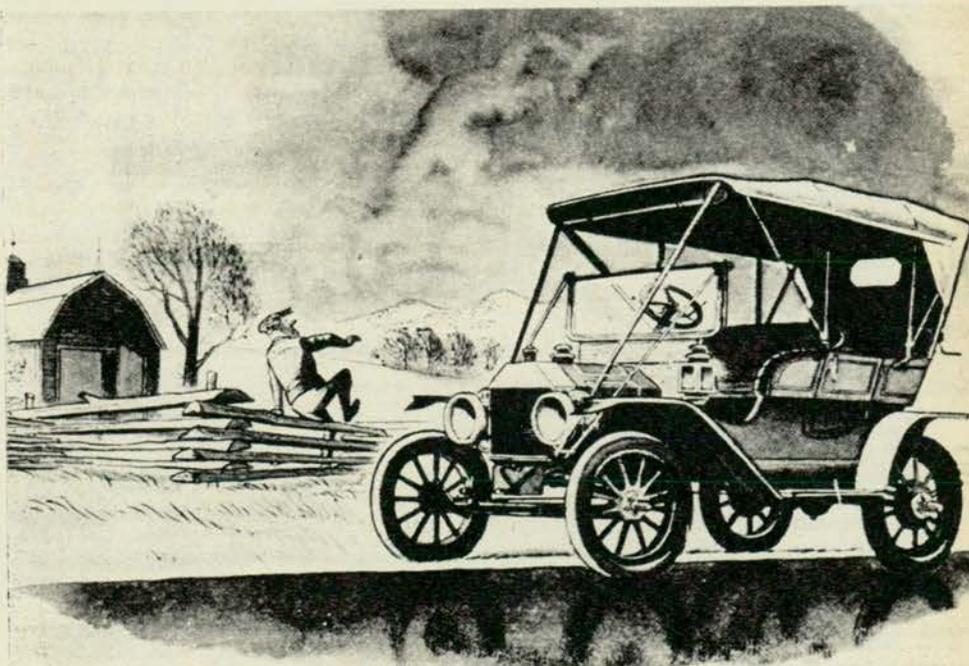
(Usted dice "Overland", y conjura la infancia; usted dice "Essex", y evoca la adolescencia; usted dice "Duesenberg" e imagina la prehistoria...)

La noticia informa, lacónicamente, que se cerró la fábrica de la Studebaker Corporation en South Bend, Indiana, señalándose así el final de una de las marcas más tradicionales de la industria automovilística americana. Y se trata de un epílogo extraño; desaparece la fábrica de South Bend, pero no desaparecerán los automóviles Studebaker que, en la práctica, ahora serán canadienses porque la empresa los seguirá fabricando en su planta de Hamilton, Ontario. Esa maniobra económico-industrial, sin embargo, no reduce la fuerza dramática del episodio que elimina de la historia del automóvil en los Estados Unidos la marca más antigua que existía.

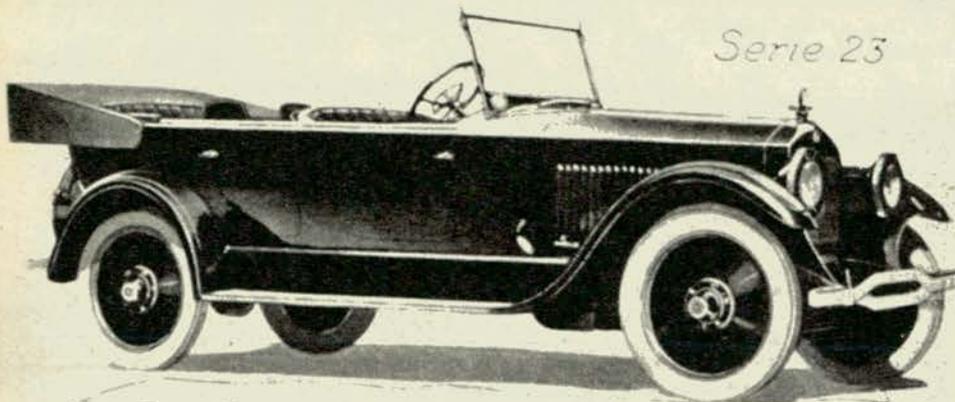
Era una marca que tenía 111 años. Su primer producto había sido un carretón con toldo, construido en un galpón de South Bend por los hermanos Henry y Clem Studebaker en marzo de 1852; estaba pintado de verde y rojo y, a los costados, con letras amarillas, mostraba el apellido de los dos hermanos, pues ellos todavía no podían sospechar qué marca iba a ser. El precio de ese carretón era de 175 dólares y ese año construyeron dos. Después, en 1857, recibieron la primera orden para entregar un landó, y en eso estaban cuando llegó un tercer hermano, John, que venía de los campos auríferos de California con un capital de 8.000 dólares, que había hecho, no buscando oro, sino fabricando carretillas. Ese capital le dio

un nuevo impulso a la fábrica, que en 1860 ya tenía 14 operarios. Siete años más tarde, el capital había aumentado a 223.000 dólares, porque durante la guerra civil el ejército de la Unión se había movido en los carretones de Studebaker. En 1875, la Studebaker Manufacturing Co. se acreditaba el título de "la fábrica de vehículos más grande del mundo", con ventas por valor de un millón de dólares al año. Antes de que terminara el siglo, la Studebaker producía 75.000 vehículos de todo tipo, desde diligencias hasta carrozas. En 1902, siguiendo la corriente de la época, los tres hermanos presentaron su primer "carruaje sin caballos", un vehículo eléctrico, y dos años más tarde, el 22 de julio de 1904, de la fábrica de South Bend salía bufando y sacudiéndose espasmódicamente un artefacto de dos cilindros que fue el primer automóvil Studebaker. En 1909 las ventas de la compañía llegaban a 9.500.000 dólares al año; en 1911 —cuando se abandonó la fabricación

de automóviles eléctricos—, el capital había ascendido a 57 millones y en 1928 las ventas alcanzaban a 177 millones. Después de la Depresión, uno de los modelos de la Studebaker, el Champion, duplicó ese monto de ventas cuando fue presentado en 1939. Seguidamente, la fábrica se dedicó a la producción de motores para aviación y camiones para el ejército hasta que al terminar la segunda guerra mundial, reinició la fabricación de automóviles para llegar en 1950 a una venta de 500 millones de dólares. Pero inmediatamente comenzó la decadencia. En 1954 se fusionó con la Packard, que también estaba agonizando. En 1962 el déficit de la compañía era de 4.487.791 dólares, y el año pasado llegaba a 9.832.135. Y antes de terminar el año, terminó la fábrica.



EM para un AUTOMOVIL



De Cualquier Punto de Vista

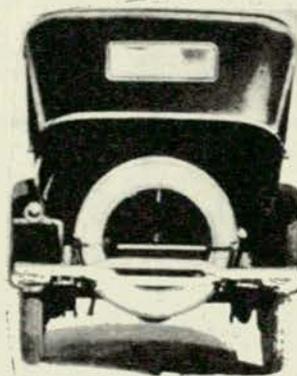
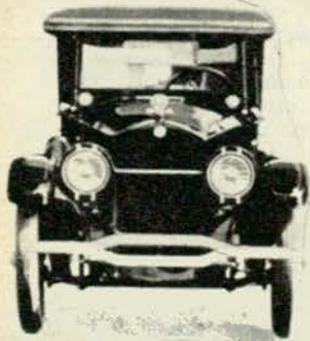
El

Studebaker
Seis Grande

Es Un Coche Regio

Las ventajas inherentes del
nuevo STUDEBAKER SEIS
GRANDE son:

Dirigir y frenar a la vez.
Radiador trapezoidal.
Motor-meter Boyce DE LUXE.
Lampara parabrisa.
Llave de transmision.
Parabrisa de un solo vidrio.
Guardabarros solidos.
Faros laterales.
Luz de freno.
Llave de freno.
Llave de luz.
Neumáticos de alta tenion.



PRECIO DEL SEIS GRANDE

\$ 8.000

con ruedas de madera.

SEIS LIVIANO SEIS ESPECIAL

\$ 4.850 \$ 6.250



THE STUDEBAKER CORPORATION OF AMERICA

BUENOS AIRES
Avenida de Mayo 1435

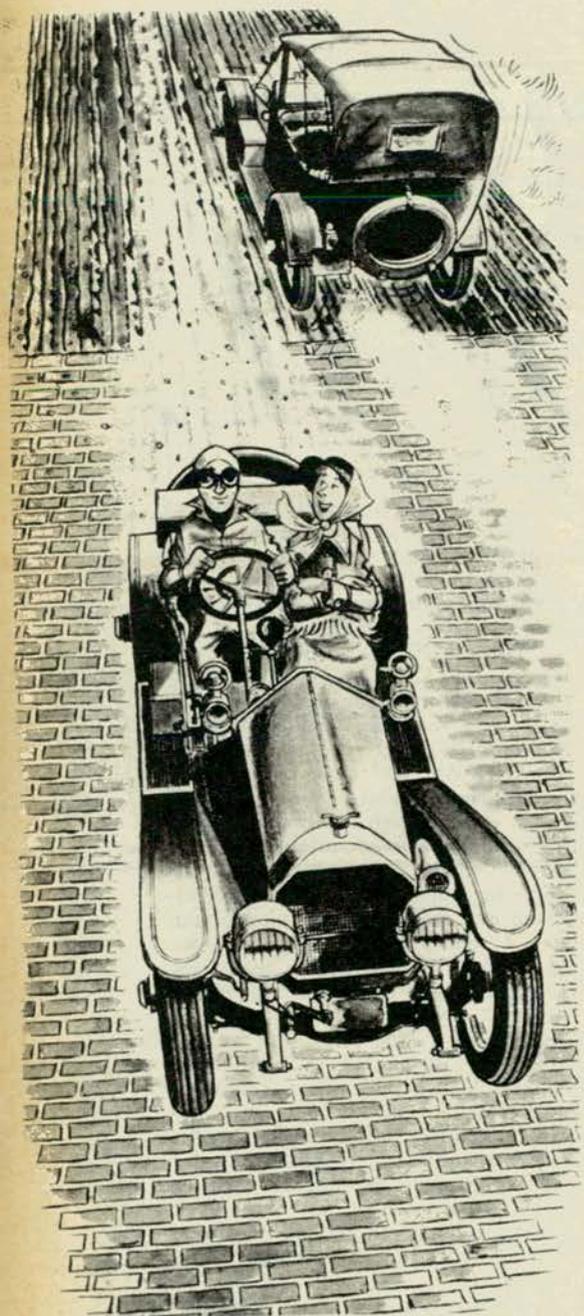
MONTEVILLE
Avenida de Mayo 1435

Historia repetida

El caso viene a cuento porque es el último de ese tipo que se ha registrado. Pero de ninguna manera es el primero ni el único. La forma más impresionante de ilustrar este aspecto de la historia del automóvil en EE.UU. es recordando que desde que se fabricó el primer coche en 1893 hasta la fecha, han desaparecido más de 2.500 marcas de automóviles. A la vez, eso implica la desaparición de varios centenares de fábricas en el curso de los 70 años que quedan detrás, especialmente en lo que se refiere a las primeras décadas de esa historia, cuando cada fábrica producía un sólo tipo de automóvil. En 1927, quedaban sólo 44 compañías, que presentaban en conjunto 689 modelos diferentes, y hoy no hay más que cuatro que tienen 28 marcas y ofrecen 415 modelos. Ya en 1898 había medio centenar de fábricas de "vehículos sin caballos", la mayor parte accionados a electricidad, que aún no se denominaban automóviles por la sencilla razón de que los armatostes que se construían, para unos eran "automotive" y para otros "autometon", o "locomotive", "autobaine", "autoke-netic", "bolvite", "electrobat", etc., etcétera.

La crónica, que ya es historia, informa que el primer vehículo de ese tipo que tuvo éxito comercial fue el que fabricaba Ramson Eli Olds, que, como es lógico, se llamaba Oldsmobile —así como las iniciales del mismo fabricante luego sirvieron para componer otra marca R.E.O.—, automóvil del que se vendieron 425 unidades en 1901, pero del cual ya se vendían 5.000 en 1904. La prosperidad de esa fábrica explica que, justamente, después en 1904 los imitadores se multiplicaron a tal punto que en los cuatro años siguientes se organizaron 241 nuevas fábricas

De un viejo ejemplar de la desaparecida revista "Plus Ultra" reproducimos aquí un sugestivo aviso de los coches Studebaker que se vendían en la Argentina en 1923. Y vean los precios!



Ya en los tiempos iniciales del automóvil, la "diferencia de clases" era motivo de inspiración para los caricaturistas.

de automóviles. Tal cual como en el caso de los hermanos Studebaker y de Ramson Eli Olds, la mayor parte de los fabricantes de autos de esa época identificaban sus productos con sus propios apellidos que, por eso mismo, fueron algo más que apellidos, como en los casos de Henry Ford, James Ward Packard, Erren Lobban Cord, Albert R. Erskine, Joseph L. Hudson, Charles W. Nash y muchos otros... En el principio de los principios, cuando Charles Ed-

Este auto fue el en su tiempo popular cuatro puertas "Adventurer" De Soto, incorporado también a la triste lista de los recuerdos.

gard Duryea construyó su primer artefacto en 1892, se lo identificó como "un Duryea", Duryea que se hizo famoso tres años después al recorrer los 83 kilómetros que hay entre Chicago y Evanston a la pasmosa velocidad de 12 kilómetros por hora que era, de todas maneras, la mayor que se había registrado... Luego, los hermanos Francis y Free-land Stanley fabricaron el primer "Stanley-Steamer" con el cual ascendieron al Monte Washington, como preludio de la hazaña que con otro modelo perfeccionado iban a cumplir siete años después, en 1907, al establecer un record mundial de velocidad con... 203 kilómetros por hora.

Pasado doble

Lo más curioso en esta historia es el capítulo que puede definirse como íntimo, porque envuelve a los autos que no salieron nunca al exterior o que en número tan reducido como para que en otros lugares —nuestro país, por ejemplo— nunca llegaran a ser familiares para el público. Sólo así se explica que hayan existido 2.700 marcas de autos de las que nosotros sólo conocimos las de mayor aceptación. Los automóviles eléctricos, por ejemplo, —cuya resurrección eventual ahora vuelve a estudiarse— combinan un grupo de nombres que en EE.UU. son sinónimo de una época aunque a nosotros no nos digan mucho... nombres como Milburn, Colombus, Rauch & Land, Detroit, Flanders, Baker...

De la misma manera, cuando aparece el automóvil clásico, junto a los nombres que conocemos, aunque sea

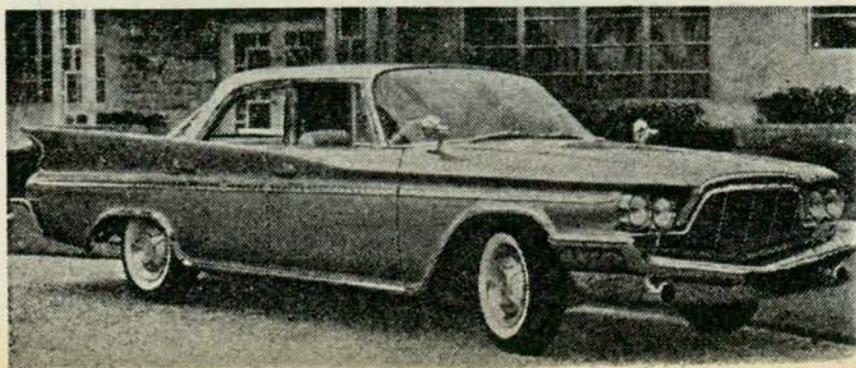


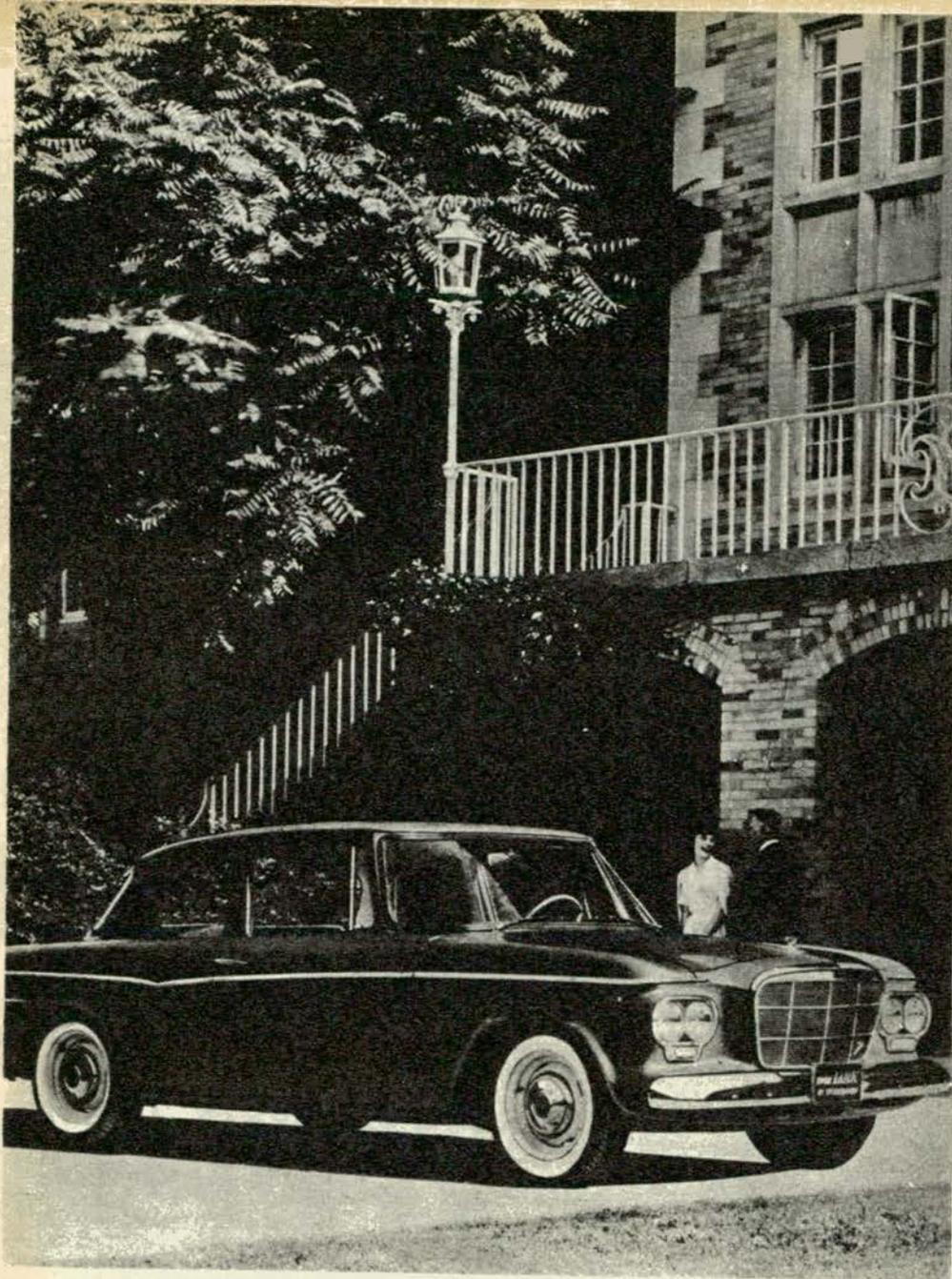
Estos son algunos de los logotipos con las marcas de coches que por las razones que expone Estol han desaparecido definitivamente.

de oídas, se encuentran muchísimos más de los que aparentemente nunca tuvimos noticias. Los Mercer, por ejemplo, los Chandlers, los Case, Holmes, Start, Dart, Metz; el Simplex, el Rockner, el Haynes, el Franklin; los Sterling-Knight, Wayne, Briscoe, Vanderwater, Kissel, Cripps-Booth, Olby, Apperson, Dor and Dorris, etc.; sin contar, además, que hubo toda una época en la que los fabricantes de automóviles utilizaban como marcas los nombres de las ciudades donde estaban instaladas las fábricas, de modo que hubo coches Toledo, Tonawanda, Syracuse, Detroit... Hecha la salvedad de que



Otro de los coches "descontinuados": el "Edsel" que tantos disgustos y dólares le costara a la Ford Motor Co.





Con este coche,
el estilizado sedan dos puertas
que aquí vemos,
termina
la historia de los Studebaker. R.I.P.

auxilio. En 1908, Ford desplazó del Modelo T la clásica corneta, inaugurando el ronquido de los claxons; en 1909, el Hupmobile ofrecía una gran novedad mecánica con el embrague, y dos años más tarde aparecían los primeros coches con arranque automático. En 1919, los Essex señalaron una revolución con el nuevo concepto de confort representado por los Sedan, al tiempo que se presentaban los Locomobile con el primer motor de 4 cilindros enfriado a agua; luego, en 1920, los Duesenberg fueron los primeros en ofrecer los frenos en las cuatro ruedas, mientras los Oakland incorporaban el distribuidor automático y los Franklin presentaban un motor enfriado a aire. En 1921 aparecían los frenos hidráulicos, en 1922 el marcaador de nafta en el tablero y en 1923 los limpiaparabrisas automáticos.

Para esa fecha —1923— el panorama automovilístico americano estaba realzado por el prestigio de marcas que se habían hecho famosas en poco más de dos décadas. Estaban los Graham-Paige desde 1897, los Oldsmobile desde el primer año del siglo, los Ford, los Buick, los Hudson y los Marmon, que habían nacido simultáneamente en el año 1903; estaba el Stutz, que desde 1912 era el coche de la juventud deportiva; los Willys-Knight, que aparecieron en 1913, los Dodge desde 1914, el Maxwell, que en 1916 señaló la única competencia seria que tuvo Ford en el mercado de los coches baratos.



¿Quién se acuerda del Maxwell,
que en 1916 causaba admiración
a su paso por las calles ciudadanas?
Aquí lo tenemos.

A esta evocación de marcas y fechas deben agregarse los nombres famosos desaparecidos —increíblemente— cuando ya parecían con-

estas marcas puedan ser recordadas por algún lector especializado o de muy, muy antigua memoria, el hecho cierto es que todos esos nombres no tienen para nosotros valor nemotécnico alguno. Queremos decir que no conjuraron ningún recuerdo de todos los que pueden conjurar marcas como Whippet, Graham-Paige, Overland, Reo, Pierce-Arrow, Essex, Durant, Erskine y muchas otras que en diferentes momentos fueron para nosotros la expresión máxima del lujo y de la técnica. Todos esos nombres se asocian a la automovilística de una época, que si estaba dominada por algo, era por el automóvil. Mientras Ford se esforzaba en establecer que el auto no era más que otro instrumento indispensable en la vida moderna —como lo logró, primero que nada en EE.UU., contribuyendo tanto directa e indirectamente al desarrollo del país—, la verdades que durante mucho tiempo el automóvil siguió envuelto en el marco espectacular que había tenido al aparecer. En el comienzo, ha-

bía sido, más que nada, primero una expresión deportiva y, seguidamente, un índice de status social ultra moderno. El solo hecho de que para subir a un auto hubiera que vestirse de una manera especial nos da una idea del carácter extravagante y sensacional que tenían esos vehículos, y de la aventura que significaba utilizarlos...

Fechas lejanas

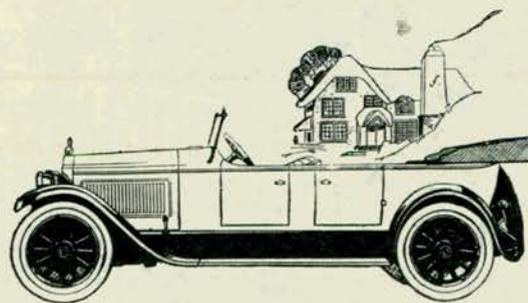
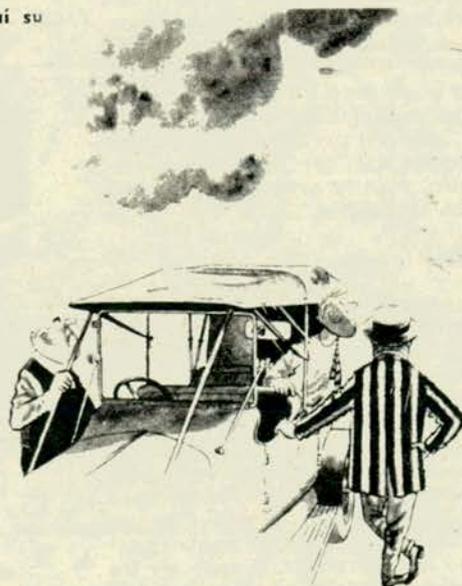
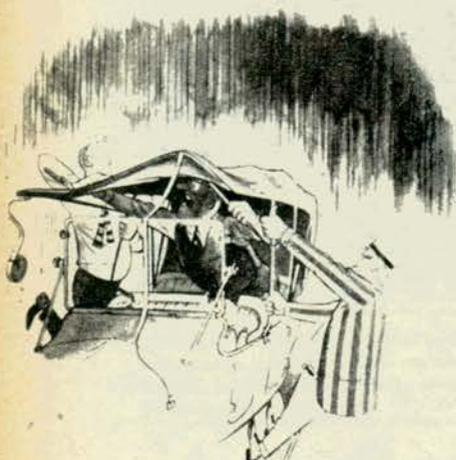
Hablando siempre de los autos americanos y sin entrar en el proceso técnico de su desarrollo, se pueden recordar una cantidad de fechas que señalaron los grandes momentos de las transformaciones del automóvil. En 1896, Duryea le aplicó a uno de sus autos los primeros neumáticos. En 1900, la Packard substituyó la barra de dirección por el volante. Para 1903, ya habían aparecido los parabrisas, la capota y los amortiguadores, y al año siguiente la novedad fueron los paragolpes, las puertas laterales y las ruedas de

sustanciados con la propia existencia del automóvil. La primera baja espectacular se registró en 1930, al desaparecer la Graham-Paige después de haber sido durante 33 años una de las grandes marcas americanas. La siguió el Essex, en 1932, cuando apenas llevaba trece años en el mercado. Seguidamente, en 1937 le tocó el turno al Cord, que había aparecido cinco años antes señalando una evolución tan grande como para que hoy, tres décadas más tarde, se lo considere como un automóvil precursor de muchas de las tendencias modernas de la industria. En 1938, después de 37 años de existencia, desaparecía otra de las grandes marcas americanas, la Pierce-Arrow. Inmediatamente, la segunda guerra mundial abrió un período de gracia para las marcas que comenzaban a perder terreno y que luego iban a realizar su último esfuerzo por sobrevivir en los días de la post-guerra: el Hudson y el Nash, que desaparecieron en 1957, después de 54 y 40 años de existencia, respectivamente; luego, en 1960, el De Soto tras 28 años y, por último, en 1962 el Packard, que durante 59 años había sido un sinónimo de lujo y suficiencia.

Pasado y futuro

Esta rápida revisión informal del pasado del automóvil americano, no estaría completa si omitiésemos los penúltimos casos sensacionales — anteriores al de la Studebaker — que hicieron historia: el de la Kaiser y el de los Edsel. El primero constituyó la única tentativa que se ha registrado en muchos años de crear una nueva fábrica de automóviles, y el experimento representó una pérdida de 50 millones de dólares en un lapso de cinco años. El

En los tiempos del doble factón era toda una aventura la tarea de bajar la capota. El dibujante nos da aquí su versión personal de ese hecho.



PACKARD

EL NUEVO Packard "Single Six" está al alcance de todo aquel que prefiere un automóvil de fina calidad a precio moderado. Nunca había sido posible obtener un coche de clase superior al precio a que se ofrece este elegante y perfectamente equipado modelo, producto de las grandes fábricas Packard.

LANDIVAR y Cia.

GALLO, 2665

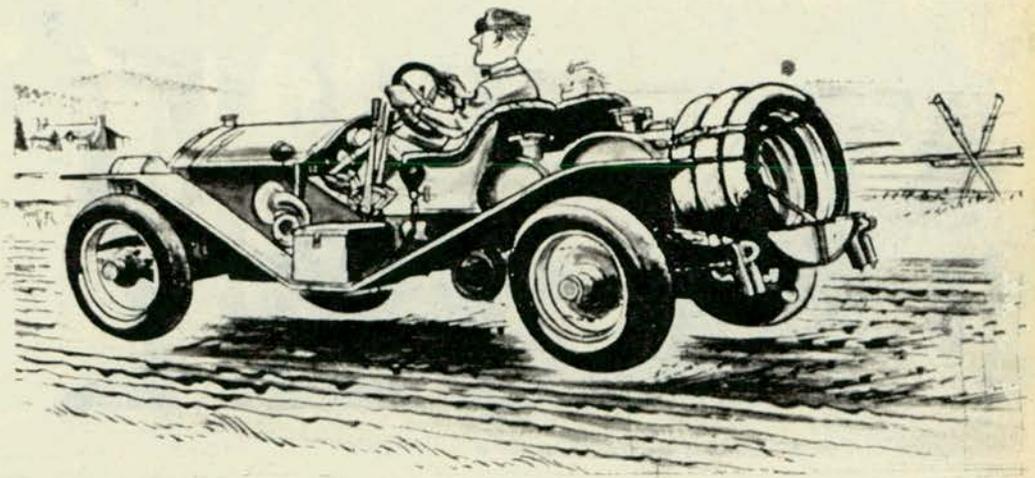
BUENOS AIRES

También de otro "Plus Ultra" de 1923 reproducimos el elegante aviso con que se ofrecía el "nuevo Packard Single Six", hoy desaparecido como marca.

segundo caso, el de los Edsel, fue mucho más impresionante todavía ~~porque~~ envolvió en una peripecia de 250 millones de dólares a la Ford Motor Co. Los Edsel, que aparecieron en 1957 después de una inmensa expectación, resultaron ser los automóviles que, probablemente, tuvieron la más corta existencia en el mercado americano porque desaparecieron oficialmente a los 26 meses de haberse presentado la marca.

Esas dos catástrofes señalan, por contraste, la complejidad y el desarrollo de la industria automovilística moderna, todo acentuado por el rigor de la competencia que enfrenta a los cuatro grandes fabricantes que hoy se disputan el mercado americano y parte del mercado

mundial. La dimensiones de ese mercado —7.340.000 unidades de los modelos 1963— documentan el riesgo que representa no ya la fabricación de un nuevo coche, sino las simples innovaciones que se hacen en las marcas establecidas. Eso implica la magnitud de la labor de los departamentos de investigaciones de las fábricas de automóviles y explica el lento proceso cauteloso que precede a la adopción de las novedades que puedan tener un aire más o menos revolucionario. Este es un hecho que se documenta en las for-



El Hudson, introducido en el mercado automovilístico en 1906 se convirtió en 1956 e nel "Hornet" de la foto.



mas más increíbles. En 1959 se inició la construcción de los automóviles "compactos" como resultado de la influencia determinada por la imagen de economía de muchas marcas europeas. Hoy, sin embargo, los automóviles "compactos" americanos están a una enorme distancia de esa imagen, tan enorme como la que puede separar a los Volkswagen, por ejemplo, del servo-volante y el servo-freno, el aire acondicionado y la transmisión automática. Y

esto ha ocurrido, fuera de toda duda, por la simple razón de que la idea de crear un coche realmente económico para el mercado americano, es una idea que se considera muy arriesgada en función de las características adquiridas por ese mercado...

La Studebaker afrontó uno de esos riesgos, y el resultado final fue que la prensa americana tuvo que publicar no hace mucho —como lo hacemos nosotros ahora— el requiem de un automóvil.

*Multiambientes
funcionales
con*

MULTIMOBILI

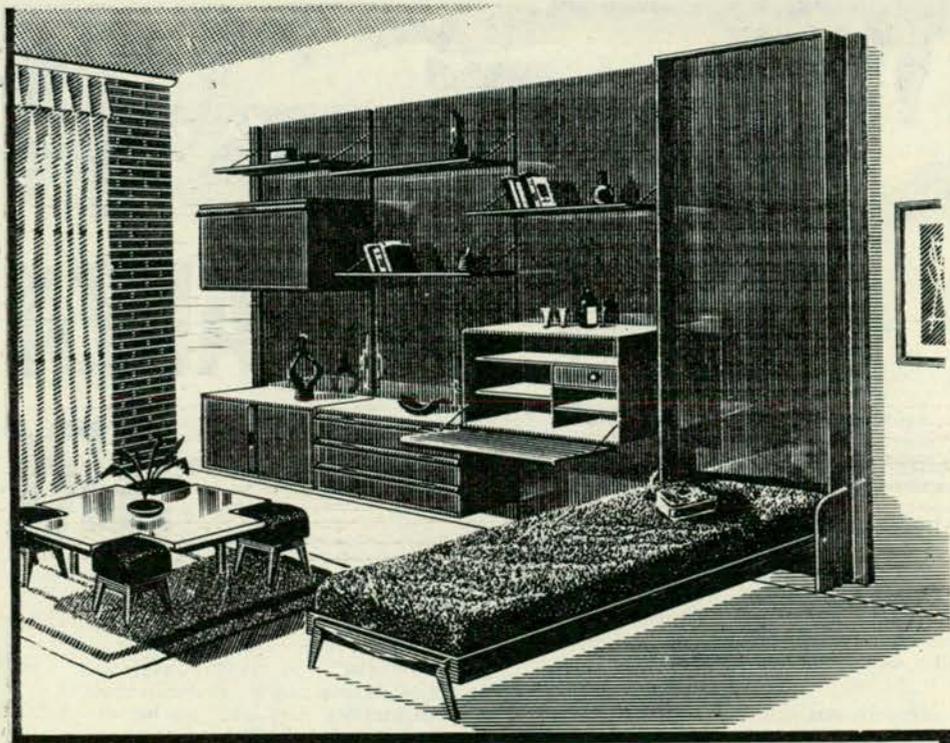
Novedoso sistema de revestimiento, que puede ser aplicado en forma parcial o total. Permite el aprovechamiento integral de los ambientes.

Reduce, varía o incrementa el amoblamiento, a criterio del interesado.

Sus componentes se aplican al revestimiento, utilizando un mínimo de superficie; además éstos, pueden ser adquiridos separadamente.

Su gran calidad y presentación, satisface la exigencia más moderna y futurista.

* Revestimiento de madera conglomerada, enchapada en varios gustos.



MASTANDREA
SANTA FE 4531 *Muebles* S.R.L.
T. E. 71-7049 y 2499 CAPITAL \$ 1.000.000.-



Atendemos hasta las 20 horas



Un bailecito. La cholita y su galán al comenzar la danza.



Peña folklórica del club San Fernando, dirigida por el profesor Florentino Herrera, en un momento de la "media caña".

El "Pala Pala", danza de sentido totémico. Airosa réplica al Chantecler de Rostand.

He aquí una estampa de otrora: La reja, el galán y la dama.



Por ANA S. CABRERA Para AUTOCLUB

UN esteta, refiriéndose al arte coreográfico, al contemplar un momento de suprema hermosura en la fugacidad de su belleza, exclamó: ¡Detente, eres tan bello!

La humanidad, aún en su etapa primitiva, creó, gozándose en ello, el placer de los movimientos, más o menos armónicos y rítmicos, procurando expresar sus estados anímicos, como igualmente para los diversos momentos de su ser y su estar, ceremonias de culto, magia, alicientes para el trabajo, caza y pesca. Resumiendo, el hombre trataba de encontrar, al par que su búsqueda de belleza y armonía, la complementación de su vida, de su ser y su estar.

Recordemos que danza y baile no representan análoga expresión.

LA DANZA ARGENTINA

Veamos los dictámenes de varios historiadores especializados en la materia: José Antonio González de Salas, en su "Nueva idea de la tragedia antigua" (ed. 1778) discrimina: "Las danzas son de movimientos más mesurados y graves, los bailes, gestos más libres". Esta distinción

esquemática la complementa Olivé en su *Diccionario de Sinónimos*, afirmando que "la danza expresa más que el baile e indica más artificio, complicación, cultura y delicadeza". "Tiene la danza un plan, una acción, expresadas con la ayuda de gestos, movimientos y posturas. El baile

ES UN TESORO NACIONAL

consiste en saltar y brincar, giros todos nacidos de la alegría y el regocijo, hechos con arte y de un modo agradable."

Cervantes, en su "Quijote" (II-XX) nos aclara: "Al son de los tamborinos **bailando** y **danzando** concertadamente." Y en la misma obra, en el capítulo XLIII puede leerse: "Canta como una calandria, **danza** como el pensamiento, **baila** como una perdida."

Al establecer la diferencia entre estos dos gozosos movimientos del hombre, de tan honda raíz y tan bella tradición, terminemos este exordio recordando que en la **danza** todo es riguroso, preestablecido, denotando no sólo nobleza de intención, sino sobriedad de movimientos, dentro de un argumento dispuesto con antelación. En el **baile**, no.

El **baile** está sujeto también a estilos, ajustándose a un ritmo persistente, pero, la regla es, casi siempre, tan elemental y holgada que caben dentro de ella los más raros caprichos y las invenciones más singulares.

Como cumplido aserto, recordamos lo que Eduardo Schuré, historiador de la danza, dictamina: "El instinto natural conduce al hombre a crear **su danza**, en momentos que por todos lados se manifiesta la alegría de vivir, por el movimiento rítmico del cuerpo, que llega hasta la pantomima."

Nosotros los argentinos podemos preciarnos de poseer un tesoro en materia de danzas tradicionales. No sólo por el número de ellas, sino principalmente por la realidad de la



Un momento del "cuándo" durante el certamen de peñas folklóricas en el que triunfó la de San Fernando.

danza, desde las alegres —**gato, chacarera** y muchas más—; las delicadamente amorosas, entre las que descuella la zamba, bellísima expresión de galanteo, plena de delicadeza y recato; totémicas —nuestro **Pala-Pala**—; traviesas, como el **escondido**, el **prado**, el **gauchito** y tantas otras que fuera extenso mencionar. Todo esto sin contar el **cuándo** y la **condición**, que el criollo acepta, añadiéndoles su intermedio de zamba y gato, con lo cual el polirritmo le agrega mayor valor artístico. Además de las que se danzan en pareja o de a cuatro, las de conjunto, **me-**

dia caña y **pericón**. Acaso volvamos sobre las características salientes de cada una de ellas.

Ahora sólo deseamos terminar esta nota con el recuerdo de un festival de **peñas** realizado en el Luna Park, donde resultó ganadora del primer premio la peña del Club San Fernando, que dirige el maestro Florentino Herrera. A este conjunto corresponden las fotografías que ilustran estas páginas de AUTOCLUB, siempre dispuestas a destacar las múltiples bellezas del país, tanto espirituales, como la generosidad geográfica de nuestra Argentina.

Más importante que poder arrancar es poder frenar



**NO ARRIESGUE LA VIDA DE
LOS SUYOS NI LA DE LOS DEMAS**

Asegúrese que sus frenos le respondan fielmente usando el fluido, las cubetas y los caños para frenos que, por su excepcional calidad, son adoptados como equipo original por las más importantes fábricas de automotores.



Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

EL NOMBRE MAS FAMOSO EN FRENO HIDRAULICOS

FABRICADO POR FARLOC ARGENTINA S. A. BAJO LICENCIA EXCLUSIVA Y CONTROL TECNICO DE WAGNER ELECTRIC CORPORATION - U. S. A.



CUANDO mi amigo Teófilo se enteró de que yo emprendía un viaje a Europa, vino a verme presuroso:

—Te tengo que pedir un gran favor, hermano. ¡Compráme un paraguas de seda italiana!

Debo aclarar, aunque no venga particularmente al caso, que profeso una vieja alergia a los paraguas. No sólo alergia, sino que estoy convencido de que traen mala suerte, incluso cuando no se abren dentro de una habitación. Y cuando no se abren, o no se quieren abrir afuera, con lo cual uno se empapa. Tampoco podría decirse que el paraguas, a semejanza del perro, sea un amigo leal del hombre. La verdad es que el paraguas, cuando más necesita uno de él, se da vuelta. Pero entrando en el campo de la estética, el paraguas es francamente antiestético. Y a tal punto que los grandes artistas, que no tenían empacho en pintar naturalezas muertas que incluían objetos tan reprobables como el pescado crudo, nunca se les ocurrió fijar en la tela la imagen de un paraguas. Desde el punto de vista de la indumentaria, el paraguas aparece como un intruso, como un elemento desconectado del conjunto, con el cual no le une la menor afinidad. Por lo general es sombrío, rígido, frío, y las más de las veces, húmedo. Esta humedad ha sido motivo, en muchas ocasiones, de que inocentes cachorritos fueran castigados por algo que no habían hecho. Y nada vamos a decir de los inconvenientes tan trillados de este adminículo, como ser el de dejar tuertos al cincuenta por ciento de los transeúntes o de convertirse, en manos de damas iracundas, en una terrible amenaza para la integridad física y moral de los caballeros.

Por lo que queda dicho, el paraguas no cumple ninguna función social útil y es más bien factor de perturbación en los esfuerzos para lograr una convivencia armoniosa de la humanidad. ¡Cuánto más simpático, más flexible, más noble, más cariñoso, es el "piloto", el "perramus" o el simple impermeable! Se acomoda al cuerpo y sirve, es justo reconocerlo, tanto para un fregado como para un barrido y no es tan fácil de olvidar como un paraguas, porque uno no puede sentarse en una confitería con el paraguas puesto y en cambio sí puede hacerlo con el impermeable. Sin ninguna discusión, el impermeable representa el progreso y la independencia. En la era espacial, un paraguas es un objeto anacrónico, como el mi-

riñaque o las bigoterías. En fin, creo haber dado a entender, de un modo sencillo, que no soy partidario del paraguas. Por eso, cuando Teófilo se presentó en casa la víspera de mi partida y me puso veinte dólares

en la mano, a pesar de la vieja amistad que nos une intenté una débil defensa.

—Mirá —le dije— que yo voy a demorarme como seis meses... y en seis meses puede llover mucho en Buenos Aires...

—No importa —replicó—. Yo quiero un paraguas italiano y aquí no hay. ¡Siempre he querido tener un paraguas italiano!

Ustedes creerán que los paraguas italianos tienen algo de particular. No. Son iguales a los japoneses, a los brasileños, a los rusos, con la única diferencia de que están hechos en Italia. De ello me di cuenta tan pronto como se me presentó la oportunidad de comprarlo. En el barco en que viajaba había un kiosco en el que, entre otras cosas, vendían paraguas. Y paraguas de seda italiana o paraguas italiano de seda, que viene a ser lo mismo. Pensé que no había ninguna razón atenuable para diferir la compra hasta mi llegada a Italia, con la ventaja

BREVE HISTORIA DE UN

PARAGUAS

Por
EMILIO VILLALBA WELSH
Para AUTOCLUB

de que me quitaba una preocupación de encima. Pagué veintidós dólares —poniendo dos de mi capital— y me dije a mí mismo, con satisfacción: "Misión cumplida."

Mi primer desacuerdo con el pa-



raguas es que no cabía en ninguna valija de tamaño normal. Y es lógico: a los fabricantes de valijas no se les puede ocurrir que alguien va a guardar paraguas dentro. De manera tal que el paraguas se convirtió en un acompañante permanente. Mejor dicho, yo me convertí en el acompañante, en el protector, en el vigilante de un paraguas que hasta ese momento había vegetado solo y y aburrido en un rincón oscuro del kiosco.

Mi primera etapa fue Barcelona. Fuimos —el paraguas y yo— a la Rambla de las Flores y a comer butifarras con vino priorato. Siempre, en una silla frente a mí, ante mis ojos, estaba ubicado el paraguas, fino, negro y resbaladizo. Nadie ha llevado todavía una estadística seria de las veces que un paraguas se desliza de las sillas de los restaurantes y de las butacas de los cines; pero puedo afirmar, sin temor a equivocarme, que en materia de deslices sólo las protagonistas del teatro francés pueden superarlo. De Barcelona fuimos a Madrid y de Madrid a La Toja. Llegar con paraguas a isla de La Toja en temporada estival no podría decir que es una afrenta a la comisión local de turismo, pero que no está bien visto, eso sí. De España, volamos con

el paraguas a Francia. Corresponde decir que en París, si usted se pasea en compañía de un paraguas o de un jabalí, a la gente le da lo mismo y no cometerían la impertinencia de criticarlo, ni siquiera la de dar vuelta la cabeza. Por otra parte, Europa cuenta con una vieja y férrea organización del mundo paragüeril, de modo que en cada visita a museos, teatros, cabarets, torre Eiffel y otras atracciones, el paraguas tenía que quedarse juiciosamente en el guardarropas. Nunca lo dejaron admirar la Venus de Milo ni menos la Gioconda. Lo más que pudo ver, desde el hall de entrada al Louvre y mientras lo entregaba a la encargada del guardarropa, fue la Victoria de Samotracia; pero se trata de una escultura tan deteriorada que, francamente, es como no haber visto nada. De París a Cannes, de Cannes a Nápoles y de Nápoles a Roma —que es una ruta infestada de museos y monumentos históricos—, la custodia del paraguas me costó un par de dólares más. Por suerte, en poco tiempo más me embarqué para los Estados Unidos, donde los museos no son tantos y aunque fueran muchos no pensaba visitarlos.

Me imagino que el paraguas italiano no había visto antes nada semejante a los Estados Unidos en su travesía por Europa. Una vez que llovía en Nueva York me animé a usarlo, porque pensé que Teófilo, aunque era de costumbres muy sobrias, le gustaría saber que la seda italiana se había remojado en Times Square.

El paraguas viaó conmigo en los ómnibus que recorren el sur de los Estados Unidos hasta Miami. Yo veía las ciudades y evocaba tiemposidos y lecturas olvidadas y músicas apagadas... **Charleston... Georgia... South Carolina... Palm Beach...** hasta que me sobresaltaba el ruido del paraguas cayendo al piso. En Miami cambié el ómnibus por el avión y aterrizamos en Panamá. El paraguas y yo visitamos su aeropuerto hasta que

las condiciones del tiempo permitieron reanudar el vuelo. Y así, tras algunas escalas, nos encontramos en Santiago de Chile. Y allí, en la estación del aeródromo, tuve mi primera gran emoción. Fui a confirmar la hora del vuelo, a sellar los pasajes, a mostrar el pasaporte, el certificado de vacuna y otras minucias, y terminado el trámite, regresé al hotel. De pronto, palidecí intensamente, como un personaje de novela policial. Un escalofrío hizo un viaje de ida y vuelta por mi columna vertebral: ¡el paraguas! ¿Dónde estaba el paraguas? ¿En el taxi? ¿En la oficina de pasajes? Me sentí deprimido, culpable. ¡Haber dado casi la vuelta al mundo con el paraguas y perderlo, justo ahora cuando la meta casi podía tocarla con la mano! Y lo peor es que había empezado a tomarle cierta simpatía. Había sido un compañero de viaje como a mí me gustan: reservado, parsimonioso y muy correcto. Me puse en movimiento. Interrogué a los choferes y pensé que lo mejor era volver al lugar del crimen. La oficina de pasajes estaba cerrada. Golpeé, rogué y alguien se conmovió y abrió la puerta.

—¿Un paraguas?

El empleado se encogió de hombros con marcado escepticismo. Una pena y una inquietud profunda habían anidado en mí. ¡Dejar el paraguas en tierra extraña, sin un conocido!

Y de pronto, lo vi. Sí, era él. Erguido en un rincón, estirado, fino, aristocrático y callado, allí estaba el paraguas italiano. Salí feliz. Horas después volábamos sobre la Cordillera. Quien no ha visto la Cordillera, en una mañana luminosa, desde lo alto de un avión, no ha visto nada, y además, jamás entenderá la pintura abstracta.

Llegamos a Ezeiza; pasamos la aduana y respiramos el aire de Buenos Aires. Teófilo, el buen Teófilo, nos estaba esperando, lo cual no dejó de conmovirme pues se había tenido que venir desde La Plata, donde vive, y que es una desgracia que puede acaecer a cualquiera.

Teófilo no apartaba sus ojitos brillantes del paraguas que yo llevaba displicentemente colgado del brazo. No se animaba a preguntar si era el italiano o no. Se lo entregué, para concluir con el suspenso, como se entrega una espada a un general victorioso. Teófilo estaba radiante. Miró hacia el cielo, en un impulso que primero me pareció de agradecimiento, pero luego advertí que era para ver si llovía. No había ninguna esperanza, así que se tuvo que ir con el paraguas al brazo.

Los miré alejarse a los dos: al paraguas, con un algo de melancolía. No lo sabía entonces, pero era la última vez que lo vería. En su regreso a La Plata, mi amigo Teófilo se dejó olvidado el paraguas en el tren. •



MAS de dos mil metros de altura. Lógicamente, hacemos caso omiso de la advertencia: "Los primeros días, camine despacio. Coma poco. Beba poco, o nada". Caminamos despacio cuando oímos el redoble de un tambor rompiéndonos el pecho. Privarse de tequilla en México es no ir al Coliseo visitando Roma. Comemos poco, pero ¿quién se resiste a una *tortilla con picante*, que nada tiene que ver con nuestras tortillas y con nuestros pican-tes? La primera es de maíz hecho panqueque, salado. El segundo, bueno, el recuerdo del segundo endurece la lengua. Nos transformamos en tragasables. O más bien, en tragafuegos. Sin metáfora.

La ciudad de México ha sufrido una transmutación prodigiosa, igualada sólo por la de San Pablo.



"Cantinflas". Multimillonario. Producen tanto o más dinero sus "novilladas" —las hace en todos los ruedos de América— que sus films, distribuidos mundialmente por una poderosa empresa de Hollywood. El torero cómico goza de innumerables adeptos y la capacidad de las plaxas se colma al solo anuncio de las corridas en broma del famoso "peladito".

hispana. 25.000 dólares por película y participación en las utilidades, 1.000 dólares diarios netos (sin impuesto a las rentas ni nada) por presentaciones personales en New York y salas cuyo idioma

Con José Alejandro de Castro, el autor de "Viridiana", llevada al cine por Luis Buñuel, aparecen Berta Moss y Dolores del Río, entre otras personalidades. Nuestra compatriota animó "La zapatera prodigiosa", y la placa fue obtenida el día del estreno de la pieza de García Lorca.

Esencia de MEXICO

(De la libreta de notas de un cronista argentino que asistió como jurado a la "Reseña Mundial de Festivales Cinematográficos")

Por
CHAS DE CRUZ
Para AUTOCLUB

en Brasil. El "primero fusile, después virigua" de la época heroica, hecho ley en expresión edilicia por un intendente, alcalde, lord mayor, o lo que sea, de apellido vasco: Urruchurtn. Los *periféricos* traen el recuerdo de la *Ruta del sol italiana*. Hace dos décadas, la urbe apenas dejaba de ser descuidada aldea. Hoy es floreciente ciudad monumental que se queda chica a sí misma.

Treinta años en el estrellato son un milagro. Y el milagro lo vive Libertad Lamarque. Actuó en el cine mudo y sigue siendo favorita de las masas populares de habla

Hace... bueno, hace bastante tiempo, Libertad Lamarque y Berta Moss juntas en una película argentina: "El fin de la noche". Hoy viven bajo el mismo cielo mejicano.





D.F., y ACAPULCO

es el castellano, en el sur y oeste de Estados Unidos.

México D. F. es su cuartel general.

—¿No está cansada?

—¿Cansada? ¿Debo hacer calce-ta o contar plata?

Nadie es tan viejo que no quiera vivir un año más. Parafraseamos: Nadie es tan rico que no quiera un millón más. Ni tan popular que acepte volver al anonimato. O ser una *ex*.

Otra argentina. *Mejor actriz teatral de 1962.* Nadie es profeta en su tierra. Mal dicho. Lo son unos pocos. Berta Moss, en nuestro país, no lo fue. En un principio, se ganó la vida en México vendiendo pólizas de seguro. Hasta que pudo demostrar lo que llevaba dentro. La vemos en una obra anodina: *¡Ay, el cielo se está cayendo!*, chirla sátira al psicoanálisis, y sentimos agradable cosquilleo emocional cuando la aplauden los aztecas. Aunque para verla tuvimos que pagar nuestra entrada (12 pe-

sos mejicanos) y la de Alejandro Guzmán, que merece apostilla aparte.

Trotamundos. Nacido en Chile. Actor fracasado. *Manager* o *promotor de negocios.* Tutea a Anna Magnani. Ingrid Bergman se dice su amiga. Francesca Bertini (la gran Bertini del cine mudo), también. Llevó a México a Delia Garcés, Amella Bence y otras argentinas. Trajo a Buenos Aires a Dolores del Río. Nada pasa en el alto mundo de la frivolidad artística sin que Alex se entere.

Merendamos (en México, comer por la noche es *merendar*) con él y Berta Moss.

—La cena está paga —nos dice el camarero— por el señor Mario Moreno.

El señor Mario Moreno se acerca. Es multimillonario. Gran casa en México: algo así como la quinta presidencial de Olivos, con más oropes y menos soldados. Avión

y piloto particular. El señor Mario Moreno —millones de pesos por película y más millones haciendo de torero cómico en ruedos latino-americanos— nos dice:

—Gusto de verte, manito... Si vas a Acapulco, te vienes conmigo.

El señor Mario Moreno es Cantinflas. No. Mario Moreno de vez en cuando hace de Cantinflas. No lo hace del todo mal. Lo evidencia su perdurabilidad. Y su productividad. Aunque se haya cometido la herejía de compararlo con el Chaplin de *La quimera del oro*. Lo cual no le resta mérito. Pero... todas las comparaciones son odiosas.

En la ciudad fundada por Hernán Cortés nos alojamos en un hotel espectacular: el *María Isabel*, "propiedad del señor Antenor Patiño". El mismo Patiño que vio morir a su hija de veinte años, al dar a luz, sin que los mejores mé-



Ave Fénix del cine, Arturo de Córdoba ha renacido varias veces. Revalido títulos estelares en Hollywood. Realizó en Buenos Aires, junto a Zully Moreno, Dios se lo pague, del brasileño Joracy Camargo, y nuevamente se ubicó entre los intérpretes populares.

cia de Andalucía y la parsimonia británica, jacarandoso ¡Olé! y prosopopéyico *Of course*.

dicos del mundo pudieran hacer nada.

Y el palacio lleva el nombre de la infortunada heredera.

La Costa Azul, acicalada por la mano del hombre, surge bellísima. En Acapulco, sólo pequeños retoques. Aunque signifiquen 12.000 millones (no hay error: DOCE MIL MILLONES) de pesos mejicanos invertidos en la industria hotelera, según un chofer de taxi, que habla como si los hoteles le pertenecieran.

Las aguas, templadas. La arena, finísima. *Albercas* en los hoteles de lujo y en las casas veraniegas. Alberca aquí significa piscina. Según el diccionario: *Depósito artificial de agua, con muros y sin techo, que se halla comúnmente en las huertas*. Las huertas no están a la vista. Lo que se ve es el océano Pacífico, que si tuviera un poco de amor propio se ofendería. Y con sobrada razón.

Hace mucho calor, pero seco. Una guayabera (¡ah, cuando la adoptaremos en nuestro endemoniado Buenos Aires veraniego!), un pantalón... y se está correctamente vestido, sin cilicio de corbata y saco. Camisa bordada, con cuatro amplios bolsillos. Moño negro. El todo, equivalencia de smoking funcional. Elegante y cómodo. Igual que en Israel.

(En el Medio Oriente también se visten según el termómetro, no según las convenciones.)

Sorprende y divierte un cartelito: *Pensiones para carros*. Nuestros hermanos nortefios prefieren los anglicismos a los galicismos. Dicen *pensión* (lo que está bien)

y no *garage*. Pero dicen *parkear* por estacionar y *carro* por automóvil, deformando el *car* inglés.

Los mejicanos demuestran ser avispados. Pasan la espumadera a los festivales del mundo (Cannes, Berlín, San Sebastián, Venecia, Mar del Plata) y se dan el lujo de exhibir en Acapulco, en un pintoresco y bellissimo cine al aire libre, coritruido dentro del fuerte de San Diego —monumento nacional—, las películas premiadas en los eventos filmicos internacionales.

Se elude elegantemente la responsabilidad de los festivales competitivos, al tiempo que se llama la atención hacia México y, en especial, hacia Acapulco. La industria del turismo prospera. Este año sobrepasará los 1.000.000.000 de dólares (¡MIL MILLONES!). Y por primera vez en la historia del país, superávit en la balanza de pagos.

Con películas de Argentina, México y España, se realiza en condiciones normales una suerte de Concurso Paralelo, pero en este caso hubo de aglutinarse las exhibiciones de monstruos como "Ocho y medio", italiana; "Hara-kiri", japonesa; "El gatopardo", italiana...

"Un gato, un día" es el film checoslovaco. Por su esplendidez y riqueza de inventiva trae el recuerdo del pescador marsellés mentiroso, como todos los pescadores (aunque no sean marselleses), que dice frente al esqueleto de una ballena: *Esto no es verdad*. Digna de mención es la española "Del rosa al amarillo", libro y dirección del angloandaluz —¡vaya paradoja!— de 28 años Manuel Summers, gran poeta de la pantalla. Atención a este nombre, amigos... Es *nueva ola* nada *nueva ola*, pero extraordinario. La gra-

Cleopatra contemporánea, habría recurrido a la cirugía estética. El film homónimo —nos enteramos en Acapulco— ha sufrido tres operaciones, sin contar la primera (la de su realización), responsable de mil infartos al miocardio y zonas aledañas. La primera versión duró cuatro horas cincuenta y cinco minutos. La segunda, tres horas treinta minutos.

Un medio metraje, como quien dice...

Ahorita. Horripilante vocablo. Puede ser en seguida o pasado mañana. Y se emplea para todo. Para traernos el desayuno a la hora de la cena. O para llegar con dos horas de retraso a una cita, como si tal cosa. Pero el país evoluciona vertiginosamente. Cuesta ajustarse —o adaptarse— al desordenado ritmo.

¡Ahorita!... Brrr...

La anécdota de turno. Una bella chica de formas esculturales, las exhibe ataviada con sintética bikini: coloreada corbata de baño... y sobra tela. Su afán exhibicionista provoca ataques... de risa.

Alberto Sordí, juvenil con su ajustada remera, exclama:

—¡Madonna!

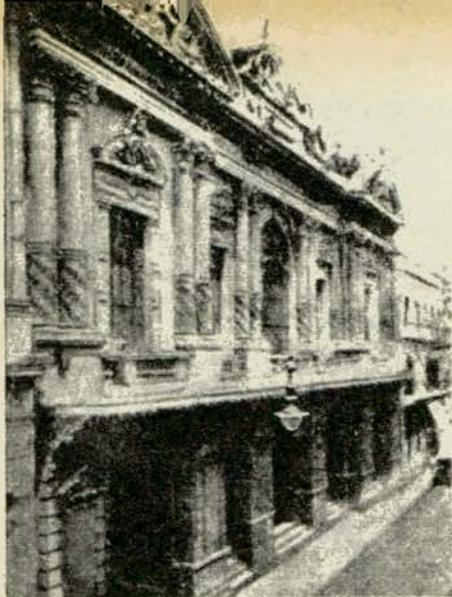
El Romeo moderno de "Amor sin barreras", Richard Beymer (23 años, asiduo tomador de leche, pescador apasionado), le dice con humor no demasiado original:

—Puedes resfriarte. Una pulse-rita te abrigaría algo...

Definición acapulquense: *Estrella es una persona que se pasa la vida tratando de ser conocida y cuando lo logra, trata de que no se la reconozca*.

Regresemos. El trimotor levanta vuelo. ¡Hasta pronto, Acapulco! Vale la pena. Pero también vale la pena ver nuestros paisajes. Y no hablemos de Bariloche. O de las sierras de Córdoba. O de Mar del Plata. Encantadores lugares comunes del turismo en la Argentina. Sino de Salta, Catamarca, Jujuy, la Patagonia. Y Tierra del Fuego. Y...

¿Para qué seguir? La distancia no embellece la propia tierra. Pero se le hace justicia. •



La línea de la farándula de la vieja calle Corrientes comenzaba con el teatro de la Opera, cuya fachada vemos aquí.



La Bella Otero, deslumbrante meteoro escénico que ocupó con éxito clamoroso el escenario de El Nacional en 1906.



El desaparecido Politeama Argentino de Corrientes y Paraná que en los años brillantes de El Nacional era su rival.

¿TIRARAN abajo el edificio del popular teatro Corrientes, entre Suipacha y Pellegrini, más envejecido que viejo, puesto que data de comienzos del siglo? Comprendemos que la ciudad debe atender a su constante modernización y que el sector que dicho teatro ocupa es el de los precios más elevados para los valores inmobiliarios. No hemos de oponernos cerrilmente a que se reconstruya con acuerdo a la importancia de las zonas edilicias, y si dijéramos que por hallarse inscripto en la tradición artística de la urbe el recinto del Nacional implica un monumento público a conservar en mérito a valoración histórica, caeríamos sin duda



Florencio Sanchez, el gran dramaturgo, cuyo nombre también aparece estrechamente ligado a la historia de El Nacional.

Luego se verá lo que surja de los escombros. Porque el decreto-ordenanza que impone reemplazar por otro de igual cabida todo teatro que se eche abajo, se cumple bastante mal si, como suele acontecer, dicha obligatoriedad se interpreta con sólo entregar al cabo muros pelados para que terceros eventuales los equipen técnica y funcionalmente como teatros practicables. El Nacional ha sido una institución, y contiene su sabroso trozo de historia. Acaso nunca fue Corrientes en forma más notoria la arteria teatral de Buenos Aires que desde que la línea de escenarios consagrados a la producción autóctona se completó de Uruguay a Suipacha, del

EL NACIONAL,

MADRIGUERA DE RECUERDOS ESCENICOS

*La piqueta amenaza destruir
todo un tesoro de añoranzas
digno de sentimental evocación*

Por EDMUNDO GUIBOURG
Para AUTOCLUB

en objetable exageración. Ello no quita que esas paredes condenadas a ser pronto derruidas encierren todo un tesoro de recuerdos, digno de sentimental evocación.

El actual empresario-arrendatario de la sala niega en forma rotunda que esté próxima la fecha de traspasar la empresa a una de demoliciones. Tiempo hace que viene hablando de negociaciones entabladas con la propietaria del edificio, a los fines de que ésta cediese el lugar a una construcción monumental, en la que, de acuerdo a prescripciones edilicias estuviese, además, incluida una nueva sala de espectáculos teatrales. Esas conversaciones parecen tender a concretarse. La piqueta obraría con más rapidez que los trámites en curso.

Apolo al Nacional, en sus tiempos de calle angosta.

