AUTO CLUB

AÑO IV - Nº 19 - BUENOS AIRES - OCTUBRE DE 1964

EN EL 60 ANIVERSARIO DEL A. C. A.



$80

TIRADA 266.000 EJEMPLARES

DETRAS DE ESTE VOLANTE...

USTED VA SIEMPRE ADELANTE!

No hay volante que pueda adelantársele si usted conduce un AUTO UNION. Vaya adelante, seguro de que su coche le responde siempre, porque su coche es un AUTO UNION, de sobria elegancia, robusto chasis, sencillez mecánica, velocidad y potencia, óptimo rendimiento. Adelántese y compre su AUTO UNION.

AUTO UNION



Producido por:

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A.

FABRICA ARGENTINA DE VEHICULOS DKW - AUTO UNION

Buby

M. R.

EL MUNDO DEL AUTOMOVIL

CALIDAD EXPORTACION



1005 - VOLKSWAGEN



1010 - TAXI CHEVROLET BEL-AIR



1002 - FORD



1003 - COCHE DE POLICIA



1008 - MERCEDES BENZ 300-S. L. ROADSTER
1008 - MERCEDES BENZ 300-S. L. CARRERA



1012 - MERCEDES BENZ 220-S. E.
1013 - MERCEDES BENZ 220-S. S. CARRERA STANDARD



1002 - FORD CARRETERA STANDARD



1004 - PICK-FORD F-100

SUSPENSION



1007 - ESTANCIERA IKA



1009 - IMPALA SPORT



1006 - AUXILIO AUTOMOVIL CLUB



1011 - RENAULT DAUPHINE

PARA LOS CHICOS... Y PARA LOS OTROS

PIDA AUTITOS Buby CON SUSPENSION

EN TODAS LAS BUENAS JUGUETERIAS DEL PAIS

Fernández • Balza

REALMENTE GRANDE...
TOTALMENTE NUEVO





Nuevo por todo concepto; grande en todos sus detalles. Más largo, más amplio, con mayor distancia entre ejes, con asientos más mullidos y cómodos, con mayor espacio para las cabezas, incluso la del conductor. Mayor espacio en el baúl... Y en su técnica, también totalmente nuevo. Incorpora los últimos hallazgos: alternador en lugar de dinamo; motor **"Slant Six"** de 137 HP; campanas de frenos más grandes; diferencial de alta; radio más potente; ¡un sinfín de valiosos refinamientos!





De prestigio mundial, fabricado en la Argentina por **FÈVRE Y BASSET** LTDA. S.A. **CHRYSLER ARGENTINA S.A.**

TODOS LOS ACCESORIOS YA ESTAN INCLUIDOS EN EL PRECIO DE SU VALIANT II

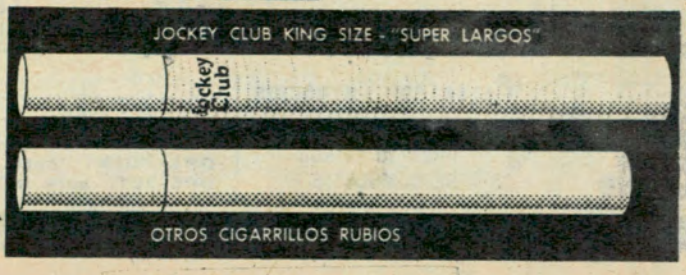
calidad internacional



Polo de alto vuelo el nuestro. Calidad internacional que todos distinguen. Auténtico diez de handicap. JOCKEY CLUB KING SIZE, rubios con filtro, de auténtica calidad internacional.

Jockey Club

"KING SIZE"*





* SUPER LARGOS

COMPAÑIA NOBLEZA DE TABACOS S.A.

Ore-Lube Corporation de los EE. UU., presenta en la Argentina

el 1er. aditivo sintético concentrado*

ORE POINT

el aditivo definitivo!

para nafta o gas-oil

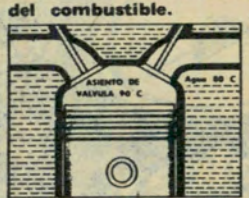
NEXO

VEA COMO ACTUA ESTE REVOLUCIONARIO ADITIVO SOBRE EL COMBUSTIBLE Y EN EL MOTOR:

1 Ore-Point libra al motor de carbón!

Por su efectivo poder detergente, desprende los depósitos carbonosos de los asientos de las válvulas, permitiendo su cierre perfecto; limpia la ranura de los aros y permite su libre movimiento; mantiene libre de carbón la cámara de combustión, la cabeza del pistón y los electrodos de las bujías.

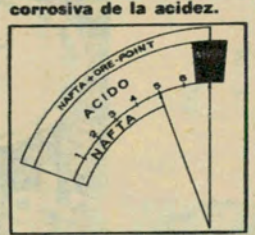
Ore-Point limpia todo el sistema de recorrido del combustible.



2 Ore-Point neutraliza instantáneamente la acidez!

La acidez provoca la oxidación y posterior corrosión de los metales. Se manifiesta en dos formas: a) acidez del combustible (nafta o gas-oil), y b) acidez resultante de la combustión misma.

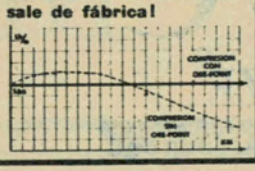
Ore-Point es el único aditivo que elimina totalmente la peligrosa acción corrosiva de la acidez.



3 Ore-Point lleva la compresión a su punto óptimo!

El valor de compresión para el cual ha sido diseñado el motor, se pierde a medida que éste se va carbonizando. Entonces se produce un falso aumento de compresión, seguido por una caída a niveles muy inferiores a los originales de fábrica: el motor se "desinfla".

Ore-Point es el único aditivo que lleva la compresión a niveles óptimos como cuando el motor sale de fábrica!



4 Ore-Point permite que el motor desarrolle toda su potencia.

Porque evita la fuga de gases, por sellado perfecto de la cámara; porque asegura un quemado total de la mezcla; porque facilita el proceso de lubricación de los mecanismos; porque permite aprovechar la potencia calórica del combustible; porque mantiene o restituye la compresión normal.

Ore-Point es el único aditivo que reintegra al motor su potencia real y efectiva.

R.P.M.	Potencia H.P. Nafta	Potencia H.P. Nafta + O. Point
2.000	25,4	30,2
2.500	31,8	36,2
3.000	36,6	41,0
3.500	40,4	44,6
4.000	42,3	47,0
4.500	44,6	48,2
5.000	43,1	46,0

5 Ore-Point ahorra un promedio de 15 a 20% de combustible!

Al mantener limpio el sistema de distribución se economiza combustible; al lograr la hermeticidad de la cámara de combustión y evitar la dilución del aceite, se mantiene la viscosidad, lo que se traduce en una real economía de lubricante.

Ore-Point permite el funcionamiento del motor en condiciones óptimas con elevado rendimiento y sustancial economía.

VELOC.	RENDIMIENTO KM/L		
KM/H.	COMB.	+ ORE-POINT	DIF. %
50	6,75	7,89	16,8
60	6,95	8,15	17,2
70	7,37	8,58	18,0
80	7,67	9,19	19,8
90	7,53	8,95	18,9
100	7,38	8,65	17,2

Y PARA MOTORES 2T ORE JET **con iguales beneficios!**



***ALTA CONCENTRACION**
BASTAN 3 ½ CM³
PARA 20 LITROS
DE COMBUSTIBLE

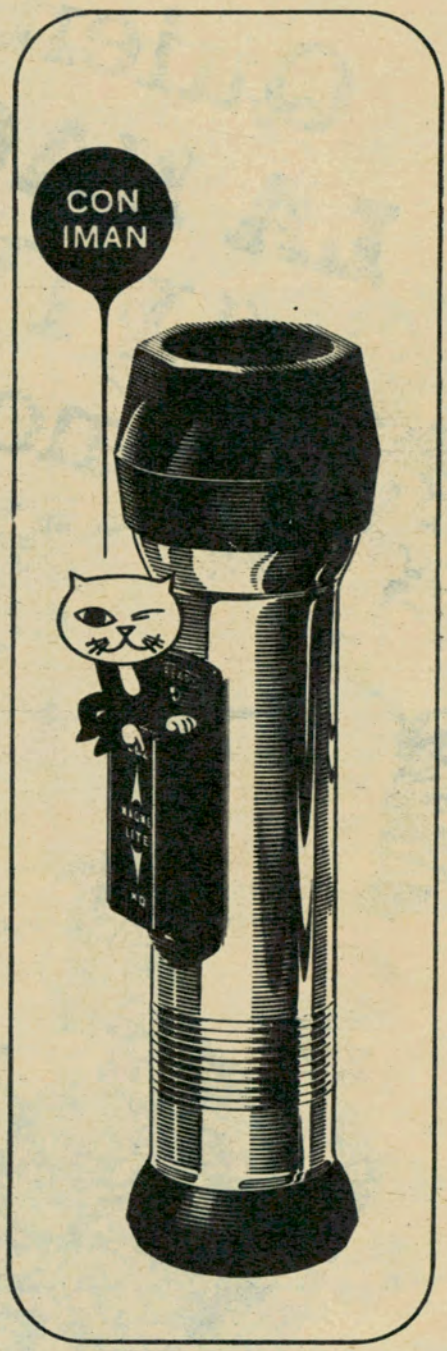
A partir de hoy,
toda vidriera con la calcomanía ORE-POINT,
lo invitará a detener su coche
para adquirir el 1er. aditivo sintético concentrado.
ORE-POINT, para nafta y gas-oil.
ORE-JET, para la mezcla 2T.

ORE-LUBE SUDAMERICANA S.A.C.I. - Av. Diag. Roque Sáenz Peña 846 - 4 Piso - Buenos Aires - República Argentina

¿EN LLANTA EN PLENA OSCURIDAD ?

LUZ... ¡A MANOS LIBRES!





LINTERNA EVEREADY® MAGNETICA

● Interruptor con poderoso imán. Patente mundial exclusiva de "Eveready". ● Se aferra firmemente a los metales ferrosos. ● Tubo de bronce niquelado y cromado, inalterable. ● Capuchón de plástico irrompible. ● Ideal para el coche, el camión, el taller, el hogar, el campo.

Fabricada por EVEREADY S. A. I. C. bajo licencia de Union Carbide Corp., U. S. A.

Quien lee LA NACION "VIVE" la noticia



Los hechos cotidianos tienen en **LA NACION** su reflejo exacto... como si usted los estuviera viendo pero con la ventaja de percibir, además, todo lo que hay detrás de cada suceso y en su contorno.

Quien lee **LA NACION** "vive" la noticia con realismo, con amenidad, con ese ritmo siempre nuevo que caracteriza el estilo del gran diario argentino.

- VENTANA A LA B
- AL MARGEN DE LA CRONICA
- FRENTE AL TABLERO
- DICHOS Y HECHOS
- COLABORACIONES
- AUTOMOVILISMO AL DIA
- MICROFUTBOL
- APUNTES
- RINCON DE BRIDGE
- MUNDO DEL YACHTING
- VIRUTAS - PEQUEÑECES
- INFORMACIONES DEL TURF EXTRANJERO Y **LA NACION** DE LOS LUNES



CONDOR

SINTECOL S. A., a la vanguardia en la fabricación de PINTURAS PARA SEÑALIZACION Y DEMARCACION VIAL; como también en la de todo tipo de pinturas industriales; proveedor de Vialidad Nacional, Vialidades Provinciales, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y otros municipios, en su permanente vocación de perfeccionamiento, ha obtenido la licencia de

CATAPHOTE CORPORATION
TOLEDO 10, OHIO - JACKSON, MISSISSIPPI

para fabricar sus productos reflectivos para la señalización vial, introduciéndolos en el mercado argentino como otra contribución para la **total seguridad en los caminos, pistas de aterrizaje, y aeropuertos.**

CATALINE: pintura reflectante de aplicación en frío, para marcación de pavimentos en sus tipos "Premix" y "Drop-on", en colores blanco y amarillo.

CATATHERM: pintura reflectante plástica de aplicación en caliente en colores blanco y amarillo.

CATAFLEX: sistema VSR material reflectante aplicado, para señales, puentes, obstáculos, etc.

SINTECOL S. A., ha designado a la firma

LUMICOT
SAN MARTIN 551 - Piso 4º - Of. 29
T. E. 32 - 9267 - CAPITAL FEDERAL

licenciaria para la aplicación de los materiales reflectivos en la República Argentina, garantizando con ello su perfecta aplicación y eficiencia.

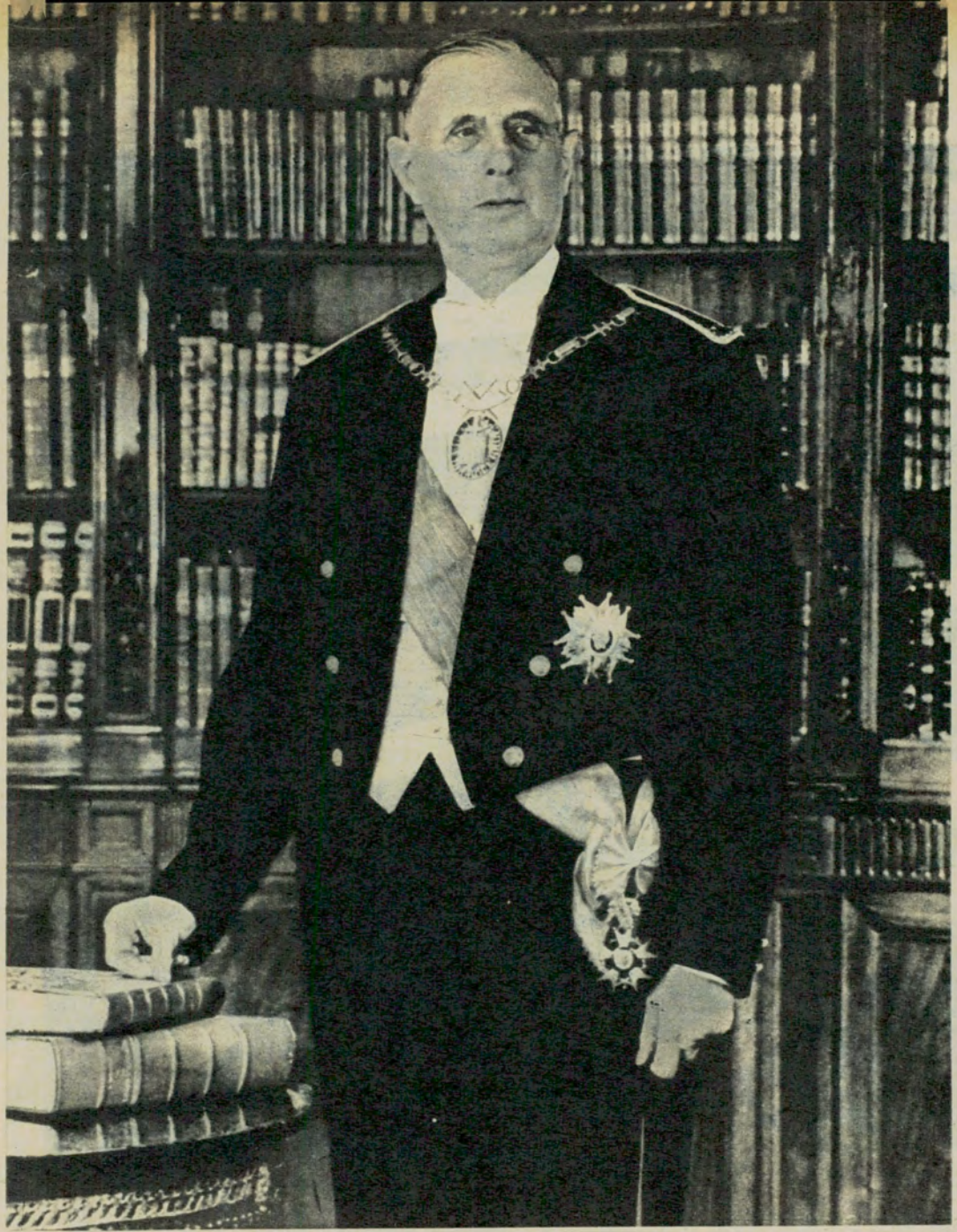
SINTECOL S. A., señala con orgullo que esta UNION PARA LA SEGURIDAD EN EL CAMINO, significa para nuestro país contar con productos comparables a los mejores del mundo, asegurándose asimismo, la primicia de todas las innovaciones y mejoras futuras.

SINTECOL S. A., estima que esta es la mejor manera de unirse a la celebración de este DIA DEL CAMINO.

SINTECOL S. A.

FABRICA DE PINTURAS Y AFINES

CALLAO Y PRIMERA JUNTA - T. E. 68-6940 - TAPIALES - PCIA. BUENOS AIRES



NOS VISITO EL GRAL. DE GAULLE, PRESIDENTE DE FRANCIA

EL general Charles de Gaulle, presidente de la Quinta República Francesa, cuya biografía no puede condensarse en la brevedad de un epígrafe, ha recibido el homenaje del pueblo argentino, que ha querido ver en él la imagen de su inmortal país. Nacido en Lille, en 1890, después de terminar sus estudios en París, ingresó en la Academia Militar, para dedicarse a la carrera de las armas. Teniente al iniciarse la guerra del 14, fue herido por primera vez en Dinant. Ascendió a capitán en Verdún, resultó nuevamente herido y fue hecho prisionero en el campo de batalla y enviado a un campamento alemán de represalias, al cabo de cinco tentativas de evasión. Ya coronel, al mando de una división blindada, consiguió repeler una ofensiva de tanques alemanes contra Laon. Ascendido a general, su actuación brillante lo llevó a convertirse en líder del Comité Francés de Liberación Nacional. En tal carácter hizo su entrada triunfal en París el 25 de agosto de 1944, y pasó a ser el jefe del gobierno provisional de la República Francesa. Retirado de la actividad oficial para escribir sus memorias, los acontecimientos de mayo de 1958, en que el ejército asumió la autoridad en Argelia y Córcega, lo llevaron de nuevo al poder. Lo demás es historia reciente y conocida.

AUTO CLUB

REVISTA DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E INFORMACIONES

EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

CIRCULACION
266.000
EJEMPLARES

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:
Sr. Jaime G. Font

DEPARTAMENTO DE ARTE:
Jefe: Sr. Julio E. Riera

DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD Y RELACIONES PUBLICAS:
Jefe interino:
Sr. Eduardo Palacios Videla

Adscripto:
Sr. Alberto Gutiérrez

AÑO IV
Nº 19
Octubre 1964
BUENOS AIRES

Precio del Ejemplar en la República Argentina: $ 80.- m/n.

sumario

El Gral. De Gaulle	6	
Nos escriben los lectores	8	
Editorial	10	La Dirección
Salta, arriba cielos y abajo historia	12	Gustavo García Saravi
Impresiones de un viaje a Grecia	16	F. Estrella Gutiérrez
El turismo en el país del turismo	20	Horacio Estol
Francia en la vanguardia	26	
El bosque silencioso	28	Córdova Iturburu
Instantáneas del Irán	30	Texto y fotos: Paulina Rosenvasser
La industria sin chimeneas	34	Marcos Soboleosky
Salve, Francia	38	Manuel Goldstraj
Opción de Chile: ¿Democracia o comunismo?	40	
Noticias de Europa	44	Marcel Reichel
Sevilla, sonrisa de España	48	Noemí Vergara de Bietti
Presentaciones del A.C.A.	56	
La mujer como factor positivo	58	Emilio Villalba Welsh
Compra de autos para los lisiados	64	Patricia Alba Gastrel
Haga turismo con Autoclub	65	Gustavo A. Guerrero
El doctor Ramírez (cuento)	74	Eduardo Zamacois
El secuestro del registro de conductor	76	
¿Nos lleva? Damos la vuelta al mundo	80	Carlos Ibarbalz y Eric Ericsson
De aquí, de allá y de más allá	84	Juan Averiguador
Letra viva	86	Ulyses
A través de la Mesopotamia	90	Luis A. Cousillas
El estilo deportivo	98	Susy Tafuni
Génesis y desarrollo de la carrocería	100	Melchor Gaspar
Los saltos de Moconá	106	Julio A. Tavella
Las autopistas en el Gran Buenos Aires	110	Lauro Olimpio Laura
La legislación española del tránsito	118	V. L. Cinollo Vernengo
Cocina de vuelo	124	Adolfo Haimovitz
Convenio de tránsito con Chile	130	
El Renault 4-L	136	Horacio L. Casares
La Escuela de Conducción y Tránsito del A.C.A.	144	

Fotografías de Jaime Giralt Font, Gustavo A. Guerrero, Juan Carlos Piña y J. C. Villegas

Ilustraciones de Villafañe, Tafuni y Olsina

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 281; Secretaría de Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-9556. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.641. Distribuidores: Cap. Fed. Pascual Marchesano e hijo, Bustamante 1190. Interior: SADYE S. A., México 625, Buenos Aires.



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

LA OTRA CAMPANA...

Señor Director:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para hacerle llegar mis más efusivos plácemes por el alto nivel de calidad expuesto por la revista AUTOCLUB bajo su digna dirección.

Es encomiable la sección "Haga turismo...", que cumple la función de revelar a los automovilistas poco audaces que, si bien hay dificultades para hacer turismo a ciertas regiones de nuestro país, no se debe considerar el viaje como un "safari" africano; y fue el artículo dedicado a los lagos del sur el que me impulsó a emprender la grata e inolvidable experiencia de realizar el trayecto a Bariloche, el pasado verano.

Fui por Bahía Blanca-Neuquén-Piedra del Aguila, y volví por San Martín-Zapala-Neuquén-Santa Rosa.

Epoca: con lluvias (un fuerte temporal a la ida) del 29 de enero al 15 de febrero.

Máquina utilizada: un diminuto FIAT 600-D.

Debo señalar que si bien los kilómetros de pavimento no son mayoría, el resto del camino enripiado (poco propicio a transformarse en lodazal) es cuidado motivadamente por Vialidad Nacional, utilizando gran número de máquinas, según pude apreciar.

Atención en las estaciones del A.C.A.: excelente, sobre todo en Neuquén y Bariloche.

Es por esta experiencia personal que me extrañó la carta del consocio Nº 151.666 publicada en la edición de junio, quien, de acuerdo a lo que expresa, había viajado en medio de un cataclismo, y sus términos aplastantes puede disuadir a muchos de emprender la misma "aventura".

Por ello desearía añadir sobre sus observaciones, las mías, para ayudar a disipar el tenebroso clima creado.

a) Llevar recipiente con 10 a 20 litros de combustible. De acuerdo. Incluso en la hoja de ruta figuran dos surtidores inexistentes en Chelforó y La Japonesa.
b) Camino que empeora con sequía pero que, cuando llueve, se forman pozos de agua casi intransitables. En V. Regina la ruta estaba intransitable por la cantidad de agua caída.

Reitero que fui en época lluviosa, y no tuve problemas, además, pues a partir de la citada localidad se reinicia el pavimento que llega hasta más allá de Neuquén. En los alrededores el camino es agresivamente sólido: enormes piedras.

Demora para cruzar el Limay con balsa. En la afortunada época en que yo viajé, el tránsito de las balsas de los pasos Limay y Flores era continuo durante las horas de luz, suspendiéndose sólo de noche.

"El camino entre Puelches y la ruta pavimentada: un pozo de agua cada 300 a 400 metros. En esa árida zona de La Pampa (con letreros de "a 100 metros agua potable"), los pozos de agua que observé no eran para asustar a nadie y menos a quien "por suerte tiene un jeep".

ALBERTO V. CARRERA - Socio Nº 169.790
Rojas 1408 - CASTELAR

IMPUNIDAD IRRITANTE

Señor Director:

Con gran satisfacción he leído en el número de AUTOCLUB correspondiente al mes de abril del corriente año, la transcripción de la nota enviada al Sr. Intendente Municipal, referente a la necesidad de adoptar medidas tendientes a reprimir los abusos que cometen, al circular por las calles de esta ciudad, los conductores de transportes colectivos de pasajeros.

Sería conveniente se recabara de las autoridades municipales y policiales por qué los vehículos colectivos de pasajeros gozan de una total impunidad, que muchas veces entra en la calificación de criminal, al cometer toda clase de infracciones, ante la mirada indiferente de muchos agentes de tránsito, tales como no respetar los semáforos, pasar a la mano contraria en las avenidas, parar en la mitad de la calzada cuando van "adelantados", impidiendo a los demás vehículos circular normalmente, etcétera.

Al expresar mis felicitaciones a las autoridades de la Institución por haberse hecho eco de una situación intolerable dentro de la humana convivencia entre personas civilizadas, dejo sentado mi deseo, que es el de muchos, que se insista en la campaña iniciada.

JUAN JOSE S. PIAZZE VICINI
Santos Dumont 3721 - S.P. 86.604
Buenos Aires

EQUIVOCOSE DE CLUB

Señor Director:

Es lamentable que el A.C.A. no disponga de un balneario con pileta de natación en el territorio del Gran Buenos Aires.

Sugiero que el A.C.A. tome en estudio, para la temporada del año próximo, la posibilidad de compra, construcción o alquiler de una pileta de natación, preferiblemente con agua salada.

Como una solución provisoria para la temporada en curso, propongo concluir un convenio con el Aeroclub, para que los socios del A.C.A. puedan aprovechar su pileta, sita en el Camino de Cintura, a orillas del río Matanza. A pesar de que en AUTOCLUB fue varias veces destacado que los socios del A.C.A. gozan de todos los beneficios del Aeroclub, el concesionario de dicho balneario no lo reconoce.

Vladimiro Baskewitsch
Socio Nº 178.636
Casilla de Correo 4 - Haedo - Pcia. Bs. As.

N. de la R. — Debemos aclarar al señor Baskewitch que ha incurrido en un error de entidad. El que menciona es el Centro Universitario de Aviación, sito en el Camino de Cintura y la Autopista de Ezeiza. El Aero Club Argentino está en la Ruta 3, Kilómetro 25 ½, en San Justo.

EL TRANSITO CON BRASIL

Señor Director:

En nombre de la Comisión de Turismo de Paso de los Libres nos place dirigirnos nuevamente a usted para hacerle llegar algunas noticias sobre las inquietudes que nos mueven a promover, día a día, un mayor turismo a través del Puente Internacional que une nuestra ciudad con Uruguayana (Brasil).

Recientemente, fue promulgado en Brasil el Decreto Ley Nº 53.313 que permite que todo conductor de automóvil o camión pueda ingresar al territorio brasileño por el término de 60 días, sin más trámite que la presentación de los documentos personales y certificación de propiedad del vehículo por parte de quien lo conduce. Los trámites de documentos personales se agilitan a través de los consulados brasileños que juntamente con la certificación del propiedad del vehículo se presentan en el puesto aduanero de la frontera con Brasil, para ingresar de inmediato a éste.

A no dudar, todas las filiales del Automóvil Club Argentino podrán brindar al socio grandes datos e informes sobre esta franquicia, en la misma forma como lo vemos hacer en la filial de esta ciudad, permitiendo un ágil trámite e ingreso de los vehículos automotores.

Queremos resaltar que nos encontramos abocados al trámite pertinente para que las autoridades nacionales puedan promulgar en la Argentina un Decreto Ley similar al del Brasil, en reciprocidad al de ellos y con miras a fomentar un mayor turismo, y también para poder brindar a nuestros hermanos brasileños la misma facilidad que nos acaban de dar ellos.

Recientemente un editorial de "La Nación" dio cuenta de un inconveniente producido con un núcleo de médicos congresistas que venían de Río de Janeiro hacia Córdoba y que no pudieron pasar por aquí. Nosotros bregamos para que no ocurran hechos de esta naturaleza que redundan en perjuicio de nuestra unión americana.

César Paterlini
Presidente
Manuel A. Prieto
Secretario
PASO DE LOS LIBRES

UN ELOGIO

Señor Director:

Correspondiendo a la invitación reiterada en diversos puntos de la Revista, para que los lectores hagan conocer su opinión sobre la misma, me decido a escribir estas líneas luego de haber finalizado la lectura del Nº 16, que, como los anteriores, he leído desde la primera a la última página, incluyendo los avisos. Digo, como los anteriores, aunque ello es cierto en parte, pero no por culpa mía, sino por uno de esos insondables misterios del Correo Argentino. El Nº 13, correspondiente a octubre de 1963, aún no ha llegado a mis manos.

Pasando al análisis de la Revista, aunque soy un socio relativamente nuevo, he notado una superación constante en los últimos números, con mayor calidad en los artículos y aumento de Secciones de interés general.

El fomento del turismo y la divulgación de las bellezas de nuestro territorio en los artículos descriptivos, y en el específico de "Haga turismo con AUTOCLUB" (esfuerzo de análisis de rutas encomiable), me parece lo más destacable de la revista, sin desmerecer el resto.

Los artículos de cultura y amenos ocupan para mi gusto el segundo lugar de preferencia, siguiéndoles el Road-Test.

También ha de ser del agrado de las consocias conductoras y de esposas de socios las secciones dedicadas a ellas e incorporadas en los últimos números.

Finalmente, en el Nº 16 he notado la aparición de un artículo muy interesante sobre los cambios de aceite, que parece iniciar una serie técnica sobre el automóvil, que sin profundizar en campos reservados a la alta mecánica del taller especializado, ayudan a cada automovilista a conocer su vehículo, las fallas más comunes del mismo y su forma de remediarlas (sobre todo en la ruta), así como pequeños trabajos que a manera de "hobby" pueda realizar en casa y sin herramientas y conocimientos especiales. Si ésta es la intención, alabo la misma sin reservas; si no lo es, dejo esta sugerencia en sus manos con la certeza de que será bien recibida por todos los consocios y lectores de AUTOCLUB.

Considero inobjetable el encuadre y disposición general de la Revista, que presupone un arduo trabajo de redacción, así como de elevado interés para todas las informaciones sobre la marcha de la Institución, incluidas en cada ejemplar.

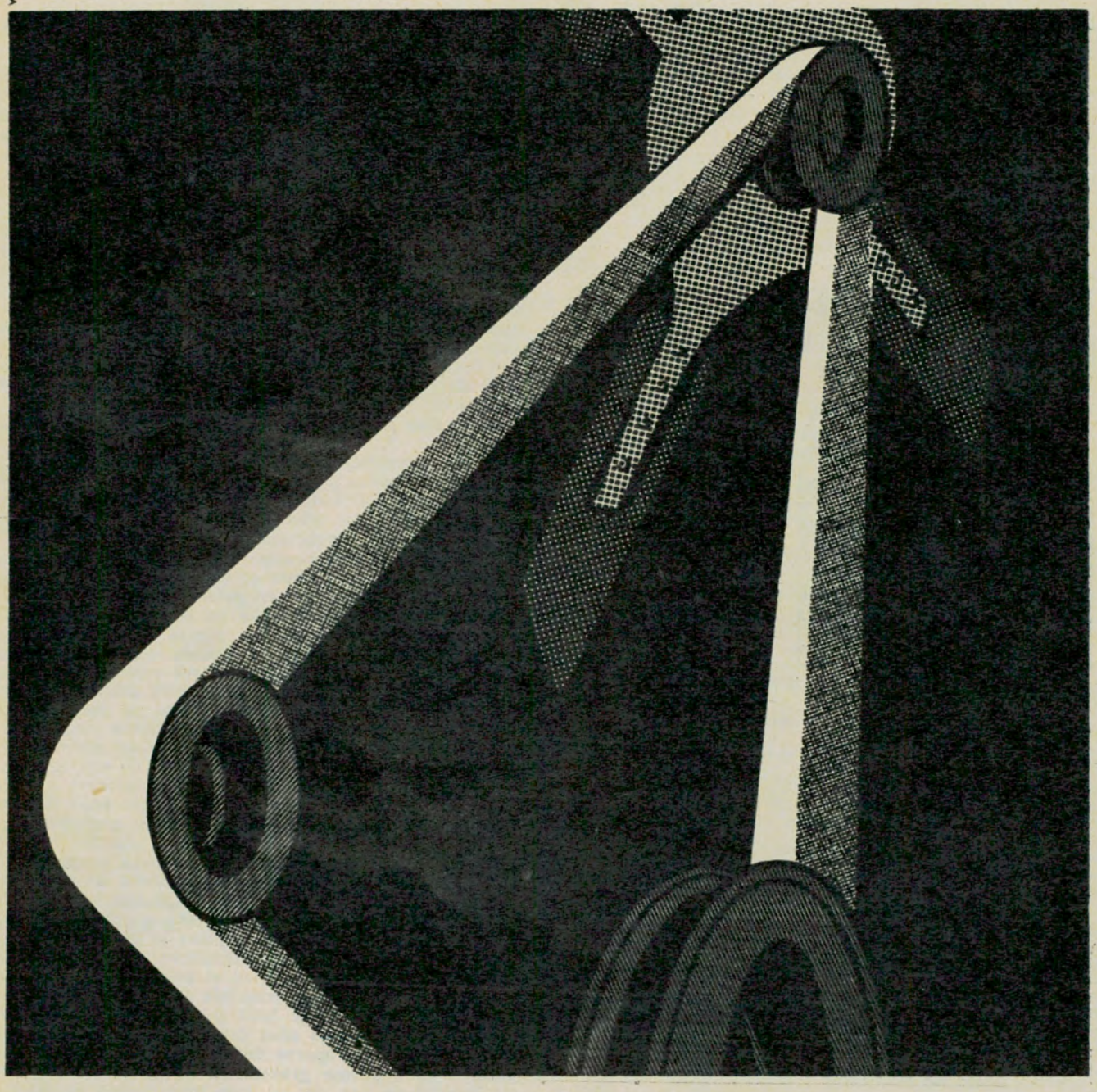
Agradezco la deferencia prestada a estas líneas y opiniones, y aprovecho la ocasión para saludarle muy atentamente, y por su intermedio a los redactores de AUTOCLUB y Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino.

Ricardo Hugo Cucurullo - S. A. Nº 213-751
Barrio Super Usina (Estafeta Nº 3)
SAN NICOLAS (Bs. As.)

Muchas gracias.

última palabra en correas

V-149c.



correas en V para automotores

Para brindar al usuario como es tradición en la empresa, las mejores correas para automotores, PIRELLI acaba de incorporar a sus plantas equipos nuevos de la más moderna maquinaria. En base a materias primas científicamente seleccionadas y avanzados procesos de elaboración, se ha logrado obtener así las correas para automotores de máxima duración.

PIRELLI

sintex

EDITORIAL

Nuestra portada



La abigarrada policromía de las guirnaldas de papel con que en Tokio se anticipa el saludo del Imperio del Sol Naciente a los atletas de todo el mundo, reproducida en nuestra portada, expresa la adhesión de AUTOCLUB a un acontecimiento deportivo de la más alta significación universal. Desde el día en que el inmortalizado soldado de Milcíades cayó muerto al anunciar el triunfo de su general en Maratón, frente a los persas, hasta los momentos que hoy vivimos, la emulación deportiva, noble y caballeresca, es un testimonio de la convivencia armónica de los pueblos y del ideal de superación humana, que felizmente sigue prevaleciendo sobre todas las banderías políticas, económicas o raciales.

IMPUESTOS,

I. LA REFORMA IMPOSITIVA Y LA INDUSTRIA DEL AUTOMOTOR

SE ha informado —y no sabemos si ya estará aprobado al salir a la luz esta edición de AUTOCLUB—, que el Parlamento tratará en el actual período de sesiones un proyecto de reforma impositiva que duplica o aumenta muy considerablemente los impuestos a la venta de automóviles, en toda sus etapas, empezando por el momento en que salen de las fábricas para ponerlos a disposición de los consumidores.

Desde el punto de vista en que necesariamente está colocada esta publicación, no nos corresponde analizar la Ley del Presupuesto, en sí misma, y los diferentes rubros de la reforma impositiva proyectada; lo que sí nos importa, por motivos obvios, es comentar, siquiera sea superficialmente, el aludido propósito de aumentar drásticamene el gravamen a los automóviles, que ha hecho público, si no recordamos mal, el Secretario de Hacienda de la Nación, en declaraciones a los periodistas.

A nuestro juicio, se trata de una medida financiera desacertada. A la larga, traerá resultados opuestos a los que aparentemente se persiguen con ella, cualquiera que sea el ángulo desde el cual se quiera enfocar sus consecuencias. En todo caso, creemos que esos resultados estarán muy lejos de satisfacer las esperanzas de la Secretaría financiera.

En primer lugar, debemos referirnos a la repercusión que ha de tener la medida en el campo de la economía industrial del automotor en relación con la disponibilidad de medios por parte de los compradores. Es casi absolutamente seguro que el precio de venta de los automóviles, ya bastante encarecido en la actualidad a causa de los altos gravámenes que soporta, llegará a cifras lo bastante onerosas como para desalentar toda tentación de renovar los coches viejos en poder de los usuarios o de adquirir despreocupadamente un automóvil nuevo. Se puede afirmar, sin temor de equivocarse, que el costo de los automóviles que han de venderse bajo la vigencia de la nueva imposición, colocará a estos vehículos dentro del estrecho marco de las posibilidades marginales de los consumidores, es decir, que apenas si será accesible para el usuario común.

Es lógico pensar, así, que si prospera el propósito anunciado, la venta de automóviles sufrirá un perceptible deterioro, una sensible disminución absoluta y relativa; esto, inevitablemente, provocará un peligroso "ralentissement", permítasenos emplear la plástica palabra extranjera, un forzoso debilitamiento del ritmo de la producción de automotores en el país, que apenas iniciaba su recuperación, perceptible a través de las cifras del último semestre de 1963 y del primero de 1964, después de dos o tres años desastrosos. Y si se piensa que esa industria, aparte de su enorme trascendencia social y su poderosa gravitación en el progreso general, constituye uno de los más importantes complejos económicos del país —recuérdese las muchísimas industrias subsidiarias y derivadas—, y que, además, alimenta a un amplísimo y muy diversificado sector de la población trabajadora, se puede juzgar sin dificultad sobre la repercusión negativa que, en los más distintos campos y direcciones, tendrá la medida impositiva que comentamos. Nos sentimos inclinados a creer, con criterio absolutamente objetivo, que el nuevo gravamen —o el antiguo, si se quiere, generosamente aumentado, tal como surge del anuncio que recogemos—, servirá

AUTOMOVILES Y CAMINOS

exactamente para agravar algunas de las manifestaciones más sensibles de nuestra ya crónica crisis.

Parece evidente que la Secretaría de Hacienda, para confeccionar ese proyecto y confiar en sus resultados financieros, especuló con la esperanza, un tanto primaria, de que el nuevo impuesto reforzado habrá de producir, por lo menos en los meses inmediatos, un ponderable aumento de los ingresos fiscales, abriendo de este modo una útil posibilidad de reducir las cifras del déficit previsto para el próximo ejercicio. Hasta este punto y precisamente con referencia al ejercicio de 1965, podríamos aceptar y estar de acuerdo con el punto de vista de la mencionada Secretaría de Estado, siempre que admitiésemos que ésta solamente debe limitarse a efectuar las tareas de una oficina contable. Pero resulta que esa dependencia forma parte del Ministerio de Economía, es decir, de la eminente Secretaría de Estado que elabora y desarrolla la política económica —y financiera, desde luego— de la Nación, que debe seguir la Nación en conjunto y no solamente el Estado en resguardo de sus propios intereses fiscales; y si esto es así, resulta claro, nos parece, que la dirección del Departamento ha enfocado todo el problema con una visión demasiado restringida.

Porque este hecho, estadístico y real, es innegable: el aumento del uso de automotores significa inmediatamente una multiplicación de los ingresos fiscales, por los más diversos conceptos, derivados de ese uso en sí mismo y, además, porque el complejo proceso de su fabricación y su funcionamiento para satisfacer las múltiples actividades que sirve insustituiblemente, no tarda en producir un incremento de la renta fiscal proveniente de todos los sectores de la población y no sólo de los compradores de automóviles. Para decirlo en otras palabras: al facilitar al público, por razón de su precio tolerable, la mayor adquisición de automóviles, se promueve la expansión de toda la economía nacional y con ello un progresivo y constantemente creciente aumento del rendimiento de los impuestos; en cambio, el nuevo gravamen impositivo reforzado, que restringirá el volumen de las ventas de automóviles hasta que se pueda llegar a un nuevo ajuste, dentro de la vorágine inflacionaria, entre costos, precios e ingresos del público, llámeselos sueldos o ganancias, frenará también la expansión de otras industrias y actividades conexas, inclusive el consumo del combustible —generoso proveedor de ingresos impositivos, y la consecuente construcción de caminos— y hará lento el desarrollo del proceso económico general.

Finalmente, una observación incidental: la medida fiscal que comentamos impedirá seguramente, por mucho tiempo, que nos sea dable contemplar el espectáculo, hoy corriente y normal en los Estados Unidos y en Alemania, por ejemplo, de las extensas playas de los establecimientos fabriles cubiertas con los millares de automóviles estacionados por sus obreros y empleados, que son sus dueños. El nuevo impuesto excluye esta posibilidad.

II. ¿ADONDE VAN LOS IMPUESTOS A LA NAFTA Y EL GAS-OIL?

EL Comité Ejecutivo del Consejo Vial Federal, compuesto este último por los presidentes o directores de las Direcciones de Vialidad de todo el país, ha hecho circular un "comunicado de prensa" en el que se censuran con cierta aspereza las disposiciones del Decreto Nº 10.670 del año 1961 —que el actual gobierno nacional no ha derogado—, que implica, se dice, un "escamoteo del recurso vial y un apartamiento de la clara letra y el explícito espíritu de la Ley" (de Vialidad) Nº 14467 (y del Decreto 505/58) mediante cuyo artículo 18º se crearon las bases para la formación del fondo para construcciones camineras por la Nación y las provincias. Por este motivo, al parecer, se ha suscitado una aguda discrepancia entre la Secretaría de Energía y Combustibles de la Nación y el nombrado Consejo Vial, que representa ampliamente los legítimos intereses provinciales en la materia.

No queremos entrar en esa controversia, por el momento. En cambio, sí queremos reiterar una inconclusa verdad, sabida hoy por todo el mundo y cuyo valor es absoluto en esta etapa del progreso económico mundial y argentino, y que ya hemos resumido en el comentario editorial de una edición anterior de AUTOCLUB: apenas si puede concebirse actualmente el desarrollo y progreso del país sin la construcción, a ritmo de aceleración creciente de una extensa y orgánica red de caminos pavimentados, "largos y buenos caminos". Esta construcción es y debe ser una primerísima prioridad en cualquier plan sensato de desarrollo cuya ejecución estuviese a cargo del Estado, nacional o provincial, y apenas si debe ceder en preferencia a algunos planes de obras de otro tipo: escuelas, hospitales e instalaciones sanitarias y para la provisión de agua, afirmación con la que, por supuesto, no queremos disminuir la importancia de otras, como la construcción de centrales eléctricas y diques para regadío aunque es evidente que estos dos sectores de obras públicas son más accesibles a la colaboración del capital privado que todas las que hemos mencionado en primer término, inclusive los caminos.

Estas breves consideraciones nos inducen a apoyar todos los esfuerzos e iniciativas que contribuyan a dar una base cierta y sólida, económica y financieramente hablando, a una política vial bien concebida, de largo alcance y de permanente ejecución. Y desde este punto de vista, es probable que las censuras que ha publicado el Consejo Vial Federal contra la Secretaría de Estado de Energía y Combustibles, no carezcan de justificación, en cuanto los fondos destinados a la construcción de obras camineras parecen tomar parcialmente otra ruta. También nosotros creemos que "en el principio" está el camino. •

LA DIRECCION



Los gauchos de Güemes con sus sombreros aludos y sus ponchos rojos han traído hace poco a Buenos Aires el recuerdo de las hazañas de sus antepasados.

Las casas viejas.
grises, con flores
vivas y tejas.

Los campanarios.
Los sacerdotes.
Los incensarios.

Los cerros —emes
romas— y el nombre
viril de Güemes.

La parsimonia
de un caballero
de la Colonia.

Un apellido
de siete vueltas,
muy distinguido.

Un guardamonte
y un gaucho, sucios
de guerra y monte.

El pueblo de Salta ha perpetuado en el bronce las épicas hazañas del general gaucho que se cubrió de gloria en un escenario grandioso e imponente.

CON LA SANGRE DEL CAUDILLO DEL MONTE SE INAUGURO LA PATRIA

SALTA: ARRIBA CIELOS Y ABAJO HISTORIA

Por GUSTAVO GARCIA SARAVI

Para AUTOCLUB
Fotos de JAIME G. FONT

CREO que fue en 1949 cuando estuve en la ciudad de Salta. Fui a dar una conferencia y a sacar fotografías. Fotografías de la gente, del aire, de los descubrimientos; esos perfiles y colores especiales que se captan únicamente con vocablos y que aspiran a penetrar —a veces con éxito y a veces no— debajo de la simple y un tanto desgastada superficie de las cosas. Retratos muy particulares que, con un poco de suerte, pueden llegar a ese mínimo de emoción y hermosura que se denomina poema. Una de aquellas instantáneas se llama, precisamente, Salta:

Tu escudo, Salta:
gules las uvas,
azur la palta.

Tu trayectoria:
arriba, cielos,
abajo, historia.

Versos de cinco sílabas con los que pretendí fotografiar una ciudad, un estado de ánimo, un habitante, una manera de ser del ser nacional, un retazo vigente y con hálitos de nuestros ayeres. Porque, indudablemente —logrado o no el poema—, la capital fundada en 1582 por el licenciado don Hernando de Lerma en la Provincia del Tucumán, es casi un poco la suma de aquellos sustantivos. Y además, por supuesto, presidiéndolo todo, una belleza y tipicidad que no se dan en el resto de la República.

Las ciudades argentinas, en efecto, son físicamente parecidas unas con otras. El observador imparcial no encuentra mayores diferencias entre Catamarca y La Rioja, Corrientes y Paraná, San Luis y Santiago del Estero, por ejemplo. La tierra, la plaza principal, la iglesia, las paredes, son más o menos iguales, una dulcísima vejez repetida más allá de las leguas y los silencido con las estrellas o las boleado-Aires (por su metropolitanismo), La Plata (por sus cuadraturas aún adolescentes), Córdoba (por su reciente combinación de fábricas y conventos), Mendoza (por sus acequias y limpideces). Y Salta, naturalmente. El resto es sólo el país, el alargado corazón que nos constituye.