Nacional y privado

Así como hubo en Buenos Aires de antaño un teatro Colón anterior a la gran sala lírica de universal fama, el cual se levantaba en la calle Reconquista, con entrada al escenario por frente a la plaza de Mayo, existió, construido en 1880, otro teatro llamado Nacional, cuya fachada daba a Florida y que tenía entrada para artistas hacia la calle Bartolomé Mitre, llamada entonces Piedad. De aquel ámbito sonoro, los abuelos recordaban el debut de la Pezzana en el travestí de "Hamlet", el paso rumoroso de compañías notables de ópera y zarzuela grande, la venida de Rafael Calvo a rivalizar nada menos que con Rossi y con Salvini, la revelación de Tina di Lorenzo y de María Tubau, el fenómeno de Frégoli y otras apariciones por igual prodigiosas. Por cierto que la Gran Aldea había quedado atrás.

Cuando, a principios del 900, don Jerónimo Podestá maduraba el sueño de asegurar para la estabilidad de su actuación un local propio donde poner definitivo término a la trashumancia y hacerlo tan luego en pleno radio céntrico de la calle Corrientes, mientras su glorioso hermano Pepe parecía afirmar su propio reinado en el Apolo, destartado local del que era arrendatario, nada más lógico que pensase que el rótulo que le venía como anillo al dedo era el mismo del desaparecido gran coliseo. La opinión pública llamaba con exactitud teatro nacional al de la producción local en base a conceptuados intérpretes del país.

En aquel momento nadie podía

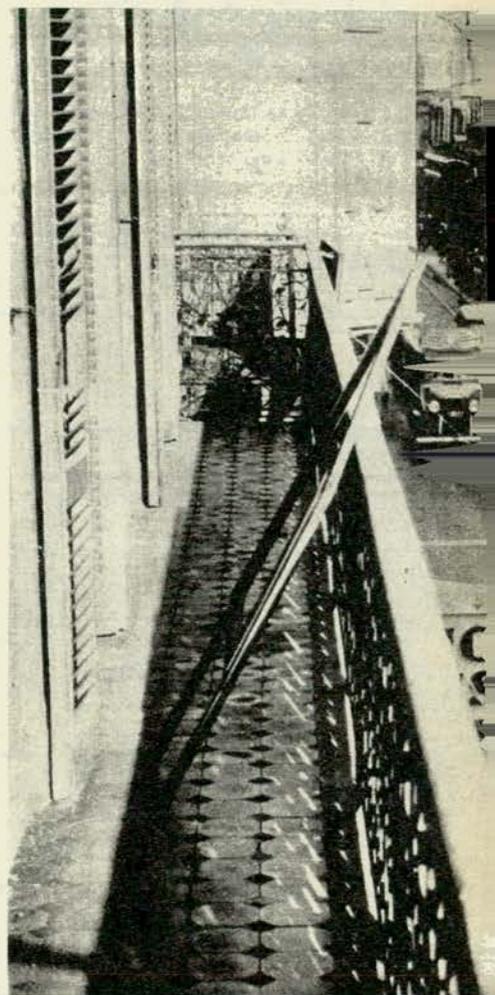
imaginar que el gobierno, ajeno por completo a los estímulos del arte escénico rioplatense, reclamaría un día el dominio exclusivo del vocablo "nacional" aplicado únicamente al uso de aquello que tuviese fuente oficial. Pero durante la presidencia del general Justo, en úkase asaz tardío y obedeciendo a bizantinismo idiomático, llegó el trance obligatorio de cambiar de rótulo y llamarse en adelante El Nacional, como si de ese modo fuese clara la demostración de que no dependía del Estado.

Un barracón de barrio

En la época de los proyectos de grandeza del buen Jerónimo Podestá, rama fuerte de la familia pionera, había también un Nacional en Santa Fe entre Callao y Río Bamba, considerado de barrio y de apertura intermitente, en cuya habilitación había tenido que ver otra familia de comediantes criollos, la de los Petray. A ese tinglado le dieron lustre las temporadas de Guillermo Battaglia. Se le decía Nacional Norte en contraposición al Nacional por antonomasia.

Don Santiago Fontanilla, esposo de María Podestá, la Rubia, y en consecuencia yerno de don Jerónimo, que hizo construir, como concesión en sociedad con la familia y sobre terreno ajeno, el actual a demoler, asumió desde un principio la labor promotora. A su lado, empezando por desempeñar simples funciones de secretario, en las que supo poner de manifiesto una actividad verdaderamente creadora se formó Pascual E. Carcavallo. La gente que acostumbraba a decir Pablo a secas por Pablo Podestá y apocópaba en Parra el apellido Parravicini, conocía a Carcavallo familiar-

mente por Carca. Carca, el de la flor en el ojal, personaje tantas veces silueteado por los caricaturistas. Convertido a su turno en empresario y adscripto por voluntad irreductible al cultivo exclusivo del teatro argentino, Carca llevó más tarde al Nacional de la calle Corrientes a la denominación hiperbólica de Catedral del Género Chico. Adaptación apelativa que provenía del Apolo madrileño.



OLINDA BOZAN

LUIS ARATA

ORFILIA RICO



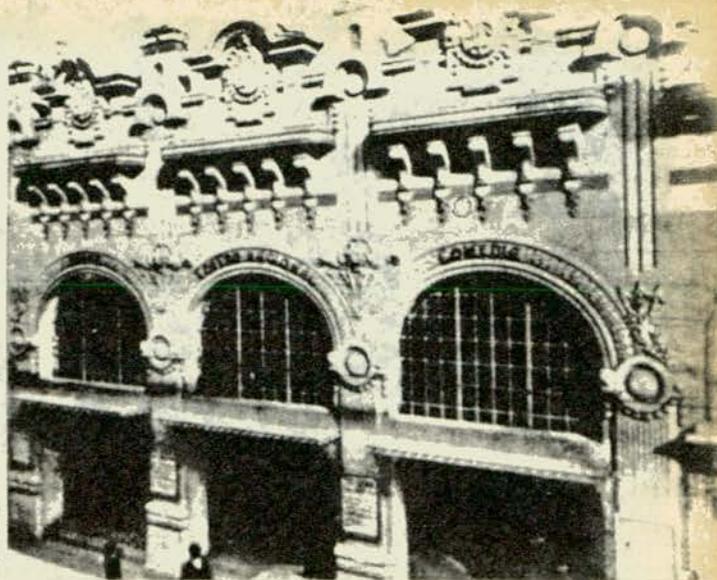
Mentoría de Laferrere

Fue precisamente el gran Guillermo Battaglia, actor de notable prestancia y singularísimo relieve, abriéndose para él el camino de la popularidad, quien concurre en los primeros tiempos del Nacional de la calle Corrientes a consolidar el elenco de Jerónimo Podestá. Don Jerónimo regresaba, en cambio, de largas batallas, desde el Circo al Doria, el Rivadavia, el Libertad y el Come-

dia. Por su parte, seguía siendo el más genuino de los característicos; extraordinaria y graciosa naturalidad en los tipos de viejos nativos. Allí estaban sus hijos Arturo y Blanca, tentando difíciles papeles protagónicos; Arturo, de aguda voz estridente y temperamento fogoso; Blanca, nimbada por la lozana creación de tres años antes en "M'hijo el doctor", de Florencio Sánchez, en el

Este es el aspecto que tenía El Nacional de Corrientes entre Suipacha y Carlos Pellegrini en el año de su inauguración.

La abundancia de los entonces baratos "ranchos" que usaban los porteños, pone un añorado acento en esta vista de Corrientes estrecha.



Comedia. Y allí estaba también la característica ideal, inconfundible e irresistible, Orfilia Rico.

¿Cómo no habrían de acorrer los autores a tan ardoroso llamamiento? Florencio Sánchez, que un año antes y en el Apolo recogía los laureos de "Barranca abajo" y "Los muertos", llevó al Nacional "Nuestros hijos", donde el patetismo candoroso de Blanca encontraba la adustez de la réplica de Battaglia. Estranaron Soria, Del Solar, Facio Hebequer, Demarchi, Del Soto, y volvieron al cartel Granada y Payró. Y

allí mismo habría de aparecer otro autor trascendente, facilitando el acceso por su condición social de clubman distinguido y por su prestigio influyente de legislador, Laferrère.

El autor de "Jettatore" y "Loco de verano" poseía una individualidad demasiado imperiosa para no convertirse de inmediato en mentor. Decía ser un intruso en materia teatral y escribía comedias magistrales y además meditaba planes de escuelas de arte dramático que dotasen a los planteles de intérpretes de mayor capacitación artística. Insta-

ba a que se llevasen a cabo reiterados certámenes de obras inéditas, como estímulo a la vocación teatral. Consejo insistente al que no pudo menos de doblegarse, y de buen grado, el empresario Fontanilla.

Bataholas competitivas

Ya había habido concursos ruidosos en el Apolo. El del Nacional de 1907 alborotó el ambiente. El público se inclinaba por "Moneda falsa", de Sánchez, y "Música de cámara", de Zabalia. En cambio el jurado favoreció el melodramatismo de "Presente griego", de Cione, y la levedad costumbrista de "Ganador y placé", de Jiménez Pastor. Entre los concursantes habían hecho un buen papel Pérez Petit, Novión, Sánchez Gardel, García Velloso, Castellanos y Pacheco. Por donde, a Laferrère le sobraba razón al proclamar con énfasis la presencia de significativos autores en busca de escenarios.

A su vez, Carcavallo, aprendida la lección, convocó a lo largo del tiempo a sucesivos concursos. De tales certámenes procedieron Vaccarezza y Weissbach. El de 1911 fue acaso más estrepitoso. El público repetía su aprobación entre "El caburé", de Cayol, y "La serenata", de González Castillo, y el jurado dio veredicto justiciero a favor de este último. Postulación de dos autores de grandes merecimientos.

Ya desde entonces se aseguró en Corrientes el tributo permanente de un núcleo selecto de dramaturgos, y así como en la salita del primer piso sobre el hall solía congregarse a algunos políticos de lustre que disfrutaban amistad, desde Alvear hasta Laferrère, presidenciables ambos, mantenían relaciones constantes con los más conspicuos productores de nuestro teatro. Al punto de que cierto día un encontronazo con Alberto Novión se convirtió en entredicho y a poco en conflicto que se propagó a todo el medio teatral. El gremio de los autores se partió en dos bandos encendidos. Los actores brindaron su so-



Blanca Podestá, quien con Battaglia tuvo un resonante éxito en su presentación con "Nuestros hijos".



Camila Quiroga, cuya revelación luminosa en El Nacional tuvo lugar con "Los amores de la virreyna".



Pascual Carcavallo, con su acción tesonera convirtió al viejo teatro en la "Catedral del Género Chico".



La canción dulce de Libertad Lamarque, era en El Nacional un llamamiento de sirena de mar...

lideridad al grupo del Nacional plagiándose a una huelga sañuda, la del año 21, resistida con poderosa estrategia por los empresarios.

Tan luego la bella Otero

Se inauguró la flamante sala en abril de 1906 con "Locos de verano". A fines del mismo abril entraba Battaglia al seno de la Podestá, a fin de acometer la metafísica de "Almas que luchan", reprise de José León Pagano. Al mes, una novedad de Laferrère, "Bajo la garra", drama de la chismografía de la alta sociedad porteña. Tras el Pérez Petit de "La rosa blanca", el García Velloso de "La cadena" y el Jiménez Pastor de "La rendición", bellos triunfos todos, aparece la genuinidad de Novión en la breve y saborida "Doña Rosario", impacto de Orfilia Rico. El impetuoso Carlos M. Pacheco, que pretende hacerse comediante, estrena a modo de ensayo "Los tristes". El cartel varía y a fin de 1906 el conjunto local debe hacer lugar a un interregno, para que pueda presentarse en plena calle Corrientes una de las mujeres más famosas del mundo.

Es la Bella Otero, bailarina de rango, hembra de arrastre. Todo el mundo al suelo ante la deidad. Don Benito Villanueva y sus amigos exhiben dedos anillados de brillantes y fuman en el antepalco enormes habanos, ostentación de poderío político y social, en nombre del rascacuerismo que los europeos atribuyen a los magnates de South America. La Bella Otero, deslumbrante meteoro, hace abrir la boca a quienes conciben un mundo edénico al que los escenarios proveen de huríes. Pasa altiva, con su cosecha de joyas. También baila, pero tampoco en la danza es lo que se diga una virtuosa.

Palestra de apariciones

Vuelve el Nacional a su faena de teatro autóctono, Arturo Podestá estrena "El arlequín", de Cione, que le valdrá a su tío Pablo, en el Marconi, un éxito fenomenal al reprimirlo. Después del literario "Yorick", de Pérez Petit, el éxito de

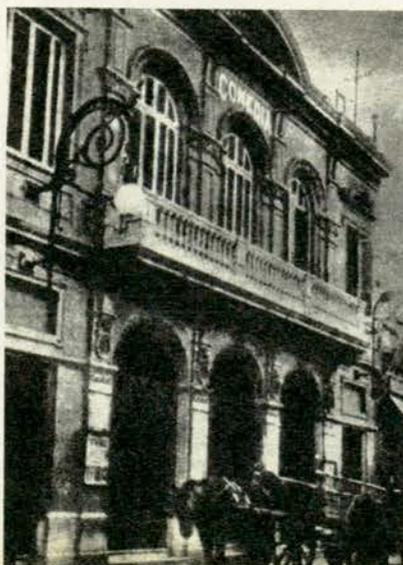
Battaglia y Blanca en "Nuestros hijos". Por ese tiempo se incorporan Angela Tesada y Enrique Arellano, quienes saldrán de allí juntos en rubro duradero.

Por un corto tiempo ocupará José Tallaví, magnífico actor hispano, las tablas del Nacional, trayendo en alforjas desde Montevideo otro drama de Sánchez, "Los derechos de la salud".

Período en que se vuelve a ramificar el tronco de los Podestá, porque Pablo se ha ido del Apolo en busca de independencia, que se basta. Del Nacional deserta Laferrère, llevándose consigo a la Rico, Ducasse y todo un elenco considerable al Moderno, deseoso de realizar, bajo la égida del Conservatorio Labardén que es su feudo, un nuevo concurso de obras. Va a estrenar "Las de Barranco".

Transcurren años, Blanca, casada en 1910 con Ballerini, secunda a éste en el complicado montaje de espectáculos de maquinaria a la manera de Chatelet o de Rambal. Por ejemplo, "Máscara negra". El Nacional se hace propicio al esplendor de María Gámez, para cuyo rutilar García Velloso escribe "Marta zibeliña" y "El zapato de cristal". Y en otra de sus comedias, "Los amores de la virreyna", acontece la revelación luminosa de Camila Quiroga.

Fachada del desaparecido teatro Comedia, frente al mercado del Plata, ubicado en la "zona de influencia" de El Nacional.



El mismo escenario ha de depararle a Camila el éxito consagratorio de "El hijo de Agar", de González Castillo, inicio de una dramaturgia de sustancia legislativa. Atento a esas promociones, se halla Alberto Ghiraldo, tal como Ezequiel Soria cuidó antes del rumbo de los Podestá. Collazo, siendo conscripto, estrena "Campo de Mayo", que los nacionalistas protestan. A Roquendo le silban "El caballero del Yunque", gran meneo.

El género por secciones

A los saltos, llegó a continuación la época de oro del teatro local por secciones. Instalóse en el Nacional una pareja de cómicos que había forjado su nombradía conjuntamente con otros destacados elementos que, salidos de los Podestá, formaron en torno y a la sombra de Parravicini, en el Argentino, un elenco tan nutrido como eficiente. Se consolidó el rubro Vittone-Pomar. A su ejemplo, tentaría suerte en otro tablado el de Muiño-Alippi. Más adelante el de Arata-Simari-Franco. Y a las órdenes de Carcavallo no habrían de faltarle al Nacional, por años y más años, muy compactos conglomerados de intérpretes capaces de las versiones más coloridas y típicas en cuanto a enfocar la vida de barriadas y extramuros, especializados en componer los personajes característicos de la promiscuidad cosmopolita del conventillo, perspicaces en silueta con picardía criolla los personajes de la fauna del bajo fondo. Factores interpretativos que infundieron jugosa vivacidad, espontánea fuerza expresiva, por lo natural de la observación o lo acertado de la caricatura, al género sainetesco, el cual terminó por agotarse de temas y escenas convertidos en estereotipia.

Vittone era un gran actor, estuendo en la maleabilidad de sus encarnaciones. Cedió, por desgracia, al clisé del italiano conventillero. Pomar no poseía la misma gracia ni la misma fuerza, con ser actor de seguros medios. Carlos M. Pacheco fue el autor de mayor relevancia en la cartelera. Le anduvo a la zaga

(Pasa a la pág. 127)

PAVIMENTACION DE LA RUTA PROVINCIAL N° 51

Con la construcción de los últimos kilómetros de pavimento del tramo Saladillo-Tapalquén-Azul, de la ruta provincial N° 51, en las proximidades de la ciudad de Azul, en el empalme con la antigua traza de la ruta nacional N° 226, quedará librada al tránsito una de las rutas que por su itinerario está llamada a convertirse en un importante medio de comunicación.

Activos centros de producción y de consumo quedarán vinculados entre sí, y es necesario destacar también que el tramo cuya ejecución llega a su fin, agregando al últimamente construido 25 de Mayo-Saladillo y conectado con el ya existente, Ramallo-Arreifes-Carmen de Areco-Chivilcoy-25 de Mayo, dejará intercomunicadas las más importantes carreteras de la red nacional.

Las rutas 9, 8, 7, 5 y 3, que convergen a la ciudad de Buenos Aires desde importantes centros poblados del país, como Córdoba, Rosario, Río Cuarto, Venado Tuerto, Junín, Chacabuco, Santa Rosa, Trenque Lauquén, Pehuajó, Nueve de Julio y Bahía Blanca, se verán ampliamente atenuados en su intenso caudal de tránsito en los tramos cercanos a la zona conurbana de Buenos Aires; la traza de la nueva carretera construida, permite la adopción de carreteras más accesibles y de mucho menor tránsito.

Estimamos que quedarán am-

pliamente satisfechos los lineamientos del plan Vial 1959/1963 de la provincia de Buenos Aires en lo que respecta a esta importante obra, en lo referente a disminución de costos de transportes por disminución de recorrido.

El turismo, otro aspecto apreciable en las actividades de un país moderno y favorecido por la naturaleza como el nuestro, se verá ampliamente impulsado por la construcción de tan importante obra caminera y es precisamente lo que el Automóvil Club Argentino quiere destacar. La faz turística, olvidada entre los factores que determinaron las prioridades de ejecución caminera del referido plan Vial, fue motivo de ponencias por parte de la entidad en los congresos de Entidades Viales realizados en la provincia de Buenos Aires, con vistas a que fuera contemplada entre tales prioridades.

Tandil, Balcarce, Mar del Plata, Necochea, Miramar, por no mencionar más que los centros turísticos destacados, se verán muy favorecidos por la nueva carretera, con la complementación de la ruta nacional N° 226, que a partir de Azul comunica directamente con Tandil y Mar del Plata y con la ruta provincial N° 86, que desde Juárez, sobre la ruta N° 3, vincula con Necochea, ofreciendo de esta manera al automovilista nuevas carreteras libres de los inconvenientes del intenso tránsito.

TURISMO EN



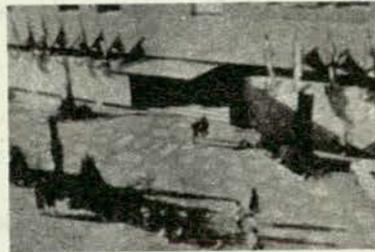
MONTEVIDEO frente al mar



BAR AMERICANO

* * *

El más económico en su categoría



150 habitaciones exteriores con teléfono y baño privado

Playa de estacionamiento

*

La mejor cocina de Montevideo

GRILL-ROOM:
CON PISTA DE BAILE
CENA CON ORQUESTA

CONSULTE A SU AGENTE DE VIAJES

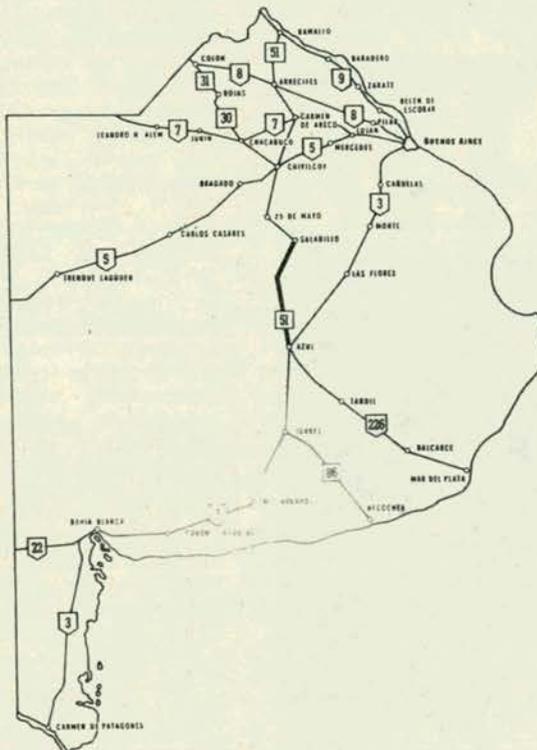
HOTEL COLUMBIA PALACE

RAMBLA REP. DE FRANCIA 473

89881
T. E. 89882
89883

Autoclub 29

PAVIMENTACION DE LA RUTA PROVINCIAL 51



Dir. Cartografía del A.C.A.

Desde Ushuaia a La Quiaca

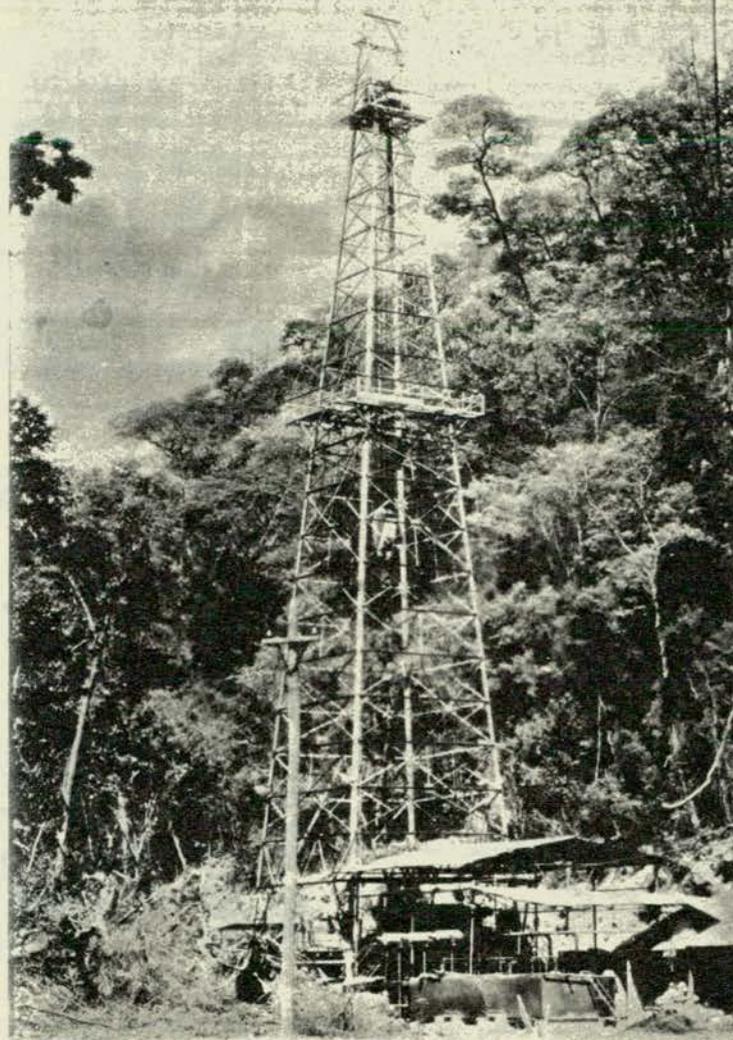
HOY voy a invitar al lector a que me acompañe en la recordación de un largo viaje que realicé hace algunos años, a lo largo y lo ancho de todo el país, con el aparentemente poco turístico propósito de conocer... yacimientos petrolíferos. Sin embargo, también el petróleo puede ser un buen motivo —como lo son las ferias industriales, los festivales cinematográficos o cualquier otro pretexto— para recorrer el mundo y admirar sus maravillas. La única diferencia consiste en que estos itinerarios poco ortodoxos resultan más incómodos que los habituales, que por serlo abundan en hoteles, medios de transporte y otras comodidades esenciales.

Por eso, porque se trata de un viaje muy difícil de realizar, invito al lector a que me acompañe a través de estas líneas, con la esperanza de que quizá no pierda el tiempo y se entere de algunas cosas interesantes.

Preparando película

Aquel largo y accidentado peregrinaje

tuvo por objeto preparar una película que se tituló "Plaza Huincul", que dirigió Lucas Demare y en la que relaté los novelescos episodios que precedieron al descubrimiento del petróleo en la zona neuquina. Pero antes de decidirme por aquella historia y aquel sitio, anduve recogiendo antecedentes e impresiones por los yacimientos de Tierra del Fuego, Santa Cruz, Chubut y Salta. Así como se lee, que la generosidad de Dios ha



EL PETROLEO NO SOLO CUESTA DOLARES...

Un itinerario fascinante que no recorren los turistas

Por SIXTO PONDAL RIOS

**Contraste
entre los
pozos de la
Patagonia y el
infierno verde
de los
yacimientos
de Salta**

puesto petróleo bajo toda la extensión de nuestra tierra, a través de más de 4.000 kilómetros.

Todavía zumbaban en mis oídos los terribles vientos de la Patagonia cuando tomé el avión rumbo a Campo Durán y Madrejones. Acababa de dejar los campamentos de Río Grande, Pampa del Castillo, Cerro León y Pico Truncado, ubicados en zonas todavía más tristes y desoladas que Plaza Huincul. Ese es el común denominador de los yacimientos sureños: el viento, la aridez y la tristeza. En el norte es muy distinto. El avión perdía altura volando sobre la selva tropical, compacta y rugosa como un inmenso coliflor. En un claro se abría la pista de Tartagal. Un jeep, un camino bordeando árboles gigantes y, de pronto, el asombro, el deslumbramiento de Campamento Vespucio apareciendo en las laderas de un pequeño valle, con sus chalets multicolores, sus jardines policromos y la urdimbre de sus caminos serpenteando en las colinas y dando al conjunto un alegre aspecto de pesebre de Navidad o de pueblo de juguete.

¡Qué diferencia con los tristes caseríos de algunos yacimientos sureños! Estos pueden compararse con un desteñido grabado de color sepia. Campa-



Campamento Vespucio es el centro técnico y administrativo de la zona petrolera de Salta. Los chalets tienen curiosos sobre-techos de típico estilo tropical.

mento Vespucio, en cambio, es una fiesta de luz, de flores, de alegría. Un pueblo en deslumbrante cinemascopio y en glorioso technicolor.

Del infierno sepia al infierno verde

Campamento Vespucio es el centro técnico y administrativo de la zona petrolera de Salta. Los chalets tienen curiosos sobre-techos de típico estilo tropical, que hacen recordar las viviendas del Caribe. Hay un simpático club, con una espléndida pileta de natación, y se lleva una vida social corriente y agradable. Pero todo cambia cuando se sale para los pozos...

Nnunca olvidaré mi primera visita a Campo Durán y Madrejones, ya cerca de la frontera con Bolivia. Al infier-

no sepia del desierto patagónico comenzó a suceder el infierno verde de la selva. Los bosques fueron haciéndose cada vez más espesos, los caminos cada vez más tortuosos. Hubo lugares donde tomamos desvíos improvisados porque las lluvias tropicales habían arrasado con todo. Desde la espesura verde llegaban rumores inquietantes... y algunos visitantes desagradables: insectos de mil formas y tamaños, girando con zumbidos amenazadores, y hasta una



Esta vista aérea de la destilería de petróleo de Campo Durán nos muestra otro aspecto de la lucha del hombre en su empeño de obtener el mejor y máximo rendimiento de ese líquido vital.



Debe haber pocas cosas de una elocuencia tan directa, para simbolizar la lucha del hombre con la naturaleza, como esta torre de perforación en Madrejones.

araña pollito de increíble tamaño, que cruzó despaciosamente el camino, y sobre la cual el conductor del jeep demostró su puntería.

Un espectáculo grandioso y tremendo

Y de pronto, al final de una curva, el espectáculo a la vez grandioso y tremendo de una torre de perforación de la zona, en pleno funcionamiento. Conste que he medido los adjetivos. Y conste que no era la primera torre que veía en mi vida. Pero en Plaza Huincul el petróleo está a 600 metros de profundidad, y en Comodoro Rivadavia apenas a un poco más de 1.000. Las torres de perforación, por lo tanto, tienen allí la altura y el poder correspondientes. Hay lugares donde hasta se trabaja con livianas "plumas" transportables. En Salta no es así. En Salta el petróleo está a más de 4.000 metros de profundidad. Para encontrarlo, en consecuencia, es necesario serruchar prácticamente las colinas para hacer amplias explanas donde instalar las potentes torres perforadoras de más de 40 metros de altura, como la que apareció ante mis ojos en aquel momento.

Alrededor, varias decenas de hombres trabajaban febrilmente moviendo piezas y caños, atendiendo motores y máquinas y descargando camiones. Todos llevaban zapatos con punteras de metal y brillantes cascos de aluminio, que son obligatorios para atenuar las consecuencias de los accidentes. A causa del calor, algunos obreros trabajaban con el busto desnudo. Más allá, parados junto a los límites del bosque, los miembros del equipo de "dedetización" fumigaban el impenetrable follaje con grandes sopletes conectados a camiones-tanques llenos de líquido insecticida, poniendo así a los peligros de la selva una valla tan invisible como eficiente.

Otro aspecto de la destilería de Campo Durán, a donde se lleva ese líquido rubio, con reminiscencias de champagne, que es el petróleo que se extrae en los campamentos salteños.



Esta fotografía muestra un aspecto del oleoducto entre Campo Durán y San Lorenzo, en plena selva, en un mundo alucinante, no incluido en los habituales itinerarios de turismo.

Creo que debe haber pocas cosas de una elocuencia tan directa —para simbolizar la lucha del hombre con la naturaleza— como esas torres de perforación de Campo Durán y Madefones, en pleno funcionamiento.

Ventaja del petróleo salteño

Allí descubrí que es un error hablar de petróleo en general, como hacen muchas personas, que no lo conciben sino como un líquido negro y espeso, que mancha terriblemente. Y no es así. En realidad, hay muchas clases de petróleos, de características tan opuestas que a simple vista parecen productos distintos. El de Comodoro Rivadavia, por ejemplo es, efectivamente, negro y vis-

coso, porque contiene mucho aceite y sustancias bituminosas. Pero el de Salta, en cambio, por ser rico en nafta de alto octanaje, es liviano, volátil y transparente, hasta el punto de que se lo ha comparado con el champagne.

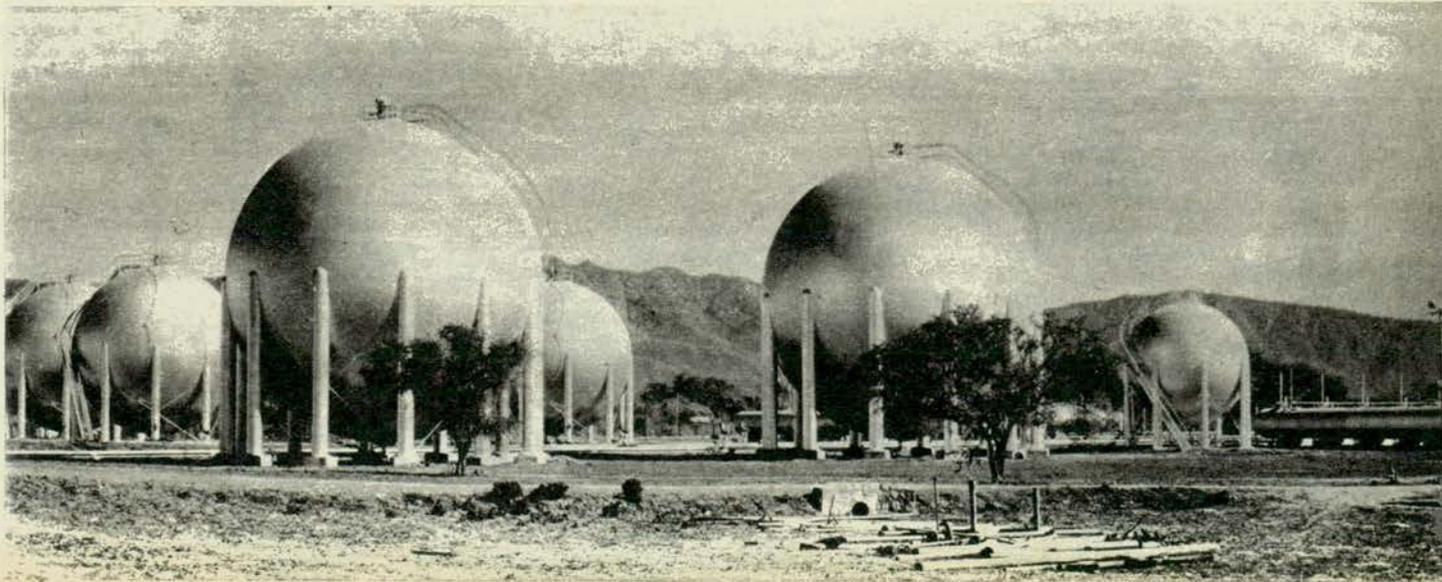
Yo no sé cómo se cotizan en el mercado estos dos tipos de petróleo, pero, para el visitante ocasional, el salteño tiene la enorme ventaja de que uno puede conocer un pozo sin retirarse convertido en un desholillador...

Una tumba en medio de la selva

Un poco más allá encontré otra explanada de tierra roja recortada sobre la masa verde. Y otra torre... y otro equipo de "dedetización", sin los cuales el trabajo es allí imposible. Me detuve unos instantes frente al famoso Pozo 10, cuyo pavoroso incendio conmovió al país. Al poco trecho, cerca de un pozo ya extinguido y amenazada por la maraña de hojas y tallos que se rehace inexorablemente, encontré la tumba de un ingeniero argentino, de un muchacho joven y lleno de esperanzas, que perdió la vida en medio de la selva, en un accidente de trabajo.

No recuerdo su nombre, pero quiero dedicar esta nota a su memoria. Él es un símbolo de todos esos muchachos que van a soterrarse en los infiernos verdes y marrones de los yacimientos, haciendo una vida tan útil como sacrificada, y de la cual en Buenos Aires no se tiene una idea muy precisa ni merecida. Ahora, que se habla tanto de petróleo, cabe preguntar: ¿No sería justo que, además de barajar metros cúbicos y dólares, alguien citara también los valores humanos que quedan encerrados en los tanques?

Alguna vez volveré a hablar de esta zona salteña. Es un mundo alucinante, no incluido en los habituales itinerarios de turismo. Espero que al seguirme a través de estos recuerdos, el lector no se haya aburrido demasiado.





ADOLFO ALSINA Pasman

GRL. LA MADRID

CNL. SUAREZ

LAPRIDA

BUENOS AIRES

TANDIL

SA DE PUAN

SA DE CURAMALAL

SA DE LAS TUNAS

CNL. PRINGLES

JUAREZ

SIERRAS DEL TANDIL

Dufaur

Stegmann

Pillahuincó

GONZALEZ CHAVES

J. N. Fernández

TORNQUIST

SA DE LA VENTANA

SA DE PILLAHUINCO

Las Vaquerías

Vasquez

Claraz

LOBERIA

La Viticola

Irene

TRES ARROYOS

S. CAYETANO

NECOCHEA

BAHIA BLANCA

CNL. DORREGO

Bal. Orense

MEDANOS

Grünbein

PUNTA ALTA

Puerto Belgrano

Puerto Rosales

Bal. Pehuen-co

Bal. Mte. Hermoso

Punta Asunción

Bal. Reta

Bal. Claromecó

Isla Barmejo

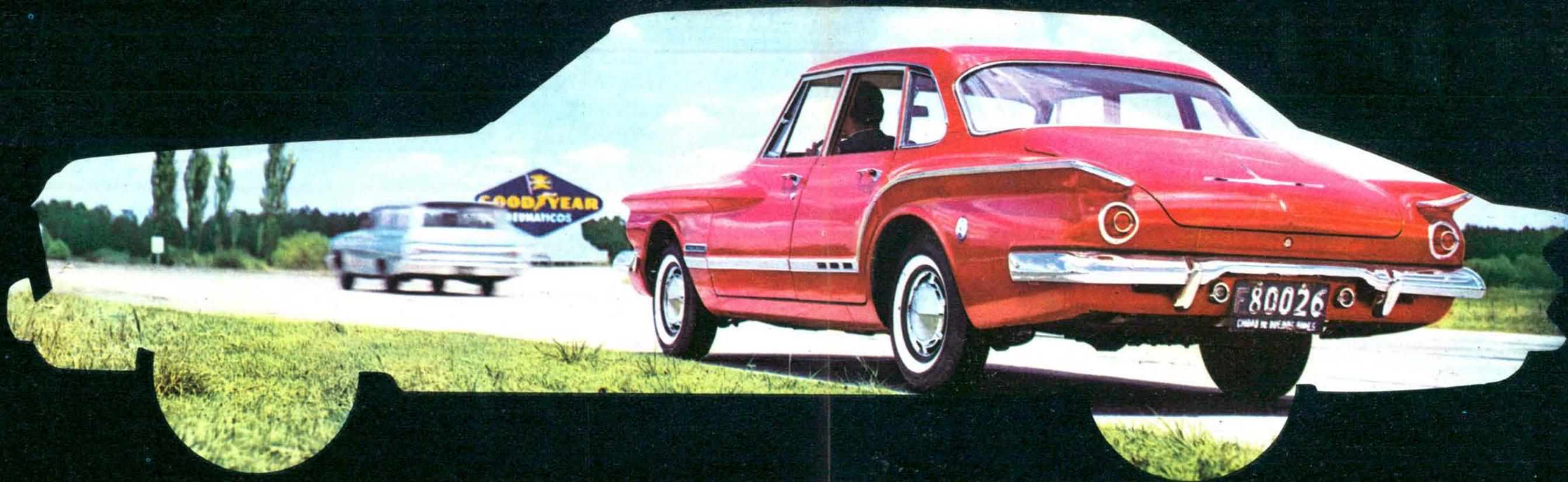
Bahía Falsa

Isla Trinidad

Isla Wood

M A R A R G E N T I N O





MAS SEGURIDAD, MAS DURACION... CON LA CUBIERTA SUPER-CUSHION

Ninguna otra cubierta está construida como la Super-Cushion de Goodyear. Tiene armazón de cordones 3-T —peso por peso más fuertes que el acero— que le da mayor resistencia al calor, golpes, reventones. Y está hecha con caucho Tufsyn, el más fuerte de todos los cauchos para cubiertas, que alarga miles de kilómetros su duración. Con la Super-Cushion usted viajará con más seguridad y obtendrá mejor resultado total.



Cubierta

Super-Cushion

GOODYEAR

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

Haga turismo con AUTOCLUB

"Me gusta la soledad, aunque esté solo"
(Del "Diario de Jules Renard")

La costa atlántica de la provincia de Buenos Aires, desde Necochea hasta las proximidades de Bahía Blanca, sobre una distancia de cerca de 300 kilómetros, está formada, sin solución de continuidad, por una infinita playa mediana de una amplitud tal que podría considerarse como una de las más extensas del mundo. Esta interminable sucesión de playas, en largo y ancho, ocupa centenares de kilómetros cuadrados de superficie. El dilatado ámbito de mar y arena que configuran esta inmensidad, resuelve el caso de los que, hastiados del hacinamiento y promiscuidad de otros sectores marítimos, aspiran a disponer de una playa propia para cada familia.

Puede conseguirse en alguna de ellas la suprema ambición de la más absoluta soledad. El silencio y la quietud sólo son turbados por los rumores del mar, el viento y las aves marinas. Es un aislamiento total, saludable tanto física como espiritualmente. Quienes sueñan con todos esos factores de restablecimiento, encontrarán en esas zonas el reposo y la tranquilidad necesarios. Además, los deportes como la caza y la pesca, tienen extraordinarias posibilidades. Numerosos sectores de esta infinita costa ofrecen construcciones balnearias. Algunas resultan verdaderos oasis en la inmensa soledad. En cambio otros balnearios aspiran a resolver los problemas del turismo integral y disponen de reales comodidades urbanas y buenos hoteles. Entre los que, por su crecimiento y la preocupación de sus habitantes, desean convertirse en zonas de gran atracción para el turista, están Monte Hermoso y Pehuén-Có, con el aporte de

Bahía Blanca y el norte de la Patagonia, y Claromecó, que domina la zona de influencia de Tres Arroyos.

Importancia de Tres Arroyos

Tres Arroyos, a orillas del arroyo Claromecó o Tres Arroyos, equidista de Monte Hermoso y Necochea.

Allí el turista deberá decidirse por la zona balnearia donde pasará sus vacaciones. No existe una carretera interbalnearia que permita ir de una localidad marítima a otra. Por el mapa desplegable que acompaña a esta nota podrán los interesados observar que se va a Orense, a Claromecó, a Océano, o a Monte Hermoso, y no a uno después de otro. Pa-

BALNEARIOS DE SINGULARES ATRACTIVOS: MONTE HERMOSO, PEHUEN-CO Y CLAROMEÇO

Apacibles vacaciones en Orense y Océano.
Aislamiento en Oriente

Por GUSTAVO A. GUERRERO

Especial para AUTOCLUB
Fotos del autor
Ilustró JUAN OLSINA

Plaza San Martín de Tres Arroyos. En ella puede verse la estatua del Libertador y el palacio municipal





Puente ferroviario sobre el Río Quequén Salado, que une los pueblos Oriente y Copetonas. Reemplazó al que fue arrasado por la gran creciente de 1919, cuyos restos pueden verse en el lecho del río.

ra viajar entre ellos es necesario regresar a las rutas pavimentadas 3 ó 228 y luego internarse por los largos caminos independientes hacia cada balneario, o utilizar la ruta provincial 72 de tierra, que empeora en caso de lluvia. La ciudad de Tres Arroyos está ubicada en el centro de una extensa zona agrícola ganadera, surcada por rutas pavimentadas y excelentes caminos provinciales.

La ciudad de Juárez, otra de las que visitamos en nuestra gira, está para el porteño detrás de las sierras de Tandil, donde el suelo comienza a desarrugarse de nuevo y a convertirse en pampa. Ligeramente ondulada, con suaves valles y colinas de interesante fisonomía, la región de Juárez, nudo de importantes rutas pavimentadas, ofrece interesantes posibilidades para el turismo. Convergen allí las rutas nacionales 3, 74 y 86, pavimentadas. En Juárez, el Automóvil Club Argentino posee la estación caminera Nº 21, la ciudad dispone de toda clase de comodidades para el viajero. Desde allí se puede viajar por la ruta pavimentada 86 a Necochea, y por la Nº 3 a Tres Arroyos, unos cien kilómetros más al sur, en dirección a los balnearios que motivan esta nota.

La ciudad de González Chaves, equidistante de Juárez y Tres Arroyos, también sobre la ruta nacional Nº 3, es una hermosa población, de extraordinaria pujanza y rápido crecimiento urbano.

La clausura del ramal ferroviario que unía las estaciones Defferrari, Copetonas y Coronel Dorrego, de una extensión de alrededor de 200 kilómetros, ha reducido al tránsito de turistas a los balnearios de Orense, Cloromecó, Océano y Oriente. Sorprende esa clausura, adoptada

desde hace largo tiempo, de un ramal que atraviesa una zona de extraordinaria riqueza agropecuaria, especialmente triguera, basada en el proyecto de un futuro camino pavimentado. Poblaciones intermedias como San Francisco de Bellocq, Lin Calel, Oriente, la coqueta y pujante localidad de Orense, Copetonas, Cristiano Muerto y otras que hemos visitado, se resienten en su economía y miran con seria inquietud al futuro.

Aguas menos frías

En lo que respecta al clima de esos balnearios, recordaremos a nuestros lectores que la temperatura media del verano en la zona comprendida entre Necochea y Monte Hermoso, es un poco más fresca que la de Mar del Plata, pero similar a la que gozan Miramar y Necochea. Los vientos imperantes del cuadrante sur son frescos y obligan a tomar precauciones al preparar las valijas para el viaje. En cambio las aguas son más cálidas pues no llega a esas costas la fría corriente de Humboldt que baña el litoral entre Mar del Plata y Necochea. En consecuencia, la temperatura media del agua es superior de tres a cinco grados.

Con el propósito de ofrecer una visión rigurosamente actualizada y gráficamente documentada, personal especializado de AUTOCLUB efectuó el extenso recorrido que proponemos a nuestros lectores, entrando a cada uno de los principales balnearios para dar los detalles de distancia, kilometrajes y estado y calidad de los caminos, y las facilidades que se encontrarán en las distintas rutas en materia de auxilio para el automotor o de aprovisionamiento para el turista. Creemos poner a disposición de los lectores de AUTOCLUB y de los asociados del Automóvil Club Argentino un panorama lo más completo posible, el cual deberá ser complementado por la guía de hoteles que anualmente edita nuestra Institución, donde los turistas hallarán la información co-



Siembra de almejas en la p'aya de Orense, donde la extracción mecánica amenazó con la total desaparición del codiciado molusco.

respondiente, de acuerdo con sus posibilidades.

Ruta Nacional Nº 3: Buenos Aires - Tres Arroyos - Bahía Blanca

Diversas son las alternativas que se nos presentan para viajar a los balnearios elegidos en esta oportunidad para la sección "Haga turismo con AUTOCLUB". Como lo hemos señalado, Tres Arroyos es el nudo caminero desde el cual bifurcan las comunicaciones para este sector de playa que en uno de sus extremos tiene a Necochea y en el otro a Bahía Blanca. Con la primera está unida por la ruta nacional número 228, y con la segunda, por la Nº 3. Desde la Capital Federal, la ruta más conveniente es la nacional Nº 3. Cuenta con amplios recursos en todo su recorrido y su pavimento está en buen estado de conservación, con excepción de los tramos comprendidos entre los kilómetros 310 al 370 y 430 al 442.

Desde el mojón Km. 0 en la Plaza del Congreso se seguirá por Rivadavia hasta el 7400 (San Pedrito), donde, como por cruce de avenidas está prohibido doblar hacia la izquierda, habrá que dar vuelta a la manzana para tomar la avenida Juan Bautista Alberdi, en San Pedrito 200 y se seguirá por aquella, la que, una vez traspuesta la avenida General Paz, se denomina Provincias Unidas, correspondiendo ya a la ruta nacional Nº 3.

Las referencias generales de la ruta a partir de la avenida General Paz, son las siguientes (las cifras indican el kilometraje):

- 14 Cruce avenida General Paz.
- 15 Estación de servicio.
- 16 Estación de servicio.
- 17 Paso a nivel con guardabarrera.
- 18.5 Cruce de Camino de Cintura. Estación de servicio.
- 21 Isidro Casanova.



- 22 Paso a nivel con guardabarrera. Estación de servicio.
 29 Paso a nivel con guardabarrera.
 31 Paso a nivel sin guardabarrera. Estación de servicio.
 33 Taller mecánico. Gomería.
 34 Puente Arroyo Morales (Balneario). Dos puentes angostos.
 38 Restaurant.
 41 Estación de servicio.
 49,5 Puente angosto.
 50,5 Puente angosto.
 56 Estación de servicio.
 62 Empalme Ruta Nacional Nº 205. Seguir la Nº 3 hacia la izquierda. Estación de servicio.
 63 Acceso a Cañuelas (3 km.). Empalme con Ruta Nacional Nº 205. Seguir a la izquierda la Ruta 3.
 64 Acceso a Cañuelas (3 km.). Estación de servicio. Gomería. Restaurant. Policía Caminera.
 67 Cruce camino provincial Nº 6. (San Vicente-Cañuelas).
 72 Estación de servicio. Restaurant.
 75 Bar.
 76,5 Acceso a Estación La Noria (7 km.). Restaurant.
 98 Paso a nivel sin guardabarrera.
 109 SAN MIGUEL DEL MONTE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Cruce con la Ruta Nacional Nº 215 a Cornell Brandsen y cruce con Ruta Provincial Nº 41 (Lobos- Gral. Paz). Restaurant.
 111 Puente La Carolina.
 135 Puente sobre el río Salado (muy angosto).
 136 137 y 139 Puentes angostos (6 metros).
 143 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Acceso a Gorchs (9 km.).
 144 Estación de servicio.
 149 163, 164 y 180: puentes angostos. (siete puentes de 6 metros).
 185 Paso a nivel sin guardabarrera.
 187 Acceso a Las Flores (2 km.). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Policía Caminera. Dos puentes angostos.
 193 Aeródromo.
 197 Paso a nivel sin guardabarreras. Acceso a estación Plaza Montero (6 km.).
 210 y 211: Puentes angostos.
 217 Puente canal 11 (angosto).
 222 Bar.
 230 Acceso a estación Miramonte (6 km.).
 242 Cachari. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
 258 Puente Arroyo Azul. Bar.
 261 Gomería.
 294 Acceso a Azul. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 426.
 297 Policía Caminera.
 299 Acceso a Azul (3 km.). Estación de Servicio. Taller Mecánico. Gomería. Restaurant.

- 302 Paso a nivel.
 307 Cruce Ruta Nacional Nº 226 (Tandil-Olavarría). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
 310 Se inicia un tramo de camino en reparación hasta el km. 370.
 330 Puente Arroyo Videla (angosto).
 356 Paso a nivel sin guardabarreras.
 362 Paso a nivel sin guardabarreras.
 362,5 Chillar. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Almacén.
 366 Paso a nivel sin guardabarreras. Camino pavimentado a 9 de Julio, Olavarría y Bolívar.
 400 Juárez (acceso). Estación caminera del A.C.A. (Tel. 12).
 402 Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
 430 Camino en reparación hasta el km. 442.
 450 González Chaves. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
 483 Paso a nivel. Acceso a Barrow (6 km.).
 492 Paso a nivel sin guardabarreras.
 490 Puentes angostos.
 493 Tres Arroyos. Estación de servicio autorizada del A.C.A. en Sarmiento y 1810 (Teléfonos 857 y 1481). Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
 494 Tres Arroyos (acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
 495 Puente Tercer Brazo del arroyo Claromecó o Tres Arroyos.
 496 Estación de servicio. Gomería. Restaurant.
 512 Paso a nivel sin guardabarreras.
 516 Acceso a Copetonas (34 km.) y al Balneario Océano (62 km.). Combustible. Bar.
 520 Acceso a Copetonas (34 km.) y al balneario Océano (52 km.).
 522 Puente río Quequén Salado.
 536 Puente arroyo Indio Rico (angosto).
 538 Acceso a Irene. Estación caminera del A.C.A. (Tel. Nº 1). Acceso a la localidad de Oriente (22 km.) y al balneario de Oriente (44 km.). Acceso a Aparicio. Restaurant.
 560 Puente arroyo Los Gauchos. Bar.
 586 Paso a nivel sin guardabarreras.
 589 Bar.
 593 Coronel Dorrego (acceso a 3 km.). Estación de servicio autorizada del Automóvil Club Argentino en Boulevard República y 9.
 601 Puente arroyo Las Mostazas (angosto).
 602 Bar.
 606 Acceso al balneario Monte Hermoso (26 km.). Estación de servicio.
 607 Camino de acceso al Balneario Pehuen-Có (40 km.).
 617 Nafta. Bar. Acceso a San Román (4 km.). Acceso a Pehuen-Có (36 km.).
 633 Nafta. Gomería. Restaurant.

Sector central de la playa de Monte Hermoso, el más concurrido de los balnearios entre Bahía Blanca y Necochea.

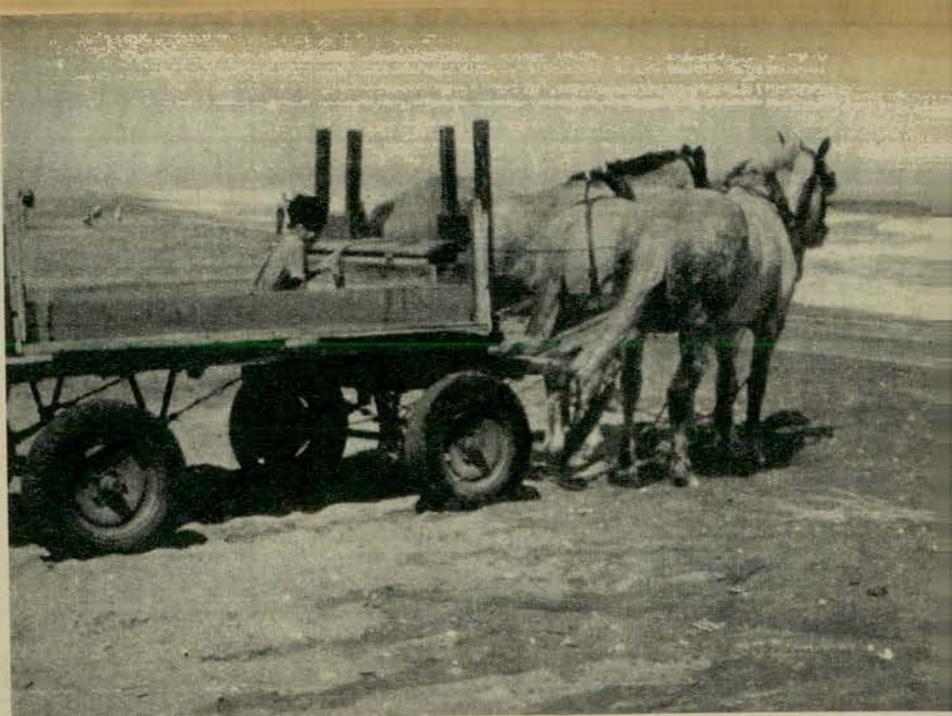
- 635 Puente río Sauce Grande. Bar. Puente Las Oscuras en reparación, una sola mano.
 635,5 Acceso al balneario Pehuen-Có (37 km.).
 647 Paso a nivel sin guardabarreras. Acceso a Bajo Hondo (7 km.).
 650 Paso a nivel sin guardabarreras.
 654 Almacén.
 667 Estación Calderón. Paso a nivel sin guardabarreras. Nafta. Bar.
 669 Estación de Servicio.
 677 Aeródromo.
 678 Acceso a Grunbein. Policía Caminera. Empalme con la Ruta Nº 252.
 691 Estación de servicio.
 685 Bahía Blanca. Estación de servicio del A.C.A. (Chiclana y Fitz Roy, Tel. 3-2647). Auxilio mecánico (Tel. 2-6050). Se dispone de toda clase de comodidades tanto para el turista como para el automotor.

Ruta Nacional Nº 228, entre Necochea y Tres Arroyos

Desde Tres Arroyos a Necochea se extiende un importante tramo asfaltado de la ruta nacional Nº 228, que sirve de enlace con los balnearios de Claromecó y Orense. Damos los detalles de esa carretera, de acuerdo con los mojones de la ruta, en escala descendente.

- 140 TRES ARROYOS. Empalme en el km. 494 de la Ruta Nacional Nº 3.
 138 Acceso a Tres Arroyos (centro).
 135 Paso a nivel. Puente 2do. Brazo del arroyo Claromecó.
 134 Puente 1er. Brazo del arroyo Claromecó.
 126 Cruce Ruta Provincial 59, de tierra mejorada al Balneario Claromecó (58 km.).
 116 Puente angosto.
 110 Almacén. Combustibles.
 95 Cruce camino de tierra a Ochandío y Orense. Estación de servicio.
 89 Puente arroyo Cristiano Muerto, (angosto).
 87 Puente angosto.
 87 Puente arroyo Seco o Zanjón.
 85 Acceso por camino mejorado a Orense (28 km.) y Balneario Orense (43 km.). Almacén El Cruce.
 82 Puente arroyo Cortaderas.
 65 Puente angosto.
 59, 60 y 61 Puentes angostos.
 57 Camino pavimentado a San Cayetano. Seguir al frente.

Típicos carros que se dedican a recoger arenas seleccionadas en la playa de Pehuén-Có.



- 54 ENERGIA. Estación de servicio, taller mecánico, gomería y restaurant. De aquí parte el viejo camino de tierra a Cristiano Muerto y Orense, paralelo a las vías del ferrocarril, clausurado.
- 52 Puente arroyo Mendoza o Seco, (angosto).
- 45 Puente angosto.
- 33 Almacén. Acceso a Santamarina, San Cayetano y Deferrari. Almacén.
- 12 Viejo camino de tierra a Energia.
- 4 Acceso pavimentado a la Ruta Provincial Nº 86, también pavimentada, a Juárez. Seguir por la derecha.
- 0 NECOCHEA. Se cuenta en esta ciudad con toda clase de comodidades, tanto para el turista como para el automotor. Estación de servicio del A.C.A. en avenida Carlos Pellegrini y Pueyrredón (tel. 792 y 793).

Ruta provincial Nº 86, desde Juárez a Necochea

Como complementaria de las carreteras que nos conducen a los balnearios de la costa sur bonaerense, damos a continuación la alternativa que ofrece la ruta provincial número 86, de excelente pavimento, que une Juárez con Necochea a través de 139 kilómetros de recorrido. La ciudad de Juárez está a 7 kilómetros de la ruta nacional Nº 3 en su cruce con la ruta provincial número 74. Esta última deberá adoptarse para llegar a la planta urbana de Juárez, desde donde parte la ruta 86 hacia Necochea. El desarrollo es el siguiente:

- 139 JUAREZ. Dispone toda clase de comodidades, tanto para el turista como para el automotor. Camino pavimentado de tres metros de ancho hasta los accesos a La Dulce, sobre una distancia de 83 kilómetros. Después prosigue de 6 metros.
- 133 Cruce de caminos.
- 120 Cruces de caminos a Barker y La Negra.
- 106 Almacén. Na'ta.
- 97 Cruces de caminos a Barker y La Negra.
- 93 Cruce de caminos a Claraz y La Negra.
- 78 Puente arroyo Calaveras.
- 59 Puente río Quequén Grande.
- 56 Acceso pavimentado a La Dulce. Combustibles. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 26 Almacén. Combustibles.
- 8 Unión con la Ruta 228 hacia Necochea.
- 0 NECOCHEA (centro).

BALNEARIO MONTE HERMOSO

El balneario Monte Hermoso dista unos 26 kilómetros, por camino pavimentado de la ruta nacional Nº 3, donde se encuentra el mojón Nº 606. De ese tramo, 20 kilómetros fueron pavimentados hace alrededor de un año y medio, y han dado considerable impulso a este balneario, cuya ubicación geográfica, a unos 100 kilómetros de Bahía Blanca, con carretera pavimentada, ha convertido a Monte Hermoso en un importante

centro de veraneo, donde las actividades turísticas tienen la más completa oportunidad de prodigarse.

La mano del hombre, al transformar la decoración natural, lo dotó de nuevas fuentes de atracción y comodidades acordes con la época y embelleció con frondosas arboledas la solitaria topografía marítima.

La pesca ha entrado en su fase de plena industrialización y ha dado un considerable impulso al balneario, que tiene una población estable cada vez más numerosa. A fines de diciembre próximo pasado, una resolución del Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires habilitó entre los distintos ambientes lacustres para la pesca comercial y deportiva del pejerrey y especies convivientes a la laguna de Sauce Grande, a pocos kilómetros del balneario.

Los atractivos de la caza y la pesca, las excursiones al Faro Recalada (puede visitarse los jueves por la tarde), a la gruta, a la laguna Sauce Grande, matizan la creciente vida social de Monte Hermoso.

Damos a continuación un detalle del desarrollo de la ruta asfaltada en sus primeros 19 kilómetros, seguidos hasta el mar por siete kilómetros de excelente camino sinuoso, con buenas mejoras:

- 0 Kms. Corresponde al mojón 606 de la Ruta Nacional Nº 3.
- 16 Campamento de forestación.
- 17 Control de tránsito.
- 19 Acceso a Laguna Sauce Grande, con abundante pesca.
- 20 Entrada al balneario Monte Hermoso.
- 26 BALNEARIO MONTE HERMOSO. Se cuenta con toda clase de comodidades, tanto para el turista como para el automotor.

BALNEARIO PEHUEN-CO

El balneario Pehuén-Có dista menos de 90 kilómetros de Bahía Blanca y 648 de la ciudad de Buenos

Aires. En breve lapso ha adquirido renombre por su elegante urbanización. Este coqueto pueblo marítimo está enclavado en un pintoresco lugar costero, en medio de un frondoso bosque artificial, surcado por numerosos caminos de trazado futurista. Los chalets son numerosos y se cuenta con buenos hoteles. Existe allí una estación forestal y vivero provincial de 120 hectáreas, que en doce años ha convertido a la zona del balneario en un hermoso parque que justifica su nombre Pehuén-Có (pinos y agua).

Es proverbial la tranquilidad de sus aguas y su playa de suave declive. Es un lugar ideal para los que prefieren la vida apacible, sana y placentera.

Cuatro son los accesos a Pehuén-Có. Todos ellos de tierra con algunas mejoras, que los hacen transitables en todo tiempo, excepto con fuertes lluvias. Tres se inician en la ruta nacional Nº 3 y el restante en la estación Bajo Hondo del F. C. General Roca.

El primero tiene como punto de partida el camino que sale entre los mojones 607/608 de la ruta Nº 3 y es el que utilizan los que viajan desde Buenos Aires. Tiene el siguiente desarrollo:

- 0 Kms. Corresponde al mojón 607/608 de la ruta nacional Nº 3.
- 11 Almacén. Combustible.
- 16 Doblar a la derecha.
- 22 Doblar a la izquierda.
- 22,400 Puente La Soberana sobre el río Sauce Grande.
- 24 Empalme de caminos con Bajo Hondo y Ruta 3. Doblar a la izquierda.
- 38 Entrada al parque de Pehuén-Có.
- 40,200 Playa de Pehuén-Có.

El segundo de los caminos es conocido como el de San Román y tiene como punto de partida el cruce del camino con esa localidad en el km. 616/617 de la Ruta 3. Tiene una extensión de 24.400 kilómetros y empalma con el anterior después de cruzar el puente de La Soberana. Representa una economía con respecto al anterior de 6 kms. de camino de tierra. La tercera alternativa se inicia en el km. 635 de la Ruta 3 y tiene



Vista de la proa del Roma, una vivienda que imita a un barco, construida con cemento armado dentro del parque urbano de Pehuén-Có, a 300 metros del mar.

una extensión de 36.700 kilómetros. Es el que utilizan los que viajan desde la zona de Bahía Blanca.

Su desarrollo es como sigue:

- 0 Kms. En el km. 635 de la ruta 3, cerca del puente Las Oscuras sobre el río Sauce Grande, en reparación y actualmente habilitado en una mano.
- 11 Empalma con el camino de Bajo Hondo.
- 20 Empalme con los dos accesos anteriores a Pehuén-Có.
- 36,700 Playa de Pehuén-Có.

La cuarta forma de viajar a este balneario es el camino de Bajo Hondo sobre una distancia de 52 kilómetros y es el empleado por los veraneantes de Punta Alta. Empalma a los 25 kms. con el anterior.

BALNEARIO CLAROMECO

El balneario Claromecó es una antigua población enclavada en uno de los sectores de playa más hermosos de la región. Se levanta junto a la desembocadura del arroyo Claromecó, que en araucano significa "tres aguas con junquillos", con referencia a los tres brazos que lo forman; de ahí ese nombre o el de Tres Arroyos. Es de características arenas oscuras y se atribuye su coloración al hierro y yodo que contienen.

Es un paraje marítimo pleno de cautivantes sugerencias, con frondosas arboledas, donde la naturaleza ayudada por la mano del hombre se muestra grandiosa y atrayente. La población, levantada frente al mar, tiene el aspecto de una simpática villa veraniega en plena evolución.

El conjunto urbano formado por chalets y casa de veraneo corre paralelo al crecimiento constante de su comercio y hace grata la estada del turista.

Los pintorescos alrededores contribuyeron, tanto como la bondad de su playa, a fomentar su atractivo como centro de veraneo de promisorio arraigo.

Merece especial mención para ser

visitada la División Vivero y Estación Dúnicola San Francisco de Bellocq, con una notable obra de forestación de variadas y costosas especies de pinos, acacias, cipreses, álamos, eucaliptos, etc. El parque de esta colonia, en el cual puede cifrarse el porvenir y la atracción de Claromecó, está surcado por buenos caminos que los visitantes pueden recorrer en automóvil.

Otra excursión interesante la ofrece el faro de Claromecó, a dos kilómetros del balneario. Puede visitarse los jueves por la tarde.

La pesca comercial industrializada es la del cazón. Existen en la localidad tres saladeros que han proporcionado nuevas fuentes de labor a la creciente población urbana.

El balneario Claromecó se encuentra a 22 kilómetros de San Francisco de Bellocq, vieja población que dispone de ciertas comodidades para el turista y el automotor.

Para viajar en auto a este balneario es necesario llegar a Tres Arroyos, desde donde se inicia un camino de 72 kilómetros de extensión cuyos primeros 14 son pavimentados y corresponden a la ruta nacional N° 228, y los restantes 58 kilómetros a la ruta provincial N° 73, de tierra mejorada. Este último trecho final sólo presenta dificultades en caso de lluvia.

A pesar de atravesar una rica zona agropecuaria, los recursos para el automovilista son escasos. Se saldrá de la plaza San Martín de Tres Arroyos, por el bulevar Belgrano. A las diez cuadras se adoptará el camino hacia la derecha (bulevar Primera Junta), que corresponde a la ruta nacional N° 228. A los 14 kilómetros se abandonará el pavimento para seguir por el camino provincial N° 73, que se inicia a la derecha.

El desarrollo total de esta ruta es el siguiente:

- 0 Kms. Tres Arroyos (km. 494 de la Ruta Nacional N° 3). Allí se

dispone de toda clase de comodidades tanto para el viajero como para el automotor. Salir por el Boulevard Belgrano, Boulevard Primera Junta y Ruta 228.

- 1 Adoptar la Ruta Nacional N° 228 hacia la derecha, en la dirección de Necochea.
- 2 Paso a nivel con guardabarros.
- 2,6 Puente sobre el 2º brazo del Tres Arroyos o Claromecó.
- 3 Puente sobre el 1er. brazo del Tres Arroyos o Claromecó.
- 14 Corresponde al mojón 126 de la Ruta Nacional N° 228. Adoptar la Ruta Provincial N° 73, hacia la derecha.
- 18 Cruce de camino Tres Arroyos-San Francisco Bellocq.
- 19 Cruce Ruta Provincial N° 72. Acceso a San Francisco de Bellocq (2 km.). Combustible. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
- 61 Cruce de caminos a Lin Calel.
- 63 Escuela Agrícola San Francisco.
- 70 Entrada a la División Vivero y Estación Dúnicola.
- 72 Balneario Claromecó. Estación de servicio. Taller Mecánico. Gomería. Restaurant.

BALNEARIO ORENSE

El balneario Orense está en el lugar geográfico denominado Punta Desnudez, famoso por la abundante pesca y sus almejares. Se levanta la simpática villa veraniega de unas cien casitas, al resguardo del famoso "Médano Cuarenta", que tanto trabajo dio para su fijación definitiva. Cuenta con un hotel discreto.

Para los amantes de la naturaleza que buscan un reparador descanso, nada mejor que la playa de Orense, solitaria, con masas rocosas y médanos de grandes proporciones que le otorgan características propias. Dentro de la precariedad de sus medios para la recepción de turistas, son cada vez más numerosos los veraneantes que prefieren el pleno sosiego de sus arenas, su fresca brisa, ideal para estar tranquilo, olvidar y descansar.

Para viajar a esta playa, siempre con nuestro criterio de utilizar al máximo las rutas pavimentadas, se deberá adoptar la ruta nacional número 228. El camino de acceso a la elegante localidad de Orense está a 85 kilómetros partiendo de Necochea, o a 47, desde Tres Arroyos.

Desde la localidad de Orense, en lugar de regresar a la ruta N° 228, cerca de su mojón N° 85 se puede, para aquellos que les interese viajar en la dirección de Necochea, adoptar la ruta provincial N° 72 de tierra, que pasando por Cristo Muerto empalma con la N° 228 en la localidad de Energía. La economía de recorrido es de unos veinte kilómetros.



Plaza San Martín de Tres Arroyos. La foto muestra la estatua ecuestre del Libertador y la iglesia matriz.

El desarrollo de la ruta hasta el balneario Orense es el siguiente:

0 Kms.	Corresponde al mojón 85 de la Ruta Nacional Nº 228. Almacén. Adoptar el camino hacia Orense.
16	Cruce de caminos. Tomar hacia la derecha.
19	Cruce Vías Muertas. Cruce de caminos a Cristiano Muerto, 7 km. Pasada las vías, tomar hacia la derecha la Ruta Provincial Nº 72 por espacio de 9 kms. y se llegará a Orense.
28	Orense. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
43	Balneario Orense. Restaurant.

BALNEARIO OCEANO

Este pequeño centro de veraneo se halla situado al sur de la localidad de Copetonas, para llegar a la cual existen dos caminos desde la ruta nacional Nº 3. Uno nace en el mojón 516 y el otro en el 530. Por el primero, hasta la costa del mar hay que recorrer 64 kilómetros, y por el otro, diez menos. Se encuentra en mejor estado el más antiguo, que es el más largo y que se inicia 20 kilómetros más allá de los accesos a Tres Arroyos. Desde Copetonas, donde convergen ambos caminos, hasta el mar, hay que recorrer 30 kilómetros que sólo empeoran en caso de lluvia. Varios chalets y dos

pequeños hoteles distribuidos en un amplio sector, permiten un descanso integral, sobre todo para aquellos que buscan el pleno contacto con la naturaleza, lejos de las exigencias sociales. La vida es sencilla y apacible. Las excursiones, la caza y la pesca comportan una amable estadía. Se dispone de una playa que la vista no puede abarcar, y su clima suave con tonificadoras brisas marinas, es aprovechado por el corto número de veraneantes que allí concurren durante las vacaciones estivales.

BALNEARIO ORIENTE

La extensa playa del balneario de la localidad de Oriente permite disfrutar de la majestuosa inmensidad de la naturaleza. Un corto número de chalets y una humilde hostería constituyen el núcleo habitable del balneario. El sector de costa que actualmente se emplea para las actividades veraniegas está a unos dos kilómetros de la desembocadura del río Quequén Salado y se lo conoce como playa Marisol. De todas las que visitamos es la más apropiada para quienes desean huir de las aglomeraciones. Las arenas de Oriente tienen el mérito de ofrecer las más grandes almejas que se obtienen en

todo el sector que visitamos en esta oportunidad. Asimismo, la pesca ofrece excelentes oportunidades. Últimamente se anotaron varios éxitos, entre los cuales cabe consignar un tiburón de 2,23 metros y de 55 kilos de peso, y una corvina negra de 20 kilos que se pescó en la desembocadura del río Quequén.

El balneario dista 22 kilómetros de la población de Oriente y 44 de la ruta nacional Nº 3, en su mojón 539, donde se halla instalada la estación caminera del Automóvil Club Argentino. El camino está bien balizado y es de tierra con sectores con mejoras, que lo hacen transitabile en todo tiempo y dificultoso en caso de lluvia. Las alternativas son éstas:

0 Kms.	Estación caminera del A.C.A. en el km. 539 de la Ruta Nacional Nº 3. Adoptar el camino hacia el Sur.
22	Cruce vía férrea muerta.
22	ORIENTE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.
44	Balneario Oriente •

Una vista de la calle principal y acceso al balneario de Monte Hermoso.

CUADRO DE DISTANCIAS

De Buenos Aires a Tres Arroyos	494 km.
De Buenos Aires a Necochea (por Juárez)	538 "
De Buenos Aires a Coronel Dorrego	593 "
De Buenos Aires a Monte Hermoso	632 "
De Bahía Blanca a Monte Hermoso	107 "
De Tres Arroyos a Claromecó	72 "
De Necochea a Balneario Orense (por Energía-Cristiano Muerto)	116 "
De Tres Arroyos a Balneario Océano	92 "
De Irene (Estación del A.C.A. en el km. 539 de la Ruta Nacional Nº 3 a Balneario Oriente	44 "
Del km. 607 de la Ruta Nacional Nº 3 al Balneario Pehuén-Có	40 "
Del km. 606 de la Ruta Nacional Nº 3 a Monte Hermoso (orillas del mar)	26 "
Del km. 530 de la Ruta Nacional Nº 3 a Balneario Océano	54 "
De la Ruta Nacional 228 (Tres Arroyos-Necochea) a Claromecó	59 "
De la Ruta Nacional 228 (Necochea-Tres Arroyos) a Orense	43 "
De Necochea a Tres Arroyos (Ruta Nacional 228)	142 "
De Juárez a Necochea	139 "

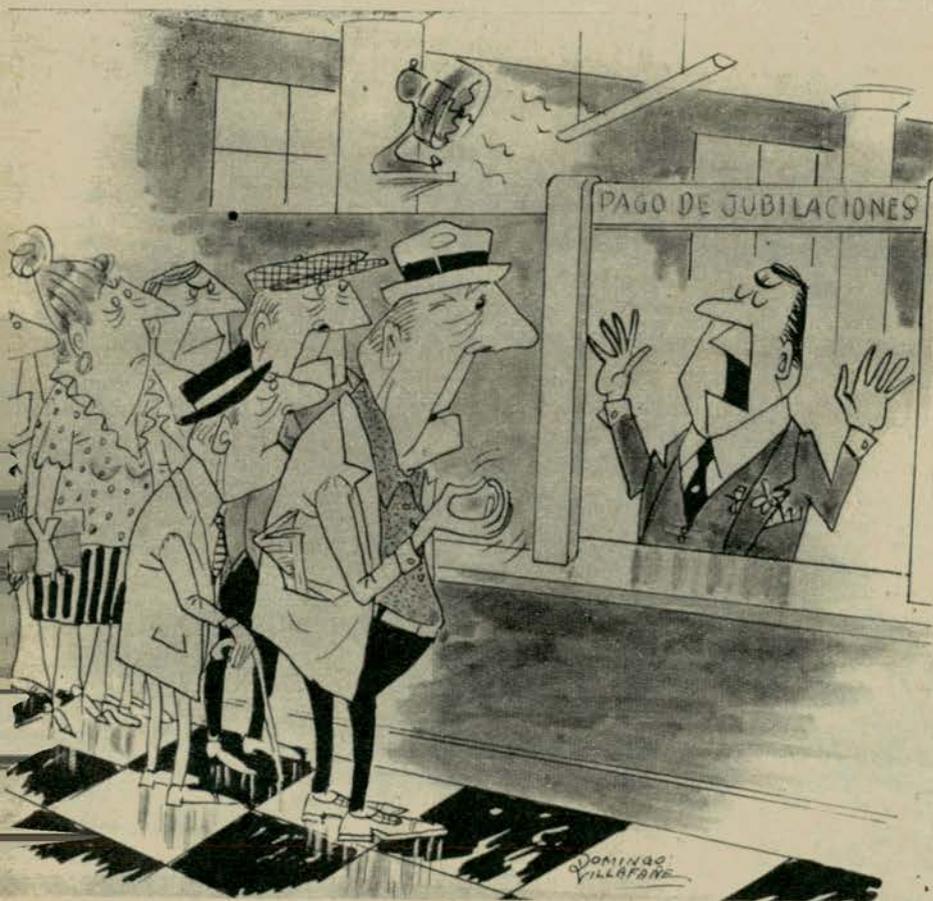


¡OH EL DÍA DE...

Por PIOLIN DE MACRAME

Para AUTOCLUB

Ilustró VILLAFANE



CADA día aparecen más días. El comercio ya no sabe qué hacer para obligarnos a comprar. Y ahora se alía con los compromisos personales. Creándonos compromisos personales. Incitándonos a acordarnos a fecha fija. De lo que queremos recordar todos los días. U olvidar todos las días.

I

Hay días antiguos. Como quien dice con tradición. Por ejemplo, el día de los niños pobres. Pero ya casi no se usa. Tal vez porque los niños pobres de antes ya no son

niños. O se han vuelto "self made man". Es decir, empresarios. También había el día del kilo. Pero hoy parece una broma decirlo. Porque es un kilo de día. Son tradicionales el día de Todos los Santos y el Día de los Muertos. Que vienen juntos. Tal vez porque todos los santos están muertos. Ese día sube el precio de las flores. Porque coincide con el día de la oferta y la demanda.

II

Hay celebraciones que no caben en un día. Habría que crear el mes

o el año de... Por ejemplo, no puede existir el día de la inflación. Ni el día del pavimento roto. Existe, en cambio, con precisión absoluta el día del pagaré vencido. El día del cumpleaños. Y el día del olvido. O sea el aniversario del casamiento.

III

Hay días muy vagos. Por ejemplo, el día menos pensado. El día de la justicia. Y el día de pago para los jubilados. Nunca se sabe en qué día caen. También hay días que caen de noche. Son los días que forman la noche de los tiempos. Nunca se ha sabido que se ha hecho el día correspondiente a esa noche. Por lo que se sospecha que el tiempo sea trasnochador impenitente.

IV

Hay omisiones injustas. ¿Por qué no existe oficialmente el día de la infidelidad? En ese día se permitiría a los perros morder a sus amos. Y a las esposas mandar pequeños obsequios a la secretaria del marido. Deberá crearse el día del número equivocado. En el que no se podría hablar por teléfono. Para darle asueto al número equivocado. Y el día del contrabandista. Que abarcaría todo el año. Y mucho más.

V

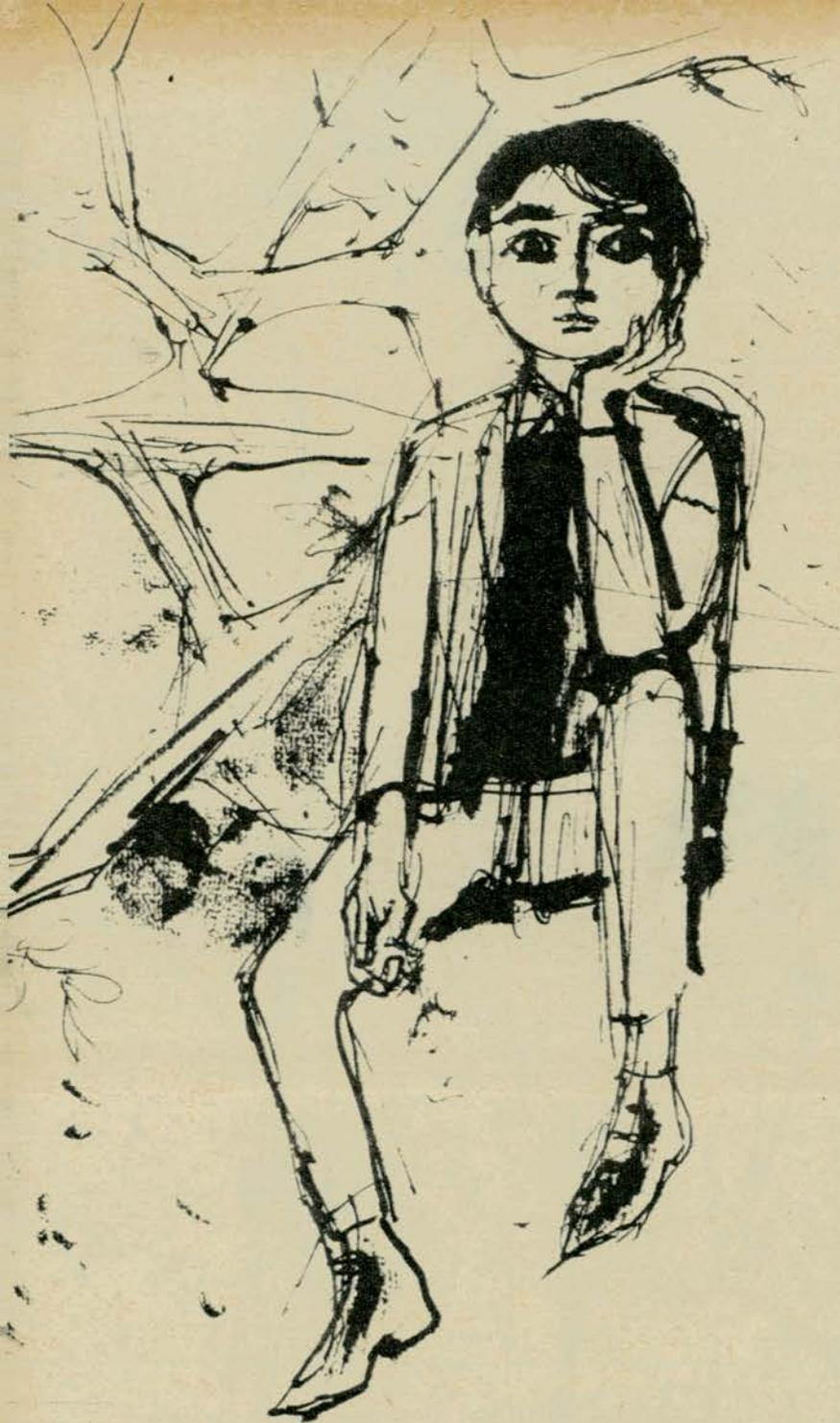
Pero hay algo tierno en los días nuncupatorios confieso que he escrito éste, ¡oh!, nada más que para encajar esta palabra. (Hace años que me gusta). Algo que nos compromete. Por ejemplo, en el Día de la Madre. Si ya no la tenemos. Andamos buscando afanosamente cualquier madre. Que signifique nuestra madre. Y eso sólo para en el Día de la Madre. Pero debería pasarnos siempre.

EL GRAN INTERROGANTE

Por EDUARDO ZAMACOIS
Para AUTOCLUB
Ilustró LISA



A. J. 158



TENIA don Santiago Ramón y Cajal una magnífica cabeza de místico español: la calva reluciente, el semblante alargado, la nariz aguileña, la tez cobriza, las mejillas demacradas y tristes, la barba en punta; y sobre tantos rasgos afirmativos, llenos de terquedad, una penetrante expresión de desaliento. Mientras hablaba —lo que hacía muy sobriamente— sus facciones permanecían inalterables y sus manos apenas accionaban. Hablaba, pues como lo haría una estatua, y su voz era reposada, apagada y monótona; la voz íntima, distraída, sin modulaciones, del pensador habituado a discutir consigo mismo. Ignacio de Loyola debió de ser así. Un año antes de que la muerte le cerrase los ojos —aquellos ojos que durante medio siglo sirvieron de lazarillo a la ciencia— fuimos a visitar-

le. Apesarado por la adivinación de su próximo fin, le hallamos menos comunicativo que otras veces. Había enflaquecido y en sus dedos, del color de la cera, se advertía un ligero temblor. Para distraerle dimos a nuestra conversación un sesgo frívolo. Le hablamos de nuestros días de estudiantes.

—Yo, maestro —le dije— fui discípulo suyo.

Me miró profundamente, de hito en hito.

—¿Cuándo?... No me acuerdo.

—¡Oh!... Hace mucho tiempo. Su cátedra la explicaba usted a las diez de la mañana. Y... voy a confesarle un secreto: su aparición era para nosotros un motivo de risa.

Sospecho que esta declaración le mortificó. Sus cejas se fruncieron. Proseguí:

—Nosotros estacionábamos delante

del Colegio de San Carlos, más que para tomar sol —que muy a menudo faltaba —para requebrar a las muchachas. Usted, invariablemente, aparecía por la acera opuesta, y al enfrentarse con la puerta de entrada se desabotonaba el gabán y miraba el reloj, como para cerciorarse de que no llegaba con retraso.

Cajal me interrumpió, pero sin mirarme, como si monologase:

—Es posible, sí... Me gusta ser exacto... Es posible...

—Es —insistí— como se lo cuento. Luego de guardarse el reloj —entonces no había relojes muñeberos— y antes de cruzar la calle, se abotonaba usted el abrigo, pero equivocándose, o sea metiendo el primer botón, suponíamos, en el segundo ojal. Esta tontería era lo que desataba nuestro buen humor.

Distraído, el Maestro contestó:

—Sí, no me sorprende; la juventud ríe fácilmente...

Y a continuación, mortificado por el miedo a decaer, a envejecer:

—¡Me extraña no acordarme del nombre de usted!... Indudablemente mi memoria empieza a debilitarse...

—¡No culpe usted a su memoria! —exclamé pesaroso de haberle hecho daño—. Usted no podía acordarse de mí porque yo era un alumno que casi nunca iba a clase; y no iba porque precisamente a esa hora, a las diez de la mañana, me esperaba una mujer; la que había de ser protagonista de mi novela "Punto Negro"; Matilde Lázaro, se llamaba...

Después de una pausa, concluí:

—Yo no sé, Maestro, si faltando a clase hice mal o hice bien.

Hubo un largo silencio. Ramón y Cajal miraba al suelo. Con sus dedos afilados se estiraba la barba. Parecía reflexionar. En la media luz que llenaba la habitación su rostro se acusaba descolorido, anguloso y perplejo. De pronto, como suspirando:

—¡Nadie sabe —murmuró— cuándo hace bien ni cuándo hace mal!...

Estas palabras, consideradas en sí, valen muy poco. Son triviales, vulgares. ¡Todos las hemos dicho alguna vez!... Pero en labios de un sabio que había conquistado la inmortalidad tienen un inmenso valor. La amargura que entrañan y el acento de infinita desilusión con que fueron pronunciadas nos sugieren la siguiente pregunta: ¿Estaría el Maestro, al término de su gloriosa carrera, arrepentido de haber consagrado su vida al estudio? Y si era así... ¿quién mediría su angustia, la infinita amargura de morir sin haber conocido la suprema verdad?...

Cuando yo era niño, mi padre, todos los domingos, me daba una peseta.

—¡Toma —decía—, para que te diviertas!...

Aquella peseta me convertía en el ser más feliz de la tierra. Con ella me sentía todopoderoso. ¿En qué emplearla?... ¿En un juguete?... ¿En dulces?... No lo sabía, porque yo lo quería todo... ¿En subirme a un tiovivo?... ¿En ir al teatro?... Y, luego

de gastarla... ¡en lo que fuese!... ya de regreso a mi casa, experimentaba una duda semejante a la que roía el corazón del Maestro: la terrible inquietud de haber disipado malamente mi tesoro, y a mi propio me decía lo mismo que él me dijo: "¿Habré hecho mal?... ¿Habré hecho bien?..."

La mayoría de las personas determina el rumbo que ha de dar a sus actividades entre los veinte y los treinta años. Pasada esa edad, que Dante considera "il mezzo de la vita", muchos refirman sus primeros triunfos y llegan a ser célebres, o ricos; otros muchos naufragan. Cumplidos los cuarenta, aún puede un hombre inteligente y animoso rehacer su porvenir, porque la experiencia llega frecuentemente adonde los fervores juveniles no alcanzan. Más allá de los cincuenta años ya nada nuevo nos espera, sino es la derrota, el olvido.

Una revista americana ha entrevistado a doscientos mendigos para preguntarles: "Usted fracasó en la vida, ¿por qué?...".

Unos —la mayoría— atribuyeron su infortunio al amor; otros a la bebida; éstos lo achacaron a una enfermedad; aquéllos, "a la ingratitud de los hijos"; quien "a su orfandad", quien, sencillamente "al destino"... De los doscientos hampones únicamente ocho no se mostraron arrepentidos de haber malversado su existencia. Los restantes, más o menos explícitamente reconocieron sus errores y declararon que, a poder desandar lo andado, observarían una conducta distinta. Ninguno, sin embargo, precisó lo que hubiera hecho. ¡Como Cajal!... La peseta que mi padre me regalaba los domingos, se parece a la vida que nos dan al nacer.

El niño se pregunta:

—¿En qué gastaré la peseta?

Y el hombre:

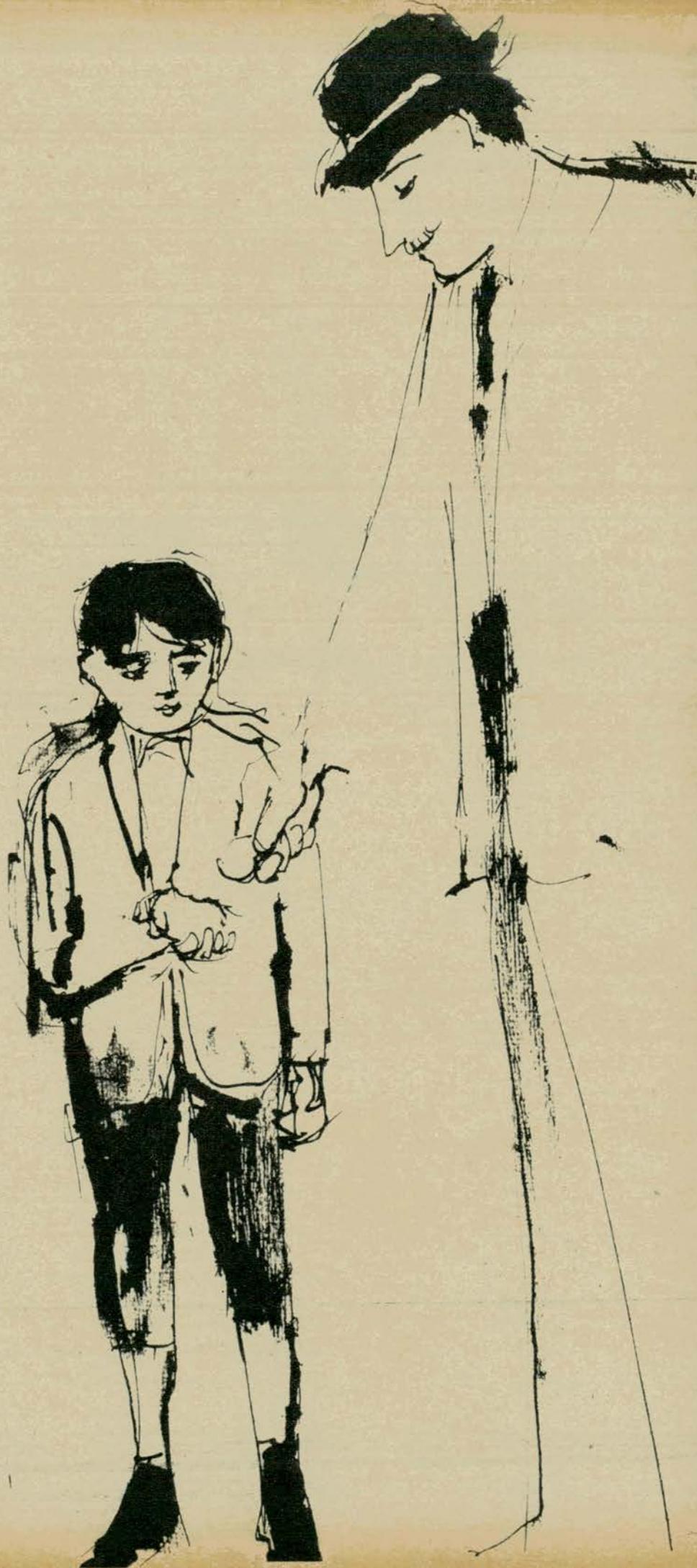
—¿En qué gastaré la vida?

Y cuando la jornada termina los dos están tristes, porque ninguno sabe fijamente si su fortuna la empleó bien... o la empleó mal...

CELEBRA LA CIUDAD DE RUFINO SUS BODAS DE BRILLANTE

La ciudad de Rufino se dispone a celebrar jubilosamente su 75 aniversario con la realización de una serie de actos deportivos, sociales y culturales que habrán de contar, a no dudarlo, con fuerte apoyo popular.

Ubicada estratégicamente en los confines del sur santafesino, Rufino ejerce su influencia en una amplia zona y está dotada de eficientes servicios públicos que colocan a esa ciudad en un plano de envidiable progreso. La población fue fundada el 29 de marzo de 1889 por los hermanos Gerónimo y Francisco Rufino y mereció la categoría de ciudad en 1929.



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

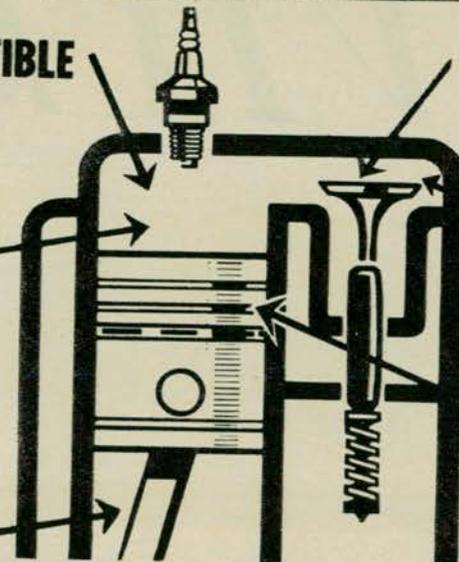
MEJORA LA ACCION DE LAS VALVULAS

RENUOVA LA POTENCIA Y COMPRESION PERDIDAS

RELLENA DESPERFECTOS

ELIMINA EL GOLPE DE PISTON

ELIMINA EL ESCAPE DE ACEITE POR LOS AROS



"MOTALOY" ACTUA MIEN- TRAS UD. MANEJA!

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



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



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

Mantenga su motor en 0 Km.!

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, semi-remolques, ómnibus, etc.

COMO TRABAJA MOTALOY

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

ATENCION: culde que tenga la faja de garantía intacta.



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

El tesón de un hombre dio origen a

varría, en "La Insurrección del Sur" publica por primera vez un documento fechado en la Boca del Salado el 6 de noviembre de 1839, dirigido al contraalmirante Leblanc y firmado por Francisco Villarino, que

CHIVILCOY

*Luchó contra la tiranía de
Rosas y vio cumplidos
sus sueños de civilizador*

Por

MARIA DE VILLARINO

Para AUTOCLUB

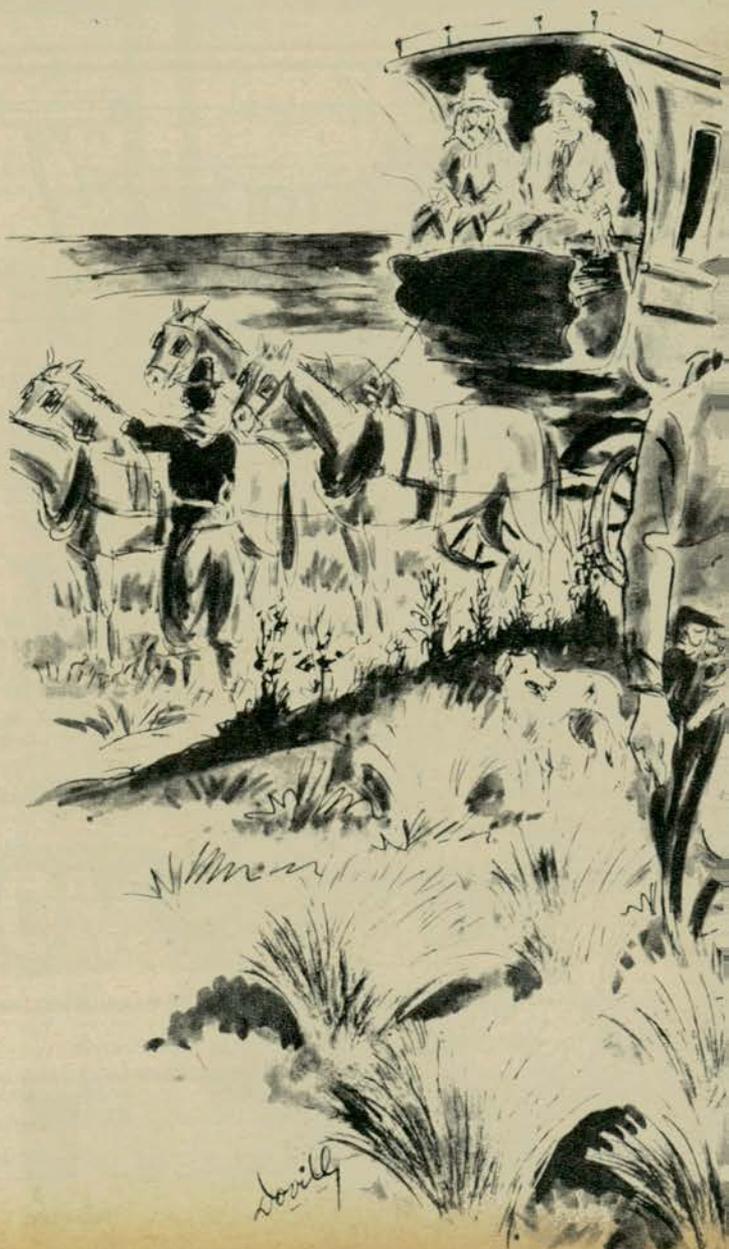
Ilustró DOVILL

EL fundador de la centenaria ciudad de Chivilcoy, don Manuel Villarino, nació en Buenos Aires el 17 de julio de 1816. Si su ciudad natal abrió en asombro sus primeras miradas, el campo le ofreció desde su infancia lo demás: una tierra limpia y fuerte para transformar en obras de amor lo que sustentaba en promisión. Esta fue su primera escuela. Hasta su adolescencia, Manuel Villarino vivió en la posesión rural de sus padres, en Magdalena, provincia de Buenos Aires.

"La vida en los campos —escribe su hijo Mariano—, lejos de su familia a los 18 años y en esa época en que el espíritu gaucho se hallaba en completo desarrollo, no podía menos que impresionar su imaginación y hacerlo gaucho también como los seres que lo rodeaban; pero a pesar de la bota de potro y el chiripá, su vestir habitual, no se desvió su instinto de civilizador, y si bien su inteligencia no se ilustró tempranamente, la soledad con sus misterios sirvió para hacer del gaucho un hombre útil. Sus primeros ensayos literarios le hicieron conocer su ignorancia y desde entonces la lectura y la música completaron gran parte de su tiempo. El hábito del estudio y su contracción laboriosa fueron cualidades dominantes en él, de tal manera que unidas le dieron esa capacidad de trabajo organizado e inteligente que se pone claramente de manifiesto al transformar la estancia de sus padres en un establecimiento de gran importancia."

Al servicio de la Patria

Este mismo tesón para hacer efectiva la prosperidad de su patrimonio es el que puso al servicio de su patria. Había vivido desde niño a la sombra de la tiranía. El fervor de su juventud le impuso una guía de luz ante los cerrados caminos de la libertad que maniataban el espíritu del hombre. A los 23 años, alentada su ardiente fe por el ejemplo de sus mayores, participó con su padre, don Francisco Villarino, por entonces juez de paz de Chascomús, en la Insurrección del Sur, junto con Castelli y Rico, como ayudante del coronel Crámer. Esteban Eche-



dice, entre otras cosas: "He llegado a este punto comisionado por un considerable número de hacendados, propietarios del Sud, que han dado el grito de libertad contra el tirano Rosas. Este movimiento tuvo lugar en el pueblo de Dolores, en la noche del 29 pasado, y la decisión y entusiasmo de los habitantes de todas clases es tal, que desde la fecha indicada hasta ayer teníamos más de tres mil ciudadanos a caballo perfectamente armados.

De todas partes de la campaña vienen a reunirse los milicianos y los ciudadanos. Varios cantones se han sublevado, cuyas fuerzas se hallan hoy reunidas a la división, entre ellas las que guarnecía este punto al mando del teniente coronel D. Francisco Olmos, la de Atalaya y Sauce, dejando esta última a su jefe. Detalles más importantes y minuciosos el portador de ésta dará a S. E.

A la vez que en este momento se estacione en este punto alguna fuerza naval y que S. E. coopere en esta obra importante". Después de

recomendar la seguridad del portador a fin de ser transportado a Montevideo, saluda y firma: Francisco Villarino.

Castigo, prisión y exilio

Esta frustrada aurora de heroísmo y rebeldía en la que el joven Manuel Villarino tomó parte con su padre le significó la pena de prisión después del castigo de una sufriente travesía a caballo en pelo; desde Dolores a Buenos Aires, maniatado en un cilicio de cuero fresco que le martirizaba las manos a medida que iba secándose bajo el sol.

Algún tiempo después, logrado el indulto de la pena máxima, consiguió evadirse de la ciudad natal a la Banda Oriental, con su padre. Allí constituye su hogar con Doña Mariana Lapido, dama patricia, hija del coronel Lapido, héroe de la Independencia del país que los acogía. Allí nace su hijo Mariano y allí, poco tiempo después, muere la esposa. Su hijo cuenta que el golpe fue demasiado rudo para no producir un cambio en su carácter. "Le he oído de-

cir —agrega— que sintió la necesidad de creer en la inmortalidad. Su refugio fueron sus autores predilectos, Lamennais, Chateaubriand; así pasó algún tiempo con el espíritu absorto, pero sereno con la fe robustecida en la meditación".

Perdidos sus bienes por el sitio de Oribe, Manuel Villarino regresa a Buenos Aires. Después de desempeñar tareas en una estancia de la Provincia de Buenos Aires pasó a las tierras llamadas de Chivilcoy a realizar algunos trabajos de topografía que le habían sido confiados. Allí tuvo la oportunidad de vincularse con D. Diego White, el que le ofreció el cargo de mayordomo en un establecimiento que tenía en las márgenes del Salado. La zona estaba poblada de indios y los malones destruían vidas y haciendas. Al llegar a la estancia de White, Manuel Villarino recibió la primera noticia; su antecesor y su familia habían sido asesinados la noche anterior. Esto, en lugar de hacer vacilar su firmeza, contribuyó, por el contrario, a alimentar nuevas y valientes energías. Fortalecido por la conciencia de su utilidad, comenzó a poner en

práctica los medios necesarios que servirían para defender la seguridad de los pobladores de esa zona. Así es como de inmediato construyó una azotea que se llamó "la azotea de Villarino", verdadera fortaleza cuyo cañón más de una vez puso en fuga a las bárbaras hordas de la campaña. Este primer mojón que en medio de esas comarcas amenazadas planta con mano firme anticipa el espíritu del futuro fundador.

Sus demandas

Dedicado a la agricultura pasa en esas tierras algunos años. Una larga y acariaciada idea desvelaba constantemente sus labores y sus sueños. Fundar allí el nuevo pueblo de Chivilcoy. Y un día comienza la ardua tarea. Federico Soarez, juez de paz de la comarca desde el año 45, fue uno de los que apoyaron con más entusiasmo la idea de Villarino; las sucesivas gestiones ante el gobierno desde ese momento, ponen de manifiesto en una serie de documentos, su constante empeño de vencer todos los obstáculos que se opu-



sieran a ese fin. Así continúa varios años recomenzado siempre. En 1852 el ministro Juan María Gutiérrez, en nota a Manuel Villarino, le dice "que ha visto con complacencia el celo inteligente que pone en el progreso y bienestar de los habitantes de su jurisdicción: que inmediatamente se ocupará de dictar las medidas necesarias para ocurrir a las necesidades le expone en la citada nota; que le señale cuáles son los propietarios de tierras que se hallan dispuestos a ceder el área suficiente para el pueblo y ejido que se propone fundar, etcétera".

Las agitaciones que conmovían al país vuelven a postergar sus demandas. Pero el 5 de setiembre de 1853, Villarino, a la sazón juez de paz, se dirige al nuevo ministro de gobierno D. Lorenzo Torres: "Este partido (Chivilcoy), que tiene una población crecidísima con respecto a los demás y como ochenta leguas cuadradas de superficie poseídas por veintiocho individuos, necesita urgentemente un centro de población para difundir allí la civilización con sus respectivos misioneros, el párroco, el maestro de escuela, la autoridad civil y municipal, que de todos con excepción del juez de paz, se carece hasta hoy.

"Pues bien, señor Ministro, con siete u ocho mil habitantes que no poseen un palmo de tierra en propiedad, en carácter de labradores, comerciantes y peonadas; y distribuyéndoles algunos solares en propiedad, cuánto favorecería a la creación de un centro de población en el partido; cosa indispensable previa para el establecimiento de una escuela, una capilla y oficina policial.

"Para esto, pues, que interesa tanto al progreso moral y material es que solicito y ruego a V. E. interponga su influencia para que se concedan una a dos leguas cuadradas en propiedad pública, que están en enfiteusis para proceder inmediatamente a la construcción de los objetivos que se indican. La comisión que se designe al efecto buscará el mejor lugar en estos terrenos." Y agrega más adelante: "El ministro comprende mejor que yo cuánta moralidad envuelve la adquisición primaria de una propiedad raíz, porque surge de ella la idea de estabilidad, mejora de habitación y ventajas para el desarrollo familiar; reitero mi solicitud preocupado con la idea que la instrucción religiosa y primaria es el único germen que asegura un progreso positivo en el porvenir del país".

La fundación de Chivilcoy

El 21 de octubre de 1854, con ausencia del gobierno, la comisión, compuesta por diez vecinos, designada para buscar el mejor lugar en esos terrenos, reunida en la chacra de Federico Soarez, discute el punto más delicado: el lugar donde se-

ria emplazado el centro del pueblo. Ochenta leguas cuadradas ya eran de por sí asunto demasiado difícil. Como las opiniones están divididas y no se llega a ningún acuerdo, resuelve elegir el punto recorriendo el campo.

El alba del día 22 de octubre, la galerita, en cuyo interior viajaban don Calixto Calderón y Manuel Villarino, con una pala y un recado de escribir para labrar el acta en el punto que habría de elegirse, se pone en marcha. Integran con ellos la comisión de los diez vecinos — excepto Cayetano Castro —, Manuel López, Antonio Bermejo, Mariano Benítez, Gabriel Ramírez, Anastasio Chaves y Valentín Coria. Poco a poco se les une un grupo de más de doscientos vecinos, a caballo.

Hasta las 4 de la tarde de ese día recorren el campo. Las disidencias acaloran los ánimos, hasta que uno de ellos echa a correr la galera hacia el Este y la detienen de pronto para que allí arrojaran la pala; pero Fernández Coria la arrebató y huye como un gamo joven en dirección al Sur. Cuando sus compañeros lo gran alcanzarlo, la pala, como por milagro, queda reciamente clavada en la tierra.

El sol de la tarde iluminó por primera vez el centro exacto donde comenzaría a latir el corazón de una próspera ciudad.

Así, el 22 de octubre de 1854, quedó fundada la ciudad de Chivilcoy. El acta de fundación se levantó en ese mismo lugar, allí donde hoy murmura la fuente que perpetúa en la quietud verde y ancha de la plaza, el recuerdo de aquel nacimiento.

El trazado de la ciudad se debe a su fundador, Manuel Villarino, al que le fueron encomendados los trabajos topográficos. Admirador de

Norte América, toma como modelo su capital en cuanto a nomenclatura, simetría, distribución de plazas y orientación de calles. La organización del pueblo se realiza bajo su inspirada y activa ejecución.

Don Manuel Villarino ve nacer así sus amados dominios, cumplirse su sueño de colonizador, ver como su pueblo crece no sólo en el corazón de los que lo habitan y reciben el beneficio de su esforzada inspiración, sino en el de todos los que llegaron a creer con justicia en la pujanza de su progreso y de su cultura por los que trabajó hasta la hora de su anticipada muerte.

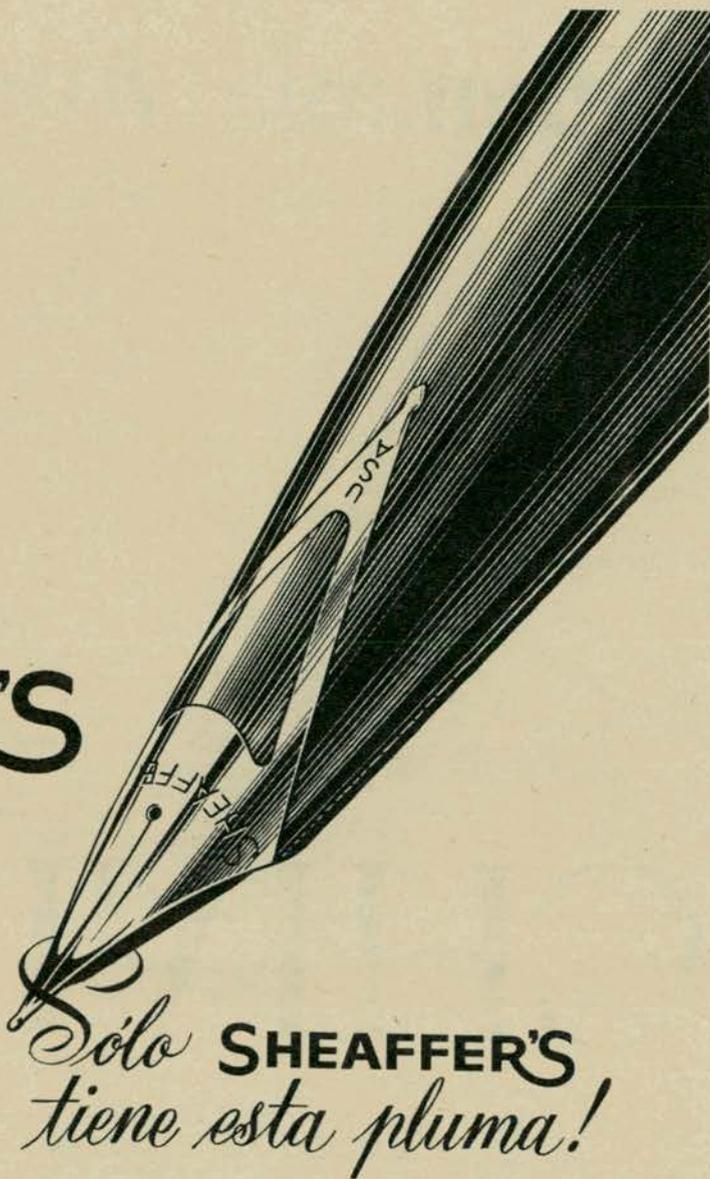
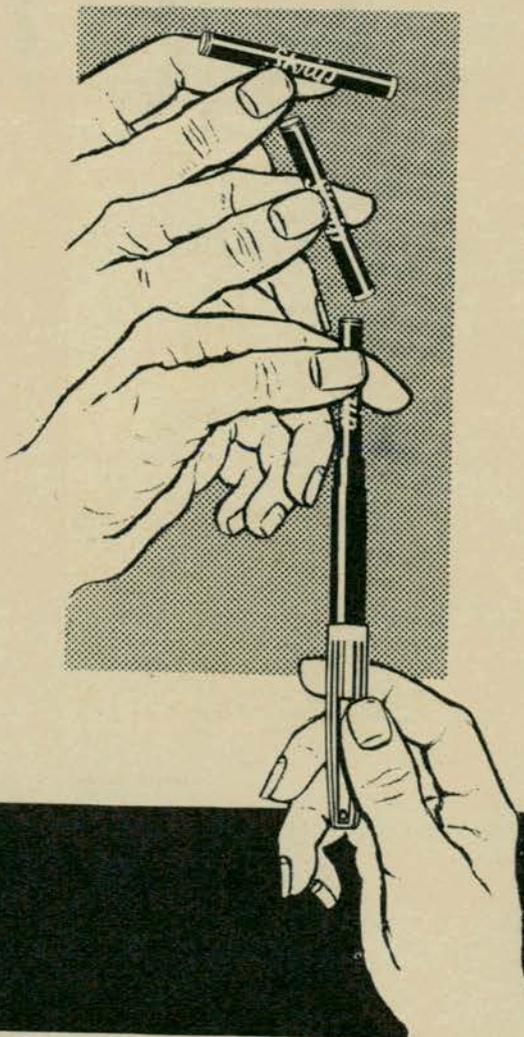
Palabras de Sarmiento

Sarmiento, el Gran Constructor, había de ser, naturalmente, uno de los grandes admiradores de Chivilcoy, como lo fueron Mitre, Avellaneda, Alsina, y también su hijo predilecto. Así lo reconoció el pueblo, que le ofreció una quinta cultivada en el ejido de la ciudad. Conmovidas palabras de Sarmiento agradecen tan acertado ofrecimiento: "Como si ustedes conocieran esa predilección de mi espíritu, han tenido la inspiración de ofrecerme lo único que sonrío a mi alma: un rincón de tierra plantado de árboles adonde volver un día a ser lo que fui, y nunca dejé de ser, pobre cultivador. Vuestra carta la tengo en un marco al lado de la del tirano Rosas, para comparar cuando me abatan los sabores de la vida pública, tan horrible en este país... Desde el primer momento —dice más adelante— llamé la atención Chivilcoy contemplando sus montes verdes, sorprendentemente aislado en el desierto. En mis carpetas de viaje están

(Pasa a la pág. 127)



Ud.
que es
hombre de
buen gusto
necesita
una
SHEAFFER'S
PFM



Solo **SHEAFFER'S**
tiene esta pluma!

El sistema de carga a cartucho
es rápido, limpio, cómodo.

El cartucho **SHEAFFER'S** lleva

Skrip

la tinta de mayor
venta en el mundo.

Packard Ralph Mengel, S.A.
W.A. Sheaffer Pen Co.

Toponimia Argentina

AUNQUE el partido de Chivilcoy fue creado el 28 de diciembre de 1845, en tierra de la antigua Guardia de Luján, los papeles de la colonia mencionan el nombre geográfico a partir de 1758. En aquel tiempo era una comarca lejana en los rumbos de la Pampa misteriosa. Como en otros pueblos y ciudades de la provincia de Buenos Aires, la nomenclatura oficial ha respetado el toponímico nativo. Chivilcoy o Chivico, como consta en documentos datados en las postrimerías del siglo XVIII, significa en el habla mapuche "mucho agua, agua buena...", según el tradicionalista Sebastián Barranco, que tres décadas atrás interrogó en ese sentido a un cacique centenario de Los Toldos, descendiente del bravo Coliqueo.

También fue el nombre de un activo reyezuelo de la Pampa. Pastor

victoria, se convirtió después de la gesta libertadora en terrible azote de los pueblos vecinos a la Gran Aldea y murió atravesado por el sable de un poblador.

Aunque la tierra del agua buena, según la poética traducción del nombre vernáculo, fue trajinada por temerarios capitanes de la conquista, ansiosos de aventuras, tras el rastro de imaginarias ciudades de los Césares, se incorporó definitivamente a la civilización a partir del pronunciamiento de Mayo. Fue el triunfiro Chielana quien congregó a los caciques comarcanos a inmediaciones de la Guardia del Luján. A partir de entonces la frontera se extendió más allá de la Cañada de Chivilcoy y aquel ambiente agreste, de ricos pastos y abundante regadío, atrajo las boyadas de invernada y, después, las primeras rejas de arado.

tor del agro bonaerense y el poeta y publicista Leopoldo Díaz.

El partido, creado en 1845, tuvo por límites las Saladas, Navarro y el fortín de Areco. Un año más tarde se nombró a Lázaro Molina primer juez de paz. El restaurador administraba la provincia como capitán de una gran estancia y el campo era rosista. Por eso Chivilcoy contribuyó más de una vez con vacunos y metálico para el sostenimiento de la guerra contra los unitarios. Vinieron después los días augurales de Caseros, mientras se extendían las pulperías, las casas de trato, las tahonas y las rancherías y los campos de pastoreo y las chacras rodeadas de cercos o de cinacina.

Urquiza y Sarmiento

Chivilcoy estuvo presente en las levadas de paisanos que se incorpora-

CHIVILCOY

*Pueblo de bello nombre indígena
surgió en los albores de la patria*

Por LUCIO ESPINOSA
Para AUTOCLUB

S. Obligado nos habla de un lanceiro indígena conocido en el amanecer de la Patria, por ese patronímico. Corría el año 1807...

—Gente extraña —le dijeron emisarios de Buenos Aires— ha desembarcado en la capital y venimos a pedirte alianza.

—Los españoles —replicó el cacique— olvidan pronto. Otros pactos de amistad hicimos y los violentaron. Nada queremos saber con el virrey.

—Sobremonte nos ha abandonado y un caudillo de los criollos, de los hijos de la tierra, pelea contra los extranjeros.

Chivilcoy contra el invasor

El cacique Chivilcoy, que tenía el ímpetu del coraje en la sangre ancestral, al frente de sus capitanejos se arrojó como un potro salvaje contra el invasor. Envalentonado por la

Hubo un precursor. Fue José Herrero, el primer criador de ovejas de la región. Las llevó arriando, entre pajonales y esteros. Juan Lacroze, Carlota Guzmán, Juan Pico y Jacinto Concha, que plantó el primer árbol, fueron otros tantos visionarios del actual emporio agricolagadero del Oeste, en aquellos heroicos tiempos de ranchos de adobe, corrales de palo a pique y mangrullos desde donde se oteaba el horizonte oloroso de gramillas, en previsión de un sorpresivo ataque indígena.

El antiguo Pago de la Costa del Salado, como también se denominó Chivilcoy, tuvo su primer teniente alcalde en 1836. Fue don Calixto Calderón, sanjuanino de origen y veterano de la guerra con el Brasil tronco robusto de conocidos vástigos chivilcoyenses: el magistrado Antonio Bermejo; Carlos Ortiz, can-

ron al ejército federal. Fue entonces cuando en sus campos apareció la gallarda figura de Urquiza y la un tanto estafalaria de Sarmiento, que imprimía los boletines del Ejército Grande en una alta y rústica carreta. Desde allí, fustigando a los troperos del general Virasoro, que había pisoteado un campo de trigo recién engavillado, hizo el panegírico de la cultura agraria y en lírico arrebató visionó la maravillosa realidad del futuro. El sembrador de ideas y de escuelas fue a partir de ese momento amigo dilecto de Chivilcoy, y tal fue su predilección por la laboriosa villa del Oeste, que se ha llamado el "pueblo de Sarmiento".

El gran sanjuanino, desde las más altas posiciones públicas, estuvo en contacto espiritual con los hijos más eminentes de Chivilcoy, quienes a nombre del vecindario le ofrenda-



Antes de finalizar el año 1963 fue convocada la Asamblea Ordinaria de Delegados del A.C.A. En la oportunidad fueron tratados diversos puntos vinculados con el quehacer de la Institución, como ser, entre otros, el Estatuto Social y las modificaciones introducidas en el mismo, adquisición de inmuebles, convenios con diversas provincias y el cálculo de recursos y el presupuesto de gastos para el ejercicio del año en curso



Un grupo de concejales metropolitanos recorrió con sumo interés las instalaciones de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A., interesándose por diversos aspectos de su funcionamiento. En la oportunidad, los visitantes fueron recibidos y acompañados por el Dr. César C. Carman, Presidente del A.C.A.; el Embajador Ludovico Loizaga, de la Comisión Asesora de la Escuela; el Sr. Domingo M. Armendáriz, Gerente General de la Institución, y el Ing. Gabriel Lamarque, Director de dicha escuela de capacitación.

ACTUALIDADES GRA

El ingeniero Mario L. Negri, Vicepresidente 2º del A.C.A., hace entrega de su diploma a la señorita Ana María Cañano, en el acto realizado para despedir a los egresados de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito de la Entidad.



Industrias Kaiser Argentina hizo donación del motor que aparece en la foto a la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A. En la ceremonia de entrega del mismo, de izquierda a derecha, el ingeniero Osvaldo Lanza, el Sr. Roberto Berlinghieri, el representante de la Escuela, Sr. Dario Vicentini, el gerente de Prensa y Difusión de I.K.A. Sr. Silvano Funes Guesalaga y el señor Julio Portilla, de la firma Berlingieri.



**CAMPEONES
CONSAGRADOS**

CAMPEON

desde 2 a 220 voltios en distintas capacidades

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

CHAMPION

Acumuladores
CHAMPION



El Campeón
de los
Acumuladores

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

FICAS DEL A.C.A.



Acompañan al presidente del A.C.A., Dr. Cesar C. Carman, algunos de los integrantes de la Comisión de Economía y Finanzas de la Entidad, la que se halla constituida por los señores D. Federico Lajud (presidente), Dr. Julio Alizón García, ingeniero Manuel Escasany, Dr. Juan M. Oneto Gaona, Dr. Enrique Sabena, D. Basilio G. Tchalidy, Cap. de Navio Ing. Luis M. A. Gianelli y D. Alberto J. Loza.



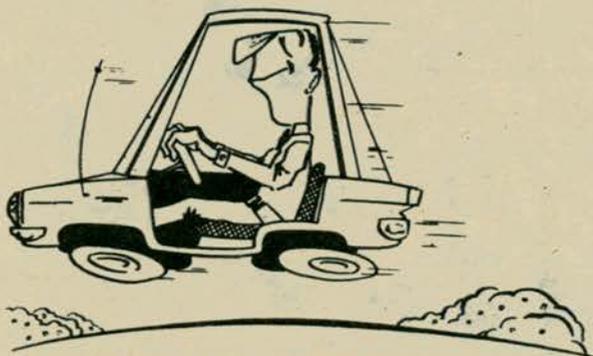
El Presidente del A.C.A., Dr. César C. Carman, hace entrega de la copa correspondiente al ganador del "Gran Premio Argentino de Carretera - Supernafta YPF - 1963", Sr. Carlos Pairetti. Aparecen también el Gerente Comercial de YPF, Dr. Domingo Cocco, el alto funcionario de esta última entidad, Sr. Tomás E. Flaherty, el Secr. del A.C.A., Dr. Saborido, y el Vocal Esc. Enrique F. Ghezzi.



Algunos de los integrantes de la Comisión Asesora de Guías y Cartografía, la cual está constituida por los señores Ing. Mario L. Negri (presidente), Ing. Belisario Alvarez de Toledo (vicepresidente), Ing. Oscar López (secretario), agrimensor Enrique Brane, Prog. Federico A. Daus, D. Luis F. Defferrari, ingeniero Luis José Magnani, Ing. Manuel J. Escasany D. Adolfo Castellanos Esquiú. A la derecha, el señor Antonio Rodríguez Báez.



En el acto de clausura del ciclo Cultural del A.C.A. correspondiente a 1963, tras las palabras alusivas del Presidente de la Entidad, Dr. César C. Carman (derecha), pronunció una disertación el Vicepresidente 2º, Ing. Mario L. Negri (izquierda), refiriéndose al tema "Pierre de Coubertin, fundador de los juegos olímpicos de la Era Moderna. Tokio, 1964". Luego se exhibieron diapositivas alusivas a los próximos juegos olímpicos y se proyectó la película "Tokio se prepara para las olimpiadas".



CINTURONES DE SEGURIDAD

**SOLICITE LA VISITA DE
NUESTRAS VENDEDORAS**

FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES CARAN S.C.P.A.

YAPEYU 277 - CAPITAL - T.E. 09-7822

En venta en las concesionarias y service de su barrio y en el **AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**

**VIAJE
TRANQUILO
DIA Y NOCHE
CON
CINTURONES**

CRACK

**EN SU
COCHE**



SEXAGESIMO 1964 ANIVERSARIO
DE SU FUNDACION

UNA EXCURSION PARA LA EMOCION Y EL ASOMBRO!

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO auspicia!
...BRANIFF AIRWAYS LO LLEVA!



EMOCION... en INDIANAPOLIS! Frente a usted, que estará en **primera fila**, una sensación inolvidable: Velocidad, en las manos maestras de los ases del mundo al volante! Vértigo y emoción que configuran una vivencia única... como es la Pista del Estado de Indiana!

ASOMBRO... en la FERIA de NUEVA YORK!

Asombro ante las muestras de la tecnología y de la ciencia, que aproximan el mañana a sus ojos!... Feria Mundial de Nueva York... monumental exponente del hombre y su obra! Usted y los suyos verán en ella ampliarse los horizontes de la realidad, hasta el confín de lo imaginario!



AMERICAN AUTOMOBILE ASSOCIATION



...una organización de renombre mundial, tendiéndole la mano a los asociados de su similar argentina! En ella, usted **conocerá** la Institución que atiende a la seguridad y comodidad del automovilista estadounidense!

...Y ADEMAS, CONOCER

EE. UU.! Recorrer sus caminos en los colosales ómnibus **GREYHOUND Lines**. "viviendo" en cada lugar! Alojarse en los afamados Hoteles de la Cadena **SHERATON HOTELS** y disfrutar de su confort y atención de primera...

Partida: 27 de Mayo - Regreso: 20 de Junio



BRANIFF AIRWAYS LO LLEVA!

...y lo nace en los magnificentes **EL DORADO SUPER JET, Boeing 707-227.**



Solicite folleto explicativo sobre esta excursión, enviando este cupón

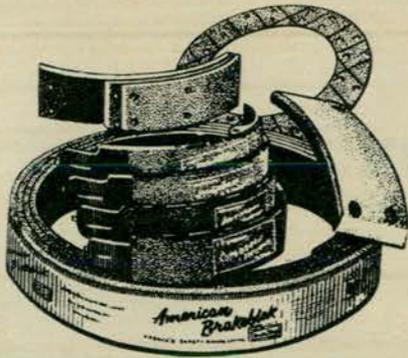
NOMBRE

DOMICILIO

LOCALIDAD

BRANIFF *International* AIRWAYS

AVDA. ROQUE S. PEÑA 734 - T. E. 34-6001/8



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.**

¿QUE OFRECE EL A. C. A. A SUS SOCIOS?

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

AUXILIO MECANICO. Gratuito durante las 24 horas del día, en radios y zonas preestablecidas.

SERVICIO DE PREVISION: Seguro de Automotores: Robo o hurto; Incendio (total o parcial); Destrucción total por accidente; Indemnización por muerte; Responsabilidad civil hacia terceros; Lesiones o muerte a personas; Daños materiales a cosas. Seguro de Vida Colectivo: (Hasta 50 años de edad, sin revisión médica). Doble indemnización por muerte en accidente. Indemnizaciones adicionales por accidente. Beneficio por incapacidad total y permanente. Subsidio por Fallecimiento: A consecuencia de accidente automovilístico, m\$N. 70.000 (incluido en la cuota social).