JORGE E. VIDES
ALEJANDRO MEREDIA
J. M. PEREZ DE URBINDEA
JOSE I. DORRITI - MANUEL R. ARIAS
JUAN J. CAMPERO - JUAN J. VERGARA
JUAN A. ROJAS - APOLINARIO SARAVIA
P. PEREZ DE URIONDO - M. ALVAREZ PRADO
JOSE G. QUINTANA - BARTOLOME DE LA CORTE
PEDRO J. ZABALA - ANTONINO CORNEJO
FRANCISCO CORRITI - LUIS BURELA
B. RUIZ DE LOS LLANOS - TORIBIO TEDIN
GABINO SARDINA - PABLO LATORRE
MANUEL LAMPRANCO - MARIANO BOEDO
LUIS DIAZ - ANGEL M. ZERDA
EUSEBIO MOLLINEDO
COMANDANTE MAURIN
COMANDANTE HEMIDIETA
CAPITAN RIVERO
T. CHEL J. M. CHAVES
COMANDANTE BENAVIDEZ
TENIENTE GONZALEZ
CUEVAS

La población de don Hernando de Lerma, entre todas, es la que se asemeja menos a las otras. No en vano, casi es de España más que de la Argentina; del siglo XVIII más que de estos hoy, con apresuramientos y semáforos; de Güemes y de la guerra gaucha, más que de los métodos posteriores de darle al país su arquitectura definitiva. De algún modo perduran en sus cerros y calles las letras sacramentales de su fundación: "*...en nombre de la Santísima Trinidad, Padre, Hijo y Espíritu Santo, tres personas distintas y un solo Dios verdadero, e de la gloriosísima Virgen su bendita Madre e del Apóstol Santiago, luz y espejo de las Españas, y en nombre de su Majestad el Señor Rey Felipe Segundo...*", y las damas aristocráticas, los doctores en ambos derechos, los blasones en sus pórticos solariegos, las vajillas de oro y plata, los paños de terciopelo y seda, como dice Ricardo Rojas.

Y todas las formas del pasado que en Salta no pasan y se adhieren con fervor y lealtad al presente: ponchos y procesiones, guardamontes y barracanes, enredaderas y patios. Un orgullo de antes, vivo y legítimo hoy, sin mengua en la frase de Vicente Fidel López: "*...una de las ciudades más cultas y quizá la de trato más distinguido y más fino de todo el virreynato...*"

Porque nuestra capital del Norte sigue siendo esto y los demás atributos nobilísimos que embellecen y emocionan la historia nacional. Proclamas y consignas, memorias de lanzazos y cabildos, sueños y caballadas, pueblan aún el viento y sus horizontes. Juana Manuela Gorriti, en alguna parte, repite las estrofas populares dedicadas a Güemes:

"¿Dónde estás, astro del cielo?
¿Quién tu carrera cortó?"

Y el héroe que tiene en las diéresis de su apellido no sé qué parecido con las estrellas o las boleadoras, le informa a don Manuel Belgrano acerca de los "maturrangos": "*...Seguramente intenten incomodarnos con falsos amagos..., pero se engañan. Tiempo ha que todo está dispuesto de un modo que, a mi primera vez, se presenta los bravos que les harán sentir todo el peso del rigor, sin que sea necesario, mientras llega ese dichoso día, que se separen de sus labores y talleres ni del lado de sus familias...*"



La aplicación de procedimientos especiales en la toma de esta fotografía ha dado al viejo gaucho salteño, características legendarias de singular evocación.

Y en otra esquina cualquiera sueñan y sueñan los versos de Juan Carlos Dávalos o de los excelentes poetas de la última promoción, quizá la más seria y representativa del canto argentino contemporáneo. O las líneas casi olvidadas que suben por las guitarras:

"Este es el triunfo, madre,
de los salteños.
Antes eran esclavos,
¡aura son dueños!"

Este es el triunfo, madre,
triunfo de Salta.
Si hay caballos y lanzas,
¡nada nos falta!"

Ahora, desde lejos, evoco la ciudad donde estuve una vez y a la que no he podido volver nunca. Hace pocos años, sin embargo, compuse mi soneto *Güemes*. Y lo escribo nuevamente para acercarme de este modo, sin adioses, a aquella Salta del recuerdo y las devociones.

Allá en el Norte, altivo, intransferible,
como un torreón de furia, como un hito,
mágicamente eterno e infinito,
enarbola su muerte indestructible,

iza su batallón —la fe temible—
su silencio, sus lágrimas, su grito,
sus oscuros caballos de granito,
y este país de entonces, invisible,

tierra desarbolada, madre seca,
se agiganta en asombros y pedazos,
imprecación la paz, ira la rueca.

El caudillo del monte y la bravura
muele en su triunfo penas y lanzazos.
(Y en su sangre, la Patria se inaugura.) •



No, por favor, no lo priven de su Clarín. Porque él, como la mayoría de los hombres de buena posición económica, tiene diariamente una cita impostergable con Clarín. Y esto lo confirma una reciente encuesta.

PORCENTAJE DE LECTORES HOMBRES CON INGRESOS DE MAS DE $ 20.000 MENSUALES. DIARIOS MATUTINOS, DIAS HABILES (*).

CLARIN 28,5% Diario B 24,7% Diario C 17,1%

Clarín

Su diario predilecto

(*) "Encuesta Nacional de Diarios y Revistas", Organización Argentina de Encuestas.



IMPRESIONES GRE

ATENAS. EL

Por FERMIN

BUENOS Aires. Santos. Río de Janeiro. Victoria. Génova. Túnez. Trieste. Por fin, el mar Jónico y cerca, al alcance de los ojos, la primera tierra griega. Son las islas que bordean la costa occidental, desde el límite con Albania, al norte, hasta el extremo sur del Peloponeso. El barco, después de cerca de cuarenta días de navegación, las va costeando, desde lejos y, primero una, después de varias horas otra, y así desde la mañana hasta la noche. Manchas color malva, apenas dibujadas en un halo de niebla que hace esfumar los contornos. Arriba el cielo, sin una nube, uniformemente gris. Abajo, cerca, el mar; el mar color de violetas que cantó Homero, rizado ahora acá y allá, por pequeñas crestas de espuma blanca, que una tras otra se deshacen y vuelven a formarse hasta borrarse del todo a lo lejos. El barco avanza siempre. A la derecha, el mar sin límites. A la izquierda el perfil color malva de las islas. Corfú, Cefalonia —y detrás de ella, casi oculta por ésta, Itaca, el pequeño reino de Ulises—, Jacinto. Luego, el mar del Peloponeso y pequeña también, y distante, a la izquierda del barco, Citeria.

El mar, en la costa oriental del Peloponeso, se encrespa levemente. Siempre azul violáceo, coronado acá y allá por las pequeñas y leves crestas de blanca espuma. La proa del barco lo va abriendo en dos y a derecha e izquierda del surco, la masa de agua, como la tierra abierta por un invisible arado, se desplaza en ondas densas, encimándose unas sobre otras y brillantes ahora bajo el sol. Todavía lejos, en el horizonte, otras islas. Hydra, y por fin Salamina, frente al Pireo, el puerto de Atenas.

El viaje por mar ha terminado. Pisamos, por vez primera, tierra griega. Lo hicimos con una honda emoción que tratamos en vano de disimular. Desde jóvenes hemos amado esta tierra, donde nacieron Homero y Pindaro, Safo y Anacreonte, Esquilo y Sófocles, Aristófanes y Eurípides, Fidias y Solón, Sócrates y Platón.

Aquí nacieron también, como albas rosadas, bellos ideales de amor y de convivencia entre los hombres que mejoraron, dignificándola, la condición humana. Aquí vivió un pueblo que enseñó a todos los pueblos de la tierra cómo se vive y cómo se muere por la libertad. Esta tierra que pisamos es también nuestra tierra. Casi nos arrodillamos al pisar. Mientras los ojos, nublados por las lágrimas, miran el cielo, ahora claro y traslúcido, sin una nube. El trajín del puerto con los numerosos barcos, grandes y chicos, las banderas al viento, las grúas subiendo y

Pedazos de fustes de columnas, de capiteles, de estatuas mutiladas, esparcidos entre la maleza y de árboles unos pinos oscuros que armonizan con el mármol, son el marco de la Acrópolis.



DE UN VIAJE A GRECIA

CABO SUNION

ESTRELLA GUTIERREZ

Para AUTOCLUB

bajando de las bodegas al muelle, y del muelle a las bodegas, los enormes fardos oscilantes en el aire, los botes al costado de los transatlánticos; los altos edificios y los almacenes alineados a lo largo del muelle; las golondrinas volando y revoloteando por encima de los mástiles.

Atenas de día y de noche

Del Pireo, ciudad portuaria, abigarrada y en constante actividad, a Atenas, por la large carretera por la que van y vienen veloces automóviles y camiones. A la izquierda, la mole rectangular, con las tres hileras de altos ventanales enmarcados en esbeltas columnas cuadrangulares, del planetario Eugenides, único en este extremo oriental de Europa, levantado gracias a la generosa donación del armador Eugen Eugenides, muerto hace años. Y de pronto, los edificios nuevos y viejos van haciéndose cada vez más frecuentes y entramos en Atenas.

Atenas, acogedora y limpia, con árboles —ahora sin hojas— y amplias avenidas flanqueadas de altas construcciones. Ni muy antigua ni muy moderna, parodiando, al revés, el verso de Darío. Alegre y simpática, de nobles edificios y de anchas aceras por donde circula la gente sin excesiva prisa, como gustando el minuto. Esta es la Plaza Constitución, enorme, con escalinatas que bajan a amplias terrazas más bajas que el nivel de la calle, rodeada de altos edificios. Cerca, el Jardín Real. Y enfrente, nuestro hotel.



Los turistas que en caravana incesante recorren las ruinas, evocadoras de un pasado esplendor, admiran en silencio, casi con unción, las columnas acanaladas y los frisos mutilados.



Unos minutos sólo, los suficientes para instalarnos y dejar el equipaje. Y en seguida, a caminar por la ciudad, a recorrer, sin guías, las calles desconocidas, oyendo hablar el griego, confundidos, hermanados con los hijos de esta ciudad en la que, por extraño y raro que parezca, no nos sentimos en ningún momento extranjeros.

Atenas de noche. Salimos del hotel y tomamos, al azar, por calles estrechas y empinadas que parten desde donde está nuestro hotel, desde los fondos de éste, hasta una suave colina que se presiente a lo lejos. Calles estrechas, con luces que van subiendo, torciéndose aquí y allí, en un laberinto pintoresco y atrayente. Pequeños negocios de barrio: panaderías, elementos de fotografía, tabernas y restaurantes populares. Muchas tabernas y restaurantes populares, pequeños, con seis o siete mesas tan solo, rodeadas ya por alegres parroquianos que hablan en voz alta y cantan, respaldándose en los gruesos toneles que se alinean junto a las rústicas y encaladas paredes. Arriba de las estrechas

hendiduras en las callejas, el cielo, oscuro y sin estrellas ahora. Estamos —lo sabemos después—, en Plakas, el barrio antiguo de la ciudad, casi tal cual estaba en la época de la independencia, hace más de un siglo, época de la que datan la mayoría de las construcciones, aunque algunas son más antiguas aún. Aquí estuvo, muchísimos siglos antes, la primitiva Atenas, la ciudad que tantas y tan hermosas y trascedentales cosas enseñó al mundo. De pronto, una impresión tremenda, inolvidable. Un impacto, como diríamos ahora. Allí, en lo alto de la estrecha calle que se empina cada vez más, un promontorio, y arriba, iluminado, el Partenón. El corazón nos golpea fuertemente el pecho. Aquel blanco frontón triangular, aquellas blancas columnas dóricas, aquella blanca y casi aérea arquitectura iluminada por una luz que parece descendida de los cielos, es la lección de belleza y eterna armonía que recibimos en el despertar de nuestra vida. Ahora concreta y visible, a lo lejos, ante nuestros ojos. La realidad —se dice— es siempre inferior a lo que soñamos o imaginamos. Pero el milagro de belleza y armonía del Partenón no nos defrauda, y nos quedamos mirando el blanco resplandor un largo rato, dialogando con él, recibiendo su mensaje, su penetrante lección.

La parte nueva de la ciudad

A la mañana siguiente, en la parte nueva de la ciudad. Otra vez la Plaza Byndagma o Plaza Constitución, y las dos avenidas céntricas más populosas y elegantes: la avenida Venizelos, por donde tomamos, y la avenida Stadiou, por las que se va y se regresa— de la Plaza Constitución, centro de la ciudad, a la Plaza Omonia, también núcleo importante del alto comercio de Atenas. Ejes, ambas avenidas, de la moderna Atenas. En la Venizelos se alzan, a la derecha, uno después de otro, los tres edificios de la Academia, la Universidad y la Biblioteca Nacional. Tres cuerpos de edificios monumentales, en pleno centro moderno de la ciudad, pero de estilo clásico. He aquí la Academia: una ancha escalinata de mármol. A derecha e izquierda, en la parte superior de la misma, sobre dos basamentos cuadrangulares, dos estatuas de tamaño natural, de cuerpo entero, de dos personajes de la antigüedad vestidos con la túnica griega. Luego otra escalinata, esta vez de todo el ancho del edificio, y las seis columnas jónicas sosteniendo un apaisado frontón triangular con figuras que representan el nacimiento de la diosa Atenea. Y a la derecha e izquierda del edificio, sobre dos columnas también jónicas más altas que éste, dos estatuas, la de Apolo y la de Palas Atenas. Al regresar por la avenida Stadiou, flanqueada de cines, bancos y negocios de lujo, hacia la Plaza Constitución, en el ángulo este de la pequeña plaza Klafthamonos, la iglesia bizantina de San Teodoro, reconstruida hacia la mitad del siglo XI, con la bella puerta coronada por un arco. Y en el costado este de la plaza Constitución, el Viejo Palacio, erigido en 1833-1834, en seguida también de la liberación del dominio turco, y que fue la residencia de Otto, primer rey de la Grecia liberada, hoy albergue de la Cámara de Diputados, el Consejo de Estado y el Ministerio de Defensa Nacional. Palacio visible desde la plaza, con su amplia y elevada terraza, en lo alto del muro, a la que se sube por una monumental escalera de dos alas, y de donde arranca el Jardín Real, hoy jardín público, una inmensa isla de verdor en medio de Atenas.

Visita a la Acrópolis

Subimos ahora, en la fría mañana de invierno, a lo alto de la Acrópolis. Primero en automóvil, por el camino de rampa. Luego a pie, avanzando por el sendero bordeado de restos de mármoles; pedazos de fustas de columnas de capiteles, de estatuas mutiladas, esparcidos entre la maleza, y de árboles: unos pinos oscuros que armonizan a las mil maravillas con los mármoles que blanquean a la derecha e izquierda. Por fin, casi resbalando sobre las enormes piedras del suelo, los Propileos, el Partenón a la derecha, lejos, sobre una plataforma, y más cerca, junto a los Propileos, el templo de la Victoria Aptera; el Erecteión a la izquierda, con las cariátides sosteniendo la deteriorada cornisa, sobre la que se han posado, fugazmente, unas palomas grises. El Partenón, casi destruido en su flanco derecho por un bombardeo en el siglo pasado. En lo más alto de la Acrópolis. Con sus columnas dóricas acanaladas y, en lo alto, los frisos mutilados y la gracia del frontón, abierto ángulo de singular blancura —como la de todas las piedras de la sagrada colina—, que apunta al cielo, gris y nublado ahora. El Partenón, aquí, a la vista de nuestros ojos. Nuestras manos se posan en la superficie acanalada de sus columnas, como acariciando la belleza corporizada, joven y fresca a través de los siglos. Detrás del Partenón, el Museo, riquísimo en restos de arte ático, hallados en el lugar, y abajo, tras las ramas desnudas e invernales, el santuario de Esculapio, el pórtico de Eumenes, los teatros de piedra, descubiertos, de Dionisos —afortunadamente sin restaurar, como ha llegado hasta aquí a través de los siglos— y el de Herodes Atico u Odeón, que aún se usa en los festivales del verano. Y cerca de la Acrópolis, y visibles desde arriba de la roca, el Areópago, el Pnix, la cárcel de Sócrates, el monumento a Filopapo y el templo de Hefaistos o de Teseo, en el antiguo Agora.

Bajamos de la Acrópolis, y a los pocos minutos estamos en el Agora Romana, viendo los restos de lo que fue la Biblioteca de Adriano, sobre la calle de Areas, y cerca, la Torre de los Vientos, el Reloj de Andrónikos Kirristo, y al sur, el monumento de Lisistratto, el arco de Adriano y el templo de Júpiter Olímpico, con sus esbeltas columnas corintias, lo único que, con la delgada cornisa que se sustenta sobre ellas, ha quedado en pie. Y lejos, más allá de la Acrópolis, recortándose en el cielo grisáceo, las cimas del Pentélico y del Licabeto.

El Cerámico y la Academia

Entramos ahora, por unos momentos, en el cementerio del Cerámico. A la derecha de la Puerta Sagrada, que acabamos de franquear, un pequeño Museo, y abajo, descendiendo, una depresión del terreno en la que blanquean algunos mármoles. Y aquí y allí, restos de la primitiva muralla de Atenas, construida por Temístocles. Y enseguida, la antigua ruta de la Academia, de unos cuarenta metros de largo, bordeada de tumbas. Henos aquí en el cementerio del Gran Cerámico, como se le llamaba, en esta soledad de arbustos y mármoles rotos, en esta mañana de invierno, ante las tumbas de Solón, Pericles, etc. Aquí resonaron, en otro tiempo, famosas oraciones fúnebres de Pericles, de Lysias. Y avanzamos por entre lápidas cubiertas de inscripciones, por entre rotas columnas, apartando de vez en cuando las ramas espinosas que cubren las ruinas, oyendo, como ahora, el trino de un pájaro oculto en los árboles.

Cerca del Cerámico, vemos el lugar donde estuvo la primitiva Academia de Platón, en lo que se llamó el bosque de Academus. Nos conducen allí unos chicos, cinco o seis, de ocho a diez años, entre ellos una pequeña, de rubias trenzas, cuya sonrisa y simpatía, deseosa por mostrarnos el célebre lugar, no olvidaremos nunca. Allí, tras el alambrado que impide el acceso al lugar, enseñó Platón a sus discípulos. Ahora, soledad y silencio. No oímos ya la voz del autor de los **Diálogos** —ríos de eterna sabiduría y de eterna belleza que fluyen desde el fondo de los siglos, sin extinguirse nunca—, pero ahí está el cielo de Atenas, de una claridad dulce y deslumbrante; ahí está la lección del

(PASA A LA PAG. 159)



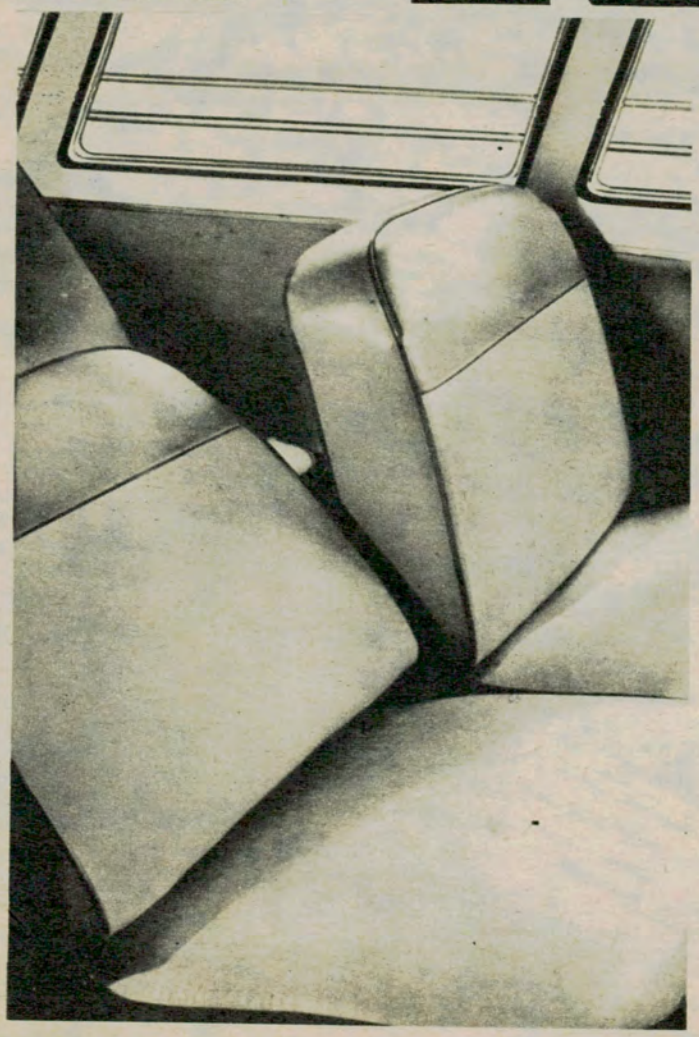
En la mañana luminosa, los visitantes de la Acrópolis observan las piedras de la sagrada colina y acarician con su mirada la belleza corporizada, joven y fresca a través de los siglos.

No se mancha
Resiste ácidos y abrasivos
No lo afectan la suciedad y el uso
No encoge
No se "afloja"
No se deforma
No lo daña el jabón
No lo afectan los detergentes
Es absolutamente impermeable
No se agrieta

PUEDE PEDIRSE ALGO

No es inflamable
Es liviano
No pierde color
No desgasta la ropa
Soporta el sol
Soporta la lluvia
Tiene variedad de dibujos
Tiene variedad de texturas
Tiene variedad de colores
Se cose
Se pliega
Se abrocha
Se frunce
Se clava
Se pega

¿ASÍ?



PLAVINTEX

Tela plástica reforzada con textil

EL MATERIAL MAS EXTRAORDINARIO PARA TAPIZAR AUTOMOTORES

Con solo pasarle un trapito húmedo queda "Siempre como la primera vez"!

Ancho: 137 a 140 cm.

Otro producto de

PLAVINIL ARGENTINA S.A.I.C.

Av. Belgrano 367 Tel. 33-8361 al 65 - Buenos Aires

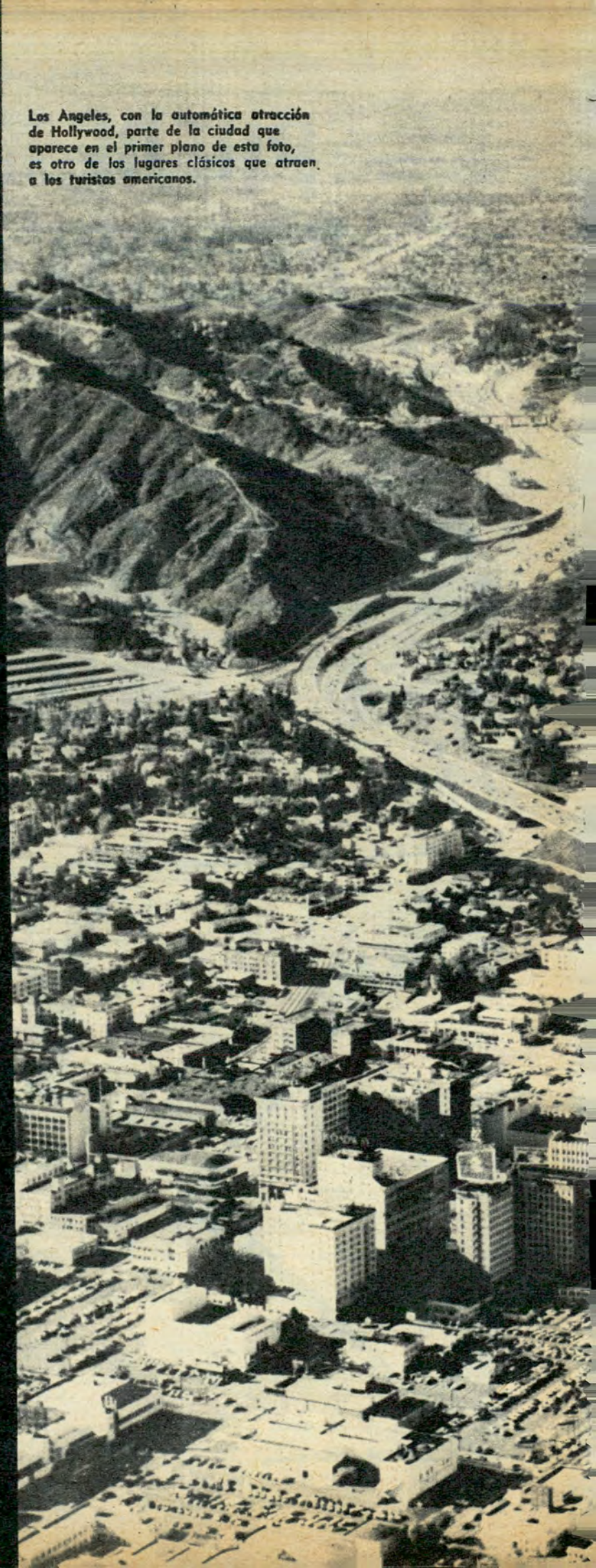
EL TURISMO EN EL PAIS DEL TURISMO

Su industrialización tiene en el camino un decisivo factor de desarrollo

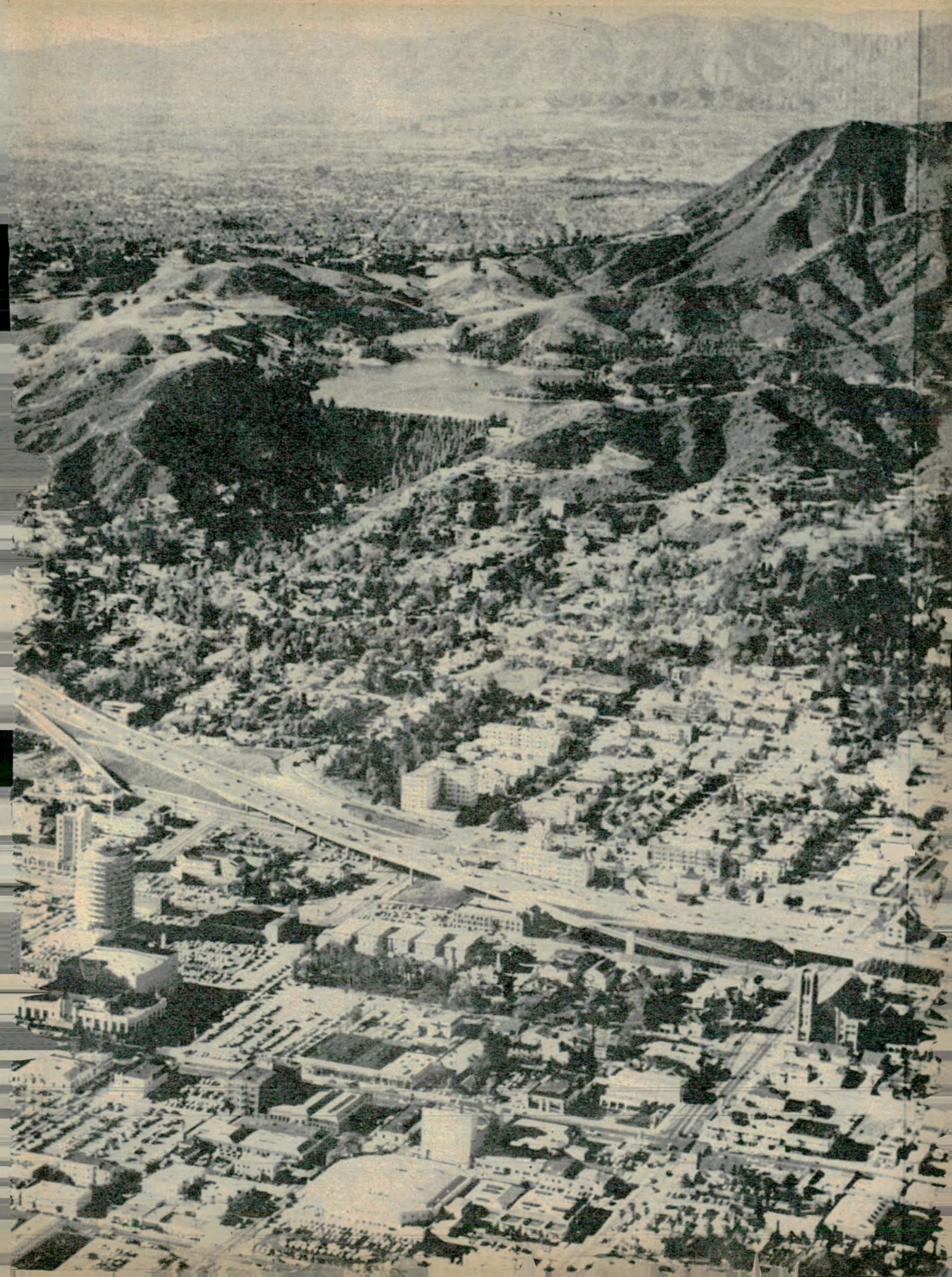
Por HORACIO ESTOL

para AUTOCLUB

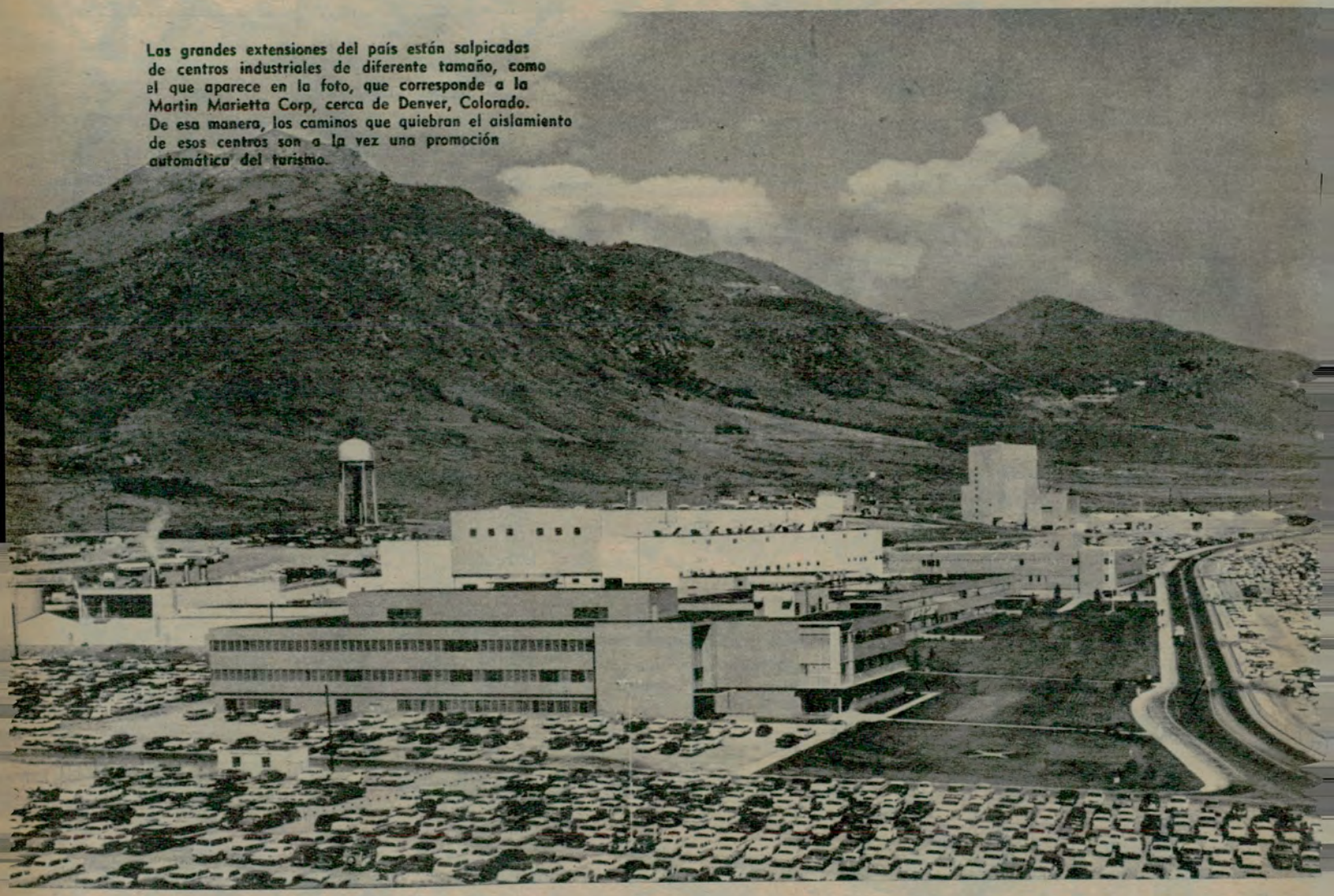
EL año pasado, la población de Estados Unidos gastó 16.000 millones de dólares haciendo turismo dentro de su propio país. Este único dato estadístico bastaría por sí solo para demostrar la importancia económica que aquí tiene el turismo, y justificar la afirmación de que éste es el país del turismo. Es decir, el país donde el turismo contemporáneo ha llegado a su máxima expresión. Otras estadísticas más conocidas complementan esa idea: Hay 6.200.000 kilómetros de caminos, 79 millones de automotores, 64.000 moteles, etc., etc., porque si bien los caminos, los automotores y los moteles no tienen funciones exclusivamente turísticas, igual son inseparables del desarrollo del turismo y viceversa —que es lo más importante— porque el turismo también es un factor de desarrollo de los caminos, los automóviles, los moteles y todo lo demás que directa o indirectamente se le asocie.



Los Angeles, con la automática atracción de Hollywood, parte de la ciudad que aparece en el primer plano de esta foto, es otro de los lugares clásicos que atraen a los turistas americanos.



Justamente, éste es el aspecto del turismo que queremos tratar; el turismo como factor de desarrollo. Una forma de hacerlo sería pasando revista a la historia económica de este país en los últimos cincuenta años; otra forma se ofrece en infinidad de informaciones de actualidad. Y vamos a tomar una de éstas porque, además de documentarse el punto que nos interesa, su difusión puede tener carácter de servicio público en lo que respecta a la circulación de ideas correspondientes a la solución de problemas que, en diferente escala, no nos son extraños.



Las grandes extensiones del país están salpicadas de centros industriales de diferente tamaño, como el que aparece en la foto, que corresponde a la Martin Marietta Corp, cerca de Denver, Colorado. De esa manera, los caminos que quiebran el aislamiento de esos centros son a la vez una promoción automática del turismo.

Los Apalaches

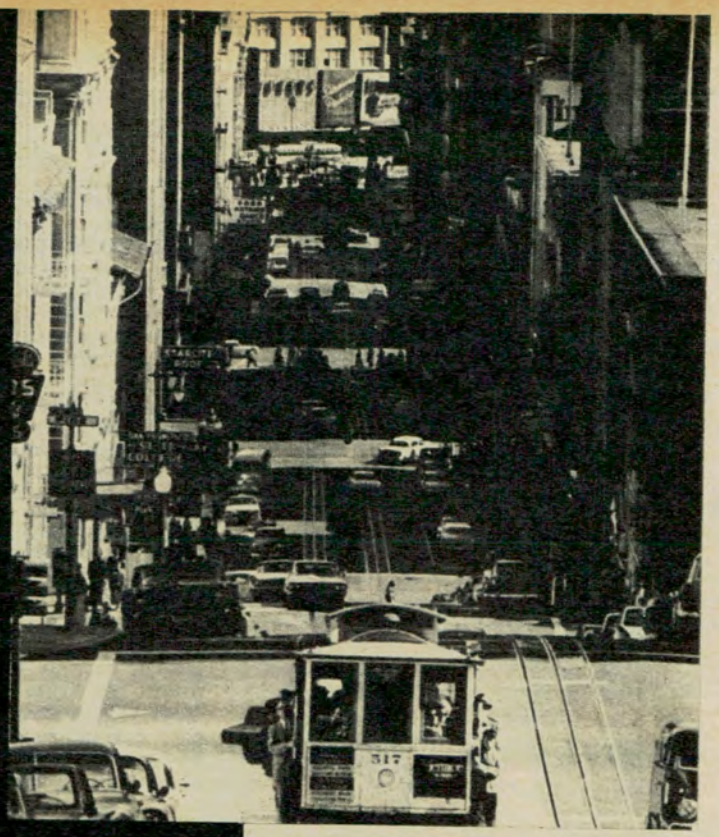
Comenzaremos por el principio, señalando que una parte del territorio de Estados Unidos, conocida como la región de los Apalaches, que se encuentra vecina a la costa atlántica del país, está formada por fragmentos de diez Estados y abarca una superficie de 408.750 kilómetros cuadrados, con una población de 15.600.000 habitantes. Además de la identidad geográfica, esta región tiene un común denominador en su tipo de economía, economía que constituye uno de los problemas que el presidente Johnson aspira a resolver con la ley denominada de guerra a la pobreza, porque éste es uno de los sectores del país que han quedado atrás en relación al desarrollo general.

La región está regada por diecisiete ríos importantes que abastecen de agua a un centenar de lagos artificiales, y las tres quintas partes del territorio se encuentran cubiertas de bosques. Eso no impide que el paisaje esté lleno de contrastes a favor del terreno montañoso que va desde las suaves colinas de Ohio, Pennsylvania, Alabama y Georgia, hasta el pico del Blue Ridge, al oeste de Carolina del norte, que tiene 1.800 metros de altura. El 88 % de la tierra de esta región es de propiedad privada y el resto está formado por algo más de 1.400 lugares públicos de recreo que cubren 4.500.000 hectáreas. Dentro de la zona se encuentran 23 represas del T.V.A. con 161.000 hectáreas de tierra y 160.000 hectáreas de agua destinada a fines recreativos. También hay 17 parques nacionales y 150 parques de los diferentes Estados, y aunque las únicas ciudades importantes de la región sean Pittsburgh y Birmingham, hay en total 56 aeropuertos.

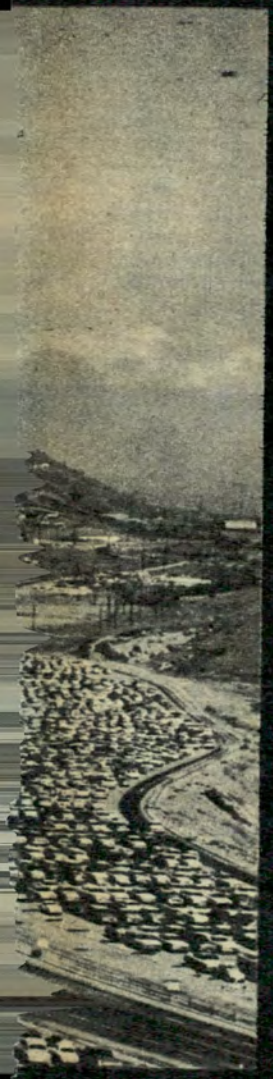
Problema y programa

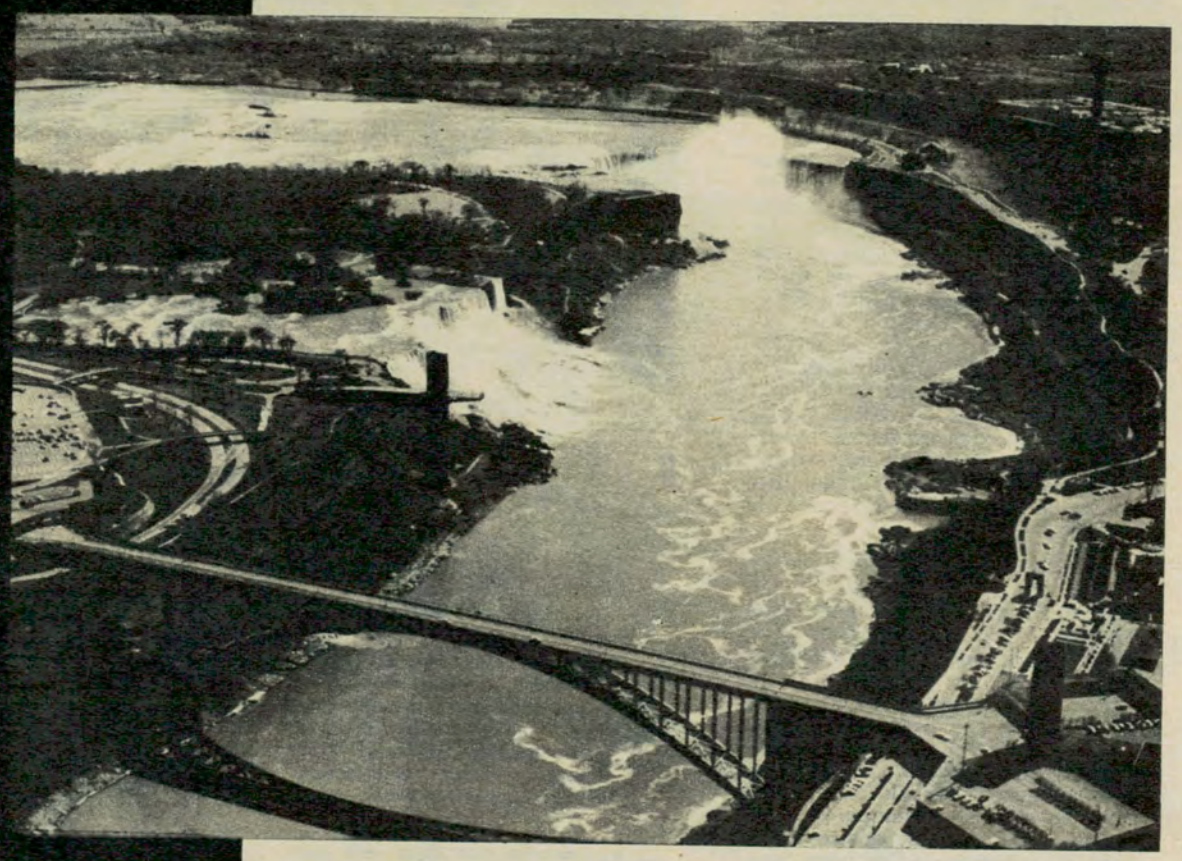
El promedio de ingresos per cápita en esta región, es 35 % menos que en el resto del país, al tiempo





Para la población de la costa del este, San Francisco a una distancia de 5.760 kilómetros, con su fisonomía europea, sus calles empinadas y su clima benigno, representa una atracción turística poderosa.





Un aspecto de las cataratas del Niágara, que figuran entre los lugares que contribuyeron al desarrollo inicial del turismo en Estados Unidos, atrayendo primero a la población del nordeste y luego a la de todo el país.



El turismo está al alcance de los niveles más modestos gracias al ómnibus, cuyos servicios, hoy, constituyen —después de la aviación— el medio de transporte público que se ha desarrollado con mayor velocidad en las últimas décadas.

En 1963 se organizó la Comisión Nacional de los Apalaches con representantes del gobierno fedral y de los diez Estados que integran la región, por entenderse que el problema global que allí se presenta, demanda el planeamiento de una solución también global. Las sugestiones, estudios y planes correspondientes, divididos en dos etapas de cinco años una, y veinte la otra, están contenidos en un folleto de 93 páginas dado a la publicidad por esa Comisión, del cual tomamos las informaciones relacionadas con los aspectos que nos interesa destacar.

La primera parte de la empresa tiene que ver con la ley de Desarollo Regional de los Apalaches, que se encuentra actualmente en el Congreso, en la cual se programa un gasto de 1.077.200.000 dólares en un plazo de cinco años. Y vale la pena conocer la distribución que se hará de esos fondos. Hay 840 millones de dólares destinados a la construcción de caminos, 5 millones a la reforestación (?), 21 millones y medio para la restauración de zonas mineras, incluyéndose preservación de la pesca y la fauna salvaje, 5 millones para investigar las reservas de agua de la zona y otros 6 mi-

que el índice de desocupación es 2,1 % más alto. A su vez, el índice más elocuente sobre la diferencia de niveles se encuentra en la distribución también per cápita de los gastos provenientes de cosas como hoteles, lugares de recreo y diversión, servicios personales, reparación de automóviles, etcétera, que en el cuadro nacional es de 189 dólares y 96 en los Apalaches.

llones para el control de las impurezas del agua. El resto de los fondos se dedicará a: salud pública 69 millones, campos de pastoreo 17, escuelas vocacionales 16, programas de ayuda 90, administración local del programa 5.500.000, y administración federal del mismo, 2.200.000 dólares.

Primero, caminos

Conviene señalar, en función del dinero que se destina a la construcción de caminos, la importancia vital que se les reconoce en la estructuración del programa. La segunda etapa de éste, a desarrollarse en un plazo de veinte años, contempla la construcción de más caminos con un total de 4.200 kilómetros, a un costo de 1.200 millones de dólares. Lo interesante es que no se trata de construir caminos —como ocurre siempre— para descongestionar una determinada intensidad de tránsito, por la simple razón de que ese tránsito no existe; se los construirá, en cambio, para que satisfagan las necesidades creadas por la afluencia de turistas que promoverán esos caminos. Al respecto, la Comisión dice: *Esto, según se espera, creará una gran industria de turismo en esas extensas regiones salvajes, creando a la vez oportunidades de trabajo para millares de personas.*

La especulación que se hace está apoyada en hechos serios. El año pasado, la región de los Apalaches fue visitada por unos 30 millones de turistas, de los cuales algo menos de 11 millones procedían de otros lugares que no fueran los diez Estados que integran la región. Esto explica que en el plan de desarrollo a 20 años se contemple la inversión de más de mil milones de dólares en nuevos lugares de recreo, lagos artificiales y todas las demás facilidades indispensables para atraer a los turistas que podrán llegar utilizando los caminos que se construirán a ese efecto.

Vacación y trabajo

La región de los Apalaches contiene el 41 % de la superficie y el 28,8 % de la población correspondiente a los diez Estados que la forman, pero nunca ha atraído más que el 24,6 % de la actividad turística. Esto se debe a que buena parte de cuanto representa en esta zona una segura atracción para el turismo, es al mismo tiempo el principal obstáculo que se opone al turismo. Al respecto, la Comisión puntualiza en su estudio que: ... *el principal factor del subdesarrollo de la región son las barreras que representan las montañas, por cuya causa muchas zonas han quedado prácticamente aisladas, pues no existen caminos o los que existen no son adecuados.*

No debe suponerse, sin embargo, que nunca se ha hecho nada en esta región. Se calcula que en el campo del turismo, las inversiones privadas en el Valle de Tennessee sumaron 120.500.000 dólares desde 1933 hasta 1960. Lo que ocurre es que sólo se ha hecho algo en los lugares más accesibles, por simples razones de proporción. La empresa privada nunca hubiera podido afrontar la obra que ahora realizará el gobierno federal para facilitar, precisamente, las inversiones privadas que serán, como siempre ha ocurrido en la historia de Estados Unidos, el principal factor subsecuente del desarrollo de la región.

Un ejemplo

Lo que todo este programa puede significar para la economía de la región de los Apalaches, está ilustrado por lo que ha ocurrido con el Blue Ridge Parkway. Se trata de un camino que se comenzó a construir en 1935 y que se completará en 1966, a un costo de 95 millones de dólares, aportados por el gobierno federal. En 1961 solamente, seis millones de turistas gastaron 60 millones de dólares a lo largo de los 750 kilómetros que tiene ese camino, entre Shenandoah y el parque nacional de Great Smoky Mountains. Apoyándose en este antecedente, la Comisión recomienda la construcción urgente del Allegheny Parkway en un tramo de 570 kilómetros, dentro del territorio de Virginia del oeste, porque ese camino permitiría la duplicación de los siete millones de turistas que llegan a ese Estado todos los años, promoviendo ingresos por valor de 70 millones de dólares. Además, la existencia de ese camino crearía trabajo permanente, directa e indirectamente, para 3.000 personas, y para otras 10.000 durante la temporada de verano. Demás está decir que, simultáneamente, ese camino será un factor automático de desarrollo para toda la zona que atraviesa, aunque la base de su financiación no gire en torno al resultado del desarrollo general, sino simplemente en función de los beneficios generados por el aumento del turismo.