TURISMO NACIONAL E INTERNACIONAL. Reserva de pasajes (en el país y en el exterior). 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.

TRANSITO - TRAMITES MUNICIPALES. Registro de conductor. Renovación. Registros de conductor para turistas o temporarios. Permiso de tránsito. Certificados del Tribunal de Faltas. Patentamientos, extravío de chapas, patentamiento provisorio, habilitación, cambio y habilitación de motor, cambio de rubro, cambio de categoría. Constancias de pagos de patentes (duplicado de recibo-patente, certificado de libre deuda (motores). Transferencia de vehículos. Faltas municipales. Trámites en la provincia de Buenos Aires.

PUBLICACIONES CARTOGRAFICAS Y TURISTICAS. Planos, cartas, hojas de ruta, guía, etc.

CASAS COMERCIALES ADHERIDAS. Con descuentos especiales.

RECREOS Y CAMPAMENTOS - DEPORTES. Barrio Parque Girado (laguna Chascomús), Luján, Punta Chica (F.C.G.R.), Timbúes (sobre la ruta nacional N° 11), Mar de Ajó, San Clemente del Tuvú, Villa Carlos Paz (Córdoba), Villa Gesell y Punta Lara, Balneario Alfara, a 1.5 Km. al sur del Faro Punta Mogote. Pesca deportiva: en Barrio Parque Girado (laguna Chascomús).

BIBLIOTECA: Con servicio de fotocopia de libros, revistas, manuales.

ACTIVIDADES CULTURALES: Concursos de pintura y fotografía. Ciclos de disertaciones. Proyecciones de documentales. Programas infantiles, películas y teatro de títeres.

ESCUELA Y TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO.

ASESORIA LEGAL.

ASESORIA TECNICA. Sobre problemas de automóviles y tránsito.

RESTAURANTES Y CONFITERIAS. En los pisos 9° y 10° 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), Rafea'a, Rosario y Tandil.

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

CONVENIO DE RECIPROCIDAD DE SERVICIOS CON EL AERO CLUB ARGENTINO.

RED DE RADIO ESTACIONES. Servicio de radio en camiones de auxilio mecánico y en varias filiales.

REVISTA AUTOCLUB. De automovilismo, turismo e informaciones, se envía SIN CARGO a los socios.

FILIALES Y DELEGACIONES DEL A. C. A.

Continuamos en este número con la nómina actualizada de las Filiales y Delegaciones de la Institución en el interior del país, así como también de sus respectivas autoridades.

FILIAL LA RIOJA. — Presidente: Dr. Manuel G. Fernández Valdés; vicepresidente: Dr. Julio Alberto Castellanos; secretario-tesorero: Sr. Juan Wenceslao Ojeda.

FILIAL RAFAELA (Santa Fe). — Presidente: Dr. Armando Tettamanti; vice-

presidente: Sr. Francisco Pérez Torres; secretario: Dr. Estor Alberto M. Ruata; tesorero: Sr. Pedro Remonda.

FILIAL SAN RAFAEL (Mendoza). — presidente: Sr. Federico Suter; secretario-tesorero: Sr. Emilio J. Carullo; vicepresidente: Sr. Francisco González Soler.

DELEGACION ROJAS (Buenos Aires). — Presidente: Dr. Rubén Agustín Puerta; secretario-tesorero: Sr. Herminio Francisco Pérez.

DELEGACION GENERAL PICO (La Pampa). — Presidente: Dr. Jaime Raúl Alsina; vicepresidente: Sr. Roque Letorio Morgante; secretario: Sr. Aldo Juan Derisio; tesorero: Sr. Gustavo R. Pérez.

LA PRIMERA MUESTRA NACIONAL DE TURISMO SE INAUGURO EN MAR DEL PLATA

En el vestíbulo principal del piso de los deportes del Casino de Mar del Plata, abarcando la parte que da sobre la rambla Bristol, quedó inaugurada la primera Exposición Nacional de Turismo.

Reunió la muestra las características técnicas y artísticas de más moderna concepción, como lo demuestran las fotografías de gran tamaño que se exponen con vistas de los lugares turísticos de las veintidós provincias argentinas, además de otras demostrativas de esa actividad en cada una de ellas.

A la ceremonia inaugural asistieron autoridades nacionales, provinciales y municipales, así como representantes de las fuerzas armadas. También se hallaban presentes los gobernadores de varias provincias y los funcionarios de las direcciones de turismo del interior, que contribuyeron a hacer

PROYECTASE UN HOMENAJE A ESPAÑA COMO DESCUBRIDORA DE AMERICA

El profesor Efraim H. Gómez Langenheim, conocido investigador de historia argentina se ha dirigido a la Fundación Hispánica de la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos solicitando su apoyo para una iniciativa de la que es autor tendiente a reconocer en una forma efectiva la obra y presencia de España en América.

Por la iniciativa de referencia, el señor Gómez Langenheim propone que España, por derecho de prioridad en la etapa de sus descubrimientos en América, reasuma soberanía territorial en la pequeña isla de San Salvador (Guanhni) geográficamente considerada como la actual isla de Watling. Sugiere después que España inmediatamente de recuperar su soberanía en la primera isla que descubrió, acuerde con las naciones americanas, erigir en dicha isla un templete destinado a honrar y venerar los pabellones de las repúblicas americanas, cobijadas por la España descubridora.

posible la muestra, brindando a la Dirección Nacional de Turismo los elementos necesarios para la obra.

El presidente de la Comisión Nacional de Turismo señor José Garayzábal, pronunció el discurso inaugural expresando entre otros conceptos que el turismo es una actividad que abrió nuevas perspectivas a la economía de los países y nuevas satisfacciones al inquieto espíritu del hombre aquí, en esta área que nos sirve de marco.

Palabras del doctor Marini

Hizo luego lo propio el gobernador de Buenos Aires, doctor Anselmo Marini, que destacó la im-

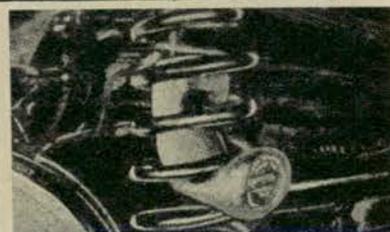
portancia del turismo en relación con el progreso de cada nación y de cada región, expresando que es una fuente de ingresos y que su incrementación promueve el progreso de las zonas elegidas por la gente para sus vacaciones y descanso. Dijo que debe ser promovido con inteligencia y que para ello debe existir perfecta unidad —no uniformidad— entre la Nación y las provincias, respetándose los principios federales.

Los gobernadores asistentes a la inauguración se mostraron muy satisfechos de la obra realizada en esta muestra fotográfica señalando la importancia que tendrá para las actividades turísticas en sus provincias.

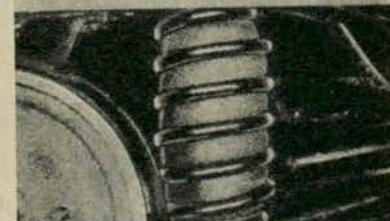
MILES DE USUARIOS LO CERTIFICAN LOS REFUERZOS NEUMATICOS DE SUSPENSION TENNAIRE

Aseguran al AUTOMOVIL o PICK - UP

- Más estabilidad
- Mayor seguridad
- Frenaje sin balanceos ni cabeceos
- Menos rotura de espirales y elásticos
- Suspensión ideal
- Más vida del amortiguador
- Mayor capacidad de carga
- Marcha ideal en cualquier camino



No hay que quitar piezas



Si su mecánico o agente de la zona no los tiene dirijase a sus fabricantes.

Solicite folletos demostrativos

El espiral vencido rinde como uno NUEVO

Se ofrecen para

RAMBLER
FORD FALCON
CHEVROLET
IMPALA - BUICK
OLDSMOBILE
PONTIAC
PICK-UP

CHEVROLET 60/63
PEUGEOT 403/404
BORGWARD
CHEVROLET 39/48
PACKARD
STUDEBAKER y
otras marcas con
ESPIRALES
HELICOIDALES

AL GREMIO AUTOMOTOR DESCUENTOS ESPECIALES

FABRICA Y
DISTRIBUYE

TENNAIRE S. R. L. T. E. 86 - 4945

YATAY 1038

REFUERZOS NEUMATICOS PARA SUSPENSION

Quedan zonas disponibles — Escríbanos y se beneficiará

CUANDO AUTOS,

Por ROY
Para AUTOCLUB

LA gloria de Julito Guimarey se guarda en... cajas de zapatos. De allí surgieron, como de la "caja de Pandora", fotografías, recortes, crónicas y recuerdos, que el cronista recorría, sobre el "Gran Premio Internacional Standard Supermóvil YPF" en sus seis ediciones, del "Circuito Villa Carlos Paz", del "Autódromo Municipal" y tantas otras, en las que Guimarey aparece sonriendo, serio, afanado o invisible dentro de distintos coches, con los que conquistó laureles y ganó experiencia.

Hicimos las siguientes preguntas a la señora Leonor Oliver de Guimarey.

CRONISTA: Cuando se largó la carrera y usted vuelve a su casa, ¿qué hace?

Señora de GUIMAREY: Pongo la radio y no la apago ni me duermo hasta que regrese.

CRONISTA: ¿Tiene miedo cuando él corre?

Señora de GUIMAREY: Lógicamente. Me muero de miedo. Al principio lloraba todo el tiempo. Ahora ya lo he superado y soy más valiente.

CRONISTA: ¿Qué siente la esposa cuando el marido gana?

Señora de GUIMAREY: ¡Ah! ¿Yo? Una gran euforia. Me siento tan iden-

Durante la disputa de una carrera, el teléfono suele ser, a menudo, el medio más directo para un saludo del corredor a su esposa.



EL MARIDO ¿QUE PIENSA

En una caja vacía de zapatos guarda la señora de Guimarey las fotos de la actuación deportiva de su esposo.



tificada con su triunfo, como si yo participara de su gloria.

CRONISTA: ¿Qué le dice antes de la largada?

Señora de GUIMAREY: Generalmente no hablamos. Sé que está nervioso aunque no lo demuestra, y yo estoy más nerviosa que él...

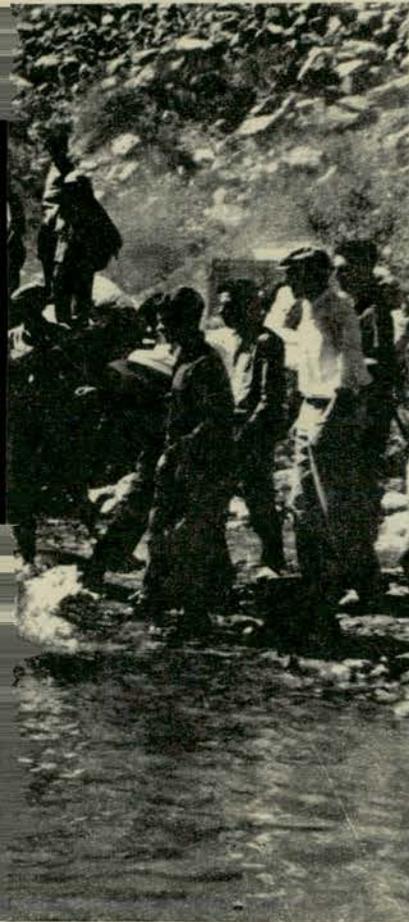
CRONISTA: ¿Cuando regresa, habla de las dificultades que tuvo y de las vicisitudes del camino?

Señora de GUIMAREY: No; no le gusta alardear. Habla poco. Nunca se jacta. Lo toma con naturalidad.

CRONISTA: ¿Considera usted, señora, que él siente vanidad en el triunfo?

En la serena tranquilidad del hogar, la señora de Guimarey tiene, a sus espaldas, algunos de los trofeos conquistados por su esposo.

CORRE CARRERAS DE LA ESPOSA?



Julio Guimarey, superando las dificultades de la ruta, en una de las muchas pruebas que lo han contado como participante.



La radio a transistores, en el hogar y hasta en la calle, permite seguir, con lógica emoción, la marcha de aquéllos a quienes amamos.

Señora de GUIMAREY: Al contrario. No es nada vanidoso. Mucho más lo soy yo. A mí me encanta que me identifiquen por el nombre, como la mujer del corredor Julio Guimarey. Es muy agradable.

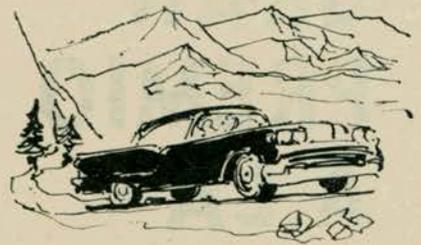
CRONISTA: ¿Desde cuándo corre carreras de autos su esposo, desde antes o después de casados?

Señora de GUIMAREY: Llevamos seis años de casados y él interviene en competencias automovilísticas desde el día que nos casamos. Siempre luchó y se esforzó mucho. Tiene amplio mérito. Es que siempre le gustaron las carreras y es consecuente con su vocación.

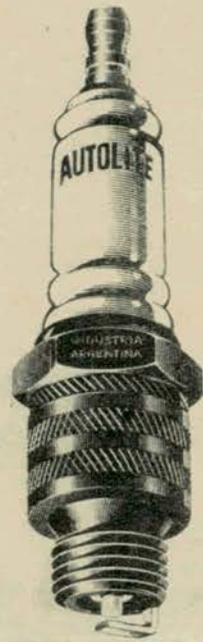
CRONISTA. ¿Será que encontró gran comprensión y tolerancia de su parte?

Señora de GUIMAREY: En verdad, yo nunca me opuse, aunque me costaba mucho al principio. Lloraba cada vez que partía. Ahora me acostumbré y estoy contenta de sus triunfos.

Así contestó la amable y simpática señora Leonor en breves y expresivas respuestas sobre la actuación de su marido, quien, pese a su juventud, ya ha demostrado ser un magnífico piloto, por lo que viene conquistando premios y promete ganar aún muchos más.



SALE DE VIAJE?
HAGA REVISAR SUS BUJIAS



BUJIAS
AUTOLITE



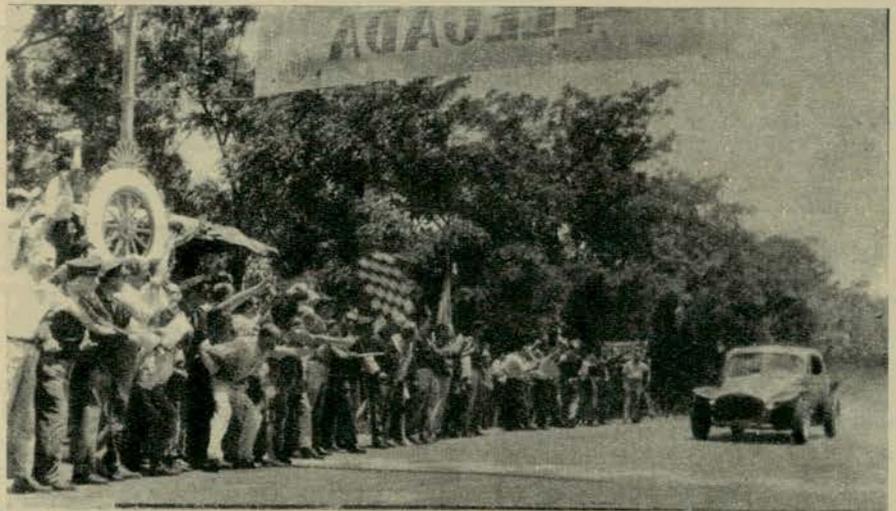
GRAN PREMIO A LA PRUDENCIA



Un nuevo ganador del Gran Premio, Carlos Pairetti, es honrado con la corona por el presidente del A.C.A., Dr. César C. Carman.

S ha cumplido un Gran Premio más de Turismo de Carretera, y esta vez pleno de suspenso y emoción. Deportivamente hablando, un Gran Premio a la prudencia de un corredor, hombre de punta por naturaleza, que esta vez relegó sus impulsos naturales y se impuso un ritmo de marcha prudente, conservador, pero sin alejarse del liderato.

Carlos Pairetti no "encontró" el triunfo por el abandono de los sucesivos punteros; él hizo su propia carrera, midiendo sus posibilidades, pero sin dejar de luchar. Cuatro terceros puestos en igual número de tapas, confirman lo dicho. Naturalmente que si Menditeguy no hubiera abandonado...



Esta es la llegada, y en esa bandera a cuadros es donde culminan los esfuerzos, las angustias y las desazones a las que se han sometido los participantes de esta riesgosa prueba.



Larga el campeón Dante Emiliozzi, y es aclamado por los presentes, entre los que se encuentran el Dr. Carman y la famosa "navegante" del equipo Mercedes Benz, Ursula Wirth.

y si Emiliozzi no hubiera roto el cigüeñal... Pero una vez más se confirma que las carreras terminan en el punto de llegada, y aunque debemos reconocer el extraordinario valor de Carlos Menditeguy y su excepcional desempeño en la carrera, no por eso podemos restar valor a quien, sacrificando muchas veces una posibilidad de avance de puesto, supo contenerse para conservar su coche para una pelea final. No olvidemos que también el temple de los hombres se mide por sus renunciamentos.

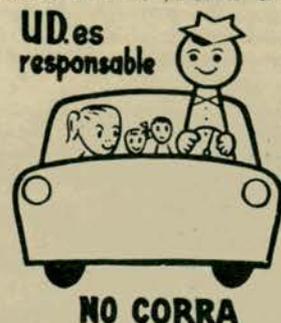
AUTORIDADES BONAERENSES LUCHAN PARA EVITAR ACCIDENTES EN RUTAS

EL Ministerio de Salud Pública de la Provincia de Buenos Aires está desarrollando una gran campaña, que cubrirá toda la temporada veraniega, a fin de evitar, especialmente en la ruta 2, la proliferación de accidentes de tránsito, motivo de preocupación en todo el mundo.

Los accidentes de tránsito ocupan un cincuenta por ciento entre las muertes accidentales. Alrededor de un millar de personas mueren cada día en las carreteras del mundo. En lo que a nosotros se refiere, digamos que en la provincia de Buenos Aires, en 1962 se produjeron 9.570 accidentes, murieron 1.210 personas, resultando heridas 11.966, no incluyéndose en estas cifras la gran cantidad de casos en que no se han registrado víctimas.

El Ministerio de Salud Pública bonaerense se hace presente en dos aspectos fundamentales: la educación sanitaria con la difusión de preceptos sobre prevención de accidentes y la atención asistencial con el funcionamiento de los puestos sanitarios a través de la totalidad de la ruta 2.

Affiches despletables, funcionamiento de unidades móviles, audiciones radiales, tandas y seriadas de diapositivas para canales de televisión y todo un equipo técnico de medios audiovisuales ha elaborado y puesto al alcance de los conductores, a través de los más importantes órganos de difusión, con los consejos imprescindibles para la prevención de accidentes sobre la ruta.



SALUD PUBLICA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

TEMPORADA INTERNACIONAL FORMULA JUNIOR "SEXAGESIMO ANIVERSARIO"

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, en adhesión a los festejos programados en ocasión de su sexagésimo aniversario, ha preparado una temporada internacional de automovilismo, ya en realización, reservada para coches de fórmula Junior.

Dicha temporada fue encarada en base a estas cuatro pruebas: 16 de febrero, Gran Premio Internacional Ciudad de Buenos Aires, en el Autódromo Municipal; el 23 de febrero, Gran Premio Internacional Ciudad de Rosario, en el Circuito Costanera; 1º de marzo, Gran Premio Internacional Ciudad de Córdoba, en el Circuito Parque Sarmiento, y 8 de marzo, Gran Premio Internacional Automóvil Club Argentino "Sexagésimo Aniversario", en el Autódromo Municipal.

Las pruebas ya realizadas no han hecho sino corroborar el acierto de esta iniciativa, a la que dio indudablemente mayores posibilidades de éxito la feliz intervención de Juan Manuel Fangio, a quien el

A.C.A. encomendó la misión de contratar a los ases de esta fórmula que han ganado preciados galardones en los circuitos del viejo mundo, permitiendo además que corredores argentinos participen de las mismas.

De esta manera, al reanudar la práctica de las competencias internacionales, el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO aspira a reeditar la consagración de nombres que, como el de Fangio o el de José Froilán González, sirven para prestigiar al deporte argentino y, ¿por qué no?, intentar la conquista de un nuevo quintuple campeonato del mundo.

Las entradas para la competencia del 8 de marzo pueden ser adquiridas en la Sede Central del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, estaciones de servicio de Flores, Belgrano y Barracas, en la Capital Federal, y Olivos, Avellaneda y La Plata, en la provincia de Buenos Aires, así como en el propio Autódromo Municipal.

SOBRE TURISMO MEJORADO:

JUAN MANUEL FANGIO, quintuple campeón mundial y que algo conoce de carreras, fórmulas, equipos, entrenamiento, disciplina deportiva, luchas y triunfos, ha formulado la siguiente declaración para AUTOCLUB:

"Las carreras del tipo "turismo mejorado", que anteriormente conocíamos aquí bajo el nombre de "premios standard", son una necesidad en nuestro país y obviamente constituyen una fuente de experiencia útil e importante, tanto para las fábricas de automotores como para los volantes y el público usuario en general. Debe continuarse en este camino, sin perjuicio del estímulo que, por muchas razones, merecen las competencias que llamamos de "turismo de carretera". Creo honradamente que la participación de poderosos equipos y marcas extranjeras, con prescindencia de su mayor o menor posibilidad de éxito, es indispensable y provechosa, inclusive para las productoras de automóviles nacionales y, desde luego, contribuye a dar mayor brillo a esas competencias. En cuanto hace particularmente a los conductores argentinos, cuyas calidades son tan evidentes, sus posibilidades de triunfo, dentro de las condiciones en que normalmente deben desarrollarse las pruebas de turismo mejorado, dependen no sólo de su capacidad individual y de la potencia o perfección técnica de la máquina de que disponen, sino también, y muy especialmente, de la medida en que se ajusten a un criterio ordenado y coherente de organización y a una severa y responsable disciplina de equipo".

GADDA S. R. L.

ESPECIAL
PARA MANEJAR!



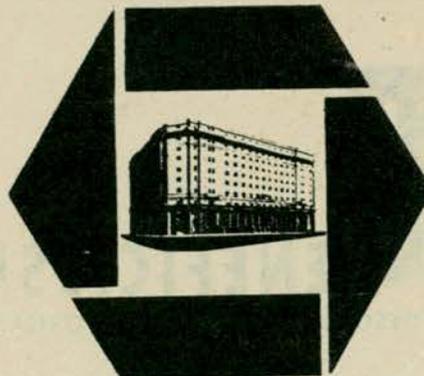
40-72-16-569-5
PLANTILLADO
MAMON SPORT
INDUSTRIA ARGENTINA



EL MEJOR CALZADO ARGENTINO

- Gran flexibilidad
- Amplia libertad de movimientos
- Máxima aireación

FLORIDA ESQ. CORRIENTES - CABILDO 2120 - RIVADAVIA 6784
Avellaneda: AV. MITRE 289 - Rosario: CORDOBA 1090
Mar del Plata: RIVADAVIA 2637 - Mendoza: AV. SAN MARTIN 1434
C. Rivadavia: GAL. SAN MARTIN
Fábrica: AV. JUAN DE GARAY 2480 - Bs. As.



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

UN ARGENTINO HACE EMOTIVO RELATO DEL SEPELIO DE KENNEDY

POR creerlo de interés periodístico, vamos a transcribir seguidamente algunos párrafos de una carta enviada a un familiar por el doctor Adolfo Pedro Salgueiro, joven abogado argentino, becado en la Universidad de Nueva York, quien en compañía de otros colegas, se trasladó a Washington para asistir a las exequias fúnebres del ex presidente Kennedy. El doctor Salgueiro, después de referirse a los detalles del viaje a la capital estadounidense y del espe-

cial estado de ánimo de los integrantes del pequeño grupo, expresa textualmente lo siguiente:

"Inmediatamente detrás de la cureña venían caminando Jacqueline con Robert y Edward Kennedy a quienes pude observar desde muy cerca. El procurador general Robert Kennedy estaba deshecho y su hermano menor daba muestras evidentes de sufrimiento. A unos 20 metros detrás de Jacqueline seguían al acompañamiento fúnebre las figuras más prominen-

tes del mundo entero. De Gaulle era el que más se destacaba por su estatura, su gorra y su figura tan conocida, el rey Balduino, de Bélgica, alto, joven, lucía sus medallas; la reina Federica de Grecia, muy buena moza, de aire muy distinguido, vestida de negro, sin ninguna joya, revelaba una apostura real; Ludwig Erhardt, un gordo de aspecto bonachón irradiaba simpatía. Parecía mentira tener tan cerca nuestro al autor del "milagro alemán". Haile Selassie, de talla menuda, la compensaba con un uniforme aparatoso, lleno de medallas y un aspecto bravo. Tal vez pretendiera ser un César resucitado por la dignidad real con que caminaba. Felipe de Edimburgo con su uniforme de almirante resultaba una estampa de otro mundo. Carlos Perette llegó en un automóvil Lincoln, negro, último modelo. Estaba muy elegante y serio, y su apariencia transmitía el pesar del pueblo y gobierno que representaba.

"Después de una hora y veinte que duró la misa, soldados y marineros blancos y de color sacaron el féretro, a pulso, lo pusieron sobre la cureña y la marcha se reanudó en dirección al cementerio. La procesión volvió a pasar nuevamente frente a nosotros. El presidente Johnson subió al automóvil casi frente mío y pude verlo bien. Es alto, corpulento y camina como un típico ranchero de Texas. Estaba conmovido y

cansado, lo mismo que su señora. Ocupó el auto con Jacqueline, Robert y Edward Kennedy. En el auto siguiente iban Peter Lawford y los demás cuñados y hermanos del muerto, y siguiéndolos a éstos los chicos Caroline, John y los ocho hijos de Robert. Detrás de ellos, un conjunto de personajes, entre los que pude distinguir a los ex presidentes Truman y Eisenhower, a Rockefeller, Mc Namara, al presidente de la Suprema Corte Earl Warren, senadores y diputados, etc. Perette iba junto con otros señores.

"Mikoyan, dentro de un auto rodeado por diez agentes del Servicio Secreto tomados de los picaportes, que no dejaban arrimarse a nadie.

"Se incorporaron nuevamente al cortejo los gaiteros irlandeses y el caballo, sin jinete, con las botas en los estribos pero «mirando» hacia atrás.

"En cuanto pasó el cortejo corrimos a nuestro automóvil. Cruzamos el río Potomac para dirigirnos al cementerio de Arlington. En ese lugar, y desde una colina, apreciamos el entierro en forma panorámica. Esa colina, desde luego, sería igual a cualquier otra del mundo si no mediara que en su cima está nada menos que el monumento a Iwo-Jima, que es una escultura hecha conforme a la tan divulgada fotografía en que aparecen los infantes de Marina poniendo la bandera americana en Iwo-Jima." •



BENEFICIESE

CON LOS DESCUENTOS QUE LE OTORGAN LAS

CASAS ADHERIDAS
AL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



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

LA CUOTA SOCIAL LE RESULTARA GRATIS

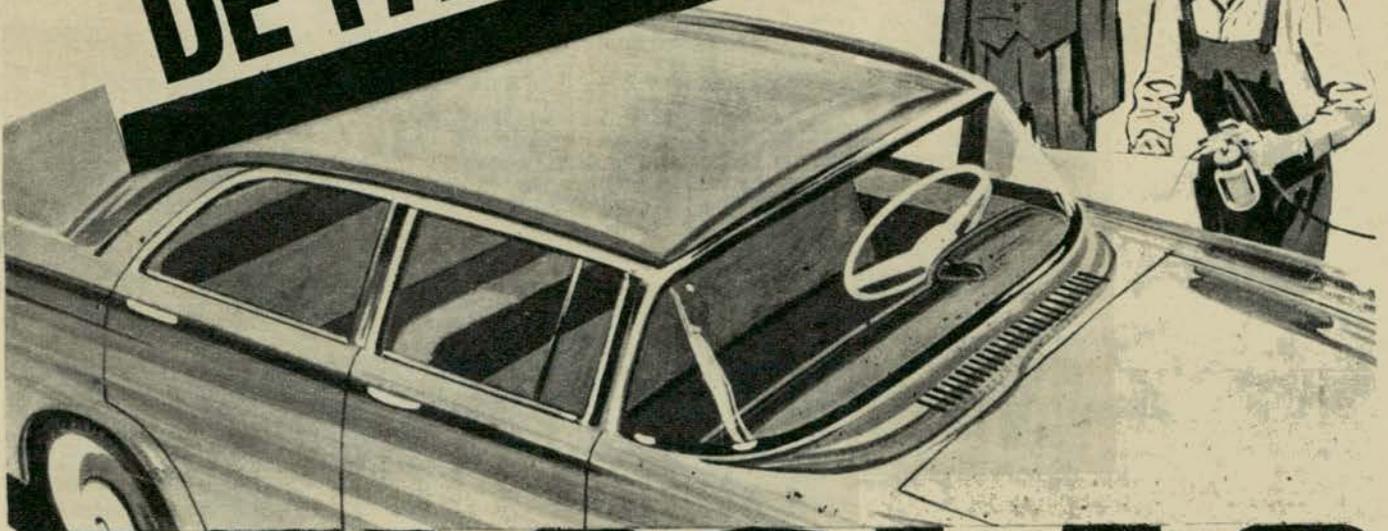
NUEVAS OBRAS EN LA BIBLIOTECA DEL A.C.A.

INFORMAMOS a los lectores que se hallan a disposición de los asociados y público en general, para su consulta, los siguientes volúmenes recientemente incorporados a la Biblioteca del A.C.A.:

MANUALES: Auto Union: Catálogo de Repuestos Auto Unión 1960, 1962; Chevrolet: Manual de Taller, suplemento, 1959-60. Manual de Mantenimiento, 1927; **FORD:** Manual de Taller Fairlane y Meteor, 1962. Manual de Taller Galaxie y Mercury Monterey, suplemento, 1962-63. Manual de Taller Camión Serie 100-300, suplemento, 1962-63. Manual de Servicio Carburadores Ford de venturi, sencillo, 1962. Manual de Servicio Conservación y Diagnóstico de Sistema de Enfriamiento, 1962. (Estos manuales Ford fueron recibidos en el A.C.A. por gentileza de Ford Motor Argentina S.A.). **LITERATURA:** Teatro: de Albert Camus: El Malentendido, Caligula. El Estado de Sitio. Los Justos, 1962. De Jean Cocteau: Los Padres Terribles. Los Monstruos Sagrados. La Máquina de Escribir, 1959; **NOVELA:** de Miguel Angel Asturias: Mulata de Tal. De Morris West: Hijos del Sol. De Henry Miller: Pesadilla de Aire Acondicionado. De Ernesto Sábato: Sobre Héroes y Tumbas. De Aldoux Huxley: Un Mundo Feliz; **VARIOS:** Consejo Federal de Inversiones: Suelo y Flora, 1963. Recursos Acuáticos Vivos, 1963. Fauna Silvestre, 1963; Instituto Americano de Motores: Guía Anuario de la Industria y el Comercio de Automóviles, Camiones y Tractores, 1963; José Canasi: Poder de Policía y Cuestiones de Jurisdicción, 1963; Julio C. Alonso: La Participación de los Trabajadores en las Ganancias de las Empresas, 1963; National Geographic Society: Atlas of the World, 1963.

Resultado "químicamente seguro":

**ACABADO
DE FABRICA**

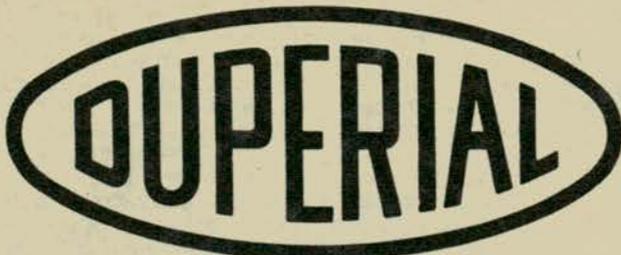


BELCOLAC

PINTURA NITROCELULOSICA

BELCOLAC es la pintura químicamente segura. La que siempre permite lograr trabajos "a nuevo", tanto en la pintura general del coche, como en los retoques. En todos los casos, BELCOLAC "se luce" con netas ventajas: no se corre, rinde mucho más y dura... dura... ¡y dura! ¡Por "algo" la prefieren los grandes fabricantes de automóviles del mundo!

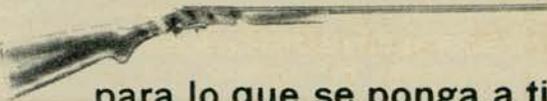
CALIDAD GARANTIZADA POR



EMPRESA QUIMICA DE PRESTIGIO MUNDIAL



Viene en 72 modernos colores. Para mejores resultados, conviene usarla con masillas, antióxidos y demás productos DUPERIAL.



para lo que se ponga a tiro!

2 auténticas joyas de la colección **VENTURINI**



DIGNA DEL MEJOR DEPORTISTA Y CAZADOR

Carabina automática "RUBI EXTRA" calibre 22 largo, de 8 y 10 tiros, para cualquier tipo de bala. Sin percutor ni extractor. Piezas totalmente intercambiables. Culata de plástico termoendurecido.

PARA CAZADORES CONOCEDORES
Escopeta "RUBI EXTRA", en 3 calibres: 36 (12 mm.), 32 (14 mm.) y 28. Cañón de acero, plegable a botón. Culata segrinada.

ESTABLECIMIENTOS VENTURINI S. A.

FABRICANTES DE ARMAS DE CALIDAD
Revólver "RUBI EXTRA" calibres 22 y 32 largo.
Pistola a gas "GOLONDRINA" calibre 4,5
VENTAS ÚNICAMENTE POR MAYOR
Consulte a su armero de confianza

La Dirección General de Tiro fomenta el tiro deportivo y ciudadano. Apóyela!

LA POBLACION M DEM

En sólo 20 años, América latina duplicará su población

El hombre moderno vive bajo el peso de "una ansiedad sin precedente" —el rápido crecimiento de la población—, de acuerdo con lo expuesto por Alfred Sauvy, conocido demógrafo francés y autor de la obra "Fertilidad y sobrevivencia: problemas de población desde Malthus hasta Mao Tse-Tung".

El doctor Sauvy opina que son muy pocas las personas que entienden los hechos o las proporciones revolucionarias y las implicaciones del actual incremento de la población. Debido a que el autor cree que el hombre debe conocerse a sí mismo —y a sus recursos—, si es que le va a legar a sus hijos un patrimonio adecuado, ha hecho este estudio del dilema que presenta la población mundial, no para consumo del hombre de ciencia sino para conocimiento del público en general.

La Oficina de Información Demográfica de la Ciudad de Washington (que es un organismo no-gubernamental) ha encontrado que el libro del doctor Sauvy es tan completo y de tal interés, que ha dedicado el número de su *Boletín de Población* correspondiente al mes de mayo, para hacer un comentario muy detallado de dicha obra.

La aritmética humana es básica y simple: el número de los nacimientos menos el número de las defunciones es igual al crecimiento, o a la disminución, de la población mundial. El ingenio del hombre para diferir las defunciones ha hecho que disminuyan las tasas de mortalidad sobre todo el mundo, al mismo tiempo que las tasas de natalidad en muchas regiones continúan manteniéndose a sus altos niveles tradicionales. Y debido a que las técnicas para diferir las defunciones son mu-

cho más efectivas entre los infantes, más y más niños y niñas viven para, a su vez, procrear sus propios hijos. Es de esta manera como la población mundial está creciendo ahora más aprisa que en cualquier otro tiempo.

De acuerdo con el doctor Sauvy, la población está aumentando con más rapidez precisamente en aquellas naciones que menos recursos tienen para sostenerla, en regiones en donde vive precariamente más de la mitad de la población mundial con la esperanza de una vida mejor que no parece que se materialice ni muy fácil ni muy rápidamente. A las actuales tasas de crecimiento, la población de esas naciones, que ya están agotando sus economías y sus recursos, se duplicará en 30 años, o en menos. Y aun así, no parece que hayan perspectivas de aumentos proporcionales en sus medios de subsistencia.

De particular interés en el estudio del doctor Sauvy es el análisis del crecimiento de la población en la América latina, la región que sufre el incremento demográfico más rápido del mundo. La América latina, creciendo a una tasa de entre 2.5 y 3 por ciento al año, duplicará su población en un lapso de 23 a 28 años. En la actualidad, la mayoría de los recursos y de los abastecimientos para la vida diaria en Latinoamérica, son de por sí inadecuados para satisfacer las demandas de su población, que es de 211 millones de habitantes.

Existen diferencias asombrosas en las tasas de crecimiento dentro de los países de la América latina. La Zona Tropical, que incluye a México, a la América Central y a la parte tropical de la América del Sur, ha tenido tradicionalmente altas tasas de natalidad y tasas descendentes de mortali-

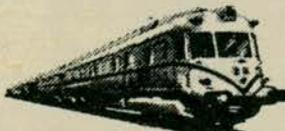
EURAILPASS

Toda Europa con un billete único

Billete de libre circulación en 1ª clase por las redes ferroviarias de 13 Países de EUROPA

¡Sin limitación de kilometraje!

- 1 mes U\$S 130
- 2 meses U\$S 175
- 3 meses U\$S 205



SU AGENTE DE VIAJE LO TIENE SOLICITE FOLLETOS

Casilla de Correo N° 183 - Sucursal 1 (B)Bs.

Nombre

Dirección

Localidad

UNDIAL CRECE ASIADO RAPIDO

dad, lo que da por resultado una tasa de aumento de cerca del 3 por ciento al año. La Zona Templada, que incluye a la Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay, también tiene tasas descendentes de mortalidad, pero las tasas de natalidad son bajas —con excepción de Paraguay—, de manera que la población aumenta en esa zona a una tasa muy lenta.

El resultado bien puede ser de una aguda diferencia en la futura distribución de la población. Utilizando las proyecciones demográficas de las Naciones Unidas, el doctor Sauvy encuentra que para 1980 la Zona Tropical tendrá una población de casi seis veces más que la de la Zona Templada. La población de Brasil, solamente será mayor para entonces que las poblaciones de Francia y del Reino Unido juntas.

El rápido incremento de la población no puede sostenerse indefinidamente en ninguna región del mundo. La elección está en que disminuyan las tasas de natalidad o en que aumenten las tasas de mortalidad. Las poblaciones están creciendo de tal manera que han venido destruyendo sus recursos y su medio ambiente, con el resultado de que el hombre podrá disminuir mediante un cruel aumento de las defunciones. El doctor Sauvy desecha esta "solución" al problema demográfico: la humanidad no puede tolerar que haya muertos que puedan evitarse.

El doctor Sauvy también desecha la migración como una solución "ilusoria", debido a que no es políticamente realista. Aun si lo fuera, tal alivio sería únicamente temporal.

Asegura el autor, en cambio, que el hombre debe trabajar para aumentar sus medios de subsis-

tencia para un mayor número de habitantes así como para elevar los niveles de vida de aquellos que ya han nacido. También opina el doctor Sauvy que esto será difícil en los países menos desarrollados —que ahora sufren un alarmante crecimiento de su población—, debido a que es casi imposible para estos países acumular suficiente capital de desarrollo para satisfacer las crecientes esperanzas de sus habitantes.

El autor concluye que la solución más prometedora es una combinación de esta "solución económica" con una "solución demográfica": las tasas de natalidad deben disminuir suficientemente para equilibrar las modernas y bajas tasas de mortalidad y así retardar o detener el crecimiento de la población. El doctor Sauvy opina que muchos gobiernos, especialmente aquellos que se han dado cuenta de que el rápido aumento de la población puede ser una carga más bien que una fuente de fuerza y de riqueza, ya no favorecen las altas tasas de natalidad como en el pasado. Algunos países, especialmente Japón, India y Pakistán, están auspiciando ya programas oficiales de planeación familiar.

Cuando la gente llegue a comprender que su propia fertilidad es uno de los más grandes obstáculos al logro de una vida mejor, primero pregunta, después duda y finalmente rechaza la arcaica "verdad" de que las familias numerosas son una bendición. Cerca de una tercera parte de la población del mundo ha adoptado ya el modelo de las familias poco numerosas. Una vez que este modelo se convierta en universal, la crisis de la población mundial podrá ser resuelta.



el **1500**
gran clase

es para Ud., que sabe exigir!

potente, veloz, señorial, incomparable... el 1500 Gran Clase está en ANTONIO J. SERGI S.A. Avda. ANGEL GALLARDO 1100 esq. Av. Parral (frente al Cid Campeador) elija el color de su preferencia y goce ya de las

SERGI VENTAJAS

- Mínimo anticipo • Interés del 1% y grandes facilidades
- Compra al contado de su unidad usada
- Cursos de manejo en unidades similares a la de "su" compra
- "SERVICE" especializado
- Política especial para flotilleros y el trato cordial que Ud. merece
- SOLICITE VENDEDOR A DOMICILIO AL 86-8656 y 89-6911. O VISITENOS

ANTONIO J. SERGI 
SOCIEDAD ANONIMA CONCESIONARIO

(ABIERTO SABADOS, DOMINGOS Y FERIADOS DE 9 A 21)

TRES GRANDES CONCURSOS CON VALIOSOS PREMIOS HA ORGANIZADO EL A. C. A.

Las competencias son de fotografía artística, de manchas y de artículos periodísticos.

COMO parte del programa preparado para celebrar el sexagésimo aniversario del Automóvil Club Argentino, la Comisión de Cultura de la entidad, que preside el doctor Fernando González Canicoba, ha dado forma, con el asentimiento de la C. D., a una iniciativa tendiente a estimular manifestaciones artísticas y periodísticas de intensa difusión popular.

El A. C. A. ha estructurado, en efecto, tres concursos con valiosos premios. Son ellos el Quinto Concurso Fotográfico sobre el tema "Argentina, paisaje y tradición", el Primer Concurso de Manchas Sobre Edificios y Estaciones del A. C. A. y el Primer Concurso Sobre Temas de Turismo Nacional para Periodistas Profesionales, cuyos detalles damos seguidamente.

CONCURSO FOTOGRAFICO

El concurso fotográfico, en el que pueden participar libremente todos los artistas fotógrafos del país, tanto profesionales como aficionados, desarrollará el tema "Argentina, paisaje y tradición", habiéndose establecido dos

categorías, una en copias monocromas y otra en copias en color directo.

Las fotos deberán tener, como mínimo, 18 centímetros de lado, pudiendo llegar a cubrir la superficie total del cartón, establecida en la medida única de 35 x 45 centímetros. En cada obra se indicará el título de la misma y un seudónimo. En sobre aparte, indicando como referencia el mencionado seudónimo, se colocará una tarjeta con los datos personales del autor. Cada concursante podrá presentar hasta seis fotografías. El plazo para la recepción de los trabajos vence el 15 de marzo, y los premios para cada categoría son los siguientes: Primer premio, \$ 20.000 y diploma; segundo premio, \$ 15.000 y diploma; tercer premio, \$ 10.000 y diploma; cuarto y quinto premios, \$ 5.000 y diploma.

CONCURSO DE MANCHAS

El concurso de manchas estará circunscripto al tema "Edificios y estaciones del A. C. A.". Cada participante podrá presentar hasta un máximo de 6 obras, sobre tela, "hardboard" o cartón entelado, al óleo, acuarela o témpera, en medida de 50 x 60 centímetros.

Las condiciones de presentación son las mismas que se indican precedentemente en el concurso fotográfico. Los trabajos deberán presentarse personalmente o por correo. Los que utilicen la vía postal deberán dirigirlos a "Primer concurso de manchas sobre edificios y estaciones del Automóvil Club Argentino, Avda. del Libertador 1850, 8º piso, Capital Federal", hasta el 15 de marzo próximo, como último plazo.

Los premios a adjudicarse son los siguientes: Primer premio, \$ 20.000 y diploma; segundo premio, \$ 15.000 y diploma; tercer premio, \$ 10.000 y diploma, y cuarto y quinto premios, \$ 5.000 y diploma.

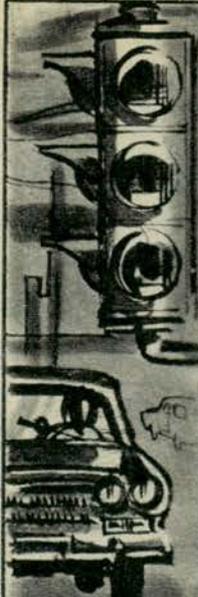
CONCURSO PARA PERIODISTAS PROFESIONALES

El tercer concurso, en el que podrán participar exclusivamente periodistas profesionales, será sobre temas de turismo nacional. La temática no conocerá otra limitación que la caracterización específica del turismo nacional, y en el juicio que el jurado formule se tendrá en cuenta la originalidad, el estilo y el aporte técnico y documentación sobre el tema abordado. Los trabajos deberán ser inéditos.

La condición de periodista profesional se acreditará con la presentación del carnet profesional, certificado del Instituto Nacional de Previsión Social, Caja de Periodistas, y en el caso de los periodistas residentes en el interior y colaboradores de publicaciones extranjeras, con una constancia de la empresa a la que pertenecen en su habitualidad de trabajo en publicaciones de circulación conocida.

Cada participante podrá presentar hasta tres trabajos que no excedan de 4.000 palabras ni contengan menos de 2.000 en papel tamaño oficio, a doble espacio, en original y tres copias. Deberá firmar con seudónimo y en sobre aparte, cerrado, establecerá sus datos personales. El plazo de entrega de los trabajos vence el 15 de abril próximo.

Los premios a adjudicarse son los siguientes: Primer premio, \$ 50.000 y diploma; segundo premio, \$ 25.000 y diploma; tercer premio, \$ 10.000 y diploma; cuarto premio, \$ 5.000 y diploma, y quinto premio, \$ 3.000 y diploma.



En la cumbre de la calidad mundial!

AMORTIGUADORES BOGE



AHORA EN LA ARGENTINA!

Fabricados bajo licencia exclusiva BOGE, GmbH, Eitorf/Sieg, Alemania, por DAHER BOGE S. A.

Distribuidores en el país: DIFARA S. A.

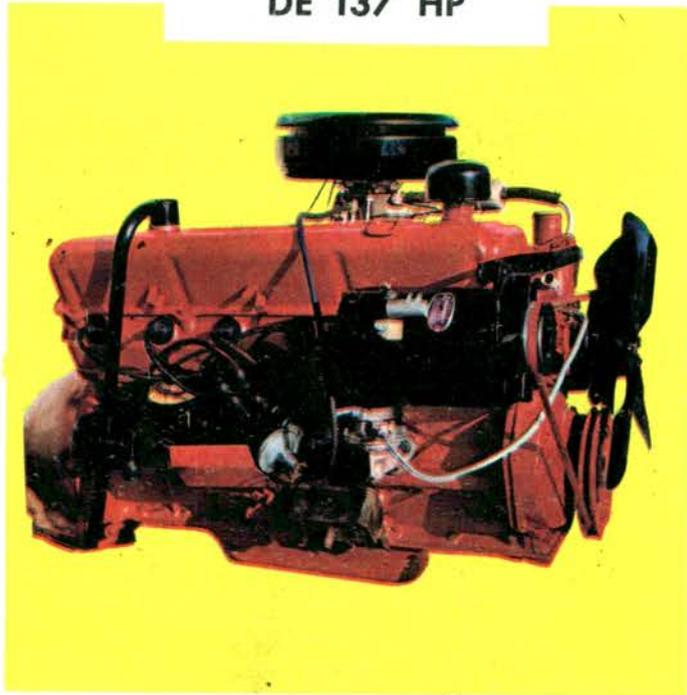
Exíjalos en todas las casas especializadas de la República.

ADALBERTO ROSSI Producciones

POTENCIA en el *Valiant II*



**NUEVO MOTOR
DE 137 HP**



Cilindrada, 3687 c.c. (225 pulg.³)
¡El famoso! Slant Six (6 cilindros,
inclinados) de CHRYSLER, está más
potente que nunca!

Dinámico pique, rápida aceleración, marcha firme. Todo esto brinda a usted la potencia extra del VALIANT II. Y para mayor satisfacción suya, muchos años de excelente automóvil con un mínimo de preocupaciones y gastos.

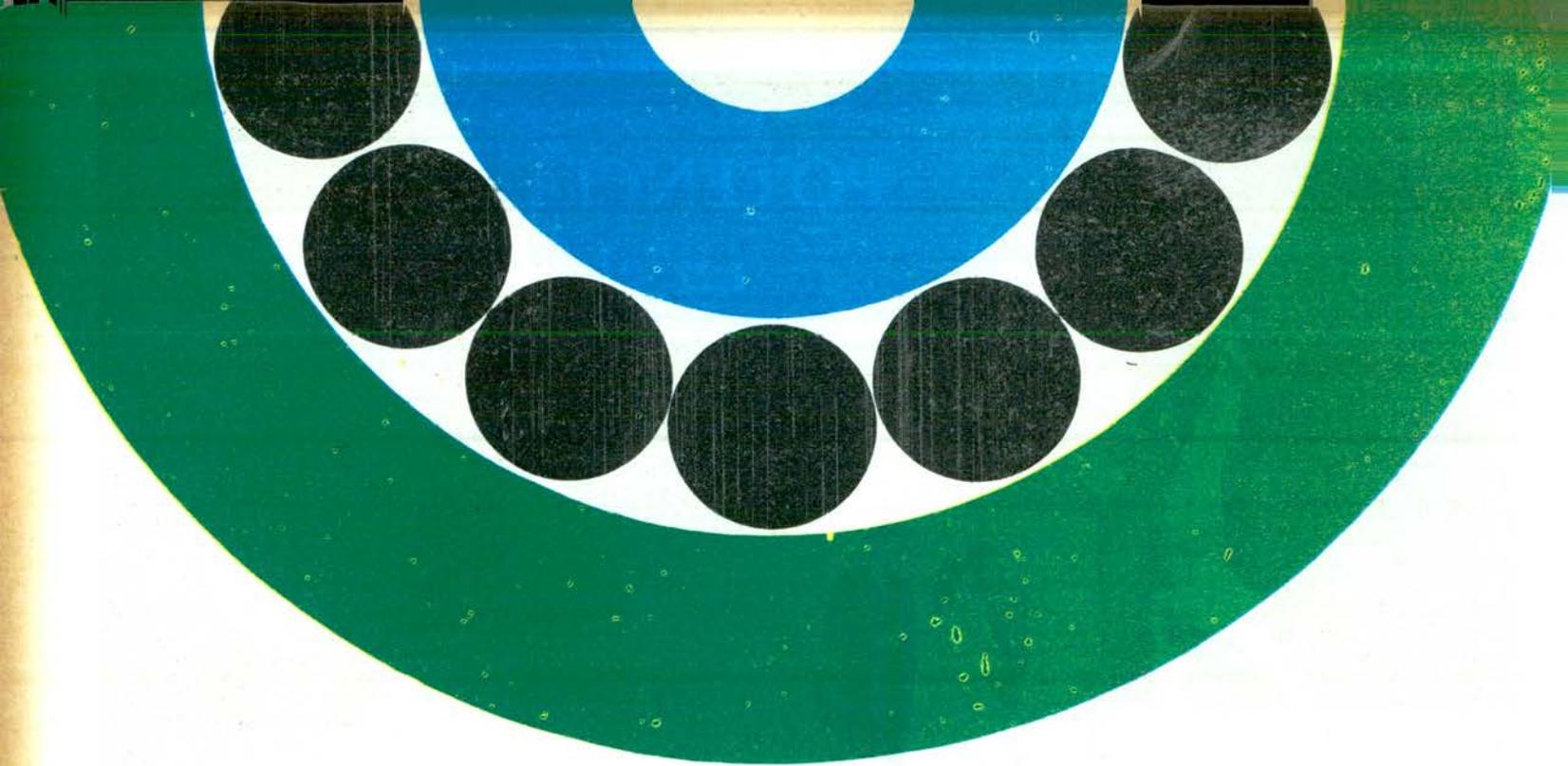
Por eso se dice que... "hay más VALORES en el VALIANT II." Suspensión por barras de torsión y rótulas esféricas... Fuerte caja de tres velocidades adelante y marcha atrás... Lujosos interiores con tapizados al tono.

Valiant

FÈVRE Y BASSET LTDA. S. A.



Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores
Véalo en el Concesionario Autorizado



**La nueva máquina
de escribir eléctrica**

olivetti 84

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

**Olivetti Argentina S. A.
Buenos Aires**





Conozca ARGENTINA

EXITO DE LAS EXCURSIONES REALIZADAS A LA REGION DE CUYO

CON fecha 7 y 20 de enero se realizaron bajo el lema "CONOZCA ARGENTINA" dos excursiones organizadas por el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO a la región de Cuyo.

Los participantes han regresado ampliamente satisfechos luego de visitar SAN LUIS, donde permanecieron dos días recorriendo dicha ciudad y los alrededores, entre ellos el DIQUE POTRERO DE LOS FUNES, LA QUEBRADA DE LOS CONDORES, LAS CHACRAS, etc.

En CRUZ DE PIEDRA gozaron de una hermosa pileta y de un exquisito asado criollo.

En MENDOZA tuvieron oportunidad de visitar la ciudad y alrededores, como ser VILLAVICENCIO, CACHEUTA, USPALLATA, PUEN-

TE DEL INCA, etc., permaneciendo luego dos días en POTRERILLOS, donde igualmente gozaron del confort que les ofreció el Hotel del mismo nombre.

Se visitó SAN JUAN con sus famosas Bodegas y el solar de Sarmiento, recorriendo todos los lugares históricos, en donde fueron ampliamente informados por guías especializados de la Dirección Provincial de Turismo. Próximamente serán anunciadas las salidas de otras excursiones similares, viajando en los confortables autopullman de lujo con asientos reclinables.

Estas excursiones ofrecerán la alternativa de poder visitar igualmente CHILE. Es decir, SANTIAGO, VALPARAISO y sus hermosas playas, conocer VIÑA DEL MAR, CONCON, etc.



Uno de los grupos concurrentes llegando a la Sede Central del A.C.A., muy feliz por cierto luego de haber realizado una magnífica excursión.

RECUERDE: PARA REPUESTOS "DI TELLA 1500"

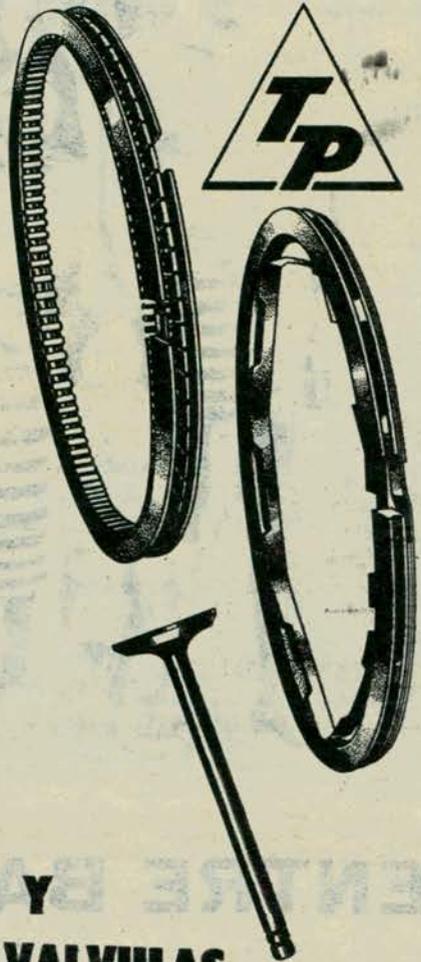
En sus dos direcciones Distribuidores Autorizados de Repuestos SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S.A.

Redi

Av. CASEROS 4012
T. E. 922-3418

Anexo:
Av. PARRAL 1923/31
T. E. 55-7132

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

LUIS SAENZ PEÑA 443/447 - T.E. 38-2011
BUENOS AIRES

La familia posa condescendiente. El jefe, la esposa, el cuñado, los niños. Llevan el rostro pintarrajeado y dan a ello una hermosa explicación: "Dios puso semillas y frutos de color para que sus criaturas se adornen".



ENTRE BANANOS Y LIANAS VIVE

Por ALBA PICASSO

Para AUTOCLUB
Fotcs de la autora

QUITO, colonial, bella, quedó atrás, y la selva fue abriendo la boca de sus caminos en plena montaña, mientras se ofrecía misteriosa, cambiante y con todas las posibilidades del verde. Un importante centro bananero, Santo Domingo, acercó algo del ritmo ciudadano con sus comercios y las calles polvorientas muy transitadas. Después, otra vez la selva, pero a pie, hasta nuestra meta: alguna vivienda de los indios colorados.

El rumor del viento caminaba al compás de nuestros pasos, que hacían crujir el tapiz de hojas secas. La escenografía la componían bananos, lianas, palmas, helechos, cedros; un perfume inundante atrapaba otro sentido, y si alguno aún no se había prendido al hechizo de la selva, la papaya, fruta jugosa, se brindaba cercana.

En un claro de la fronda se erguían los restos de una antigua vivienda y fue necesario seguir adelante hasta hallar una en pie, sólo una choza de madera y paja.

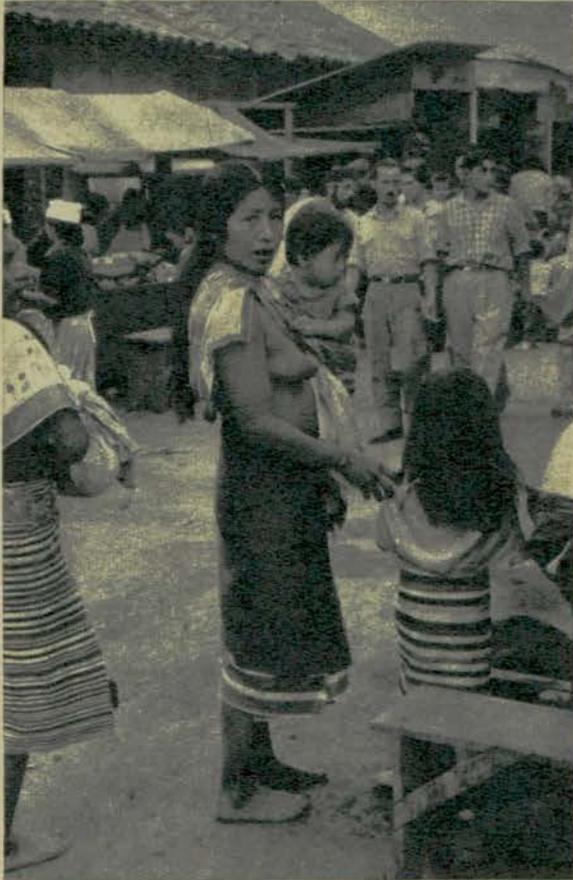
Los indios colorados —llamados así por la pintura con que se cubren el cabello— son parientes cercanos de los chibchas de Colombia, forman hoy un conjunto de varios centenares y viven en nú-

cleos de familia aislados los unos de los otros por kilómetros de selva espesa.

Constituyen grupos pacíficos que declinan lentamente, hablan una de las lenguas más antiguas del país y también el español; alternan con el blanco en la población los días domingo, y de él aprendieron la religión católica que practican, aunque las vagas reminiscencias de su raza les recuerdan la existencia de un espíritu del bien encarnado en el sol o la lluvia, y otro del mal palpitante en las tormentas y enfermedades.

Entramos en la choza, cuadrada, casi sin luz, con el piso de tierra, vacío el centro y apoyados los escasos enseres contra los muros de madera. El inventario fue rápido: un telar primitivo —el indio colorado teje para él, jamás vende uno solo de sus vestidos—, una mesa rústica con utensilios de cocina, un asador con un trozo de tigrillo humeante, bananas, un rifle, algunas mantas.

Volvimos luego al contacto de la selva junto con los colorados. Todo intento de diálogo fue imposible; sólo renovadas visitas lo hubiesen logrado, pero la brevedad de nuestra estada creó como único vínculo las impresiones recibidas y las instantáneas tomadas de prisa que ofrecemos hoy unidas a nuestro recuerdo aún envuelto en el perfume de la vainilla y el canto del viento entre los laureles cercanos



Herminia, el ama de casa, suave, callada, muy doméstica. Su falda es tela rayada con varios colores. Lleva medio cuerpo desnudo, y su pelo es muy largo y adornado con peinetas.

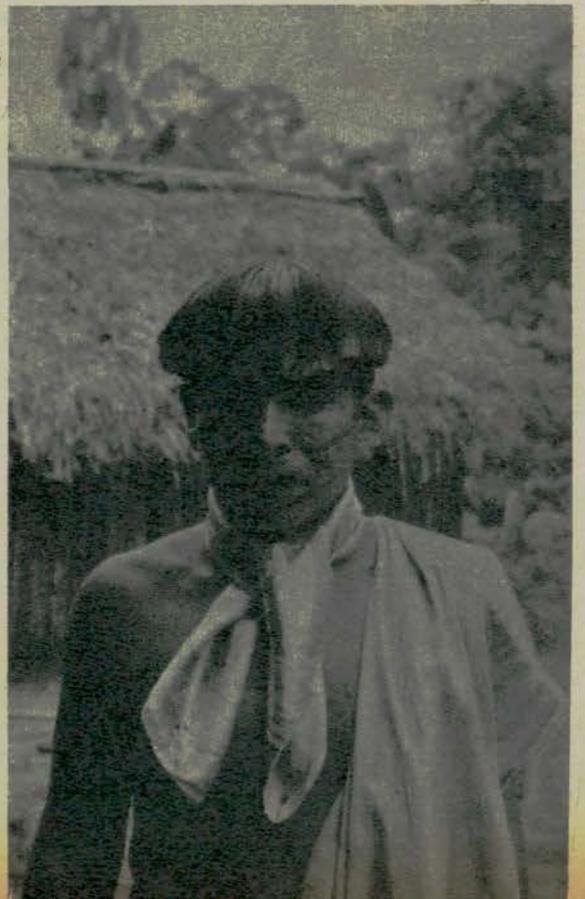


Esta joven india se acerca al pueblo con sus niños en el día festivo. Deambula y termina comprando un pañuelo de seda, mientras los niños saborean un helado o beben un jugo de fruta tropical.

LOS INDIOS COLORADOS



Ramón, el jefe de familia. Su atuendo es singular, breve y ligero por el clima ardiente. Se pinta rostro y cuerpo y en la cabeza luce un extraño peinado a manera de casco con el pelo cubierto por una pasta roja.



En un rincón de la cabaña, la india se inclina sobre una vasija de barro llena de semillas. Mientras el hombre trabaja, ella atiende los cerdos y gallinas, prepara la comida y cuida a sus hijos.