El caso - piloto

Mucho más expresivo que el papel que se le adjudica al turismo en el desarrollo de la región, es el caso que se ofrece con la proyección y el impacto de otro proyecto, que podría considerarse como un caso-piloto. Se trata de una obra cuya finalidad es exclusivamente turística y que consiste en la construcción de un gran centro de recreo junto a un lago de Pennsylvania. El pro-





Los moteles, como el que se ve en el grabado, desde los más lujosos a los más modestos han sido en Estados Unidos el segundo factor, inmediatamente después del camino, de gran influencia en el desarrollo del turismo moderno dentro del país.



También en San Francisco, el barrio chino, el más importante de Estados Unidos, supone para el turista uno de los atractivos extra que se suman a la ciudad.

yecto incluye por lo menos tres moteles de primera clase, una pequeña población pionera, una cancha de golf, un parque con fauna salvaje, una sección de bungalows para recién casados, un centro de arte, canchas de tennis, piletas de natación, picaderos, un embarcadero en el lago, cabinas individuales, terrenos para camping y picnics, un pequeño ferrocarril de trocha angosta, pista para esquiar y un stand de tiro. El costo total de la obra será algo inferior a los 30 millones de dólares y la mitad de esa suma será aportada por inversiones privadas.

La Comisión considera tres aspectos principales como resultado de la existencia de ese centro. Primero se dará trabajo permanente a 950 personas, mientras otras 950 serán absorbidas por los servicios; calculándose un sueldo promedio de 5.200 dólares anuales para cada una de esas personas, se pagarán en sueldos 9.900.000 dólares al año. En segundo lugar, la concurrencia diaria de 50.000 visitantes que gastarán, término medio, 4 dólares diarios, representarán para el paraje un ingreso de 200.000 dólares por día durante los cuatro meses de verano. Agregándose a esto un ingreso de 25.000 dólares diarios durante el resto del año, la existencia del centro determinará un gasto anual de 30 millones de dólares en un lugar donde ahora nadie gasta un centavo. Finalmente se señala, en tercer lugar, que ese centro le dará vatalidad a la zona, cosa que a su tiempo atraerá nuevas industrias, creará nuevas fuentes de trabajo y ofrecerá oportunidades para nuevas inversiones.



Las playas de California, no "descubiertas" aún internacionalmente, son otro de los grandes atractivos que influyen en la gran corriente de turismo que tiene ese Estado.

Del lujo a la industria

A poco que se reflexione sobre esta información que ofrecemos, aunque sea superficial, se apreciará en toda su magnitud cuál es el papel vital que corresponde al turismo en la sociedad moderna. Lo primero que hay que entender es que el turismo no es un lujo sino una industria, cosa que se comprueba en todas partes donde se lo ha tomado en serio. En México, por ejemplo, en los últimos 19 años, los ingresos producidos por el turismo ascendieron de 30 a 655 millones de dólares; la importancia de esta última suma se aclara en el contexto de la economía general del país, ya que las exportaciones de algodón —y en el orden mundial México ocupa el segundo lugar, después de Estados Unidos— produjeron el año pasado 191 millones de dólares. A mayor abundamiento, en Francia, el turismo es una fuente de divisas (707 millones de dólares en 1963), dos veces más importante que la propia industria automovilística...

Por supuesto, la estructura industrial del turismo comienza con el camino. Pero sería peligroso hacer esta afirmación sin puntualizar que, como se demuestra en Estados Unidos sin que exista contraprueba en ninguna otra parte, al hablar de *camino* se sobreentienden dos hechos fundamentales e inseparables, porque se complementan: se habla de caminos realmente modernos, lo que significa caminos de peaje, visto que la construcción y mantenimiento de este tipo de caminos sin peaje, constituye una empresa que ni aún el gobierno de Estados Unidos puede afrontar, aunque se trate de uno de los países que tienen más recursos.

Es indudable, también, que la industrialización del turismo no termina con el camino. Como lo hemos visto en esta información, envuelve muchísimas cosas más. Pero el camino es la columna vertebral de esa industrialización si se aspira a que, como lo documenta el caso regional de los Apalaches, el turismo cumpla la doble función de ser, además de todo, un decisivo factor de desarrollo. •

LA CASA DE LA RADIO Y TELEVISION FRANCESA



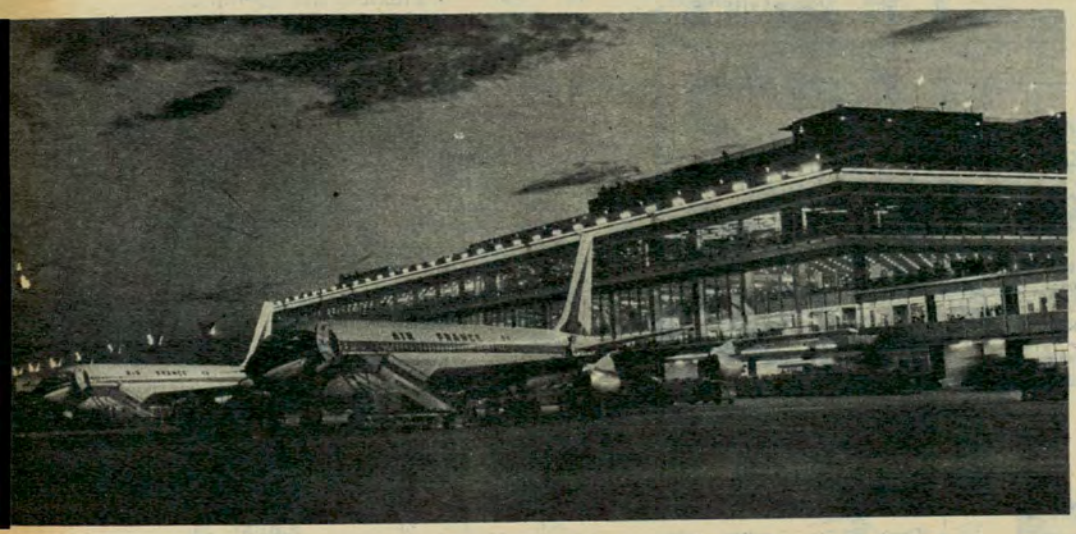
LA casa de la Radiodifusión y Televisión Francesa (R.T.F.) ha sido inaugurada a fines de 1963 en París.

No sólo se trata de la Casa de la Radio más importante del mundo, sino, asimismo, el mayor complejo arquitectónico francés que haya sido construido hasta la fecha por parte de una empresa pública. Sus 150.000 m² representan cerca de tres veces la superficie de la Plaza de la Concordia.

En el centro, una corona circular de unos 70 m de circunferencia y 20 m de altura, encierra una torre rectangular de 21 plantas, con 15 m por 30 m en su base y una altura total de 65 m.

La Casa de la R.T.F., que refleja su perfil en las aguas del Sena, constituye, por su sencillez y la esbeltez de sus líneas, un veraz testimonio de la arquitectura de nuestra época.

EL AEROPUERTO DE ORLY ES EL PRIMERO DE EUROPA CONTINENTAL



EL aeropuerto de Orly, situado al sur de París, es el primer aeropuerto de Europa Continental.

En comunicación con París por medio de un ramal de la autopista del sur, este aeropuerto ocupa una extensión de 1.080 ha., a las cuales cabe añadir 410 ha. para la construcción de una segunda pista principal.

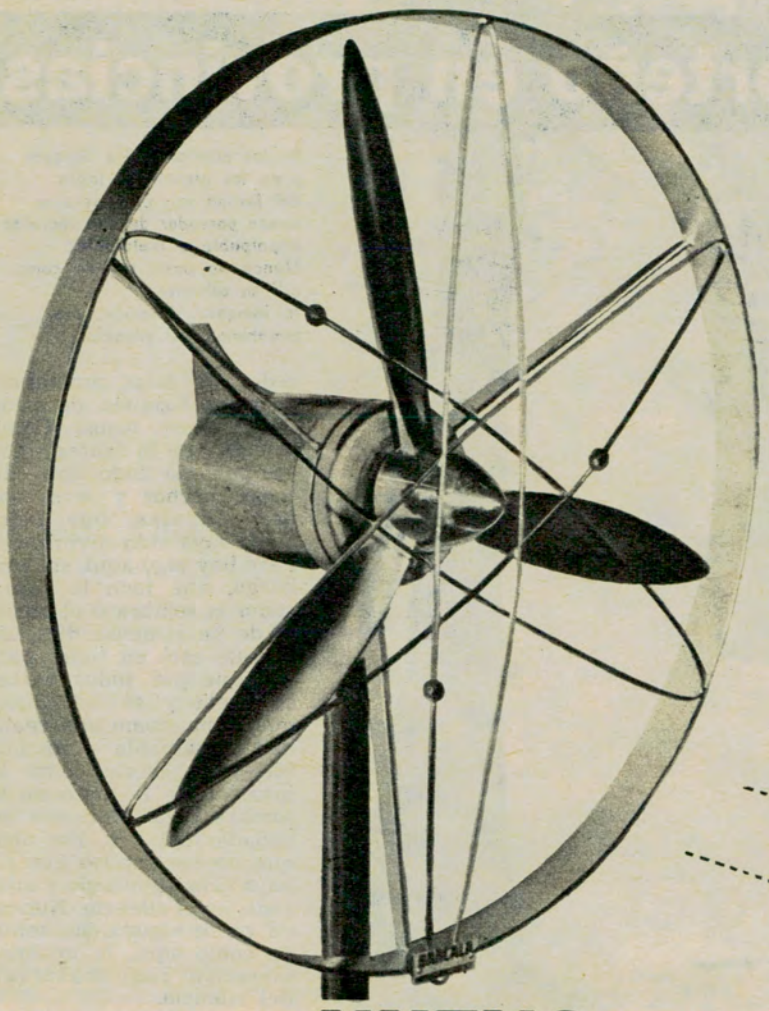
Dichas instalaciones comprenden un paralelepípedo de 200 m de longitud y 70 m de anchura, compuesto por dos sótanos y seis plantas, prolongado en cada uno de sus extremos hacia el este y el oeste por dos alas que permiten el acceso cubierto a los puntos de aparcamiento de los aviones.

Las Instalaciones Terminales de Orly pueden recibir actualmente cuatro millones de pasajeros anualmente. Las ampliaciones posteriores permitirán recibir de 6 a 8 millones de pasajeros por año.

FRANCIA

El Dr. CESAR C. CARMAN, presidente del Automóvil Club Argentino, ha escrito estas palabras para AUTOCLUB, con motivo de la visita del General Charles de Gaulle a nuestro país:

"La eminencia del General Charles de Gaulle, Presidente de Francia, en la historia europea de los últimos veinticinco años, seguramente los más dramáticos de este siglo tan pródigo en catástrofes como en grandes progresos en todos los campos del saber y de la técnica, hace innecesario destacar la gravitación de su personalidad en el escenario mundial. En cambio, su visita a nuestro país, que tanto promete para el fortalecimiento de los lazos espirituales que tradicionalmente vinculan la civilización argentina con la depurada cultura francesa, nos brinda una jubilosa oportunidad para recordar, en presencia de uno de sus adalides, la incansable lucha secular que Francia ha sostenido para arraigar en la conciencia de los pueblos los principios de la libertad y de la dignidad del hombre. La Gran Enciclopedia y la generación que la produjo, así como la Revolución del 89, son sólo jalones, pero no aislados, en el glorioso historial de sus creaciones y de sus sacrificios, cuyos frutos ha recogido la humanidad entera; y hasta sus crisis más dolorosas, como la que padeció entre 1940 y 1945, sirvieron de portal abierto sobre los ansiados horizontes de un mundo mejor y más feliz. Al levantar los brazos para recibir al general de Gaulle, el corazón argentino se estremeció para agradecer a Francia el divino don de su ciencia, de su arte y de su espíritu, que han contribuido al embellecimiento de la vida sobre la tierra."



para su industria o comercio

SOPLAN BUENOS VIENTOS

con el NUEVO circulador de aire BARCALA

(PAT. EN TRAM.)

Tripala

SEGURIDAD DE UNA SOLA PIEZA

Primero, fue la **BIPALA.** Se impuso con rotundo éxito. Y ahora, siempre investigando nuevos sistemas, mecanismos y diseños, para satisfacer las constantes necesidades de la industria y el comercio, hemos creado - casi con un concepto aeronáutico - la **TRIPALA** para toda nuestra línea de circuladores.

... y aquí no termina la novedad. El cambio es total, por dentro y por fuera:

- Nuevo chasis aerodinámico
- Parrillas protectoras de nuevo diseño
- POTENTE MOTOR BLINDADO
- Rulemanes autolubricados
- Andar totalmente silencioso
- Tres veces más caudal de aire
- Sencillísima instalación
- Inversión mínima por su bajo costo y consumo
- En distintos modelos hasta 40 pulgadas... y siempre, la línea de la clásica **BIPALA**

TODOS CON UNA GARANTIA TOTAL DE DOS AÑOS... Y RESPALDADOS POR 10 AÑOS DE EXPERIENCIA

Asesoramiento y service integral

Envíos al interior

Extractores y circuladores BARCALA - HIPOLITO YRIGOYEN 3235 - T. E. 87-2593 - Capital

Zonas disponibles para representantes en el interior del país.

Descuentos a socios del A. C. A.

EL BOSQUE SILENCIOSO

Por tierras de los Vuriloches

Por
CORDOVA ITURBURU
Para AUTO CLUB



En las montañas, los bosques y en los escondidos lagos del lejano sur, el viajero se siente poseedor de una realidad impalpable e ineludible. Nunca en parte alguna como allí se advierte la inmensa vibración, casi inmaterial, del silencio.

NO lejos de San Carlos de Bariloche, no lejos, por tanto, de la riberas suntuosas del Nahuel Huapi, el de las honduras transparentes y los verdes y los azules con sabor a piedras preciosas, unos pocos kilómetros hacia el suroeste, se tiende a su vez, ante los ojos del viajero, el terso espejo, resplandeciente bajo el sol, del lago Gutiérrez. Por un camino de montaña, tortuoso, que serpentea al pie de las laderas y multiplica ante la mirada una infinita diversidad de perspectivas —ya las verdes penumbras crepusculares del bosque, ya el esplendor risueño de las aguas a veces atisbadas por entre el dibujo en contraluz de troncos y de ramas —por un camino, insisto, de sorpresas encantadoras o deslumbrantes, se arriba a las orillas del Guitiérrez. No menos de diez o doce veces he recorrido ese camino, en el espacio de no mucho más de un mes; diez o doce veces he costeado el lago hasta su extremo sur y calumniaría a ese paisaje apasionante si dijera que alguna vez me ha fatigado. Volvería a hacer ese camino muchas veces todavía y volvería a hacerlo en la seguridad de que su encanto volvería a multiplicar en mí, con idéntica frescura, la inacabable multiplicidad de sus sorpresas de formas, de colores, de fantasmagorías de la luz, de silencios más ricos de sugestiones que las mejores músicas.

SUCESOS Y DIOSES EXTRAÑOS

Los pueblos primitivos que vivieron en esta zona que las montañas, los bosques y los escondidos lagos hacen misteriosa; los pueblos aborígenes y aún los primeros hombres blancos que recorrieron estas tierras, las poblaron —es sabido— de divinidades y de leyendas. No hay región en el país, tal vez, más cubierta de supersticiones fascinantes, de creencias alucinadas, de sucesos y de dioses extraños. Conozco apenas, casi no conozco, en realidad, o conozco muy sumariamente, esas historias y mitologías creadas por la imaginación bajo el estímulo a veces estremecedor de estas montañas, de estos bosques, de estos enigmáticos lagos. Comprendo que la fantasía haya poblado todo esto de cosas, hechos y seres sobrenaturales; qué todo, aquí, haya sido divinizado. Pero hay algo aquí, sin embargo, que todo lo cubre como la sombra o el aliento de un inmenso dios, algo que está en todas partes, que por todas partes se cuela y se introduce, que reina, como una realidad impalpable e inaudible y se siente como la invasión de la luz o de la sombra o las flotantes levedades del aire. Ese algo que no me explico que no haya sido divinizado y adorado, es el silencio. Nunca, en parte alguna, he sentido como aquí, la inmensa vibración casi material, del silencio.

SOLEDAD Y PRESENCIAS

Viví un mes, aproximadamente, en una hermosa casa de madera situada en el extremo sur del lago Gutiérrez, al pie de la ladera risueña y las impresionantes cumbres nevadas del cerro Catedral. Altas montañas de faldeos cubiertos de rosales silvestres o escalados de cerrados bosques de coihues y de cipreses rodean, allí, la pequeña bahía de aguas tersas en que se cierra, por el sur, el misterioso lago. Mi placer, durante esos días inolvidables, consis-



tía, como es de suponerse, en recorrer las orillas del lago, escalar las laderas, internarme por los inexistentes caminos del bosque, tenderme al pie de un coihue, una sequoia o un ciprés a hojear perezosamente un libro o abandonarme a la dicha constantemente renovada de mirar el lago, las montañas remotas o cercanas y dejarme invadir por el inexplicable encanto, casi de embrujamiento que me envolvía apenas me detenía un instante entre los árboles del bosque. Era algo realmente indefinible. Una sensación extraña me dominaba. Sentía que una soledad absoluta me rodeaba; pero, al mismo tiempo, me estremecía el sentimiento de infinitas presencias sigilosas como si a mi alrededor pululara, inaccesible a mis sentidos, una muchedumbre de acechantes y fugitivos espectros. No traté, en los primeros días, no se me ocurrió, en realidad, establecer las causas de ese extraño estado de espíritu, de esas curiosas y singulares sensaciones. Como nos sucede muchas veces me dejé vivir, simplemente, sin ocurrírseme, en instante alguno, pensar que estaba viviendo momentos extraños y que esa rara tensión que me envolvía presentaba singularidades que valía la pena analizar. Hasta que un día, en una media mañana esplendorosa, tuve conciencia plena del estado de mi espíritu y de mis sensaciones del instante y, como un resplandor súbito se me iluminó en el pensamiento la causa de esas estremecedoras anomalías. Estaba en medio de un bosque, en pleno corazón de la naturaleza, entre infinitos árboles como los de otros bosques en que antes había estado en el Brasil, en el Paraguay, en Misiones, en Corrientes, en el Chaco, en Entre Ríos. Estaba, en una palabra, en medio de una naturaleza vegetal tan viva como aquéllas. Pero en este bosque advertí, había algo terriblemente monstruoso, algo que estaba estremeciéndome, sacudiéndome, arrebatándome, sin que comprendiera su causa. Ese algo era su infinito, su irredimible, su inabarcable silencio. Era un bosque —¿se comprende la magnitud sobrecogedora de este hecho?— sin pájaros, sin alimañas, sin un grito, sin un batido de alas, sin un atisbo del rumor con que la vida puebla de palpitaciones los ámbitos de la naturaleza. Me quedé inmóvil. Más estremecido que antes, todavía. Comprendí que el embrujamiento con que aquel bosque me dominaba apenas me internaba entre sus verdes penumbras, era la tensión vibrante de ese silencio, la presencia, mortal o tan parecida a la de la muerte, del dios invisible cuyo dictamen sin voces había desterrado toda vida de su misterioso reino de bosques y de lagos. •

En la tierra de los vuriloches es posible hallar bosques sin pájaros, sin alimañas, sin un grito, sin un atisbo del rumor con que la vida puebla de palpitaciones los ámbitos de la naturaleza.

INSTANTANEAS DEL IRAN

LAS TUMBAS DE LOS REYES PERSAS AQUEMENIDAS

Texto y fotos de

PAULINA ROSENVASSER

Para AUTOCLUB

LA ubicación de los monumentos antiguos es la mayoría de las veces una sorpresa para quien llega a ellos por primera vez. La realidad es siempre distinta a lo que la imaginación anticipa. Así sucedió cuando a pocos kilómetros de Persépolis nos acercamos a la montaña donde están los monumentos funerarios de Darío el Grande y sus sucesores. Talladas en la roca, a una altura de 20 metros, se ven tres fachadas de palacios, a primera vista iguales, que recuerdan las tumbas que los egipcios edificaban. No hay duda que el viaje por Egipto sugirió a Darío la idea de hipogeos funerarios cavados en la roca, en una época en que era una costumbre que el rey edificara su tumba mientras vivía.

Cada uno de estos monumentos está dividido en tres partes; la inferior en forma de paralelogramo, sin ornamentos ni molduras de ninguna clase; las dos superiores juntas, representan la fachada del palacio. Bajo un pórtico formado por cuatro columnas coronadas por capiteles con cabeza de toro se ve la puerta y en lo alto del monumento un cuadro en bajo relieve, representa al rey de pie sobre un zócalo formado por tres escalones. En la mano izquierda tiene un arco que apoya en el suelo y extiende la mano derecha en signo de adoración hacia un altar en el que hay fuego. El sol aparece detrás de 28 figuras que representan las diversas provincias del imperio persa distribuidas en dos filas superpuestas que sostienen las tablas del estrado.

No sólo relieves, sino también inscripciones cuneiformes, hay en el exterior. El interior, en cambio, está completamente desnudo. No hay



Tumba moderna del padre del sha Pahalari. Al fondo, dos cúpulas. Una corresponde a un santuario, y la otra a una mezquita.



Este bajorrelieve de uno de los monumentos funerarios presenta a los reyes sasánidas pasándose la corona, símbolo de su autoridad.

rastros de esculturas ni dibujos. Son dos cámaras y en el suelo están cavadas las fosas funerarias en número de 2 a 9, donde se colocaban los cuerpos del rey y sus familiares. Estos cuerpos eran envueltos en cera para evitar que tomaran contacto con los tres elementos destructores: el agua, la tierra y el fuego.

No es fácil penetrar al interior; para hacerlo se ha colocado al frente de la tumba de Darío una escalera caracol de 80 escalones que permite a los visitantes alcanzar la puerta de acceso. Probablemente en su época se hacía con ayuda de escalas de cuerdas. Los maravillosos relieves que en planchas cuadriláteras están cavados en la parte más baja son de época posterior y figuran en el sagrado recinto como placas recordatorias de sucesos históricos importantes.

El lugar es muy concurrido no sólo por turistas sino también por habitantes de las cercanías, que forman cola al pie de la escalera para subir a visitar la tumba como si fueran por primera vez, aunque algunos, como nos confesó la mujer que estaba detrás nuestro, iban todos los días feriados. •

En esta foto vemos la parte exterior de la ciudad de Persépolis, en la que gobernaban los reyes aquemenidas.



No sólo los turistas, sino también los habitantes del lugar acuden a visitar las tumbas de los reyes aquemenidas.



Los expertos, que conocen de motores,

¡El Renault Ganador–en su categoría–en

El GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO de la República Argentina es una abrumadora prueba reservada para coches de turismo mejorado. El VII Gran Premio se corrió en sólo 6 días, sobre un recorrido de 4.600 km. Serpenteando a través de traicioneros pasos en la montaña y espeluznantes vueltas en horquilla, un Renault Gordini equipado con bujías Champion superó todos los obstáculos para terminar primero en su categoría, aventajando también a las dos categorías superiores.



El Renault Gordini Ganador conducido por Gastón Perkins atraviesa el Río Miranda sembrado de rocas—sólo uno de los múltiples obstáculos en el viaje a la victoria. El Renault ganador, fabricado por Industrias Kaiser Argentina, obtuvo el máximo rendimiento de sus bujías Champion. (Las bujías Champion son instaladas por más fabricantes de automóviles en todo el mundo que las dos marcas de bujías que le siguen, juntas).

eligen bujías plateadas Champion para...

la carrera más violenta de Sudamérica!

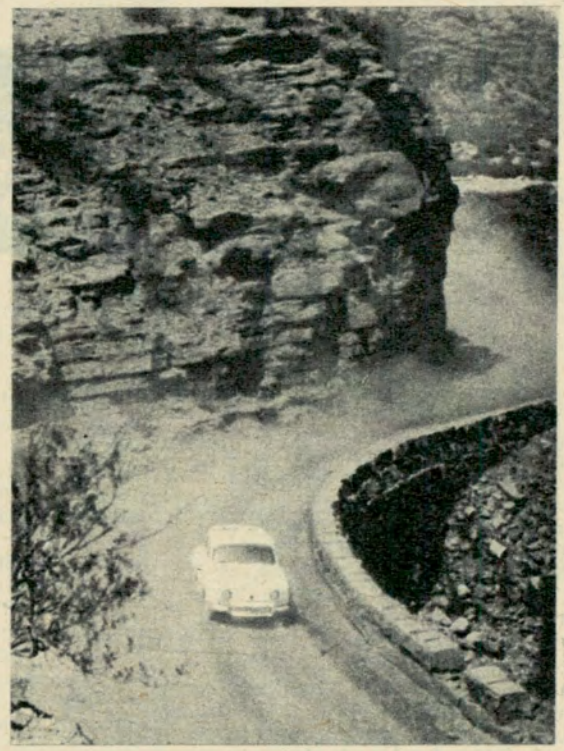


El Renault Gordini de Perkins trepa por un camino barroso de montaña antes del cruce de la inhóspita Pampa de Achala. Pese a las elevadas alturas sobre el nivel del mar y las casi intransitables condiciones en algunos tramos del camino, Perkins condujo con toda felicidad a su Renault equipado con bujías Champion.



Gastón Perkins (derecha) y Horace Steven, de Industrias Kaiser Argentina, examinan las bujías Champion y las encuentran en perfecto estado de funcionamiento. Corredores y mecánicos solamente disponían de una hora para acondicionar el vehículo después de cada etapa. Debido a esto y a muchos otros inconvenientes de la competencia, tres de cada cuatro coches que emprendieron la carrera se vieron forzados a abandonarla.

Y ahora usted puede también colocar bujías Champion de rendimiento comprobado en su propio coche. Las hallará disponibles en estaciones de servicio, talleres y negocios de venta de repuestos en todo el país. Cualquiera sea la marca de coche que usted maneje, hay una bujía Champion especialmente diseñada para brindar rendimiento máximo en el motor de su coche.



Perkins y su Renault Gordini arremeten con pericia a través de vueltas en horquilla en plena montaña. Durante una etapa de la carrera Perkins marcó una velocidad media de 145 kph. (Las bujías Champion han obtenido más "records" de velocidad y triunfos en carreras que cualquier otra bujía. En lo que va del corriente año, coches equipados con bujías Champion han ganado los primeros cinco Grandes Premios Europeos corridos en Mónaco, Holanda, Bélgica, Inglaterra y Francia.)



CHAMPION

LAS BUJÍAS MUNDIALMENTE FAVORITAS EN AIRE, MAR Y TIERRA

LA INDUST

Por MARCOS SOBOLEOSKY

PRIMER PREMIO DEL CONCURSO SOBRE TEMAS DE TURISMO ORGANIZADO POR EL A.C.A.

DE las distintas definiciones circulantes sobre lo que es el turismo, tal vez sea ésta la más sugerente y veraz, pues al renunciar a la pretensión de dar un esquema estricto —con aspiraciones de rigor científico— traduce instantáneamente cuánto esa actividad significa hoy para la vida de los pueblos.

EN una publicación de las Naciones Unidas se ha expresado que turista (extranjero) es *"toda persona que se dirige a un país distinto al de su residencia habitual, para permanecer por lo menos veinticuatro horas"*, en tanto otra fuente señala que *"el turismo no es hoy solamente un negocio, sino también una de las más vigorosas industrias en expansión"*.

Yes, en efecto, una industria... sin chimeneas, acierto que por pertener ya al dominio público hace difícil la búsqueda de su autor. Industria, actividad, placer, el turismo consta de dos materias primas fundamentales. La primera, es la de las bellezas naturales de un país o región, entre las que es a veces ingrediente primordial un clima magnífico, secundado o precedido por otros elementos singulares: una historia gloriosa; obras de arte asombrosas; una pujanza afiebrada; o bien, determinadas fiestas típicas, cuando no rasgos de carácter de sus hombres y mujeres que gozan de universal consagración. Todo ello, además, posee el privilegio de que carece cualquier otra industria: no se gasta, y el transcurso del tiempo, lejos de depotenciarlo, le otorga mayor prestigio y fascinación.

CON ese material, cada país ejerce sobre los hombres una atracción permanente. La oportunidad de poder asistir un domingo al mediodía en la Plaza de San Pedro a la bendición que el Papa imparte desde la ya clásica ventana del tercer piso; admirar en el Prado de Madrid los Velázquez, o en Amsterdam los Rembrandt; asistir al Festival de Mozart en Salzburgo, o a una función lírica en La Scala de Milán; visitar las ferias de Nueva York o de Hannover; ver un cambio de guardia en el Buckingham Palace; acariciar las palomas de San Marcos en Venecia, o sumirse en la contemplación sobre un puente del Sena, son emociones que equivalen a condecorarse con un vino en Málaga, pizza en Nápoles o *cocorotsis* en una aldea griega; colmar la aspiración de *una noche en el Lido parisiense* o *el Morocco neoyorquino*. Son esos algunos de los objetivos que millones de seres buscan al realizar un viaje.

EL turismo ha creado un hábito, y así como cada día son más los argentinos que por veranear o darse una *escapada* en otra época del año hacia cualquier rincón de nuestro territorio o hacia algún país limítrofe ahorran o recurren al crédito, el europeo y el norteamericano hace años que cruzan resueltamente sus fronteras. En la Argentina, hace treinta años el week-end de un porteño se resolvía en el Tigre y aún en localidades suburbanas más próximas, en tanto ahora se generaliza cumplirlo en Mar del Plata, tal como para un europeo no significa la menor intrepidez tomar un tren en París que a las pocas horas lo dejará en Munich.

LA industria sin chimeneas fue creciendo en un marchar acorde con la segunda materia prima: la sensibilidad humana, la instrucción y su etapa ulterior —la cultura—, que al evolucionar permitieron derrotar lo que Georges Fradier llamó tan acertadamente el *provincialismo, la pereza y el resentimiento*. En un bello trabajo, este autor analiza el estado espiritual predominante hace unos años entre los hombres para establecer una comprensión mutua entre Oriente y Occidente, destacando que los tres factores adversos enumerados conspiraban para el tan ansiado entendimiento. Igualmente, el sectarismo rural, cierta molicie mental y lo que Marañón llamó *envidia reprimida*, que es la forma plástica del resentimiento, obstruían la expansión del turismo, que estaba reservado para millonarios desdeñosos, o los muy cultos, pero difícilmente adinerados.

A poco de finalizar la última guerra, quizás como compensación de tanta lucha, soslayo y desconfianza, los hombres buscaron entenderse, conocerse, y la velocidad de los medios de locomoción se aplicó para ese anhelo.

LA mayoría de los países europeos, no bien se vio que el americano del Norte y del Sur empezaron a visitarlos no ya como un lujo de hastiados sino como cierta urgencia espiritual, no perdieron un momento. Captaron el gusto predominante de esas corrientes cada vez más numerosas que a partir de 1950 estaban ávidas de "mensaje" diríase romántico en un mundo fracturado, y abrieron sus puertas integralmente. ¿En qué forma?

ALEMANIA, en plena fiebre de reconstrucción, no olvidó modernizar treinta castillos, haciéndolos deliciosamente habitables para quienes quisieran darse el gusto de vivir algunos días dentro de esos muros de leyenda. Italia, cuyo cine fue ganando todas las fronteras, no bien percibió que los hoteles resultarían insuficientes, no quedó rezagada, y así como en Florencia un turista puede pernoctar en lo que fue el palacio Lamberti, otras muchas mansiones y salas a la calle de numerosas residencias familiares, fueron alquiladas para los viajeros. España se constituyó desde entonces en una meta inevitable para el norteamericano, que en la corridas de toros y en el pintoresquismo de cada región vio luz, sonrisa y colorido. Grecia vinculó sus distintas regiones con carreteras y moteles, e igual que Bélgica, empezó entonces a tenerlo *todo a mano*, partiendo desde el Partenón. Israel, por su parte, instituyó la *dispersión del turista*, alentándolo a través de su diminuto territorio por las rutas bíblicas y las del nacimiento del Cristianismo, que comenzaron por polarizar a los peregrinos para ser hoy un itinerario del que difícilmente se aparte quien vaya hacia Oriente.

LAS cifras empezaron a fomentar asombros. La edición aérea del *A.B.C.* del 23 de octubre de 1963, consignaba que frente a los 8.668.722 turistas llegados a España durante todo 1962, ya en sólo nueve meses del año pasado se habían registrado 9.042.720 visitas. Además, los ingresos que dejó la industria sin chimeneas en 1962, de 512 millones de dólares, sólo al 31 de agosto de 1963 ascendían a 445 millones de esa moneda. En definitiva —como posteriormente se com-

RIA sin CHIMENEAS

probó—, el incremento de 1963 con respecto al año precedente, fue de un 24 %.

EN Italia, que marcha a la cabeza del mundo, un informe del Ministerio de Turismo y Espectáculos indicó que sólo en el primer semestre de 1963 afluyeron 7.500.000 turistas, lo que significó un aumento de 11,4 % en relación al mismo período de 1962, y los ingresos fueron de 220.784 millones de liras en 1963, que frente a los 194.202 millones del semestre inicial del año anterior representa un aumento de 13,7 %. Desde que terminó la última guerra hasta agosto del año pasado, visitaron a Italia 200 millones de turistas, o sea, el total de la población de América latina.

POR el contacto del viaje, ingresaron en Israel en 1962 casi 185.000 turistas, que aportaron 38 millones de dólares, cifras que, según el director de la Corporación Nacional de Turismo, Meir Shalit, se espera duplicar en ambos conceptos para el año actual. Otro país que ha hecho de la industria sin chimeneas una seria fuente de ingresos es Irlanda, donde los cálculos más optimistas se superaron en 1963, con un beneficio de 160 millones de dólares.

ESTE panorama, en permanente ascenso, tiene un contraste penoso en la Argentina. Hace muy poco, el presidente de la S. A. T. O., (*South American Travel Organisation*), Roberto Booth, declaró en Buenos Aires que esa entidad no comercial para la promoción turística desde Estados Unidos hacia América latina cuenta con un presupuesto de 100 millones de dólares que será íntegramente invertido para alentar esos fines. Destacó que los países de esta parte del continente, no reciben la cuota que les debe corresponder. Más de un millón de norteamericanos cruzó en 1963 el Atlántico para conocer Europa, y México recibió a 750.000 viajeros de la nación del Norte. *Si se pretexta que la distancia es un problema* —dijo— *ya no hay lugar del mundo más lejano, tomando un promedio, a doce horas de vuelo en un jet.* Y por si fuera poco, añadió que se dirigieron más turistas desde Estados Unidos hacia Hong Kong, que se halla a 1.200 dólares de distancia, que a la Argentina, ubicada a 600 dólares, según esa justipreciación.

ESTAS manifestaciones demuestran que nuestro país desperdicia un ofrecimiento latente que millares de turistas le están haciendo. Cada dólar turístico que se gasta cambia quince veces de mano y grativa, gravita la idiosincrasia naciores industriales y comerciales. En la zona del Pacífico, el desarrollo del turismo durante los últimos años creó ocupación para 100.000 personas, pero así y todo, América Latina sólo recibe el 2 % de los 3.000 millones de dólares que anualmente gastan los viajeros norteamericanos.

NUESTRA desidia es incalificable, y una encuesta realizada entre un centenar de agencias de viaje de Estados Unidos, reveló como causa fundamental una total falta de promoción. Pero al margen de que la Argentina no se hace conocer con una publicidad adecuada en el exterior, adolece de otro inconveniente: su industria sin chimeneas está desmantelada.

EN la enumeración inicial, hemos puntualizado que al margen de las bellezas, las obras de arte, las ferias, la actividad cultural o deportiva, gravita la idiosincrasia nacional, el carácter de sus hombres y mujeres. Y tal condición, que en principio nos adjudica una materia prima excepcional, pues Buenos Aires es una ciudad cósmica, donde precisamente su cosmopolitismo hace que cualquiera descubra encontrarse como *en su casa;* en tanto el interior es bondadosamente acogedor, se pervierte en diversos aspectos que configuran el reverso de la misma moneda. La impaciencia es un mal muy nuestro, especialmente en lo que concierne a las inversiones a largo plazo, y el turismo reporta notables frutos, siempre que la siembra sea lenta y bien intencionada.

EL turista, contra lo que entre nosotros suele creerse, no es el empresario que visita Buenos Aires por muy pocos días, alojándose en algunos de los dos o tres hoteles de jerarquía internacional, para regresar, una vez cumplida su gestión utilitaria, llevándoles a su esposa y a sus hijos un bolso de yacaré, un mate o una chalina. Ese arquetipo es la minoría de una minoría, que generalmente llega por imposición de sus obligaciones y, por su desahogada posición, está siempre bien atendido.

PERO el grueso del turismo internacional, que da vida y divisas a Italia, España y otros países, está constituido por la clase media, el ahorrista, el que corona largos esfuerzos para premiarse con un sueño que se forjó durante varios años. Es la pareja en luna de miel; el matrimonio en sus bodas de plata; el joven recién graduado a quien sus padres le obsequiaron esa posibilidad de *largarse solo;* la delegación estudiantil que con prolongados esfuerzos consigue celebrar la culminación de su ciclo; el pequeño comerciante o industrial que en sus años buenos, luego de haber visitado otros países, decide *ver cómo es Latinoamérica.*

Y lo que en la Argentina conspira es la incomodidad para quien no puede gastar sin tasa, como asimismo la falta de escrúpulos de quienes tienen a su cargo ciertos servicios. No hay tarifas hoteleras estables, como no las hay para los coches de remise o los precios en determinados lugares de diversión. La *viveza,* esa autosuperioridad que nos hace más daño que el que pudiera imaginar el más pesimista y demoledor de nuestros críticos, es un defecto que ha trascendido, siendo sus consecuencias la escasa inclinación de muchísimos extranjeros por visitarnos.

QUIEN haya hecho averiguaciones pacientes por los lugares que el turista frecuenta, habrá extraído conclusiones negativas. Los servicios, en cuanto a su eficacia y atención, distan mucho de ser los mejores. De permanecer sólo en Buenos Aires, el turista percibirá un tratamiento no muy cortés y un afán desmedido de lucro: hay un precio para el que vive aquí, y otro para el que no conoce el idioma y demuestra estar desorientado. Nos falta, en ese aspecto, lo que se llama universalmente *conciencia turística,* y consiste en responder con amabilidad el pedido de un dato un tanto confuso en plena acera, como no reírse ante la figura un tanto extraña, desambientada, que avanza como sorbiendo las baldosas, sin tener por qué apresurarse, con su má-

quina de fotografiar y una indumentaria de destiempo o que desentona con la predominante.

YA sabemos que muchos taximetristas, en Nueva York, al darse cuenta de que el pasajero no es norteamericano, suelen prolongar el viaje con rodeos innecesarios y, como algunos mozos de París, gruñen si no se les da propina. Nadie ignora que en Nápoles y otras ciudades europeas le esperan al turista sorpresas ante muchas informalidades, pero en general, casi todos los países observan hacia quien va a gastar para conocerlos un trato preferencial, desde los trámites exigidos para la permanencia, hasta los detalles relacionados con la movilización de todos los días.

ES muy frecuente el caso del turista que abrevia su estadía entre nosotros por una serie de contrariedades que lo expulsan. Será cuestión de suerte a veces, pero han ocurrido situaciones únicas en el mundo: no poder comer determinado día en el hotel, por tratarse del Día del Gastronómico; ser llevado con toda mala fe por el taxi o el remise a un sitio diametralmente opuesto al deseado, y con la pretensión de cobrársele una tarifa exorbitante; haber querido ir a Luján, en un apretujamiento y con una demora inconcebible en la segunda ciudad latina del mundo; vendérsele a un precio vergonzoso lo que no era vicuña, plata boliviana o cuero de yacaré.

ESA impaciencia —cuando no voracidad— creyéndose que quien no vuelve no puede desprestigiarnos, es el más funesto de los errores, y no se nos visita, precisamente, porque como nosotros o cualquier turista, los pocos que llegan hasta nuestro país, comparan, descubren, aunque sea a su regreso, la burla de que fueron objeto. El turista, indefectiblemente, cuenta *cómo le fue*, y el argentino es el único ser humano que ignora —o simula ignorar— algo tan pueril.

POR eso, mientras no haya cuerpos de cicerones uniformados que reciban y orienten con una absoluta garantía de seriedad y eficacia; mientras la carencia de caminos amplios y modernos ubiquen a Bariloche o las Cataratas del Iguazú a distancia desalentadoras; mientras el hospedaje sea un problema, los precios eternamente fluctuantes, y el hombre medio indiferente, cuando no agresivo a veces, no bien descubre al *recién llegado*, continuaremos tristemente desubicados en la estadística mundial de la industria sin chimeneas.

EN el interior hay más cordialidad y menor afán de lucro, pero los transportes atentan contra el desplazamiento normal. Un turista no quiere —no tiene por qué tener— problemas, y es absurdo pretender que espere una semana para conseguir ubicación en el tren que lo llevará a Mendoza o el avión que puede conducirlo a Salta. La mayoría de los turistas —y eso debe entenderse bien— desea gozar lo mejor de un país y no lo peor. No tiene por qué dar propinas sonoras para que entonces surja mágicamente cuanto era inaccesible una hora antes, o formar filas injustificadas en un país donde no rige la tarjeta de racionamiento. No es un corresponsal de guerra —en una palabra— que va audazmente a abrirse paso en un medio hostil, sino un amigo en potencia, dispuesto a dejarnos su dinero, pero para llevarse buenos recuerdos.

CUANTO tenemos —todos los climas, y por lo tanto todas las magnificencias de la naturaleza— se malogra así al no poder brindarlo por falta de organización estatal y privada.

EL turista es un aficionado a vivir. Sólo persigue aprender deleitándose, y todo el secreto reside en saberse brindar, sin complejos mal disimulados. En materia de inmigración, algunos países americanos se quejan, y con una pintoresca expresión aborigen sobre el aislamiento de ciertas zonas, se ha dicho que allí *la mano del hombre blanco no ha puesto nunca el pie*.

HAY que tener presente este risueño diagnóstico, que para la Argentina posee vigencia en materia turística, y ponernos al día a fin de que quienes desean conocernos *paso a paso* y no sólo arbitrariamente desde la *suite* de un hotel, se lleguen confiados. Si se ha sabido ser hospitalario con millones de inmigrantes, ¿por qué no serlo con quienes vienen para apreciarnos mejor?

RAIDISTAS DE FORD VISITARON EL A. C. A.



El presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, saludando a los integrantes del equipo Ford que participan en un raid continental de Ushuaia a Alaska, con un recorrido de 25.600 kilómetros, en oportunidad de la visita efectuada a aquella entidad a su paso por Buenos Aires.

BORDA, BIANCHI y Cía.

"ubíquese bien... compre lo mejor"

• Sobre Avenidas y Subtes.
CABALLITO - ALMAGRO - BARRIO NORTE - PALERMO - CENTRO
Para propiedades modernas de gran categoría, consulte a:

BORDA, BIANCHI y Cía. propiedades
Av. JUAN B. JUSTO 9486 T. E. 64 - 2442

PABLO SIENA Propaganda

LOZAPLAT



Mientras todos aumentan LOZAPLAT realiza rebajas efectivas en todos los artículos ofreciéndolos a precios más bajos de costo de fabricación.

Compre por juegos a precios de mayoristas, a **CREDITO** sin anticipo, sin recargo, unicamente a socios de Capital Federal y Gran Bs. Aires.

UN NUMERO DE ESQUINA A MITAD DE CUADRA

EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR

UNICA DIRECCION

CORRIENTES 2699

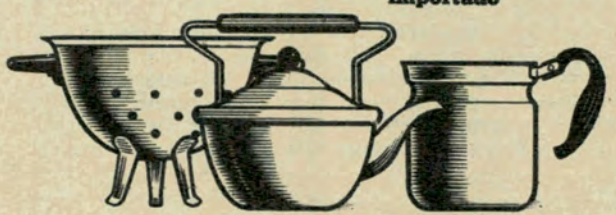
T. E. 89-9321, 88-2882

Para envíos al interior remitir 5% para embalaje contra giro postal



PORCELANA VERBANO
MOD. **MARGARITA**
JUEGO COMPLETO 12 PERSONAS **$ 12.900**

BATERIA DE COCINA
ACERO INOXIDABLE
importado



12 Pzas. **$ 5.900**

GAMUZA
Inoxidable



MOD. **EMBAJADOR**
Juego 109 Pzas.
$ 11.900



HARTFORD
JUEGO COMPLETO 12 PERSONAS **$ 4.200**



6 JUEGOS PARA 12 PERSONAS
1 Jgo. PLATOS "Hartford"
1 Jgo. LUNCH "Hartford"
1 Jgo. TE "Hartford"
1 Jgo. CAFE "Hartford"
1 Jgo. CUBIERTOS "Gamuza"
1 Jgo. COPAS SONORO
TODOS EN MARCAS DE PRESTIGIO
LAS 152 PIEZAS
$ 9.800

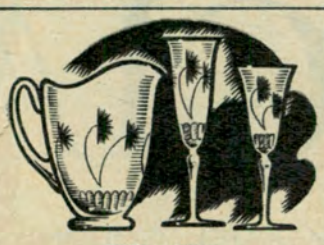


PORCELANA TRANSPARENTE
MAGDALENA
85 Pzas. **$ 6.900**

JOHNSON
INOXIDABLE



Juego 10 Pzas.
$ 6.900



JUEGO DE COPAS
MOD. **BACCARAT**
74 Piezas **$ 7.800**

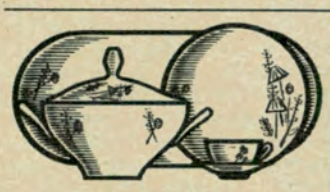


JUEGO DE COPAS
MOD. **SAN CARLOS**
Sonoro
74 Pzas. **$ 5.900**

WOLFF
Totalmente Importado



INOXIDABLE
101 Pzas. **$ 7.500**



PORCELANA ALEMANA BAVARIA
85 pzas. **$ 19.000**

PLATA LAPPAS
inoxidable



MOD. **LANTEL**
101 Pzas. **$ 10.500**

GUADIX
Inoxidable importado



101 Pzas.
$ 5.700

VISON
ACERO Inoxidable importado



101 Pzas.
$ 3.900

SALVE, FRANCIA

Por MANUEL GOLDSTRAJ
para AUTOCLUB

A comienzos del mes corriente visitó nuestro país el Presidente de la República francesa, el General Charles De Gaulle. No importa si su viaje tenía objetivos específicos vinculados con la política mundial, antes que una motivación de sentido severamente espiritual; lo que importa, especialmente para la legión innumerable de hombres y mujeres que no ignoran el papel de Francia en la cultura occidental, es que esa visita nos ha dado la oportunidad de recordar (la gente suele ser, con excesiva frecuencia, un tanto corta de memoria) que Francia *sigue siendo* el símbolo vivo de esa cultura, y que la contiene y representa dignamente. Por lo menos desde Enrique IV, Francia está iluminando con su pensamiento y su literatura, sus artes y su ciencia, el ancho y conmovido campo de civilización de nuestra era, al oeste y al este del meridiano de París. Desde París.