AUTOCLUB agradece al autor de estas líneas que siguen la valiosa colaboración que para esta Revista significan: por su contenido, de tan claro sabor humano —aunque hable de los nobles perros—, por su limpio estilo y, también, porque demuestra el positivo interés que nuestra publicación despierta en sus lectores y destinatarios naturales: los socios del A.C.A. Este último motivo también es respetable, aunque signifique cierto "egoísmo" o "vanidad" profesional de la Redacción de AUTOCLUB. (N. de la D.)

Nos escribe el señor Ricardo Llerena:

I NSTADO por la invitación a sugerir, para que AUTOCLUB "sea más interesante", cosa difícil pues ya lo es de sobra pienso que así como se dedica simbólicamente, en un editorial, bien escrito el Nº 12 de nuestra revista al hombre de campo, en su faz agrícola-ganadera, podría hablarse en media página solamente, del íntimo amigo del hombre de campo, que a su vez lo es también del o de la automovilista.

Ruego que no se tome por hombre de campo sólo al de nuestra república; también otros países los tienen tan campeones como los nuestros. Escribo, como es mi costumbre, con un enfoque universal de los seres y las cosas; pudiendo, si esta nota interesa a la Dirección de la revista y a los consocios, traer en espacios sucesivos fotografías y referencias de las naciones más adelantadas del mundo, donde Alemania penetró en muy diversas esferas, no sólo del campo, también cuidado de automóviles, carga de camiones, vigilancia de fábricas, atención de estatuas, seguridad general, etc., con un embajador permanente para el que siempre hubo "placet" en casi todos los países del orbe: el Deutsche Schäfer Hund.

señalar, con relación a nuestro país, que no fue en Buenos Aires, sino en la ciudad de Córdoba, donde se vio al primer ovejero alemán lazarillo, actuando con su singular naturalidad, señorío y astucia en medio de la calle. He observado que esa ciudad, a pesar de ser mediterránea, está al día con Europa y Norteamérica, en lo que a muchos factores importantes se refiere.

En cuanto a Buenos Aires, puedo decir que he visto consocios con su perro de policía cuidándoles el coche. Yo lo adopté como sistema en el año 1957, y aquí viene lo humano, mejor dicho lo perruno, que tengo para contar:

Desde ese año, siempre tuve un o una ovejera alemana al cuidado de mi vehículo, fuera en la capital, en Mar del Plata o en campo abierto sobre las rutas nacionales. Y ya van dos delincuentes capturados; ensayistas o no, a ninguno procesé, dicho sea de paso, pero robar no pudieron, y la lección que recibieron creo que les resultará indeleble en sus conciencias "sui generis".

El primer hecho fue fugaz y propio de un simple ratero e intervino mi perra Dalila en pleno centro de la ciudad. En mi pick-up faltaba una puerta por retoques de pintura, y Dalila quedó de guardia, echada al lado de los pedales (jamás sube a los asientos); había recibido la orden de "¡Quédate! y ¡Cuida!". A la hora del crepúsculo no faltó el "descuidista" que intentó apropiarse de las herramientas del vehículo o tal vez hacerle un "puente". Ella lo dejó introducirse en la cabina parcialmente, y cuando lo tuvo a tiro para tomarlo del antebrazo lo hizo con tal violencia, que lo metió del todo en el rodado... Desde dentro, el muchacho pedía socorro, como persona honrada, pero nadie, ni sus propios compinches si los tenía, podían "socorrerlo"; la perra "estaba con él y él estaba con la perra". Con balazos o cuchillos sólo hubieran logrado enfurecerla más. Un señor comedido le aconsejó quedarse quieto, y eso tranquilizó al animal. Cuando llegué ordené: "¡Deja!" y Dalila cumplió de inmediato, pero sin abandonar su prisionero. El no supo justificarme sus medios de vida pero, al no hallar un vigilante, optó por liberarlo del todo atento a su juventud. ¡Ah! me olvidaba: no faltó un imbécil que pre-

dos de fusil o de escopeta del doce grande, que son más fuertes que los de revólver; ha nacido en casa, en mis manos puedo decir, y me quiere mucho; al bajarme le di orden de "¡Cuida!" y estoy seguro de que se acomodó para dormir; es un joven burgués por temperamento, pero no por las funciones que desempeña; se confió, como siempre, al gran oído y olfato propios de su raza; es de gran tamaño, como su abuelo paterno y su madre, que a los 18 meses de edad también me sacó de un apuro a las tres de la madrugada, ante dos presuntos asaltantes en la ruta a Mar del Plata. Bien. Me disponía a lanzar el anzuelo, cuando oí gritos raros cerca de donde dejé el coche, en el que había una valija, una radio, una escopeta y otros elementos. Todo esto debió ser huminado y visto desde afuera por el delincuente con una linterna que luego en-

"YO NO SAQUE NI UN BAGRE LADRON"

Por RICARDO LLERENA
Para AUTOCLUB

Y EL PERRO PESCO UN

No siempre en los Estados entró cordialmente; pero en todos fue aceptado familiarmente. ¿Qué curioso, verdad? Prometo en otro escrito hablar de su entrada en España, por ejemplo; allí su penetración fue violenta durante la última guerra civil (don Mariano Perla podría decirnos algo sobre esto), pero hoy día en Barcelona son apreciados los ovejeros alemanes. Recuerdo que hace poco murió aquí uno importado de allá, traído por un distinguido ciudadano catalán, don Vicente Soler, de cuya amistad disfruto. Pienso que este caballero que luchó en la guerra civil aludida podrá ilustrarme sobre la acción de estos perros en campo abierto, actuando como estafetas o como auxiliares de Sanidad.

En cuanto a los Estados Unidos y el Canadá, en estas importantes naciones, el hombre de campo lo usa con más frecuencia que en la Argentina, y ello se explica porque el granjero norteamericano es más integral que el nuestro. Los propietarios de las "farms" (origen inglés) son asesorados por los hombres y mujeres del American Kennel Club.

En lo que a Europa se refiere, tengo noticias de que en alguna ciudad de Italia se lo ha visto por la calle conduciendo a un ciego; es conocido con la denominación de "pastore tedesco" y se lo considera en general como un ser de gran utilidad. A este respecto, debo

tendió hacerme comparecer con el frustrado delincuente al Instituto Pasteur. "Si —le dije—. Todas las policías del mundo que apresan un ladrón con perros diariamente van al laboratorio... El perro rabioso no puede cumplir sus propios actos, y menos cumplirá los que le ordenen".

En el segundo caso, muy reciente, actuó un cachorro de alrededor de un año de edad: Kohinur Diamant, de muy buen pedigree, hijo de padres ejercitados, nieto y bisnieto de animales con gran adiestramiento en Alemania. Destaco esto como afirmando lo que gente que sabe más que yo ha comprobado, y es que las facultades de cumplir órdenes, de disciplina y carácter se heredan en muchos animales domésticos.

El cachorro detuvo con bastante vigor a un ladrón como de 1,90 m. de estatura, que abrió la puerta de mi vehículo en una margen del río Luján donde me hallaba pescando solo, con el coche recién estacionado a poco más de 100 metros. El perro no fue visto por el oportunista; según su apreciación, debió considerar a mi vehículo como servido para él, más si me vió que estaba solo, pues era de noche y en lugar oscuro, donde solamente los ladrones ven. Kohinur desde chiquito se caracterizó por su gran tranquilidad y coraje; a los cinco meses no se inmutaba ante estampidos

contré en su poder; al que no vio fue al perro; en consecuencia, metió el brazo por una de las puertas cuyo vidrio estaba a medio subir, y accionando el picaporte interno la abrió. El cachorro lo dejó actuar, pero la forma silenciosa y subrepticia en que actúan los "descuidistas" se transformó, al ser aprehendido, en una gallina que cacareando pedía socorro.

Kohinur lo sujetó vigorosamente y lo mantuvo asido, a pesar de ser un hombre fuerte de casi más de noventa kilos, hasta que previo levantarme el saco para ver si tenía armas, le ordené: "¡Deja!".

Cuando intenté atarle las manos con una sogueta —pues tengo 55 años— para llevarlo a la comisaría, me exhibió una libreta de casamiento con cinco hijos menores, y juró buscar trabajo inmediatamente. Lo demás va sin decirlo... Y el cachorro al otro día tuvo en premio la mayor diversión para él: nadar en el río a pleno sol, sacando palos que yo le arrojé o que flotan casualmente, y luego trotar del lado izquierdo del coche sin correa. Es, como sus antecesores, un trotador a lo indio, parejo y sereno que no se fatiga. Tres kilómetros de

trote suave es su entrenamiento diario, y desea más, pero quien lo vea en mi casa, tirado delante del televisor, viendo los dibujos de animales de Walt Disney, con sólo un ojo abierto y el otro dormido, lo considerará el más haragán de los burgueses. Sin embargo, yo esa noche quedé tan nervioso que no saqué ni un bagre y él pudo agarrar sin anzuelo un pescadazo con pelo.

Invito a mis consocios a conocerlo; para eso escribanme a Federico Lacroze 1772-1768-1764.

Por otra parte, a todo el que tenga un cachorro inteligente le puedo indicar cómo lo podrá adiestrar él mismo; sólo se necesita ser un poco más inteligente que el perro, tener más paciencia que él y quererlo mucho. Yo jamás he adies-

se había peleado con su esposa por culpa de mi perro".

En esta época de asaltos y robos cotidianos a cualquier hora y en cualquier lugar, voy a narrar la importancia que la sociabilidad del perro de policía tiene. A un amigo que lo "desvalijaron" hace poco, le presté hace más de dos meses una perra de cuatro años. Por cierto que, por afecto a la perra, visito a mi amigo casi diariamente, habiendo comprobado algo en materia de sociabilidad que me resulta gracioso, pero de doble filo. El caso es que mi amigo después de lo que le ocurrió vive en continua vigilancia y zozobra; la perra parece comprenderlo y lo asiste cuidándolo y haciéndole sentir segura su morada. En una de mis visitas comprobé que mi



Majestad, grandor, potencia, tres cualidades que se pueden aplicar a un gran toro, a un sólido modelo de carretera y a este perro.

animal dormía por las noches debajo de la cama de mi amigo, lo cual yo nunca le consentí a ella.

Considero este afecto de doble filo, pues por un lado le puede afectar la reciedumbre y por el otro la querrá tanto, que intentará no devolvérmela.

trado perros ajenos, y pienso que nunca el dueño de un animal lo debe dar a otro para que lo enseñe.

Los perros de ciertas razas muchas veces hacen disparates en las casas para hacerse notar, y el cachorro nunca se siente más asistido por su amo que cuando es adiestrado por él. Jamás debemos ignorar a nuestro can; es como ignorar a los hijos. Además el perro, a' no ser útil y ser sólo de cuando en cuando un juguete, según el ánimo del patrón, puede resultar molesto a nuestros semejantes; en cambio, la educación e aumenta su sociabilidad congénita. Recuerdo siempre cómo lamenté en mi conciencia lo que me dijo un vecino: "Que

LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL RECAUDARA LOS ARANCELES DE REGISTRO DEL AUTOMOTOR

EN la Subsecretaría de Justicia se efectuó la firma del convenio por el cual la Caja Nacional de Ahorro Postal tomará a su cargo la recaudación de los aranceles por la registración de los automotores en todo el país al ponerse en vigencia las disposiciones de la ley 14.467 y sus modificaciones sobre Registro de la Propiedad Automotor. Al acto asistieron el presidente de este Registro, doctor Oscar Hermelo y funcionarios de ambas dependencias.

En el convenio, firmado por el subsecretario de Justicia, doctor Roberto A. Billinghurst y el presidente de la Caja Nacional de Ahorro Postal, doctor Angel Francisco Beiró, se establece, entre otras cosas, que la Caja instalará una oficina especial en la Capital Federal en horario a convenir para la atención del público. Fuera del perímetro metropolitano las funciones de recaudación se efectuarán en sucursales de la Caja, agencias propias o agencias postales.

El Registro de los Automotores comenzará con los nuevos, denominados 0 kilómetro y se deberá hacer inmediatamente después de la adquisición del vehículo por parte del comprador. Esta operación, es decir, el grabado de los números en el block del motor y otras partes del automotor, estará a cargo del Ejército, habiendo construido ya Fabricaciones Militares los elementos necesarios.

Otros detalles de interés

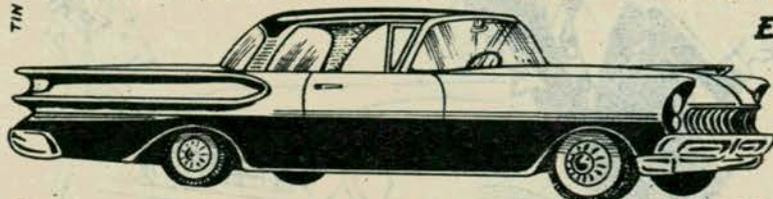
El registro del automotor costará 3.800 pesos y se ha fijado una escala para otros trámites, tales como transferencias, prendas, etcétera. El Registro extenderá el correspondiente título de propiedad del automotor y se encargará de su protocolización. El trámite del registro es de carácter nacional y queda vigente el actual régimen de patentamiento de los automóviles a cargo de las provincias o municipios.

Se calcula que actualmente hay en el país entre 1.400.000 y 1.500.000 automóviles, lo que proveerá al Registro de recursos que darán superávit una vez atendidos todos los gastos. Los saldos pasarán a rentas generales y se calcula terminar con la tarea en 18 meses desde el momento de su iniciación.

Se instalarán doce delegaciones en el interior que estarán a cargo de aproximadamente 350 encargados, los cuales no serán funcionarios sino que percibirán una comisión por operación.

CRISTALES CURVADOS INASTILLABLES PARA AUTOMOTORES - VENTA Y COLOCACION

ELIMINACION TOTAL DE FILTRACIONES



Mulé y Cia. S.R.L.

PRECIOS ESPECIALES: AGENCIAS Y TALLERES

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

DISERTACION (ABSOLUTAMENTE CIENTIFICA) SOBRE EL USO DEL SILENCIADOR

Por MARIANO PERLA

Para AUTOCLUB

Ilustró VILLAFANE

CUANDO el bípido existencial ha-ya evolucionado como suponen los antropólogos más optimistas, el desuso arrastrará a los museos a los Códigos Penales, que, en nuestra edad infantil, vienen a ser algo así como el freno neumático de la conciencia objetiva. Por tanto, apenas si hará falta mantener ese extraño tipo de hotel gratuito, pero no confortable, denominado cárcel. Se reservará únicamente para delitos subsistentes por inercia mental, sobre los cuales los psiquiatras se harán los distraídos, por justo afán de venganza. Por ejemplo, el perpetrado actualmente a diario por una extraña secta de delincuentes impunes, los

escandalosos "a" nafta, para utilizar su propio y bárbaro lenguaje. Como se sabe, los miembros de la indecorosa secta cometen el delito que exige menor esfuerzo físico, puesto que les basta suprimir en el vehículo que conducen —propio, robado, prestado, alquilado o, en los casos más frecuentes, perteneciente a la curiosa categoría de "coche de papá"— un accesorio denominado "silenciador", sin cuyo invento no hubiera sido ni medianamente tolerable el del automóvil.

Expertos consultados por el autor de estas líneas han afirmado que ese interesante masoquismo mecánico puede reportar algunas ventajas técnicas,

la principal de las cuales es adiestrar el oído para advertir el estado del motor, ya que éste, al igual que los referidos miembros de la secta, por ser un ente inanimado, se expresa mediante ruidos. A cuya afirmación cumple replicar:

¿No sería más positivo que educaran al oído para distinguir, pongo yo por caso, a Brahms de Palito Ortega?

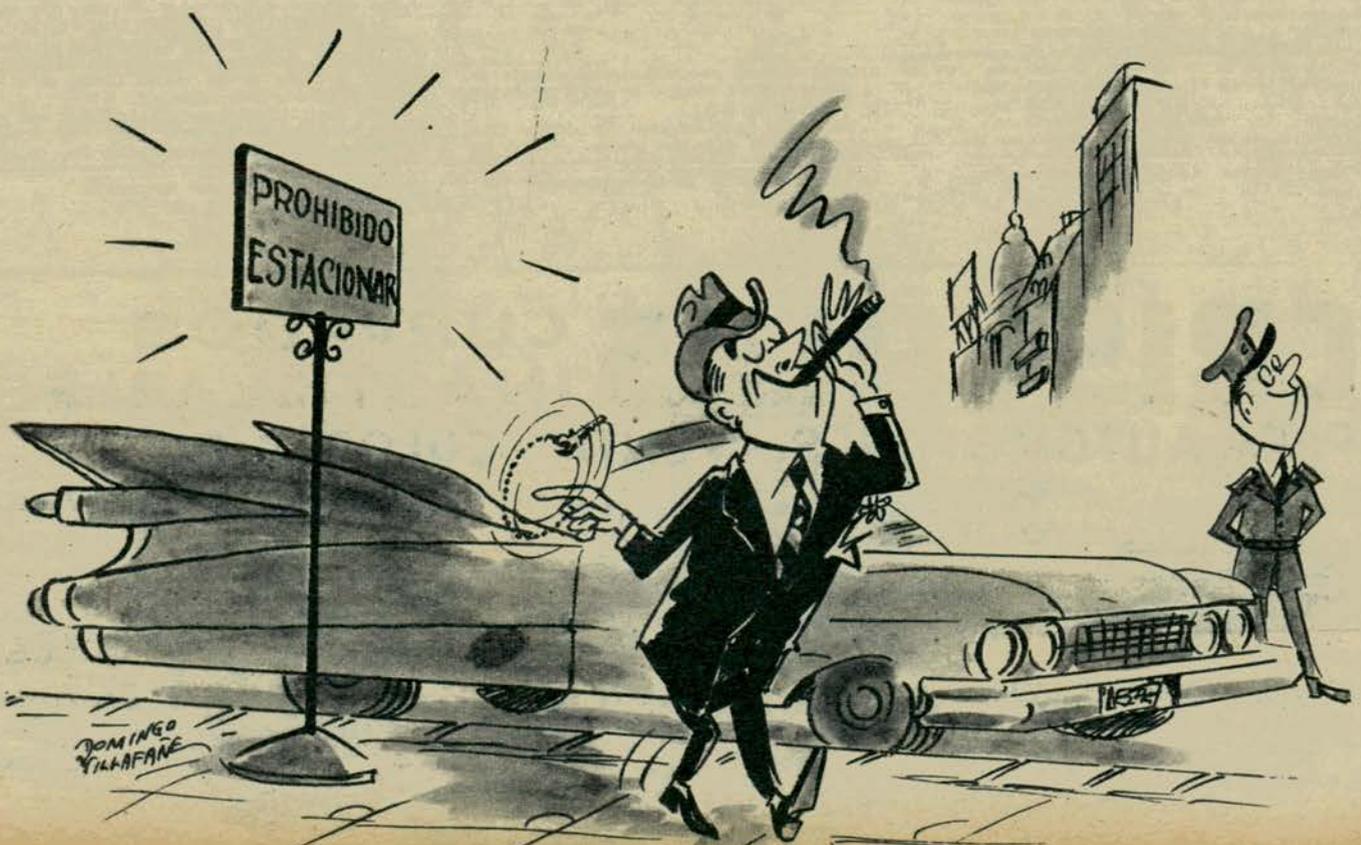
Rechazado el punto de vista tecnológico, tan importante en nuestros días, en especial para quienes sólo han aprendido la técnica de hablar de ella, pasamos al sociológico, que tampoco es manco:

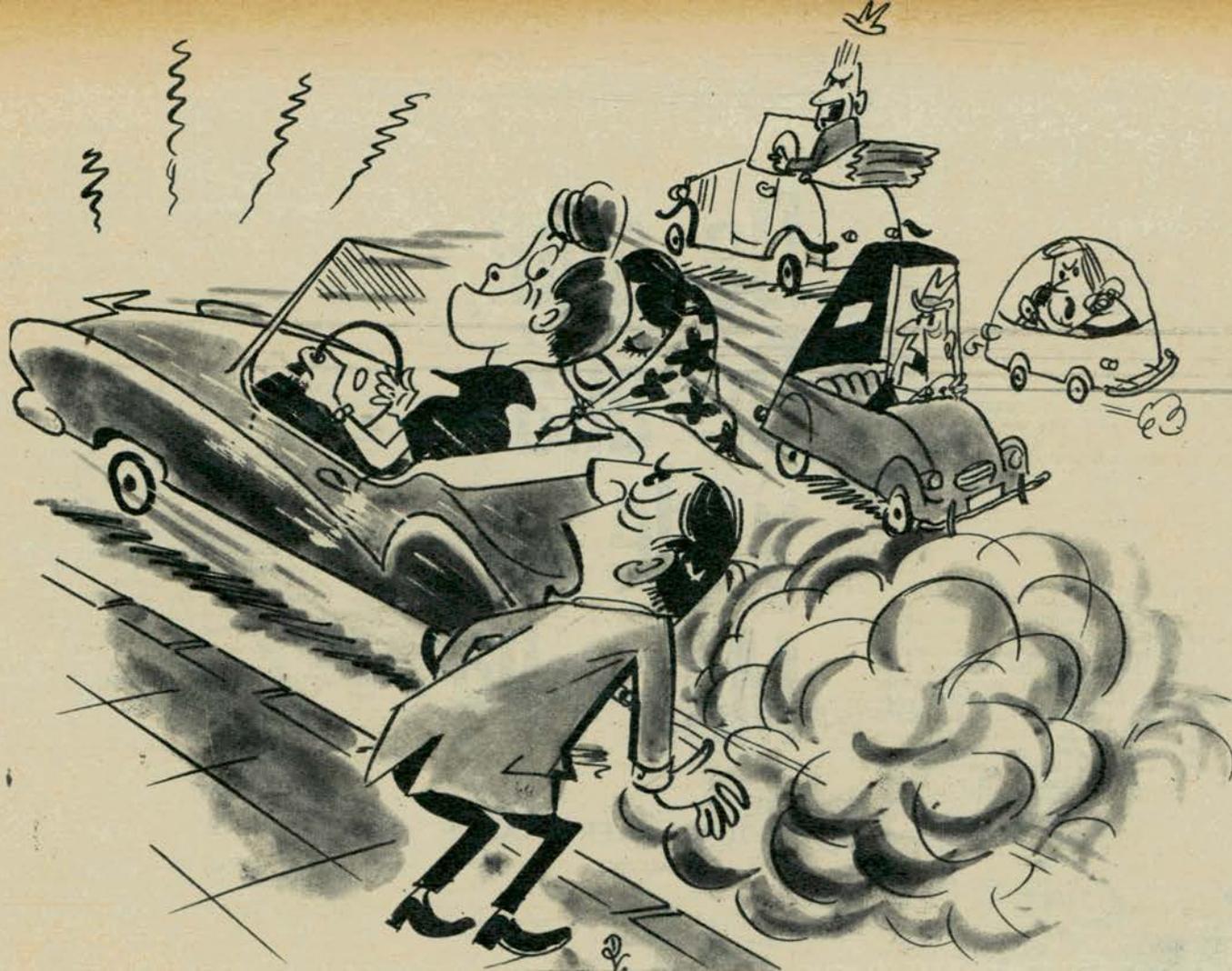
1) La permanente suelta de gases de la combustión de un motor, sin reprimir su neurotizante sonoridad, es una inmoralidad, puesto que expresa una conducta exhibicionista.

2) En consecuencia, el libre-escapista es, como su nombre indica, obsceno y antisocial.

3) Las motivaciones para esta enfermedad sólo pueden ser las siguientes: furioso anhelo de llamar la atención de sus semejantes —cosa que, evidentemente consiguen y que, por lo común, tiene el apoyo de epítetos imposibles de reproducir en una revista tan seria como ésta—, intención de fastidiar al prójimo o, en fin, inocente deseo de hacer creer a los demás que se es deportista y participante en las grandes pruebas de turismo mejorado, pero poco. En el primer caso se trata de idiocia en grado peligroso; en el segundo, de resentimiento paranoico, y en el tercero, de ignorancia del viejo refrán que, parafraseado como conviene, establece: "Auto ladrador, poco corredor".

Por su parte, los historiadores del futuro se entregarán a complejas indagaciones con el fin de determinar cómo en una sociedad como la del siglo XX, tan rica en leyes, decretos, decretos-leyes, ordenanzas, reglamentos,





disposiciones, edictos, cuerpos represivos, policía de las costumbres y de la otra, inspectores —pertenecientes o no, metafóricamente, a la familia de los córnidos, o “Vulpes, Vulpes”—, directores de tránsito, etc., se protegía la absoluta impunidad de los miembros de la infame secta. Se preguntarán cómo era posible que un honrado padre de familia sufriera invectivas, boletas y grúa, por pararse delante de un cartel coloreado, a veces escrito con deliciosa fantasía, como cuando dice: “Prohibido estacionar de 11 a 18”, queriendo significar absolutamente todo lo contrario: que allí se puede, sólo

que con una tarjetita, y nadie impidiese que un irresponsable escandaloso atentara contra la salud, el oído, los nervios y, a lo mejor, la amena charla de personas, pedestres o no, pero, al fin de cuentas, tranquilizadamente normales. Misterio. Compadezcamos a los historiadores del futuro.

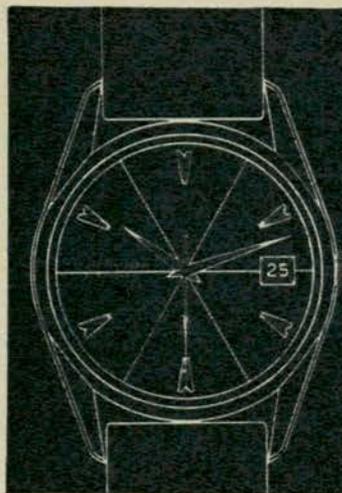
Y entretanto, consolémonos, si eso es consuelo, al modo de un amigo del que suscribe, quien, siempre que pasa ante su vista —y sobre todo, ante sus tímpanos— uno de los susodichos enfermos, exclama, cerrando los puños y apretando los dientes:

—¡El árbol! ¡El árbol!

Nunca le habíamos preguntado la razón de su botánico apóstrofe, hasta que un día pudo más la curiosidad que la compasión.

—¿Por qué va a ser? —respondió, todavía irritado por el paso del “urticante”, adjetivo de la colección de neologismos necesarios, a la cual pertenecen igualmente “impactado”, “dimensionado” y otros participios pasivos sin verbo, es decir hijos sin padre, gramaticalmente hablando—. ¿O es que olvida usted que en los demás coches van seres humanos?

El pobre señor, en su cólera, olvidaba que hay paredes muy buenas.



GIRARD-PERREGAUX
Jerarquía en relojes desde 1791

ESTA SECCION DE NUESTRA revista, planeada inicialmente para registrar cosas comunes que ocurren en el mundo, las que, a veces, dan lugar a un breve "mot de la fin" en el que intentamos un comentario intrascendente, es en cierta medida la contraparte de otra muy difundida: "Nos escriben los lectores". En esta última son los lectores los que nos hacen llegar sus inquietudes. En aquella somos nosotros los que conversamos campechanamente con ellos. De ahí, entonces, que como buenos amigos, corresponde hoy iniciar nuestro diálogo con las preguntas de rigor: "¿Qué tal, cómo empezamos el año?" y "¿Cómo anda el programa de vacaciones?" Estamos seguros que MUY BIEN. Sobre todo si hay optimismo y buen humor. Porque ya lo dice el viejo proverbio inglés: "El optimismo y el buen humor equivalen a una fortuna de doscientas mil libras esterlinas"...

DEL 30 DE ABRIL al 25 de octubre de este año, centenares de miles, millones de visitantes acudirán de todas partes, de cerca y de lejos, a las orillas del lago de Ginebra, donde se efectuará la Exposición Nacional Suiza. El país helvético hace un examen de sí mismo, establece su balance y escruta su porvenir en una superficie total de 600.000 metros cuadrados, la cuarta parte de la cual ha sido edificada para mostrarnos, entre otras cosas, estos interesantes temas: "Un día en Suiza", "Suiza frente a su porvenir", "El arte de vivir", "Las comunicaciones y los deportes", "La industria y la artesanía", "La tierra y el bosque", "Creer y crear para la Suiza



de mañana". El primer submarino turístico del mundo (ver foto número 1) y "Las colecciones suizas y el arte europeo". Todo esto bajo un sugestivo lema general: "La Suiza de mañana les invita hoy".

JUANJO ARRIETA ES UN corredor de autos a quien se ve participando en una carrera de turismo de carretera y en pruebas con autos sport en el Autódromo

De aquí, De allá y de Mas allá

Por **JUAN AVERIGUADOR**

Para **AUTOCLUB**

mo Municipal. Arrieta no es otro que Alberto de Mendoza, a quien veremos en compañía de Susana Freyre, bajo la dirección de Fernando Ayala, en la película "Primero yo". En el film veremos la largada y llegada auténtica del reñido "Gran Premio de Turismo de Carretera" y diversas escenas con automóviles preparados especialmente y que se presentarán reproduciendo instantes de la carrera. Para ello se contó con la valiosa colaboración del A.C.A., que facilitó la tarea de los camarógrafos en la largada frente a la sede social y luego durante la llegada simbólica en el Autódromo Municipal. También el A.C.A. prestó a Aries Cinematográfica, productora del film, distintos elementos que fueron llevados a Don Torcuato, donde se filmaron detalles de las escenas (Ver foto número 2) correspondientes a la largada de la carrera. "Primero yo" se estrenará en la primera quincena de marzo en Buenos Aires y Mar del Plata, simultáneamente.

VALE MAS PROPORCIONAR UN poco de luz que lamentarse de la oscuridad. Las mejores organizaciones de auxilio social no sirven de nada si no son conducidas por personas dispuestas a sacrificarlo todo por el buen éxito de la causa a que se entregan. En Hong-Kong —según leemos en la revista "Scala Internacional"— vive una de estas personas... Proviene de la República Federal Alemana y antes era comerciante en Shanghai. Tras verse obligado a huir de la China comunista, estudió teología y se hizo sacerdote de la iglesia evangelista luterana. El pastor Stumpf —de él se trata— ha fundado una obra de asistencia a los refugiados y enfermos que, probablemente, es única en su clase en el mundo. Antes de la segunda guerra mundial era Hong-Kong una ciudad que ni siquiera llegaba al millón de habitantes; hoy viven en ella, según cálculos, tres millones de personas. Más de un millón de chinos han huido hasta el presente de la China roja, y la afluencia de refugiados no ha cesado todavía. Actualmente los esfuerzos del pastor Stumpf van encaminados a facilitar techo a cuarenta mil refugiados que no tienen dónde cobijarse y dueren

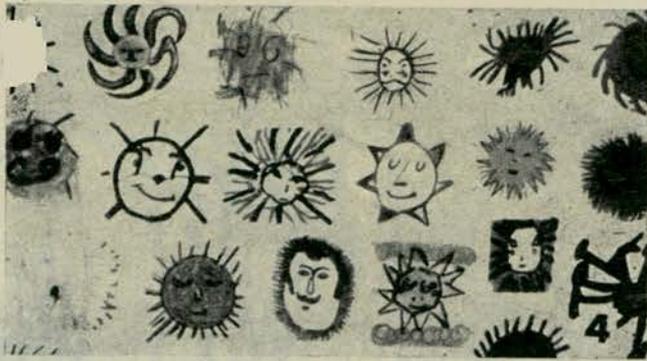
men en las calles. Con el apoyo del gobierno de Hong-Kong se edifican gigantescos bloques de viviendas para acoger a los refugiados. La organización de asistencia del pastor Stumpf dispone de un hospital, de clínicas modernas y dos estaciones dentales móviles. A los refugiados se les conceden, también, préstamos, al objeto de que puedan establecer pequeños negocios.

DON JOSE ORIANI, PRESIDENTE del Comité Olímpico ha expresado en declaraciones recientes que el envío de cada atleta argentino a Tokio costará aproximadamente 250.000 pesos, lo que, como es natural, reducirá la deseada magnitud de nuestra representación en ese evento internacional. Para ayudar a superar semejante angustia económica, la empresa Pepsi-Cola ha planeado, con la entusiasta adhesión del Comité Olímpico, una extraordinaria promoción consistente en el lanzamiento de una serie de estatuitas de polietileno irrompible, que ilustran, en acción, diez distintos deportes. Esas estatuitas, que interesarán tanto a los niños como a los grandes (ver foto número 3) se entregarán ya al público en almacenes y proveedurías mediante la modesta inversión de cinco pesos, que representa una parte ínfima del costo de aquéllas, y el canje de siete tapitas de las bebidas elaboradas por Pepsi, o su representación gráfica. Con la venta de estas estatuitas se calcula que se podrá financiar el envío de veinte atletas a la XVIII Olimpiada.

HA NACIDO EL 48 millonésimo francés. Esta es la conclusión a que ha llegado un cálculo de la evolución demográfica en Francia a base de estudios publicados hasta el presente por el Instituto Nacional de Estadísticas de ese país. La población ha aumentado en 240.000 almas y llegó a 48.000.000 de personas a fines del mes de octubre pasado. La discriminación de los extranjeros residentes en Francia es la siguiente: italianos, 645.000; españoles, 431.000; polacos, 177.000; belgas, 78.000; americanos, 69.000; portugueses, 50.000; alemanes, 45.000; suizos, 33.000 y otras nacionalidades, 286.000.

EL SEÑOR DOUGLAS CLARK, gerente de Braniff Internacional, y la señorita Mollie Lupe, representante especial de la misma empresa ante la Feria Mundial de Nueva York, se refirieron en una conferencia de prensa muy interesante, a las proyecciones de esa Feria. La exposición se hará en una superficie de 26 hectáreas e incluirá pabellones de 41 naciones, 26 estados norteamericanos y más de 300 grupos comerciales, fraternales y religiosos. La Feria costará 2.000 millones de dólares y se calcula que será visitada por 70 millones de personas antes de su clausura en octubre de 1965. La muestra constituirá un centro tanto educativo como informativo, con exposiciones de todas partes del mundo y demostraciones de importantes descubrimientos científicos, entre ellas la primera demostración pública de la fusión nuclear. Después de ver la exhibición de la película "Venga a la Feria", proyectada al final de la conferencia de prensa, a los periodistas presentes, comenzó a torturarnos la idea acerca de cómo haremos para ir juntando los dólares necesarios para correrlos hasta Nueva York.

VOLVIENDO AL TEMA DE la población actual de las naciones, digamos que alrededor del 10 de octubre último nació en Holanda el habitante que completó la cifra de doce millones —según leemos en la revista "Crónica de Holanda". Aunque podamos estar de acuerdo en que dicha cifra en sí no es como para armar un escándalo, lo que ocurre es que Holanda, con 368 habitantes por



kilometro cuadrado, ya no queda mucho sitio disponible, que digamos. Aún cuando no se sepa exactamente quién ha sido el angelito que ha venido a cumplir la marca arriba señalada, démosle la bienvenida y admitamos que donde comen 11 millones 999 mil 999 personas, bien puede comer también el recién llegado...

ESTE AÑO, COMO TODOS los años, hemos recibido y a la vez hemos enviado muchas tarjetas de felicitación. Sobre las nuestras no queremos hablar. Fueron muy modestitas. Pero entre las recibidas hay algunas que, por el ingenio o el buen gusto con que han sido creadas, han merecido algo más que unos instantes de atención y agradecimiento. En forma de hacer relaciones públicas, como se dice ahora, llega al destinatario con un mensaje de amistad y esperanza, tan necesario en tiempos en que reina la hostilidad y falta el diálogo. Por eso es que queremos referirnos a un par de ellas que se destacan en el conjunto. La de "Publicidad Surco", Julio C. Sarno y Asociados, con un Papá Noel coloreado o mano que arroja muchos buenos deseos desde una auténtica bolsa de la abundancia. Y otra de extraordinaria imaginación y buen gusto, creada por Mc Cann-Erickson Corp., la conocida agencia internacional de publicidad. Es un gran tarjetón, donde se reproducen a todo color 366 maravillosos soles en colores (ver foto número 4) creados con extraordinaria originalidad, junto con una leyenda que dice así: "Las manos de nuestros hijos crearon para usted, estos 366 soles. Así, a través de lo que mejor expresa nuestra fe en el futuro, le aseguramos para 1964, 366 días luminosos". Y en otra página se aclara: "Los dibujos de esta tarjeta fueron realizados por los hijos del personal de Mc Cann-Erickson. Tal como cada uno de ellos entregó sus trabajos, tal se reprodujeron, para que el men-

saje conservara toda su frescura y sincera emotividad".

ENTRE LAS NOVEDADES que presentan los jugueteros japoneses figura un tanque que mediante la utilización de imanes se desarma completamente al tocar una mina. Japón es uno de los cuatro productores de juguetes más importantes del mundo, juntamente con Estados Unidos, Gran Bretaña y Alemania. Anualmente son exportados alrededor del 70 por ciento de los juguetes.

A CADA HORA, de cualquier estación a cualquier otra. Este es el lema de los Ferrocarriles Holandeses para el tránsito de pasajeros en la presente década. Y que este lema se hace realidad lo demuestra el hecho de que en Holanda se puede tomar un tren a cada hora, desde la estación más insignificante, para viajar a otra localidad, ya sea directamente, ya trasladando en estaciones sobre la marcha, de inmediato. Este es el principio básico al servicio del viajero, pero en las zonas muy pobladas y de mayor tránsito hay líneas con trenes cada media hora. Con la formación del Mercado Común Europeo el tren ha recibido un nuevo impulso. A las líneas de pasajeros ha venido a sumarse la red del TEEM, constituido por trenes que cruzan los países de ese mercado y prestan un inmenso servicio al intercambio comercial entre ellos. A la rapidez de los servicios, los Ferrocarriles Holandeses han añadido un sistema modernísimo de señales. Unos 1.140 kilómetros de vías están equipados con señales automáticas de luz coloreada; muchas de las grandes estaciones holandesas están controladas por una simple cabina de mando que dispone del equipo electrónico más moderno. Mientras escribimos estas líneas no podemos apartar de nuestra mente la imagen de un señalero tomando mate con un compañero mientras se acerca un tren con más de mil viajeros a bordo.

el
veraneo

ACECHA A SUS CABELLOS



Mar, sol, arena, aire libre. Cuatro elementos para el solaz espiritual y la plenitud física.

Pero... cuidado! También pueden ser un castigo para sus cabellos, tornándolos secos, quebradizos, descoloridos y faltos de vida.

Evite esos riesgos con **PANTEN**

LOCION CAPILAR VITAMINIZADA

Panten ahora contiene Pantyl, el elemento más activo y reciente del complejo vitamínico B, descubierto y fabricado por Hoffmann - La Roche de Basilea, Suiza.

• Actúa en profundidad, nutriendo y vitalizando a los cabellos en sus mismas raíces.

- Elimina caspa y seborrea.
- Favorece una regular y abundante renovación de cabellos sanos.



Váyase de
vacaciones...
con

PANTEN

LOCION CAPILAR VITAMINIZADA

Autoclub 73

LA industria automotriz del mundo está, en su mayoría, encaminada actualmente hacia la producción en serie de grandes cantidades de automóviles standard. Hay marcas que fabrican 4 y 5 mil unidades diarias de un mismo modelo.

Ergo, millares de vehículos son absolutamente iguales en forma y color en todo el mundo. Ello condujo, desde hace mucho tiempo, a que usuarios deseosos de destacarse, de diferenciar con personalidad su coche, recurrieran a los servicios de carroceros especializados.

Hasta hace algunos años hubo algunos carroceros, en particular europeos, y muy particularisimamente italianos —que se hicieron famosos— como algunos sastres— porque se dedicaban a diseñar y producir por encargo, "sobre medida", automóviles "distintos", personales.

Mantienen siempre la mecánica propia de autos standard, es decir, se dedicaban sólo a cambiar "el traje" a pedido del cliente.

Línea pura y definida, derivada del sedán 404, son las que caracterizan a este convertible Peugeot 404 cupé.

108 HP; 170 kph; para 4 pasajeros
lujoso interior,
pureza de líneas exteriores.
Aquí se presenta de cuerpo entero
el modelo Lancia Flavia cupé 2 + 2.



EL CARROCERO Y SU TAREA

Por
LUIS M. G.
VARELA

Para AUTOCLUB

De esta manera se pudo satisfacer el gusto de compradores deseosos de poseer un coche distinto, que llevaban al carroceros un chasis y un motor de "serie" para que éste realizara sobre esas bases el modelo de sus sueños.

Esta norma de trabajo fue mantenida por muy pocos, puesto que la mayoría de los carroceros se fatigaron de hacer permanentemente sólo simples prototipos. Algunos se fueron especializando cada vez

más y se dedicaron a estudiar a fondo los problemas fundamentales del automóvil, constituyéndose en verdaderos y avezados técnicos, conocedores integrales de todos sus problemas.

Primeramente fueron los ensayos sobre aerodinamia, luego las posibilidades funcionales, es decir, las maneras de concebir una puerta más práctica, una disposición de los asientos más adecuada, la creación de mayores superficies vi-

dreadas, etc. La influencia de estos carroceros contribuyó en forma notable a mejorar los mismos modelos standard, estilizando más sus líneas, haciéndolos más prácticos, más útiles, más adecuados para las tareas a que iban a ser destinados.

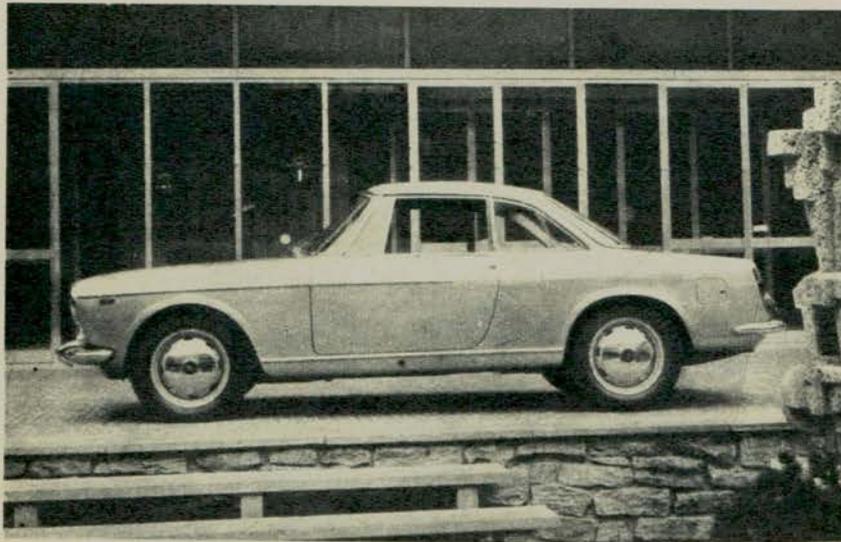
En la actualidad, cuando una empresa automovilística pretende lanzar un nuevo modelo, adopta los recaudos lógicos y necesarios para obtener previsible éxito, recurriendo al asesoramiento del ca-

carrocero; pero no solamente a su asesoramiento parcial, sino que en muchas ocasiones deja librado el proyecto completo a las manos del mismo. El caso más reciente lo tenemos en la Studebaker, que acudió al conocido Raymond Loewy (diseñador del Studebaker 47 y del Citroen DS 19) para dar formas y carácter al nuevo Avanti.

Preponderancia del trabajo del carroceros

Si analizáramos uno a uno los automóviles de serie, veríamos en qué gran proporción está presente la mano del carroceros integral.

En nuestro medio automovilístico, si bien escasamente representado, notaremos esa misma influencia. Hagamos una rápida recorrida, empezando por los pequeños: el NSU Sport Prinz, es obra del italiano Bertone; el BMW (más conocido por De Carlo) fue diseñado por Michelotto; el 2 CV, por Le Corbusier; tanto el Fiat 1500, como el Peugeot 403 y 404, son diseños que pertenecen al comandante Pininfarina, así como también el Di Tella 1500; el Auto Unión 1000 SE Sport es un reciente diseño de Fissore, también italiano, lo cual nos revela que una abrumadora mayoría de los coches de producción nacional han sido diseñados por expertos carroceros,



Perfil neto; es el que ostenta este típico 2 + 2 de la producción Pininfarina. Es el Cabriolet Fiat 1600 S, con motor de 80 HP, capaz de alcanzar los 160 kph.

cuyo origen fue el de productores de modelos "fuori serie". Algunos, como Pininfarina, han diversificado su campo operativo y se dedican, ahora también, a la fabricación en serie. Su importante y complicada tarea de diseñar, calcular, planificar y, por fin, construir un nuevo modelo, se complementa con la creación de prototipos experimentales en base a modelos de serie, en los cuales introduce novedosas y revolucionarias variantes tendientes a obtener una mayor performance, una mayor economía, versatilidad o consecución de mayor seguridad para sus ocupantes.

Todo ello, suficientemente experimentado, se incorpora luego a la producción en serie, mejorando notoriamente los nuevos modelos que serán largados a competir en el mercado automotor.

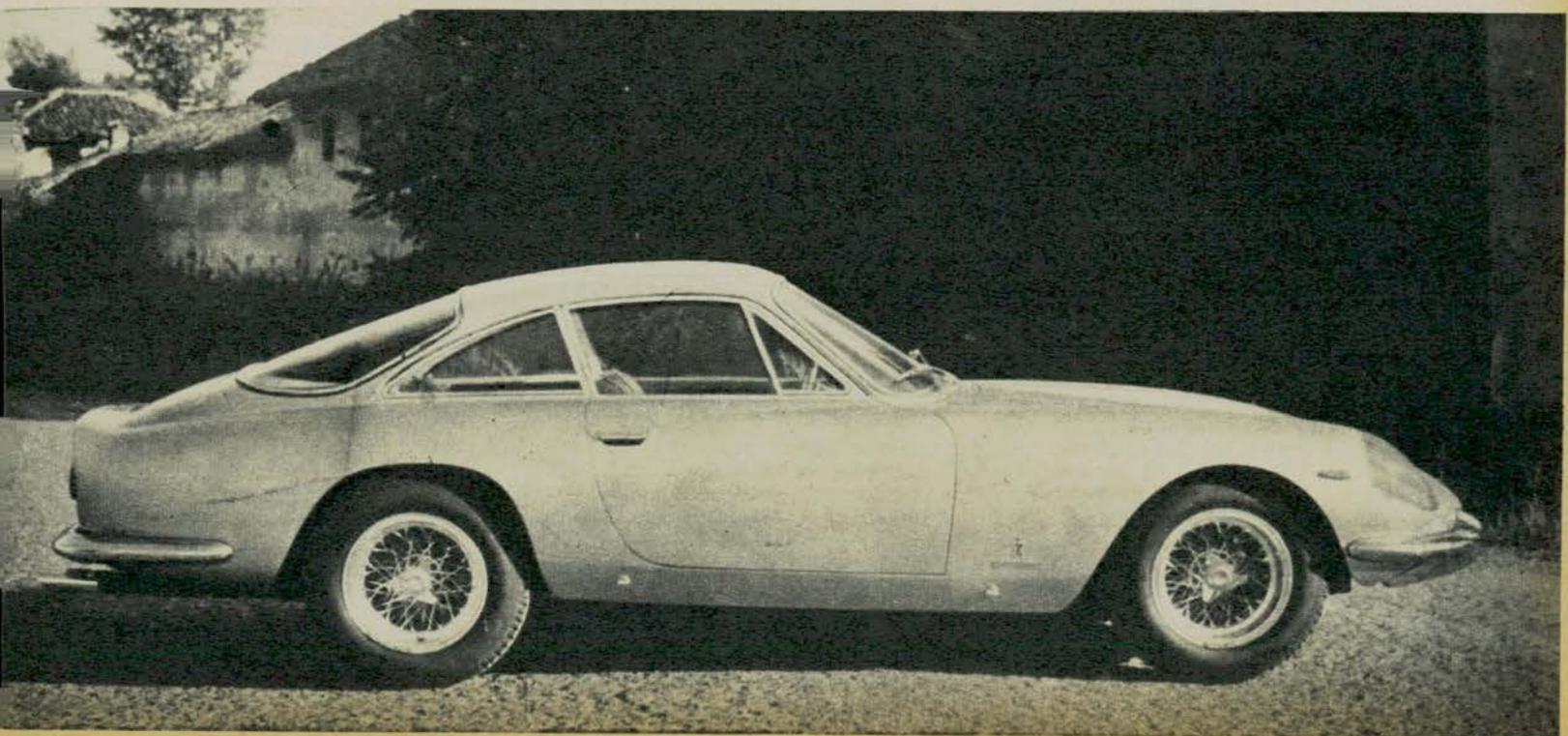
En esta línea se sitúan los modelos experimentales de Vignale, quien trabajando en forma conjunta con un médico traumatólogo, elaboró para una firma japonesa, una cupé 2+2, tendiente a ofrecer a sus ocupantes la mayor seguridad posible en caso de accidentes. Pininfarina ha diseñado en base a un Fiat 1100 y luego sobre un 600, una especie de "huevo", en el cual ubica al

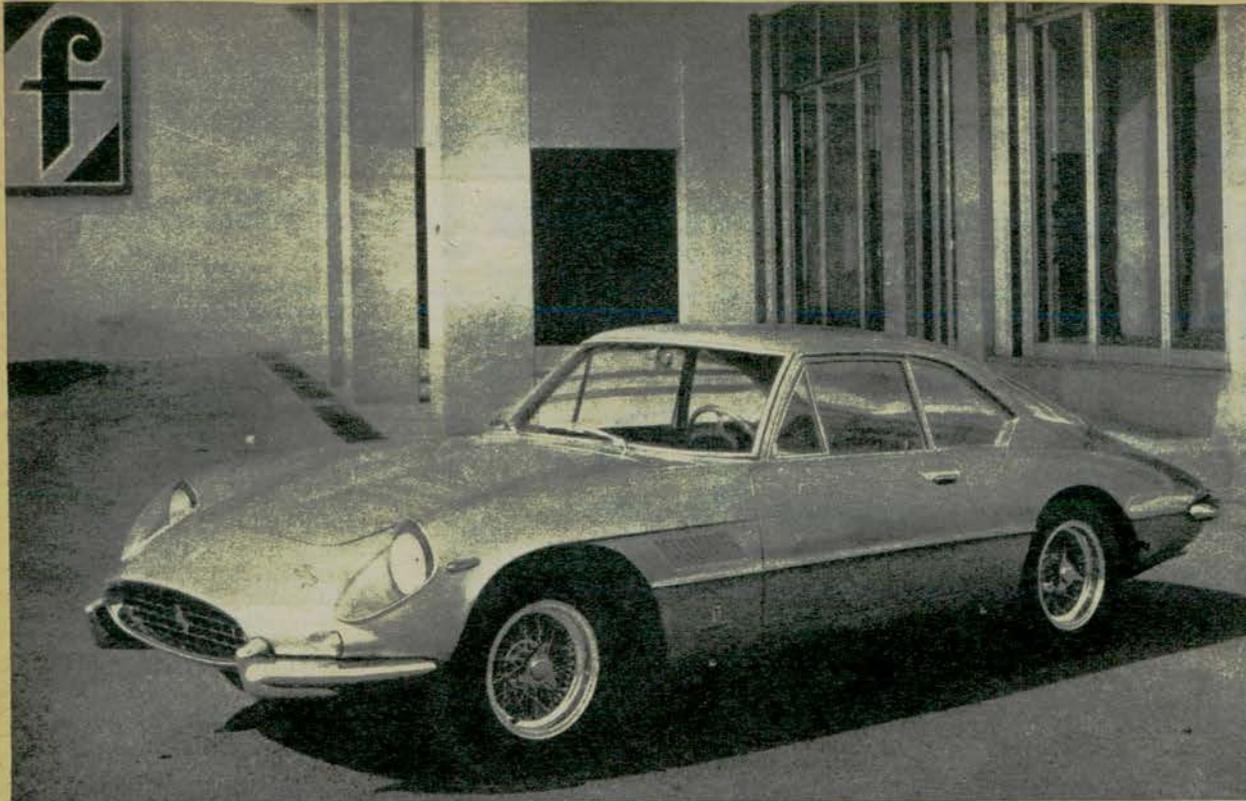
frente y en el centro, una rueda direccional, a los costados un par de ruedas, colocando en el tren trasero una sola rueda motriz. Esta disposición tan particular de las ruedas permite obtener interesantes y halagadores resultados de estabilidad, consiguiendo, por otra parte, beneficios en la "performance" y rendimiento de economía, ya que su forma ovoide general aumenta al máximo su índice de penetración.

Pininfarina

Entre todos los carroceros famosos, tal vez el más importante de

Berlinetta 250 GT, último producto de Ferrari. Diseñada por Pininfarina y carrozada por Scaglietti. Es un diseño, sumamente perfilado y de neta tendencia deportiva.





La poderosa y veloz 400 Superamérica, el modelo más destacado de la producción Ferrari. Considerada como una de las máquinas más veloces del mundo; está muy cerca de los 300 kph.

todos sea Pininfarina, cuyos diseños gozan de la aceptación unánime y son conocidos en todo el mundo. Se dedica —su empresa—, no sólo a la fabricación de prototipos para distintos clientes, sino que produce sus propios modelos experimentales, para lo cual realiza importantes estudios tendientes a introducirse más en los intrincados terrenos de la aerodinamia, la seguridad, etcétera.

Veamos algunas de las novedades producidas por la famosa casa turinesa, expuestas en los últimos dos salones europeos.

Sobre Alfa Romeo, elaboró un modelo Giulia Spider 1600, de 160 HP, en base al conocido y probado Giulietta 1300, cuya única diferencia con éste consiste en una toma de aire más amplia y plana, que le acuerda una mayor penetración, permitiéndole, gracias a su motor más potente, desarrollar una velocidad de 170 kilómetros por hora. En el "stand" Fiat se exhibieron los Cabriolet 1500 y 1600 S, derivados, también, del modelo 1200 y 1500 Spider, ofreciendo como innovaciones destacables la remodelación total de la grilla (más ancha), con el agregado de 4 faros delanteros, motor de 80 HP, con los cuales alcanza los 160 kilómetros por hora, y un baúl más amplio. Para los que gustan "caminar fuerte", Pininfarina diseñó una cupé 2x2, en base a la muy conocida y respetada 400 Superamérica, de Ferrari, de línea netamente deportiva y muy aerodinámica. El aspecto general de esta potente máquina es sobrio y agresivo; la toma de aire delantera, de reducidas dimensiones y algo inclinada hacia adelante; los faros carenados y el lujoso interior tapizado en cuero legítimo, ocul-

tando bajo su capot 340 HP, que le permiten orillar los 300 kph. hacen de esta máquina una de las más codiciadas y apreciadas por los entendidos. También la Ferrari 250 GT experimentó un ligero cambio en la ubicación de los faros delanteros.

Como novedad absoluta y ejemplar único, fue expuesto un prototipo de Berlinetta 250, también sobre chasis y motor Ferrari, en el diseño de la cual se nota una influencia netamente deportiva. El perfil sumamente bajo, agudo y penetrante, toma de aire muy pequeña e inclinada, faros carenados, amplio parabrisas tirado hacia atrás y cola trunca, terminada en un plano vertical corto, son las características más destacadas de esta máquina, sencilla y sobria en su diseño.

También en calidad de primicia absoluta fue exhibido el Chevrolet Corvette "Rondine", un cupé especial exclusivamente para dos pasajeros. La línea de la carrocería notablemente baja, el perfil muy penetrante y escaso en cromados, ayudan a realzar su sobriedad y sencillez a este automóvil, por su criterio funcional. Como consecuencia de una línea más baja y depurada se han mejorado sus condiciones de estabilidad y tenida en la ruta. El interior del coche conserva las notas de seguridad y confort, que preanuncia el aspecto exterior del mismo. Su motor es un V8 de 360 HP, que lo impulsan a una velocidad de 240 kph.

En el stand de Lancia ha sido expuesto un modelo Pininfarina; el Flavia, en su versión cupé 2+2. Los faros delanteros son dobles, conservando el diseño de la grilla original del Flavia sedán. Su motor, de 1800 cm³ de cilindrada le

proporcionan 108 HP y 175 kph. La estampa netamente deportiva del diseño trae ciertas reminiscencias con la poderosa Ferrari 250 GT; el espacio interior permite ubicar cómodamente a 4 pasajeros. Lancia también cuenta con la cupé Flaminia 2.8 para cuatro pasajeros, que es producida a ritmo inalterado en la casa torinesa. Como nota distintiva de este modelo se puede mencionar el hecho de que los parantes laterales de las ventanillas traseras se continúan en la tapa del baúl, a modo de nervaduras, similares al Peugeot 404. Y hablando de Peugeot, las últimas novedades de Pininfarina para esta marca son un Cabriolet 404 y un cupé convertible, también 404. La parte frontal ha sido inspirada en el modelo sedán 4 puertas, siendo en estos nuevos modelos, la grilla, un poco más chata, como consecuencia de haber disminuido la altura del capot, el cual ha sido lanzado hacia adelante, para permitir al conductor mayor visibilidad frontal.

Como hemos visto en una rápida recorrida de las últimas "novedades" de Pininfarina, podemos decir que la sobriedad y la sencillez caracterizan a todos los diseños de este gran maestro italiano, que marcan rumbos en el mundo del automovilismo moderno. •

Rigen nuevas normas para el auxilio carretero en Italia

El Automóvil Club de Italia ha resuelto suprimir, a partir del 1º de enero de 1964, la facultad acordada a sus oficinas de asistencia Automovilística instaladas en la frontera, para aceptar adhesiones temporarias de automovilistas extranjeros. Los automovilistas podrán, si lo desean, obtener la adhesión al Automóvil Club de Italia por intermedio de su club nacional o bien dirigiéndose directamente por correspondencia a la citada institución, sita en Via Marsala 8, Roma, Italia. Los socios de un club afiliado a la Federación Internacional del Automóvil podrán beneficiarse del auxilio carretero del Automóvil Club de Italia, en las mismas condiciones establecidas para los asociados de ese club, para los servicios pagos.

MIS AVENTURAS ANTÁRTICAS

*Nieve, frío, soledad,
pingüinos y viento en
la crónica de un
viaje a la Antártida*

Por
ALBERTO CARBONE

Para AUTOCLUB

POR una invitación de la Marina de Guerra viajé a la Antártida. Bueno, la verdad es que la invitación me la preparé paso a paso y, gracias a la ayuda de algunos oficiales pude concretar un anhelo largamente acariciado. Visitar nuestro trocito de Polo.

Debí embarcarme en Buenos Aires, y para ello viajé en avión hasta la Capital y de allí, en una má-

quina fletada especialmente —de Austral— nos llevaron hasta Ushuaia, donde nos esperaba el "Bahía Aguirre", transporte de ataque de la Armada. Y digo nos, porque en la metrópoli nos reunimos los invitados, alrededor de 20, destinados a gozar de la hospitalidad de nuestros marinos.

El grupo era heterogéneo y lo formaban profesores universitarios, legisladores nacionales, estudian-

tes, gente del Instituto Antártico Argentino, diplomáticos, un marino de los Estados Unidos, un dentista canadiense apasionado de los pájaros, un sacerdote y algunos colegas.

Cordillera fueguina

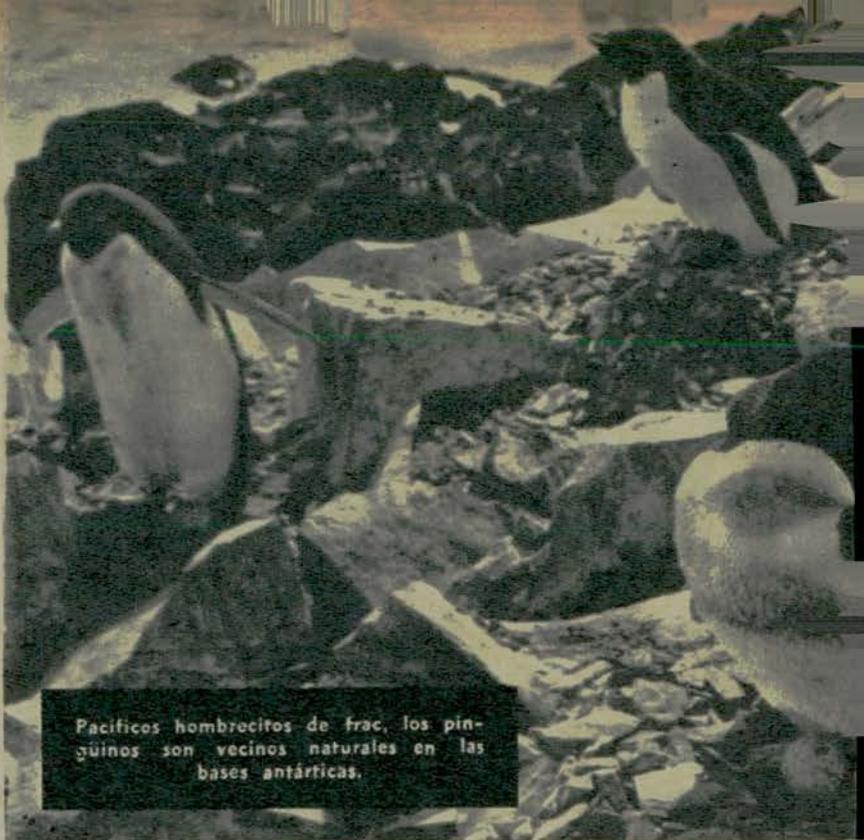
Prácticamente volamos un día entero hasta llegar a Ushuaia. El trayecto fue como para ir tem-



El "Bahía Aguirre", veterano de las aguas antárticas.

plando los nervios de los futuros expedicionarios. Bahía Blanca estaba tan cerrado, que el avión estuvo dando vueltas media hora hasta encontrar la pista. El aterrizaje en Comodoro se hizo frente a un viento huracanado que promovió entre algunos el deseo de retornar de inmediato. Luego vino Río Gallegos y Río Grande. A este último punto, en la isla de Tierra del Fuego, llegamos cerca de las nueve de la noche. Claro que era verano y en tan meridional latitud el sol se halla presente hasta cerca de las doce. Para llegar a Ushuaia nos faltaba sólo un salto de cuarenta y cinco minutos, por sobre la cordillera fueguina y en seguida estaba la población.

Yo, que ya había hecho el vuelo un par de veces, me sentía preso de una cierta inquietud. En la pista de Río Grande miraba el avión, un Curtiss C-47, y lo encontraba inmenso, pesado, difícil para aterrizar en la minúscula pista de Ushuaia. Mis compañeros, ignorantes de la geografía lugareña, deseaban cuanto antes llegar a Ushuaia,



Pacíficos hombreritos de frac, los pingüinos son vecinos naturales en las bases antárticas.



Personal de la base inglesa de Hope Bay, nuestra Bahía Esperanza, posan para la cámara después de soportar la invasión de visitas.



donde nos esperaba el "Bahía Aguirre", camarotes y comida caliente.

Miraba el cielo, que se oscurecía de a poco, calibraba las nubes y pensaba en los picachos de la cordillera fueguina. El hecho de que a sus pies yace la salvaje belleza del lago Fagnano no me conmovía en lo más mínimo. Además, de noche, ¿quién iba a poder ver el espejo lacustre? El piloto miró, consultó, leyó el parte meteorológico y, finalmente, dispuso la partida.