•

La generación que asomó al escenario hacia 1940, sólo conservó en el recuerdo la imagen y el rumor de las botas de los encasquetados títeres que mancillaron —por un breve instante— el suelo de Francia, la primavera de París, la majestad sonriente del inabatible Arco de Triunfo, en la Plaza de la Estrella, el más glorioso lugar de cita de la historia de Europa. Los jóvenes, despreocupados del pasado, que vieron cómo descendía la enseña tricolor para ceder el asta asombrada a la cruz gamada del déspota macabro, creyeron que asistían al funeral de una nación, de un pueblo, como en los lejanos días en que los bárbaros anegaron con su furia el Imperio que creó Augusto. Quizás algunos pigmeos se regocijaron porque les pareció oír en la atmósfera sonora de los campos Eliseos, ese cauce mil veces recorrido por la Historia, el eco de los salvajes gritos de la selva de Teutberg...

Pero no fue así; no podía ser así. Olvidaron que Francia era más que un imperio: era el espíritu, la esencia misma del alma de Occidente. Ni botas ni sufrimientos podían destruirla. Después de todas las catástrofes, un día u otro, el espíritu resurge bajo los escombros. Así sucedió con Francia: volvió a florecer sobre las ruinas, un tanto inquieta, es cierto, sobre su lecho de sangre. Y volvió a erguirse, encendida siempre como una antorcha levantada en alto.

•

Pese a algunas apariencias superficiales, la inteligencia y las artes argentinas jamás perdieron contacto con el espíritu de Francia. Los acontecimientos externos de la historia de estos últimos cincuenta años no pudieron romper la íntima trabazón que tradicionalmente unía a nuestra "élite" intelectual con ese vivero del talento que fue y es Francia. Durante casi todo el siglo XIX y las primeras décadas del actual, estuvo constantemente abierto y transitado en ambas direcciones el camino que funcionó como vía nutricia para alimentar la maduración espiritual de las generaciones de pensadores y artistas argentinos, y con ellos y gracias a ellos creció y se hizo adulta esta Nación. En Francia, más que en otro lugar alguno, aprendieron a comprender, a admirar y a crear la belleza; en esa fuente conocieron el arte de "pensar" al hombre en términos de genuina libertad humana, y también allí recogieron el legado moral que definía la indestructible vigencia de la dignidad del ciudadano. Y apenas hace falta que mencionemos la ciencia francesa, que durante muchas décadas, en cuyo transcurso quedó trazado el esquema de nuestra formación cultural, ilustró las aulas de nuestras universidades.

No importa que, hace ya bastante tiempo, hayamos abandonado los andadores. Los lazos que durante ese siglo nos unieron a Francia, antes que debilitarse se fortalecieron, pese a todos los azares de estos tiempos. Una cosa es nuestro esforzado empeño en crear una civilización original sobre nuestra tierra, si así puede decirse, y otra es el reconocimiento del proceso de elaboración cultural, que desde nuestro nacimiento mismo estuvo enraizado en el alma creadora de la patria de Descartes, de Voltaire, de Pasteur, de Bergson y Anatole France, para no señalar sino algunas cumbres. Con sus ideas y sus obras nos hemos nutrido mientras crecíamos, y a ellas volvemos cada vez que, atribulados por nuestras propias luchas, sentimos la necesidad de respirar aire puro y percibir un lampo de cielo claro.

Durante mucho tiempo, muchos años, el mundo exterior a nuestras fronteras nos recordaba solamente para pesar las mieses de nuestros campos o contar las vacas de nuestras praderas, y nosotros mismos, muy a menudo, nos hemos sentido extrañamente orgullosos con esa riqueza, como si pudiese ser el único título de nuestro honor. La enseñanza que recogimos a través de y gracias a Francia, nos ha permitido ocuparnos menos de los mercaderes dispuestos a medir nuestros talentos en monedas de oro —aunque, claro está, nos interesan mucho por otros motivos— y contar más con nuestro propio espíritu de hombres libres. Nunca podremos agradecérselo bastante.

•

Y ahora, sólo unas pocas palabras dedicadas a París, la luminosa síntesis de Francia. En el itinerario de los turistas rutinarios, París suele figurar como un destino más o menos accidental o incidental, al lado de cualquiera de las brillantes capitales del mundo, aunque quizás debiera decir que, junto con Roma, Londres y Madrid, dibuja una geometría especialmente predilecta para los que gustan de archivar recuerdos que alguna vez puedan servirles de blasones. Pero aquí acaba la analogía de París con las demás ciudades.

Se puede, y sin duda agrada, *pensar* en Nueva York o en Londres,



París, luminosa síntesis de Francia, es una ciudad en la que no se piensa: se la siente. París es una evocación constante de algo que se anhela, un recuerdo que no se desvanece nunca.

en Estocolmo o San Francisco; pero en París no se piensa: se lo siente. París es una evocación constante de algo que se anhela, un recuerdo que no se desvanace nunca. Quien lo ha visitado una vez, o mejor dicho, quien ha intentado y ha podido allegarse a su alma y conocerlo, aunque sólo sea en algunas de sus facetas incontables, vivirá el resto de su vida con el ansia de regresar. Es un sentimiento inefable, y no sé cómo definirlo; pero lo conocen todos los que alguna vez han paseado su curiosidad inteligente por las calles, por las plazas y avenidas, por los colegios y musecs, a la sombra de los árboles de París. París es una ciudad sin par. Historia, sueño y realidad.

¿ES ESTA LA OPCION DE CHILE: DEMOCRACIA O COMUNISMO?



(Derechos adquiridos a INTERPRENSA)

El Cristo de los Andes, ubicado exactamente en el límite fronterizo entre Chile y Argentina, es el símbolo de la fraterna amistad entre ambos pueblos.

"CHILE *es la más sana democracia en la América del Sur"; Chile será el primer país sudamericano que tendrá un auténtico régimen comunista"*: estas dos contradictorias afirmaciones son oídas a menudo en diversos sectores de la población del país transcordillerano. El asunto merece una observación muy ajustada. Para juzgar, hay que conocer de cerca al pueblo de Chile, que está empujando el progreso de esa noble república, la segunda de menor extensión de todas las de América del Sur.

El país chileno ocupa una larga y estrecha franja territorial, con 2.800 millas de costa sobre el Pacífico, apretada entre la Cordillera de los Andes y el gran Mar del Sur. Naturalmente, esa larga dimensión que se extiende de norte a Sur, ofrece anchas divergencias de una región a otra en materia de clima. Las primeras 600 millas del territorio, es decir, la zona septentrional, son completamente secas y reciben lluvias sumamente escasas, cuando las hay. Las 400 millas siguientes hacia el sur presentan algunos valles aislados que pueden ser cultivados con irrigación. La zona central contiene la mayor parte de la población del país y es muy fértil; además, disfruta de un clima magnífico. Más hacia el sur, aparecen extendidas zonas de lagos de grandes dimensiones, bosques, ríos y activos volcanes. Ya más cerca del Cabo de Hornos, Chile se divide en un millar de islas, y tanto en éstas como en el te-



El sistema legislativo bicameral tiene su otra rama en este edificio en el que funciona el Senado. La cámara alta está integrada por 45 senadores que duran 8 años en su mandato.



Una vista del centro de Santiago de Chile, tomada desde lo alto del cerro Santa Lucía. Esta capital fue fundada por don Pedro de Valdivia el 12 de febrero de 1548.

rritorio continental que persiste, se encuentran espesos bosques y grandes glaciares; las lluvias son torrenciales.

Antes de la conquista española, existieron en el país chileno ponderables núcleos de indígenas, que vivieron en grupos aislados durante miles de años. Sólo cien antes de que Don Pedro de Valdivia fundase la capital, Santiago, en 1541, los incas del Perú habían hecho vanas tentativas de dominar las razas indias locales; en realidad, sólo a mediados del siglo XIX los pobladores blancos pudieron dominar totalmente a la raza aborigen, pero debe agregarse que para esa época los indios araucanos estaban reducidos a un número apenas apreciable, y así fueron prontamente absorbidos en la masa general de la población, que es actualmente de alrededor de 7.500.000 habitantes y casi totalmente perteneciente a la raza blanca.

A todo lo largo de la historia de Chile, se advierte la gravitación del problema derivado de la pobreza de las masas, de las capas inferiores de la población. Gracias a la gran riqueza representada por los yacimientos de nitrato de sodio (fertilizante), y a la explotación de los grandes depósitos de cobre en el norte del país, las primeras décadas de la vida independiente de la República contaron con una sólida base económica. El primer golpe contra la economía de la nación vino a raíz de la apertura del Canal de Panamá, que limitó extraordinariamente la utilidad de las minas de carbón, que también existen en Chile, y provocó una crisis de desempleo. Después, la introducción de los fertilizantes sintéticos hizo hasta cierto punto antieconómica la explotación de los nitratos chilenos, y, finalmente, la caída de los precios del cobre en el mercado internacional se reflejó con drásticos resultados sobre toda la economía chilena, de modo que el valor de las exportaciones del país en 1919, alcanzó apenas al 40 % de lo que había sido un año antes. Este proceso negativo hizo que Chile jamás pudiese reconquistar las ventajas económicas de que gozó en los primeros años de la existencia de la República, y pese a su progresiva industrialización, a la organización mejor de sus exportaciones agrarias y la producción de sus excelentes vinos, Chile no puede ser considerado en la actualidad como un país rico.

Las distancias son muy grandes y las dificultades para la comunicación entre los extremos del país hacen que una vasta proporción de Chile permanezca aún absolutamente inexplotada. Parece que no se ha hecho mucho para utilizar y valorizar los grandes bosques de la región meridional. Por otra parte, las provincias centrales, que disponen de excelentes tierras para la agricultura y pese a su progresiva industrialización a la organiza- muy importantes, por lo general con escaso stock y capital insuficiente para modernizarse. Por otro lado, las tarifas aduaneras, los impuestos y las restricciones crediticias que imponen las tasas de interés de alrededor del 19 %, limitan sensiblemente las inversiones de capital extranjero en la industria local.

Pese a esos aspectos complejos, Chile sigue siendo un gran país, con grandes recursos y de gran porvenir. Debe y puede buscar su propia solución, y esta solución, para bien de todo su pueblo, ha de llegar sin duda alguna. Es muy improbable que el comunismo pueda hincar su diente en la noble República, a despecho de algunas apariencias circunstanciales. •



Una vasta extensión de Chile, como el desierto de Atacama que aquí vemos, con un rico subsuelo de cobre y nitrato, permanece aún totalmente inexplorada.



El régimen democrático está consolidado en Chile. La Cámara de Diputados dicta las leyes, que son estudiadas por 147 diputados que se renuevan cada 4 años.

NUEVAS NORMAS EN LOS CAMPAMENTOS SAN CLEMENTE DEL TUYU Y MAR DE AJO

Fijóse un límite máximo para carpas y estadías

LA Comisión Directiva del A.C.A. ha fijado un límite máximo de 250 y 150 carpas o casas rodantes, en los Campamentos de San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó, respectivamente, con una estadía, también máxima, de 15 días por asociado. Dichos límites tendrán vigencia durante los meses de enero, febrero y marzo.

Los interesados deberán efectuar sus reservas directamente en la Oficina de Pesca, Recreos y Campamentos, en la Sede Central de la Institución, de lunes a viernes en el horario de 12 a 19 horas, a partir del 1º de octubre de cada año. En la oportunidad de efectuar su reserva, el asociado deberá abonar la suma de $ 1.500 en concepto de "Derecho de piso" por el período correspondiente, haga o no uso de la totalidad de los días en él comprendidos.

Los derechos por "invitado" o "vehículo adicional", serán abonados directamente en el respectivo Campamento.

Los períodos que se han establecido para hacer uso de la referidas intalaciones del A.C.A., son los siguientes para el año 1965: 1º) 1º al 15 de enero; 2º) 17 al 31 de enero; 3º) 2 al 16 de febrero; 4º) 18 de febrero al 4 de marzo; 5º) 6 al 20 de marzo; 6º) 22 de marzo al 5 de abril.

Durante las fechas indicadas, el asociado podrá instalar una sola carpa o casa rodante. Asimismo, los socios que se encuentren acampando durante el mes de diciembre, deberán hacer abandono de las instalaciones el día 31 de dicho mes, salvo el caso de que hubieran reservado lugar para el primer período del mes de enero; en cuanto a los que efectúen su reservación para el último período del mes de marzo, podrán continuar haciendo uso de las instalaciones sin limitación alguna. En ambos casos deberán ser abonados los importes a que hubiere lugar.

Por último, se recuerda a los interesados que para utilizar los Campamentos de San Clemente del Tuyú y Mar de Ajó, *es indispensable* presentar la documentación correspondiente a "Derecho de piso", que se obtiene haciendo la reservación de acuerdo con el procedimiento indicado más arriba.

A LOS SEÑORES SOCIOS DEL A.C.A.

Deben ser respetadas las normas sobre Auxilio Mecánico

En razón de la frecuencia de los casos en que asociados que han solicitado servicio de Auxilio Mecánico no aguardan la llegada del mismo, motivando de ese modo inútiles viajes de los respectivos equipos, y en vista de que dicho proceder perjudica notablemente a otros socios que esperan turno para ser auxiliados en el camino, recordamos a los señores asociados en general las disposiciones del artículo 10 del Reglamento del referido servicio, cuyo texto reproducimos: "Cuando el socio que hubiere solicitado el auxilio consiguiere, entretanto, salvar por otros medios el inconveniente, deberá comunicar telefónicamente el hecho a la dependencia donde efectuó el pedido, a los efectos pertinentes".



VUELE EN
BUENA
COMPAÑIA
VUELE POR

AUSTRAL

Av. LEANDRO N. ALEM Y LAVALLE - T. E. 31-1836/7197 - 32-4171

NUEVO SERVICIO PARA SOCIOS



PUBLICIDAD A.C.A.

VENTA DE AUTOMOVILES

POR INTERMEDIO DEL

BANCO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

EN

PUBLICA SUBASTA

SUJETO A APROBACION

EL SOCIO VENDEDOR NO PAGA GASTOS DE TASACION NI COMISION DE VENTA

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

INFORMES: CASA CENTRAL, AVDA. DEL LIBERTADOR 1850 CAPITAL FEDERAL DE 12 A 19.30 HORAS.

LAS 24 HORAS DE LE MANS Y EL GRAN PREMIO DE FRANCIA

En el duelo entre Ford y Ferrari triunfó la máquina italiana en recorrido récord

Por MARCEL REICHEL

Para AUTOCLUB

LA segunda quincena del mes de junio último se destacó, en el campo del automovilismo, por las dos grandes pruebas mayores de la *saison* francesa de ese deporte: las 24 Horas de Le Mans, corridas entre el 20 y el 21 de dicho mes, y el 28 del mismo el Gran Premio del Automóvil Club de Francia, creado en 1906, inmediatamente después que este país obtuvo definitivamente la copa Gordon Bennett en el año anterior.

El gran premio de resistencia de las 24 Horas de Le Mans tiene como objetivo favorecer y provocar progresos de toda clase en la concepción y fabricación de automóviles destinados, en principio, a los usuarios comunes. Los vehículos admitidos en la carrera son, pues, exclusivamente coches de gran turismo homologados y prototipos de coches de *Gran Turismo*, es decir, que responden a las mismas características de carrocería y de equipo, pero que todavía no han sido fabricados en número suficiente para ser clasificados definitivamente en la categoría mencionada.

TRIUNFO DE LA FERRARI

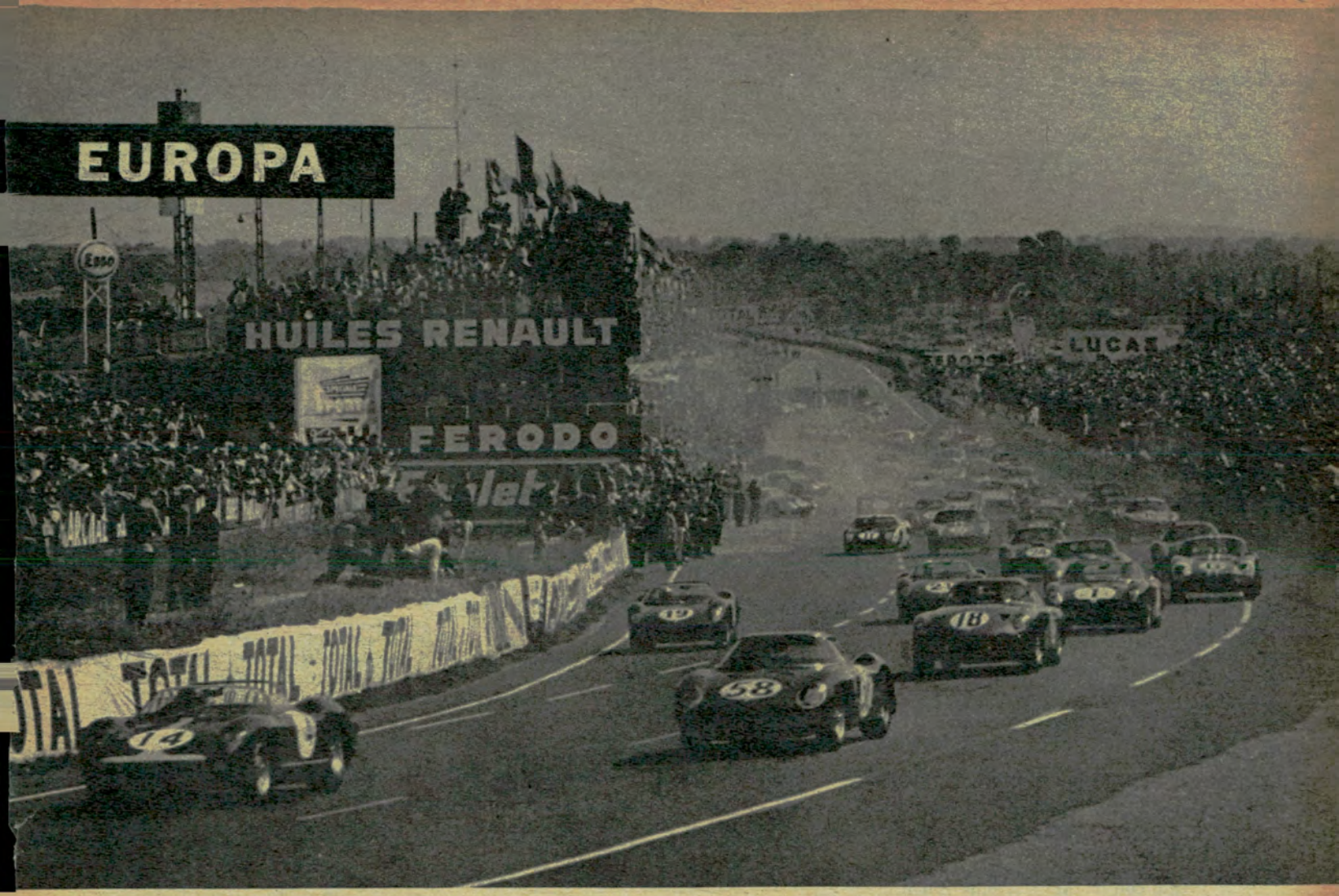
La carrera de este año había suscitado un excepcional interés en el público, pese al anuncio de última hora de que el coche a turbina Rover BRM, que tan bien se había comportado en 1963, no competiría en la prueba. Se esperaba con intensa curiosidad la lucha entre los equipos de la Ford y la Ferrari, que se preveía habría de ser muy severa.

A este respecto, se sabía que Ford, un recién llegado a la competencia, no había escatimado esfuerzos para debutar en ella brillantemente, y son bien conocidos los poderosos medios técnicos y financieros de que dispone la célebre marca americana. Sin embargo, aún le falta experiencia de la carrera en que se presentó, máxime tratándose de una prueba tan dura, en la que durante dos vueltas completas de las agujas del reloj todos los órganos de cada coche son sometidos a esfuerzos despiadados. La experiencia no se adquiere de golpe y sólo con el empleo de grandes recursos financieros, sino con el tiempo y mediante una cuidadosa interpretación de las enseñanzas que la carrera de Le Mans brinda y, por lo general, tras de muchos ensayos infructuosos y aún de algunos fracasos.

Ferrari tenía en su favor, precisamente, un perfecto conocimiento de la competencia, y especialmente por tratarse de una carrera de resistencia, y fue esa marca la que triunfó con un coche piloteado alternativamente por el francés Guichet y el italiano Vaccarella. El coche ganador cubrió una distancia de 4.695,810 kms. en las 24 horas, es decir, a la velocidad media impresionante de 195,638 k/h, lo que constituye un nuevo récord para la prueba de Le Mans. Cabe agregar que, desde el comienzo, la lucha se entabló ardorosamente en la punta de los competidores, gracias a la actuación de Pedro Rodríguez, al volante también de una Ferrari.

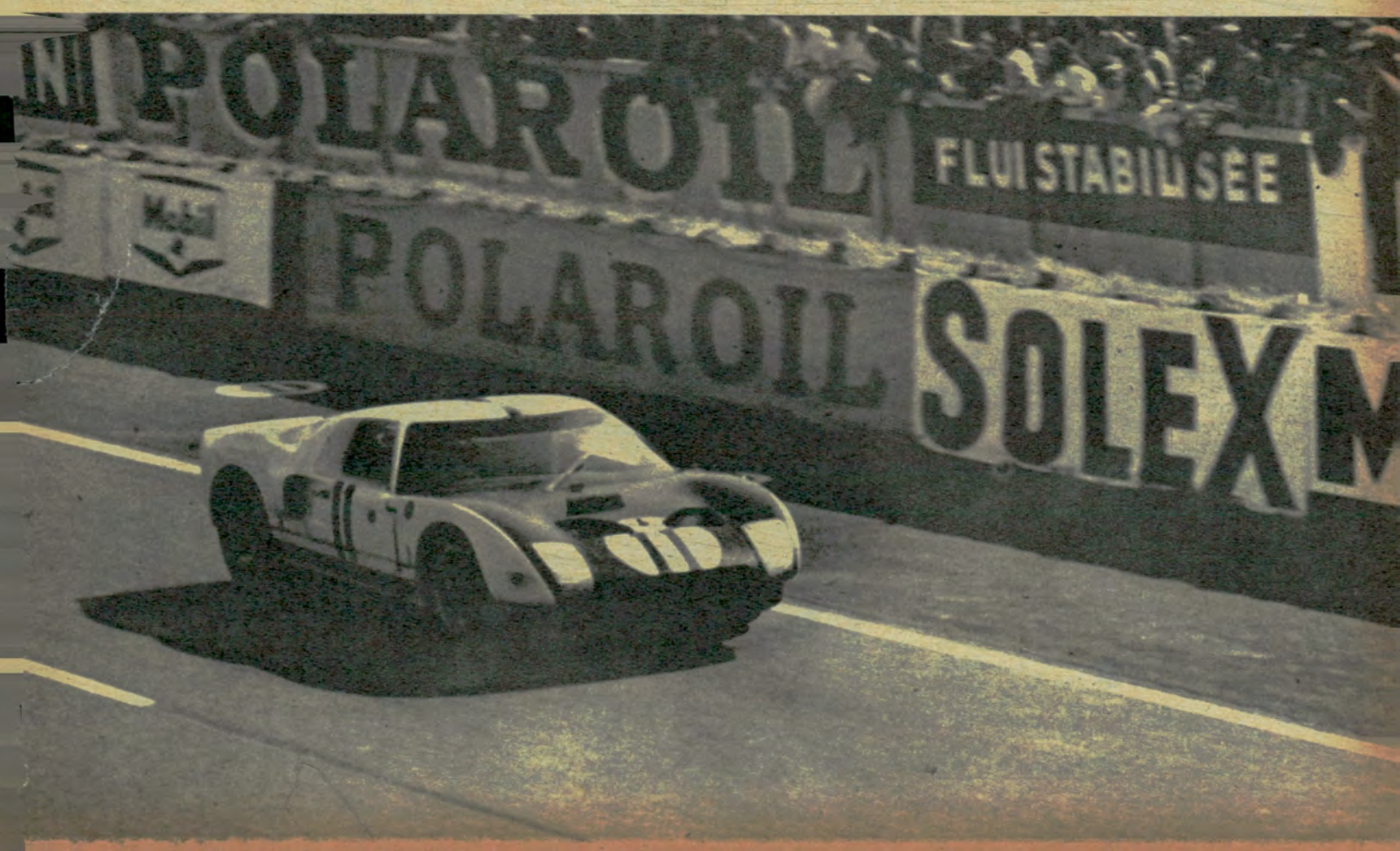
FORD, CANDIDATO PARA 1965

Desde la segunda vuelta, Guinther, sobre máquina Ford atacó violentamente y tomó el comando del lote de 55 competidores, a una velocidad media de 205 kilómetros por hora. Sin duda quería forzar



Pedro Rodríguez, piloto del coche número 14, encabeza el pelotón en la prueba de Le Mans al finalizar la segunda vuelta del circuito.

El coche Ford número 11, de Atwood-Schleson, pasando frente a las tribunas de Le Mans, destaca la excelente presentación de la nombrada fábrica.





a las Ferrari hasta sus últimas posibilidades, aparentemente con la intención de *romperlas*. La tentativa era ambiciosa, pero temeraria, y fue la máquina Ford de Mc Gregory Guinther la que padeció y fue la víctima del esfuerzo.

Los otros dos coches Ford también tuvieron que abandonar la carrera algo más tarde; pero el que piloteaban Marck Larren y Phil Hill, que fue el que aguantó más tiempo, sucumbió con todos los honores, porque, con el segundo al volante, antes de abandonar, marcó el récord de la vuelta con 211,420 km, cuando la marca anterior, establecida en 1963 por una Ferrari, era de 207,714 kilómetros horarios. De todas maneras, Ford, aunque resultó perdedor hoy, parece ser un próximo ganador, según la opinión corriente, y en todo caso un muy temible competidor.

Sobre 55 coches que partieron, 25 completaron las 24 Horas; sólo uno no pudo clasificarse porque no cubrió la distancia mínima que exige el reglamento, de acuerdo con su cilindrada, y tampoco entró en la clasificación del índice de performance, en la que triunfó también el binomio Guichet-Vaccarella con Ferrari.

En cuanto a la clasificación según el rendimiento energético, para el cual debe tenerse en cuenta el peso del vehículo, la velocidad y el consumo de combustible, quedó encabezada por Lageneste y Morrogh, con máquina Alpine Renault, que corrió durante las 24 Horas a un promedio general de 163,374 k/h, y no consumió más que 13,16 lts. de nafta por 100 kms.

EL GRAN PREMIO DE FRANCIA

Como se sabe, el Gran Premio del Automóvil Club de Francia está reservado a coches de carrera de la fórmula 1, monoplazas sin *alas* y sin faros. Este año fue corrido sobre el muy hermoso circuito de Rouen-les Essarts, cuyo complejo trazado no presenta sino una sola recta bastante corta, que atraviesa un bosque. Este Gran Premio de 1964 constituyó la 50ª edición de la gran carrera, lo que dio lugar a diversas manifestaciones, entre las cuales debe contarse un festival cinematográfico consagrado al automóvil. También se llevó a cabo un *rallye* de coches antiguos, que se realizó entre París y Rouen, para conmemorar la primera prueba de automóviles que sobre el mismo trayecto se desarrolló en 1892.

La jornada deportiva sobre el referido circuito incluía, además del Gran Premio, una competencia entre viejos coches de carrera, en la que se vio desfilar una máquina ERA, británica, que marcó una media de más de 134 kilómetros; también la jornada incluyó una carrera de coches monoplaza de la fórmula 3 (1.000 cms. cúbicos), que fue brillantemente ganada por el inglés Stewart con Cooper Austin.

Finalmente se corrió el Gran Premio mismo, que se cumplió durante una jornada de buen tiempo y con hermoso sol, sin ser excesivamente calurosa. El americano Dan Gurney, piloteando un coche inglés *Brabham*, ganó la prueba, después que Jim Clark, compeón del mundo en 1963 y que está a la cabeza del campeonato de conductores en lo que va del año, tuvo que abandonar la carrera en la 13ª vuelta. En ese momento, Gurney tomó el comando de los corredores y resistió con éxito el ataque de Graham Hill, quien se hallaba al comando de un B.R.M. La media general de Gurney fue de 176,042 k/h; pero el récord de la vuelta lo conquistó Jack Brabham a 179,232 k/h, velocidad que se considera realmente extraordinaria, teniendo en cuenta las dificultades del circuito.

ACUERDO ENTRE PEUGEOT Y CITROËN

Acaba de anunciarse en París la celebración de un nuevo acuerdo entre las dos grandes marcas francesas Peugeot y Citroën.

Estas dos firmas ya habían concluido entre ellas, hace algunos meses, un arreglo referente a la compra en común de ciertos elementos y equipos como, por ejemplo, los eléctricos (bujías, arranques, generadores, etc.). Ya con anterioridad ambos fabricantes habían celebrado otro contrato que se refería a la entrega por Peugeot de motores diesel *Indenor*, destinados al equipamiento de camionetas marca Citroën.

El nuevo convenio, que fue anunciado el 17 de julio último, se traduce en la constitución de una filial común a las dos firmas, que se denominará *Sociedad Auxiliar de Fabricación Automotriz*, en la que ambos contratantes entran por partes iguales. En esta sociedad, Peugeot aporta desde ahora sus fábricas Indenor situadas en Dijon; por su parte, Citroën aporta las usinas que posee en Mulhouse, que pertenecen a la Sociedad Mecánica de Mulhouse, filial de Citroën.

La nueva entidad creada debe asegurar la realización progresiva de fabricaciones comunes a las dos sociedades madres, mediante la utilización de medios industriales que proporcionan los dos contratantes. La fabricación más importante será, por ahora, de juntas de cardan y bombas.

No se trata de una fusión de las dos sociedades ni de un reparto entre ellas de modelos, sino solamente de una puesta en común de medios de producción de mecanismos anexos que entran en la construcción de los vehículos.





Llegada de la Ferrari número 20, de Guichet y Vaccarella, triunfante en la competencia automovilística de más larga distancia.

SALPICON DE NOTICIAS

El importador francés de vehículos alemanes NSU acaba de presentar un nuevo modelo de 1.000 cm3 con motor trasero de 4 cilindros, con refrigeración por aire; ese motor está colocado perpendicularmente al eje longitudinal del vehículo. Parece que este coche ha cumplido buenas performances y su conducción es agradable. Simultáneamente se ha anunciado la próxima entrega al público de coches NSU con motor de pistones rotativos Wankel, cuyo prototipo ya figuró en octubre de 1963 en el Salón del Automóvil de París. Las entregas comenzarán probablemente a fines del presente verano europeo.

Desde hace varios meses se estaba mencionando con insistencia un nuevo modelo Peugeot, que el rumor público había bautizado inmediatamente con la cifra "204". En estos momentos parece muy probable que, efectivamente, ese nuevo modelo Peugeot hará su aparición en el Salón del Automóvil de París que tendrá lugar en el Parque de Exposiciones de la Porte de Versailles, entre el 1º y el 2 de octubre.

Se supone que el nuevo modelo Peugeot no será la única novedad que exhibirá el Salón; se habla, en efecto, de un 1.500 cm3, que presentará una de las más importantes fábricas francesas, y también que otra productora quizás pueda presentar un coche de "prestigio", tipo de automóvil que actualmente no existe dentro de la gama de vehículos que se producen en Francia.

Acaba de darse a publicidad los resultados de conjunto de la industria automotriz para el año 1963, concernientes a los cinco grandes países productores de automóviles, excluidos Rusia y el Japón. Las cifras correspondientes a 1962 anuncian un aumento total de la producción de un 12,7 %, computados todos los vehículos fabricados, porcentaje que llega a 13,4 % para los coches particulares y es de 8,7 % para los vehículos utilitarios.

En cifras absolutas, la producción de automóviles particulares pasó de 12.520.336 en 1962 a 14.198.084 en 1963. Sobre este último total, la parte de los Estados Unidos fue de 7.549.920 vehículos; entre los países europeos, la Alemania Federal ocupa el primer lugar con 2.414.107, y siguen la Gran Bretaña con 1.607.939, Francia con 1.520.827, e Italia con 1.105.291.

En lo que se refiere a las exportaciones, Alemania sigue ocupando el primer lugar con 1.217.000 vehículos, siguiéndole la Gran Bretaña con 610.000 y Francia con 541.000. Curiosamente, de los cinco países considerados, es América quien exporta el menor número de vehículos; fueron sólo 194.000 en 1963. En cambio, los Estados Unidos exportaron 146.443 vehículos industriales, cifra muy alta, pero también ese país es el más fuerte importador, con 409.000 vehículos en 1963, y le siguen Italia con 187.300 y Francia con 151.000.



La Ferrari victoriosa con la conducción de Guichet y Vaccarella recorrió 4695 kilómetros 850 metros a un promedio general de 195, 638 kilómetros por hora.



Simplex
PORTATIL

Cocina de 2 hornallas para uso doméstico o al aire libre. Plegable, práctica y cómoda.

Simplex

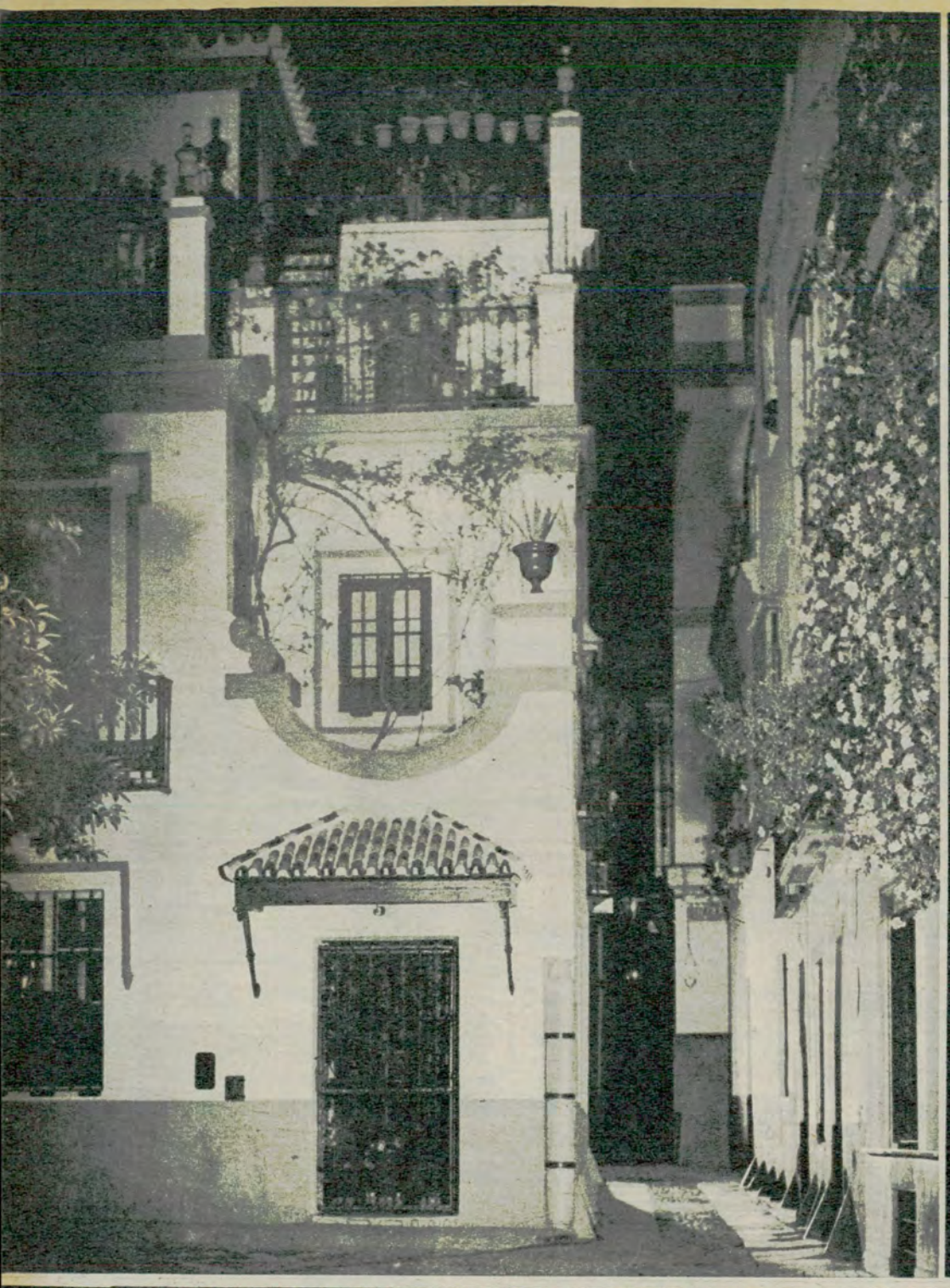
Con su propia garrafa PETROGAS de 1, 2 ó 3 Kg. También de 1 hornalla

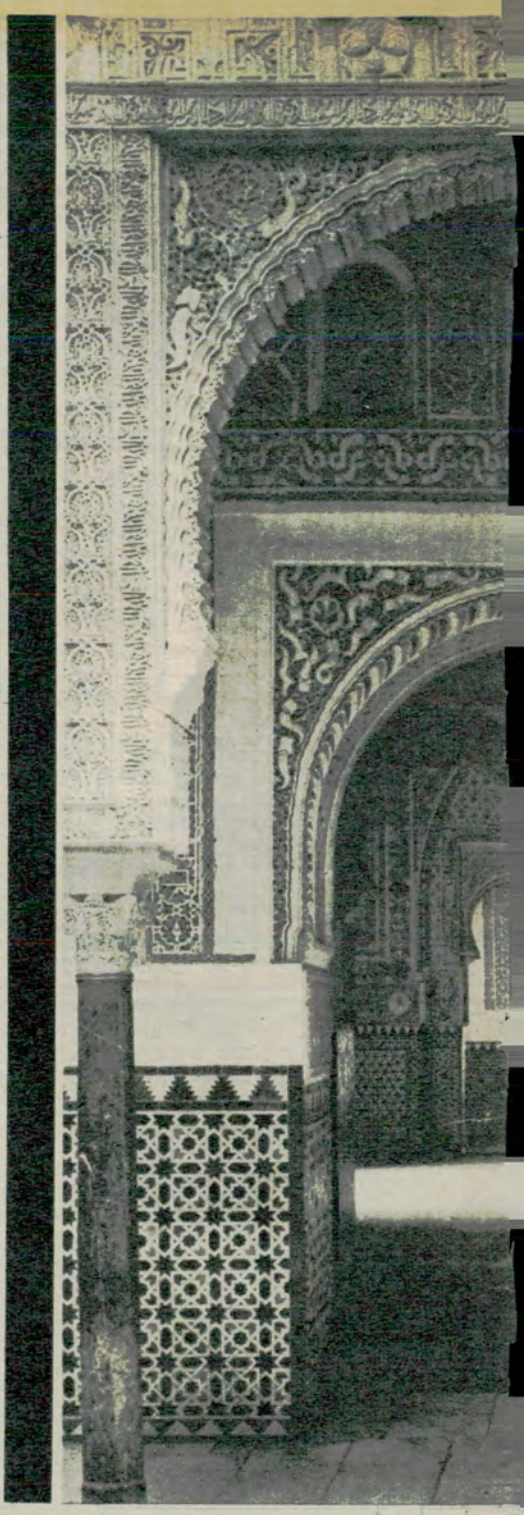
... y también FAROL A GAS SIMPLEX con su propia garrafa PETROGAS de 1, 2 ó 3 Kg.

FABRICANTES: FANAL S. A. - PERU 139 - T. E. 34-1575 - Bs. As.

EN CORDOBA:
J.D. BONALDI S.A.
Av. OLMOS 167

EN ROSARIO:
Distr. DE CENTRO S. A.
PARAGUAY 818



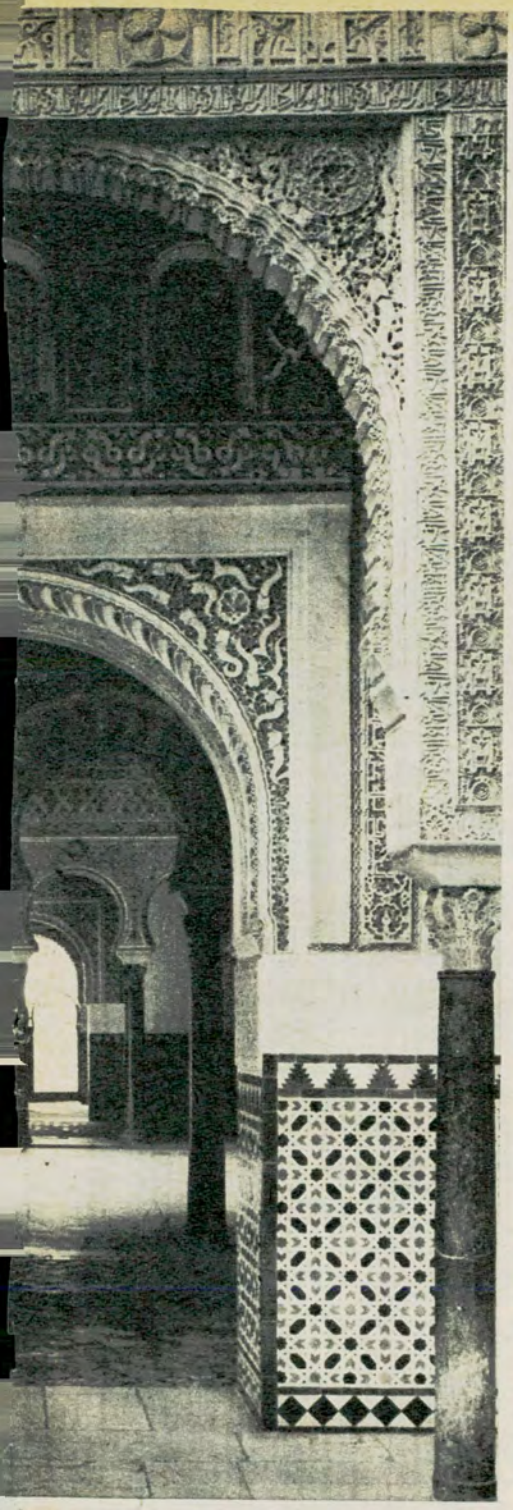


SEVILLA, SONRISA

MAS QUE PINTARLA, ES MENESTER VIVIRLA EN LA MAGIA DE SUS MIL GRACIAS

Por
NOEMI VERGARA DE BIETTI
Para AUTOCLUB

COMO todo duende que se precie y guarde celoso su origen extraterreno, el mío suele presentarse en la alta noche, mientras leo o escribo lejos de la importuna luz solar. Ligeramente fastidioso, pues es algo viejecito, lo extraño cuando no acude a la cita, y una vez presente, me place oírlo disertar, oscura la voz, con docta parsimonia que cubre mi templada ignorancia, acerca del tema que me desazona. En tal ánimo estaba días pasados frente al mapa que reproduce la armónica planta de la ciudad de San Juan de la Cruz y San Fernando, de Machado y Juan de Ma-



ñara, de Velázquez y Murillo, de Carmen, Fígaro y Don Juan, vivos, carnales, por merced del arte, no sabiendo por dónde comenzar a desenhebrar la madeja. Mi intento atravesaba los más distintos vericuetos, yendo del recuerdo al mapa o de un libro erudito a otro de coplas. Por momentos optaba por la Historia del antaño centro del imperio ultramarino y durante el siglo XV sede metropolitana de las misteriosas Indias perfumadas; en algunos, me seducía el atractivo de su Geografía, en medio de una llanura dadivosa, bañada por el Guadalquivir, dulce el aire fino, ardiente el sol, clarísimo el cielo; en seguida, me detenían más de lo previsto los trazos de su pretérita fisonomía hecha con antiguos palacios, callejas tortuosas, barrios moriscos y judíos...; o divagaba, presa en la fácil cadencia de coplas, seguidillas y *tonás*:

¡Ay, río de Sevilla,
qué bien pareces,
lleno de velas blancas
y ramas verdes!...

¡Viva Sevilla!
Llevan las sevillanas
en su mantilla,
un letrero que dice:
¡Viva Sevilla!...

Cuando, muy sí señor, mi duende algo molesto en su improvisado asiento sobre la plumafuente, comienza la retahila admonitoria.

—Tu Geografía pasa..., ¡pero tu Historia!... ¿Cómo vas a comenzar por el siglo XV, cuando esta urbe representa por ella sola el paso en Andalucía de muchas civilizaciones anteriores? Capital romana de la Bética con el nombre de Hispalis, 43 años antes del nacimiento de Cristo; asolada por los vándalos que del Septentrión bajaron con furia torrencial; centro de un fuerte reino visigodo y, antes que Toledo, capital de un moro desaparecido bajo la opresión de los almoravides, fue embellecida por los señores almohades, y luego de cinco centurias

DE ESPAÑA



Todo el meloso romanticismo de los versos de Gustavo Adolfo Bécquer, nacido en 1826, en la calle del Conde de Barajas, se trasunta en estas tres figuras de la base de su monumento en el Parque de María Luisa.

el señor éxito...



...se peina con Glostora y mantiene su cabello bien cuidado todo el día!



Este deportista permanece muchas horas bajo el sol. Necesita proteger su cabello, para conservar su atractivo y despertar simpatía en todas partes. Por eso cuida su presencia, peinándose con Glostora!

Desde ahora, Ud. también péinese con:

Glostora

EL FIJADOR DEL **EXITO!**

También en sus tipos: SOLIDA Y CREMA





La plaza de las Cruces, como tantas otras, igualmente pequeñas e insólitas, muestra otro de los aspectos típicos de la perfumada Sevilla, milagro de fe y de cultura.

bajo el signo de la Medialuna, se mostró, bajo el de la Cruz, fiel a Alfonso el Sabio en sus disputas con Sancho el Bravo. Corte de los Reyes Católicos, gozó después de asaz predicamento en horas de Pedro el Cruel, o el Justiciero, vengador del derecho y la dignidad, tal cual nos llega en el drama calderoniano: *El médico de su honra.*

Una pausa invade el silencio nocturno; ¡ay!, bien temo que mi duende sea anticuado, pues prefiere disertar a propósito de siglos idos y figuras muertas, cuando *la ciudad de la gracia* y la euforia contagiosa es, quizá, la más rebelde a la búsqueda prolija o la descripción detallista. Más que pintarla, es menester vivirla en la magia de sus calles, callejas, parques, plazas, plazuelas; en el duelo de Semana Santa, el jolgorio del Ferial de primavera o las romerías del Torrijo, Utrera y el Rocío; en la sinfonía multísona del hombre que trabaja; en el suspiro del amante que finge querellas junto a las rejas de la cancela; en el Barrio de la Santa Cruz, antiguo ghetto, con sus deliciosas plazas de Doña Elvira o Santa Marta, el callejón del Agua, la calle de la Pimienta, del Ataúd y la Muerte —por donde aquel don Juan *que no temía ni a Dios ni al Diablo* vio pasar su entierro—, o la de la Susana, vía tortuosa en la cual crece y serpea el drama evocando los sombríos amores de la doncella judía que le dejó su nombre. Mi imaginación, rebelde a cualquier lógica, barzoneaba ya por el sugestivo laberinto de ese barrio, cuando una insólita presencia, anunciada con tableteo de tacones rimando la copla, irrumpió sobre mis cuartillas, pareja a un vendaval en huerto veraniego. Una joven, jacarandosa, prosiguió el cantarcillo: *¡Viva Triana! ¡Y vivan los trianeros! ¡Los de Triana! ¡Vivan los sevillanos y las sevillanas!* Viene reclamando sitio, desde su popularísimo barrio en la margen derecha del Guadalquivir, bullente, cálido, marinero, ocioso y de trabajo, de instintivo buen gusto para cualquier empresa, diestro en moldear con greda sus magníficas cerámicas; devoto rezador del Cachorro, como al Niño Jesús le llaman, o de esa dulce Macarena —joya de la imaginería sevillana—, tan madre de su modesta grey. ¿Fue en el seno de ese barrio donde vio la luz Joselito, príncipe de toreros? Es presumible que sí, pues los andares mozos copian en el garbo masculino ese algo de vara juncal y escurridizo paso de ballet, comunes en el ruedo, tantas veces lucidos en la Maestranza, la más antigua plaza de toros de España, piedra de toque para los más diestros matadores y las más encrespadas ganaderías.

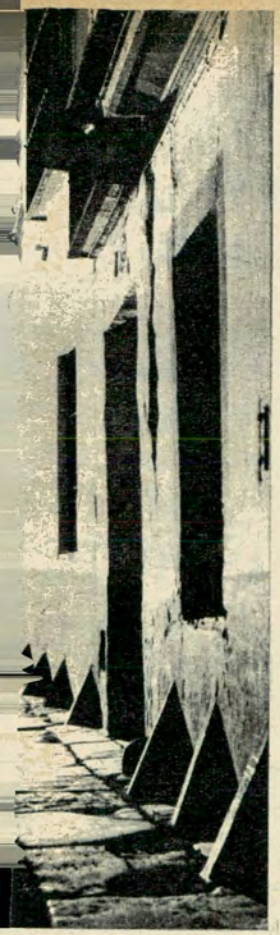
Corta el aire una saeta, más dardo que canción, queja dramática, turbadora, extraña. Además de las improvisadas, el año es breve para preparar las que se entonarán en las impresionantes procesiones de Semana Santa, con sus 90 "pasos" y su perfume místico, mientras de cada iglesia, como de ésta de San Jacinto, tan trianera, salen los fieles rumbo a la Catedral. Semana inolvidable, mezcla de ayes y risas; luto del Viernes de Pasión, gozo del Domingo Pascual, rosas, vinos, convites, cantares, bailes, guitarras que gimen, aman u oran.

TOLEDO, SALAMANCA Y SEVILLA

Nada tan cerca a un rompecabezas de los complicados como mi estampa sevillana; pero, ¿es que alguien se siente capaz de hablar, a propósito de ese emporio del donaire y la alegría, con orden y concierto, al modo como se puede hacerlo de cualquier otra ciudad del mundo? Para prodigios, ella sola. Mi duende, al que olvidara, ha proseguido hablando; de mis andares vuelvo para escucharlo: *Toledo, la rica; Salamanca, la fuerte; Sevilla, la grande, tal llamaban a las tres famosas catedrales.* La Grande, bellísima en su gótico siglo XV, construida por Fernando III, en el emplazamiento de una acrópolis y una antigua mezquita —de la cual subsisten el Patio de las Abluciones, la Puerta del Perdón y la Giralda—, resulta, por el esplendor de su arboladura, sus 7 naves, sus 9 puertas, sus cientos de metros en ancho y alto, sus 70 bóvedas, sus 40 pilares, sus 30 capillas, el encaje férreo de sus rejas, sus cuadros, tapices, estatuas y orfebrería, no la obra de un hombre sino el milagro de un pueblo artístico y místico.

Milagro de otra fe y otra cultura, pues aunque la construyó Pedro el Cruel donde estaba la residencia de los príncipes almohades (de la que restan parte de la muralla, la Puerta del León y las arcadas del patio del Yeso), el *Alcázar*, palacio-fortaleza mudéjar del Siglo XIV, fue labor de alarifes, marmoleros, cinceladores, mosaístas y estucadores moriscos, que trabajando en él dejaron sus sueños inscriptos en un imponente poema de piedra, agua, yeso y mármol. La elegancia oriental caracteriza a la Sala de los Embajadores, al Patio de las Muñecas, al de las Banderas y a los jardines, joya entre los cármenes sevillanos. Algo pagano, refinado, sensual, lo envuelve; ¿qué valen en su austera belleza, la gran Capilla o el oratorio de los Reyes Católicos, si puede más el perfume pecaminoso que escapa de los baños de la Sultana o de los de María Padilla, aquella amiga de don Pedro el Cruel, con carnes más rubias que los arabescos en oro de las salas y las cabelleras más brillantes que los azulejos de zócalos y pavimentos? Más que el temido Justiciero de Castilla, en el Alcázar flota la sombra de Almutamid, señor árabe que protegió a los poetas y que, poeta él mismo —elegíaco cuando el exilio, lírico, exaltado al sonreírle la fortuna—, cantó a la amada, *pimpollo de palma, gacela de negros ojos.*

Quería hablar de todo en mi arbitrario camino sevillano; ¿por qué no de la Torre de Oro, esa torre almohade otrora parte del plan defensivo del Alcázar, ayer custodia de los tesoros del rey Pedro de



Las extrañas y arcaicas calles de Sevilla quedan en el recuerdo del viajero que alguna vez las ha transitado, con toda la fuerza de su evocadora sugestión.

Castilla, hoy museo marino que guarda los testimonios de una sevillana aventurera y navegante, la de cuando Magallanes y Pedro de Mendoza reclutaban en la vecina Triana huestes para sus navíos? La casa de Pilatos, mezcla única gótico-mudéjar-plateresca; el Ayuntamiento, precioso ejemplar de este estilo; la Parroquia de San Lorenzo, el Hospital de la Caridad construido por deseos del pecador Juan de Mañara; el Parque de María Luisa, el Museo con Murillos y Velázquez o la monumental Iglesia del Salvador, reclaman imperiosos su evocación para componer el retrato de Sevilla, sonrisa de España. Pero, como discurriendo sobre ella, sea acaso más sensato discurrir de poesía, vayamos a la búsqueda de esa poesía inigualable en la gracia alada de la Giralda, en el Palacio de las Dueñas, donde nació Antonio Machado, o en los lienzos de Murillos, que en el número dos de la Plaza de Alfaro, nervio del Barrio de la Santa Cruz, rindió su alma el 3 de abril de 1682.

DE COMO DISCURRIR SOBRE POESIA EN SEVILLA

La historia de la Giralda comienza cual un cuento oriental: en el mes de zafar de 580 (nuestro 1184) cruzó Sevilla en zagá de laureles bélicos, un sultán almohade, guerrero y artista, que, preso en los encantos de la ya poderosa urbe, dispuso que sobre unas vetustas piedras romanas se levantara el alminar para la Mezquita. "El más bello entre todos" —subrayó.
La muerte impidió a Abu-Yakub-Yusuf verlo construido; pero su hijo, al proseguirlo, mandó colocar como remate de la torre cuatro manzanas de oro. Tan hermosas fueron, que eclipsaron a cualquier otro rasgo, tal, el de la armoniosa construcción del conjunto, cuatro poemas árabes, los cuatro muros, o la figura de la sebka, el ornato típico en rombo de los paramentos. El terremoto de 1355 desplomó los áureos frutos haciendo temer por la estabilidad de la Giralda, brillante hermana de la Koutoubia de Marruecos y de la Torre de Hassan en el Rabat. Las reparaciones se sucedieron hasta dejarla conforme se la ve, gallarda, con sus 96 erguidos metros, sus airosas ventanas moras y, coronándola por sobre los templetes, una estatua en bronce de la Fe, el "Giraldillo", que, pese a sus 1.288 kilogramos, oficiando de veleta, oscila al menor soplo de viento.

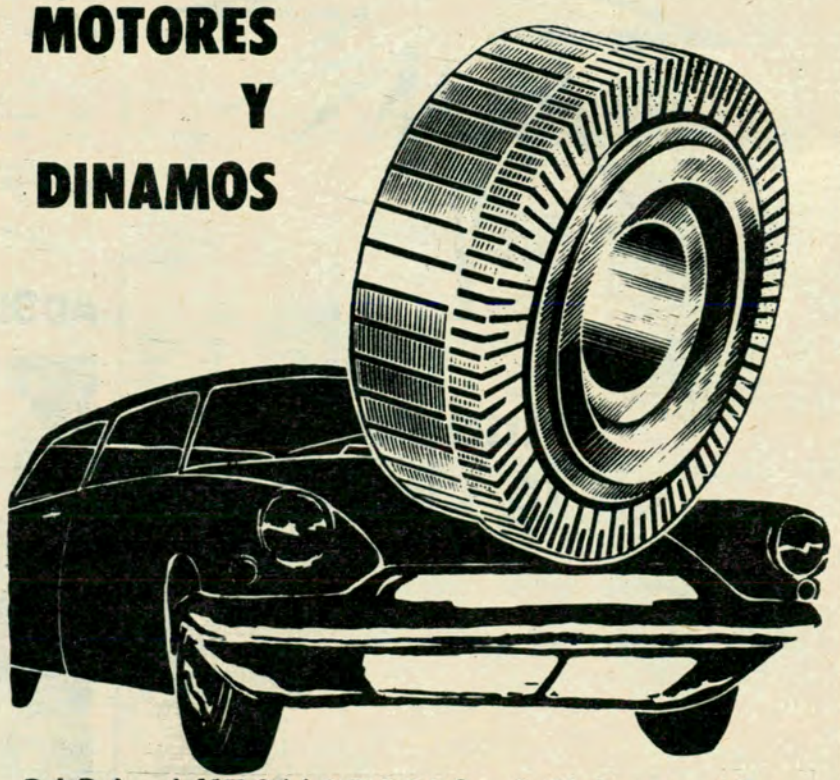
Así que la noche caiga, Sevilla y la guitarra susurrarán amores o cuitas; con el sol, algo de retozón agita a la brisa en jardines, plazas, parques, patios. En uno, el de la que fuera casa solariega de los Pineda, bien nombrada como Palacio de las Dueñas, vivió sus horas niñas, "el poeta que conduciría tempestades o traería panal de miel, el luminoso y profundo Antonio Machado", que así lo cantó:

Mi infancia son recuerdos de un
[patio de Sevilla
y un huerto claro donde madura
[el limonero...

Exultante, Sevilla ríe con el gozo del sol andaluz, pero sonríe exquisita y tierna en los rostros de

(Pasa a la página 159)

COLECTORES
para
MOTORES
Y
DINAMOS



PARA AUTOMOTORES: Solicite catálogo con más de 200 tipos diferentes

Monllor Hnos. S.R.L.

CAPITAL $ 2.000.000.-
BRAGADO 5701 Esq. NAVARRO (WILDE) _ T. E. 207 - 0348 y 3788



las bujías
BOSCH
Rinden bajo cualquier condición de trabajo

ROBERT BOSCH ARGENTINA S. R. L.
CAPITAL $ 50.000.000.-
CRAMER 1222 - T. E. 76-3041/42/43/95/96 - BUENOS AIRES

APARECIO LA GUIA TURISTICA DE LA ARGENTINA, EDITADA POR EL A. C. A.



EDITADA por el Automóvil Club Argentino acaba de aparecer en un lujoso volumen la "Guía Turística de la Argentina", publicación de gran interés, que describe al país en sus aspectos geográficos, históricos, folklóricos y paisajísticos.

Al comienzo de la obra, un atlas de 60 páginas contiene planos generales y de detalle, en un todo coherentes con los textos descriptivos de alrededor de 700 localidades, parajes, curiosidades, cuadros de interés para el viajero, plantas urbanas, gráficos, etc. Realizada en formato de 23 x 13,7 centímetros, la "Guía Turística de la Argentina" está compuesta, además del atlas a ocho colores, por 260 páginas a 2 colores, habiendo demandado su realización tareas de tipo extraordinario al Automóvil Club Argentino. La confección de originales de dibujo sobre croquis de relevamiento previo demandó, en su mayor parte, una ardua compulsa de datos por medio de cuestionarios, de los cuales se enviaron alrededor de 15.000 a todo el país, para obtener la información al día de distintas fuentes.

Se ha tratado, dentro de las posibilidades que permite este tipo de guía, promover el turismo nacional, ahondándose en la difusión de relevancias turísticas del país, algunas poco conocidas, no obstante su importancia, por falta de adecuada difusión.

En suma, esta guía constituye un aporte para la mejor orientación del viajero y el automovilista y de interés también para quienes deseen conocer el país en la grandeza de sus escenarios naturales, en su riqueza folklórica y en sus magnos monumentos.

Se distribuye por medio de venta a $ 100 y $ 500, a socios y no socios, respectivamente.

ADOLFO B. MITRE

SU FALLECIMIENTO



DON Adolfo B. Mitre, escritor y periodista brillante por vocación y herencia, ha fallecido a la edad de 54 años, cuando mucho se esperaba todavía de su refinada cultura y agudeza de talento.

Desde temprana edad, el señor Mitre volcó en las páginas de "La Nación" —diario fundado por su bisabuelo, el general Bartolomé Mitre— sus inquietudes de hombre de letras de definida personalidad, plasmadas en la agilidad y elegancia de sus sueltos periodísticos y en la seriedad de sus críticas literarias imparciales y autorizadas.

Pero una profunda y madura vocación de escritor lo llevó a trascender el ámbito de las columnas de diarios y revistas, para abocarse a una paciente investigación historiográfica que estuvo definida por la solidez de su base documental, el acierto de su juicio interpretativo, y un dominio tan absoluto como elegante del idioma. Frutos de esa investigación fueron sus obras "Mitre Periodista", "Mitre en Estampas", "Apuntes de la Juventud de Mitre" y "Bibliografía de Mitre", libros todos ellos que reflejan una imagen definida de la personalidad de su ilustre bisabuelo.

AUTOCLUB tiene motivos especiales para compartir el dolor causado en todos los círculos que estimaban en su elevado valor al desaparecido exponente del periodismo y la literatura argentinos: esta revista lo contaba en la nómina de sus brillantes colaboradores y en la de sus amigos más dilectos.

Nuestra anterior edición ofreció el artículo póstumo de don Adolfo B. Mitre, titulado "Nacimiento y transfiguración del Paseo Colón", en el que se aúnan la natural elegancia de su estilo, y su profunda versación histórica. El autor no alcanzó a ver plasmado en moldes de imprenta ese último fruto de su exquisito talento.

COMPARABLE CON EL IMPORTADO!

May Cross®

FINO WHISKY AÑEJO

AUTENTICO WHISKY!..

con alma de escocés!

creado para paladares exigentes!

Elaborado bajo el asesoramiento de
GLEN DISTILLERS LIMITED
a base de selecto whisky de Malta
importado de Escocia por:

ORANDI Y MASSERA S.A.I.C.
Lavalle 1646 · Buenos Aires.

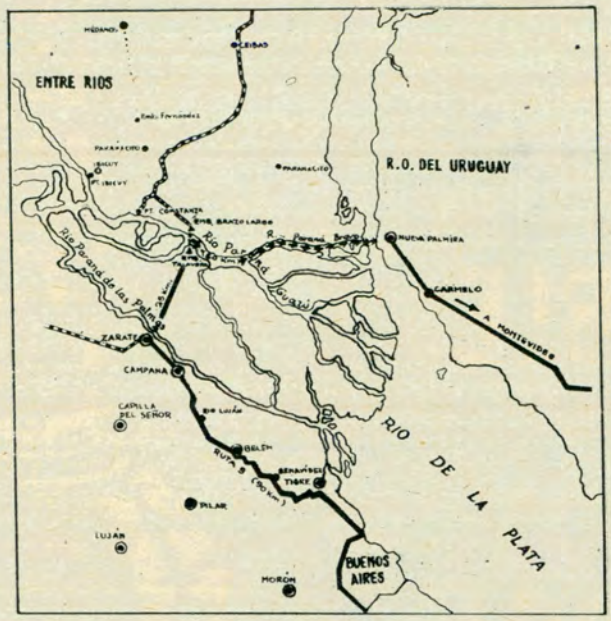


BRIAL PUBLICIDAD S.A.

ABRIENDO RUTAS AL TURISMO CON LA R. O. DEL URUGUAY

LA utilización de la ruta Nº 9 desde Buenos Aires hasta Zárate, el cruce en balsa del Paraná de las Palmas a la Isla, y el viaje por la ruta Nº 12 hasta el embarcadero Pasaje Talavera, es ya un itinerario consagrado de constante servicio público.

Si desde Talavera se implantara un servicio de Balsa, con una navegación aproximada de 50 kms hasta la ciudad de Nueva Palmira (R. O. del Uruguay), donde sólo sería necesario construir un embarcadero, se podría implantar de inmediato un servicio público para el transporte automotor con buenos resultados sobre todo si se tiene en cuenta que la parte vial se halla totalmente realizada. La navegación de las balsas se cumpliría por el Paraná Guazú y por el Paraná Bravo, que desemboca frente a Nueva Palmira.



El mapa muestra el itinerario que sería necesario desarrollar, que comprende un recorrido por tierra de 115 kms (90 kms desde Buenos Aires hasta Zárate y 25 kms por la isla) y un viaje por agua de 50 kms.

OBTUVO UN PREMIO NUESTRA COLABORADORA NOEMI VERGARA DE BIETTI

Fue distinguida en un certamen internacional de periodismo.

NOTICIAS procedentes de Italia nos informan que en Bolonia, con la presidencia del profesor Victorio Caravaglios, presidente de la Unión de Prensa Turística Italiana, se reunió el jurado encargado de adjudicar el Premio Periodístico Internacional USTI 1964, dedicado a Ravena. Después de un detenido análisis de los trabajos presentados, el jurado asignó el primer premio al periodista español Pedro de Lorenzo por sus trabajos en el diario ABC de Madrid; el segundo premio, a la periodista argentina y distinnguida colaboradora de AUTOCLUB, señora Noemí Vergara de Bietti, y el tercero al periodista italiano Mario Tortora, de "Gazzeta di Parma" e "Il Osservatore Romano".

La ceremonia de la entrega de premios, con la presencia de autoridades gubernamentales y personalidades de la cultura y del periodismo, tuvo lugar el 29 de agosto último en el salón Maria Romea de Ravena.

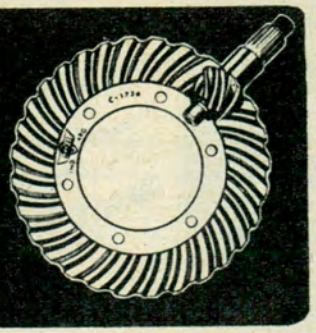


...CON EL PRESTIGIO DE LA MARCA

ADA

CORONAS DE ARRANQUE... más de 200 tipos y medidas para automotores americanos o europeos.

PIÑON Y CORONA DE DIFERENCIAL... y cualquier engranaje de dientes cónicos hypoidales, espirales y rectos de 75 hasta 800 mm. de diámetro.



UNICOS FABRICANTES

CASA STEWART S. A.

Comercial, Importadora e Industrial

TUCUMAN 3550 • Tel. 86-2205 - 06 - 07

TAPAS DE DISTRIBUIDOR "DOWAL"

Fabricado bajo licencia exclusiva



"DOWAL"

ALEMANIA, IND. ARG.

Entre las firmas distribuidoras de la acreditada marca "DOWAL" se encuentran:

CASA A. KUSCHNIR Ltda. S.A.C.I.	Santa Fe 483	RAFAELA - Santa Fe
FONTANETTO & PUY S. A.	Bvard. Lehmann 538	RAFAELA - Santa Fe
DOMINGO LATTUCA e Hijos S.R.L.	San Juan 1135	ROSARIO
ALBERTO J. PAUWELS & Cía.	Santiago 158	ROSARIO
ALDO PRIOTTI	Chile 83	R. CUARTO - Córdoba
REPUESTOS ROMIN S. R. L.	Moreno 2285	CAPITAL
MANUEL SMERLING	Galicia 102	CAPITAL
STEPHAN S. A. C. I.	Charcas 1339	CAPITAL

SI DE "DOWAL" ES LA TAPA, SU DISTRIBUIDOR SE DESTACA.

UN NUEVO SERVICIO DEL A.C.A.

PRESTAMO CON AHORRO PREVIO PARA ADQUIRIR AUTOMOVILES 0 KILOMETRO DE FABRICACION NACIONAL.

Los señores asociados habrán recibido por correo un formulario conjuntamente con las explicaciones pertinentes. Ese formulario es de solicitud previa para poder acogerse a los beneficios del Préstamo con Ahorro Previo a plazo fijo para la compra de automotores 0 kilómetros de fabricación nacional.

Los interesados deben remitir directamente a la Sede Central las solicitudes debidamente llenadas antes del 31 de octubre a fin de poder intervenir en el sorteo público que se celebrará ante escribano público, el 1º de diciembre del año en curso.

PRESENTO FIAT CONCORD EL 1500 FAMILIAR



En los salones del Golf Club Argentino, FIAT CONCORD presentó a los periodistas especializados un nuevo modelo de automóvil que incorpora a su línea de producción nacional. Se trata del 1500 FAMILIAR, una nueva versión del 1500 GRAN CLASE, cuya velocidad mecánica, su presentación estética y sus características generales merecieron, desde el primer momento, una especial preferencia por parte del público usuario. La diferencia fundamental reside en la carrocería, de mayor amplitud, que se justifica por el destino del nuevo vehículo, dirigido a satisfacer necesidades del núcleo familiar. Es así como se ha procurado dotar a esta unidad de las necesarias comodidades para largos viajes y su preferente utilización en el campo, ampliando al mismo tiempo su capacidad. Se observa también la ya tradicional preocupación de los creadores de los modelos FIAT, por mantener la línea atractiva y elegante que caracteriza al 1500 GRAN CLASE.

veranee... haga turismo!..

VIAJE CON UNA roler CASA



Modelos para 4 y 6 personas
Pida folletos y precios
Tel. 22-1433-0424

Fabrica y vende:
ROLERCASA S.A.I.C.
Gral. Hornos 38 - Sarandí - Bs. As.

PRESENTACIONES DEL A.C.A. ANTE OR

Consecuente con su preocupación de procurar soluciones a los problemas viales y de tránsito, y animado por el propósito de aportar su experiencia para la superación de los mismos, el A.C.A. ha realizado las siguientes presentaciones ante las autoridades pertinentes:

ADHESION A UNA INICIATIVA DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN MARTIN

EL A.C.A. se ha dirigido por nota al señor Intendente de la Municipalidad de General San Martín, con motivo de una publicación periodística que hace mención a la iniciativa tomada por esa Intendencia para solicitar al Poder Ejecutivo provincial la repavimentación de la Avenida de los Constituyentes, desde la Avenida Gral. Paz hasta la Avenida Luis María Campos. El texto de la nota expresa:

"Ante tal inquietud, el Automóvil Club Argentino se complace en felicitar a las autoridades de esa Comuna por tan feliz iniciativa y brinda su colaboración a las gestiones que se realicen con el propósito de efectivizar esas obras, ya que con la culminación de las mismas desaparecerían los inconvenientes que actualmente afectan a la gran cantidad de vehículos que deben utilizar esa avenida. En tal sentido, nos remitimos a nuestra anterior de fecha 12 de diciembre de 1962, de cuyo texto acompañamos copia, en la cual expresábamos la conveniencia de que se llevara a cabo tales tareas en bien del tránsito de ese Municipio y de las importantes zonas vecinas."

Asimismo, el A.C.A. envió una nota al señor gobernador de la provincia de Buenos Aires, Dr. Anselmo Marini, en la que manifiesta formalmente su adhesión a la comentada presentación de la Municipalidad de San Martín, y solicita al P. E. provincial la pronta ejecución de las obras referidas.

USO OBLIGATORIO DEL CASCO PROTECTOR PARA CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS

En nota dirigida al señor secretario de Transportes, Ing. Pedro Gervasio Fleitas, después de hacer mención a los continuos accidentes de que son actores quienes viajan en motos y motonetas por las calles y caminos del país y de referirse a los datos proporcionados por las estadísticas realizadas, en el sentido de que la mayoría de los casos mortales ocurridos han sido provocados por la falta del casco protector, propone el A.C.A. se contemple la posibilidad de incorporar a la Ley Nacional Nº 13.893, el uso obligatorio de ese elemento de protección para los conductores de motocicletas y motonetas, en todo el ámbito del país.



SALIDA HACIA EL NORTE DE LOS VEHICULOS ENTRADOS CON FRANQUICIA EN TIERRA DEL FUEGO

EN una presentación al señor secretario de Estado de Hacienda de la Nación, Dr. Carlos A. García Tudero, el A.C.A. adhiere a un requerimiento de la "Asociación Rural de Tierra del Fuego", formulado en el sentido de que se conceda a los usuarios de los automotores introducidos con franquicia en aquel territorio, la salida de esos vehículos hacia el norte, por un plazo de 180 días por año. Asimismo, la adhesión del A.C.A. se hace extensiva a la solicitud de reconsideración de la resolución denegatoria.

Se expresa en la nota que: "Tal como lo expone la mencionada Asociación Rural, el plazo de dos meses por año, permitido para la salida de los vehículos automotores al norte de esa zona franca, es muy breve, si se tiene presente la distancia que separa a aquel lugar de la Capital Federal, hacia donde deben viajar periódicamente los propietarios de dichos vehículos por razones de negocios de su propia producción, o por trámites, o impostergables motivos de salud. Además, deben tenerse en cuenta razones tan valederas como las malas condiciones de los caminos que deben recorrerse, y que ese trayecto debe realizarse en parte por Chile, a través del Estrecho de Magallanes.

Por último, se sugiere a la Secretaría de Hacienda se adopten los recaudos necesarios para no desvirtuar los fines de la franquicia.

La Dirección DE AUTOCLUB no mantiene correspondencia sobre originales de colaboraciones no solicitadas, ni éstas se devuelven a sus autores.

GANISMOS OFICIALES

SEMAFORIZACION DE PASOS A NIVEL EN LA LOCALIDAD DE SALADILLO

MEDIANTE una presentación al señor administrador del Ferrocarril General Roca, D. Ricardo Davis, el A.C.A. adhiere a las gestiones realizadas por la Municipalidad de Saladillo, a efectos de que se disponga la colocación de semáforos en los pasos a nivel de dicho ferrocarril con las avenidas Ibáñez Frochán y Máximo Cabral, de la referida localidad.

"El A.C.A. —se expresa en la nota— atento a los inconvenientes que la falta de estos artefactos crea a los vehículos que circulan por tan importantes arterias, se hace eco del justificado reclamo de la citada Municipalidad, así como también de los automovilistas de la zona, representados por nuestro delegado en ésa, y considera que el emplazamiento de dichos semáforos constituye una real necesidad de bien público, cuya ejecución no puede ni debe postergarse."

Después de hacer mención de los estudios realizados a tal efecto por el Departamento de Vía y Obras del F.C.N.G.R., de cuyas conclusiones surge la necesidad de instalar los citados semáforos, y tras destacar que se hallan cumplidas las formalidades respectivas, el A.C.A. solicita al señor administrador se sirva disponer a la brevedad la ejecución de las obras.

SE SOLICITA A LA MUNICIPALIDAD LA ADOPCION DE NORMAS SOBRE PARAGOLPES

POR medio de una nota dirigida al señor secretario de Abastecimiento y Policía Municipal, Dr. Horacio Hueyo, el A.C.A. destaca su reiterada insistencia sobre la necesidad de obtener el cumplimiento de las normas que atañen a las medidas, características y altura que deben llevar las defensas de los automotores, ajustándose a lo dispuesto por la Ley Nº 13.893, en su artículo 12 inc. f.

Se manifiesta en la nota que "la Dirección Nacional de Vialidad, cuando elaboró el texto de la Ley Nº 13.893, al fijar en su art. 12 inc. f. la altura de 38 cm del borde inferior de la banda de los paragolpes (banda que debe tener un ancho mínimo de 8 cm), tuvo muy en cuenta la altura de los paragolpes de los automóviles en circulación en la época de su promulgación —año 1949—, y como condición fundamental determinó expresamente que la altura de los paragolpes, delanteros y traseros, debe ser idéntica, medida desde la calzada hasta su eje".

Tras destacar que la industria nacional no ha cumplido en todos los casos con las condiciones citadas, existiendo diferencias notorias entre los paragolpes delanteros y traseros de una misma unidad, el A.C.A. somete a consideración de la Municipalidad un estudio realizado por personal especializado de la institución, a fin de que "al propiciar la modificación de la Ley Nº 13.893 sobre dicho tema, se conozca su opinión al respecto".

Su paladar distingue y exige

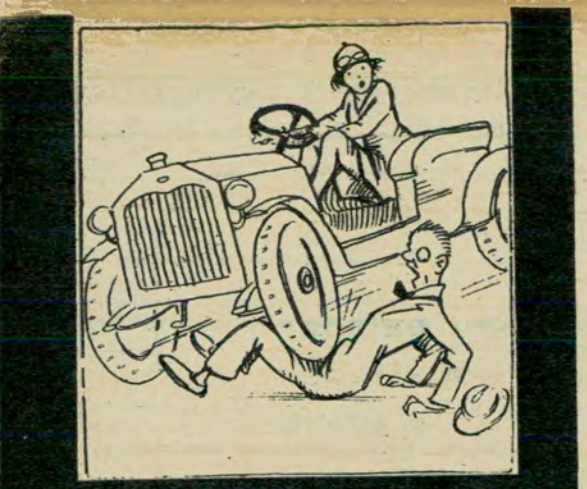
WHISKY

Warren

Con el espíritu de la auténtica malta escocesa, especialmente importada por Guillermo Padilla Ltda. S. A., y la calidad de los más nobles alcoholes argentinos de cereal.

el whisky para usted





La mujer siempre ha tenido una superioridad arrolladora sobre el hombre.

(De *Cri-Cri*, año 1925)

LA MUJER, COMO FACTOR POSITIVO PA (x)

En la mecánica y el confort, es la palanca que impulsa al progreso automovilístico

Por EMILIO VILLALBA WELSH
para AUTOCLUB

DESDE los albores de la civilización, la mujer ha conducido al hombre —de niño, de un brazo o de la oreja, y de adulto, de las narices—. Puede decirse que, de alguna manera, es una conductora nata. No obstante, la conducción de máquinas, particularmente de automóviles, es cosa relativamente nueva para ella. Esa responsabilidad le fue dejada siempre al hombre. Es muy difícil encontrar vestigios en el mundo antiguo de mujeres conduciendo carros, por ejemplo: la profesión de auriga les estaba vedada, y para traspasar esa prohibición se necesitaba ser algo más que mujer: se necesitaba ser una diosa, como Atenea —a quien los romanos llamaban familiarmente Minerva y los etruscos Menerta—. También solía llamársele Palas Atenea, pero para sus íntimos ella era sencillamente Palas, y en su carácter, entre otros atributos no menos meritorios, de diosa de la cordura y del equilibrio, la vemos manejando un carro de cuatro corceles en escenas que decoran vasos hechos aproximadamente 530 años antes de J. C. Los siglos siguieron transcurriendo sin que esa situación se modificara mayormente, es decir, que las mujeres continuaron en su papel de pasivas pasajeras y muy raramente de conductoras. Ello se explica por varios motivos, entre otros, los provenientes de la dificultad que para una mujer tenía el cambiar la rueda de una carreta de bueyes o aplicar a tiempo los frenos de una diligencia de ocho caballos. Las cosas siguieron más o menos así, con variantes o excepciones que realmente no vale la pena consignar, hasta el advenimiento del automóvil. Los historiadores más serios —si es que hay historiadores serios— sostienen que este hecho revolucionario del transporte y de las costumbres ocurrió allá por el año 1770, en que un tal Cugnet —francés, por más señas— inventó un vehículo que se movía por sus propios medios, o sea un **automóvil**, accionado a vapor y asentado en tres ruedas. Pero ese artefacto no fue tomado muy en serio, como tampoco el que perfeccionó Pecqueur en 1828, ni el de Lenoir en 1861, siempre a vapor. El último grito en ese tipo de automotores fue el de Serpollet, en 1889. Después de ése, los únicos vapores que conocen los aficionados al automovilismo son los vapores del alcohol, porque sobreviene el motor a explosión y al automóvil puede llamárselo con propiedad automóvil. Pero los hombres siguen manejando. El automóvil de los primeros tiempos era, como no lo ignoran ni los ministros de educación, un engendro antiestético, pesado, ruidoso y que debía ser manejado por una especie de superhombre. Que funcionaba mediante un motor de explosión no podía ser secreto para nadie, pues a varios kilómetros de distancia se podía advertir su presencia. Ponerlo en marcha significaba desplegar una energía física similar a la que el automovilista necesitaba para recorrer a pie diez kilómetros. Entre cambiar la llanta y ser condenado a trabajos forzados no había mayor diferencia. Mover las palancas de cambio o apretar los frenos, o tocar la bocina, era un ejercicio suficiente para mantener la silueta en un punto ideal. Además, había que disponer de una gran capacidad pulmonar para tragar la tierra del camino y de una filosofía muy particular para aguantar las lluvias a cielo abierto y los fríos bajo cero en el descampado. Como es natural, las mujeres, con el buen juicio que les ha permitido sobrevivir durante tantos siglos, se quedaban muy tranquilitas viendo a sus maridos, novios o hermanos oficiar de héroes civiles, y cuando mucho, debidamente resguardadas por guardapolvos, abrigos y velos, aceptaban retomar su papel de pasivas y contemplativas pasajeras.

Pero, de acuerdo con aquella frase famosa de Paul Geraldy, "no se posee aquello que no se comparte", el hombre se empeñó en que su compañera gozara más y más de las ventajas del automovilismo, y algunos espíritus masculinos de corte muy modernista pusieron a sus mujeres frente al volante para que vieran qué lindo es manejar.

—¡Pero, querido! —empezó a protestar tímidamente la esposa—. Puedo ir derecho, pero es imposible doblar; ¡esta manija es muy dura!

—No es una manija, Clotilde; ¡ése es el volante!

—Se llame como se llame, no lo puedo mover. ¡Es muy duro!

El marido de Clotilde —y muchos otros maridos de otras Clotildes— debieron reconocer que, efectivamente, para mover el volante se requería una energía de por lo menos 1/18 HP, energía de que no disponían ni por equivocación los delicados y frágiles brazos femeninos, y mucho menos sus blancas manos. ¿Qué hacer? Pues sencillamente inventar la multiplicación de la dirección y, más tarde, sus mecanismos eléctricos.

—¡Ahora sí! —exclamó Clotilde satisfecha, tomando una curva a buena velocidad y sorprendiendo a algunas inocentes gallinas—. ¡Pero hace mucho sol y no puedo manejar con la sombrilla en una mano!

De la anterior frase nació primero la capota y luego el auto cerrado. La mujer consideró al automóvil como una prolongación de su hogar: le hizo colocar cortinillas en las ventanas, alfombras en el piso, veladores con tenue luz y floreros con flores de ver-

PALAS ATENEA, diosa del equilibrio y de la cordura, conduciendo un carro de caballos. Escena que decora un vaso griego, año 530 antes J. C.

(De *Correo de la Unesco*, 1964)



(X) PROGRESO AUTOMOVILISTICO



Lo primero que aprendió a dominar la mujer fueron los cambios. Cambiar es lo que más está en su temperamento...
(Dibujo de Ramón Casas, de *La Moda*, por Max von Bochn.)



CONDUCTOR — ¡Pronto! ¡Llame un médico! ¡Hay un herido grave!
PAISANO — No es necesario. Ya está aquí.
CONDUCTOR — ¿Dónde?
PAISANO — ¡Debajo de su auto!
(De *La Risata*, año 1923)



dad, y hasta teléfono interno.

Pero la mujer no estaba satisfecha: los cambios eran ruidosos y complicados. El hombre, por darle el gusto, ideó los cambios sincronizados, y, para terminar con las protestas, los cambios automáticos. Para el pedal del freno o del embrague, que antes para accionarlo se necesitaba una pata de elefante, ahora basta una leve presión de la punta del más diminuto pie para lograr el efecto requerido.

—¿Cerraste bien las ventanillas? ¡Me muero de frío, a pesar de las mantas! —se quejaba Clotilde. Y entonces los autos tuvieron calefacción.

—¿Abriste bien todas las ventanillas? ¡Me muero de calor! —exclamaba Clotilde. Y vino la refrigeración.

Y así, de queja en queja, de mimo en mimo, la mujer se convirtió en la más poderosa palanca que impulsa el progreso automovilístico. Esto en cuanto a la mecánica y el confort. Y nada digamos de la estética. La pobreza imaginativa de los hombres hacía que en un principio y durante larguísimas temporadas, todos los automóviles del mundo estuviesen pintados de negro. Cuando la mujer consideró al auto como un adminículo más de la moda, ese detalle del color la contrarió bastante. Pase y vaya para una viuda, pero así y todo, luego de un tiempo, se hace monótono. Y la mujer quiso coches de colores, de colores vivos, alegres, simples o combinados, que hicieran juego con sus modelos, o con sus piedras preciosas favoritas, o con el color de sus cabellos, o con nada, pero que fueran bonitos. Y el automóvil ganó en elegancia, en gracia, en belleza, no sólo de color, sino también de diseño, de líneas. Ya la mujer, en su interior y empuñando el volante, era el complemento soñado del automóvil, lo único que faltaba para colmar de satisfacción y de orgullo a su propietario. Sin embargo, son muy pocos los que le reconocen a la mujer tan brillante como decisiva participación en el progreso del automovilismo. Y muchos hay que apenas ven a una mujer conduciendo un auto, se apartan temerosos de los líos que pudiera provocarle. Eso demuestra ignorancia, porque, ¿por qué las mujeres que manejan habrían de ser una excepción?

Un aviso publicado en "Caras y Caretas" en 1911, donde la mujer todavía no maneja pero indica adónde quiere ir.

SERVICIO DE PRESTAMO CON AHORRO PREVIO

El Automóvil Club Argentino brindará, por acuerdo con la Caja Nacional de Ahorro Postal, un servicio de Préstamos con Ahorro Previo a plazo fijo, paro la compra de automotores 0 km de fabricación nacional.

Por tal motivo, se ha enviado por correo a todos los asociados el formulario de solicitud previa, donde se incluyen las normas reglamentarias que regirán este servicio.

Dichas solicitudes deberán ser remitidas DIRECTAMENTE POR LOS INTERESADOS A LA SEDE CENTRAL antes del 31 de octubre próximo, para poder intervenir en el sorteo público ante escribano a realizarse el 1-12-64.

Vale decir, QUE LAS DEPENDENCIAS O REPRESENTACIONES NO PUEDEN RECIBIR DE LOS SOCIOS ESTOS FORMULARIOS PARA SU POSTERIOR ENVIO.

Asimismo, se han despachado a éstas los citados formularios a efectos de que se interioricen de las características del sistema; por lo expuesto en el segundo párrafo, la entrega a los socios deberá efectuarse solamente ante su requerimiento.

En el caso de que se les agotaren o por cualquier información complementaria, tendrán que solicitarla a esta Central, División Servicios de Previsión.



CONSEJOS SOBRE LA LUBRICACION DE MOTORES

II

Cómo interpretar las indicaciones del manómetro

VAMOS ahora a decir algo sobre la forma en que deben interpretarse las lecturas del manómetro o indicador de presión del aceite, que tienen casi todos los automotores modernos.

La misión del manómetro es indicar que la bomba de aceite funciona y que, por ello, hay una cierta presión en el sistema. En realidad se emplea un manómetro a falta de un instrumento más adecuado. En todo motor, el lubricante tiene por lo menos tres misiones que cumplir, a saber:

a) mantener una película de la mayor uniformidad y continuidad entre las superficies móviles;

b) extraer el calor generado por la fricción y la combustión, y

c) hacer hermética para los gases la zona de los aros de pistón.

De observarse estas tres condiciones se verá que lo que se requiere para cumplir las condiciones óptimas es contar con una cantidad dada de lubricante en un tiempo también dado, o sea que, en otras palabras, se requiere un cierto caudal y no una cierta presión, y debe señalarse que si se recurre a esta última para saber si hay circulación de aceite es porque aún no se ha logrado diseñar un indicador de caudal lo suficientemente práctico para su aplicación en automotores.

Puesto que por ahora la cantidad de aceite en circulación sólo puede determinarse por interpretación del manómetro, debe tenerse presente que la presión está en relación directa con la viscosidad. Cuanto mayor es la viscosidad de un lubricante, mayor es la presión que acusa el instrumental. En ningún caso la presión debe ser inferior a 1 kilogramo por centímetro cuadrado (unas 15 lbs). Las presiones menores son difíciles de apreciar y por otra parte son indicio de que el aceite escapa de los cojinetes, posiblemente sin llegar a lubricar a todos. Aún los aceites más livianos (grado SAE 20, por ejemplo) tienen el cuerpo suficiente para mantener presiones en los sistemas de lubricación de los motores modernos del orden de los 2 kg/cm² (30 lbs).

Para terminar con lo relativo a viscosidad, diremos que es necesario ajustarse estrictamente a lo indicado por el fabricante. En caso de duda es preferible el empleo de un aceite liviano que, sólo podrá conducir, en el peor de los casos, a un consumo un poco elevado de lubricante. Si el consumo llegara a ser excesivo por el gran desgaste que lleva sufrido el motor, puede pasarse a un aceite de un grado de viscosidad inmediatamente mayor.

En cambio, el usar un lubricante demasiado viscoso, dará lugar a:

— Calentamiento excesivo del motor por no circular el volumen suficiente de aceite.

— Desgaste prematuro de piezas que se hallaban aún en buen estado.

— Menor rendimiento del motor por gastarse parte de su potencia en vencer la viscosidad excesiva del lubricante.

Tipos de lubricantes

Generalmente las compañías petroleras elaboran tres tipos de lubricantes para motores a combustión interna. De cada uno de ellos se elaboran asimismo los diferentes grados de viscosidad.

Uno de estos aceites corresponde a un tipo que podríamos denominar económico, y se emplea en motores con muchos años de uso o en condiciones de servicio muy favorables (motores que operan a bajas revoluciones y con carga moderada, donde no son frecuentes las puestas en marcha) o simplemente en los casos en que no se justifique el empleo de un lubricante de alta calidad.



Los otros dos tipos representan la última palabra en lubricantes modernos y son el fruto de infinidad de ensayos exhaustivos en los que se reproducen las más severas condiciones de servicio que se puedan presentar en la práctica. Dichos aceites lubricantes llevan ciertos aditivos especiales que impiden la corrosión de las superficies metálicas, que evitan la descomposición del aceite y que le confieren a éste una gran propiedad antidesgaste.

De estos dos tipos mencionados, uno de ellos es especialmente adecuado para uso en motores Diesel y para motores a nafta sometidos a trabajo severo.

El tipo de lubricante correcto

Los motores modernos de combustión interna son máquinas altamente eficientes. En el uso normal, el motor de un automóvil rara vez debe desarrollar toda su potencia, y en tales condiciones se podría recurrir para su lubricación a un aceite económico. Pero como siempre existe la posibilidad de que en una emergencia sea necesario utilizar toda la potencia disponible, sería entonces inadmisible tener que cambiar el aceite o arriesgarse a arruinar el motor.

Por otra parte, si el mismo motor se emplea en un servicio diferente, como ser en zonas montañosas, o donde las condiciones de trabajo exigen rápidas aceleraciones y altas velocidades, o si la unidad motriz se instala en un camión, omnibus, lancha, etc., posiblemente deba funcionar a plena potencia un mayor porcentaje de su vida útil. En tales condiciones, la temperatura de prácticamente todas las piezas del motor será mayor.

El calor excesivo es pernicioso para todos los aceites lubricantes, ya que a temperaturas altas el oxígeno se combina con el aceite, dando origen, en mayor o menor grado, a productos de oxidación. Estos productos, a su vez, contaminan el aceite y forman depósitos perjudiciales en las partes internas del motor. Es evidente, entonces, que en tales condiciones será necesario emplear lubricantes que posean una mayor estabilidad y resistencia a la oxidación, que la que caracteriza a los aceites.

En este sentido, los aceites de la línea SUPERMOVIL dan un resultado notable, en razón de su alta estabilidad química y su gran resistencia a la oxidación.

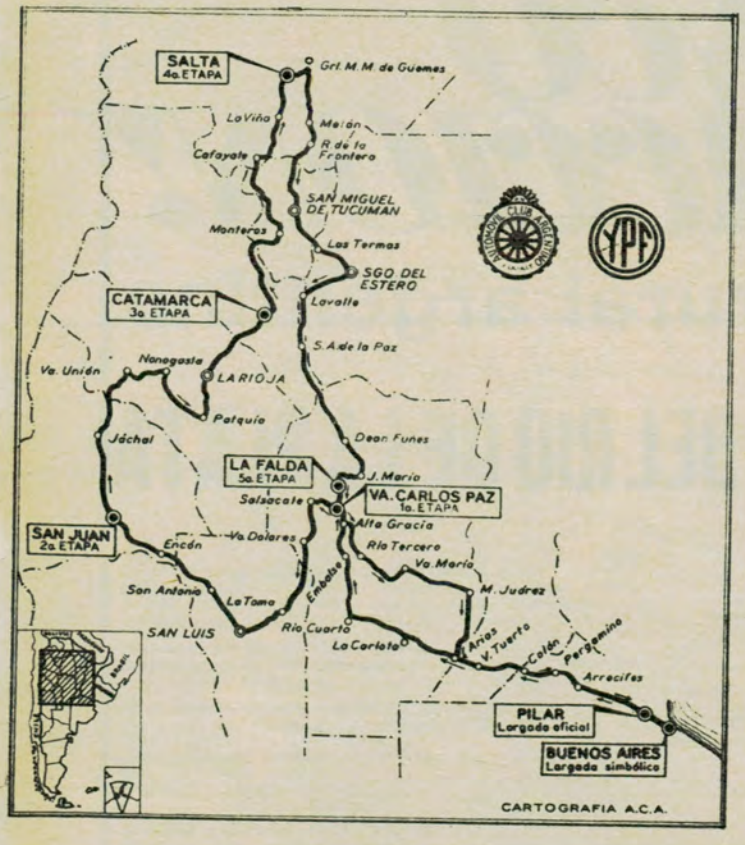
EL VII GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO "SUPER" NAFTA YPF 1964

Una vez más la tradicional competencia concita el interés nacional

EN momentos de entrar en prensa esta edición, se hallaba próxima a iniciarse la tradicional competencia automovilística que anualmente organiza el Automóvil Club Argentino, con los auspicios de Yacimientos Petrolíferos Fiscales: el VII GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO "SUPER" NAFTA Y.P.F. 1964.