Habrán sido unos cincuenta minutos. El vuelo fue normal. Pero mis nervios no. No se veía nada. Sólo nubes que nos envolvían y uno adivinaba los negros picos de las montañas. Cerca de las once menos veinte de la noche, el avión entró por el último canal de luz entre las nubes y bajó hacia la pista. Esta, en Ushuaia, es una minúscula lengua de tierra que entra en el mar. El avión tiene que sobrevolar el canal de Beagle y luego enfilar hacia ella. Todo salió bien.

El pasaje de Drake

Embarcamos esa noche y a la mañana siguiente el "Bahía Aguirre" largó amarras y enfiló hacia la salida del canal de Beagle. Era una mañana de Ushuaia. Nubes y sol; sol y nubes. Cada tanto, una llovizna. Siguiendo la tradición naval, nos acompañó un trayecto una lancha con músicos que ejecutaban marchas de despedida. Los neófitos nos sentíamos algo así como si fuéramos en tren de descubrimientos.

Nuestro rumbo nos llevaba a las islas Orcadas. Para ello, el "Bahía Aguirre" debía navegar ochocientas millas, atravesando el pasaje de Drake con una velocidad más o menos de doce nudos, o sea, veintidós kilómetros horarios.

Eso de atravesar el pasaje de Drake, lo digo así, displicentemente, hoy, a la distancia. Pero cuando comenzamos a navegar mar abierto, nuestros anfitriones nos recordaron las historias siniestras de su trato a los barcos y a los marinos. Temporales que casi volcaban las naves, vientos de doscientos kilómetros, roldo permanente. Los débiles de estómago y los aprensivos agotamos nuestras existencias de píldoras antimareo y recurrimos a la enfermería del barco. Sin embargo, nada pasó. El pasaje de Drake se comportó como si supiera que éramos invitados especiales.

Apenas unos rollidos nocturnos de 20 grados, algo de viento

Entre dos barcazas de desembarco de la Marina de Guerra, es llevado a tierra un Beaver De Havilland, para el destacamento de Aeronáutica en Esperanza.



dad de la celebración de la Nochebuena.

Los témpanos

La temperatura era de un grado bajo cero. En invierno llega a 30 y 40 grados, pero el verano era propicio. Sólo la radio, en los largos meses de invierno, es el lazo que une a los hombres de la Marina de Guerra destacados en la Antártida con la civilización y los suyos. Lo demás es una dura tarea de todos los días contra los elementos, por la supervivencia y en el cumplimiento de las tareas encomendadas.

Nuestra estada en las Orcadas fue breve. Después de unas horas

reanudamos la navegación, ahora con rumbo a la base Esperanza, combinada del Ejército y la Aeronáutica, a donde nuestro buque llevaba abastecimiento y relevo de personal y debía embarcar a los que habían cumplido su periodo.

Otra experiencia nos brindó este tramo. Primero, los témpanos. Para el debutante en los mares antárticos, son inmensas casas de hielo, preciosas para ser fotografiadas, de tonos azul-blancuzco y de mil formas distintas. Para los barcos significan peligro. Porque lo que se ve no es nada. Siete veces

(Pasa a la pág. 127)

y un cielo ora gris, ora azul. Fueron dos días en que comenzaron a formarse los típicos grupos de los viajeros por mar, a integrarse las ruedas de cuentos y anécdotas y a ir tomando confianza con el barco, su gente y los términos marineros.

Sed

Gozábamos de una atención de primera. El primer día nos entregaron una bolsa marinera con el equipo completo para la vida en las regiones antárticas. Lo mejor era la chaqueta, especialmente por sus gigantescos bolsillos. Y lo más curioso, una camiseta noruega, que parecía alambre tejido y que, según los entendidos, era la mejor garantía contra el frío.

Los amigos del whisky y los cigarrillos importados descubrimos rápidamente las ventajas del pequeño bar de los oficiales. Se podía adquirir un atado por día a quince pesos y nos daban una tarjeta para la bebida. El whisky valía catorce pesos la medida. El derecho era uno por día. Es decir, una cuota para el Sahara. Sed permanente. Sin embargo, en seguida algunos trabamos amistad con el conscripto a cargo del bar y la reglamentación se perdió en las profundidades del pasaje de Drake.

En el comedor de oficiales nos dividieron en tres mesas. La del centro la presidía el segundo comandante, capitán de corbeta Omar Otero. El capitán de fragata Marcos Bengoa tenía a su cargo la nave. Ajustándose a la tradición, hacía sus comidas en su camarote. Algunas veces honró la mesa general, como en oportuni-



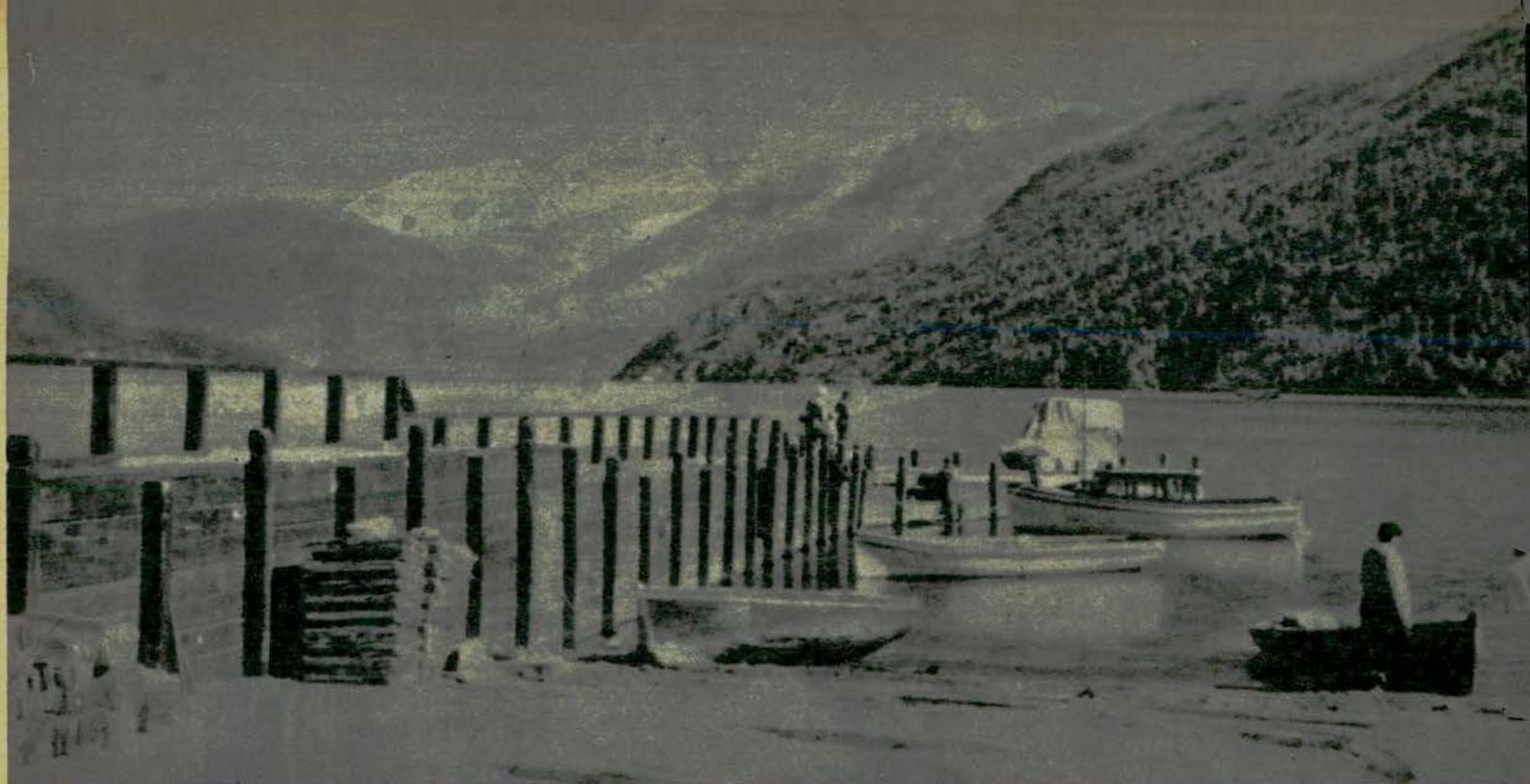
Suba a bordo de un CONVAIR 990 A CORONADO... siéntese, póngase cómodo... lea, fume, beba con toda tranquilidad... Todo lo demás... corre por cuenta del capacitado personal de SAS. Su veteranía, su cortesía, le harán realizar el más feliz de sus viajes. Así, sabrá por qué...

VIAJAR POR **SAS** ES MAS... PLACER!

Consulte a su agencia de viajes o a

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Av. R. Sáenz Peña 728 Tel. 33-1031/39 Buenos Aires



El maravilloso lago Puelo, con sus típicas embarcaciones, que pronto serán ocupadas por los turistas.

EL Bolsón, diminuto punto geográfico dentro de una extensión de más de 4.000.000 de kilómetros cuadrados, tiene una considerable importancia ante el resto del país y el mundo entero desde el punto de vista económico-turístico. Sus valores de producción, tan armónicamente relacionados, están comprendidos por la fertilidad de sus tierras; los diversos cursos de agua que tanto importan para el regadío como para la industria; su maravilloso clima y sus bellezas, tan naturales como extraordinarias, lo sitúan como el centro de producción más hermoso y promisorio de la Patagonia.

El Bolsón, es sinónimo de paz y de belleza; paz para el alma y para el cuerpo; paz a través de su flora y de su fauna paz a través de sus prados y de sus cerros, paz a través de sus días y de sus noches; paz engalanada de luna

Receptoría de Rentas. Delegación de la Dirección de Tierras. Distrito Forestal. Hospital. Cinco consultorios médicos. Tres farmacias. Consulado del Líbano. Automóvil Club Argentino. Agencia Y. P. F., ocho talleres mecánicos, un taller gráfico con la edición de un semanario titulado "El Bolsón", una oficina de turismo con vehículos propios para excursiones y reservas de pasajes. Tres hoteles, seis hosterías, tres restaurantes, cuatro confiterías.

Sus comunicaciones

El Bolsón dista de la ciudad de San Carlos de Bariloche 130 kiló-

EN "EL

y de sol, de nieves y de aromas, para solaz y bálsamo de todos los seres.

Su ubicación e importancia

Limita al sur con el paralelo 42; al este con el cerro Piltriquitrón; al norte con el río Quemquemtreu y Arroyo del Medio, y al oeste con el siempre nevado cordón Andino.

Se halla a sólo 300 metros sobre el nivel del mar; sus lluvias no alcanzan a setecientos milímetros anuales; su temperatura invernal está entre los 6 grados bajo cero y en verano se aproxima a los 40 grados, pero puesto el sol alrededor de las 22 horas, se instala una grata atmósfera que es toda una invitación al reposo, al paseo o la tertulia.

Cuenta esta hermosa localidad con cinco establecimientos educacionales, tres primarios y dos secundarios, con más de 800 alumnos; un Escuadrón de Gendarmería Nacional. Comisaría. Municipalidad. Juzgado de Paz y Registro Civil. Escribanía. Sucursal del Banco de la Nación. Correos y Telecomunicaciones con servicios de radioconversación con todo el país.

BOLSON

ESTA

LA PAZ

Por OSCAR D. CALANDRIELLO
Para AUTOCLUB



Aspecto exterior de la estación del Automóvil Club Argentino el "El Bolsón".

metros, y se arriba por la ruta nacional 258; es un trayecto de tres horas y media y se circundan los lagos Gutiérrez, Mascardi y Guillermo. Posee este tramo de camino la cantidad de tres mil veinte curvas, contadas ex profeso por un periodista alemán.

Frente al lago Mascardi y sobre la ruta se halla la estación de servicio del Automóvil Club Argentino; se atraviesan los parajes Pampa del Toro y Cañadón de la Mosca y se llega así al lugar denominado Puente Villegas, donde se encuentran una hostería del mismo nombre y una sección de la Gendarmería Nacional, punto éste que se halla a mitad de camino; se llega luego a El Foyel, pequeño paraje que dispone de una hostería denominada Tacuifi.

De la ciudad de Esquel (Chubut), el Bolsón se encuentra a 185 kilómetros por las rutas nacionales 40 y 258, esta última se bifurca al llegar al paraje Leleque, donde existen servicios de hostería y agencia Y.P.F.

Este trayecto se puede efectuar cómodamente en tres horas dado el buen estado del camino y sus prolongadas rectas; partiendo de Leleque se atraviesan los parajes de Cholila, rica población ganadera, servicio de combustible y sólidos comercios; cuenta con una hostería sobre el lago Mosquito, hermoso lugar de quietud y pesca. En Eupuyen, otro paraje sobre la ruta 258 donde se encuentran el lago del mismo nombre y una confortable hostería a su lado, abundan la pesca y los lugares encantadores. El Hoyo, riquísimo valle agrícola bañado por los ríos Epuen y Cataratas, este último formado por una cascada con dos saltos de casi sesenta metros cada uno. Las Golondrinas, a sólo siete kilómetros de El Bolsón, ofrece al turista su exuberante flora y el fértil faldeo del espectacular cerro Piltriquitrón, y cruzado apenas el paralelo 42, se divisa ya El Bolsón con toda su grandeza natural.

Otro medio de comunicación para llegar a El Bolsón lo constituye el Ferrocarril General Roca; en la estación Ingeniero Jacobacci se efectúa el trasbordo al tren de trocha angosta y con él se viaja hasta la localidad de El Maiten, desde donde pueden utilizarse los servicios de pasajeros de la Empresa Perito Moreno, que efectúa el recorrido de los sesenta kilómetros que la separan de El Bolsón en una hora y media.

Sus excursiones

EL BOLSON-LAGO PUELO: Es éste el lugar más visitado por el turista, se halla bajo la jurisdicción de Parques Nacionales, partiendo desde el automóvil Club Argentino, dista solamente diecinueve kilómetros en dirección sur.

Posee este lago el privilegio de ser el más bajo de la Patagonia (180 metros sobre el nivel del mar), y recibe los afluentes de los ríos Turbio, Epuen y Azul, este último formado por los ríos Blanco y Quemquemtreu.

Parques Nacionales posee juntamente con la Comisión Municipal de Turismo de El Bolsón un servicio de lanchas que efectúan dos excursiones, a saber: a los hitos (límite argentino-chileno), donde pueden apreciarse los rápidos provocados por el angosto escape de las aguas rumbo al Pacífico; abunda la pesca y el lugar es acogedor. La segunda excursión llega hasta el río Turbio; durante este trayecto se pueden observar las bellezas incomparables y practicar, a la vez, el sedante deporte de la pesca; existen además embarcaciones particulares para paseos. Cuenta este lugar con una Intendencia de Parques

Nacionales para el suministro de informes y permisos para pesca.

Existe otro acceso para llegar a Lago Puelo y no menos interesante; es un tramo que nace sobre la ruta nacional 258, a la altura del paraje Las Golondrinas, y se une al camino a mitad del trayecto El Bolsón-Lago Puelo.

El Bolsón - Río Azul

Constituye ésta otra excursión que resultará inolvidable; resulta un tanto difícil describir la hermosura natural de este lugar, y justiciaramente está considerado como el fuerte atractivo de El Bolsón, pues sin descender del vehículo se domina todo el pueblo, y a su otra vera, entre coníferos montes, el sereno río Azul, custodiado por la loma y el cordón Andino.

Aparte de las bellezas ya enumeradas de este lugar, el turista encontrará en la cima de la loma un claro en el bosque de atractivo aspecto llamado El Mirador, desde donde se contempla con amplitud y comodidad todo el pueblo y un conjunto de bellezas extraordinarias.

El Bolsón - Refugio "Piltriquitrón"

El Club Andino Piltriquitrón posee en las cimas de este cerro dos cómodos refugios con capacidad para casi cincuenta personas y un ski-lift para el traslado de los esquiadores y andinistas hasta la misma pista de esquiar.

El hermoso espectáculo que ofrece este cerro desde sus mil setecientos metros de altura hace que sus excursiones sean cada vez mayores.

El acceso a este cerro e instalaciones es simple y grato; se llega en vehículos hasta una parte de su faldeo, para seguir a pie unos cincuenta minutos hasta el refugio por sendas bien conservadas y divisan-do a la vez vistas naturales que hacen grato y ameno el recorrido.

El Bolsón - Hielo Azul

Constituye este lugar otro motivo de subyugante hermosura que recién



Por atención de la Compañía Distribuidora Automotriz S.A.I.C., ha sido aplicada a la flota de automóviles de nuestra Escuela de Conducción y Tránsito el aditivo Motaloy. El Motaloy es un reconstituyente metálico que actúa en las paredes de los cilindros y los aros de pistón, formando una capa de metal en las zonas de mayor desgaste, aumentando por consiguiente la compresión del motor y prolongando su vida útil. En la foto vemos al señor Adrián N. Aranarte, gerente general de la citada empresa, y al señor José López, Jefe de Pista de la Escuela, junto a uno de los vehículos de la misma.

Empléase en un túnel fibra de vidrio aerodinámico

El nuevo túnel aerodinámico de la Facultad de Ciencias Aero-náuticas de la Universidad de Bristol, Inglaterra, contiene una sección hecha de material plástico reforzado con fibra de vidrio. Este túnel es capaz de desarrollar velocidades de 76.95 m/min. y la pieza en que ha sido empleado el plástico, denominada "pieza de transición", se encuentra entre la sección de trabajo y el ventilador del túnel. Consiste en una cubierta exterior donde se encuentra montada concén-tricamente la tapa de una caja de engranajes de cuatro hélices, que desempeñan la función de dividir la corriente de aire con sus cuatro aletas. Se calcula que este túnel tendrá un factor de potencia de 0,33 y una relación de área de 5,2/1; la corriente de aire es originada por hélices contra-rotativas.



Lago artificial en pleno pueblo. Al fondo, el confortable hotel "Pitriquirón" y la oficina de correos.

comienza a explorarse y a tomar la importancia que realmente tiene; sus nieves eternas, sus glaciares y grutas de hielo, todo de un tono azulado (de ahí su nombre), hacen de este lugar otra maravilla natural indescriptible, ya que, aparte de sus impresionantes bellezas, regala al visitante una apreciación panorámica considerada como la grandiosidad más completa y hermosa de la región.

El Bolsón - Gruta de la Virgen

Se halla a tres kilómetros del pueblo sobre el río "Quemquemtreu" y desembocadura del "Arroyo del Medio"; forma éste en su caída unas cataratas que embellecen aún más este abrupto lugar; subiendo por la derecha y por una senda que obliga a detenerse para contemplar las caprichosas y pétreas formas de las paredes del cerro, se llega a la gruta; llegado a este lugar, se puede percibir un fuerte olor a azufre que

emana de las aguas vertidas por el cerro y que muchas personas consideran medicinales.

Excursiones varias

Cuenta este valle con muchos lugares que el turista puede visitar por su cercanía y fácil acceso; el paraje "Mallín Ahogado" ofrece una conformación geográfica que solamente "de paso" el visitante queda satisfecho de haber contemplado belleza y riqueza a la vez; cuenta con unas cataratas que en verano hacen la delicia del turista. "Lago Epu-yen", con sus excursiones lacustres, su pesca, sus bosques artificiales y naturales, sus afluentes, su quietud y encantos merecen la presencia del turista. Las pictografías indígenas estampadas en las rocas existentes a la vera del camino de la ruta 258. ●

LA CAMARA FOTOGRAFICA DEL AMATEUR CUMPLIO 75 AÑOS

"U STED oprime el botón; nosotros hacemos el resto". Con este lema se caracterizó hace 75 años la creación de un joven inventor: la pequeña cámara negra de cajón que marcaba el comienzo de la edad moderna de la fotografía "amateur". El inventor era George Eastman, también fundador de la organización Kodak. Y el año era el de 1888.

La simplicidad de su manejo, más el bajo costo a que resultaban las fotos, la hicieron sumamente popular desde el principio. El fotógrafo no tenía sino que cargar el obturador tirando de una pequeña cuerda, apuntar la cámara, apretar un botón, y correr la película dándole vueltas a una llave. En 1896, sólo ocho años después de lanzado el primero de varios modelos, ya se habían vendido 100.000 cámaras.

Una de las primeras fue utilizada por el teniente Robert E. Peary durante su viaje al Polo Norte, el cual se realizó en gran parte recorriendo un trayecto de 2.090 kilómetros, en trineo de perros. Otra cámara Kodak recorrió el mundo en bicicleta. Y, por supuesto, miles de aficiona-

dos en muchos países comenzaron a interesarse desde entonces, gracias a este sencillo aparato, en uno de los "hobbies" que más habían de difundirse en todo el mundo.

El origen del nombre "Kodak" fue revelado en cierta ocasión por el propio Eastman: "El nombre lo inventé yo. La letra "K" había sido siempre mi predilecta por su sonido fuerte y definido. Por eso yo quería un nombre que empezara con "K". El problema consistía, pues, en probar un buen número de combinaciones de letras para formar palabras que empezaran y terminaran con "K". El resultado final de las pruebas fue la palabra "Kodak".

Con sus grandes y modernas instalaciones en todo el mundo, y sus 75.000 empleados, la Kodak continúa produciendo incesantemente artículos para todo ramo fotográfico. Y al cumplirse este año el 75º aniversario de la cámara y el nombre Kodak, los propósitos rectores de la organización siguen siendo los de extender la utilidad de la fotografía y poner al alcance de todos el placer de captar en imágenes momentos y episodios felices.

EL NUEVO ESTATUTO SOCIAL DEL A.C.A.

CONTINUACION DEL NUMERO ANTERIOR

- c) Las entradas extraordinarias que puedan ingresar por subvenciones, donaciones, legados, premios o por cualquier otro concepto.
- d) Los ingresos por prestaciones de servicios tarifados de cualquier naturaleza.
- e) Cualquier otro ingreso que obtenga de acuerdo con las leyes y su estatuto.

CAPITULO III

D₂ los Socios

Art. 9º — Podrá ingresar al Automóvil Club Argentino en calidad de socio, en las categorías que más adelante se establecen, cualquier persona de existencia real, mayor de dieciocho años, domiciliada en el país o en el extranjero, que cumpla con los requisitos establecidos a tal fin en el presente estatuto y los reglamentos de la entidad.

Las solicitudes de ingreso serán consideradas por la Comisión Directiva, que podrá aceptarlas o rechazarlas, sin estar obligada en ningún caso a dar a conocer las causas de su decisión.

Art. 10. — Se establecen las siguientes categorías de socios:

- a) Honorarios.
- b) Vitalicios.
- c) Plenarios.
- d) Activos "A".
- e) Activos "B".
- f) Adherentes.
- g) Transeúntes.

Art. 11. — El presidente de la Nación es Presidente Honorario del Automóvil Club Argentino, y son vicepresidentes honorarios del mismo, el Vicepresidente de la Nación, el Presidente Provisional del Senado, el Presidente de la Cámara de Diputados y el Presidente de la Corte Suprema de Justicia de la Nación, durante el desempeño de sus funciones.

Art. 12. — Podrán ser designados socios Honorarios aquellas personas que se hubieren hecho acreedores a tal distinción por haber prestado servicios de extraordinaria importancia a la entidad; los presidentes de automóviles clubes extranjeros que mantengan relaciones con el Automóvil Club Argentino y quienes, en atención a las funciones públicas que ejerzan, determine la Comisión Directiva, mientras desempeñen esas funciones.

Tal designación será otorgada por la Comisión Directiva por mayoría de los miembros que la integran, dando cuenta a la Asamblea de Delegados.

Art. 13. — Los socios Honorarios estarán eximidos del pago de cuotas y gozarán de los beneficios que acuerde la entidad. No serán electores ni elegibles.

Art. 14. — Son socios Vitalicios:

- a) Los fundadores del Automóvil Club Argentino.
- b) Los que hubieren obtenido la calidad de tales con anterioridad a la aprobación del presente estatuto.
- c) Los que hayan sido socios cotizantes durante treinta años continuos o discontinuos. En este último caso sólo serán aceptados, a su pedido, quienes hayan cumplido un mínimo de diez años de antigüedad desde la última reincorporación.

Los socios que reúnan los requisitos precedentes, adquirirán la calidad de Vitalicios en la última categoría en que hayan revistado por lo menos cinco años ininterrumpidos, no abonarán cuotas sociales y tendrán los derechos y obligaciones de esa categoría.

Art. 15. — Son socios Plenarios las personas que sean aceptadas de acuerdo con las condiciones y cuotas que se establezcan para esta categoría.

Gozarán de todos los beneficios y servicios de la Entidad. Serán electores y elegibles. Para ser electores deberán tener

una antigüedad mínima de tres años consecutivos en esta categoría al 31 de diciembre del año anterior al acto electoral.

Art. 16. — Son socios Activos "A" las personas que sean aceptadas de acuerdo con las condiciones y cuotas que se establezcan para esta categoría, que tengan su domicilio real en la Ciudad de Buenos Aires, o dentro de una distancia de cincuenta kilómetros del límite de la misma; o en los centros urbanos del interior que por la asamblea de delegados se declaren comprendidos en esta categoría; pudiendo fijarse cuotas diferenciales de acuerdo con los servicios locales.

Gozarán de todos los beneficios y servicios de la entidad. Serán electores en las condiciones establecidas en el artículo anterior, pero no elegibles.

Art. 17. — Son socios Activos "B" las personas que sean aceptadas de acuerdo con las condiciones y cuotas que se establezcan para esta categoría, que tengan su domicilio real fuera de los lugares establecidos en el artículo anterior, pudiendo fijarse cuotas diferenciales de acuerdo con los servicios locales.

Gozarán de todos los beneficios y servicios de la entidad. No serán electores ni elegibles.

Art. 18. — Son socios Adherentes las personas que sean aceptadas de acuerdo con las condiciones y cuotas que se establezcan para esta categoría.

Sólo tendrán derecho a los servicios sociales y generales de acuerdo con la reglamentación respectiva.

Art. 19. — Son socios Transeúntes, mientras se encuentren en la República Argentina, las personas radicadas en el extranjero, que sean socios de instituciones afiliadas a una entidad internacional a la cual pertenezca el Automóvil Club Argentino y que sean aceptados como tales a su solicitud.

Podrán utilizar los servicios que presta el Automóvil Club Argentino de acuerdo con la reglamentación respectiva.

Esta designación se hará por un período de tres meses, que podrá ser prorrogada por la Comisión Directiva.

Art. 20. — Las cuotas sociales, ordinarias y extraordinarias, serán fijadas por la asamblea de delegados.

CAPITULO IV

Gobierno, Administración y Fiscalización

Art. 21. — El Gobierno, Administración y Fiscalización del Automóvil Club se ejercerá por:

- a) La Asamblea de Delegados.
- b) La Comisión Directiva.
- c) La Comisión Fiscalizadora de Cuentas.
- d) El Tribunal de Honor.

El ejercicio de los cargos respectivos será desempeñado con carácter honorífico.

De la Asamblea de Delegados

Art. 22. — Los socios serán representados en las asambleas por socios delegados. Los delegados se designarán por el voto directo de aquellos a quienes este estatuto acuerda dicho derecho. Las asambleas de delegados tendrán lugar en el local central de la entidad.

La convocatoria a asamblea deberá expresarse en forma clara y precisa, el orden del día, la fecha y hora de realización y se publicará una vez, con no menos de diez días de anticipación a la fecha de celebración de la asamblea en el Boletín Oficial y en dos diarios de la Ciudad de Buenos Aires. Con la misma anticipación se notificará en forma fehaciente a los delegados la fecha de realización, acompañando la documentación correspondiente.

(Continuará en el próximo número)

AUTORIDADES DEL A.C.A.



COMISION DIRECTIVA

Presidentes:

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. Saigüero

Dr. Emilio L. Villarreal

Esc. Roberto N. Vitale

Vocales Suplentes:

Sr. Héctor Aizpiri

Ing. Belisario Alvarez de Toledo

Sr. Mario Camuyramo

Sr. Alfonso Castellanos Esquíu

Ing. Manuel J. Escasany

Ing. Emilio E. J. Ferro

Dr. Horacio A. Hueyo

Viccomodoro Gustavo J. Tornquist

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente:

Dr. Domingo A. Romano

Secretario:

Dr. Manuel M. Pérez Taboada

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente:

Sr. Marcos Victoria

Vicepresidente 1º:

Dr. Silvio E. F. Bonardi

Secretario:

Dr. Luis Orcoyen

Vocales Titulares:

Sr. Alberto De Ridder

Sr. Eduardo Del Plano

Vocales Suplentes:

Sr. Jorge Alvarez Tronqé

Sr. Pedro Guglielmino

Ing. Abel M. Lissarraque

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

ANTICI



cintura más baja y abullonada en la espalda.



LOS modelos de esta temporada requieren una silueta esbelta y una gracia sobria, armoniosa, madura. No hay novedades extraordinarias ni demasiada predisposición a los detalles extravagantes y solamente en los modelos de noche algunos creadores dan completa libertad a su fantasía, trabajando con telas suntuosas, tales co-

POS OTOÑALES



mo el brocado, el raso, el terciopelo, el encaje y las sedas bordadas.

Dos puntos llaman la atención en la nueva figura femenina: la cabeza y las piernas. Capuchas, turbantes y gorros de piel de gracioso estilo cosaco cubren por completo los cabellos. Botitas y "zapatos de cosmonautas", lanzados por Saint-Laurent, cubren a medias las piernas.

Los vestidos se mantienen dentro de una línea simplísima, mientras que el largo de la falda varía según los modistas. J. Heim y N. Ricci la quieren decididamente hasta la media pantorrilla; los

demás como hasta ahora, pero la regla general es que las rodillas deben ocultarse.

Los hombros se ensanchan ligeramente, las mangas pueden ser pegadas, raglán o kimono. Dior las quiere incluso con hombreras. El talle se marca desde abajo del busto hasta la mitad de la cadera. Goma, Patou y Zabaleta prefieren la cintura más baja en la espalda. Dior, con sus formas abullonadas, ignora la cintura por completo y Saint-Laurent modela la figura sin entalle.

"Tailleurs" muy coloridos y un gran número de abrigos muy clásicos completan la moda 1964.



los vestidos para el día son de línea simplísima y generalmente sin escote.

sacos o chaquetas de todo tipo esconden

NOVEDADES ABSOLUTAS EN EL OTOÑO 1964

En el próximo número desfilará para Uds. la elegancia que regirá en el invierno, hecha esta vez de una sencillez austera pero sugestiva. Abrigos, "tailleurs", "robe manteaux", se presentan abrigados y prácticos como nunca, porque la moda este año está realmente dispuesta a defenderse de las inclemencias climáticas.

86 Autoclub



para toda hora y ocasión la capa y una infinidad de variaciones seguirá esta temporada en "vedette".

el vestido de la misma tela





Ensalmo milagroso de campanas. Entre los celajes de la tarde, Córdoba misteriosa y legendaria nos da nuevas sugerencias y viejas leyendas.

ENSALMO milagroso de campanas. Entre los celajes de la noche —Córdoba— misteriosa y legendaria.

Ansia del tren en sacudir su ritmo de maquinaria y detener la marcha, como un potro sobre la pampa.

Nuestro espíritu se esfuerza en ver, admirar y comprender a la ciudad colonial y tres veces centenaria que fundara don Jerónimo Luis de Cabrera en 1573. Y evocamos el nombre indígena de Quizquizacate, con que se denomina el lugar de la fundación.

Y nos ponemos en marcha y nos detenemos encantados ante los frentes barrocos, los anchos portales, las verjas floridas, los techos de tejas, los viejos herrajes de las sillerías, los grandes tinajones que, como el vaso de cristal de la parábola de Rodó, han trocado su uso primitivo por una mata de albahacas o de madre selvas.

Y nos quedamos gustosos horas y horas visitando las iglesias, contemplando las construcciones de piedra de la Catedral, el antiquísimo templo de la Compañía de Jesús, los artesonados de los techos, los sillones fraileros, los pulpitos tallados por artistas intuitivos, las decoraciones seculares de

CORDOBA, LA CIUDAD SEÑORI

algunos retablos, los vasos cincelados de oro y plata, los frescos que ornán los muros conservados con amor e inteligencia por una sociedad comprensiva y tradicionalista.

Nos abandonamos con gusto a las sugerencias histórico-coloniales de algunas calles y ambulamos a pasos lentos por 25 de Mayo, 9 de Julio, Rivera Indarte, Constitución, Buenos Aires, Deán Funes... Sin querer, hemos llegado a la Universidad.

Al visitar los antiguos claustros quisiéramos deslizarnos como sombras, quitar a nuestros pasos su sonoridad impertinente e inoportuna para no desentonar con el ambiente recoleto de la venerable casona.

Y he aquí que nos llenamos de gozo frente al jardín enverjado de la Universidad. "Hortus Conclusus" que preside espiritualmente la efigie de fray Hernando de Trejo y Sanabria.

Y afelpamos nuestros pasos, reverenciando su presencia e íntimamente nos decimos: "Mucho debía amar a su patria este humilde franciscano, ya que en su desprendimiento, legó toda su fortuna a esta casa de paz". "Vislornario e iluminado por la Providencia debió ser, el que sintió en sí mismo el vigoroso latido del porvenir".

Y ante el primer obispo argentino que fundara la primera universidad argentina, nos quedamos dialogando con el pasado.

Y penetramos en la biblioteca y las alas del espíritu se tienden como manos hacia los anaqueles prietos de volúmenes, de infolios e incunables.

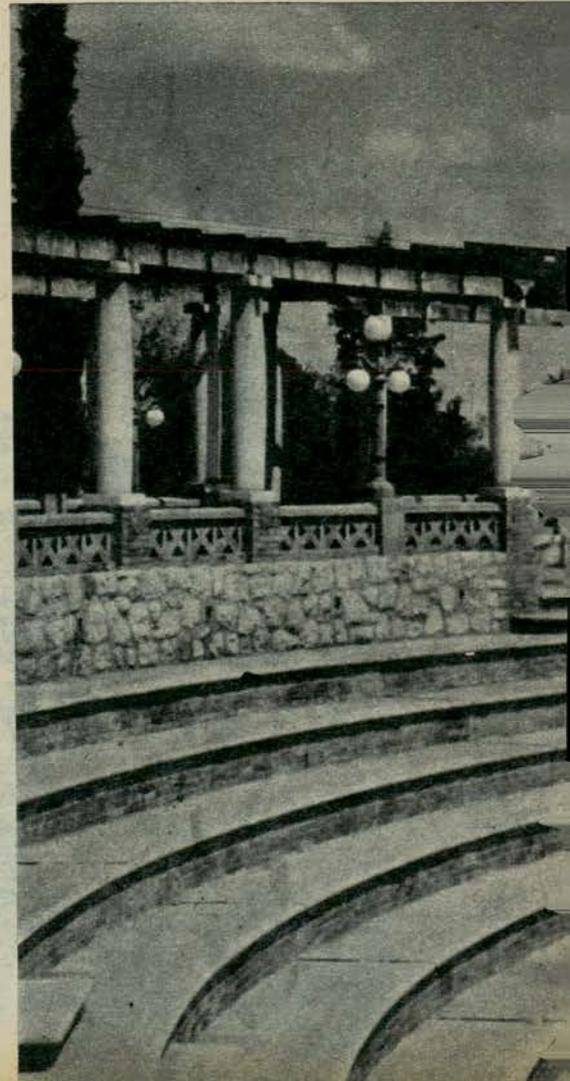
Alguien, solícito, busca entre los miles de libros y pone en nuestras manos temblorosas el manuscrito del Código Civil de Vélez Sársfield. Y es como si nos hubieran prestado por un momento la lámpara maravillosa de Aladino.

"Y el alma de la raza y de los siglos en la gran biblioteca me esperaba, con la austera presencia de Ca-

brera y las recias figuras castellanas. Más allá Sobremonte con su gentes y obispos, cabildantes y oriflamas. Vélez Sársfield hojeaba los infolios del Código Civil que nos dejara, y el alma entera de la docta Córdoba,

los bajorrelieves animaba..."

Con pena salimos de la vieja casa de estudios. Ya no nos asom-



brará nada hermoso, nada antiguo, nada novelesco de esta ciudad mediterránea y señorial.

Ahora sabemos, porque lo hemos sentido plenamente como un reflejo de su vida en nuestro propio ser, que Córdoba es un órgano vital de la República.

¿Cerebro o corazón? Preguntamos por lo bajo. Y las palabras quedan prendidas como un interrogante en las paralelas del porvenir.

Después, como romeros promesantes, visitamos el viejo Colegio de Montserrat, la casa del virrey Sobremonte, el histórico Cabildo.

En todas partes nuevas sugerencias y viejas leyendas, amor a las tradiciones y un hondo sentido de argentinidad.

Dejamos los edificios coloniales y nos confundimos con el palpitar de la urbe.

Vida moderna. Tráfico, veloci-

dad. Omnibus y tranvías cruzando como saetas; de Alta Córdoba a la plaza San Martín, de allí a la plaza Vélez Sársfield, al barrio de San Vicente, Nueva Córdoba, General Paz, etc. En las calles centrales, vidrieras que remedan las porteñas de Florida, Callao, Santa Fe. Suntuosos edificios, anuncios de colores, canillitas que vocean los diarios capitales: "La Voz del Interior", "Los Principios", "Córdoba"...

De tanto en tanto, un vendedor ambulante ofrece: "Dulces serranos y quesillos, señora".

En una esquina, un conductor de microómnibus vocea: "Yocsina, San Nicolás, Carlos Paz, Bialet Massé...". Y aunque ese día no pensamos trasladarnos a ninguna parte, preguntamos nuevamente. El muchacho nos indica:

—Sí, señorita, va para allá...

Sonreíamos complacidas y saboreamos como un dulce la tonadita cordobesa.

¿Córdoba colonial o Córdoba moderna? ¿Cuál de las dos facetas de esta hermosa ciudad nos ha conquistado plenamente?

Como una respuesta suena el Angelus.

Y las campanas de todos los templos van desgranando de torre en torre, de campanario en campanario, su mística oración.

Primero es la Catedral, después la Merced, la iglesia de la Compañía, San Francisco, Santo Domingo, Santa Catalina, San Roque...

Y el aire se llena de un revuelo de palomas, de un dulcísimo anhelo, de un ansia espiritual de lo infinito.

Nos ha conquistado para siempre Córdoba, la ciudad de las campanas. •

AL y FIJODALGA

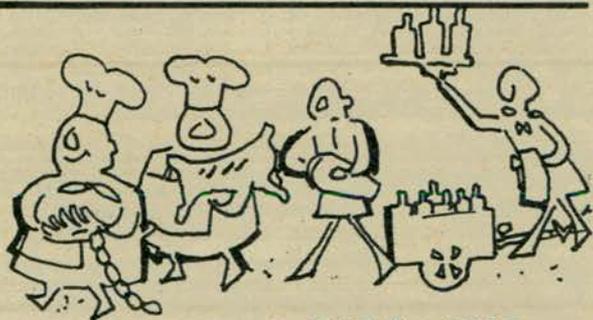
*Hay en ella nuevas
sugerencias y
viejas leyendas, amor a la
tradición y un hondo
sentido de argentinidad*

Por
JULIA BUSTOS

Para AUTOCLUB



En primer plano, el teatro griego del parque Sarmiento. Al fondo una visión de la ciudad, mitad colonial, mitad moderna, que nos deja el recuerdo de sus campanas.



PIDA UNA "BRIGADA ASADORA"

RESTAURANT NINO

Contamos con personal especializado en la preparación de "asados a domicilio" Reuniones - Agasajos - Convenciones - Despedidas - Inauguración de fábricas

Fiestas de fin de año

PIDA PRESUPUESTO A

RESTAURANT NINO

Avda. del Libertador Gral. San Martín 1295/99
Tel. 791-5594/3984 - VICENTE LOPEZ

TYRESOLES

ARGENTINA DE NEUMATICOS S. A.



**SU CUBIERTA GASTADA
QUEDA COMO NUEVA**

por menos de la
mitad del precio

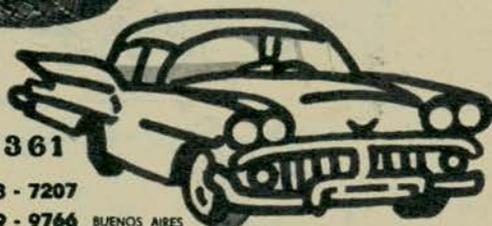
Renovación TOTAL
de Talón a Talón

★

con o sin
BANDA BLANCA

★

TOTALMENTE
GARANTIZADA



Rawson 361

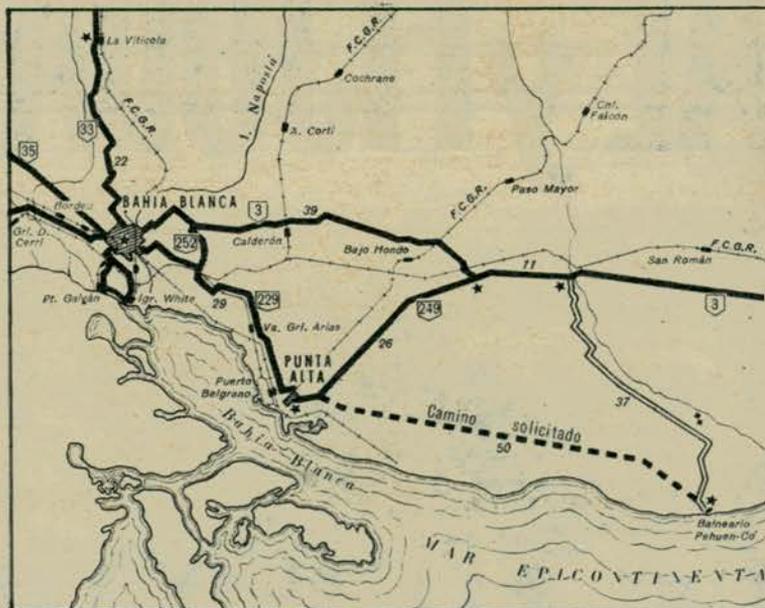
TELEFONOS 88 - 7207
89 - 9766 BUENOS AIRES

90 Autoclub

SE INTERESA EL A. C. A. POR UN PEDIDO DE SUS SOCIOS

ALGUNOS socios del A.C.A., vecinos de la ciudad de Punta Alta (Pcia. de Buenos Aires), constituidos en una comisión "Pro nuevo camino corto a Pehuen-Có", han solicitado a nuestro Director, doctor César C. Carman, su apoyo en la gestión ante las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. Interesada la Comisión Directiva del A. C. A. por medio de su presidente, se dio parte a la División Cartografía y Relevamiento de la entidad, la que confeccionó un mapa de la zona en el que se incluye el camino solicitado,

y a su vez el doctor Walter A. Saborido, en nombre del A.C.A., envió una nota al presidente de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, en la que se refuerza el pedido de este grupo de socios del club. Así es como el A.C.A., atento a todo aquello que tienda a favorecer el desarrollo del turismo, se hace eco del justificado interés de la población de la zona, para que se dote al balneario "Pehuen-Có", dentro de las posibilidades que aspectos financieros permitan, de un camino más corto, directo y transitable en toda época del año.



SIAM DI TELLA ESTA EN LA RUTA A MAR DEL PLATA

Como en años anteriores, Siam Di Tella Automotores S. A. ha establecido desde el 1 de enero de 1964, y por espacio de dos meses, un servicio móvil en toda la extensión de la Ruta 2, que une a la Capital Federal con Mar del Plata.

DIERON PRORROGA PARA PAGAR SIN RECARGO PATENTES ATRASADAS

Las autoridades de la Provincia de Buenos Aires, han dado plazo hasta el 15 de Marzo próximo para abonar todas las patentes atrasadas sin recargo. La oficina de Tránsito del Automóvil Club Argentino atenderá dichos cobros de lunes a viernes, de 12 a 15.45 el día 11 de Marzo, debiendo los interesados presentarse con el último recibo de la patente, declaración jurada del automotor, el importe en efectivo y el carnet de socio.

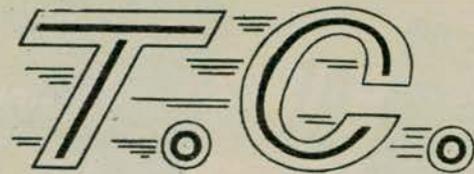


LAR A



**EL PANTALON
HECHO
PARA EL
AUTOMOVILISTA**

PANTALON



TURISMO CARRETERA

ELLOS LO USAN



DANTE EMILIOZZI
Campeón Argentino T. C.



SANTIAGO LUJAN SAIGOS
Sub-campeón Argentino T. C

COMODO - SEGURO - ELEGANTE

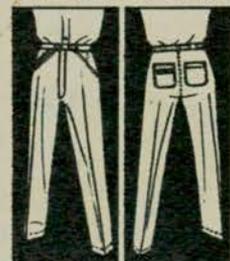
con todos los detalles que quien conduce un automóvil necesita, el pantalón **TURISMO DE CARRETERA**, es la prenda ideal para el automovilista. Confeccionado en tela de primerísima calidad, su corte funcional responde a todas las exigencias de esta actividad múltiple de la vida moderna.

ES OTRO

ARTICULO DE:

Annan
DE PERGAMINO

DETALLES DE LA PRENDA



7 Bolsillos: Para registro y patente - billetera - peine - cigarrillos y accesorios, etc. Práctico cinturón con hebilla.

\$ 28.000.000

en premios a las **5 4 3 2** y **1** cifras

2^a. EXTRAORDINARIA GRAN RIFA DEL CLUB CENTRAL SAN CARLOS

(San Carlos Centro - Pcia. de Santa Fe)

1^{er} PREMIO

FABULOSO Y MILLONARIO

- 1 departamento valor \$ 1.250.000
- 2 viajes a Europa en vapor.
- 1 Camping Wolskwagen en Europa
- 1 Avión Piper Colt 108 mod. 1963
- 1 Automóvil Chevrolet 400 mod. 1963
- 1 Chalet residencial valor \$ 1.000.000
- 1 Lancha Bermuda Standard
- 1 Automóvil Fiat 1.500 mod. 1963
- \$ 1.000.000 en Bonos C.N.A.P.



VALOR DEL BILLETE

\$ 1.500.-

Se sortea por la última jugada de la Lotería Nacional del mes de septiembre de 1964

IMPOSTERGABLE!

Ganancias eventuales pagas

Y ADEMAS...

100 VIAJES AL EXTERIOR

13 AUTOMOVILES O KM.
y millones de pesos en Bonos de la Caja Nacional de Ahorro Postal.

SORTEOS SEMANALES Y EXTRAS

PIDA HOY MISMO EL NUMERO DE SU SUERTE

CLUB CENTRAL SAN CARLOS

acompañando giro o cheque sobre cualquier plaza (C.C. 19)
San Carlos Centro (Sta. Fe)

Ganadores del 1er. Premio de la 1a. Gran Rifa
Efectuada el 27 de Septiembre de 1963.
Sres. Felipe Scrifignano y Tomás García
Rueda 3765 - Rosario
(Santa Fe)

Necesitamos vendedores en todo el país

• PRO PUBLICIDAD •

LEYES Y REGLAMENTOS FUNDAMENTALES PARA EL TRANSITO

CODIGO DE TRANSITO PARA LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

(Continuación)

TITULO V DE LA CIRCULACION

b) Todo conductor debe detener espontáneamente su vehículo cada vez que otro destinado al transporte en común se detenga con el objeto de tomar o dejar pasajeros sobre el lado por el que le correspondía avanzar.

c) Todo conductor maniobrará en forma conveniente para dar paso a los vehículos de bomberos, ambulancia o policía en servicios de urgencia, cada vez que éstos lo requieran con sus señales acústicas características.

La violación de estas disposiciones constituye una contravención grave contra la seguridad.

ART. 22º - SEÑALES QUE DEBE EJECUTAR EL CONDUCTOR:

a) El conductor que se proponga reducir la velocidad o detenerse lo

anunciará con marcada anticipación con el brazo extendido moviéndolo alternativamente de arriba abajo y con la mano abierta hacia el suelo.

b) El conductor a quien se le pida paso debe contestar que está dispuesto a darlo extendiendo el brazo al costado de su vehículo y moviéndolo de atrás hacia adelante.

c) El conductor que se proponga efectuar un viraje lo anunciará con marcada anticipación con el brazo extendido horizontalmente durante un tiempo prudencial.

d) Las señales establecidas en el presente artículo podrán realizarse utilizando dispositivos mecánicos debidamente autorizados.

ART. 23º - USO DE LA BOCINA Y DE LAS LUCES:

a) **Uso de la bocina:**

El conductor sólo puede hacer funcionar las señales sonoras autorizadas cuando necesite prevenir de su proximidad con el fin de evitar accidentes. Se prohíbe el uso de tales señales por motivo de interrupciones del tránsito o con el propósito de llamar la atención de los agentes encargados de dirigirlo, para lla-

mar a otras personas, para hacer abrir las puertas de los garajes o fincas u otra razón no justificada. Entre las 22 y 7 horas no se permitirá el uso de las señales sonoras. El uso de sirenas queda reservado para vehículos pertenecientes al cuerpo de bomberos, policía y ambulancias públicas en el desempeño de sus funciones específicas:

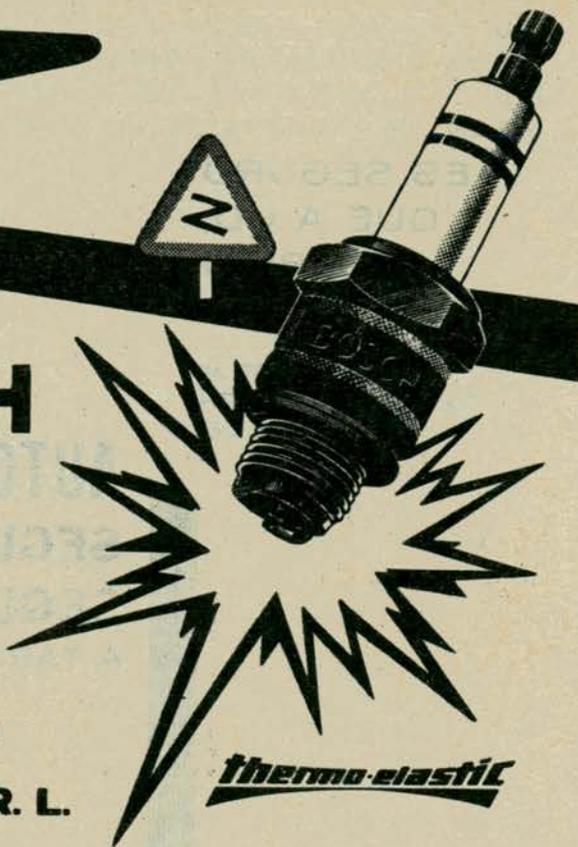
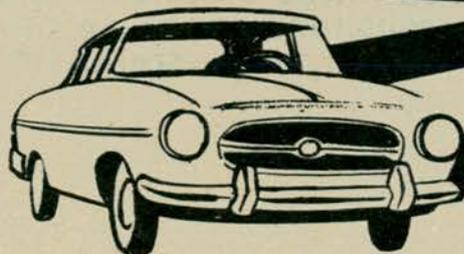
b) **El uso de las luces:**

1. En el tránsito y en el estacionamiento deben utilizarse las luces de "alcance reducido". Durante las horas reglamentarias de alumbrado público todo vehículo en tránsito o estacionado debe tener encendidas las luces previstas en cada caso. En las calles cuya iluminación no sea suficiente podrá utilizarse la luz de "alcance medio", que deberá ser regulada de modo que no encandile ni deslumbre.

2. Únicamente entre las 22 y 7 horas deberá utilizarse la luz de "alcance medio" de los faros (luz baja) y sólo en forma de destellos para anunciar la llegada de su vehículo a una bocacalle o encrucijada, para adelantarse a otro vehículo o en cualquier otra circunstancia justificada.

3. Sólo será permitido el uso de las luces de largo alcance cuando por cualquier circunstancia no existiera iluminación pública.

(Continuará)



BOSCH

Bujías para el tráfico de hoy

Poseen características termo-elásticas
Se mantienen limpias durante el viaje
Dan la chispa necesaria en el momento preciso

ROBERT BOSCH ARGENTINA S. R. L.

CAPITAL \$ 50.000.000

CRAMER 1222 - T. E. 76-3041/42/43/95/96 - BUENOS AIRES

BOSCH MARCANDO RUMBOS EN LA TECNICA UNIVERSAL

FUE PRESENTADO EL CHRYSLER TURBINE CAR

El 17 de diciembre último fue presentado al periodismo el Chrysler Turbine Car, cumpliendo una etapa más de su gira de demostración por 21 países de cinco continentes.

Con la presencia de los directivos de Chrysler Argentina y Fevre y Basset se realizaron en el Autódromo Municipal, una serie de pruebas de comportamiento y adaptación de este novísimo automóvil propulsado a turbina, resultado de 10 años de investigación y experimentación. No es Chrysler la única fábrica que ha desarrollado un coche de este tipo. Existen

realizaciones muy serias hechas por empresas norteamericanas y europeas, tales los casos de General Motors con su serie de "Firebirds", Ford, Fiat, "L'etoile filante" de Renault y los magníficos Rover ingleses, cuya última versión asombró al mundo con su participación en las "24 horas de Le Mans" a un altísimo promedio de velocidad.



Los periodistas invitados proceden, a su turno, a ascender al Chrysler Turbine Car, para probar por sí mismos este automóvil excepcional en la pista del Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires.

VISITO LA ARGENTINA EL DR. PABLO EMILIO TAVIANI



CON motivo de la visita del parlamentario italiano y ex ministro de Hacienda, doctor Paolo Emilio Taviani, quien se encontraba en nuestra capital para participar en el simposio organizado por la FAICES, el delegado del ENIT (Organismo Oficial del Estado Italiano para el Turismo), doctor Juan Carlos Zucchelli, reunió en la nueva sede de la Delegación, Córdoba 345, a representantes extranjeros de organismos oficiales de turismo, directores de entidades turísticas argentinas —entre ellos el doctor Plácido Seara, quien concurre en representación del Automóvil Club Argentino—, directores de compañías de transporte aéreo y marítimo, periodistas de numerosos diarios de la capital, funcionarios de la representación diplomática de Italia y otras personalidades.



FRAM
es equipo original
en más de
400
marcas de motores
americanos y europeos.

ahora los nuevos

CARTUCHOS FRAM LEGITIMOS

Filtronic

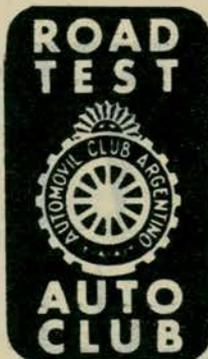
PARA ACEITE, COMBUSTIBLE Y AIRE DE AUTOMOTORES
FABRICADOS CON PAPEL ESPECIAL IMPORTADO DE LOS EE.UU. DE A.
BAJO LICENCIA DE
FRAM CORPORATION de PROVIDENCE R. I., U. S. A.

por **FRAM** ARGENTINA, S.A.

EN SU MODERNISIMA PLANTA INSTALADA EN AVELLANEDA, B. A.

AUTO CLUB analiza el FIAT 1500

A PARTIR DE ESTE NUMERO "AUTOCLUB" HA CAMBIADO LA FISONOMIA DEL ROAD TEST, AGREGANDO UNA PEQUEÑA ENCUESTA DE 15 PREGUNTAS BASICAS A 5 PROPIETARIOS DEL COCHE PROBADO. ASI SE HA HECHO PARA DARLE A NUESTRO ANALISIS TECNICO, MAYOR OBJETIVIDAD Y CALOR HUMANO, DE MANERA QUE NUESTROS LECTORES POSEAN UN MAS AMPLIO PANORAMA DEL RENDIMIENTO, VENTAJAS Y DEFECTOS DE LOS AUTOMOVILES FABRICADOS EN EL PAIS.



Por
HORACIO R. CASARES
Para AUTOCLUB

EL Fiat 1500 fue lanzado en Italia como una versión más potente del modelo 1300, presentado en 1961. En 1963 se comenzó su fabricación en Argentina, reemplazando al 1100, que se discontinuó.

El Fiat 1500 es un coche de tamaño mediano, de línea sobria, encuadrado en la moderna tendencia de la línea "angular", y con algo de inspiración en el Corvaire de General Motors, un poco a despecho de los magníficos carroceros italianos.

En él, Fiat ha hecho alarde de calidad y terminación. Es un auto que desconcierta un poco, debido a que su tamaño, con un excelente acabado, no da idea del auto lujoso y refinado que es por dentro. El completísimo instrumental controla hasta los más mínimos detalles, y a la vez posee todos los accesorios que la técnica ha desarrollado, superando en esto a automóviles de más precio que él.

IMPRESIONES DE MANEJO Y PRUEBA DE LABORATORIO

Nuestro encuentro con el 1500 nos causó cierta sorpresa. Lo teníamos por un coche bien hecho, moderno y lujoso, pero a pesar de esto, nos impresionó el cuidado de Fiat en el diseño y la construcción del coche. Una multitud de accesorios, los de más moderna concepción, dan la impresión de un vehículo de categoría, fino.

En la marcha, se confirma esa intención. El silencio en el andar, una magnífica suspensión que reúne el confort de marcha y la seguridad de una perfecta tenuta en las curvas, una dirección suave y corta, notable aceleración y seguros frenos completan el panorama de la marcha en un 1500.



La buena aceleración del 1500, ayudada por una bien relacionada caja de velocidades, permite una gran agilidad en el tránsito ciudadano. En la foto nuestro equipo utiliza la quinta rueda para la experiencia.



En la prueba de frenaje el coche se detuvo en un metraje razonable y sin desplazamientos laterales. Según comentarios de los fabricantes, los nuevos modelos poseerán un servo que ayudará y mejorará notablemente la acción de los frenos.



La extraordinaria maniobrabilidad y estabilidad que caracteriza al 1500, quedaron ampliamente demostradas en nuestra prueba de "Slalom".



A! máximo de velocidad el coche mantiene el andar sereno y seguro de marchas regulares.

Los asientos se regulan en su distancia y en la inclinación del respaldo hasta llegar a la horizontalidad.

En la ruta, el comportamiento es notable. Una marcha descansada y suave, con alta velocidad y buena aceleración para sobrepasar otros vehículos.

Como dijimos, el instrumental y los accesorios son de los más completos que se otorgan en un coche normal, pero creemos que un manómetro de aceite y un amperímetro de agua harían aún más seguro el manejo. También el limpiaparabrisas, que en nuestro coche dejó de andar por rotura de un engranaje, se vería beneficiado si tuviera dos velocidades en lugar de una. En las pruebas de laboratorio el coche demostró tener un buen "reprise".

Los frenos se mostraron suficientes en las pruebas hasta 100 km/h., pero consideramos debieran ser mejorados dada la velocidad del coche.

La mayor atención la concentró la extraordinaria estabilidad y tenida del coche. Es casi un auto deportivo y brinda esa misma satisfacción al manejarlo.

Pero dejemos que los usuarios nos lo describan con más detalle.

FICHA TECNICA DEL AUTO PROBADO

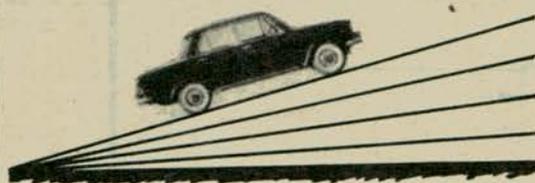
MARCA: FIAT
 MODELO: 1500 GRAN CLASE
 TIPO: SEDAN
 AÑO DE PRODUCCION: 1963
 FABRICANTE: FIAT CONCORD AUTOMOVILES
 RECIBIDO CON: 4.137 Kms.
 ENTREGADO CON: 7.290 Kms.
 KILOMETRAJE DE LA PRUEBA: 3.153 Kms.
 CHAPA Nº: F 80.057 - CIUDAD DE BUENOS AIRES
 NEUMATICOS: FATE
 NAFTA: Y.P.F. SUPER

EMPUJE MAXIMO

(Datos medidos con acelerómetro Tapley)

En 1ª velocidad, de 15 a 20 km/h., 540 lbs. por ton.
 En 2ª velocidad, de 55 a 60 km/h., 370 lbs. por ton.
 En 3ª velocidad, de 75 a 80 km/h., 240 lbs. por ton.
 En 4ª velocidad, de 105 a 110 km/h., 100 lbs. por ton.

TREPADA (en %)



I 1ª velocidad: 28 %
 II 2ª velocidad: 19 %
 III 3ª velocidad: 12 %
 IV 4ª velocidad: 5 %

RESISTENCIA AERODINAMICA Y RODAMIENTOS (DRAG)

A 100 km/h., 80 lbs. por ton.

FRECUENCIAS DEL LIMPIAPARABRISAS

60 oscilaciones por minuto.

VELOCIDAD MAXIMA REAL

138,46 kilómetros por hora

CONSUMO

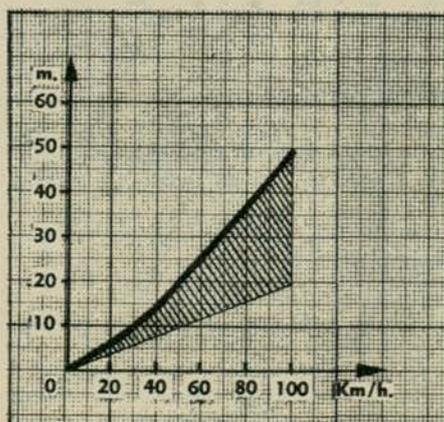
(Medido con equipo Franco)

En ruta:
 202 km. con 20 litros de nafta
 En ciudad:
 176 km. con 20 litros de nafta

ERROR DEL VELOCIMETRO

Velocidad leída:	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	km/h
Velocidad real:	18,7	27,6	36,6	46,7	58,3	68,5	76,2	85,3	94,3	105,9	113	km/h

FRENAJE

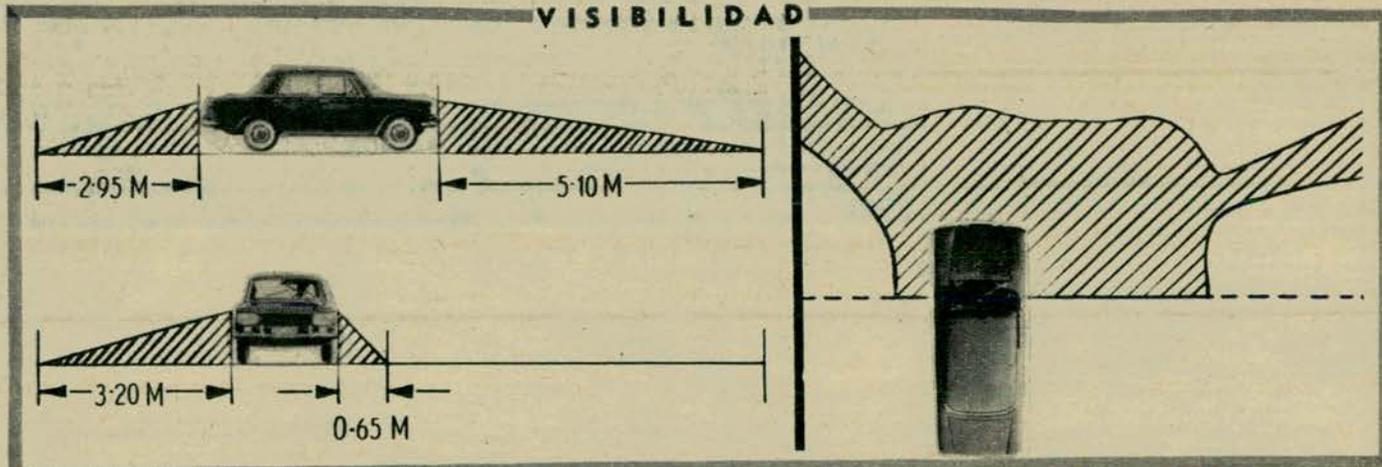


De 100 a 0 km/h.: 28,30 m.
 De 90 a 0 km/h.: 26,50 m.
 De 80 a 0 km/h.: 24,80 m.
 De 70 a 0 km/h.: 19,50 m.
 De 60 a 0 km/h.: 15,70 m.
 De 50 a 0 km/h.: 9,70 m.
 De 40 a 0 km/h.: 4,60 m.
 De 30 a 0 km/h.: 3 m.
 De 20 a 0 km/h.: 1,50 m.