La carrera, que se disputa sobre caminos nacionales y provinciales, alcanza un recorrido total de 4.779,6 kilómetros, el que ha sido dividido en seis etapas, conforme al siguiente detalle: 1ª etapa: Buenos Aires-Villa Carlos Paz; 2ª etapa: Villa Carlos Paz-San Juan; 3ª etapa: San Juan-Catamarca; 4ª etapa: Catamarca-Salta; 5ª etapa: Salta-La Falda; 6ª etapa: La Falda-Buenos Aires.

En los actuales momentos resulta prematuro anticipar una cifra sobre el número total de participantes en la tradicional contienda, dado que los registros de inscripción aún se hallan abiertos y son los últimos días, precisamente, durante los cuales concurre a inscribirse la mayor parte de los interesados. No obstante, resulta oportuno destacar que la anterior competencia realizada en 1963, contó con la abultada cifra de trescientos inscriptos. Cabe agregar que como consecuencia de las fuertes lluvias producidas en la ruta del Gran Premio, la largada de la prueba fue diferida en una semana.



DEPOSITE EN CUENTAS ESPECIALES DE AHORRO

para Inversiones en Préstamos Hipotecarios, con un interés del

11%

ANUAL, CON CAPITALIZACION SEMESTRAL Y PARTICIPACION EN LAS UTILIDADES DEL DEPARTAMENTO DE CREDITO HIPOTECARIO

NUEVO BANCO ITALIANO

FUNDADO EN 1887

CASA MATRIZ: Rivadavia y Reconquista, Buenos Aires, y Sucursales.



TRANSISTOR

SU PRECIO $ 7.800

EN FABRICA $ 3.900

Maravilloso receptor para auto o camión de cualquier marca para colocar en el tablero
9 TRANSISTORES IMPORTADOS
CONSUMO REDUCIDO GRAN POTENCIA
5 AÑOS GARANTIA

INTERIOR REMITIMOS MANDANDO CHEQUE O GIRO A LA ORDEN DE ELECTRONICA DEL PLATA

INTERIOR: PIDA FOLLETO GRATIS

FABRICA FUNDADA EN 1926

Fabbri

DIRECTORIO 521 Bs. As.

VISITA DE UNA DELEGACION DEL A. C. A. AL GOBERNADOR DE SAN JUAN, Dr. BRAVO



Los señores Eduardo Cartamil y Rodolfo Iorio, de la Comisión Organizadora del A.C.A., acompañados por el vicepresidente de la Filial San Juan, Señor Ramón Bartolomé Moreno, fueron recibidos por el gobernador de esa provincia, doctor Leopoldo Bravo. La visita tuvo por objeto invitar al primer mandatario provincial para asistir a la llegada de la segunda etapa del Gran Premio Internacional Standard para coches de turismo mejorado.

ADMISION TEMPORAL DE VEHICULOS EN LA REPUBLICA DE CHILE

La Superintendencia de Aduanas de la República de Chile nos ha hecho saber, por intermedio de la Dirección Nacional de Aduanas (Argentina), los nuevos requisitos a cumplir por los turistas que deseen ingresar a aquel país con vehículos "NO AMPARADOS" por el Carnet de Passages en Douanes y/o Libreta de Pasos por Aduanas.

Los mismos deberán rendir, en la Aduana Chilena de entrada, una garantía equivalente al valor de los derechos de importación del vehículo en Vale Vista o Boleta Bancaria; en caso contrario, el automotor deberá quedar retenido en la aduana hasta su retorno al país de origen.

Con el fin de evitarle a los turistas los inconvenientes que significan el desembolso de una importante suma de dinero y demás gestiones que deben realizar para obtener la admisión temporal de un vehículo, se aconseja a todo turista que desee ingresar a ese país con su automóvil, lo haga "MUNIDO DEL CARNET DE PASSAGES EN DOUANES y/o LIBRETA DE PASOS POR ADUANAS."

LA CHAPA "R. A."

Se lleva a conocimiento de las dependencias del A.C.A. y en especial para aquellas Filiales que emiten documentación internacional para la exportación temporal de automóviles, que se ha puesto en venta la nueva CHAPA DISTINTIVO "R.A."; la misma es de un tamaño más reducido y está confeccionada en duraluminio, habiéndose fijado el precio de $ 100.— c/u.

¡UN BANCO EN ACCION!

para el crédito rural argentino

BANCO SIRIO-LIBANES DEL RIO DE LA PLATA

DIRECTORIO

PRESIDENTE	José María Bustillo		
VICEPRESIDENTE 1°	Miguel F. Casares		
VICEPRESIDENTE 2°	Carlos E. Steiger		
DIRECTOR SECRETARIO	Enrique L. Romero	DIRECTORES SUPLENTES	Eusignio Mate Miguel Melhem Juan Carlos Nougués Emilio Olmos J. P. Guillermo Staudt
DIRECTOR TESORERO	Francisco Orcoyen		
VOCALES	Eduardo B. Busso Juan José Caderosso José Cobe Enrique Crotto		Eduardo Boyle Dardo Chiesa Horacio Gómez Pizarro Enrique Sarquis Roberto Sarquis
		SINDICO TITULAR	Fernando Menéndez Behety
		SINDICO SUPLENTE	Jorge Werbe

Con la responsabilidad y eficiencia que avalan 40 años de sólida trayectoria, el Banco Sirio Libanés inicia una etapa decisiva orientando su acción hacia el agro en particular, y también hacia la industria, el comercio y toda actividad vital para la vida argentina.

El Banco, no sólo continuará atendiendo sus operaciones actuales, sino que las incrementará como resultado de un esfuerzo armónico entre los diferentes sectores que producen riquezas.

Los hombres que promueven el agro, la industria, el comercio, el futuro, sean bienvenidos a esta casa.

EN CAPITAL: Bartolomé Mitre 343
Corrientes 2602
Cánning 306
San Juan 2500

SUCURSALES EN: CORDOBA y TUCUMAN

YA FUNCIONA UN BANCO ARGENTINO DIRIGIDO POR HOMBRES DE CAMPO, PARA EL HOMBRE DE CAMPO

PRIMER CONGRESO DE TURISMO DE LA CUENCA DEL RIO URUGUAY

LA Asociación de Prensa y Cultura del Río Uruguay, organismo regional de reciente creación, con asiento en Concepción del Uruguay, provincia de Entre Ríos, ha convocado al *Primer Congreso de Turismo de la Cuenca del Río Uruguay* para los días 23 a 25 del corriente mes.

Dicha región abarca toda la zona que tiene acceso territorial al Río Uruguay, tanto por la banda argentina como por el sur de Brasil y el litoral fluvial uruguayo.

Los propósitos esenciales de dicha convocatoria están referidos a: fijación de los límites geográficos de la Cuenca del Río Uruguay, como expresión turística, cultural y económica en general; armonización de los diversos intereses y formas promocionales de las diversas regiones comprendidas; creación de un organismo regional-internacional para el desarrollo del turismo en la Cuenca del Río Uruguay. El temario del Congreso, además de los temas referidos, comprende también: organización de los servicios turísticos; obras promocionales del turismo (puente internacional Paysandú-Colón; Salto Grande, etc.); calendario regional de celebraciones turísticas; difusión del turismo regional y relaciones con otras entidades y zonas turísticas; lineamientos de una política para la radicación de empresas y capitales turísticos.

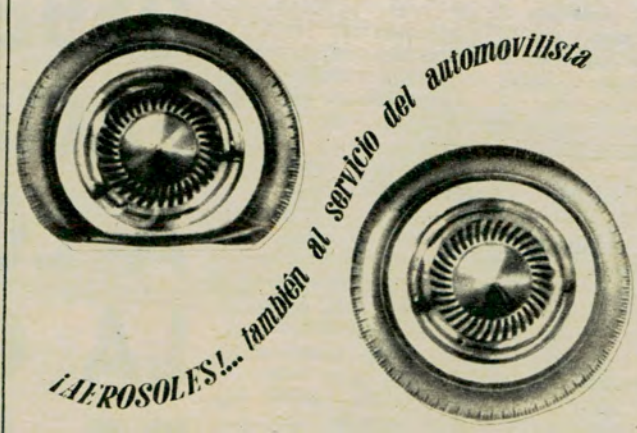
La Asociación de Prensa y Cultura del Río Uruguay ha designado al señor Julio A. Tavella para cumplir las tareas de delegado de la misma en la Capital Federal, y además, miembro organizador del citado Congreso. •

Recomendaciones a los socios sobre seguros de automotores

SE recuerda a los asegurados en la póliza Nº 1 de Seguro de Automotores, que en caso de siniestro deben proceder de la siguiente manera:

1) Inmediatamente efectuar la denuncia en la Comisaría de Policía en cuya jurisdicción ocurrió el hecho. 2) Comunicar el siniestro al A.C.A., por telegrama o carta certificada, dentro de las 72 horas de ocurrido. 3) Confirmarlo mediante el diligenciamiento de los formularios que se le otorgarán a tal efecto.

Asimismo, se recomienda a los señores asociados la lectura detenida de las Condiciones Generales de la Póliza, impresas al dorso de las solicitudes de seguros y de los respectivos certificados.



AHORA, EN SEGUNDOS, REPARE LA PINCHADURA DE SU NEUMATICO... ¡CON UNA SOLA MANO!



REPARADOR-INFLADOR INSTANTANEO PARA NEUMATICOS

PARA CUBIERTAS CON O SIN CAMARA

¡Sin crique, sin herramientas, sin ensuciarse las manos!... con sólo aplicar el envase contra la válvula del neumático y presionar hasta que éste recupere su dimensión normal, CRIKE-2 repara la pinchadura y permite continuar la marcha...¡aun con un clavo alojado en el neumático! CRIKE-2 termina con los problemas de cambiar una rueda: bajo la lluvia, en tránsito intenso, en la ruta, etc. No daña cámara ni cubierta, no contiene productos inflamables, ni tóxicos. No altera el balanceo de las ruedas.

crike-2®

En su fabricación está presente el seguro

PROPELENTE "FREON"*

OUCILO

máxima garantía de calidad en aerosoles

Un producto de coverysa Chacabuco 145 - Buenos Aires

*Marca Registrada

DISTRIBUIDORES

Concesionarios Chrysler
Siam Di Tella Autom. Repuestos - Oro 1744
y Agentes Siam Di Tella
Casa La Central S. R. L. - Warnes 1396
Casa Stewart S. A. - Paraná 679
Fabre & Cía. - Calle 7, Nº 1256 - La Plata

Goffre, Carbone & Cía. S. A. C. I. - Viamonte 1549
MECO Automotriz - L. N. Alem y Rivadavia
Valerga S. A. - Av. Libertador 1381 - V. López
Esso Servicentros
Revendedores FATE

DEBE FACILITARSE A LOS LISIADOS LA COMPRA DE AUTOS

Por PATRICIA ALBA GASTRELL

Para AUTOCLUB

EN la actualidad, la tenencia o posesión de un vehículo, desde el punto de vista psicológico, significa para todo individuo, independencia y seguridad. Este resultado positivo ha sido comprobado por medio de tests. Además, por supuesto, de las ventajas reales y materiales que apareja. Estas ventajas las podemos apreciar diariamente en la rapidez y eficiencia que otorga al sinnúmero de diversos quehaceres que ocupan al hombre y a la mujer actual: negocios, viajes, estudios, trabajos, etc. Si todos estos resultados positivos se han obtenido en los individuos sin ninguna alteración psicosomática que limite su rendimiento social, cuánto más provechoso será para los individuos con imposibilidad para la deambulación normal.

En los últimos años se ha avanzado en lo que respecta a la rehabilitación integral de los lisiados, ya sea en el campo asistencial, profesional, laboral, etc. Pero una de las conquistas más importantes para su rendimiento social, han sido los decretos y leyes nacionales, como así también ordenanzas municipales, que se han sancionado durante los últimos seis años con respecto a la exención del pago de la franquicia cambiaria, para la introducción de automotores extranjeros con las adaptaciones necesarias para el manejo manual de los impedidos físicos.

Durante el gobierno de la revolución libertadora, en el año 1957, se implantaron mayores cargas impositivas y los automotores comenzaron a pagar recargos muy elevados. Muchas personas, con fuertes incapacidades en sus miembros inferiores, presentaron solicitudes individuales pidiendo la exención de esos recargos, ya que su situación económica no les permitía la importación de vehículos. Estudiado y discutido este problema, nació el decreto ley 456/58 conteniendo las condiciones que debe reunir el incapacitado y que le permite importar un automóvil libre de recargo, previo examen físico, que debe ser realizado bajo control de la Comisión Nacional de Rehabilitación del Lisiado.

En la actualidad llegan a ochocientas las personas que han sido favorecidas por esta disposición en los seis años que lleva de vigencia. Es evidente que un gran núcleo de lisiados con incapacidades menores, no podían beneficiarse con esta franquicia. Las solicitudes llegaron a seis mil y fue entonces necesario buscar solución a este otro núcleo de personas que quedaba sin ayuda. Así, en febrero de 1962, la ley 16.439 modificó parcialmente el anterior decreto-ley, ampliando la posibilidad de que este beneficio alcanzara a otros.

No obstante la buena intención puesta de manifiesto al hacerse la ley, su redacción no permitió una aplicación inmediata y fue así como surgió en octubre de 1963 el decreto Nº 8.703 que la reglamenta.

Resumiendo: en el momento actual, las personas con fuertes incapacidades en sus miembros inferiores, pueden obtener la exención de recargos aduaneros para la introducción de automotores cuyo costo, en fábrica, no exceda los 1.600 dólares. Las personas con capacidades intermedias en uno o ambos miembros inferiores, pueden adquirir coches de fabricación nacional con la liberación del pago de los impuestos a la compra-venta y transferencia de automotores.

La franquicia en el segundo caso es comparativamente bastante menor que la del coche importado; por este motivo se está interesando a las fábricas nacionales para que acuerden descuentos, dentro de sus posibilidades, a las personas favorecidas con este régimen legal. Se ha encontrado eco en ese sentido y la fábrica Citroën ya ha notificado oficialmente la concesión del descuento del orden de los pesos moneda nacional 42.000, que se sumaría a la franquicia estatal. Se está trabajando para que las otras fábricas se adhieran dentro de sus posibilidades. No termina aquí la ayuda al lisiado. Las gestiones permitieron obtener una rebaja del 50 % en la patente de la ciudad de Buenos Aires. Mientras que en la provincia de Buenos Aires y en la de Mendoza se han promulgado ordenanzas mediante las cuales se obtiene la patente sin cargo. El Banco Nación emitió una circular para otorgar créditos especiales, y en algunos casos, también el Banco Provincia.

La adaptación de los coches, que puede parecer una cosa difícil, es sumamente sencilla dado que el coche se otorga a personas con incapacidades parciales. En ese campo la dificultad estriba en que las fábricas de automotores no los fabrican ya adaptados, debido a que no les conviene realizar las adaptaciones a sus propias plantas de producción. Gracias a los equipos optativos, se piden a fábricas con los dispositvos que existen, y que hacen más favorable la adaptación futura del coche. En los coches europeos de alta potencia, tenemos el equipo Saxomat, con el embrague automático en la caja de velocidad; pero en realidad se prefiere el sistema americano Hidramatic, ya que al colocar la palanca de cambio en una posición evita que se vuelva a tocar para efectuar los cambios.

Sería de desear que todas aquellas personas que lean este artículo, sientan deseos de colaborar y piensen cómo se podría conseguir algunos beneficios que aún faltan para hacer que esta obra se complete. Nos referimos fundamentalmente a que las fábricas nacionales de automotores sigan el plausible ejemplo de la Citroën. Que aquellas provincias donde todavía no se han otorgado franquicias, lo hagan; que los bancos privados o estatales acuerden créditos en condiciones lo más liberales posibles.

Y de esta forma, en una magnífica coordinación de esfuerzos, la comunidad toda habrá brindado la oportunidad que necesita a este grupo de personas, que también son componentes de nuestra sociedad.•

TUCUMAN
Tapia
TAFI VIEJO
SAN MIGUEL DE TUCUMAN
Lules
LEALES
Bella Vista
FAMAILLA
MONTEROS
Los Puestos
Río Salí
CONCEPCION
AGUILARES
Va. Alberdi
LAS TERMAS
R. Dulce
Río Hondo
SANTIAGO DEL ESTERO
ARRAGA
Simbol
Va. SAN MARTIN
SANTIAGO DEL ESTERO
S. Vicente
SANTA MARIA
San José
Punta de Balastro
Nevados del Aconquija
CORDILLERA DE SAN BUENAVENTURA
Co. Azul
CATAMARCA
FARALLON NEGRO
Hualfin
San Fernando
CAPILLITAS
Casa de Aconquija
La Ciénaga
Alpachiri
Saujil
SA. DE FIAMBALA
BELEN
Londres
ANDALGALA
Agua de Las Palomas
CUESTA LA CHILCA
CUESTA DE BELEN
CUESTA ZAPATA
Fiambala
R. de la Tamberia
El Puesto
TINOGASTA
Santa Rosa
La Puntilla
Copacabana
Alpasinche
El Potrerillo
La Cuadra
Santa Cruz
SAN BLAS DE LOS SAUCES
Campanas
AIMOGASTA
Anjullón
Va. Mazan
Co. el Manzano
Jagüé
VINCHINA
FAMATINA
AMINGA
Pinchas
Guandacol
Va. CASTELLI
CHILECITO
La Calera
En Construcción)
Va. UNION
Los Palacios
Nonogasta
Sañogasta
CUESTA MIRANDA
Pto. Alegre
VA. BUSTOS
LA RIOJA
Sta. Clara
Río Bermejo
Catinzaco
Talamuyuna
Los Colorados
PATQUIA
Punta de los Llanos
Huaco
S. JOSE DE JACHAL
LA RIOJA
Singuil
Las Varelas
Salar de Pipanaco
Las Juntas
El Rodeo
LA PUERTA
Pomancillo
Poman
SAN JOSE
Cuesta del Portezuelo
El Portezuelo
CATAMARCA
Miraflores
HUILLAPIMA
ANCASTI
Chumbicha
LA CEBILLA
Dv. Km. 875
Cebollar
Bazán
LLANOS DE LA RIOJA
Alpasinche
Los Altos
LA MERCED
Amadores
Tapso
BDO. DE OVANTA
Lavalle
Las Cañas
FRIAS
S. A. DE LA PAZ
Km. 1017
Recreo
San Martin
Esquiú
Telaritos
Casa de Piedra
Salinas Grandes
Totoralejos
L. V. Mansilla
San José
Quilino
DEAN FUNES
CHAMICAL
El Molle
Chañar
Castro Barros
Serrezuela
CRUZ DEL EJE
Toulame
Paso Viejo
Embalse Cruz del Eje
Va. de Soto
Charbonica
La Cumbre
JESUS MARIA
Thea
La Falda
Gral. P
Valle Hermoso
COSQUIN
J. CELMAN
Va. Carlos Paz
TAMA
OLTA
Talva
MALANZAN
CATUNA
Ambil
Desiderio Tello
SAN CARLOS
SALSACATE
CHEPES
(En Construcción)
CARRETERA D. F. SARMIENTO
Mascasin
Marayes
ULAPES
Bermejo
CORDOBA
Va. CURA BROCHERO
Mina Clavero
ALTA GRACIA
Las Rabonas
Embalse Los Molinos
Va. DOLORES
Va. de las Rosas
CORDOBA
SAN AGUSTIN DEL VALLE FERTIL
Niquivil
Tucunuco
Talacasto
Matagusanos
AIBARDON
SAN JUAN
Villa Krause
Va. COLON
a. ABERASTAIN
VA. STA. ROSA
Las Casuarinas
Vallecito
Carpinteria
Juan OLSINA
Río Bermejo
SAN JUAN

¡HOY!.....EL MUNDO DEL MAÑANA

Nueva York, cima fulgurante hacia donde convergen personas e ideas de todo confín... ¡Visítela detenidamente, o de paso a Europa y otros lugares del mundo maravilloso de Pan American!

A pedido general, aumentamos el servicio sin escalas a Nueva York.



(Ahora viernes y lunes)

Cena, sueño, desayuno. Usted ha llegado a Nueva York sin sentirlo. A menudo tuvimos que decir "no" Y puesto que a todo el mundo le encanta nuestro vuelo sin escalas, que sale los viernes, la solución es volar sin escalas también los lunes. Y así todos contentos. Cuatro horas y media de ventaja sobre cualquier otra línea aérea.
Tome nota del horario semanal de Pan American a Nueva York.

- **Lunes y viernes a las 22.00 (sin escalas).**
- **Miércoles a las 9.00 (escalas en Asunción y Caracas).**
- **Sábados a las 19.30 (escala en Río).**

Viaje ahora - Pague después

PAN AM

La línea aérea de mayor experiencia en el mundo

Primera en América Latina...
Primera sobre el Atlántico...
Primera sobre el Pacífico...
Primera alrededor del mundo...

HAGA TURISMO CON AUTO CLUB

CATAMARCA Y LA RIOJA, TIERRA DE LEYENDAS Y TRADICIONES

ENTRE SUS ASPERAS MONTAÑAS, EN ENCANTADORES VALLES SE CONSERVA EL LUMINOSO PAISAJE COLONIAL DE PUEBLOS SECULARES

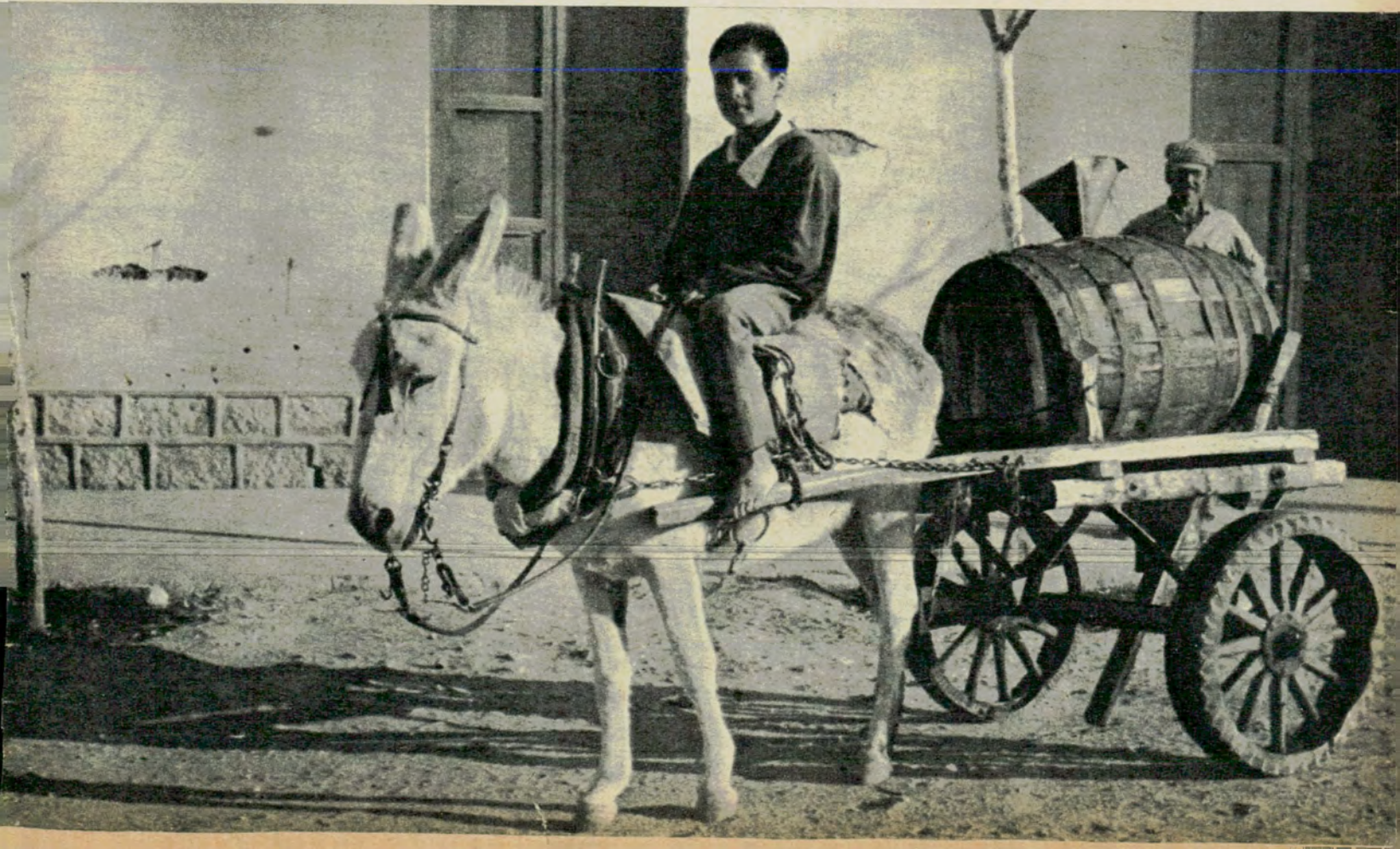
"LA TOURNEE" DE LAS 25 CUESTAS

Por GUSTAVO A. GUERRERO

Para AUTOCLUB (Fotos del autor)
Ilustró Juan Olsina

CATAMARCA y LA RIOJA, tierra de tradiciones y leyendas cuyos orígenes se confunden con la historia, ejercen dentro del cuadro turístico nacional un obsesionante atractivo.

Ofrecen al visitante la imponencia de los formidables contrafuertes andinos, los macizos más elevados después del Aconcagua, en contraposición con el dulce encanto de sus valles, sus rincones floridos y sus mesetas y llanos inhóspitos. La naturaleza se presenta virgen y esto destaca la impresión que causan sus altas montañas con sus riesgosas cuestas, sus ríos y sus bosques. Todo ello se quiebra en el luminoso paisaje colonial de sus centenarias poblaciones recostadas en los cerros, en la belleza nostálgica de las viejas casonas, los patios con sus tradicionales parras y colgaduras, donde se cobijan los telares con los que se trabaja sin prisa, pe-





AROS
PARA
PISTON
RAMCO

"PARA DARLE
UNA MANITO"

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

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

Y AGENTES EN TODO EL PAIS

ro con inimitable primor, la lana de vicuñas, guanacos y llamas, y donde se elaboran los insuperables dulces caseros.

Por momentos existe la sensación de que el tiempo se hubiera detenido ante el pausado andar de esas industrias hogareñas, y ese espíritu se transmite al visitante cuando se asoma a Santa María, Nonogasta, Belén o Aimogasta. Pero paralelo a ese quehacer privado, el progreso, con sus máquinas y caminos, con sus viñedos y olivares y los embalses para el regadío y la producción de energía, cobra decidido impulso en el moderno y laborioso engranaje que forjará un futuro esplendente para nuestro país.

El conocimiento de estas provincias es fundamental para el estudio de la prehistoria del noroeste y permite ahondar más profundamente en la historia argentina.

Allí habitaron los pueblos indígenas que en nuestro país alcanzaron el más alto desarrollo cultural e industrial. Conocieron la técnica de la fundición de metales, practicaron la agricultura en forma intensiva, levantaron pueblos y fortalezas de piedra, fueron habilísimos alfareros y tallistas, y su industria textil, transmitida de generación en generación desde antes de la conquista, no ha sido superada aún en belleza y perfección.

Cuando nos referimos a esas dos provincias del noroeste argentino, que se hallan rodeadas por Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba, San Luis y San Juan, muchos se imaginan zonas remotas, de difícil acceso, y sólo tienen una borrosa idea de la actividad de sus habitantes y de su deslumbrante paisaje. Pero es otra cosa. Se puede llegar a ambas provincias por caminos totalmente pavimentados, en buen estado de conservación, y los 1.300 kilómetros que las separan de la Capital Federal pueden cubrirse en dos cómodas jornadas, a través de zonas con recursos para la atención del automotor.

Los veranos en esas provincias son lluviosos. A esto se agrega el agua de los deshielos, que corta temporariamente los caminos. Por eso, los automovilistas deberán tener en cuenta estas condiciones climáticas para organizar sus excursiones. Es especialmente interesante el otoño, que coincide con el follaje en plenitud, la recolección de los frutos y las tareas propias de su industrialización.

Clima agradable

Las provincias de La Rioja y Catamarca pertenecen al sector árido de los Andes, formando parte de zonas de un régimen insuficiente de lluvias y nevadas. Predomina en consecuencias, la falta de agua, y de ahí que su clima sea seco en sierras y campos. En cambio, la luz es deslumbrante y los cielos de azul intenso. El paisaje es múltiple, con notable contraste entre campos fértiles y áridos, montañas y llanuras, que alejan toda monotonía. El clima es bueno en general y la temperatura depende de la altitud, sin que nada perturbe las actividades turísticas, por la falta de nubosidad y la escasez de lluvias. En cambio, la radiación es intensa. La temperatura media puede considerarse, en forma aproximada, de 25 grados en verano y de 13 en invierno.

Producciones principales

Catamarca, a pesar de esas condiciones naturales, cultiva cereales, olivos, vid, cítricos, teniendo gran importancia la explotación del algarrobo, por su gran calidad. La ganadería, por su parte, ha alcanzado poco desarrollo, registrándose en mayor número los vacunos y caprinos. Sus principales industrias son la minería, la madera y la confección de tejidos regionales.

En las zonas de riego o favorecidas por el agua de sus pocos ríos, La Rioja obtiene buenas cosechas de maíz, trigo, alfalfa y vid. Alcanzan gran desarrollo sus plantaciones de olivos y cítricos y son ya conocidos los dátiles de Patquía.

Las principales industrias riojanas son el vino, la grapa, el aguardiente, el aceite y los minerales.

Cuestas y quebradas

Catamarca y La Rioja son provincias de cuestas y quebradas. Larga lista de caminos de montaña con toda clase de sinuosidades, extensas cornisas, profundos precipicios y estratégicos balcones, desde los cuales se observan indescriptibles bellezas panorámicas. Cantadas por el folklore, gozan de singular renombre las cuestas de El Portezuelo y El Totoral; son las más mentadas. En esta gira se recorrieron alrededor de 25 cuestas que tienen todas su correspondiente nombre, y muchas otras sin nominación, no menos empinadas y con fuertes repechos, dignas de ser mejor identificadas.

Matizan las emocionantes alternativas de tantos caminos sinuosos y de cornisa, hermosas y largas quebradas. Algunas parecen cuestas, y otras, como la de La Cébila, conocida en su parte del oeste como cuesta, son sólo extensas y boscosas quebradas pobladas de cardones y palmeras.

La cuesta de la Chilca es una monumental obra de extraordinario ingenio. A pesar de su aspereza, es muy segura por su pirca a manera de pretil a todo lo largo del borde de la cornisa. Es comparada a "una gigantesca serpiente de piedra" recostada sobre la montaña, de una belleza majestuosa e indescriptible. Tiene 15 kilómetros de largo.

El Totoral, cuyos extremos están pavimentados, se suele cubrir repentinamente de densa niebla; pero es bien trazada y permite la contemplación de hermosos paisajes.

El Portezuelo, aunque con sectores estrechos, ha sido mejorada con

obras de arte que dan plena confianza en su cruce. Es una de las más largas, con un total de 17 kilómetros de extensión.

La Cuesta de Miranda es una notable obra de ingeniería, con una extensión de diez kilómetros; su altitud máxima es de 2020 metros. Ofrece también completa seguridad para el automovilista.

Muy conocida es la cuesta de Capillitas, como consecuencia de que fue punto de paso de muchos grandes premios automovilísticos y porque alcanza la respetable altura de 3.000 metros; pero en la actualidad su estado de conservación es sólo regular.

La de Zapata, famosa por su estrechez y sus filigranas, tiene sus atractivos y desde lo alto se observan valles desbordantes de sugestivo misterio.

Los Morteros, con sus balcones sobre el valle de Pacín también tiene atractivos en alto grado, y la visión poética de los caseríos y el curso del río dan oportunidad de detenerse en numerosas ocasiones para gozar del espectáculo.

Aparte de las mencionadas, cruzamos en esta gira las cuestas de La Viña, Loma Atravesada, El Tambillo. Los Palitos Labrados, Belén, La Cuestecilla, Las Pirquitas, Guanchín, Huaco, Del Dique, Sanagasta, San Fernando, Hualfín, La Felipa, El Quirquincho, Payahuaico, El Jumeal, Las Juntas y Loma Larga.

Diques y embalses

En los últimos años estas dos provincias, y especialmente Catamarca, están desarrollando un plan hidráulico que a su terminación habrá ampliado en la última a 63.500 hectáreas las destinadas a la agricultura, gracias a nuevas obras que permitirán el aprovechamiento integral de los caudales de los ríos Motegasta, Collagasta, Las Juntas, Ipizca, La Carpintería, Sumampa y del Valle, algunas en ejecución y el resto en proyecto. Desde hacía cien años, la provincia disponía de la misma superficie de cultivo y ello impidió la expansión de su economía agraria. Asimismo, se halla en estudio el aprovechamiento del río del Tala para dotar de agua y energía a la capital catamarqueña. Contará con dos embalses de cuatro hectómetros cada uno. También se encuentra en estudio el aprovechamiento del río Albigasta, y del río Belén, para la producción de energía, agua potable y riego.

Están en funcionamiento actualmente los diques y embalses de El Jumeal sobre el río del Tala, para agua potable y riego, con una superficie de 13 hectáreas; Las Pirquitas, sobre el río del Valle, dique de tierra y embalse de 276 hectáreas para agua potable y riego; dique Concepción; dique y embalse de Huillapima, y Capayán, y represa de Saujil.

En La Rioja está funcionando el dique y embalse de la Quebrada de La Rioja o Los Sauces, destinado a riego, con una superficie de 180 hectáreas; el dique y embalse de Anzulón, sobre el río Anzulón, destinado a riego, con una superficie de 106 hectáreas. Se hallan en estudio los embalses de Huaco, Vinchina y Chilecito.

Termas y aguas minerales

El potencial geológico en aguas termales y minerales de Catamarca y La Rioja es de gran importancia, tanto por su calidad, cantidad y distribución territorial; pero su explotación es reducida, pues sólo pocos y modestos establecimientos están en la actualidad en condiciones de recibir a los que podrían reponer su salud con el prodigio de estas aguas. Las más renombradas son, en La Rioja, Santa Teresita y Los Mogotes Colorados. Los lugares que se conocen y donde sus aguas han sido clasificadas y analizadas son los siguientes:

CATAMARCA: Cerro Colorado, Nacimientos de Hualfín, Villa Vil, Cura Fierro, La Colpa. Llampa, Agua de Dionisio, Fiambalá, La Ciénaga, Aguadita de Chapampos, Ojo Dulce de Choya, Suriyaco, Puesto de la Cébila, Saujil, Vis Vis, Río Alumbrera, El Rosario, Agua de Adentro, Agua Blanca, Agua de la Puerta, etc.

LA RIOJA: Aparte las nombradas antes, Achihual, Saladillo, El Duraznillo, Los Nogales, Agua Amarga de Mazán, Angulo, Aguaditas de Ambil, Hedionda de Abajo, Alpasinche, La Faltriquera, Colpar de Guayapa, Cuchacho, El Chocoy, Quebrada de Pedro y Surgente de las Burbujas.

La ciudad de La Rioja

La capital riojana fue fundada por Juan Ramírez de Velasco, el 20 de mayo de 1591, atraído por las versiones de fabulosos yacimientos de oro. La ciudad fue asolada en su mayor parte por el terremoto de 1894, pero resurgió plena de vitalidad y exhibe actualmente una edificación moderna, con un constante afán de progreso. Calles pavimentadas y limpias, hermosas plazas y paseos, muestran la interesante evolución de La Rioja en los últimos lustros.

Se pueden visitar la catedral (basílica de San Nicolás); la Iglesia de Santo Domingo, construida en 1616 por el hijo del fundador de La Rioja, utilizando indios diaguitas esclavos. Se emplearon cantos rodados. Se guardan en el templo, que es monumento histórico, viejas imágenes de remoto origen, como las del Santo Cristo y Nuestra Señora del Rosario. La puerta principal, de algarrobo, tallada por los indios, es una verdadera obra de arte. Se conserva una parte de la primera escuela que funcionó en La Rioja. Iglesia de La Merced, que guarda los restos del primer general argentino de la independencia nacional, don Francisco Antonio Ortiz de









Ocampo. En el convento de San Francisco se conserva la celda que en 1592 habitó San Francisco Solano. En el patio colonial, bajo un templete, está el carcomido naranjo que plantara el santo patrono de La Rioja. Allí se guarda la imagen del siglo XVI del Niño Alcalde, a la que el pueblo riojano tributa gran devoción. Posee además el templo una importante biblioteca de textos antiguos, y el museo arqueológico Inca Huasi, con una extensa colección de alfarería indígena y otros objetos hallados en las excavaciones realizadas en la ciudad sepultada al pie del cerro Velasco. En el Museo Histórico Provincial se conserva la diligencia en que viajaba Facundo Quiroga cuando fue muerto en Barranca Yaco. También se exhiben cuños para la fabricación de monedas utilizadas en el ejército del mismo Quiroga. Además se puede visitar en La Rioja el Museo de Arte Diaguita, la Escuela de Tejidos Regionales, el establecimiento Las Margaritas, que conserva un olivo plantado en el siglo XVIII.

Fiesta de San Nicolás y el Niño Alcalde

La catedral de La Rioja es uno de los más importantes monumentos de la ciudad. Fue construida siendo cura el sacerdote riojano Pedro Ignacio Castro Barros. En ella descansan sus restos. Se guarda allí una antiquísima imagen de San Nicolás de Bari, cuyas fiestas se celebran en enero y junio de cada año. La fiesta de San Nicolás y el Niño Alcalde se inician el 31 de diciembre con el Tincunaco (encuentro): frente a la Casa de Gobierno, de San Nicolás, que es trasladado de la catedral con el Niño Alcalde, sacado del Convento de San Francisco Solano. Son llevados luego a la catedral, donde permanecen tres días, período durante el cual se realizan procesiones y misas, al fin de las cuales San Nicolás despide al Niño Alcalde hasta el próximo encuentro. Durante esos tres días los vendedores de productos regionales tienen a su cargo la colorida y pintoresca feria.

Carnaval y chaya riojana

El carnaval y la chaya riojana alcanzan gran resonancia. Se realizan los juegos propios de esas fiestas multicolores "que vibran en el pueblo junto al amor", y la lluvia de agua de balde y otros recipientes es acompañada por la tradicional albahaca y el almidón. En los encuentros o "topamientos" entre compadres y comadres, se truecan coronas de quesillos y pasas, harinas y confituras. La culminación final es la quema del "pujillay" o dios del carnaval. Es en los pueblos más que en las ciudades donde la fiesta alcanza su mayor euforia.

La Semana de La Rioja

La Semana de La Rioja se celebra en ocasión de la fecha de la fundación de la hermosa ciudad andina, el 20 de mayo. Está considerada esa semana, de hondo sentido tradicionalista, como el comienzo de la temporada de turismo.

Peregrinación a Las Padercitas

El segundo domingo de agosto se efectúa la peregrinación a Las Padercitas, en honor de San Francisco Solano. Una enorme muchedumbre recorre a pie los 7 kilómetros que lo separan de La Rioja.

Las Padercitas fueron un fuerte levantado por Velasco en honor del santo por la catequización de los indígenas rebeldes, cuando llegó a La Rioja en 1593. San Francisco Solano fue una figura extraordinaria, que dedicó su vida a la redención de los indígenas del noroeste argentino. De él es la frase: "No comeré nunca en la mesa en que se sirve pan amasado en la sangre de los humildes."

Velasco, con el propósito de contener las incursiones de diaguitas y calchaquíes, mandó construir en la sierra de su nombre, a siete kilómetros de la naciente capital riojana, un fuerte que llamó Las Padercitas. Allí fue donde Francisco Solano, con el solo auxilio de la fe y su violín, apaciguó un gran alzamiento indígena. Ahora un gran templete cubre las ruinas donde el santo realizó su gran obra civilizadora entre los aborígenes.

La ciudad de Catamarca

CATAMARCA —en quechua significa "fortaleza en la falda"—, fue fundada el 5 de julio de 1683 por Fernando de Mendoza de Mate de Luna. En su catedral, que es monumento nacional, se venera a la Virgen del Valle, patrona de la provincia. En el convento de San Francisco, también monumento nacional, se conserva la celda que habitó Fray Mamerto Esquiú, cuyo corazón se guarda allí como una verdadera reliquia. Funciona anexo al templo el Museo de Arqueología e Historia San Francisco. Se puede visitar también el Museo de Bellas Artes.

Las fiestas de la Virgen del Valle

Las fiestas de la Virgen del Valle son, posiblemente, las más famosas de carácter religioso de todo el noroeste argentino. Se celebran dos veces por año, en diciembre y abril, y peregrinos de todo el país se dan cita en esas fervorosas ceremonias que transforman a la capital y cuya procesión final con la imagen de la Virgen adquiere solemnes y emocionantes proyecciones.

La Virgen del Valle es una estatuita de 42 centímetros de alto. Es tradición que los que miran de cerca a esta pequeña imagen morenita sienten como si su espíritu se llenara de luz.

Festival del Tejido Catamarqueño

Del primero al tercer domingo de julio de cada año se realiza en la capital el Festival del Tejido Catamarqueño. En esa feria se rinde

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRA DEFENSA ESPECIAL

Calefactores — Radios — Faros
Buscahuellas — Viseras — Trabex
Soportes de paragolpes y todo lo necesario para su automóvil.
Tapizados en general

Y, por supuesto, cinturones de seguridad

salvex

51 Jujuy

UNICAMENTE: Evitará accidentes polarizando los cristales de su automóvil. ¡Basta de calor! No lo encandilarán más. Evita la decoloración, reflejos. Polarizamos en 2 horas sin sacar los cristales de su unidad.

RESERVE TURNO
Bocinas EL SORPASO

JUJUY 51 S. R. L. en Jujuy 51 (Plaza Once) Buenos Aires — T. E. 87-8269 y 88-2864

homenaje a una de las más tradicionales y prestigiosas industrias de Catamarca. En la misma forma que en las antiguas ferias, se exponen todas las primorosas obras de arte de las teleras de la provincia: ponchos, chalinas, mantas, puyos, tapices, muchas presentadas en sus rústicos telares.

Fiesta de la Pachamama

En diversas poblaciones de Catamarca, especialmente en Belén y Santa María, tiene lugar entre el miércoles de ceniza y el entierro de Carnaval la fiesta de la Pachamama, de gran resonancia y atracción turística en el noroeste argentino. Es motivo principal el agradecimiento a la Madre Tierra, y durante esos cinco días se organizan exposiciones de productos agrícolas y regionales, y simultáneamente se realizan diversos juegos de destreza y feria de comidas regionales. Pone punto final a las fiestas la bendición de los frutos. La pobladora más anciana de cada lugar simboliza a Pachamama, en su afectuosa evocación.

El Rodeo

Uno de los lugares de mayor atracción turística de Catamarca es El Rodeo, apacible y pintoresca villa, situada a 1.250 metros sobre el nivel del mar y a sólo 37 kilómetros de la capital provincial. Un camino que serpentea por las faldas del Ambato permite al principio una inolvidable visión del valle de Catamarca; cruza la Quebrada, luego sigue el curso del río del Tala, de límpidas y rumorosas aguas, y por fin llega a El Rodeo, legítimo orgullo de los catamarqueños. Bosques que cierran el horizonte y desbordantes vertientes de agua cristalina forman un paisaje de una intermitencia maravillosa.

Es una zona veraniega para el "camping", donde la quietud y el clima favorecen esta actividad, a la sombra de sus gigantescos árboles, y por la fresca agua de sus siete ríos torrentosos, que corren entre enormes peñascos y cantos rodados. Es muy visitado su bosque de nogales, y las excursiones a los cerros Manchado y Fariñango matizan la estada de este hermoso lugar.

Unos 22 kilómetros más adelante, un cartel indicador dice simplemente Las Juntas. Para llegar hasta allí el camino se elevó hasta los 2.000 metros de altitud, y al bajar a Las Juntas, donde la ruta se convierte en sendero, nos encontramos con un espacioso y tranquilo valle, ajeno a cualquier inquietud, como no sea la admiración por la naturaleza. Cerrado por altas sierras, a 1.700 metros de altitud, Las Juntas, con reminiscencias de Tafí del Valle, ofrece una indefinible seducción. Lástima que no existe allí un lugar para poder quedarse.

El camino hasta El Rodeo y Las Juntas es, en muchos sectores, sinuoso y de una sola mano, y como se trata de un camino de montaña, deben adoptarse las precauciones consiguientes.

En estos momentos se está cumpliendo un sueño largamente acariciado por los catamarqueños, que es la pavimentación de la ruta hasta El Rodeo, que en muchos sectores es de una sola mano. Están pavimentados ya los primeros seis y los dos kilómetros finales. Actualmente se están construyendo alrededor de diez, entre el comienzo de esta villa veraniega y la Cuestecilla, de manera que restarán para el futuro otros 19 kilómetros para asfaltar.

Con el propósito de ofrecer una visión completa de las provincias de Catamarca y La Rioja, con su valioso patrimonio histórico, cultural y folklórico, como así también sus aspectos económicos y turísticos, personal especializado de AUTOCLUB realizó una extensa gira (4.800 kilómetros) por esos estados del noroeste argentino. Durante ella, que se extendió a diversos circuitos e itinerarios, se efectuó un completo relevamiento, para ofrecer en AUTOCLUB una versión completa y actualizada que será, sin duda alguna, de utilidad para nuestros lectores.

En materia de hoteles, sugerimos consultar la guía correspondiente

ALBERTO J. ARMANDO S.A.I.C.
CONCESIONARIA FORD

Cuando usted realiza cualquier operación con ALBERTO J. ARMANDO S.A.I.C., se lleva mucho más de lo que paga. Está llevándose una rica y valiosa experiencia acumulada a través de 40 años de tesonera labor; un excepcional respaldo financiero sólidamente cimentado al amparo de esa brillante trayectoria, y un service capaz, responsable, repetidamente probado, siempre a su disposición para brindarle una solución rápida y eficaz.