A km/h.:	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Metros recorridos antes de apretar el freno:	3,9	5,8	7,7	9,7	11,6	13,6	15,5	17,5	19,4
Metros recorridos: Total de metros necesarios para frenar:	1,5	3,0	4,6	9,7	15,7	19,5	24,8	26,2	28,3
	5,4	8,8	12,3	19,4	27,3	33,1	40,3	44,7	47,7

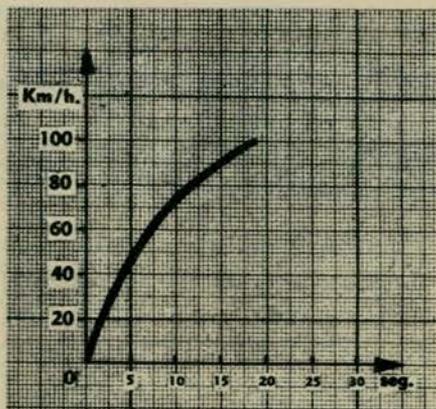
Tiempo de reacción de un conductor normal: 07 segundos.

VISIBILIDAD



ACELERACION

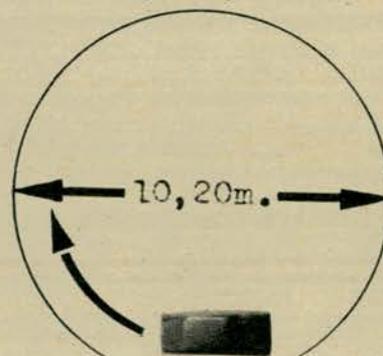
De 0 a 20 km/h.:	2,3 segundos
De 0 a 30 km/h.:	3 "
De 0 a 40 km/h.:	4,4 "
De 0 a 50 km/h.:	5,4 "
De 0 a 60 km/h.:	7,2 "
De 0 a 70 km/h.:	9 "
De 0 a 80 km/h.:	13,2 "
De 0 a 90 km/h.:	15,6 "
De 0 a 100 km/h.:	18 "



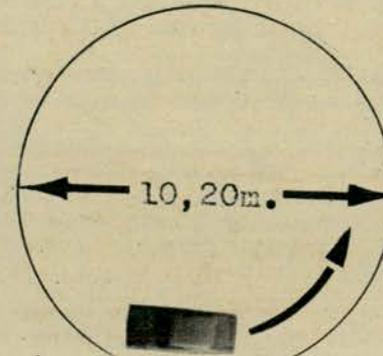
Los puntos de la curva del gráfico indican las velocidades en que han sido efectuados los cambios de marcha.

DIAMETRO DE GIRO

Número de vueltas del volante entre topes: 3 y fracción.

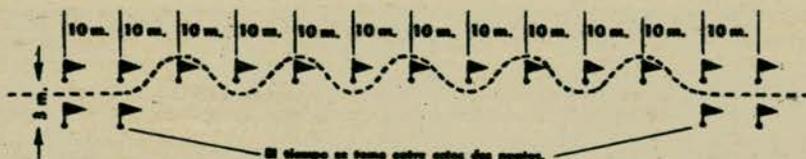


DERECHA



IZQUIERDA

"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 segundos.
Velocidad promedio desarrollada: 27,6 km/h.

DATOS TECNICOS

Carrocería de estructura portante. Distancia entre ejes 2,42 m. Trocha anterior 1,295 m. Trocha posterior 1,272 m.

Motor: 4 cilindros.

Cilindrada: 1481 cm³. Potencia SAE: 80 HP. Diámetro cilindros: 77 mm. Carrera 79,5 mm. Relación de compresión 8,8. Grupo de cilindros con block de fundición. Culata de aluminio. Cigüeñal sobre 3 soportes, contrapesado. Distribución por válvulas a la cabeza. Carburador de doble cuerpo descendente. Toma de aire con silenciador y filtro. Alimentación del carburador mediante bomba mecánica. Lubricación a presión por medio de bomba y engranajes. Filtro de aceite centrifugo y filtro suplementario en derivación. Circulación del agua de refrigeración con bomba centrifuga. Motor de arranque

con acople electromagnético. Suspensión del grupo motor-embrague-cambio sobre tacos elásticos.

Embrague monodisco seco. Mando hidráulico.

Cambio de 4 velocidades y marcha atrás. Sincronizadores de anillo libre para la conexión de las 4 marchas adelante. Mando del cambio con palanca situada bajo el volante de la dirección.

Arbol de transmisión en dos partes con soporte central montado en goma. Junta elástica de goma entre el cambio y la parte anterior. Juntas cardánicas entre parte anterior y posterior y entre ésta y diferencial. Puente posterior con grupo de engranajes hipoidales de reducción 10/41. Suspensión anterior a brazos oscilantes, con resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos.

Tirante de reacción sobre el brazo inferior. Barra estabilizadora.

Suspensión posterior con elásticos a ballesta y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora.

Dirección a tornillo sinfín y sector. Frenos anteriores a disco; posteriores de tambor con zapatas autocentrantes. Freno de mano que actúa sobre las zapatas de las ruedas posteriores.

Tanque de nafta posterior. Capacidad 45 litros.

Ruedas tipo a disco, con llantas 4½ J y neumáticos 5,60-13.

Instalación eléctrica de 12 V. Dinamo de 400 W. Batería de 48 A.

Faros: 4 proyectores; los dos exteriores para luces antideslumbrantes de haz asimétrico. Los cuatro para luces de profundidad. Faro de marcha atrás.

Lavacrystal a chorro.



Héctor Giordano

NOMBRE: Héctor Giordano
Profesión: Comerciante
Edad: 40 años

1) ¿Cuánto tiempo hace que compró el coche y cuántos kilómetros ha recorrido?

Lo tengo hace unos tres meses, éste es uno de los primeros coches, y he recorrido 12.000 kilómetros.

2) ¿Por qué compró este automóvil?

Por la garantía que significa la marca Fiat.

3) ¿Cuál es la característica que más le atrajo en la compra?

El tipo de coche, moderno y de conducción deportiva.

4) ¿Qué coches tuvo antes?

Una rural Rambler 1962 y, antes de éste, coches de modelo muy antiguo.

5) Hablemos de carrocería: ¿cómo la encuentra usted en cuanto a estilo, capacidad y funcionalidad?

Yo soy un entusiasta del estilo europeo, pero me resulta un poco chico. A mi parecer se lo debería agrandar unos diez centímetros de largo y ancho.

6) ¿Los distintos componentes mecánicos, es decir: motor, caja, frenos, dirección, suspensiones, etc., funcionan con la corrección debida?

Sí, yo no he tenido problemas de ninguna índole.

7) ¿Se adapta el vehículo para el uso de la ciudad, teniendo en cuenta: aceleración, maniobrabilidad, frenos, economía, facilidad de estacionamiento y la fatiga del manejo

¿QUE OPINAN LOS PROPIETARIOS DEL 1500...?

en especial en tránsito denso?

El coche se comporta muy bien en la ciudad, es muy fácil de estacionar y los asientos son muy cómodos; pero el pedal del acelerador, debido a su altura, impone una posición del pie que termina cansando al conductor.

8) Traslade esta pregunta a la ruta y díganos cómo viaja.

Viajo perfectamente, el auto se me va de las manos y me resulta difícil hacerlo a Mar del Plata sin pasarme de los ochenta kilómetros.

9) ¿Cómo considera el precio, la financiación en la compra y el precio de reventa?

Yo lo compré con el precio primitivo, era un buen precio, pero el actual lo considero un poco alto. La financiación es buena: poco contado y plazos muy largos. En general los coches Fiat son los que menos se desvalorizan.

10) ¿Tiene el concesionario la debida idoneidad y corrección y cobra precios razonables?

Creo que sí, como le dije, yo no tuve problemas y sólo hice los servicios.

11) ¿Cuáles son los principales motivos de queja en su coche?

No tengo ninguno, sólo que es un poco chico.

12) ¿Y los de satisfacción? Todos.

13) ¿Qué mejoras específicas le sugeriría usted al fabricante?

Más comodidad en el interior.

14) ¿Compraría otro automóvil de la misma marca?

Sí me resultara como éste, ¡claro que sí!

15) ¿Conoce otros dueños de coches iguales al suyo? ¿Piensan como usted?

Sí, conozco muchos y la mayoría piensan como yo. Tuvieran algunos problemas de detalles, pero los han subsanado muy fácilmente.

NOMBRE: Dionisio Poggio

Profesión: Comerciante
Edad: 42 años

1) ¿Cuánto tiempo hace que compró el coche y cuántos kilómetros ha recorrido?

Hace unos tres meses y he recorrido unos diez mil kilómetros.

2) ¿Por qué compró este automóvil?

Bueno, yo me considero un poco de la familia Fiat, ya que tuve cinco autos de esa marca. Este es el último paso que di porque me gustó mucho el coche.

3) ¿Cuál es la característica que más le atrajo en la compra?

La forma, el estilo. Este coche lo conocí en Italia en 1961 y me gustó.

4) ¿Qué coches tuvo antes?

Cinco coches Fiat, el último un 1100 modelo 1962.

5) Hablemos de carrocería: ¿cómo la encuentra usted en cuanto a estilo, capacidad y funcionalidad?

Para mi uso, muy cómodo. Somos cuatro de familia y todo nuestro equipaje entra muy bien.

6) ¿Los distintos componentes mecánicos, es decir: motor, caja, frenos, dirección, suspensiones, etc., funcionan con la corrección debida?

Por el momento no he tenido problema mecánico, de manera que todo funciona correctamente.

7) ¿Se adecua el vehículo para el uso de la ciudad, teniendo en cuenta aceleración, maniobrabilidad, frenos, economía, facilidad de estacionamiento y la fatiga del manejo en tránsito denso?

Completamente, por el momento no he experimentado ningún problema.

8) Traslade esta pregunta a la ruta y díganos cómo viaja.

En la ruta me suele suceder que debo retenerlo porque es demasiado veloz. El coche es



Dionisio Poggio

muy cómodo y no fatiga en el manejo.

9) ¿Cómo considera el precio, la financiación en la compra y el precio de reventa?

Yo lo compré con el precio anterior, pero creo que en la actualidad sigue estando en precio. La financiación es buena, y en cuanto a la desvalorización, Fiat es un cheque al portador siempre. En los cambios de coche nunca perdí dinero.

10) ¿Tiene el concesionario la debida idoneidad y corrección y cobra precios razonables?

Sí, y más mi concesionario, el que me atiende el coche muy a conciencia.

11) ¿Cuáles son los principales motivos de queja de su coche?

Yo, hasta hoy, no tengo ninguna queja.

12) ¿Y los de satisfacción?

Hay muchos: cómodo para manejar, veloz, fuerte, ágil, etcétera.

13) ¿Qué mejoras específicas le sugeriría usted al fabricante?

Los frenos de adelante ponen los atrás también. Los frenos del 1500 son suficientes hasta 80 ó 100 kilómetros, pero a veces uno viaja a 140 ó 150 y ya no son tan seguros.

14) ¿Compraría otro auto de la misma marca?

Sí, señor.

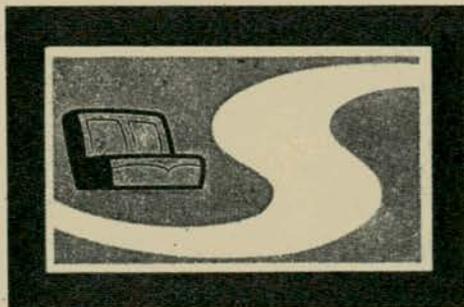
15) ¿Conoce otros dueños de coches iguales al suyo? ¿Piensan como usted?

Sí, señor, conozco muchos.

FILTRACIONES



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



ALSINA 2761/65

T. E. 97-3211 y 93-6871

PARA FIAT 1500 Y 750 SUPERFUND LO MEJOR EN FUNDAS

Confecionadas con materiales originales. Modelos exclusivos con respaldos anatómicos. Vea los diversos gustos en nuestra casa o consulte a cualquier concesionario Fiat.

SUPERFUND
LA FUNDA PERFECTA PARA SU AUTOMOVIL
GIORDANO Y POGGIO



NOMBRE: Eduardo Rodríguez Canedo
Profesión: Ganadero y corredor de automóviles
Edad: 23 años

1) ¿Cuánto tiempo hace que compró el coche y cuántos kilómetros ha recorrido?

El coche lo compré los primeros días de octubre y mi experiencia de 5.000 km. ha sido hecho sólo en carrera.

2) ¿Por qué compró este automóvil?

Me gustó el tipo de auto, sus líneas son características y su mecánica fácil de preparar.

3) ¿Cuál es la característica que más le atrajo en la compra?

Lo que más me atrajo fueron los frenos de disco adelante y su motor de 80 HP que preparado podría fácilmente llegar a los 100 HP.

4) ¿Qué coches tuvo antes?

Alfa Romeo y Giulietta.

5) Hablemos de carrocería: ¿cómo la encuentra usted en cuanto a estilo, capacidad y funcionalidad?

Es una carrocería funcional y de linda línea.

6) Los distintos componentes mecánicos, es decir: motor, caja, frenos, dirección, suspensiones, etc.; ¿funcionan con la corrección debida?

Sí, todos, y no he tenido quejas en absoluto.

7) ¿Se adecua el vehículo para el uso de la ciudad, teniendo en cuenta: aceleración, maniobrabilidad, frenos, economía, facilidad de estacionamiento y la fatiga del manejo en tránsito denso?

Eduardo Rodríguez Canedo

El coche es ideal para la ciudad por su gran pique y por sus asientos reclinables y ajustables.

8) Traslade esta pregunta a la ruta y díganos cómo viaja.

En la ruta el coche tiene una velocidad de cruce a alta y es seguro por su dirección corta y sus buenos frenos.

9) ¿Cómo considera el precio, la financiación en la compra y el precio de reventa?

La desvalorización no la conozco, pero en cuanto al precio me parece correcto y aún más bajo que otros coches de igual categoría.

10) ¿Tiene el concesionario la debida idoneidad y corrección y cobra precios razonables?

No podría decirlo ya que no le hice ningún service. Sólo lo compré y lo hice preparar para correr.

11) ¿Cuáles son los principales motivos de queja en su coche?

La verdad es que no tengo quejas, pero no se me debe considerar como un usuario normal, ya que lo uso sólo para las carreras y no para uso común.

12) ¿Y los de satisfacción?

La adaptabilidad del coche a las exigencias del usuario.

13) ¿Qué mejoras específicas le sugeriría usted al fabricante?

Usar frenos de disco en lugar de los actuales en las ruedas delanteras solamente, eso lo haría más seguro. Rodado más grande, en lugar de 14, y por último llevar el comando del cambio al piso.

14) ¿Compraría otro automóvil de la misma marca?

Sí, lo compraría.

15) ¿Conoce otros dueños de coches iguales al suyo? ¿Pensan como usted?

Sí, conozco algunos y todos piensan como yo.

NOMBRE: Alcides Raies
 (Villa Carlos Paz, Córdoba)
Profesión: Comerciante
Edad: 31 años

1) ¿Cuánto tiempo hace que compró el coche y cuántos kilómetros ha recorrido?

Dos meses y 11.000 kilómetros. Debo aclararle que viajo constantemente.

2) ¿Por qué compró este automóvil?

Por las modernas líneas del 1500, la garantía de marcha y porque antes tuve un Fiat 1100 con un extraordinario resultado.

3) ¿Cuál es la característica que más le atrajo en la compra?

Las líneas y el confort diferentes de otros coches.

4) ¿Qué coches tuvo antes?

Fiat 1100, Auto Union, Chevrolet y Graciela.

5) Hablemos de carrocería: ¿cómo la encuentra usted en cuanto a estilo, capacidad y funcionalidad?

Muy buena, ya que viajan cinco personas cómodamente y su tamaño permite estacionar fácilmente y maniobrar bien en la montaña.

6) Los distintos componentes mecánicos, es decir: motor, caja, frenos, dirección, suspensiones etcétera; ¿funcionan con la corrección debida?

No he tenido ninguna clase de problemas mecánicos en los kilómetros que llevo recorridos.

7) ¿Se adecua el vehículo para el uso de la ciudad, teniendo en cuenta: aceleración, maniobrabilidad, frenos, economía, facilidad de estacionamiento y la fatiga del manejo en tránsito denso?

El auto anda magníficamente en la ciudad y no se siente cansancio debido a la gran ventaja que significa tener asientos regulables como los del 1500.

8) Traslade esta pregunta a la ruta y díganos cómo viaja.

Como le dije, viajo constantemente y sobre todo en montaña, y es allí donde el Fiat me ha dado mayores satisfacciones. Es evidente que



Alcides Raies

Fiat lo diseñó pensando en la montaña.

9) ¿Cómo considera el precio, la financiación en la compra y el precio de reventa?

El coche está en precio y muy bien financiado, y cuanto más usuarios haya mayor será el valor de reventa.

10) ¿Tiene el concesionario la debida idoneidad y corrección y cobra precios razonables?

Sí, y la combinación del A.C.A. con Fiat, asegura un buen servicio en cualquier punto del país y con un precio realmente bajo, ya que el A.C.A. cobra nada más que los repuestos y es muy bajo el precio de la mano de obra.

11) ¿Cuáles son los principales motivos de queja en su coche?

No tengo motivos de queja, sólo puedo hablar bien. Nunca tuve problemas.

12) ¿Y los de satisfacción?

Todos...
 13) ¿Qué mejoras específicas le sugeriría usted al fabricante?

Que pusiera el cambio abajo, espirales atrás en lugar de los elásticos que tiene para poder bajarlo y frenos de disco en las cuatro ruedas, porque me parecen insuficientes a alta velocidad.

14) ¿Compraría otro automóvil de la misma marca?

Después de 1100 tuve un 1500, y si tuviera que cambiar lo haría por un 1500 otra vez.

15) ¿Conoce otros dueños de coches como el suyo? ¿Pensan como usted?

Conozco varios y algunos piensan como yo y otros no. En general, lo que escucho no son críticas, sino aspiraciones.



Jorge Cupeiro

NOMBRE: Jorge Cupeiro
Profesión: Comerciante y corredor de automóviles
Edad: 26 años

1) ¿Cuánto tiempo hace que compró el coche y cuántos kilómetros ha recorrido?

Lo compré hace cuatro meses, un mes antes del Gran Premio Standard, en el que corrí con ese coche. Abandoné en Catamarca por un desperfecto de poca importancia, y ahora sigo usando el auto normalmente.

2) ¿Por qué compró el Fiat?

Elegí este auto no sólo para pasear, sino para correr, porque lo considero técnicamente muy moderno.

3) ¿Cuál es la característica que más le atrajo en la compra?

El andar sumamente suave y silencioso que posee, lo que lo hace muy confortable. Que sea silencioso es para mí esencial en un coche.

4) ¿Qué coches tuvo antes?

Jaguar, Alfa Romeo, Porsche, Peugeot, Volkswagen, etc.

5) Hablemos de carrocería: ¿cómo la encuentra usted en cuanto a estilo, capacidad y funcionalidad?

Es sumamente moderna y tiene el porte de los autos modernos. El gran confort se observa hasta en las manijas del levantavidrios, el tablero con gran variedad de luces indicadoras etcétera, todas cosas que tiene porque es un auto funcional.

6) Los distintos componentes mecánicos, es decir: motor, caja, frenos, dirección, suspensiones, etcétera, ¿funcionan con la corrección debida?

En un principio hubo algún problema, pero ya ha sido solucionado. Los que yo tuve fueron sólo en carrera.

7) ¿Se adecua el vehículo para el uso de la ciudad, teniendo en cuenta: aceleración, maniobrabilidad, frenos, economía, facilidad de estacionamiento y la fatiga del manejo en tránsito denso?

miento y la fatiga del manejo en tránsito denso?

No hay mucha fatiga en el tránsito. El estacionamiento es fácil debido a una dirección con mucho ángulo de volteo, y el motor, de acuerdo con sus 80 HP y la caja bien relacionada, le confiere mucho pique.

8) Traslade esta pregunta a la ruta y díganos cómo viaja.

Muy suave, no cansa. En mi opinión lo hace confortable la versatilidad de los asientos y el andar suave que tiene el coche.

9) ¿Cómo considera el precio, la financiación en la compra y el precio de reventa?

Precio de reventa prácticamente no existe, pues no hay 1500 usados para comprar. La financiación es una de las más accesibles que hay, y le aclaro que no tengo ninguna relación con la venta de coches Fiat.

10) ¿Tiene el concesionario la debida idoneidad y corrección y cobra precios razonables?

El service es bueno y muy amplio. Se pone la mayor voluntad posible, pero a veces no se puede atender con todo detalle por la gran cantidad de coches que hay.

11) ¿Cuáles son los principales motivos de queja en su coche?

Bajar el auto de atrás, cosa que ya hice en el mío porque pierde línea, la estabilidad y no o beneficia en nada. También creo que se podría mejorar un poco más la terminación interior.

12) ¿Y los de satisfacción?

Lo que más me gusta es que es moderno en su concepción técnica y muy silencioso; no tiene ruidos.

13) ¿Qué mejoras específicas le sugeriría usted al fabricante?

Colocar frenos de disco en las cuatro ruedas. Que la suspensión tuviera, en lugar de elásticos espirales, y que colocala en la palanca en el piso, lo que lo haría más deportivo y contribuiría al silencio, ya que se eliminaría todo el varillaje.

14) ¿Compraría otro automóvil de la misma marca?

Sí, tanto es así que, hace pocos días compré otro 1500.

15) ¿Conoce otros dueños de coches iguales al suyo? ¿Pensan como usted?

Sí, muchos de ellos lo han comprado recomendados por mí.



"El Bar de la Playa", fotografía de Eduardo Riggio, de Mar del Plata, que obtuvo el primer premio, consistente en \$ 10.000 y diploma.

OBRAS PREMIADAS DEL CONCURSO FOTOGRAFICO "AUTOCLUB"

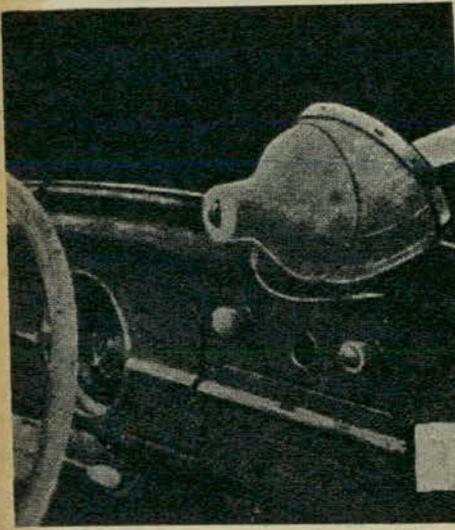
PUBLICAMOS en esta página las obras que obtuvieron las más altas recompensas en el concurso fotográfico AUTOCLUB, en el que se presentaron 408 fotografías, las que fueron juzgadas por un jurado integrado por los señores Jorge Eitel Collinet, por la Federación Argentina de Fotografía, Francisco Favale, por la Asociación de Reporteros Gráficos, Mariano Hernando, por el Foto Club Argentino, doctor Emilio Villaroel, por la C. D. del A. C. A., y Lino Palacio, por AUTOCLUB.

"Casa de Islero", por Jorge A. Gayoso, del Foto Club Buenos Aires, de Capital Federal, a la que se le adjudicó el tercer premio, \$ 3.000 y diploma.

"Tormenta Sobre el Valle", de Pedro Luis Raota, de Villaguay, Entre Rios, segundo premio del concurso AUTOCLUB, recompensado con diploma y \$ 5.000.



autoclub



AUGUSTUS

Buscahuellas Augustus para parabrisas rectos o curvos, Automotores, Lanchas, Remolcadores, etcétera. Luz de orientación - Luz para curvas - Luz guiñadora - Luz para nieblas - Lámpara de mano.

Se monta en la cara interior del parabrisa. Desmontable con un solo movimiento y utilizable como lámpara de mano. Repuestos asegurados.

Fabricado por
AUGUSTUS

S.R.L. Com. e Ind.
Balcarce 96 - Ramos Mejía
T. E. 653-4562
VENTA ÚNICAMENTE A
MAYORISTAS

ADQUIERA UN O KM. O TRANSFORME
SU AUTO UNION - DKW EN UN:
"SCHMITZ.S - LINEA DE PLATA"



- Motor: 62 H.P.
- Pintura total: "Línea de Plata"
- Tapizado especial a bastones
- Cinturones de seguridad
- Volante especial
- Cuenta revoluciones
- Caño escape "Abarth"
- Frenos de potencia: (doble bomba con circuito independiente delantero y trasero)
- Faros de potencia
- Barra estabilizadora tren delantero
- Bocina especial

J. A. CABRERA 4366 T. E. 54-2866 Buenos Aires

CASA DE CATAMARCA

VENTA DE DULCES
PONCHOS DE VICUÑA Y ALPACA
HERMOSAS ALFOMBRAS

CALLAO 169 T. E. 40-0956

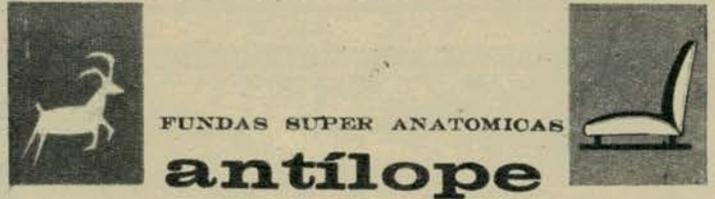


GIBEST

PER - CHI - NOX para todas las marcas de autos. Novedoso perchero construido totalmente en acero inoxidable, calidad 440. Le será de mucha utilidad para todo momento, complementando la elegancia de su automóvil. Lo podrá adquirir en agencias oficiales, Casas de Accesorios, Estaciones de Servicio y en las buenas Cigarrerías del país. Fabricante: GIBEST S.R.L. Calle E. Echeverría 555 Florida (F. C. G. B. M.)

T. E. 740-5443

Se envían pedidos al interior contra reembolso. Se Presentan en Display de 18 unidades



TAPIZADOS SPORTS

(Especialistas en Fiat tipo Cisitalia)

FUNDAS PARA TODAS LAS MARCAS

EN VERANO, coloque sobre su funda de cristal o plástico la FUNDA DE TOALLA, ideal para la playa, fácil colocación, económica, confeccionada en telas de calidad, variedad de colores

CONSULTENOS — COLOCACION EN EL ACTO
VALENTIN GOMEZ 3194 T. E. 86-9298

CASA DE SAN LUIS

Representación de la Dirección Nacional de Turismo

Alfombras de lana de alta calidad, confeccionadas a mano en la Fábrica de Alfombras de la Provincia de San Luis

BERNARDO DE IRIGOYEN 224

T. E. 38-8694 Buenos Aires



Asegure su automóvil colocándole

contra **ROBOS**
ROB - IN

Único seguro INVOLABLE

Colóquelo exclusivamente en: TALLERES BONDANELLI
Solicite turno a 653-5959

BALCARCE 80
Alt. Rivadavia 13100
RAMOS MEJIA

Precios especiales a socios del A.C.A.

sugiere



PERSONALICE su automóvil colocando en las puertas o tablero, los nuevos MONOGRAMAS SUIZOS AUTOADHESIVOS en letras plateadas o doradas inalterables. Puede adquirirlas en las estaciones de servicio, casas de repuestos y accesorios para automóviles. Es importador de esta novedad NORCA S.R.L., de Rincón N° 244, Buenos Aires. T. E. 47-4908.

EN URUGUAY: ABECE — Tel. 413875

SILENCIADORES MARLIT

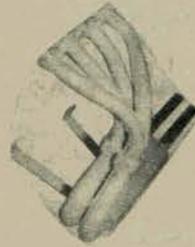
RECOMENDAMOS colocar en su

PEUGEOT 403 ó 404
FIAT 600 - 750 - 1100

RENAULT DAUPHINE y GORDINI
el equipo especial de escape "TRONADOR" MARLIT, que brinda beneficios de más de 10 km. en pique, velocidad y consumo

EXIJALO a su mecánico de confianza o colóquelo en los puestos del muñeco "MARLIT" en

PALIQUE 436-68 — 540303
CERVIÑO 3767 — 72-9515 y HERRERA 582 — 214075

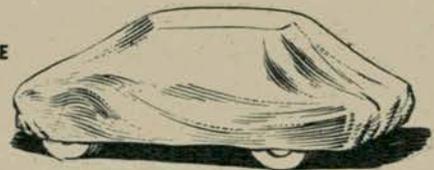


TAPAUTO "BRUNO"

DESDE
\$ 3.000
Patente
N° 172.346

Confeccionada con las mejores telas del país revestidas con policloruro de vinilo importado. Cosida a máquina y soldada electrónicamente. Se coloca en 1 minuto, lo protege de la lluvia, del sol, del polvo, del aire de mar que oxida el cromado. 100 x 100 impermeable.

FAERICADO PARA
TODO TIPO DE
COCHE EN TELA DE
ALGODON
PLASTIFICADA:
Y AHORA CON
RESPIRADERO
INTEGRAL



Venta: CENTRAL LONERA
BARTOLOME MITRE 2771 - T. E. 87-9666/8481

CATALOR Estufa Radiante a Gas "Sin llama"

Con el Secador "CATALOR" a gas se puede desabollar, masillar y pintar en el día.

Funciona por el principio de oxidación catalítica SIN LLAMA, eliminando todo peligro de incendio. Con "CATALOR" se puede pintar todos los días del año, incluso los días 100 % de humedad.

El Secador "CATALOR" dispone de dos pantallas montadas sobre brazos de movimiento universal que permiten secar.



LEVADO RENDIMIENTO: El Secador "CATALOR" con las dos pantallas encendidas funciona 50 horas con una garrafa de 10 kg. y 75 horas con una de 15 kg.

Fabricado en la Argentina bajo licencia Sogena (Italia).
Patente Argentina N° 108.774.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS: E. C. I. - S. A. C. I. F.
Treinta y Tres 862 T. E. 922-6270

MESA PARA CAMPING

"Finita"

Se arma y desarma en pocos segundos, con tanta facilidad que hasta un niño puede hacerlo. Se pliegan las patas en el mínimo espacio imaginable.



Fábrica: EPYMA- JOSE BONIFACIO 1097-Bs. As.



OK car wash

Lavado de coches al instante con seguro de lluvia por 24 hs. Con detergente suave, agua tibia, manoplas de piel y secado con aire a presión.

Tarifa carrocería \$ 130
interior \$ 40

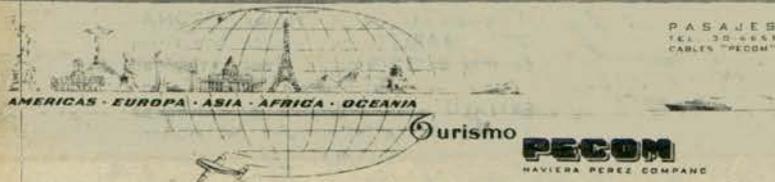
Yerbal esq. Añasco (1 cuadra de Primera Junta) Horario: 9 a 20 hs.
Diseño y construcción HARPA 42-6826
MAQUINAS: NATIONAL CAR WASH SYSTEMS.

Un regalo para Ud.

Corte este vale y lavaremos 2 veces su coche por el precio de un lavado.

(Para usarlo de lunes a viernes exclusivamente).

autoclub sugiere



Agente Exclusivo de

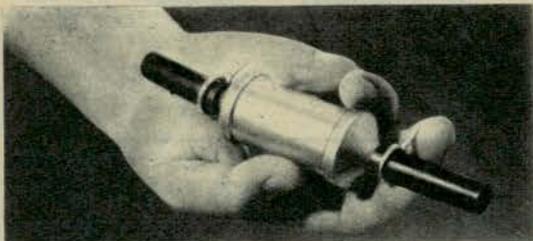
PEREZ COMPANC

Pasajes AEREOS Y MARITIMOS A PRECIOS OFICIALES.

Agentes de todas las LINEAS AEREAS Y MARITIMAS.

EXCURSIONES - Cheques del Viajero - Reservas Hoteles - Taxis Aéreos.

Av. DE MAYO 560 :: TEL. 30-5252/6100
Buenos Aires Cables: PECOM



DUP MOTOR brinda protección y ajusta motores en funcionamiento de cualquier marca o modelo a través de 300.000 kilómetros. Este sistema consiste en un dispositivo patentado de sencilla instalación en el caño de combustible. Produce un aporte de metales antifricción, asegurando límites normales de compresión y reduciendo consumo de aceite y combustible. Puede adquirirse en comercios del ramo en las principales ciudades del país o en DUP MOTOR DE ARGENTINA, Florida 365, Bs. Aires. HAY ZONAS DISPONIBLES PARA DISTRIBUIDORES EN INTERIOR.

LOS SOCIOS DEL A.C.A.

PUEDEN DISFRUTAR DE UN NUEVO LUGAR PARA SUS CAMPINGS

MUY cerca de la Capital Federal, en San Justo, a sólo 30 minutos, por la ruta 3, en el kilómetro 25,5, el Automóvil Club Argentino brinda a todos sus asociados y familiares, merced al convenio de reciprocidad efectuado con el Aero Club Argentino, un lugar ideal para pasar un feliz día de camping en el parque que allí posee esta decana entidad deportiva.

Es un lugar apropiado para el solaz de las familias. Amplio de sol y de aire. Con pileta de natación y servicio de confitería y restaurante a precios accesibles. Y en el que abundan bancos, mesas, sombrillas, etc., como para que nada falte y nada tenga que pedirse.

EL A. C. A. CUENTA CON 27.000 NUEVOS ASOCIADOS

MÁS de 27.000 nuevos asociados ha sido la indiscutible pauta del éxito que coronó la campaña de conscripción de socios del mes de enero, superando así las más optimistas previsiones.

Esta incorporación societaria, al par que significa un terminante voto de confianza a la política que orienta las actividades del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, implica también una posibilidad más del inmediato cumplimiento de los planes de expansión institucional, así como también la puesta en práctica de nuevos servicios que habrán de beneficiar a los 250.000 asociados, cifra que totaliza el caudal societario del A.C.A. después de la exitosa campaña del mes de enero.

EN SANTA TERESITA GOLF CLUB SE DISPUTARA EL PREMIO ANUAL DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SE ha concertado con las autoridades del Santa Teresita Golf Club —de cuyas instalaciones, como ya hemos informado en anteriores ediciones de esta Revista, podrán hacer uso los socios del A.C.A. en condiciones idénticas a las establecidas para los propios adherentes— la realización de un gran certamen anual para disputar el trofeo instituido por el Automóvil Club Argentino. El primer encuentro se llevará a cabo los días 27 y 28 de marzo próximo. En cada jornada se disputarán 18 hoyos, o sea 36 en total. En este torneo podrán participar únicamente los socios del Santa Teresita Golf Club y del A.C.A., en igualdad de condiciones. De acuerdo con la práctica de torneos similares, se adjudicará la copa del Automóvil Club Argentino a quien gane el certamen tres veces consecutivas o cinco alternadas. Las categorías serán las siguientes: Caballeros: a) sin ventaja; b) ven-



Un amable rincón en el campo del Santa Teresita Golf Club.

taja hasta 9; c) ventaja de 10 a 15; d) ventaja de 16 a 22; Damas: a) sin ventaja; b) ventaja hasta 15; c) ventaja de 16 a 36. Para el ganador de cada categoría habrá como premio anual una réplica de la copa, y para el segundo una medalla de plata. El precio de inscripción se ha fijado en \$ 150. Las inscripciones podrán efectuarse en la Sede Central del A.C.A., o en la secretaría del Santa Teresita Golf Club, calle San Martín 345, 3er. piso, Capital Federal.

CONOZCA EUROPA

REFERENCIA EXCURSION A. C. A. 543

DURACION: 34 días de viaje.

HOTELES: 1ª y 2ª clase A.

SALIDAS

Abril, 3 y 24
 Mayo, 8 y 22
 Junio, 5 y 19
 Julio, 3 y 24
 Agosto, 7 y 21
 Setiembre, 4

TODO INCLUIDO DESDE

US \$ 396-

NO INCLUYEN: PASAJES AEROS Y MARITIMOS



SEAGRESIMO 1964 ANIVERSARIO
 DE SU FUNDACION

10 PAISES

ITINERARIO

DIA

1 Madrid - Burgos - San Sebastián
 2 San Sebastián - Lourdes
 3 Lourdes - Burdeos
 4 Burdeos - Poitiers - París
 5 París
 6 París
 7 París
 8 París - Bruselas
 9 Bruselas
 10 Bruselas - La Haya

11 La Haya - Amsterdam - La Haya
 12 La Haya - Emmerich - Colonia
 13 Colonia - Coblenza - Frankfurt
 14 Frankfurt
 15 Frankfurt - Stuttgart - Zurich
 16 Zurich
 17 Zurich - Vaduz - Innsbruck
 18 Innsbruck

19 Innsbruck - Cortina D'Ampezzo - Venecia
 20 Venecia
 21 Venecia - Bolonia - Florencia
 22 Florencia
 23 Florencia - Acquapendente - Roma
 24 Roma
 25 Roma
 26 Roma

27 Roma - Grosseto - Pisa
 28 Pisa - Génova - Montecarlo
 29 Montecarlo
 30 Montecarlo - Arles
 31 Arles - Le Perthus - Barcelona
 32 Barcelona
 33 Barcelona - Alcanar - Valencia
 34 Valencia - Madrid

PRECIOS EN DOLARES POR PERSONA	Madrid-Madrid		París-Madrid (1)	
	S/baño	C/baño	S/baño	C/baño
En habitación doble	485	545	396	450
En habitación individual	535	595	444	498

(1) El tour París-Madrid comienza sus servicios el 8º día, después del almuerzo, es decir con la salida.
 NOTA. — Durante la estancia en Roma podrá efectuarse una excursión de dos días en autopullman, visitando Nápoles, Pompeya, Sorrento y Capri. Precio: 30 dólares.

COMBINAN ESTAS EXCURSIONES CON LAS SALIDAS DE BUENOS AIRES POR EL VAPOR O AVION EN LA FECHA DE SU CONVENIENCIA. CONSULTE NUESTRO PLAN DE CREDITOS.

DESDE US \$ 525- TODO INCLUIDO

NO INCLUYE: PASAJES AEROS Y MARITIMOS

REFERENCIA EXCURSION A. C. A. 778

EN 60 - 50 o 36 DIAS

SALIDAS
 Abril, 23
 Mayo, 7
 Junio, 4 y 25
 Julio, 16
 Agosto, 6

HOTELES: 1ª y 2ª clase

ITINERARIO

DIA

1 Madrid - Burgos - San Sebastián
 2 San Sebastián - Biarritz - Lourdes
 3 Lourdes - Burdeos
 5 París
 6 París
 7 París
 8 París
 9 París
 10 París
 11 París - Bruselas
 12 Bruselas
 13 Bruselas - La Haya

14 La Haya - Amsterdam - La Haya
 15 La Haya - Leeuwarden - Bremen
 16 Bremen - Hamburgo
 17 Hamburgo
 18 Hamburgo
 19 Hamburgo - Gottingen - Frankfurt
 20 Frankfurt
 21 Frankfurt
 22 Frankfurt - Stuttgart - Zurich
 23 Zurich
 24 Zurich - Vaduz - Innsbruck
 25 Innsbruck - Salzburgo
 26 Salzburgo
 27 Salzburgo - Linz - Viena
 28 Viena
 29 Viena
 30 Viena - Bruck - Klagenfurt
 31 Klagenfurt - Udine - Venecia
 32 Venecia
 33 Venecia

34 Venecia - Bolonia - Florencia
 35 Florencia
 36 Florencia - Acquapendente - Roma
 37 Roma
 38 al 41 Roma
 42 Roma - Nápoles
 43 Nápoles
 44 Nápoles
 45 Nápoles - Roma - Grosseto
 46 Grosseto - Pisa - Génova
 47 Génova - San Remo - Niza
 48 Niza
 49 Niza

50 Niza - Avignon
 51 Avignon - Perpignan - Barcelona
 52 Barcelona
 53 Barcelona - Alcanar - Valencia
 54 Valencia - Alicante
 55 Alicante - Puerto Lumbreras - Granada
 56 Granada
 57 Granada - Sevilla
 58 Sevilla
 59 Sevilla - Córdoba
 60 Córdoba - Valdepeñas - Madrid

PRECIOS EN DOLARES POR PERSONA	Habitac. doble		Habitac. indiv.	
	S/baño	C/baño	S/baño	C/baño
Madrid-Madrid (60) días	765	855	855	945
París-Madrid (50 d.) (1)	663	738	738	813
Madrid-Roma (36 d.) (2)	525	579	579	633

(1) Comprende desde la salida, el día 11º, de París.
 (2) Comprende hasta la llegada a Roma, el día 36º.

NOTA. — Durante la estancia en Roma, podrá efectuarse una excursión de dos días en autopullman, visitando Nápoles, Pompeya, Sorrento y Capri. Precio: 30 dólares.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: A. C. A., Avda. DEL LIBERTADOR 1850 - T. E. 83-6061/2039

MAR DEL PLATA	LA PLATA	SANTA FE	SAN CARLOS DE BARILOCHE
FILIALES			
Av. Colón y Santa Fe	Calle 51 esq. 9	Rivadavia y Suipacha	Av. Costanera y O. Goedeke
T. E. 2-0031/2/3	T. E. 3-0161/2	T. E. 16236	T. E. 3001
CORDOBA	CATAMARCA		
Av. Gral. Paz y Humberto 1º	Av. Republica 102		
T. E. 4636	T. E. 708		



En el acto inaugural de la sala del A.C.A., en el museo colonial de Luján, hace uso de la palabra el presidente del Club, doctor César C. Carman. Asistieron al acto el presidente de la Filial Luján del A.C.A., señor Raúl Fernández de Monjardín, la directora de Cultura del Ministerio de la provincia de Buenos Aires y otras altas autoridades civiles y militares.

INAUGUROSE LA SALA DEL A. C. A. EN EL MUSEO COLONIAL DE LUJAN

Será un acabado testimonio
de la historia del automovilismo
tanto de nuestro país como del exterior

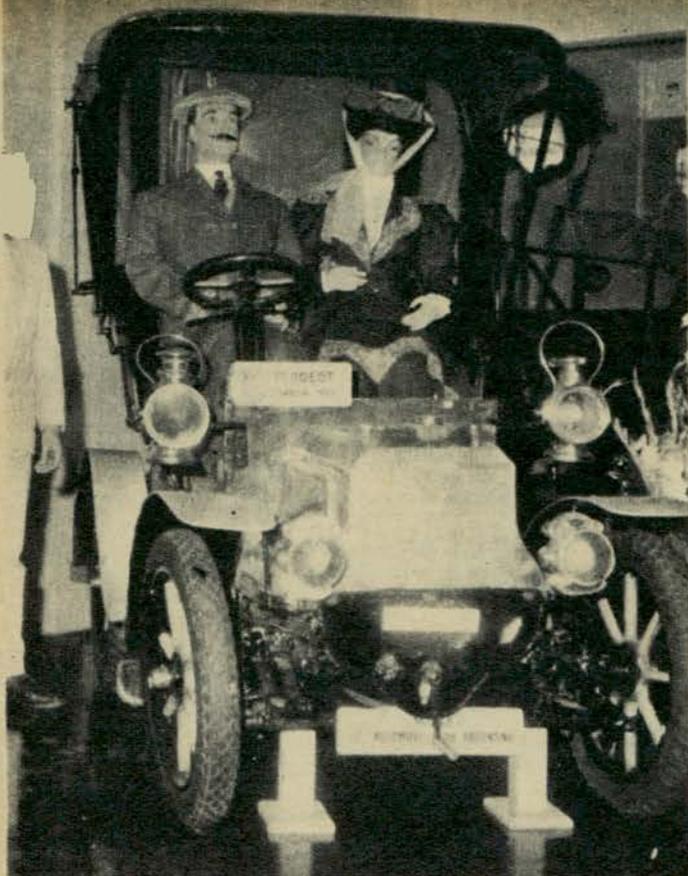
CON una gran afluencia de público, que brindó el marco adecuado de los acontecimientos excepcionales, se realizaron en Luján, en horas de la tarde del sábado 14 de diciembre, los actos correspondientes a la inauguración de la Sala del Automóvil Club Argentino en el Museo Colonial e Histórico "Enrique Udaondo".

En esa sala, y de conformidad con un programa que será completado en el año en curso, se exhibirá un acabado y vívido testimonio de la historia del automovilismo, tanto de nuestro país como del extranjero.

En aquella oportunidad, después de haber bendecido las instalaciones el presbítero Bernardo Landaburu, hablaron el señor Raúl Monjardín, presidente de la Filial Luján, el subdirector del museo, don Enrique E. Viglieri, y el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, quien destacó los objetivos que persigue esta obra de la institución, así como los fi-



Una vista del desfile de viejos modelos por las concurridas calles de Luján.



Este es otro de los modelos incorporados a la sala del Automóvil Club Argentino en el Museo de Luján. Se trata de un Peugeot 1903.

nes benéficos que tendrá la cooperación del público que visite la sala.

Se encontraban presentes el intendente municipal señor Pedro Sallaberry, la directora de cultura señorita Marta Mercader, que asistió en representación del gobierno de la Provincia, el ex presidente de la Cámara de Diputados de la Nación doctor Federico Fernández de Monjardín, el ex intendente y educador señor Juan B. Barnech, funcionarios provinciales y municipales, y directivos y funcionarios del ACA.

Momentos más tarde, desde frente al local de la Escuela Normal Mixta Florentino Ameghino, se inició un desfile encabezado por un grupo de jinetes ataviados en forma tradicional, pertenecientes todos al Círculo Criollo Martín Fierro, de la localidad de Jáuregui. Seguidamente lo hicieron algunas carrozas, en su mayor parte de histórico abolengo, ocupadas por jóvenes con ropas de época, y luego desfilaron automotores de diversas marcas, usados entre 1892 y 1915. El desfile fue cerrado con el paso de 12 automotores de los más recientes modelos, escoltados por una flotilla de vehículos para auxilios mecánicos del Automóvil Club Argentino. *

Los jóvenes, de anacrónico atuendo, otorgan un poco de presente a este modelo norteamericano del año 1903



SOBRE EL FERROCARRIL TRASANDINO DEL SUR HABLO EL INGENIERO MORESCO

MUCHO interés despertó la conferencia que, sobre el tema "Obras públicas inconclusas: el Trasandino del Sur", pronunció el ingeniero Enrique Moresco en la Casa de la Provincia de Neuquén.

El orador después de señalar que una de las razones porque nuestro país no progresa con ritmo adecuado es por la tardanza en la construcción de aquellas obras públicas que son necesarias para su desarrollo, historió la larga trayectoria sufrida por el proyecto de unir los puertos de Bahía Blanca y Talcahuano, en Chile, mediante un ferrocarril, refirmada, ya en 1882, cuando el ingeniero Alsina exploró e hizo relevamientos topográficos en el territorio neuquino.

De la parte del Ferrocarril Trasandino del Sur que corresponde a Chile se halla construida ya desde hace muchos años la sección Pua-Curacautín, faltando la continuación de las obras del lado argentino. "Hagamos votos —terminó diciendo el ingeniero Moresco— para que todos nosotros podamos viajar a Chile por el Trasandino del Sur, hagamos votos para que se inicien cuanto antes las obras de prolongación de este ferrocarril que acelerará el desarrollo nacional, afirmará la intensificación y equivalencia del intercambio con Chile, con proyecciones mundiales a través de los puertos francos de Bahía Blanca y Talcahuano".

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



ALHAJAS - RELOJES - BRILLANTES - Etc.

Diamandor

FLORIDA 225

T. E. 34-7245

Bruno - Bredahl

LA MAXIMA AUTORIDAD EN IMPRESIONES SOCIALES

INVITACIONES PARA CASAMIENTO
PAPELERIA FINA
PERGAMINOS - HERALDICA

FLORIDA 356
AVENIDA ALVEAR
1777

CRONICA HISTORICA DE LA RUTA NACIONAL N°7

desde esta Capital, hasta la Buenos Ayres y viceversa". (1)

Fue aprobado por Melchor de Albin el 9 de noviembre siguiente, y el itinerario quedó constituido en la siguiente forma:

- 1) Morón, 2) Puente de Márquez, 3) Cañada de Escobar, 4) Cañada de Rocha, 5) Cañada de la Cruz, 6) San Antonio de Areco, 7) Chacras de Ayala, 8) Arrecifes, 9) Fontezuela, 10) Cañada de Gómez, 11) Arroyo del Medio, 12) Arroyo del Pavón, 13) Arroyo del Sauce, 14) Manantiales, 15) Cañada de la Candelaria, 16) Desmochado, 17) Arequito, 18) Esquina de la Guardia, 19) Cruz Alta, 20) Cabeza del Tigre, 21) Esquina del Lobatón, 22) Saladillo, 23) Barrancas, 24) Zanjón, 25) Frayle Muerto, 26) Esquina del Castillo, 27) Esquina de Medrano, 28) Arroyo de San José, 29) Cañada de Lucas, 30) Punta del Agua, 31) Santa Bárbara, 32) Teagua, 33) Corral de Barrancas, 34)

Sec. Doc. Hist. de la Bib. de Correos y Telecomunicaciones, Caja 53. N° 2952.

Por
JULIAN A. VILARDI

Para AUTOCLUB

EL 10 de marzo de 1942 se designó con el nombre de "Carretera General San Martín" a la Ruta Nacional N° 7, que es hoy Ruta Sanmartiniana.

Por ella transitaron tropas, pertrechos de guerra y provisiones de toda clase para el Ejército de los Andes; y fue también el camino realizado por San Martín durante su campaña emancipadora.

Ruta sanmartiniana, 1815

En el tiempo de la organización del Ejército de los Andes, el trayecto de Buenos Aires a Mendoza era la "Carrera de Postas", establecida en tiempos del Virreinato.

El gran impulso dado a ella por San Martín motivó la sugestión de un nuevo itinerario; y es así como el 21 de octubre de 1815 el administrador de Correos de Mendoza, don Juan de la Cruz Vargas, envió al administrador general don Melchor de Albin, el "Derrotero nuevamente arreglado y corregido así por una observación unida a la partida como por las relaciones de los correos numerarios antiguos y de crédito de la carrera, que presentó el señor administrador general, para que, si se sirve aprobarlo, mande se ponga en observancia y práctica,

Esta fotografía muestra el punto en que la Carretera General San Martín o sea la Ruta Sanmartiniana une a dos pueblos hermanos, Chile y Argentina.



Tambo, Río Cuarto, 35) Aguada, 36) Chañarcos, 37) Achiras, 38) Punilla, 39) Portezuelo, 40) S. J. del Morro, 41) Río Quinto, San Luis, 42) Chorillos, 43) Desaguadero, 44) Corral del Cuero, 45) Pamadita, 46) Corocorto, 47) Médano Grande, 48) La Dormida, 49) Las Catitas, 50) Rodeo del Chacón, 51) Rétaño, 52) Rodeo del Medio, Mendoza; total, 300 leguas.

Entrevista de San Martín y Pueyrredón

San Martín asumió el cargo de Gobernador de la Intendencia de Cuyo el 6 de setiembre de 1814.

A fin de entrevistarse con el recién electo Director Supremo del Estado, don Juan Martín de Pueyrredón, salió San Martín de Mendoza el 29 de junio de 1816 en compañía de Juan de la Cruz Vargas y el Auditor de Guerra del Ejército de los Andes, don Bernardo de Vera y Pintado, en dirección a la ciudad de Córdoba, donde habían convenido reunirse. La entrevista se realizó los días 20 y 21 de junio. Tratados los asuntos, regresaron el día 25, Pueyrredón hacia Buenos Aires y San Martín, con sus compañeros, hacia Mendoza, donde llegaron el 1º de agosto. (2)

Después de Chacabuco, 1817

El 12 de febrero de 1817 San Martín triunfó en Chacabuco y envió a Buenos Aires a su edecán y cuñado, don Manuel de Escalada, con el parte de la victoria.

Escalada realizó ese trayecto, de Chacabuco a Buenos Aires, a caballo, en catorce días; toda una proeza.

A su vez, San Martín, a fin de obtener más recursos para continuar la campaña, salió de Santiago de Chile el 11 de marzo y llegó a Buenos Aires el 30. Logrado su propósito salió el 29 de abril para Santiago de Chile.

Después de Mayo, 1818

El 5 de abril de 1818 San Martín triunfó en Mayo; y, también en esa oportunidad envió a Manuel de Escalada a Buenos Aires con el parte de la victoria.

Escalada hizo ese viaje en diez días. Eso no era galopar, eso fue una exhalación, una alucinación.

Cimentada la independencia de Chile, necesitaba San Martín organizar la expedición marítima por el Pacífico al Perú; y con ese objeto salió de Santiago de Chile para Buenos Aires el 13 de abril. Aceptados sus planes, después de dos meses de deliberaciones, regresó, el 3 de julio, esta vez con su esposa y con su hija, radicándose en su chacra, en Mendoza.

2) Oficio de San Martín, al Diputado ante el Congreso de Tucumán, por Mendoza, don Tomás Godoy Cruz, del 22 de julio de 1816.

San Martín retorna a su patria, 1823

Cumplida su misión, retornó San Martín desde el Perú a su patria y llegó a Mendoza el 5 de febrero de 1823. Era su intención ir a Buenos Aires y regresar a Mendoza para residir definitivamente allí. El fallecimiento de su esposa malogró su propósito. El 20 de noviembre de ese año salió de Mendoza para Buenos Aires, y el 4 de diciembre estaba en la casa de los Escalada.

En el año 1834, la hija de San Martín, ya señora de Mariano Balcarce, realizó un viaje con su esposo a Mendoza, e hizo donación — por indicación de su padre — de cincuenta cuadradas de tierra de la chacra al administrador de la misma, don Pedro Advíncula Moyano.

En los Andes

Desde la ciudad de Mendoza hasta el límite con Chile, la Ruta Sanmartiniana está señalada por dos monumentos: el del Ejército de los Andes, en el Cerro de la Gloria, y el de Cristo Redentor de los Andes, en la cumbre del Cerro de los Leones.

En la cima del Cerro del Pilar, bautizado después con el nombre de Cerro de la Gloria, se yergue el monumento al Ejército de los Andes, inaugurado el 12 de febrero — aniversario de la victoria de Chacabuco — del año 1914.

La oración inaugural estuvo a cargo del director del Museo Histórico Nacional, Dr. Arturo B. Carranza, quien dijo en esa oportunidad: "Ejército de los Andes, digno de la Cordillera que te dio el nombre; que en el andar perpetuo sobre y cerca de ella, fuiste escudo y hacha; amado, resistido y siempre respetado. Que tu fama sea imperecedera como el gigante que es tu progenitor; tu cuna, el teatro de tus hazañas y de tu gloria; la base inmovible de tu inmortalidad."

* * *

Después de un recorrido de 212 kilómetros, desde la ciudad de Mendoza se llega a la cumbre del Cerro de los Leones, a 4.250 metros de altura sobre el nivel del mar, en el límite internacional, donde se ha erigido el monumento a Cristo Redentor de los Andes.

Es obra del arquitecto argentino Mateo Alonso, utilizándose para su construcción el bronce de cañones de la guerra por la Independencia; y está ubicado en el lugar aproximado por donde Las Heras y sus tropas cruzaron las cumbres hacia Chile, en la mañana del 2 de febrero de 1817.

El lugar del emplazamiento del monumento a Cristo Redentor de los Andes es, precisamente, donde termina la Carretera General San Martín, o sea la Ruta Nacional Nº 7, y comienza la Ruta Panamericana, el Camino del Libertador. •

LUSTRA

AUTOMOVILES

HELADERAS

MUEBLES

LAVARROPAS ETC.

Grumete

LIQUIDO PARA ENCERAR CON SILICONES

Nº 13 Repele el agua, polvo y hollín -

LUSTRE LIQUIDO Nº 16 Limpia, lustra y

encera en una sola operación - LIMPIA-

MANOS SIN AGUA Limpia suavemente las

manos manchadas de aceites, grasas, tintas,

etc. - PASTA PARA PULIR Nº 14 Pule

y limpia superficies pintadas - CERA PARA

LUSTRAR Nº 18 Abrillanta toda superficie

pintada.

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

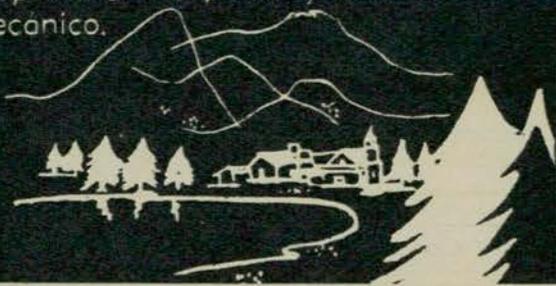
GOFFRE, CARBONE Y CIA S.A.C.I.
 VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
 ROSARIO - CORDOBA - TUCUMAN - B. BLANCA - MENDOZA - M. DE PLATA
 La ORGANIZACIÓN más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

CALENDARIO TURISTICO 60

SAN CARLOS DE

BARILOCHE

Salidas por tren y avión con fascinantes excursiones por la Región de los Lagos. Solicite folleto Temporada de Verano - Exc. especial para socios en "CARAVANAS" c/coche propio - Coche piloto y auxilio mecánico.



VIAJE AL BRASIL POR VIA TERRESTRE

EN MODERNOS SUPER-PULLMAN CON ASIENTOS RECLINABLES Y HOTELES DE 1ª CON BAÑO PRIVADO

SALIDAS DESDE MONTEVIDEO:

21 - 22 DE MARZO
11 DE ABRIL
9 DE MAYO
13 DE JUNIO
3 - 4 y 5 DE JULIO
8 DE AGOSTO

PRECIO DESDE
\$ URG. 2.350.-
POR PERSONA



MAR Y SIERRAS

Salidas en modernos superpullman de lujo, visitando:

MAR DEL PLATA - MIRAMAR - NECOCHEA - SIERRAS DE LOS PADRES - BALCARCE Y TANDIL con alojamiento permanente en MAR DEL PLATA.

SALIDAS TODOS LOS VIERNES



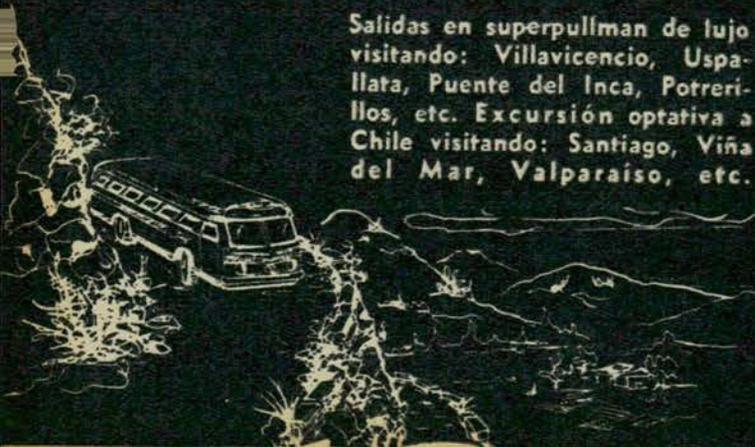
EUROPA

Salidas Quincenales Visitando **España, Francia, Italia, Suiza, Alemania, Holanda, Bélgica, Inglaterra**, etc. en autopullman de lujo Exc. de 30, 40 y 60 días en Grupos Organizados Viajes individuales o "Forfait" - Facilidades de pago.



MENDOZA, SAN JUAN, SAN LUIS Y CHILE

Salidas en superpullman de lujo visitando: Villavicencio, Uspallata, Puente del Inca, Potrerillos, etc. Excursión optativa a Chile visitando: Santiago, Viña del Mar, Valparaiso, etc.



NORTE ARGENTINO

Salidas en modernos superpullman de lujo, visitando:

CORDOBA - SANTIAGO DEL ESTERO - TERMAS DE RIO HONDO - TUCUMAN - SALTA JUJUY - LA QUEBRADA DE HUMAHUACA CATAMARCA - LA RIOJA, etc



ANIVERSARIO A.C.A. 1904-1964

EE.UU. Y MEXICO

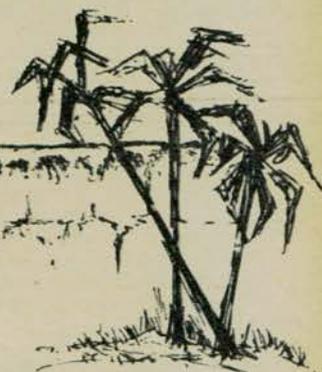
Excursión especial para socios: LAS QUINIENTAS MILLAS DE INDIANAPOLIS y visita de la FERIA MUNDIAL DE NUEVA YORK y regreso via Europa. Otras excursiones visitando México, Acapulco y EE. UU. de costa a costa.

Salidas: 16 de abril y 9 de julio.



CATARATAS DEL IGUAZU Y ASUNCION DEL PARAGUAY

Salidas por vapor y avión. Las maravillosas Cataratas, la Selva Misionera, y Alto Paraná. Foz de Iguazú. Asunción del Paraguay.



CHILE - PERU Y BOLIVIA

Salidas diarias por avión visitando Santiago de Chile, Valparaíso, Viña del Mar, Lima, Cuzco, La Paz, etc.



VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO



VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO



Visitando: MEXICO - SAN FRANCISCO - HONOLULU - JAPON - HONGKONG - TAIPEI BANGKOK - SINGAPUR - INDIA CERCANO ORIENTE y alternativa vía SUD-AFRICA al Lejano Oriente.
Salida por vapor 31/7/64
Salida por avión 15/9/64
Con Amplio Plan de Créditos
Solicite programas de los Juegos Olímpicos Tokio 1964.

PREPARE SU VIAJE CON LA DEBIDA ANTICIPACION, LLENANDO EL CUPON ADJUNTO. Indíquenos fecha aproximada de salida y programa de excursión deseada.

NOMBRE DIRECCION T. E.

Número de personas que lo acompañan Fecha de salida aproximada

Transporte por Avión Por Vapor

Países que desea visitar Duración aproximada

EXCURSIONES en Auto Particular (alquiler o compra) - Autopullmann - Tren



SELAGESIMO 1964 ANIVERSARIO DE SU FUNDACION

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

CORDOBA

Av. Gral. Paz y Humberto 1º
T. E. 4636

LA PLATA

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

SANTA FE

Rivadavia y Suipacha
T. E. 16236

CATAMARCA

Av. Republica 102
T. E. 708

SAN CARLOS DE BARILOCHE

Av. Costanera y O. Goedeke
T. E. 3001



UN tanto cohibido, apareció Swoboda. Su aspecto era de un montañés, bajo, tosco, de movimientos rápidos y con un marcado acento extranjero. Le di la mano y le invité a sentarse. Estaba visiblemente nervioso, y sus ojos azules, que en vano trataban de ocultar sus enormes cejas castañas, me observaban con curiosidad. Esperé para que se serenara y pregunte:

transmitir la respuesta. Swoboda, como adelantándose, ya había partido, envuelto en su sueño.

Hoy, creo que el mejor homenaje que se le puede tributar a este hombre, es dar a conocer su pensamiento,

De este modo, la realidad se unirá al romanticismo para crearnos una zona de auténtico pasado de leyenda. Todo esto será de un valor inapreciable para el turista como para el país.

Una campaña sería lo más apropiado para recuperar cartas, descripciones, reproducciones, fotografías, vestimentas, piezas históricas, armas y otros objetos de interés, hoy diseminados por distintos puntos y aún en el extranjero.

Sería interesante a la par que fructífero ubicar estas cosas y recuperarlas en lo posible. Habrá donaciones y, en otros casos, por lo menos, se sabrá de su existencia y, de esta manera, se obtendrán obtener reproducciones o fotografías de los mismos.

UN ALEMAN EN TIERRA DEL

A DEL FUEGO-TRAMOS:
SANTO-RIO GRANDE-USHUAIA

USHUAIA
3218 Kms. de Bs.As.
CIUDAD MAS AUSTRAL DEL MUNDO



Enamorado de Tierra del Fuego, Swoboda aparece aquí junto a un cartel en el que se destaca que Ushuaia es la ciudad más austral del mundo.

—¿En qué puedo serle útil?

—Verá —fue su respuesta—, quiero mucho a este hermoso país y deseo para él lo mejor; por eso me tomo esta libertad. En mis recorridos, he tenido oportunidad de conocer Tierra del Fuego, y he quedado prendado de ella.

Hizo una pausa y continuó exponiendo su idea.

Al escucharla, me pareció interesante; y como él deseaba darla a conocer a determinada persona, le solicité lo hiciera por escrito. Agradeció la sugerencia, se despidió cordialmente y... cuadrándose, se retiró.

Cumplió, porque días después, en ocho carillas y por correo llegó expresado su pensamiento. La carta tuvo el destino pedido; pero, lamentablemente, no halló eco. No pude

que no fue más que un anhelo para Tierra del Fuego, y se podría reseñar en los términos que siguen. Esta isla, mitad argentina, mitad chilena, es un emporio dormido. Si se lograra aprovecharlo en todo su valor, sería una fuente de riqueza para ambos países. El turismo bien organizado atraería personas de distintas regiones del mundo y, por su misma influencia, se lograría crear nuevas fuentes de ingresos.

Lo que haría falta

Para ello, sería necesario —previamente— realizar un gran esfuerzo. Reunir todo lo relativo a la vida de esa tierra, empezando por los vestigios visibles de sus primeros habitantes, los aborígenes (onas, yaganes, alcalufes, etc.). Reestructurar, en lo posible, aquello deteriorado o perdido, y conservar lo que aún queda. Tratar de obtener la mayor cantidad de los objetos utilizados por los indios en su vida diaria.

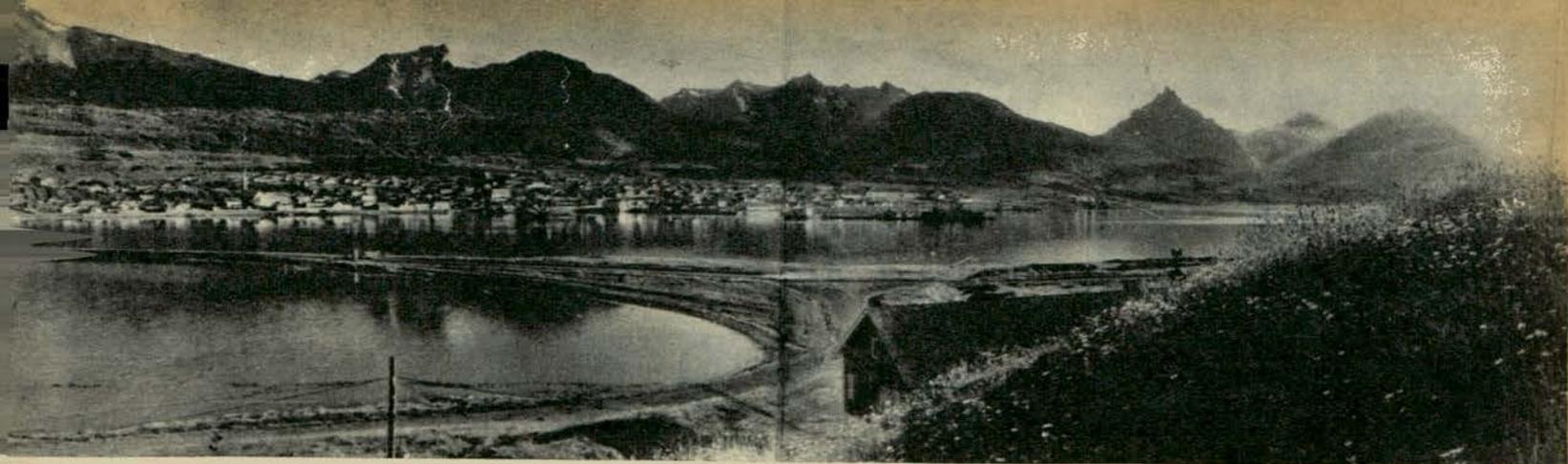
De igual manera, proceder con lo relacionado a los primeros blancos que se instalaron en la isla. Recopilar relatos, historias, documentos o testimonios de las andanzas, sacrificios, méritos o fechorías de sus vidas.

Muchos países con regiones parecidas y en la actualidad en pleno desarrollo, han tropezado con iguales inconvenientes, pero ninguno en tan buenas condiciones para conservar lo existente y recuperar lo perdido. La creación de un museo sería de real importancia.

En cuanto a la literatura sobre esta zona— sostenía— debe actualizarse y darse a conocer en ediciones a bajo costo. Buscar y traducir las obras que fueron escritas en otros idiomas, hacer una bibliografía, formar con los escritores la redacción de los relatos existente en una biblioteca. Encargar a que proporcionen personas de reconocida seriedad y documentar así la vida de la isla desde el estrecho de Magallanes.

Bosques y corrientes de agua

Otro de los temas de su preocupación lo constituía el bosque. Con respecto al mismo, sugería que para enriquecerlo, previamente se debían crear granjas experimentales en lugares adecuados, tipo jardín botánico, con viveros e invernáculos. Sembrar pastos, arbustos, árboles de especies determinadas al igual que frutales, legumbres y forrajeras.



Vista panorámica de Ushuaia, la ciudad en que durante muchos años vivió Sigfrido Swoboda, al que se refiere esta nota.

traídas de otros países con similares condiciones climáticas. Sostenía que la tierra es fértil, el clima tal vez hostil por sus vientos, pero, con empeño y cuidado, el sacrificio daría por resultado la obtención de algunas frutas y legumbres hoy escasas o nulas. En cuanto a la madera, adquiriría mayor valor con la incorporación de nuevas variedades.

En el año 1953, Swoboda envió a Europa pedazos de madera y trozos de árboles caídos, recogidos en la zona para su estudio; se los devolvieron en placas prensadas y tratadas con sustancias plásticas, realmente maravillosos y de gran utilidad; y otras en una especie de *hardboard* muy bueno. Creía que la instalación de una planta industrial que aprovechara la madera que ahora se pierde,

acuáticas, juncos, larvas e insectos, pececillos y cangrejos (europeos) y otros, creando así el medio natural y necesario para que puedan desarrollarse los peces anteriormente citados y otros de más valor e interés deportivo.

Incrementación de la fauna

Tierra del Fuego es ideal, por sus hermosos bosques y zonas de pantanos, para poblarla con una gran cantidad de animales y aves. Podrían ser ciervos, cabras angora, cabras

de estas pieles, y que la mayoría nos llega por medio de la importación, salta a la vista la conveniencia de proceder así, sin perjudicar ni poner en peligro un solo corderito, ya que estos bichos rapaces no atacan a las ovejas; al contrario, hasta las avutardas hubieran encontrado perseguidores serios.

Muy acertada, sin embargo, ha

FUEGO

Por
VENUS VIDELA

Para AUTOCLUB

sería muy lucrativa; además, traería a la zona una fuente muy importante de trabajo y el arraigo de nuevas familias.

Decía que para la obtención de las semillas bastaría dirigirse a las instituciones existentes en los países amigos, y se encontraría gentil comprensión y una colaboración desinteresada.

En cuanto a la gran cantidad de lagunas, arroyos, ríos y lagos, pueden ser una fuente de riqueza y de satisfacciones, pero no basta sembrar una vez y esperar el resultado. Los peces como el salmón, truchas o pejerrey, al no conocer suficiente o ningún alimento en su elemento propio, la naturaleza, se convierten en caníbales, y, en el mejor de los casos, se consigue que se desarrollen pocos ejemplares y gigantes, que sobreviven alimentándose de sus congéneres y la cría de éstos. Para evitarlo, es muy importante poblar estas aguas con toda clase de plantas

del monte y otros. Lógicamente, estos animales se acercarán a los lugares que sirven de pastoreo a las ovejas; pero sería cuestión de comprobar si el daño que pueden originar en este sentido, no será superado con creces por las entradas que proporcionarían con su carne y su cuero.

Se ha dado el caso de los conejos y las ratas almizcleras que, al soltarse en la región, constituyeron una plaga y dañaron seriamente la cría de ovejas, una de las riquezas actuales de la zona. Si al mismo tiempo que se soltaron los conejos y las ratas almizcleras (animales estos de piel muy buscada) se hubieran puesto en libertad visones, martas y hurones, se hubiese conseguido el nivel natural, evitando la desproporción y el desarrollo de las plagas, al tiempo que se obtendrían fuentes de los pelíferos más preciados.

Teniendo en cuenta el gran valor

Una hermosa vista de la zona precordillerana de Tierra del Fuego, que Sigfrido Swoboda quería convertir en un paraíso.



sido la aclimatación de los castores, y es deseable que estos animales se desarrollen en tal forma como para que en el futuro nos provean en cantidad suficiente para liberarnos de su importación.

Uno de los sueños de Swoboda era la instalación de una factoría curtimiento en el Territorio, para industrializar los cueros lanares, que en la actualidad se exportan. Su deseo era llegar, con el tiempo, a exportarlos, pero transformados ya en pieles, y conseguir por este medio que la riqueza que anualmente se evade del suelo argentino permanezca en él.

Queden estas líneas como un homenaje a Swoboda, el alemán que quería transformar la isla en un pequeño paraíso, y para que surja otro soñador que lo convierta en realidad. ●

LA LEYENDA DEL PILLU

ENTRE las numerosas tribus que habitaron, hace varias centurias, nuestra Patagonia, se distinguieron la mayoría de ellas por la laboriosidad de sus mujeres, las cuales a pesar del cuidado de sus hijos y las tareas domésticas, secundaban al marido en su trabajo. Eran ellas las que tejían ponchos y mantas, que fabricaban admirablemente y que luego vendía el marido en los mercados.

Mientras cumplían ellas esos trabajos, para librar a sus hijos de peligros procedían a encerrar a los de tierna edad en corralitos que ellas mismas construían con las ramas de los árboles. Pero la mayoría de esas madres contaban para el cuidado de los pequeños con la colaboración que les prestaba un celoso guardián. Era el pillú. Tan pronto como advertía la presencia de los indios en los corralitos, acudía presurosa y pasaba las horas allí junto a los indiecitos: unas veces, parada en una pata; otras caminando con paso mesurado, pero siempre alrededor de las criaturas.

Cuando a fines del siglo XVII y principios del XVIII llegaron a la zona del Nahuel Huapi los misioneros jesuitas, padres Mascardi, Laguna y Guillermo, observaron con asombro y simpatía aquellas escenas. Luego, dedujeron que, acaso, el apego que tenían esas aves a los niños se debería a que encontraban su alimento en los desperdicios que hacían de sus comidas los cautivos del corral. Además, algunos insectos voraces, atraídos por su fino olfato acudían, también, para participar de los alimentos desperdiciados, viniendo a aumentar incautamente el menú de los solícitos guardianes. De este modo, sin ningún esfuerzo pasaban una vida regalada los pillús. Sin embargo, refiere la tradición que, cierto día, las olas embravecidas del Nahuel Huapi mandaban sus aguas a considerable distancia, llegando en su rápida crecida y desbordamiento hasta uno de los corrales en que se encontraban jugando tres indiecitos. Al advertir el peligro las madres acudieron presurosas a salvarlos; pero ante su asombro, ya los pillús se les habían adelantado en el salvamento.

Cada niño fue apresado por una de las aves y, sostenido por su fuerte pico, transportado en corto vuelo a sitio seguro junto a la toltería. Ha-

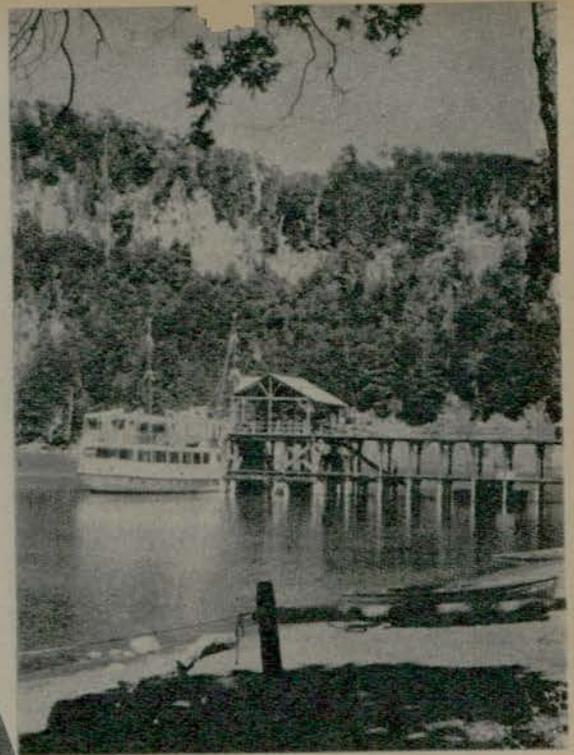


En el albo escenario del invierno sureño, el "pillú", ave de color blanco puro se confundía con el deslumbrante paisaje.

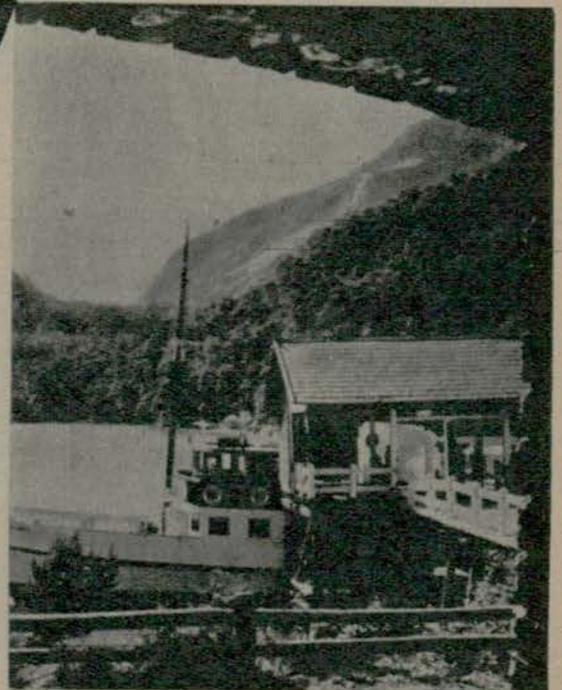
"Pillú" es el nombre indio de un ave, de tamaño similar al de la cigüeña, que podía transportar en su pico presas de cualquier peso

Por
CARMEN AROLF
Para AUTOCLUB

Semejante en tamaño a la cigüeña, el "pillú" revoloteaba entre los añosos árboles en busca de la presa desusada.



En ese lugar llegaron todos y encontraron a los tres pequeños, que continuaban jugando, ajenos al percance ocurrido, y a los pillúes custodiándolos como de costumbre. Este acto conmovió a las madres, y los pehuenches llamaron desde entonces a esta ave "la amiga de los niños". En el mismo sitio, para testimoniar su agradecimiento, levantaron una obra de piedra que representaba un pillú sosteniendo en su pico a una criatura. La obra debió permanecer en pie largo tiempo, ya que ciertos viajeros referían que los indios conservaban, aún a través de varias generaciones, el recuerdo de la misma y hasta algunos enseñaban trozos de piedra que decían haber pertenecido a tan curioso testimonio de gratitud.



En la zona de Puerto Blest, donde la lluvia se hace presente cada día, el "pillú" era un visitante habitual. Anidaba a la orilla de los lagos.

GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

AGENCIAS Y AUTOMOVILES

FEDERICO H. PASQUET

Automóviles de calidad
Av. del Libertador 1942
Vicente López

**Auto Union
D.K.W.
SERVICE GARANTIZADO**

TALLERES QUINTÉLA
SERVICE AUTORIZADO



Descuentos a socios del A. C. A.
A. P. CARRANZA 2562 Cap.
(Alta J. G. de Artigas 2400)
T. E. 59-6892

**TALLERES
UNION MOTORS**

Service especializado
Abierto sábado y domingo
Avda. Libertador 5650 - Bs. As.
T. E. 73-5801

TALLERES SCHMITZ



UNICO SERVICE

AUTO UNION DKW

Desde 1935
J. A. CABRERA 4366. Bs. As.
T. E. 54-2866



TALLERES SPORT S.R.L.

SERVICE AUTORIZADO
ENGRASE ESPECIALIZADO
CHAPA - PINTURA
REPUESTOS LEGITIMOS
DESCUENTOS SOCIOS A. C. A.
HONDURAS 5857 - T. E. 77-0146
(Alta Juan B. Justo 1500)

**Taller Mecánico UNION
IGNACIO GIRO**

Servicio Autorizado - Balanceado
de Ruedas en máquina especial
de AUTO UNION
Reparaciones en general
Descuento a socios del A. C. A.
Ugarteche 3288 - T. E. 71-9751

SERVICE AUTO UNION



de **NORBERTO MARCOS**
REPUESTOS
MECANICA GENERAL
J. B. JUSTO 9344 - CAPITAL

EXCELSA S. A.



Concesionaria Oficial
I. A. S. F. S. A.

Ventas - Service - Repuestos
MEDRANO 786 Bs. As.
T. E. 86-5019

EN PLENO CENTRO

SERVICE INTEGRAL

REPUESTOS



TALLERES
QUINTELA "VIAMONTE"
VIAMONTE 2166
T. E. 47-5418

RIVARA y Cia. S.R.L.

CONCESIONARIO OFICIAL

AUTO UNION



SERVICE AUTORIZADO
REPUESTOS LEGITIMOS
SALON DE VENTA Y TALLER:
Avda. MAIPU 1232
T. E. 791-3151/0713

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRA DEFENSA ESPECIAL — NOS ESPECIALIZAMOS EN UNAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS

Radios - Calefactores - Cortinas - Viseras
Aletas de ventilación - Trabex - Tapizados - Porta equipajes - Alfombras de goma y todo lo necesario para el automóvil

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS DE
LAS AFAMADAS BOCINAS ELECTRO-
NEUMÁTICA "REDAX" DE 2 Y 3 TONOS
MODELO "SORPASSO"

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

FAROS IMPORTADOS DE LA ACREDITADA MARCA "MARCHAL"
JUJUY 51 (Plaza Once) - Buenos Aires — T. E. 87-8269 y 88-2864



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

APEX S.A.C.I. y A.

SERVICE MECANICO AUTORIZADO
REPUESTOS LEGITIMOS
Rivadavia 1312
T. E. 653-6503 - Ramos Mejia
TALLERES
Balcarce 80 - Bartolome
Mitre 656 T. E. 653-5959 y 5252

Buick
SERVICE GARANTIZADO

BUICK

Mano de Obra Especializada y Repuestos Legitimos
RIOJA 936
T. E. 93-0322 y 93-5972

Cadillac

SERVICE GARANTIZADO

AGUIRRE, MASTRO y Cia.

SOCIEDAD ANONIMA
Servicio
CADILLAC,
OLDSMOBILE
Y PONTIAC
Repuestos y accesorios legitimos
Austria 2658 - T. E. 83-8310
(a una cuadra del A.C.A.)

Citröen
SERVICE GARANTIZADO

TALLER CITROËN 2 CV

SERVICE COMPLETO
Cambio de Aceite - Carburación
Mecánica - Engrase - El.ctricidad
Encendido - Chapa - Pintura
Descuentos a socios del A.C.A.
TALLER IRUÑA
Neuquén 1020/22 - T. E. 90-2548

De Carlo
SERVICE GARANTIZADO

SU MEJOR SERVICIO FIAT
RINDAR
Trabajos garantidos
RIVADAVIA 14754
R. MEJIA

VENTA DE AUTOS DE CARLO

0 Km. y usados
Repuestos - Service
"RIZ" SERVICIO MECANICO AUTORIZADO
DE CARLO
Montañeses 2240 - T. E. 76-5473

CONCESIONARIA AUTOMOTORES

Service S.A.C.I.F.
Chapa, Pintura, Reparaciones
Repuestos
AGENTE DE CARLO
Permutas - Consignaciones
RIVADAVIA 17214
T. E. 658-9540 (HAEDO)

AMPLIO SURTIDO

EN REPUESTOS
IMPORTADOS Y NACIONALES
OFERTA
Cubierta 520 x 12
Importada de Alemania
\$ 2.850
AUTOMOTORES MEZZINA
Avenida CABILDO 658
T. E. 771-4109 y 4935

THIN'S CARS
Service Oficial

Prepare su coche para el verano. Preparamos DE CARLO para carrera. Colocamos filtro de aceite adicional que duplica la vida del motor. Aumenta a 5 lt. la capacidad del aceite.
EXCLUSIVIDAD
PIDA INFORMES COLOCACION EN EL DIA
QUESADA 1625 70-9825

Di Tella
SERVICE GARANTIZADO

BIMOTOR ARGENTINA
S. A. C. e I.
Concesionarios oficiales
SIAM DI TELLA Automotores S. A.
Service y Venta:
RIOJA 936 - T. E. 93-0322/5972
97-2086

TALLER B. G. B.

ESPECIALIDAD
DITELLA 1500
MECANICA GENERAL
AJUSTES DE MOTORES
Descuentos a socios del A.C.A.
MIRALLA 1081
Buenos Aires

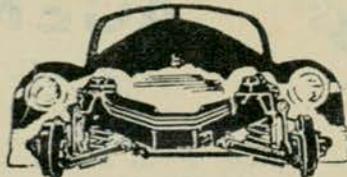
Fiat
SERVICE GARANTIZADO

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

LANZANI & CHIOTTI

LA CASA DEL AMORTIGUADOR
• FRENOS • TREN DELANTERO • BALANCEADO DE RUEDAS
• DIRECCION • AMORTIGUADORES • ALINEACION DE DIRECCION



Virrey Liniers 227/65 Administración: T. E. 89-2357 Playa de Rep.: T. E. 89- 3224 Talleres: T. E. 89-3582 Tornavia

LAPRIDA S. A.

CONCESIONARIO
FIAT

LAPRIDA 2150/60

a una cuadra de Avdas.
Las Heras y Puzyrredón
con Taller de Servicio
en el centro de la ciudad

T. E. 84-0212 - 83-3862

FIAT SERVICE
REPUESTOS

TALLERES

MODERN MOTORS

de CARLOS E. LARTIGA y Cia.
Mecánica - Chapa - Pintura

ROCAMORA 4175
esq. GASCON

A una cuadra Córdoba al 3900

ITAL-CAR

Servicio Mecánico Espe-
cializado en automóviles

FIAT - CISITALIA

Reparaciones en general - Service
en el día - Repuestos legítimos
Socios del A.C.A. precios especiales

ALSINA 2585 T. E. 47-3180

BELGRANO CAR S.R.L.

CONCESIONARIO
FIAT
BELGRANO

Aceptamos unidades usadas como
parte de pago.

EXPOSICION Y VENTAS:
Avda. CABILDO 1721/29

T. E. 76-0197

Alvarez Thomas 1480 - T. E. 55-1121

TALLER:
Virrey Avilés 3770 - T. E. 55-1121

AUTOCLUB llega a los
hogares de 234.000
miembros del A. C. A.

CARROCEROS ESPECIALISTAS

Coches de carrera, sport y T.C.
Diseños exclusivos por técnicos ALFA
ROMEO. Modificaciones. Moderniza-
ción. Fabricación y Colocación de
guardabarros y paneles de puerta.

LINEA FIAT

CABILDO 4426 Bs. Aires
T. E. 70-5508

SERVICE MORENO

Mecánica - Electricidad
Chapa - Pintura
Atendido por ex-mecánicos
de FIAT Central Dto.
Especial Socios A. C. A.
Avenida Centenario 2140
BECCAR

T. E. 743-0872

FIAT

Ford

SERVICE GARANTIZADO

SERRA LIMA S.A.



Administración y Ventas:

Av. Santa Fe 3002

93-4665 y 7969

Talleres:

Repuestos:

Mansilla 3179-91 Av. Santa Fe 3002

83-2134 y 5864 83-3281 y 7969

CARBURACION SAN ISIDRO

Técnicos Especialistas
Se reciben trabajos
del Interior
REPUESTOS



F-900

AV. MAIPU 1103

T. E. 791-4175

AUTOMOVILES ALBERTO

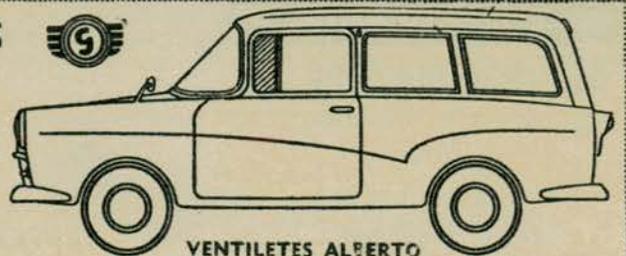


VENTA DE ISARD

Usados, reparados a
nuevo en nuestros
talleres, con service
de garantía. Línea
completa de repues-
tos. Paragolpes espe-
ciales y ventiletes.
Creación exclusiva de
Alberto.

Av. del Libertador 875

T. E. 797-3984 Vte. López



VENTILETES ALBERTO

para Isard 700, todos los modelos. Fina-
mente terminados, con giro de 90 grados.
Parante cromado. Guía de cristal. Burelete
moldeado antilluvia. Para una perfecta
ventilación.

Hansa 1100

SERVICE GARANTIZADO

TALLER

NOEL GIRELLI

AUTOMOTORES

GOLIATH HANSA 1100

Service - Stock de Repuestos
BILLINGHURST 2259 T. E. 82-3543

I.K.A.

SERVICE GARANTIZADO

GIMENEZ SAN MARTIN-Y
PORTNOI

Ex inspectores de Concesionario
Oficial IKA

Especialistas en la línea



Mecánica - Chapa y Pintura
CONGRESO 4906 52-5580

TALLER
MECANICO

"BARADERO"

de Jesús Tripodi
Especialistas en Renault
y toda la línea IKA



BARADERO 77
(Alt. Rivadavia 8000)

Isard

SERVICE GARANTIZADO

403
AGENCIA

CONCESIONARIO
LA SERIEDAD Y RESPONSA-
BILIDAD QUE UD. ESPERABA

Compre su PEUGEOT donde le
brindan el más moderno TALLER
Y SERVICE PROPIO.
MANTENIMIENTO PERMANENTE.



PERU

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

ISARD AGENTE OFICIAL 
BRASIL MOTOR S.R.L.
 Repuestos
 ENVIOS AL INTERIOR
Brasil 1373 Bs. As.
 T. E. 26-9414

EMBRAGUE BOULOGNE
 ISARD 700 - DE CARLO 700
 Diafragmas
 Reparamos Discos y Placas de
 Embrague - Enviamos al Interior
 Av. MAIPU 1605 - T. E. 797-9424
 VICENTE LOPEZ

N.S.U.
 SERVICE GARANTIZADO


SERVICIO TECNICO
 Mecánica especializada
 Repuestos
CONGRESO 3257 Bs. Aires


MORON AUTOMOTORES
 S. R. L.
 Service especializado
 Repuestos legítimos
RIVADAVIA 18395
 629-7137 - MORON


NSU - PANTANO
 Service Autorizado
 Atendido por su dueño
 Venta de
 Repuestos y accesorios
LA FUENTE 497/99
 611-3538

**¿Le agrada AUTOCLUB?
 En cualquier caso, hága-
 nos conocer su opinión
 al respecto.**

PARA SU N.S.U.
 Repuestos Nacionales e Importados
 Unicamente


LEMA AUTOMOTOR
 Los mejores precios de plaza
 Descuentos especiales
 a socios del A.C.A.
Av. JUAN B. JUSTO 6176
 Buenos Aires

Peugeot
 SERVICE GARANTIZADO

PEUGEOT
 y
CITROEN

Repuestos y Accesorios
 Importación - Fabricación
 Venta por mayor y menor

ESTABLECIMIENTOS
TATEOSSIAN HNOS.

Socios del A.C.A. Descuentos
 especiales
CABELLO 3363/65
 71-3952 y 72-3952
 (Alt. Avda. del Libertador 2500)

HELLER Hnos.

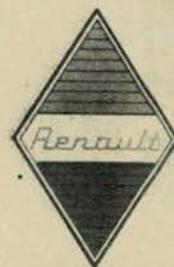
SERVICIO AUTORIZADO 
PEUGEOT
 Técnicos Especialistas
 Balanceado Electrónico
REPUESTOS LEGITIMOS
CRAMER 3274/76 T. E. 70-0325

PEUGEOT

SERVICIO  AUTORIZADO
TALLERES ANASCO
 S. A. C. I.

REPARACION TOTAL
 DE SU PEUGEOT
ANASCO 1041 - Bs. As.
 T. E. 59-1335/6125

Renault
 SERVICE GARANTIZADO



**MECANICA
 INTEGRAL
 REPUESTOS
 Y ACCESORIOS**
**REPUESTOS
 LEGITIMOS**

PARA 4 C. V.



SALTA 1160
 T. E. 23-8913

**PARA VENDER MAS
 Anuncie en AUTOCLUB**
 Su aviso publicitario será leído en
 234.000 hogares argentinos

LASTRA AUTOMOVILES

Concesionarios PEUGEOT

Solicite telefónicamente un promotor de ventas
 Av. del LIBERTADOR 960 Vicente López T. E. 797-4708



BAGUETAS

IMPORTADAS PARA
 REPRESENTANTE EXCLUSIVO

LAS HERAS 3509 - 72 - 6351 - 6336



ESPECIALES

SU PEUGEOT 403-404
 REPUESTOS Y ACCESORIOS PEUGEOT

Tovall s.r.l. VIDT 2872. 72 - 7572





**EX INSPECTORES DE
CONCESIONARIOS
APROBADOS EN IKA
LO ATENDERAN EN:
ALGABA & Cía.
BOYACA 625 — CAPITAL**

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO



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
ARRIBENOS 2631/33 BS. AIRES
T. E. 76 - 4141

IMPORTADORES
REPUESTOS LEGITIMOS

**ACCESORIOS
Y REPUESTOS**

PRINZ



"76"

REPUESTOS Y ACCESORIOS
SERVICE ESPECIALIZADO

Atendido por sus dueños
EGANA e IRIGARAY

Av. J. B. JUSTO 7692

T. E. 67-9218
Buenos Aires

**RADIADORES
LA FUENTE**
de JUAN CARLOS SOLIMANO
NUEVOS Y REPARACIONES
EN GENERAL
Av. DEL TRABAJO 3194

OPEL
REPUESTOS LEGITIMOS

La casa más surtida del
mundo, en la
tradicional esquina de

**VIAMONTE
y
PARANA
ORIENTACION
MECANICA**

S. A.

VIAMONTE 1505
T. E. 42-1596

REPUESTOS LEGITIMOS
FIAT

EN RAMOS MEJIA

MARTIN BARRENA
RIVADAVIA 13722
RAMOS MEJIA



MONSA

REPUESTOS Y ACCESORIOS
Consulte y compare nuestros precios
NAZCA 800. T. E. 611-2678
Buenos Aires

EDEA S.R.L.

La línea más completa en
accesorios para automóviles
nacionales e importados



Av. PARRAL 1901
(Esq. J. B. Justo)
T. E. 54-6091

IMPORTADORES

Una gran
organización
comercial al servicio
del automotor. Línea
completa de
accesorios legítimos
importados y
nacionales.



Para todas las marcas y modelos
EL SALON DEL ACCESORIO
WARNES 1333-37-41
T. E. 54-5649 - Buenos Aires

Accesorios para Automóviles
Legítimos e Importados

CASA CARPE

JUAN B. JUSTO 2937
T. E. 54-6335

PARA SU CHEVROLET 400 Y PICK UP

REPUESTOS LEGITIMOS **GM**

Los mejores precios de plaza

PATRIMAR S.R.L.

Av. J. B. JUSTO 7158
T. E. 69-2441
Buenos Aires

Concesionario



ONCE

ATENCION MECANICA GENERAL
LINEA REPUESTOS Y ACCESORIOS COMPLETA

ARGENCAR

S.A.C.I.F.I.

ECUADOR 82



T. E. 83-7081 - 6440

DOMINGO PERRI y Cía. S.R.L.

AUTO. UNION - GW - GRACIELA



Repuestos Legítimos

No pague de más, pague lo justo
Descuentos especiales a socios del A.C.A.

AREVALO 1354 (alt. Córdoba 5900)

T. E. 772-9958

Packard

REPUESTOS LEGITIMOS

JOSE ARES y Cía.
GÜEMES 4151 T. E. 72-0825

DANOLA S. R. L.

MICRO-COUPES - LINEAS

BMW NSU

ISARD HEINKEL

Avda. SAN MARTIN 6372

T. E. 53-9096

MORENO

Y CIA. S. R. L.

ESPECIALISTAS

en Freno
Cinta Vulcanizada
Único en la Zona
Rulemanes
Repuestos en General

Av. MAIPU 1233 T. E. 795-6917
VICENTE LOPEZ

ROL KAR

REPUESTOS EN GENERAL

DE CARLO - HEINKEL

ISARD 300 - 700

Interesados en relacionarlos
con fabricantes o mayoristas

TERRADA 4399 Buenos Aires

Organización ELECTROQUÍMICA A. E. A.

FABRICA DE ACUMULADORES
SIN COMPETENCIA

ULTIMA NOVEDAD

MARCO ANTISULFATANTE

PATENTE ARGENTINA Nº 103.912

Avenida DEL TRABAJO 3211
CAPITAL

BUENAS NOTICIAS... EN ESTADOS UNIDOS

La Comisión de Comercio Interestatal de los Estados Unidos acaba de anunciar de acuerdo con minuciosas estadísticas de ese país, que durante el año 1962 se registró un 3,9% menos de muertes por accidentes de tránsito que en 1961, y 9,2% menos de heridos, en los pasos a nivel (cruces de ferrovías con caminos).

CARBURACION

NORTE Carburación

EX OFICIALES DEL
REY DE LOS CARBURADORES
BOMBAS DE NAFTA

Descuentos especiales a socios del
A.C.A.

EL SALVADOR 4622
T. E. 72-8573 Buenos Aires

Cerrajería del automóvil

Casa LINARES S.A.

CERRAJERIA,
ACCESORIOS
Y-HERRAJES
PARA EL AUTOMOVIL

Bulnes 2085 — T. E. 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

Colocación y venta de
CRISTALES DE SEGURIDAD
Colisas y perfiles de goma
CRISTALES Importadores
CURVADOS Especialidad en:

BONPLAND 1441/43, Bs. As.

T. E. 772-5645 y 771-4294

Calleres

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

SERVICIO AUTORIZADO



Cerrajería del Automóvil
Francisco San Raimondo y Cia.
 Instalaciones de Cristales y
 Vidrios para Automóviles
 Cristales Inastillables de Seguridad
 Cristales Curvados - Colizas y Guías
 Las Heras 2927 - T.E. 83-1949

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

ESTEVE Y RIOS
 Ventanillas de colectivos, ómnibus,
 casillas rodantes, etc.
 Especialidad en ventanas para cúpulas
 de pick-up y furgones
 Lunetas corredizas standard de
 pick-up
FORD - CHEVROLET - DODGE
BAQUEANO - SIAM, etc.
SANTO TOME 3959 Bs. As
 T. E. 53-5662/0579

CASA FLORES
GAONA 3741
 COLOCACION DE CRISTALES
 "BLINDEX"
 CURVADOS, COLIZAS, ETC.
 T. E. 67-9111

CROMADOS

MARIO IBERTI y Cia.
 REPARACION DE ACCESORIOS

AUSTRIA 2576
 T. E. 82-7344 y 83-3824

GOMERIAS

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

ELASTICOS

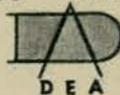
Fábrica de: **ELASTICOS** para
AUTOMOVILES Y CAMIONES
 Soldadura Autógena - Reparaciones -
 Reformas - Repuestos en General
 - Colocación Inmediata.
ALBERTO H. CARMONA y HNO.
 CASTILLO 1060 - T. E. 55-7528
 (esq. Juan B. Justo 2000)

ALBINATI & Cia., S.R.L.
 Fábrica, Reparación y Colocación de
ELASTICOS
 para Automotores.
 Repuestos y Accesorios
Av. Corrientes 5964 - T. E. 54-1071

RADIO y ELECTRICIDAD

Auto Radio "OSCAR"
 Fabricación - Venta y Reparaciones
CERRITO 776 T. E. 41-0446

ENCENDIDO CARBURACION



Un servicio especializado
 en **AFINACION**
 Inspección **GRATUITA**
 con **IGNISCOPIO**
Av. MAIPU 1586
 VTE. LOPEZ



KÖENIGS S.R.L.
 RADIOS PARA
 AUTOMOVILES

Descuento especial a socios del A.C.A.
FRENCH 2600 T. E. 82-3972
 Agentes y Service Autorizado
BLAUPUNKT. AUTOVOX
 y **MOTOROLA**

Auto Radio NORTE

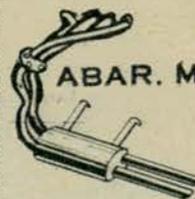
Especialistas Receptores Europeos
SERVICE AUTORIZADO Y AGENTE
R. C. A. VICTOR - AUTOVOX - MO-
TOROLA - BLAUPUNKT
 Ventas - Instalaciones en el día
Av. Maipú 1275 T. E. 797-2809
 VICENTE LOPEZ

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

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
 y **Avda. SAN MARTIN 4799**
 T. E. 84-5373

AUMENTE LA POTENCIA DE SU AUTO EVITE CALENTAMIENTO y CONSUMO.



Tubos de escape
 comunes y espe-
 ciales.
 Fiat 600
 Peugeot 403 404

MARIO S. R. L.
CERVIÑO 3702 (Esq. Ugarteche)
 T. E. 71-5201 Buenos Aires

Talleres de **MANTENIMIENTO PEUGEOT**

MARINO MESSI Y CIA. S.R.L.

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
 Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad
 Tapicería - Alineación y Balanceo

SINCLAIR 2963 - 65 TEL. 71-0667 - 1851

SERVICIO



AUTORIZADO

SUSPENSION

RAMBLER RENAULT

Garantizamos la solución definitiva de cualquier problema de suspensión

ALBERTO EINSTEIN 56

(Alta ALMAFUERTE 700)
T. E. 91-1831

TABLERO DEL AUTOMOVIL

VELOCIMETROS

ELECTRICIDAD Y CARBURACION
Casa "CUREGIA"

de BALSAMO y FERNANDEZ
Malabia esq. Güemes - T.E. 71-0489

TALLERES MECANICOS

ROSMARI

Reparaciones - Colizas - Trabex. -
Cristales - Accesorios - Herrajes.
Deseñados a socios del A.C.A.

DIRECTORIO 3544 - T.E. 611-5947



TALLERES LA UNION

De MOVIA HNOS.
LINEA EUROPEA
ISARD - DE CARLO
CITROEN - FIAT

JUAN B. JUSTO 9666
Casí Gral. PAZ
ABIERTO: Sábado y Domingo

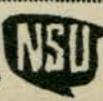
Taller Mecánico del Automóvil "JULIO"

FRENOS - AJUSTES - EMBRAGUES
ATENDIDO POR SU DUEÑO
PRECIOS MODICOS

J. B. JUSTO 3105 - 54-3022



**TALLER
OLIVOS**
De LORENZO
Y FERRER



Servicio Especializado
REPUESTOS LEGITIMOS



Av. MAIPU 3296
TEL. 795-8795
OLIVOS



TALLERES

DITELL S. R. L.

Ex instructores de la Escuela
SIAM lo atenderán en
Juan Bautista de la Salle 2174
esq. Av. del Trabajo - Capital

TROFEOS Y MEDALLAS

CASA BELLUNI
FRONTLY CIA

Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones

TALLERES PROPIOS

CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35-1282 - 0562

CIUDADELA la puerta grande de Bs. As.

TABLERO DEL AUTOMOTOR

VELOCIMETROS
LIMPIAPARABRISAS
MARCADORES

RIVADAVIA 12302 - T.E. 653-1931
CIUDADELA

AGENCIA CIUDADELA S. R. L.

(Cap. \$ 1.500.000)



MOPAR

Repuestos Legítimos
RIVADAVIA 12068
(Ciudadela)

T. E. 653-0977



FABRICA DE COLECTORES

Para Motores Industriales

GABBA e HIJOS

Ing. AMORETTI 42 - T.E. 653-3896
(Alt. Rivadavia 11200) - Ciudadela

ALDO



Ruedas y Discos para
Coche, Camión, Acoplado, etcetera.
Reparación y Venta

PRODUCTOS

RATI

Avda. DIAZ VELEZ 843/45

T. E. 653-0920 (Ramos Mejia)

JUAN CARLOS DI LORENZO

Rectificación de Campanas.
Reparación de Discos y Placas
de Embrague.

Cintas de Freno.



REPUESTOS

DIAZ VELEZ 294 - Ciudadela
T. E. 653-6019

WARNES Y ADYACENCIAS A SUS ORDENES

"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)

DIFERENCIALES - MOTORES
SUSPENSIONES - CAJAS
Todo para Autos y Camiones
REPUESTOS USADOS

"CASA MUNI"

WARNES 1487 T. E. 54-0410

Sr. SOCIO:

Examine detenidamente esta guía;
le resultará altamente beneficiosa.

LA REVISTA AVTO CLUB

tiene una circulación documentada de 234.000 ejemplares en esta edición, tirada que aumenta regular y constantemente. Por esta razón y atendiendo al alto nivel adquisitivo de sus lectores, es el vehículo publicitario de mayor eficacia en el país.

VARIOS

QUITARRAS

garantizadas con
90 AÑOS
DE EXPERIENCIA
preferidos por MAESTROS
Y PROFESIONALES

Desde
\$ 268 POR
MES

22 modelos.
Al interior
remitimos
catálogos



ANTIGUA CASA NUÑEZ
SARMIENTO 1573 T. E. 46-7164

LABORATORIO FOTOGRAFICO

Precios p/profesionales y aficionados
(blanco y negro, papel doble peso)
6 x 9, \$ 5,50 — 10 x 15, \$ 12
7 1/2 x 10, \$ 7,50 — 12 x 18, \$ 14
9 x 14, \$ 11 — 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!

COTILLON - JUGUETES

CASA MAYORISTA
EDUARDO SIMES Y HNO.
CONSTITUCION 2570
T. E. 91-4922

Casilla Portable "Relámpago"

Fácil de armar. Ideal
para depósito, vivero,
garage, cuadrillas, ta-
ller, fin de semana.
Construida en madera
machimbrada nacional.
Techo asfáltico. Con 1
puerta y 1 ventana. Sin
piso. 3 x 3 m. Precio en
fábrica \$ 6.900.-. Emba-
lada y entregada a la
empresa transportista
que se indique: \$ 7.900.-
Giros a: La Canadiense



\$ 6.900

Cabildo 4460 - Cap. - Tel. 70-0803

HOTELES

HOTEL SHERATON

RECIENTE INAUGURADO

100 habitaciones con baño privado,
teléfonos, calefacción y aire
acondicionado

BAR AMERICANO - GARDEN GRILL
Charcas 742 - T. E. 32-5070/9

HOTEL TRES SARGENTOS

Departamentos con baño privado. -
Radio - Televisión - Teléfono - Aire
acondicionado - Agua caliente -
Agua helada - Calefacción.

T. SARGENTOS 345 - T.E. 32-6081

PRINCE HOTEL

Tod s las habitaciones con baño,
teléfono y calefacción

NETAMENTE FAMILIAR

ARENALES 1627

T. E. 42-3546 y 60 internos
Bs. As.

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

VICTORY HOTEL

60 habitaciones con baño
privado - Aire acondicio-
nado - Teléfonos internos

BAR Y CONFITERIA

MAIPU 880

T. E. 31-1843

RESIDENCIAL FAMILIAR CERVANTES

HABITACIONES CON
BAÑO PRIVADO Y
AGUA CALIENTE

A dos cuadras de
Estación Belgrano R.
Con o sin comida

Cap. Gral. Ramón Freire 1660
T. E. 76 - 5779

9 DE JULIO HOTEL

Frente al Obelisco

Habitaciones con teléfono y baño
privado - Precios módicos

CARLOS PELLEGRINI 521
T. E. 35-1417/3649

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

LAFAYETTE HOTEL

100 departamentos lujosamente
amueblados. En pleno centro.

RECONQUISTA 546 T. E. 31-9581

HOTEL REGIDOR

HOTEL MODERNO

100 apartamentos con baño, teléfono
y aire acondicionado - American Bar

TUCUMAN 451

T. E. 32-9415/6/7 - 31-4290

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

REPARE SU
AUTOMOTOR YA!...
Y ...PAGUE EN CUOTAS!

COMPRE SUS NEUMATICOS YA!... Y ...PAGUE EN
CUOTAS! Talleres y Gomerías adheridos • consulte

CUOTA • car

Sociedad Colectiva • SUIPACHA 842 • P. B. T. E. 31-7407



TÉRMINÉ HOTEL

70 apartamentos con baño privado - Calefacción - Teléfonos privados - Amplia recepción - Aire acondicionado

CASTELLI 61
T. E. 47-3416/1855

HOTEL

Lyon

95 DEPARTAMENTOS
TODO CONFORT, DE 1, 2 Y 3
AMBIENTES - CON HELADERA
Cables LYOTEL
RIO BAMBA 251
T.E. 45-0101 al 09

BRISTOL HOTEL

124 habitaciones con baño privado
CERRITO 284 y SARMIENTO
T. E. 35-5401/09
Buenos Aires

Gran Hotel Golden Home

60 APARTAMENTOS CON TELEFONO
Y BAÑO PRIVADO
a 1/c. Av. Lib. Gral. San Martín
entre Callao y Ayacucho
POSADAS 1557
T. E. 42-3471/6

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

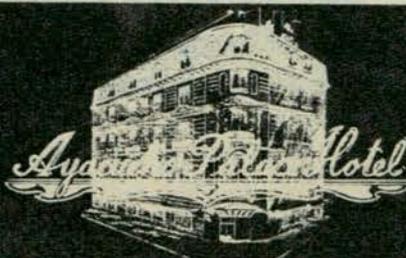
HOTEL IBERO 1º

para familias
Habitaciones con agua caliente - Calefacción y baño privado
ECUADOR 1526 - T. E. 82-5353

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



Dif. Tel. HOTELAYA

RESTAURANTE Y CONFITERIA

RECIENTE INAUGURADO
NETAMENTE FAMILIAR

En el corazón del Barrio Norte
Precio especial a socios del A.C.A.

AYACUCHO 1408

T. E. 84-4467

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

VIAMONTE HOTEL

Dirección Telefónica "VIAMONTEL"
VIAMONTE 833 - T.E. 31-5241/47
Buenos Aires

HOTEL WERTHEIN

Sr. Comerciante
SU HOGAR EN EL ONCE
PAÑOS Y TELEFONOS PRIVADOS
Tucumán 2218. T.E. 47-3681/6749

HOTEL EMBAJADOR

Comodidad - Atención - Categoría
Habitaciones con baño privado y teléfono - Calefacción central.
ARAOZ 2612 (Alt. Santa Fe 3500)
T. E. 72-2737

RESTAURANTES

RESTAURANTE EL GALLO DE ORO

Abierto desde las 21 horas
O'HIGGINS 1725
T. E. 76-1787

EN LA COSTANERA PUERTO N° 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.



Comidas típicas españolas y buena carne argentina.
Atendido por mesoneras con sus cantares.

RESTAURANTE

MESON ESPAÑOL
CASEROS 1750 T. E. 26-6885

CAPITAL FEDERAL

RESTAURANTE CANTINA

MARE AZZURRO

Música - Alegría
Banquetes y Despedidas
INDEPENDENCIA 1848

YAPEYU

MAIPU 383 T. E. 45-6526

SAN MIGUEL -
ESTEVEZ PEREYRA & Cía.

Bife con chorizo con papas fritas \$ 30
Milanesa Napoletana \$ 25
Gran puchero de gallina \$ 50

ABIERTO DIA Y NOCHE

CORDOBA

PANORAMA HOTEL HUERTA GRANDE

S. de Córdoba
Dptos. y Hab. e/baños privados - agua caliente - S. de té - bar sobre el balneario y Río Grande
Socios A.C.A. Precios especiales
Reservas: 37-6890 Buenos Aires

PARA VENDER MAS Anuncie en AUTOCLUB

Su aviso publicitario será leído en 234.000 hogares argentinos.

VENADO TUERTO

EN VENADO TUERTO VISITE EL

HOTEL RIVIERA

70 MODERNAS HABITACIONES
CON BAÑO Y TELEFONO
AIRE ACONDICIONADO
GRAN RESTAURANT Y BAR
(Calefacción y refrigeración)

T. E. 1699 y 1700

ALVEAR esquina BELGRANO
VENADO TUERTO

ZONA ATLANTICA

Mar del Plata

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
en pre y post. temporada

RESIDENCIAL

NAPOLEON HOTEL

Santa Fe 1913 esq. Belgrano
T. E. 41036-7-8
MAR DEL PLATA
ABIERTO TODO EL AÑO

PLASTIFIQUE Y LUSTRE
SU COCHE EN EL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Mar del Plata T. E. 2-0031

MIRAMAR

RESIDENCIAL "YOLE"

Con desayuno.
Apertura el 15 de diciembre.
Playa de estacionamiento de autos
Calle 6 Nº 1808 esq. 35 T. E. 235
MIRAMAR F.C.N.G.R.
Reservas en Buenos Aires:
T. E. 86-3205

ANUNCIE EN
AUTO CLUB

Su tirada de
234.000 EJEMPLARES
ES TOTAL GARANTIA DE
EFICACIA VENDEDORA

AVISOS PROFESIONALES

ODONTOLOGO PROTESISTA
Rehabilitación (reparación)
de dentaduras y de urgencia
en el día

OVIDIO RUIZ DIAZ

Carlos Calvo 384, 2º p., Dp. I
T. E. 30-7084/7358
9 a 21 horas

DR. PEDRO BUMASCHNY

Enfermedades de la PIEL

Médico Especialista del
Hospital Israelita
Consultas de 16 a 20

PEDIR HORA

RIVADAVIA 2031 - P. 3º
T. E. 49-0574/0403

COLEGIOS

VIRGEN DE LUJAN

Ideal y único en la Capital Federal
para varones pupilos de 6 a 13 años
Salida semanal - Canchas para
deportes - Pileta de natación
Grandiosa colonia de vacaciones
en Moreno

MEDICOFUJOS EXTERNOS

T. E. 91-9090/0697/3027
MONTEAGUDO 830, Bs. As.

MENDOZA

TRANSPORTES

"GIMENO"

MENDOZA - BUENOS AIRES

De Lorenzo Gimeno e Hijos

FURGONES TERMICOS

BUENOS AIRES

Venezuela 4130 - 93-4318

MENDOZA

Cnel. Plaza 72 - Tel. 10485



BAR
SALON DE TE
RESTAURANTE

ATENCION PERMANENTE

MONTAÑAS, VALLES, VEGETACION, BELLEZAS

DIRECCION MUNICIPAL
DE TURISMO



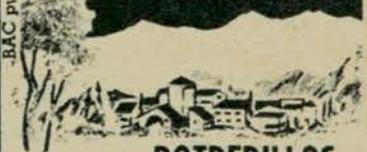
Luján de Cuyo, Cacheuta,
Potrerillos, Chacras de
Coria, Luján, Carrizal,
Vistalba, Carrodilla.
Excursiones, Cámping, Pesca,
Esqui, Bañeros, "ski-lift",
funicular. Hoteles, Moteles,
Hosterías, Restaurantes.

MENDOZA

Consultas, informes, reserva
de hospedaje

San Martín 250 - Tel. 67
MUNICIPALIDAD DE LUJAN
MENDOZA

PARA SU FIN DE SEMANA
"el valle de ensueño..."



GRAN HOTEL POTRERILLOS
TOTALMENTE RENOVADO

INFORMES Y RESERVAS:

Confitería COLON

SAN MARTIN esq. NECOCHEA MENDOZA

S.V.A. S.A.C.I.F.I.
AUTOMOTORES



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

¿Le agrada AUTOCLUB?
En cualquier caso, hágnos
conocer su opinión
al respecto.

MIS AVENTURAS ANTÁRTICAS

(Viene de la pág. 79)

mayores la superficie de hielo que navega con el témpano bajo el agua. La niebla es aliada del témpano. De allí las guardias de 24 horas para divisar su presencia con la suficiente anticipación. Y luego, la navegación en el hielo, que cubre por millas y millas la superficie del mar. Por fortuna, pudimos avanzar sin complicaciones, salvo, días después, frente a Decepción, donde el pack-ice nos impidió llegar a la costa.

En Decepción estuvimos casi tres días. A trescientos metros de nuestras instalaciones se levanta Hope Bay, un establecimiento inglés.

Trofeos antárticos

Una tarde salí solo y me caminé esos trescientos metros, completamente enfundado en mi equipo polar, tratando de emular al almirante Byrd o a algún otro pionero del polo. Cuando me acercaba a las cabañas de los ingleses, en medio de una soledad impresionante, pasé por el lugar donde tienen sus perros de trineo encadenados. El aullido de uno de ellos aceleró los latidos de mi corazón. Felizmente, estaban sujetos.

Enloquecimos a los ingleses con el cambio de cigarrillos, la compra de estampillas y el sellado de tarjetas postales, para regalar a los amigos en el norte. Además, los obligamos a extremar su vigilancia ante nuestra tendencia a la caza de trofeos, especialmente banderines.

Ese afán de recuerdos lo satisfacimos plenamente cuando, dejando atrás Esperanza, llegamos a Melchior, un islote, donde nos encontramos con las instalaciones abandonadas por la Marina de Guerra. Allí, mapas, estampillas que encontramos en un cuadro, ovillos de hilo, prendas de vestir, todo fue presa de nuestra manía coleccionista. Y en la cocina, bebimos jugo de naranja enlatada, abandonado hacía dos años.

Seguimos a Decepción, la isla en forma de herradura, donde argentinos, chilenos y británicos comparten privaciones. No pudimos acercarnos y luego de un encuentro en alta mar con el petrolero "Punta Médanos", cerca de Esperanza, iniciamos el viaje de retorno a Ushuaia.

Salí con las pupilas llenas de nieve, frío, soledad y viento. Y de pingüinos. Millones de olorosos pingüinos. Y también con el triunfo moral de sentarme con los amigos en el café y decir, así, como al pasar: "Yo estuve en la Antártida... ¿Sabés el frío que hace?". Aunque hay alguien que me supera. El estuvo en Las Malvinas. •

EL TESÓN DE UN HOMBRE...

(Viene de la pág. 46)

escritas estas palabras: «Veo a lo lejos veintiséis arboledas...»

El soñó también en ese momento fundar allí un pueblo. Y en un discurso prometió hacer cien Chivilcoy.

En una carta a Manuel Villarino, con la que le remite tres paquetes de estaquitas mimbres, le dice: "Somos plantadores". Y en la misma: "Hemos de tener pronto camino de hierro a Chivilcoy y mis legumbres tomadas a la mañana en mi quinta, podrán venderse en el mercado de Buenos Aires dos horas más tarde."

"Somos plantadores." Y bien que lo eran. Tenía razón, fecundadores. En el sin-camino de las pampas se cumplió su predicción cuando el canto paralelo de los rieles llegó a Chivilcoy, para llevar oro de espigas y esperanzas a través de las tierras solitarias.

Don Manuel Villarino murió a los 51 años, en Buenos Aires, víctima de la epidemia de cólera. Donde hoy se levanta la ciudad que comenzó en sus sueños de realizador, vivió hasta los 99 años su última hija, Antonia, escribiendo de su puño y letra hasta los últimos días de su extraordinaria y lúcida ancianidad. Y en la ciudad de La Plata reside la única nieta sobreviviente, Sara Villarino, sucesora igualmente dinámica de sus antepasados ilustres, cuyos descendientes perpetúan el nombre de don Manuel Villarino, fundador de Chivilcoy, en blasón de honra, de inteligencia y de actividades fecundas. •

EL NACIONAL, MADRIGUERA

(Viene de la pág. 28)

otro sainetero eminente, Alberto Novión. Una densa compañía apuntaba el lucimiento de los capocómicos, brillando el encanto de María Ester Podestá y el donaire pintoresco de Olinda Bozán.

Al favor del sainete

Desde aquel punto de partida, decenas y decenas de comediantes de sainete desfilaron por el popularísimo teatro, unos para consagrarse al cabo de actuaciones que les habían singularizado, otros para encontrar la ocasión que les encaramase; los unos hechos ya al fogeo del teatro, los otros venidos del balbuceo de los cuadros filodramáticos y hallados por los afares de descubridor de valores de Carcavallo. La lista sería enorme, tanto como la nómina de los autores que encontraban curso. Nombres señeros, de estos últimos: Pico, Sánchez Gardel, Pagano, Martínez Cuitiño, Eichelbaum. Nombre dominante como elaboradores de la refracción costumbrista del sainete: primero, Pacheco y después, con todavía ma-

yor arraigo en la masa del público, Vaccarezza, el de los centenares de representaciones, cualesquiera fuesen los llamativos títulos de "El conventillo de la paloma" o "Cuando un pobre se divierte". Saldias, Weisbach, Linning, Darthés y Damel, escribían piezas de suculento localismo. Y mientras González Pacheco y aportaba un recio vigor aguafuertista, Discépolo conseguía estilizar su particularización del grotesco, dando la nota máxima con "Mateo". Añádase la reciedumbre de Defilippis Novoa y Martínez Payva, el verbo persuasivo de González Pacheco y el lirismo grandilocuente de Yamandú Rodríguez en "El matrero", con Santiago Arrieta.

En el tablado, tras Vittone y los suyos, tras Arata y quienes lo rodearon con Simari y con los Eranco, padre e hija, toda una larga fila. Evita Franco es de por sí importante capítulo. Recuérdese el realce de popularidad que correspondió a cómicos atrayentes, de Cicarelli a Carlos Morales, de Charmiello a Francisco Alvarez. Inolvidable, aquel Efraín Cantello que hizo un "Mustafá" de antología. Junto a Muñio y Alippi se reveló en "Así es la vida" Alberto Bello, que no hace mucho puso voluntario fin a tremendas nostalgias. Recordemos la radiante simpatía de las actrices, de María Ester Podestá a Rosa Catá, de Olinda a la Rinaldi. Y la canción dulce de Libertad Lamarque, que era en el Nacional un llamamiento de sirena de mar.

Revista en clisé

Imposible agrupar someramente tantos recuerdos, que el turbión posterior de las revistas, bajo el imperio del empresario Muscio no logró borrar. Puso un paréntesis al paso de Dolores del Río en comedia wildeana. Las revistas del Nacional corresponden a tiempos muy recientes, que a su vez parecen aventados, y que trajeron al escaparate "vedettes" efímeras pero bellas, en medio del desenfado de la comicidad abrupta de Stray. ¿Los escombros del Nacional habrán de desmoronarse por sobre todo ello? Tal vez ocurra con la memoria de tan trepidante teatro lo que pasaría hoy si a un porteño, por más porteño que sea, se le preguntase si por ventura sabe dónde estaba el teatro Alcázar, dónde el Alegría, dónde el Pasatiempo. •

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.

Todo el
mundo
habla del
Rambler

LA NUEVA LINEA DE LA CALIDAD

Todas las conversaciones conducen al Nuevo Rambler. El Nuevo Cross Country, por ejemplo, se ha ganado la admiración de cuantos lo conocen. Por la sobria elegancia de su línea, cuya distinción adquiere mayor realce con los nuevos vidrios curvos; por su novedoso diseño interior, que lo hace aún más amplio, más cómodo y más suntuoso; por su mayor distancia entre ejes, su nuevo compartimiento adicional... y por muchos otros detalles mecánicos, de belleza y confort, todos coinciden en reconocer que el Nuevo Cross Country es La Nueva Línea de la Calidad. Solicite una demostración de manejo.

RAMBLER CROSS COUNTRY

PRODUCTO DE CALIDAD INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Y siempre con las inmejorables condiciones de financiación del PLANIKA



bobinas

LEYDEN

Utilizadas por la mayor parte de las fábricas de automotores del país constituyen para Ud. una garantía de buen funcionamiento.

LEYDEN ELECTROMECHANICA S. A. I. C. y F.
San Juan 2746 - T. E. 97-4006 - Buenos Aires

aseguran SU viaje