Operaciones seguras, sin riesgos ni problemas, en ALBERTO J. ARMANDO S.A.I.C., orgullosa tradición en el comercio de automotores del país.

AV. LA PLATA 2935/47 - T. E. 91-5525

FORD ARMANDO 40 años en la organización Ford



ALBATROS

que edita anualmente el Automóvil Club Argentino, siendo aconsejable reservar con tiempo las comodidades a que se está acostumbrado.

Damos a continuación los desarrollos de varias de las rutas cumplidas durante toda la gira, con las facilidades que encontrará el turista en cada caso. De esos lugares de Catamarca y La Rioja por donde pasamos, damos referencias de interés para los visitantes.

Itinerario: Córdoba-Cruz del Eje-La Rioja

Este tramo de 453 kilómetros entre las ciudades de Córdoba y La Rioja es totalmente pavimentado y sólo presenta como toques de atención la cuesta de San Roque y sus sectores sinuosos, los toboganes en el valle de Punilla y, por último, los vados y badenes que matizan la carretera poco antes de llegar a La Rioja.

Desde la ciudad de Córdoba se seguirá la Ruta Nacional Nº 20, pasando por Villa Carlos Paz hasta el mojón Nº 747, en Agua de la Zorra, donde se adoptará la Ruta Nacional Nº 38 hacia Cosquín, que nos conducirá sin salir de la cinta de asfalto hasta Patquía y La Rioja.

El desarrollo es el siguiente:

703 CIUDAD DE CORDOBA (Centro). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida General Paz y Humberto Iº, T. E. 4636 y 4713.
704 Plaza Vélez Sársfield. Para seguir hacia Carlos Paz, adoptar la avenida Julio A. Roca.
710 Estación de servicio.
713 Paso a nivel.
718 Casas Viejas.
721 Camino pavimentado a Malagueño.
722 YOCSINA. Estación de servicio. Bar.
728 Camino a Alta Gracia.
734 Cuesta de San Roque.
736 Campamento del Automóvil Club Argentino, situado entre la Ruta Nacional Nº 20 y la costa del lago San Roque. Tiene una extensión de 33 hectáreas con frondosa arboleda, ideal para "camping" en casas rodantes o carpas. Dispone de servicios sanitarios, agua potable y se proveen parrillas, mesas y bancos.
737 Las Vertientes.
738 La Cuesta.
740 Puente brazo lago San Roque.
740 Carlos Paz. Estación de servicio del Automóvil Club adherida, teléfono: 90/57. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
743 Puente arroyo Los Chorrillos.
744 VILLA DEL LAGO. Estación de servicio. Bar.
747 Agua de la Zorra. Adoptar por la derecha la Ruta Nº 38. La Nº 20 sigue hacia la izquierda en dirección a Tanti.
751 Puerto Punilla.
753 Villa Parque Siquimán. Restaurante.
754 Puente río Las Mojarras.
755 Mirador del lago San Roque.
756 Puente río Suncho Huaico. Puente angosto.
758 BIALET MASSE. Combustibles. Gomería. Bar.
759 Villa Caeiro. Bar.
760 SANTA MARIA. Estación de servicio adherida al A. C. A. Restaurante.
761 Puente sobre el río El Rosario.
762 VILLA BUSTOS. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
765 COSQUIN. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
766 Villa Pan de Azúcar. Camino Pan de Azúcar.
770 MOLINARI. Hostería.
771 Camino a la Pampa de Olaen.
772 San Jorge-Hostería.
773 El Retiro.
775 CASA GRANDE. Estación de servicio. Restaurante.
777 Villa Samaritana. Puente arroyo Vaquerías.
778 Villa Yacoana.
779 Camino a Vaquerías.
780 VALLE HERMOSO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante, Hotel.
780 Paso a nivel con guardabarrera.
783 LA FALDA. Estación de servicio del A.C.A. Tel. 174 y 356; taller mecánico. Gomería. Restaurante. Hotel Camino a El Cuadrado y Río Ceballos.
784 Camino a la Pampa de Olaen.
786 HUERTA GRANDE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
787 Puente arroyo Huerta Grande.
787 Camino a Piedras Grandes. Acceso a Villa Los Diques.
789 THEA - VILLA GIARDINO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
790 Puente arroyo La Higuerita.
791 Agua del Durazno.
794 Puente angosto.
796 Acceso a La Cumbre. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Los Cocos.
799 Puente angosto.
801 Puente arroyo Cruz Grande.
804 Estación San Esteban. Acceso a Los Cocos.
805 Dolores.
808 Puente angosto.
812 CAPILLA DEL MONTE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
813 Puente arroyo Calabalumba.
818 Puente arroyo Los Paredones.
819 SAN SALVADOR. Camino a Ongamira. Bar.
821 Puente arroyo Charbonier.
832 Puente arroyo Las Lajas.
842 Acceso a Los Sauces, el Dique y San Marcos Sierra.
850 Paso a nivel y acceso al Dique.
851 CRUZ DEL EJE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
873 Puente río Soto (una mano).
874 VILLA DE SOTO. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 20. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
887 El Espinillo.
897 Paso Viejo. Almacén.
898 Puente río Las Pichanas.
902 Tuclame. Gomería. Bar.
922 SERREZUELA. Estación de servicio. Gomería. Bar.
937 Cruce de las Salinas Grandes en un tramo de unos cuatro kilómetros.
940 Límite Provincial Córdoba-La Rioja.
945 Paso a nivel.
955 CASTRO BARROS. Nafta. Almacén.
967 Puesto Nieves.
977 CHAÑAR. Nafta. Almacén.
1017 CHAMICAL. (Estación Gobernador Gordillo). Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Bar.
1034 Puente arroyo Palo Labrado.
1050 Punta de los Llanos. Agua.
1083 PATQUIA. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar. Cruce de camino a Chilecito y Valle Fértil, en San Juan.
1084 Acceso al camino Internacional a Chile por Villa Unión.
1086 Adoptar el camino de la derecha en dirección a La Rioja.
1121 Talamuyuna. Agua.
1123 Río Talamuyuna. Almacén.
1132 El Tala. Almacén.
1133 Badén río del Tala.
1137 El Vallecito.
1145 Vado río Mal Paso.
1154 LA RIOJA. Arco de entrada. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Dalmacio Vélez y Copiapó, teléfono 381. Se cuenta con toda clase de comodidades, tanto para el turista como para el automotor.

ITINERARIO: CORDOBA - JESUS MARIA - DEAN FUNES - CHUMBICHA - CATAMARCA.

Desde la ciudad de Córdoba se puede optar por el viaje a Catamarca por las rutas 9, 60 y, desde Chumbicha, la 38. Se recorrerán en total 489 kilómetros, de los cuales alrededor de 340 son pavimentados, y el resto, unos 150, son enripiados a partir de Quilino. Un largo tramo entre el empalme de camino a Esquiú y Chumbicha es de cuatro metros de ancho. Desde Quilino hasta Chumbicha, parte enripiado y parte pavimentado, el estado del camino es regular.

703 CORDOBA. Filial y estación de servicio del Automóvil Club Argentino.
706 Paso a nivel.
707 Estación de servicio.
712 Estación de servicio. Camino a Río Ceballos.
715 GUIÑAZU. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Colonia Tirolesa.
721 JUAREZ CELMAN. Estación ferroviaria. Nafta. Almacén. Acceso Colonia Tirolesa.
722 Camino de acceso al aeródromo de Pajas Blancas.
724 Camino de acceso al aeródromo de Pajas Blancas y Unquillo.
735 GENERAL PAZ. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
746 Acceso a Estación Caroya.
747 Puente río Carnero. Puente angosto con curva peligrosa.
747 CAROYA. Combustibles, Taller mecánico. Gomería. Bar. Acceso a Colonia Caroya. Policía caminera.
752 Cruce Ruta Nacional Nº 156 a La Cumbre, y Nº 9 a Santiago del Estero.
752 JESUS MARIA. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino, Tucumán 430. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera.
753 Estación de servicio.
755 Puente río Jesús María.
757 Camino de acceso a Sinsacate. Bar.
766 Acceso a Barranca Yaco (1 km).
773 Puente río Pinto.
774 Empalme con la ruta nacional Nº 60, que adoptaremos hacia la izquierda.
777 Acceso a Sarmiento. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
780 Acceso a Villa General Mitre y Sarmiento.
789 Acceso a Villa Gutiérrez. Estación parada km. 807. Bar.
792 Bar.
800 Avellaneda. Nafta. Bar. Acceso a Las Peñas.
804 Acceso a Tulumba.
809 Los pozos. Almacén.
823 DEAN FUNES. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Interesante población veraniega, con hermosos alrededores. Es el mercado de concentración de cabritos y faenan anualmente 800.000 animales para su distribución a todo el país. Acceso a Villa Tulumba.
825 Camino a Cruz del Eje, cuya pavimentación se proyecta.
842 Acceso a El Bañado.
851 QUILINO. Taller mecánico. Gomería. Bar. Termina el camino pavimentado. Se inicia un tramo de camino mejorado, arenoso con trechos de macadam.
853 Gomería.
854 Paso a nivel.
860 La Ruda.
878 San José de las Salinas. Bar. Almacén.
902 Lucio V. Mansilla. Combustibles. Taller mecánico. Gomería. Bar.
926 Totoralejos. Se inicia el cruce de las Salinas Grandes en un trecho de 16 kilómetros.
932 Límite provincial Córdoba-Catamarca.
939 Estación Parada km. 955.
942 Empalme con la ruta nacional Nº 157. Seguiremos en dirección a San Martín y Chumbicha por la ruta nacional Nº 60.
964 Se reanuda el pavimento.
1002 Casa de Piedra.
1030 Telaritos. Almacén. Auxilio mecánico.
1062 San Martín. Combustible. Gomería.
1094 Adolfo E. Carranza. Almacén.
1115 CHUMBICHA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar. Empalme con la ruta nacional Nº 38. Hacia Catamarca, que seguiremos.
1117 Puente arroyo Chumbicha. Paso a nivel.
1136 CAPAYAN. Almacén. Acceso a Concepción y San Pedro. Cerca, el dique Huillapima y Capayán.
1146 HUILLAPIMA. Almacén. Cruce caminos a Concepción y Los Chañaritos.
1150 Badén profundo.
1163 MIRAFLORES. Almacén. Zona donde se está terminando la pavimentación total del camino de La Rioja a Catamarca.
1173 Puente río Ongolí.
1178 Paso a nivel.
1180 Policía caminera.
1182 CATAMARCA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Avenida República 102, tel. 708. Dispónese de toda clase de comodidades, tanto para el turista como para el automotor.

ITINERARIO: CORDOBA - DEAN FUNES - SAN ANTONIO DE LA PAZ -CATAMARCA

Como alternativa, para viajar desde Córdoba a Catamarca se puede utilizar el camino por Recreo y San Antonio de la Paz, en cuyo transcurso se deberá transponer la sierra de Ancasti o El Alto y las cuestas de Los Morteros y El Portezuelo. Desde el kilómetro 942 del itinerario anterior se deberá abandonar la ruta nacional Nº 60 y adoptar la 157 en dirección a Recreo. El ca-

mino es todo enripiado, y salvo el sector Recreo - San Antonio de la Paz, se halla en buen estado.

942 Intersección de las rutas nacionales Nº 60 y 157. Adoptaremos ésta hacia el frente, de acuerdo con el itinerario propuesto.
952 Parada km. 969. Almacén.
970 RECREO. Policía caminera. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Funciona allí una estación meteorológica nacional. Explotación de Bosques.
972 Paso a nivel. Estación de servicio. Restaurante.
981 Parada F.C. Se inicia una zona de guadales de 15 kilómetros.
985 Paso a nivel.
992 Parada km 1008. Agua.
1001 Parada km. 1017. Elaboración de carbón de leña.
1007/8 Arreglos en el camino.
1009 Se inicia un tramo de mil metros de pavimento.
1010 SAN ANTONIO DE LA PAZ. Estación caminera del Automóvil Club Argentino, con auxilio mecánico. Gomería. Bar. Adoptaremos el camino hacia la izquierda en dirección a Icaño.
1011 Paso a nivel.
1030 La Parada. Almacén.
1035 ICAÑO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
1037 Vado río Icaño. Se inicia un tramo de camino estrecho.
1044/56 Camino sinuoso.
1050 Acceso a Las Cañas (4 km.).
1053 Acceso a La Estancita (8 km.).
1063 ANCASTI. Antigua población que goza de un clima privilegiado. Tiene una hostería provincial. Almacén.
1074 ANQUINCILA. Almacén.
1075 Vado río Anquincila. Se inicia un repecho de seis kilómetros de extensión, que alcanza la altitud de 1358 metros en Taco.
1092 Almacén.
1093/109 Fuerte repecho y camino sinuoso.
1110 Se inicia la Cuesta de Los Morteros, con maravillosa visión panorámica desde diversos lugares, en un tramo de cinco kilómetros, hacia el valle de Paclín.
1121 Se inicia la Cuesta de El Portezuelo, de una extensión de 17 kilómetros.
1139 Villa de El Portezuelo. Almacén.
1140 Puente río Paclín.
1141 Empalme de caminos a La Merced y Tucumán. Seguiremos hacia Tres Puentes y Catamarca. Policía Caminera.
1152 Camino de acceso a Andalgalá.
1153 Villa Dolores.
1154 Tres Puentes. Almacén. Nafta. Puentes sobre el río del Valle.
1159 CATAMARCA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Avenida República 102.

ITINERARIO: LA RIOJA - CATAMARCA

Las capitales de las provincias de La Rioja y Catamarca están unidas por un camino que será totalmente pavimentado dentro de muy breve plazo, pues se han licitado los últimos tramos cerca de las localidades de Huillapima y Miraflores, en Catamarca. Cuenta en todo su curso con numerosos badenes y vados que obligan a las precauciones correspondientes.

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

0 Km. LA RIOJA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Dalmacio Vélez y Copiapó. Tel. 381.
2 Paso a nivel.
3 Acceso al aeródromo y El Estanquito.
5 Policía caminera. Empalme acceso a La Rioja por la calle L. N. Alem.
7 Se inicia un sector de vados y badenes de distinta topografía. Algunos profundos, deben ser tomados con precaución.
34 BAZAN. Camino a Villa Mazán con Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Acceso a Carrizal (23 kilómetros).
41 Badén río Salado. Semáforo para las crecientes.
48 CEBOLLAR. Bar.
70 Estación desvío Km. 875.
73 Paso a nivel.
82 Límite provincial La Rioja - Catamarca.
83 Cruce con ruta Nacional 60 y acceso a la Quebrada de La Cébila.
90 CHUMBICHA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
82 Puente arroyo Chumbicha.
99 Acceso a Las Palmas y San Pedro.
108 Puente arroyo Capayán.
111 CAPAYAN. Almacén. Acceso a San Pedro y San Pablo y dique y embalse Concepción.
115 HUILLAPIMA. Almacén. Cruce camino a Concepción y Los Chañaritos. Antigua población sobre el viejo camino de los incas.
138 MIRAFLORES. Almacén. Bar. Acceso a Coneta y Las Tejas de Abajo.
143 Camino a Coneta.
148 Puente río Ongolí.
153 Paso a nivel.
155 Policía caminera.
157 CATAMARCA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en República 102. Tel. 708.

CIRCUITO: CATAMARCA - ANDALGALA - BELEN - TINOGASTA - CHILECITO

Las más imponentes cuestas de Catamarca se deberán cruzar en este circuito por rutas montañosas, que incluyen poblaciones de ambas provincias que guardan añejas tradiciones y costumbres coloniales y que el turista deberá visitar para tener un conocimiento más profundo de esa región del país. Este circuito puede desarrollarse en dos o tres etapas según las alternativas que se desarrollen desde Andalgalá, Belén y Tinogasta. Antes de Andalgalá se tendrá la cuesta de La Chilca y entre Belén y Tinogasta se deberán afrontar otras tres cuestas y no menos de doscientos vados y badenes de todo tipo.

La salida de Catamarca se efectuará por la ruta nacional 38, camino pavimentado que conduce hasta Tres Puentes, desde donde se seguirá por la ruta nacional 62, de suelo consolidado, hacia el norte, dejando a la derecha la cuesta de El Portezuelo. Las distancias las damos de acuerdo con el registro de nuestro automotor.

0 Km. CATAMARCA. Salida por ruta nacional Nº 38.

SCALEXTRIC

YA ESTAN EN VENTA!

LAS MUNDIALMENTE FAMOSAS PISTAS para carreras de autos eléctricos en miniatura

HOPKINS



SCALEXTRIC
Apasiona por sus vívidas y electrizantes alternativas!
MAS EMOCION!
Cada participante "pilotea" su auto por control remoto!





SCALEXTRIC es fabricada en Argentina por Marcon S.R.L., con licencia exclusiva y asistencia técnica de MINIMODELS Ltda., Inglaterra

MARCON S.R.L.
Avda. Córdoba 868 - Buenos Aires

HAY ZONAS DISPONIBLES PARA REPRESENTANTES

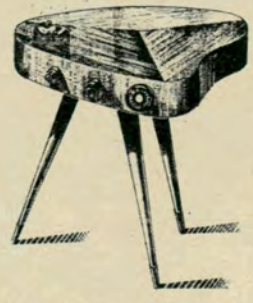
AGENTES EN CAPITAL FEDERAL
MARCON HOBBIES, Charcas 1501 • JUGUETERIA 1810, Rivadavia 5234 • D'DOSS HOBBIES, Cabildo 2280 (Galería Río de la Plata) • JUGUETERIA SARMIENTO, Sarmiento 757 • HOBBYLANDIA, Córdoba 868 • JUGUETERIA PELLEGRINI, Carlos Pellegrini 539 • JUGUETERIA QUIQUE, Viamonte 547 (Galería Pacífico) • JUGUETERIA TONINI, Rivadavia 7302.

GRAN BUENOS AIRES CASA DIANA, Alvear 101 - MARTINEZ

INTERIOR LA PLATA-BAZAR X, Calle 50 entre 5 y 6 • ROSARIO-JUGUETERIA PINOCHO, Córdoba 1055 • MAR DEL PLATA - JUGUETERIA BIRMAR, Galería San Martín • CORDOBA - JUGUETERIA LOS REYES, San Martín 165 • MENDOZA - CASA TOYS, Galería Tonsa.

1 Puente arroyo Fariñango. Estación de servicio.
4 Acceso a Banda de Varela y Pomancillo.
5 Puentes río del Valle.
5,2 TRES PUENTES. Combustible. Bar. Acceso a San Isidro y Villa Dolores.
7 Doblar hacia la izquierda y adoptar la ruta nacional 62 hacia Andalgalá.
10 San Antonio. Almacén.
14 SAN JOSE (Piedra Blanca). Almacén y Bar. Se está pavimentando el camino hacia Catamarca. Bajo un amplio templete se conserva en perfecto estado la casa natal de Fray Mamerto Esquiú. Vivienda de adobe, con techo de paja y caña. Allí vivió el orador de la Constitución hasta los 9 años de edad. En la capilla del Señor de los Milagros, una de las más típicas de la época colonial, construida en 1793, se bautizó a Esquiú al día siguiente de su nacimiento. La pila utilizada es motivo de curiosidad para los visitantes. También en San José se puede visitar la capilla de Nuestra Señora del Rosario, característica construcción que data de 1862. Ambos santuarios han sido declarados monumentos históricos.
15 La Tercena. Almacén.
16 La Carrera. Almacén. Acceso a la capilla del Señor de los Milagros.
26 Camino de acceso a Pomancillo y Collagasta. Almacén.
27 Las Pirquitas. Policía Caminera.
30 Adoptar el camino de la derecha dejando de lado y a la vista el dique Las Pirquitas.
37 Bar.
40 Bosque para acampar.
47 La Puerta. Nafta. Almacén. Ruinas de una vieja capilla. Interesantes alrededores. Fundada en 1630 con el nombre de Pomangasta.
52 Huaycama. Almacén.
63 Colpes. Almacén.
67 Vado río Los Puestos. Zona de badenes.
70 Acceso a La Rinconada.
74 Acceso a Los Castillos.
77 Los Talas. Pueblo de ranchos de adobe y techos de paja.
80 LOS VARELA. Almacén. El vado del arroyo Los Varela, divide al pueblo. En la capilla se venera a Nuestra Señora de las Mercedes.
81 Acceso a Chuchucaruana.
85 BOLSON. Nafta. Almacén.
94 Puente río Esquina.
95 Puente río Singuil.
98 Singuil. Almacén.
104 Lugar Casas Viejas y vado río de las Casas Viejas. Almacén. Un semáforo marca la altura de las crecientes. Se domina desde allí un valle de gran belleza panorámica.
109 Vado.
110 Se inicia la cuesta de la Loma Larga, con camino de cornisa.
116 Termina la cuesta.
118 Lugar para camping.
120 Las Tranquitas.
127 Las Chacritas. Almacén.
132 Se inicia el paso lateral de las cumbres de Narváez de 24 kilómetros de extensión.
137/41 Cuesta Loma Atravesada, con piedra, nivel de altitud a 2.170 metros. Los cortes cajón han suavizado algunas partes de esta cuesta.
142 Cóndor Huasi. Almacén.
155 Cruce del lecho del río Pucará.
156 Acceso a Alumbrera, capilla y Arbolito.
156,5 Empalme con la ruta nacional Nº 65. Se deberá seguir hacia la izquierda en dirección a Andalgalá. Hacia la derecha está El Alamito (7 kilómetros) donde hay nafta.
159 Acceso al PUCARA DE ACONQUIJA. Hacia la derecha, a varios kilómetros, en un lugar estratégico de la cima de la montaña, una meseta de setenta hectáreas está rodeada de una muralla de pircas, de la cual se observan tramos de hasta tres metros de alto. Dentro del amplio recinto de 1.200 x 600 metros se pueden ver restos de casas construidas también con piedras. Un ojo de agua, seco actualmente, permitía a los indígenas soportar largos asedios. Fue el último baluarte de los calchaquíes ante los conquistadores españoles.
167 Puesto de Vialidad Nacional.
171 Agua de las Palomas, caserío.
175 Se inicia la cuesta de La Chilca con una altitud que va de 1.400 metros a 1.920 sobre el nivel del mar. Es una sucesión de cornisas tendidas sobre el vacío. A los 11 kilómetros de iniciada la cuesta se encontrará agua.
186 Termina La Chilca.
188 Río Chañarito.
190 Camino por el llano hacia Mollecito y Villa Mazán.
194 Río Villavil.
198 Camino a Pomán.
199 Acceso a Villavil (9 km).
202 ANDALGALA. Cruce con la ruta nacional Nº 63 hacia Minas Capillitas y Santa María. Seguiremos por la 62 en dirección a Belén. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. El hotel de turismo está cerrado por refacciones. Andalgalá es la segunda ciudad de Catamarca. Famosa por la confección de tejidos y la elaboración de dulces, aceites y aceitunas. Allí donde "el verde triunfa sobre la piedra" se pueden realizar paseos a sus interesantes alrededores y visitar las industrias locales como las de Chaquiago, los viñedos y nogales de Choya y El Potrero, los rebaños de cabras de Villavil y Amanao. Está unida a Tucumán por uno de los caminos más hermosos e impresionantes del país.
210 Se inicia una serie de vados y badenes.
211 Río Muschaca.
211 Se inicia una recta de 27 kilómetros de largo.
217 Camino que empalma con la ruta del km. 190 a Villa Mazán por el llano.
252 Cuesta de Belén de cuatro kilómetros de largo y una altitud máxima de 1.140 metros.
260 Sucesión de cajones y badenes.
284 La Puntilla.
285 Puente sobre el río Belén.
287 BELEN. Empalme con la ruta nacional Nº 40 hacia Hualfín y Agua de Dionisio y Santa María, y seguiremos por la 40 hacia Londres. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Son muy estimados los tejidos de vicuña y llama elaborados en telares rústicos. En la plaza central se levanta una pirámide inaugurada el 12 de octubre de

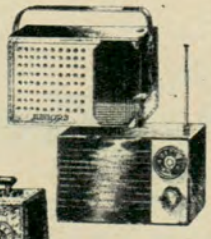
COMPRE EN FABRICA





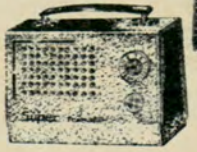


Radio para auto, camión, etc., largo alcance, 6 y 12 volts, gabinete de metal, para cualquier marca de auto, a transistores, bajo consumo, con garantía de nuestra fábrica ..... $ 3.590.—
Antena de embutir con llave, cromada, fina terminación ..... $ 590.—



Original mesa-radio con cenicero, enchapado en 2 tonos, radio de gran alcance, onda larga, 7 transistores, patas desmontables a rosca, $ 4.500.— con garantía.

Extraordinaria Radio de bolsillo, 13½ por 9 cms., largo alcance, con antena telescópica, 7 transistores, para usar en su auto, lancha, camión, su oficina, etcétera. Sport, con hermosa funda de suela, garantía escrita por 5 años.
Radio ..... $ 2.290.—
Estuche ..... $ 200.—



Radio Portátil de lujo, 7 transistores importados, funciona en todo el país, con hermoso gabinete confeccionado en cuero ..... $ 1.490.—

GARANTIA ESCRITA 5 AÑOS

Solicite catálogo gratis de los 25 modelos exclusivos de nuestra marca. Al interior enviamos previo giro y gastos de envío.

FABRICANTE: J. CUELLO. Rivadavia 3559. T. E. 87 - 5775

BENEFICIESE
CON LOS DESCUENTOS QUE LE OTORGAN LAS
CASAS ADHERIDAS



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

UTILICE SUS SERVICIOS Y EFECTUE SUS COMPRAS EN LAS MISMAS
PRESENTE SU CARNET DE SOCIO

PUBLICIDAD A.C.A.

SOLICITE EN LAS DEPENDENCIAS DEL A.C.A. LA NOMINA ACTUALIZADA

1902 en memoria del cura Bartolomé de Olmos y Aguilera, fundador de Belén el 20 de diciembre de 1681. Se venera en su iglesia parroquial, que es una de las más antiguas de Catamarca, a la virgen de Belén. Puede visitarse el museo arqueológico Cóndor Huasi, que expone más de 3.000 piezas de la región. Es famosa también su fiesta de carnaval.

296 Badén río Colcadanea.

297 Río Las Trancas.

301 LONDRES. Taller mecánico. Nafta. Es la población más antigua de Catamarca y una de las primeras del país. Fue fundada en 1558 por Juan Pérez de Zurita y se erigió en capital provincial hasta que fue destruida por los indígenas. En la plaza principal se descubrió en 1958 un monolito en homenaje al fundador que dice: "Al Capitán Juan Pérez de Zurita y a sus bravos sesenta soldados, intrépidos servidores de la causa civilizadora de España, que hace cuatro siglos fundaron en este lugar la ciudad de Londres de la Nueva Inglaterra, primera ciudad hispánica en tierras catamarqueñas". En uno de los anteriores emplazamientos de Londres, en la zona de Pomán, se realizaron las primeras representaciones teatrales en el territorio que hoy es la Argentina. En las cercanías, ruinas de El Chincal, construcción aborigen y que servía de base para los ataques y saqueos. Es propia de la región la confección de tejidos en telares rústicos.

304 Plaza Vieja. Sector antiguo de Londres. Cauce de Río Hondo.

306 Río Huaco. Río Quimivil.

308 Río Infiernillo. Zona de camino sinuoso y de cornisas.

315 La Aguadita.

318 Río Tambillo.

324/28 Cuesta El Tambillo, con una altitud máxima de 1.700 metros.

330/32 Cuesta de Los Palitos Labrados.

337/46 Cuesta de Zapata, de estrecha huella, con espléndida vista del valle del río Zapata, en dirección a Tinogasta.

351 Cauce del río Zapata, de un kilómetro de ancho, con una sucesión de badenes.

365 Río Salado, Colorado o Bermejo.

368 TINOGASTA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Importante centro olivarero y vitivinícola, famoso por sus frutales, a orillas del río Abaucán. Excelente zona de turismo. Fue anteriormente una población indígena.

391 Río Colorado.

396 Límite provincial Catamarca - La Rioja.

400 Costa de Reyes, camino ondulado.

410 El Potrerillo.

415 La Aguadita.

416 Río Santa Cruz.

421 La Cuadra. Almacén.

422 Río Cruz.

424 SANTA CRUZ. Almacén. Grandes bosques de nogales e higueras.

426 Río Yuto.

432 Parque Diaguita.

433 Río Los Talas.

435 Río Campanas.

437 CAMPANAS. Nafta. Almacén. En la antigua capilla del lugar se venera a Nuestra Señora del Rosario. Empalme a Pituil. Seguir por la ruta 40 hacia Angulos. Producción de nueces y vino.

439 Río Playa.

441 Acceso a El Totoral.

451 ANGULOS. Almacén. Están allí en custodia los Niños Jesús de Gualco.

460/65 Quebrada La Aguadita.

480 Accesos a Carrizal y Corrales.

486 FAMATINA. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. En Hualco y Capayán, en las cercanías, quedan rastros de las primeras fundaciones de la localidad a orillas del río homónimo. Se puede visitar un museo regional en el colegio nacional. Está por habilitarse un hotel provincial. Adquiere significación la fiesta de San Pedro (29 de junio), patrono de Famatina, en cuya procesión participan las imágenes traídas de los pueblos de alrededor: Virgen del Rosario de Chañarmuyo, Santo Domingo de Pituil, etc. En las fiestas de año nuevo llegan a Famatina dos pequeñas imágenes de Jesús entronizadas en Angulos y conocidas por los Niños de Gualco. Estas dos pequeñas imágenes fueron encontradas después de una torrentada, en la arena del río Gualco o Hualco, a fines del siglo pasado, y fue un verdadero milagro que no se rompieran en el curso de la gran creciente que las arrastró. Los vecinos del valle de Famatina atribuyen a los "Niños" milagrosas virtudes. La procesión se inicia al amanecer y la visita de los promesantes, con vestimentas características, dura tres o cuatro días y regresan a Angulos después de Reyes. Famatina, aparte de sus viñedos, manzanares e higueras, produce 300.000 kilos de nueces.

489 Jumeal.

491 Río Gualco.

492 Plaza Vieja. Almacén.

496 Guandacol.

501 Empalme camino a Pituil. Seguir por la ruta 40 hacia Chilecito.

512 Pavimento en construcción desde Chilecito.

515 San Nicolás.

519 Los Sarmientos. Empalme camino a Tilimuqui y Malligasta.

520 Acceso a Mina El Oro.

522 CHILECITO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurant. Visitar Samay Huasi, casa de descanso del eminente escritor y estadista Joaquín V. González; Capilla de Los Sarmientos, Tambería del Inca, la Mina del Oro, La Florentina, El Portezuelo, Las Talas, La Mejicana, etc.

ITINERARIO: CHILECITO - PATQUIA - LA RIOJA.

Completa el conocimiento de montañas y llanos de La Rioja el trayecto comprendido entre Chilecito y la capital provincial. Este tramo de 198 kilómetros tiene pavimentados ya 115, y se proyecta la ejecución del pavimento en una parte del resto.

0 Km.. CHILECITO. Salida por la avenida Libertad, por ruta nacional Nº 40.

2 Camino de a cceso a Guandrín.

17 NONOGASTA. Nafta y taller mecánico. Acceso a La Puerta, base del futuro camino a Sanagasta y La Rioja a través de la sierra de Velasco, con un total de unos 85 kilómetros. Acceso a Sañogasta y Posta de Velasco,

PASA A LA PAG. 78

CAMPEONES CONSAGRADOS

CAMPEON

Acumuladores CHAMPION



El Campeón de los Acumuladores

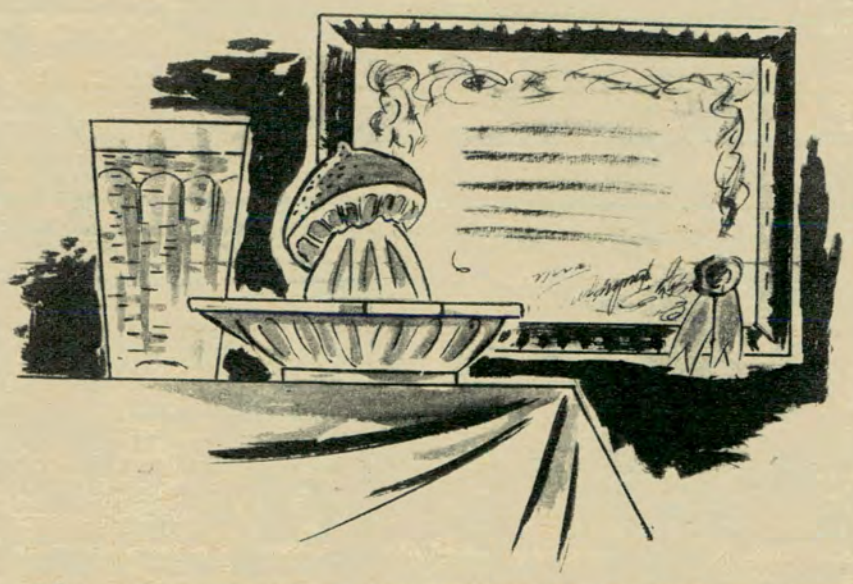
desde 2 a 220 voltios en distintas capacidades

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

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

CHAMPION

CHAMPION S. A. Industrial, Comercial, Financiera e Inmobiliaria CORDOBA 2756 BUENOS AIRES Tel. 89-1611



ÉL DOCTOR RAMIREZ

Por **EDUARDO ZAMACOIS**

Para AUTOCLUB
Ilustró D. VILLAFAÑE

SU padre le quería arquitecto, por ser la profesión en que más estrechamente fraternizan el Arte y la Ciencia. Doña Josefina, su madre, le recomendaba seguir la carrera eclesiástica, acaso con la desbordada pretensión de que algún día llegase a vestir la púrpura cardenalicia. Pero el chico, desoyendo consejos, no bien terminó el bachillerato se matriculó en Medicina.

Hombre de templadas costumbres, horro de ambiciones y enamorado del campo, sólo aspiraba a vivir sosegadamente en un pueblo donde su carácter apacible no tardase en granjearle el afecto de un grupo de amigos con quienes jugar al ajedrez y charlar de política. Para ser feliz no precisaba más. Desgraciadamente, su capacidad mental no rayaba a la altura de sus propósitos. Ramírez estudiaba sin que nada de lo que leía dejase huella en él; Ramírez comprendía, pero no retenía, no asimilaba. ¿Qué hacer entonces para acordarse, siquiera, de cómo se llaman y dónde están los doscientos y tantos huesos del esqueleto humano?...

La primera vez que se presentó a examen le suspendieron en todas las asignaturas. Al año siguiente le sucedió igual. Y al otro. Y al otro... Y al siguiente... Sin embargo, su noble voluntad de llegar a titularse médico no declinaba. A costa de horas innúmeras de trabajo consiguió aprender que ascienden a ocho los huesos que componen la bóveda craneana, y que los integrantes de la mandíbula superior pasan de diez; aunque no recordaba sus nombres, ni supo jamás dónde se hallaban los riñones. Sus condiscípulos, lejos de burlarle, le compadecían. La mayoría admiraba su tozudez. Era bueno, alegre, y la familiaridad de su trato sembraba de simpatías su camino. Sus profesores también le querían, y algunos, más jóvenes que él, le tuteaban.

Cumplidos los cuarenta años, Ramírez, ya casado y padre de dos niños, aún no había podido aprobar ninguna de las disciplinas del primer curso. Y así, orgulloso de su profesión de *estudiante*, vivió hasta que el rector de la Facultad, doctor Epifanio Robledo, ironista genial y amiguísimo suyo, apiadado de él, le trajo a capítulo.

—*¿Es cierto* —le dijo—, *mi queridísimo don Rafael, que no cejará usted jamás en su veterano empeño de ser médico?*

—*Nunca, don Epifanio. El pleito es a vida o muerte. Aquí de Hamlet: "Ser o no ser"... ¡Usted ya me conoce!*

—*Demasiado, y para sacarle de ese terrible dilema he resuelto, de acuerdo con otros profesores, declararle "Doctor en Medicina" sin previo examen.*

Tan desorbitado notición tuvo para Ramírez la eficacia de un golpe en la nuca. Empezó a parpadear. Todo a su alrededor se movía, y con ambas manos se oprimió las sienes.

—*De consiguiente* —concluyó el Rector—, *no represente usted más el papel de Hamlet.*

A Ramírez se le desfallecieron las piernas y quiso arrodillarse. Don Epifanio no lo consintió.

—*Pero antes* —dijo— *ha de comprometerse usted a cumplir la promesa que voy a intimarle.*

Su rostro, de líneas adustas, había recobrado toda su imponente severidad rectoral.

—*Yo le prometo* —replicó Ramírez muy sobre sí— *hacer lo que usted me pida, por difícil que sea.*

Su interlocutor le clavó en los ojos su mirada punzante, tajante, de antiguo cirujano.

—*Si es usted creyente* —exclamó— *no quiero que me lo prometa; es poco; quiero, exijo, que me lo jure.*

Don Rafael iba a decir algo cuando el Rector, con un gesto dictatorial, le cerró la boca, y prosiguió:

—*Señor Ramírez: en nombre del profesorado y del mío propio, le permitiremos ejercer nuestra carrera a condición de no recetar a sus enfermos más que agua de limón, sea cual fuere la dolencia que les aflija. ¿Jura usted hacerlo así?... ¡Piénselo bien!...*

—*Lo juro* —declaró con voz fervorosa el jurante.

—*De ese modo* —exclamó don Epifanio, abrazándole— *su conciencia nunca podrá acusarle de haber matado a nadie, sino, en el peor de los casos, de haberle dejado morir.*

◆

Ya doctorado en Medicina, don Rafael Ramírez se trasladó con su familia al pueblecito de San Chidrián, uno de los más pintorescos, ricos y saludables de la costa atlántica. Todo le sonreía. Natalia, su esposa, se conservaba lozana y risueña, los niños se criaban bien, y lo que heredó, a la muerte de su madre, le bastaba sobradamente para vivir. Contribuían a embellecer sus días la amistad del alcalde y la de don Luis, el farmacéutico, con quienes libraba partidas interminables de ajedrez. Y, sobre todo, la excelentísima salud de sus convecinos. En San Chidrián no se enfermaba nadie; de tarde en tarde rodaba la noticia de que alguien había tenido un cólico, unas anginas..., nada importante, en suma. Don Rafael, sin embargo, no estaba tranquilo, y más de una noche le desveló el recuerdo de aquel juramento que le obligaba a curar con agua de limón lo mismo un derrame ce-

rebral que un ataque de apendicitis.

—*Actualmente* —pensaba— *la gente ignora que soy un farsante, y me respeta. Pero un día ocurrirá algo terrible que me cubra de ridículo y me fuerce a salir de aquí.*

El doctor Ramírez profesaba un terror supersticioso a la hora quince, en que llegaba a San Chidrián el *rápido* de Buenos Aires. Presentía que la desgracia —*su desgracia*— viajaba en él. Acertó.

Una tarde irrumpieron en su casa varios vecinos. Llegaban corriendo y dando muestras de gran agitación.

—*¡Venga, doctor* —gritaban—; *venga en seguida!... Por Dios, no se demore!...*

Ramírez, pálido, se puso de pie.

—*¿De qué se trata?*

—*De un señor, que está ahogándose. Tal vez se ha muerto ya.*

Posibilidad que en tan patético momento deslizó en el acongojado corazón de don Rafael el rocío de una esperanza.

—*Se trata* —aclaró otro vecino, como para darle mayor importancia a la noticia— *de un viajero de "primera clase", que se ha tragado la semilla de un melocotón y parece que el hueso no le pasa del gaznate.*



En mangas de camisa, según estaba, para no perder tiempo, y seguido en tropel de todos los que fueron a buscarle, Ramírez echó a correr, como enloquecido, rumbo a la estación ferroviaria. Cuando llegó, más de cien curiosos le seguían. En el andén, derrengado sobre una silla, los ojos fuera de las órbitas, la boca desquijarada por la asfixia, yacía el paciente, que no era otro que el anciano Rector de la Escuela de Medicina, don Epifanio Robledo. También éste reconoció a don Rafael, por lo que hubo de decirse que había llegado su última hora. Los dos hombres se miraron desesperadamente. Sus facciones expresaban un terror infinito. Las del Rector preguntaban: *"¿Qué vas a hacer conmigo, pedazo de animal?"*... Y las de Ramírez: *"¿Y qué puedo hacer, don Epifanio de mi alma, sino cumplir el juramento que usted me exigió?..."* Y sin un titubeo en la voz...

—*¡Pronto* —gritó—, *tráiganme un vaso de agua con bastante limón!...*

Y fue tan violenta la explosión de risa que estremeció al accidentado, que expulsó el hueso que le ahogaba. Y la limonada, que momentos después bebía despacito y a pequeños sorbos, sirvió para suavizarle la garganta.

◆

El Tiempo, supremo mentiroso, que otorgó a esta historia increíbles perfiles de leyenda y sabor a milagro, levantó al doctor Ramírez, en la plaza mejor de San Chidrián, una estatua de blanquísimo mármol. El glorioso apologista de agua de limón está de pie, con un vaso en su mano derecha, extendida en la actitud de ofrecer a sus admiradores un vaso de agua...



EL RETIRO DEL REGISTRO DE CONDUCTOR

El A.C.A. da los fundamentos de su oposición a la medida proyectada

NOTICIAS periodísticas aparecidas últimamente, señalan que la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires ha enviado un mensaje al Consejo Deliberante promoviendo —a instancias de los organismos técnicos comunales— las reformas indispensables en el Código de Procedimientos del Tribunal de Faltas, a fin de posibilitar el retiro del registro de conductor por parte de los inspectores municipales, en los casos de infracciones. Se fundamenta el pedido en que ése es el único medio para asegurar las comparencias del infractor ante el Tribunal y lograr el pago de multas y no se titubea en sugerir que en las reformas propuestas se contemple la eliminación del carácter de propiedad personal que tienen las licencias de conducir.

No es esta la primera vez que el Automóvil Club Argentino ha debido rebatir la tesis que sustentan los organismos técnicos de la Comuna, los que insisten en que el único camino para hacer cumplir las disposiciones del tránsito o para lograr el pago de las multas es el retiro del documento habilitante, que por expresa indicación del Artículo 36 de la Ley 13.893, es un documento **personal** e intransferible "del que no puede ser despojado ni dispuesto su secuestro como medio para asegurar el pago de multas a las que su dueño se haga pasible, si no media resolución **expresa** de autoridad judicial competente".

No obstante esta clara disposición, se pretende retrotraer la situación a la que imperaba hasta el 7 de agosto de 1963, cuando los inspectores de Tránsito secuestraban los registros, invocando el Art. 35 del anterior Código de Procedimientos que decía: "en las infracciones cometidas en el ejercicio de una actividad para la cual se ha expedido una autorización habilitante, ésta será retirada al comprobarse la falta, supliéndola una certificación que habilitará durante siete días".

No resulta aceptable el intento de anular una clara, específica y expresa disposición de la Ley 13.893, de orden general, por la sola circunstancia de que no se arbitren otras medidas para lograr el control de los infractores y su comparecencia ante los jueces del Tribunal de Faltas.

Las razones esgrimidas, como sería la de obligarles a concurrir al Tribunal Municipal de Faltas y lograr el pago de la multa, no son valederas ni indispensables, ya que el Art. 29 del Decreto Ley 6.637 que fija el Código de Procedimiento de Faltas, determina la conducta precisa de los inspectores municipales al establecer que: "el funcionario que compruebe la infracción, emplazará en el mismo acto al imputado, para que comparezca ante el Tribunal de Faltas después de las 48 horas y dentro de los cinco días subsiguientes, excepto los imputados por las infracciones enumeradas en el Art. 22, inc. d), quienes deberán concurrir al Tribunal vencido el plazo de los 20 días hábiles, contados a partir de la fecha del acta, bajo apercibimiento de hacerlo conducir por la fuerza pública y de que se considere su incomparecencia injustificada como circunstancia agravante. En el acto de la comprobación se entregará al **presunto** infractor, copia del acta labrada. Si ello no fuere posible, se le enviará por correo dentro de las 48 horas".

Es importante recalcar que el Art. 36 de la Ley 13.893 establece que la licencia de conductor es de propiedad de su titular, de la que no puede ser despojado ni dispuesto su secuestro para asegurar el pago de multas si no media una resolución expresa de autoridad judicial competente.

Es un documento que comprueba la idoneidad para manejar y no una autorización habilitante, como podrían ser las chapas patente, necesarias para que el vehículo pueda ser admitido a la circulación pública (Arts. 18 inc. b) y 35 de la Ley 13.893); por ello resulta evidente que no es aplicable en este caso, el Art. 35 del anterior Decreto-Ley 6.559 que se intenta revivir.

La autoridad judicial competente a que hace referencia el Art. 36 de la Ley 13.893 serían los Jueces del Tribunal de Faltas, únicos autorizados a resolver el retiro del documento habilitante (licencia de conducir), **pero sólo por resolución expresa**, según el texto de la Ley; es decir, que en cada caso el Juez deberá incluir esa resolución expresa en su sentencia condenatoria en relación a los antecedentes del infractor y/o a la gravedad de la falta cometida.

No cabe ninguna duda de que una sentencia de este tipo no puede ser en modo alguno de carácter general, dado que la Ley así no lo autoriza, ni mucho menos autoriza a delegar tal facultad en agentes o inspectores de tránsito, puesto que la resolución expresa, en el concepto jurídico, no es delegable.

Si la Ley 13.893 no admite y prohibe claramente el despojo o secuestro del registro o licencia de conducir para asegurar el pago de multas, si no media una resolución expresa de autoridad judicial, menos aún puede aceptarse que el inspector o agente municipal de tránsito retire la licencia de conducir para asegurar la comparecencia **del presunto infractor** ante el Juez, para que éste pueda juzgar si es o no culpable o si corresponde o no el pago de una multa y/o el retiro de registro o la inhabilitación.

Entre otros argumentos dados para modificar el Código de Procedimiento de Faltas, está el de que es difícil, si no imposible, lograr la comparecencia de los conductores de coches patentados en el interior del país, particularmente de la Provincia de Buenos Aires.

Sorprende una afirmación de esta naturaleza, pues resulta evidente que las autoridades encargadas de los problemas del tránsito, pueden perfectamente mantener un intercambio de informaciones con las jurisdicciones administrativas bonaerenses y aún de otras provincias, que permita la identificación o localización de los propietarios de esos automotores. Ello facilitaría de una vez por todas, reunir una información tan necesaria para el país, hasta por razones de defensa nacional.

Es aparente que no se titubea en considerar más fácil y mucho menos trabajoso avasallar derechos constitucionales consagrados, que el formalizar acuerdos en forma tal que el Tribunal de Faltas o la Dirección de Tránsito de la Ciudad de Buenos Aires, según correspondiera, intercambiaran la nómina completa de los automotores patentados en sus respectivas jurisdicciones administrativas.

Pero si esa iniciativa no fuera ya de por sí criticable, el Automóvil Club Argentino no puede dejar de analizar también una medida que —según informaciones aparecidas en los órganos de la prensa— habría de adop-

tarse contra los conductores que cometan infracciones de tránsito. Según dichas noticias, el Tribunal de Faltas aplicará sanciones con todo rigor a los responsables, disponiéndose la captura y remisión a depósitos municipales de todo vehículo cuyo conductor haya cometido 3 o más infracciones y no hubiere concurrido a dicho Tribunal para su juzgamiento. Esta medida nos parece acertada y razonablemente fundada; pero lo que sorprende es que entre las disposiciones a aplicar, se expresa que los conductores de vehículos patentados en otro municipio que no sea el de la Ciudad de Buenos Aires que cometan infracciones, serán remitidos **directamente** al Tribunal de Faltas para evitar la evasión del pago de la multa correspondiente.

Parecería que ha caído en el olvido el Art. 16 de la Constitución Nacional que consagra la igualdad de todos los ciudadanos ante la Ley. No se explicaría de otra manera que, por el solo hecho de tener una chapa patente que no es de la Capital Federal, se les apliquen disposiciones mucho **más severas** que a los residentes en el Distrito Federal.

El Art. 8º de la Constitución Nacional dice claramente que los ciudadanos de cada provincia gozan de todos los derechos, privilegios e inmunidades inherentes al título de ciudadanos en las demás; pero por lo que se deduce de lo publicado en los diarios y que no ha sido rectificado, parecería que las autoridades comunales consideran al Distrito Federal al margen de estos sanos principios constitucionales.

Por si esto fuera poco, cabría recordar que el Art. 3º de la Ley 13.893, cuando habla de la libertad de tránsito, dice: "que en todo el territorio de la República, la detención del conductor o el secuestro del vehículo, con objeto de perseguir el cobro de cualquier clase de gravámenes fiscales, sin mediar para ello la orden judicial de tribunal competente, constituye un atentado a la libertad de tránsito asegurada en el artículo 26 de la Constitución Nacional y la autoridad o agente de la fuerza pública que ordenare o ejecutare tales actos se hará pasible de las correspondientes penas previstas en el artículo 248 del Código Penal para castigar el delito de abuso de autoridad".

Si bien este artículo se refiere a gravámenes fiscales y no a multas, no hay ninguna duda que el espíritu de la Ley lo coloca en una analogía absoluta, pues el gravamen fiscal está fijado por ordenanzas y leyes, mientras que una multa puede o no ser aplicada según lo determine el juicio; en consecuencia, resultará así que el inspector o agente de tránsito que carece de poder judicial, al detener a un conductor de vehículo patentado fuera del Distrito Federal, para obligarlo a comparecer ante el Tribunal, ya lo está condenando y está obrando en contra del espíritu de la Ley y, lo que es más, lo coloca en absoluta desigualdad respecto de otros ciudadanos.

Y para concluir consideramos oportuno referirnos al meduloso estudio que ha efectuado el profesor Dr. José Canasi, Presidente del Tribunal de Honor del Automóvil Club Argentino, en su libro "Poder de Policía y Cuestiones de Jurisdicción", donde se han analizado —exhaustiva y minuciosamente, todos y cada uno de los aspectos que atañen al problema motivo de este comentario y que, entre otras cosas, al referirse al alcance del Art. 99 de la Ley 13.893, concluye en que la frase **"reglamentaciones complementarias que dicte la autoridad competente"** (en este caso la Comuna de Buenos Aires), implica solamente agregar, sumar, completar, pero nunca modificar, o peor aún, resolver totalmente en contra de lo que expresamente dispone la Reglamentación General, o sea la Ley 13.893.

El Automóvil Club Argentino confía en que las autoridades que tienen en sus manos resolver este problema, habrán de tener muy en cuenta lo expuesto y darán al asunto una solución acertada, pero dentro del digno respeto a la Ley y a los derechos inalienables de los ciudadanos, tan sabiamente consagrados por nuestra Constitución Nacional.



UD. DESEA
UN RELOJ, PLANO,
EXACTO, ROBUSTO Y ELEGANTE

Exija el nuevo modelo LONGINES FLAGSHIP. Es una verdadera revelación. El gran diámetro del volante asegura a este reloj, estabilidad y regularidad excepcionales. La armonía de las formas y de las líneas, característica de una creación de gran clase, corona este conjunto de propiedades técnicas.

LONGINES RELOJ SUIZO DE ALTA PRECISION

HAGA TURISMO...

VIENE DE LA PAG. 73

en dirección a la cuesta de Miranda. Nonogasta es el pueblo natal del estadista y escritor Joaquín V. González, fundador de la Universidad Nacional de La Plata. Su casa ha sido convertida en museo. El año pasado, al cumplirse el centenario del nacimiento, se realizaron mejoras en esa vivienda y grandes festejos, pero posteriormente un zonda perjudicó el sobretecho y la casa está actualmente en total abandono. Cerca se pueden visitar los restos de un importante centro minero y las vertientes que dan agua al pueblo. Allí está el sepulcro del coronel Nicolás Dávila, que participó en la expedición auxiliar del ejército de San Martín en 1817, por el camino de La Rioja a Copiapó, Chile. Nonogasta posee importantes bodegas y es el centro de una adelantada industria frutícola. Seguimos por la ruta nacional Nº 74.

27 Vado río Miranda.
36 Badén río Vichigasta.
37 Acceso a Vichigasta, apacible población. En su vieja capilla se venera a San Buenaventura. Almacén. Taller mecánico.
59 Estación Catinzaco. Agua.
74 Agua.
89 Paso a nivel.
95 Estación Los Colorados. Almacén. Hornos de carbón de leña con algarrobo de la región.
100 Cueva del Chacho. Lugar histórico.
108 Los Mogotes Colorados. Puesto de vialidad. A dos kilómetros está un pequeño establecimiento abandonado y en ruinas que explotaba las aguas termales del lugar.
110 Se inicia el pavimento en dirección a Patquía.
127 Bifurcación del camino. Adoptar el de la izquierda en dirección a La Rioja. Patquía queda a dos kilómetros al frente.
198 LA RIOJA.

CIRCUITO: CATAMARCA - CHOYA, GRUTA DE LA VIRGEN DEL VALLE

Paseo de unos doce kilómetros de extensión, con visita a los lugares donde con mayor fervor se manifiesta la religiosidad del pueblo catamarqueño.

0 Km. CATAMARCA. Salida por la avenida Mitre.
2 CHOYA. En las primeras estribaciones del Ambato, a 100 metros del camino, primer cementerio de Catamarca, abandonado hace más de un siglo. Capilla del Señor de los Milagros de Choya. Enfrente, camino por medio, Parque Adán Quiroga, de la Dirección Provincial de Bosques.
5,5 Termina el pavimento.
6 GRUTA DE LA VIRGEN DEL VALLE. Allí fue hallada en 1620 la Virgen que hoy se venera en la catedral de Catamarca.

CIRCUITO: CATAMARCA - EL RODEO - LAS JUNTAS

Este paseo hasta El Rodeo y Las Juntas tiene una extensión aproximada, entre ida y vuelta, de unos 120 kilómetros. La villa veraniega de El Rodeo sobre la cuesta del Ambato goza de envidiable prestigio por la bondad de su clima y sus atractivos panoramas. El camino bordea un largo trecho el río del Tala y se trabaja actualmente en la pavimentación de un tramo de unos diez kilómetros.

0 Km. CATAMARCA. Salida por la calle San Martín y avenida Ocampo.
4/7 La Quebrada.
4,5 Puente río Tala.
6 Chacarita de los Padres. Calvario muy visitado. Mayólicas de L. Basso Dastugue.
6 La Reja. Balneario Municipal con dos piletas. Empalme con el camino a El Jumeal.
8 La Brea. Filtros de agua para Catamarca.
9 Termina el pavimento. Bar.
10 Loma Cortada.
14 Las Varitas. Descanso. Lugar para camping.
18 Lugar para camping.
20 La Calera.
21 El Tala.
25/27 La Cuestecilla. Camino sinuoso con fuertes pendientes.
28/37 Pavimento en construcción.
37 EL RODEO. Vado del río Ambato. Gomería en verano. Bar. Alcanza su mayor actividad en la estación calurosa. El camino de dos kilómetros que cruza la población está pavimentado.
41/43 Zona de fuertes repechos.
57 LAS JUNTAS.

CIRCUITO: CATAMARCA - SUMALAO - SAN ISIDRO

Este breve paseo, pavimetado en su mayor parte, permite visitar las antiguas y pintorescas poblaciones de Sumalao (lugar lindo) y San Isidro, de añejas tradiciones. La primera recibirá un considerable impulso una vez pavimentado el tramo San Martín - Sumalao, que acortará el viaje a Catamarca desde Córdoba.

0 Km. CATAMARCA. Salida por la avenida y una vez cruzado el puente sobre el arroyo Fariñango, seguir la avenida Libertad hacia Sumalao, por camino pavimentado.
4 SUMALAO. Bar. Visitar antiguo templo. Extensas plantaciones de frutales. Desde este punto se observa otro enfoque panorámico de la ciudad de Catamarca.
7 SAN ISIDRO. Ha quedado un poco a trasmano entre los dos caminos pavimentados de entrada a la capital provincial. Se puede visitar su vieja capilla. El regreso podrá efectuarse por la ruta nacional Nº 38, desde Tres Puentes.

EL A.C.A. OFRECE ALOJAMIENTO EN PUNTA DEL ESTE

El A.C.A. ofrece a sus asociados alojamiento en el moderno **MOTEL CHIBERTA** de ese renombrado balneario uruguayo.

Se trata de departamentos exteriores con capacidad para tres y cuatro personas, con baño privado, heladera eléctrica, agua caliente, además de servicio de mucama y reposición periódica de ropa de cama y de baño, guarda coche cubierto, gratis, servicio de cafetería y restaurante.

Se indican distintos planes de alojamiento que estimamos interesantes.

PRE-TEMPORADA NOVIEMBRE Y DICIEMBRE

Alojamiento desde viernes a la tarde, sábado y domingo hasta 18 hs. con una entrada al Casino y desayuno.

Total 3 personas ..... $ 1.440.—
Total 4 personas ..... $ 1.600.—

DICIEMBRE

Alojamiento en departamento:
para 3 personas: 15 días $ 12.000.—
" " " : 30 días $ 20.000.—
para 4 personas: 15 días $ 14.000.—
" " " : 30 días $ 24.000.—

Pensión completa, por día y por persona (desayuno, almuerzo y cena) $ 425.—
Media pensión, desayuno, almuerzo o cena $ 265.—

TEMPORADA 1965 ENERO A MARZO

Alojamiento en departamento para tres y cuatro personas.
Por día y por persona, con desayuno ..... $ 690 —
Pensión completa, por día y por persona (almuerzo y cena) ..... $ 530.—
Media pensión (almuerzo o cena) ..... $ 320.—

Nota: Los menores de siete años pagarán el 70 % de los precios estipulados.

Otra: no se cobran porcentajes ni laudo.

Los pedidos de reservaciones podrán efectuarlos los señores socios en las oficinas de **Viajes y Turismo** de la Casa Central, La Plata, Mar del Plata, Córdoba, Catamarca, Santa Fe, San Miguel de Tucumán, San Carlos de Bariloche y San Juan.

Protéjase con el pequeño y eficaz MATAFUEGO

ABO

AEROSOL "FREON"



ES IMPRESCINDIBLE PARA EL COCHE Y EL HOGAR

Precio, con soporte $ 490

ABO

Paraguay 643 T. E. 32-5562
Padilla 946 T. E. 54-9881

RECUERDE:

PARA REPUESTOS "DI TELLA 1500"

Rédi

Distribuidores Autorizados de Repuestos SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S. A.

Av. CASEROS 4012
T. E. 922-3418

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

SUGERENCIAS PARA SUS PROXIMAS VACACIONES

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
F.I.A.-A.I.T.

CARNAVAL CARIOCA 1965

24 de febrero al 8 de marzo
Vapor "CABO SAN ROQUE".
Un crucero inolvidable y el famoso carnaval de Río.

DESDE **$ 32.100.-**

...Y A CREDITO

CRUCERO DE ENSUEÑO AL CARIBE, MEXICO Y EE. UU.

Del 12 de febrero al 31 de marzo de 1965, en el vapor "CABO SAN VICENTE"

DESDE **$ 136.100.-**

...Y A CREDITO

LOS CANALES FUEGUINOS

en todo su esplendor.
Vapor "CABO SAN VICENTE".
Un crucero de 14 días, con salida el 29 de enero de 1965.

DESDE **$ 32.100.-**

...Y A CREDITO

BARILOCHE EN VERANO

Salidas individuales en AVION o TREN. Amplio programa de excursiones.

...Y AHORA EN SU

COCHE PROPIO

En CARAVANA con coche piloto y auxilio mecánico acompañante.
14 días de excursión.
SALIDA: **9 DE DICIEMBRE**

INSCRIPCIONES LIMITADAS ANTICIPE LA SUYA

TAMBIEN EN SUPER PULLMAN CON SALIDA EL 5 DE DICIEMBRE

•

SOLICITE PROSPECTOS

•

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
Av. LIBERTADOR 1850
T. E. 83 - 6061



Eric Ericsson y Carlos Ibarbalz, los dos jóvenes argentinos que están tratando de dar la vuelta al mundo en condiciones muy poco frecuentes.

"¿NOS LLEVA? DAMOS LA VUEL

Con un cartel que dice así, dos muchachos argentinos ya han llegado a Venezuela

por CARLOS IBARBALZ Y ERIC ERICSSON

Para AUTOCLUB

EN algún lugar de Venezuela, agosto de 1964.

Pues sí, queridos compatriotas, ¿se acuerdan de aquella carta que dos jóvenes escribieron y que fue encabezada en la sección *"Nos escriben los lectores"* con las palabras *"FELIZ JUVENTUD"*?

Bueno, somos nosotros, cinco meses después, cuando el viaje alrededor del mundo, de sueño, se está convirtiendo en realidad.

Salimos sin dinero, por varias razones. Entre ellas, la de confirmar la teoría de que las cosas se pueden conseguir por simpatía y confraternidad, y no meramente por dinero, pues con el vil metal, compramos hasta la sonrisa de aquel que nos atiende, pero en cambio de esta manera llegamos a tener verdaderos amigos, nos compenetramos con las diferentes maneras de vida y convivimos tanto con el rico industrial, como con el humilde labriego. Recorremos así toda la escala social, interiorizándonos de las diferentes maneras de pensar, ideologías y sentimientos, que cada día es más importante conocer para la mejor comprensión entre los pueblos, ya que con el avance de la ciencia y de las comunicaciones, estamos cada vez más cerca.

Otra razón, de carácter secundario, es que, aunque lo hubiésemos deseado, no teníamos dinero para el viaje.

El 10 de marzo, era nuestra fecha de salida, pero como llovía, lo aplazamos para más adelante. Nuestra familia se reía: *"¡vaya vuelta alrededor del mundo, que se suspende por mal tiempo!"*, pero el 12, salió el sol sobre el Río de la Plata y tomamos el barquito hacia Colonia, siendo ese el única boleto que pagamos para *ponernos en órbita*.

Tomamos la ruta por nuestra cuenta, y con un cartel amarillo con letras negras, que dice *¿Nos lleva? Damos la vuelta al mundo*.

Recorrimos todo Uruguay, cruzamos la frontera hacia Brasil y allí se nos acalambró el *dedo*, pues estuvimos 24 horas en Chui, esperando que a alguien se le ocurriese atravesar esos arenales, en demanda de Río Grande.

Para hacer este tipo de viaje se necesitan cualidades tales como una gran paciencia, ninguna pretensión, buen espíritu y hacer propia aquella máxima que reza *non calentarum, largo vivirem*.

Como el sol se escondió, y nosotros seguíamos en el camino, tomamos por asalto un ómnibus parado con el objeto de pasar la noche; lo conseguimos sólo hasta las 3 de la mañana, hora en que llegaron 15 turistas, resueltos a interrumpir nuestro dulce sueño. Pero no hay mal que por bien no venga, y entre ellos hicieron espontánea colecta para costearnos el pasaje hasta nuestro más próximo destino. Nos hicimos tan amigos que en cuatro meses ya cambiamos cuatro cartas.

Viajamos en los más variados vehículos; desde un camión con cerdos, empujándolos para que no se amon-

Los dos viajeros se estrechan la mano en expresión de la firmeza de llevar a cabo sus propósitos en un escenario adecuado a su intento.



Esta foto fue obtenida al salir de un mercado de Quito, después de que los feriantes procedieron a llenarles de comestibles sus bolsas de viaje.



tonasen contra la cabina del camión, en una noche lluviosa, tipo hijo pródigo, hasta Sao Paulo; pero desde allí hasta Río de Janeiro en un poderoso Impala último modelo.

En Río de Janeiro, la *Cidade maravilhosa*, nuestros ojos se saturaron de tanta belleza; allí visitamos a las autoridades de la *Forza Aerea Brasileira*.

—*Somos los argentinos que damos la vuelta al mundo; y queremos saber si de vuestra amabilidad, podemos volar hacia cualquier lado. Puede ser Chile, Perú, Paraguay, Bolivia, o cualquier otro lado.*

—*Con muito prazer...*

Y volamos ida y vuelta a Brasilia y luego de 10 días de espera salimos en un vuelo de 3 días, con escalas en Guiabá, en Mato Grosso, Manaos, sobre el Amazonas, Iquitos en Perú, hasta Quito, la capital de Ecuador.

Al llegar a Ecuador, parece que nos transportásemos 200 años atrás. Es una joya colonial, llena de iglesias de la época de la conquista, con esculturas hechas por los indios, bajo la dirección de los sacerdotes.

Calles tortuosas. Ningún camino asfaltado. Son necesarios muy buenos elásticos y férrea voluntad

También allí la fuerza aérea ecuatoriana, no quiso quedarse a la zaga de la brasileña y nos llevó hasta Guayaquil, calurosa ciudad sobre el Pacífico y luego hasta la frontera con Colombia. Allí entramos sin documentos, pues nos habíamos olvidado de obtener nuestra visa, pero al entrar, primero, a nuestros amigos aduaneros, les dimos un abrazo argentino-colombiano, les hicimos firmar y sellar nuestro cuadernito de viaje y en el momento de mostrar los documentos, ya habíamos intimado tanto, que si hubiera sido necesario nos dejaban pasar un poquito de contrabando...

Atravesamos Colombia por la cordillera, espina dorsal de América,desde Ipiales, hasta Cúcuta. Subidas y

"A AL MUNDO"

bajadas, profundísimos valles, caminos angostos, curvas peligrosas y temor de que en cualquier parte *la violencia*, en forma de guerrilleros, cayese sobre nosotros, inocentes criaturas.

Y ya, por fin, llegamos al término de nuestra América del Sur; recorriendo de punta a punta Venezuela, la tierra del petróleo. Llevamos aquí casi dos meses. Este país, goza de los más variados climas, desde el frío de la cordillera, en San Cristóbal y Mérida, hasta lo más caluroso que nuestros cuerpos hayan soportado, junto al verde esmeralda del lago de Maracaibo.

No hay otro país en esta América en que el automovilista se encuentre más a sus anchas que aquí. Amplias autopistas, para altas velocidades atraviesan el país y los autos último modelo están a la orden del día.

Pero, pasando a otro tema, la pregunta que muchos nos hacen es... *¿y cómo hacen para comer?* Nos ven tan gorditos y de buen semblante que se imaginan

Teniendo como fondo las modernas líneas de la arquitectura de Brasilia, el cartel de los dos viajeros pone una nota inusitada en el paisaje.



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 Nº 183 - Sucursal 1 (B)

Nombre .....

Dirección .....

Localidad .....

FILTROS



HEPI

PARA TODAS LAS MARCAS Y MODELOS DE AUTOMOTORES

Solicite nuestro catalogo ilustrado

PIÑA HNOS. S.A.
COMERCIAL e INDUSTRIAL

BOEDO 2046/58

923-5555 - 9077 - 7755 - 5851

BUENOS AIRES

39 AÑOS SIRVIENDO AL AUTOMOTOR EN EL PAIS



Al cumplir exactamente los cuatro primeros meses de gira, Ericsson e Ibarbalz actuaron en un programa de televisión en Caracas.



Las dos figuras gigantescas que cubren el gran espacio abierto en el centro de Brasilia también dicen: "¿Nos lleva? Damos la vuelta al mundo."

que estamos apoyados por Argentina y Estados Unidos para esta gira de buena voluntad. Pero no; nada más sencillo.

Al llegar a un lugar preguntamos por el mejor hotel o restaurante y allí nos presentamos con una sonrisa de oreja a oreja, buscamos rápidamente con la vista al que tiene cara de más importante y a él nos dirigimos para presentarle nuestros respetos, darle un saludo argentino, pedirle por favor que nos haga el honor de firmar nuestro cuaderno de viaje, y así como de pasada, le proponemos que nos invite a almorzar, pero de tal manera que él sienta deseos de invitarnos y crea que la idea se le ha ocurrido a él. Es decir que siente un placer porque nos quedamos a comer allí, y está muy lejos de pensar en una limosna o una *ayuda* a dos pobres muchachos. A veces nos sacan fotos para poder decir... *Por aquí pasaron...*

Al hacer este tipo de pedido, como cualquier otro, lo principal no es el interpelado, sino nosotros. Si vamos pensando positivamente, sintiéndonos seguros del triunfo, tenemos el 90 % de la batalla ganada, pero si vamos con miedo, es casi seguro que nos dirán que no.

A veces, nos tenemos que pellizcar para ver si no estamos soñando. Por ejemplo en Ecuador, íbamos bien vestidos y con sendas cámaras fotográficas, y con caras de importancia, entramos a una recepción que se le hacía a un almirante de Chile; nadie nos podía echar pues uno pensaba: *"Serán parientes del almirante"*, otro, *"Serán los sobrinos del general"*, otro *"Serán los periodistas que acompañan la comitiva"*, y así, al rato nos encontrábamos brindando con los más altos jefes de las fuerzas armadas, presentándoles un saludo argentino.

Si no salimos de nuestra ciudad, no nos podemos imaginar lo buena que es la gente. Parece que todos abrieran su corazón con los extraños; nos cuentan sus problemas, nos piden consejo, y cada vez que salimos de un lugar queda alguno llorando, pensando que no nos volveremos a ver... pero nosotros les prometemos que sí, en la próxima vuelta al mundo, que si nos sigue yendo como hasta ahora, no será difícil.

Nuestros planes a corto plazo, son seguir por Centro América hasta EE.UU., Canadá y Alaska, pero en la primera oportunidad que se nos presente, desde cualquier punto saltamos a Japón. Ya estamos aprendiendo algunas palabritas en japonés.

En la mayoría de las universidades hemos dado charlas sobre Argentina, y presentado diapositivos de los distintos puntos de nuestro país. Creo que nosotros, podemos estar orgullosos y contentos de nuestra Patria; casi sin analfabetos, con un nivel de vida aceptable, con climas favorables y mil cosas más que no apreciamos sino cuando estamos bien lejos.

Bueno, cuando terminemos Centro América, les contaremos un poquito más. Hasta pronto entonces. •

CARLOS IBARBALZ (h) y ERIC ERICSSON

ESTACIONES ADHERIDAS QUE PRESTAN SERVICIO DE AUXILIO MECANICO

Informamos a los señores asociados que las Estaciones Adheridas de Villa Regina, Punta Alta, Ayacucho, Villa Carlos Paz, Villa Elisa, Lomas de Zamora, Caseros, Quilmes, Río Gallegos, General Pico, Casilda, Mina Clavero y Esquel, cuentan con servicio regular de auxilio mecánico para los socios del A. C. A.

EH
ESPAGNOL HNOS. S.C.I.R.L.
La casa de los envases
ESTABLECIMIENTOS GRAFICOS
FABRICA DE ENVASES DE CARTULINA, PAPEL Y CARTON DIAZ VELEZ 4469 T. E. 88-4041 BUENOS AIRES

ESTACIONES DE SERVICIO DEL A. C. A. ADHERIDAS Y CONCESIONARIOS QUE ATIENDEN EL SERVICIO DE AUXILIO MECANICO

Nómina completa de las estaciones del Club, Adheridas y Concesionarios que atienden al servicio de auxilio mecánico.

ARRECIFES: Ruta Nac. Nº 8, Km 171. T. E. 193 (Concesionario).
AVELLANEDA (Bs. As.): Avda. Mitre y 9 de Julio. T. E. 22-1197-0800.
AYACUCHO (Estación Adherida): Russo Hermanos, Avda. P. Solanet y Almirante Brown. T. E. 160.
BAHIA BLANCA (Bs. As.): Chiclana y Fitz Roy. T. E. 2-5050 ó 3-2647.
BARRACAS: Avda. Montes de Oca y Martín García. T. E. 28-7808.
BELGRANO: Arredondo y Cabildo. T. E. 76-2478 ó 5425.
BOLIVAR: Avda. G. Lavalle y S. Plaza. T. E. 249.
CENTRAL: Avenida del Libertador 1850. T. E. 83-5141-8242-8514 u 80-4431.
CARHUE: Avenida San Martín y Colón. T. E. 133.
CARMEN DE ARECO. Ruta Nac. Nº 7, Km 139,1. T. E. 100 (Concesionario).
CAÑUELAS (Bs. As.): Del Carmen 929 (Concesionario).
CATAMARCA: Avda. República 102. T. E. 708.
CASEROS (Bs. As): (Estación Adherida) Nicolás Santolaya-Marcelo Torcuato de Alvear 601. T. E. 750-4543.
CONCORDIA (E. R.): Pellegrini y Corrientes. T. E. 3478.
CONFLUENCIA (Traful): Ruta Nac. Nº 237, Km 1653.
CASILDA (Santa Fe): Victorio A. Volonté y Cía. Lisandro De la Torre y 1º de Mayo. T. E. 162 (Estación Adherida).
CORDOBA: Avenida General Paz y Humberto 1º. T. E. 4636-4713.
CORRIENTES: 25 de Mayo y Mendoza. T. E. 4545-5958.
CHIVILCOY (Bs. As.): Ruta Nac. Nº 5, Km 159,3. T. E. 3822.
CHOELE-CHOEL (R. N.): Ruta Nac. 22 - Ruta Nac. 250, Km 1.028.
DOLORES (Bs. As.): Ruta Nac. Nº 2, Km 210 (Concesionario).
CHEPES: Ruta Nº 20 LA RIOJA.
ELDORADO (Misiones): Ruta Nac. Nº 12.
ESQUEL (Chubut): Estación Adherida) Said y Mahmoud Bestene, Rivadavia esq. Fontana. T. E. 2.
GENERAL PIRAN (Bs. As): Ruta Nac. 2, Km 313,5 (Concesionario).
GORCHS (Bs. As.): Ruta Nac. Nº 3, Km 143.
GUALEGUAYCHU (E. R.): Urquiza y Chacabuco. T. E. 2788.
GENERAL PICO (La Pampa): (Estación Adherida) Tamagnone Hnos. y Cía. Calles 18 y 19. T. E. 2421.
ING. MASCHWITZ (Bs. As): Ruta Nac. Km 44. T. E. 39 (Concesionario).
JACHAL (San Juan): Ruta 40.
JUAREZ (Bs. As): Ruta Nac. 3, Km 400. T. E. 12.
LA FALDA (Cba.): Ruta Nac. 38 esq. Edén T. E. 174-356.
LANUS (Bs. As.): Rodríguez 62 (Lanús). (Concesionario).
LA PAZ (E. R.): Moreno esq. Gobernador Echagüe. T. E. 323.
LA PLATA (Bs. As.): Calle 51 esq. 9. T. E. 3-0161-2.
LA RIOJA: Dalmacio Vélez y Copiapó. T. E. 381.
LINCOLN (Bs. As.) Avda. Massey y Rawson. T. E. 163.
LUJAN (Bs. As.): Ruta Nac. 7, Km 62. T. E. 3.
LOMAS DE ZAMORA (Bs. As.): (Estación Adherida) Martínez y Videla - Hipólito Yrigoyen esq. Rivera. T. E. 243-4543.
LIHUEL CALEL (La Pampa): Ruta Nac. Nº 152, Km 147 (Oeste).
MAIPU (Bs. As.). Lavalle 1430 (Maipú). (Concesionario).
MINA CLAVERO (Córdoba): (Estación Adherida) Gerardo Carlomagno y Cía. T. E. 38.
MAR DEL PLATA (Bs. As.): Avda. Colón y Santa Fe. T. E. 2-0031-2-3.
MENDOZA: Avda. San Martín y Amingorena. T. E. 14920.
MERCEDES (Bs. As): Calle 29 esq. 16. T. E. 2525.
MERCEDES (San Luis): 25 de Mayo y Ayacucho. T. E. 1312.
NECOCHEA (Bs. As.): Avda. C. Pellegrini esq. Pueyrredón. T. E. 792.
MORON (Bs. As.): Rivadavia y San Martín. T. E. 629-7137 (Concesionario).
NEUQUEN: Boulevard 25 de Mayo esq. Rivadavia. T. E. 131.
NUEVE DE JULIO (Bs. As.): Ruta Nac. Nº 5, Km 265,3. T. E. 294.
OBERA (Misiones): Ruta Nac. Nº 14. T. E. 105.
OLIVOS (Bs. As.): Avenida del Libertador 2362. T. E. 791-2121-4095 (Concesionario).
PERGAMINO (Bs. As.): Julio A. Roca 101 (Pergamino). (Concesionario).
PUNTA ALTA (Bs. As): (Estación Adherida) Jara y Leyes, Avenida Colón 199. T. E. 409.
PARANA (E. R.): Laprida y Buenos Aires. T. E. 11522-11319.
PASO DE LOS LIBRES (Corrientes). Ruta Nac. 126.
PILAR (Bs. As.): Ruto Nac. Nº 8, Km 53,7. T. E. 139 (Concesionario).
POSADAS (Misiones): Córdoba y Colón. T. E. 3456.
QUILMES (Bs. As.): (Estación Adherida) Marcos y Parapetti, Hipólito Yrigoyen esq. Alsina. T. E. 203-0718.
RAFAELA (Santa Fe): Avda. Santa Fe 705. T. E. 1714.
RECONQUISTA (Santa Fe): Boulevard Gálvez y Patricio Diez. T. E. 1815.
RESISTENCIA (Chaco): 9 de Julio y Avenida Italia. T. E. 4066.
RIO CUARTO (Córdoba): España 280. T. E. 16.
ROSARIO (Santa Fe); Boulevard Oroño y 3 de Febrero. T. E. 67385-41278-9.
RIO GALLEGOS (Santa Cruz): Cayetano Drisaldi, Zapiola y Entre Ríos (Estación Adherida).
SALTA: Rivadavia y General Mitre. T. E. 3586.
SAMBOROMBON: Ruta 2, Km 91,9 (Concecionario).
SAN ANTONIO DE LA PAZ (C.): Ruta Nac. Nº 157, Km 1072.
SAN CARLOS DE BARILOCHE (Río Negro): Avda. Costanera y Goedeke. T. E. 3001.
SAN JUAN: 9 de Julio y General Acha. T. E. 3781.
SAN LUIS. Avda. Quintana y Constitución. T. E. 1188.
SAN MIGUEL DE TUCUMAN (Tucumán): C. Alvarez y Jujuy. T. E. 16049-16522.
SAN NICOLAS (Bs. As.): Ruta 9, Km 242.
SAN PEDRO (Bs. As): Ruta 9, Km 154 (Concesionario).
SAN SALVADOR DE JUJUY (Jujuy): Senador Pérez y Alvear. T. E. 568.
SANTA FE (Santa Fe): Rivadavia y Suipacha. T. E. 16236.
SANTA ROSA (La Pampa): Avenida San Martín y Coronel Gil. T. E. 435.
SANTIAGO DEL ESTERO: Avda. Belgrano y Sáenz Peña. T. E. 2270.
TANDIL (Bs. As.): General Rodríguez y Belgrano. T. E. 548.
VILLA CARLOS PAZ (Córdoba): Avenida 9 de Julio 173. T. E. 90 y 57 (Estación Adherida).
VILLA ELISA (Bs. As.): Pagani Hnos., Camino General Belgrano Km 15,5. T. E. 87-152 (Estación Adherida).
VILLA REGINA (Río Negro): Pirri Siracusa, Tormena y Cía., Avenida Italia esq. General Paz (Estación Adherida).
VENADO TUERTO (Santa Fe): Ovidio Lagos 256 - Ruta Nº 8, Km 366 (Venado Tuerto). (Concesionario).
VIVORATA (Bs. As.): Ruta Nº 2, Km 393 (Concesionario).
VILLA UNION (La Rioja). Ruta Nº 40.
VILLA MARIA: Sarmiento y Alvear. T. E. 408.

BANCO DE AVELLANEDA

INVERSIONES EN PRESTAMOS HIPOTECARIOS

ABRA UNA CUENTA ESPECIAL DE AHORRO



CON CAPITALIZACION SEMESTRAL

Y PARTICIPACION EN LAS UTILIDADES DEL DEPARTAMENTO HIPOTECARIO

CASA MATRIZ: AV. GRAL. MITRE Nº 402 AVELLANEDA

CASA CENTRAL: SAN MARTIN Nº 70/84 CAPITAL FEDERAL

... Y SUS 17 SUCURSALES

LANUS (F.C.G.R.) • PIÑEYRO (Avellaneda) • BANFIELD (F.C.G.R.) • BARRACAS (Cap. Fed.) • QUILMES (F.C.G.R.) • NUEVA POMPEYA (Cap. Fed.) • LOMAS DE ZAMORA (F.C.G.R.) • CAPILLA DEL SEÑOR (F.C.G.B.M.) • SAN MARTIN (F.C. G.B.M.) • F. VARELA (F.C.G.R.) • DOCK SUD (Avellaneda) • BURZACO (F.C.G.R.) • CAMPANA (F.C. G.B.M.) • SAN JUSTO (Lomas del Mirador) • VALENTIN ALSINA (Lanús) • VILLA MARTELLI (Vte. López) • WILDE (Avellaneda).

CAPITALIZACION SEMESTRAL

De aquí, de allá y de más allá

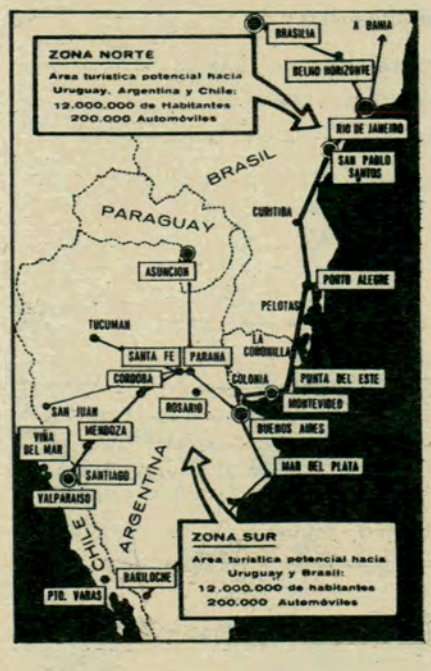
Por JUAN AVERIGUADOR

para Autoclub

CON MOTIVO DE UN fugaz viaje a Montevideo, efectuado hace poco —el Día de la Primavera—, debimos permanecer durante un par de horas en espera forzosa en las remozadas instalaciones del aeroparque metropolitano. Mientras aguardábamos que se disipase la bruma que impedía el aterrizaje de aeronaves en el aeropuerto internacional de Carrasco, hicimos lo que hacen en tales condiciones los viajeros demorados. Nos detuvimos frente a los quioscos de golosinas y revistas, observamos con atenta curiosidad a los demás viajeros, tomamos un par de cafés, a 15 pesos cada uno y 5 de propina, y, por último, nos entretuvimos en leer los carteles de rutina colocados en los sectores de recepción de viajeros de las distintas compañías aéreas. Fue precisamente en esas circunstancias que nos encontramos en todas ellas con un cartelito que nos dejó desconcertados y perplejos. Decía así: "Todos los extranjeros que viajen al exterior deben pagar sus pasajes únicamente en dólares". Debemos confesar que no sabemos si nuestro desconcierto fue superado o aumentado con una frase que alguien dijo cerca nuestro: "¿Cómo? ¿Es que el peso argentino y nuestro real sentido de soberanía han caído hasta el punto de que, en nuestro propio país, ciertas cosas, como los pasajes a Montevideo, algunas personas deben comprarlos únicamente en dólares?".

HABLANDO DE LA VECINA orilla, digamos que la Asociación de Turismo del Uruguay está firmemente decidida a promover la creación de un Puente de Turismo por carretera, para 24 millones de personas, en los doce meses del año (VER FOTO NUMERO 1). Tomando como punto de partida la ciudad de Buenos Aires, los eslabones del puente serían: Colonia, Montevideo, Riviera del Este hasta el Chuy, enlazando las ciudades del interior del Brasil, a través de Pelotas, Porto Alegre, Caxias, Curitiba, Santos y Río de Janeiro. En el territorio brasileño las carreteras están total y excelentemente pavimentadas, salvo un pequeño tramo de 75 kilómetros entre Pelotas y Chuy, cuya prolongación fue prometida por el gobierno estadual de Río Grande Do Sul para mayo-abril de 1965. Si a estas magníficas obras de vialidad, en vías de concreción, se les agregan las posibilidades de los puentes que unirán las ciudades de Paysandú y Colón, como asimismo la reactualización de las gestiones para llevar adelante el puente entre Colonia y Buenos Aires, estamos en vísperas de uno de los más vastos proyectos de integración turística que se haya creado en el continente sudamericano.

UN NUEVO EQUIPO DESARROLLADO en Gran Bretaña registra los impulsos electrónicos del cerebro, los que son enviados directamente a una máquina computadora. Hasta ahora, la preparación de registros de esta índole implicaba medir todas las características importantes de tales impulsos, escribirlas y perforarlas a mano en una banda. El procesamiento en esta forma de un registro de media hora puede insumir un mes. El nuevo equipo produce un registro en banda perforada. Como hay largos períodos durante los cuales no se registra impulso alguno, se desperdiciaría una cantidad considerable de banda si la perforadora operase constantemente, de modo que el equipo ha sido ideado de tal manera que se detiene cuando no hay actividad y arranca nuevamente cuando ésta se reanuda. Este equipo, creado para experimentos neuropsicológicos, es capaz, igualmente, de registrar los estímulos impartidos por el experimentador.



1

EL 21 DE ENERO DE 1949 se mató, en el circuito automovilístico de Palermo, en circunstancias que todos recordamos, el gran volante francés Jean Pierre Wimille. Para hacer permanente su recuerdo, acaba de constituirse una Comisión de Homenaje, con la presidencia honoraria del doctor Arturo Illia, la que gestionará la erección de un monolito a la memoria de Wimille (VER FOTO NUMERO 2), a ubicarse en el mismo lugar del fatal accidente. Para colaborar en el buen éxito de esta iniciativa se ha constituido en Francia una Sub-Comisión de Contribuyentes integrada por los señores Georges Herreil, de Simca, Pierre Dreyfus, de Renault, Roland Bugatti, de Bugatti, Jean Moulin, de *"L' Automobile"*, y otros industriales.

EL UNICO RETRATO DE Cristóbal Colón (VER FOTO NUMERO 3) figura en una medalla de bronce que, a juzgar por todos los detalles estilísticos, hay que atribuir al escultor italiano Guido Mazzoni y datar de comienzos del siglo XVI. Esto ha sido demostrado por el erudito alemán Richard Gaettens, quien parte de la creencia de que los retratos conocidos de Colón no lo son en sentido estricto, sino que representan un tipo ideal que no puede corresponder al del descubridor de América, y son obra de la fantasía, realizadas 20 ó 30 años después de su muerte. Con relación a esta medalla, un diario alemán dice lo siguiente: *"Se trata de un magnífico retrato renacentista lleno de vida y naturalidad, en el que no se aprecian paliativos ni idealizaciones y en el que no se olvidan siquiera las espaldas de Colón dobladas por la gota. Los rasgos más destacados del retrato son los pómulos salientes, la poderosa nariz aguileña, la frente despejada y recta, los gruesos labios y el pequeño mentón"*. Según se desprende de estos rasgos, el retrato de Colón debió realizarse en los últimos años de su vida, cuando el viejo Almirante, atormentado por la gota, recurrió a la corte española para que le fuesen reconocidos sus derechos. Gaettens cree que el escultor estuvo con Colón en Segovia, o algo más tarde, en Salamanca o Valladolid, con el fin de hacerle un boceto sobre el que realizar después la medalla. Precisamente la vitalidad abocetada de la medalla, sobre todo por lo que se refiere al pelo y al atuendo revela incuestionablemente que se trata de un verdadero retrato.


2


3

LA SEGUNDA BIENAL AMERICANA de Arte, patrocinada y organizada por Industrias Kaiser Argentina y subvencionada con importantes recompensas en efectivo, la mayor de las cuales ascendió a 500.000 pesos, ha permitido reunir en nuestro país un conjunto de obras de artistas de fama internacional sin precedentes en nuestro continente. La muestra funcionó en los remozados ambientes de la Ciudad Universitaria de Córdoba, junto al Parque Sarmiento, del 25 de setiembre al 12 de este mes, habiéndose enviado más de 25.000 participaciones de los actos programados a las personalidades más destacadas de toda América. Doce pintores estadounidenses enviaron obras fuera de concurso, y asistieron: Robert Wool, gerente de la Interamerican Foundation For The Arts y director de la revista *"Show"*; el director del Museo de Oakland y el curador del Museo Guggenheim, de Nueva York. Raquel Forner, ganadora de la Primera Bienal Americana, envió cinco cuadros como invitada de honor; el coleccionista Ignacio Acquarone prestó 120 obras de su célebre colección de pintura italiana contemporánea, y el senador uruguayo Eduardo Víctor Haedo facilitó 18 telas de su colección de óleos de Figari. Sesenta de las obras expuestas en la Bienal iniciaron ya un recorrido por los principales Museos de Europa y América, que finalizará en Buenos Aires a fines de 1965, cuando ya se haya puesto en marcha el nuevo certamen patrocinado por Kaiser. Quizá sólo reste agregar, para una adecuada apreciación de dimensiones, que 600 invitados especiales se reunieron bajo la plateada cúpula del Instituto IKA, en Córdoba, durante la comida inaugural en la que el presidente del jurado, Umbro Apollonio, proclamó los nombres de los artistas laureados



en la Bienal.

TODOS LOS QUE EN alguna oportunidad han tenido ocasión de viajar por tierras suizas, y muy especialmente en la zona alpina, conocen la excelencia de los servicios asistenciales que se brindan en ese país al turista. Ya en otras ocasiones nos hemos referido, en esta misma sección de AUTOCLUB, a ese hecho notorio, y no es del caso, por cierto, insistir en ese comentario. Digamos, eso sí, que recién ahora, por deferencia del delegado para la América del Sur de la Oficina Nacional Suiza de Turismo, señor Alfredo Weidmann, estamos en condiciones de mostrar gráficamente (VER FOTO NUMERO 4) algo que nos llamó poderosamente la atención en oportunidad de algún viaje por los Alpes suizos. Nos referimos al servicio de comunicaciones telefónicas de carácter público que es posible utilizar aun en los más desolados e inhóspitos tramos del camino. El teléfono público se halla contenido en una caja montada en un poste y éstos se hallan entre sí a distancias muy próximas. La caja tiene una tapa metálica que protege al teléfono de la intemperie. Al abrirla, el automovilista encuentra una nómina confeccionada por el Automóvil Club de Suiza, indicando los números de teléfonos de médicos, estaciones de servicio y de la policía.

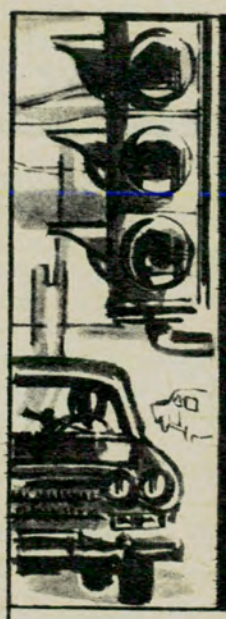
EL 12 DE SETIEMBRE último, una caravana de tres coches Ford Mercury-Comet, modelo 1965, partió desde la ciudad de Ushuaia (VER FOTO NUMERO 5), en el extremo sud del continente americano, dirigiéndose al norte, para recorrer 25.600 kilómetros hasta llegar a Fairbanks, Alaska, en el extremo opuesto del Nuevo Mundo. Esta caravana, de características singulares, recorrerá 15 países, donde las tripulaciones de los coches serán recibidas por representantes de los respectivos gobiernos. Estos les entregarán sendas banderas nacionales, en señal de adhesión a un acontecimiento de tanta significación, que tiene por objeto principal estrechar los lazos de buena voluntad y conocimiento entre los pueblos de América. Esta es la primera vez que el continente americano será recorrido por coches de pasajeros en toda su extensión longitudinal. Los Ford que realizarán esta hazaña son coches standard, cuyos únicos elementos adicionales serán un tanque de combustible auxiliar y un aparato de radio transmisor-receptor. Conduciendo de día y de noche, los tripulantes esperan terminar la gira en menos de dos meses.



EL 24 DEL CORRIENTE mes de octubre la República de Sambia, que hasta ahora era protectorado británico de Rhodesia Norte, se constituirá en estado independiente y autónomo. No obstante, mantendrá sus relaciones con Inglaterra, en el seno de Commonwealth. Sambia es un país rico. En Copperbelt —el nombre es oportuno— hay 100 millones de toneladas de cobre. Cada año son explotadas 500.000 toneladas. De Kitwe a Bancroft, ya en la frontera con Katanga, ha surgido en los últimos diez años una gran zona industrial. Las minas, las carreteras, las ciudades —dice un corresponsal— parecen recién estrenadas. En las colonias recién construidas viven 50.000 mineros africanos, en cuyos hogares es normal encontrar heladeras, máquinas de coser y aparatos de radio. Sin embargo, el joven estado tiene también sus problemas. Fuera de Copperbelt hay muchos que carecen de trabajo. De sus 600.000 kilómetros cuadrados falta convertir en terrenos cultivables la mayor parte de ellos. Pero los sambianos se sienten muy contentos de haber logrado su independencia y aspiran a convertir al suyo en un estado ejemplar. Es de acuerdo a sus deseos que se ha fijado la fecha del 24 de octubre para obtener su independencia. Ellos la han elegido porque es la fecha destinada a conmemorar la actuación de un gran organismo internacional, es decir, el *"Día de las Naciones Unidas"*.

LA EXPORTACION DE COCHES de pasajeros en Estados Unidos deberá alcanzar el nivel de 200.000 unidades en 1964, por primera vez en nueve años, según los pronósticos de un experto, el señor Roy Chapin, de American Motors. El resurgimiento de los embarques de coches norteamericanos ha sido originado por la aceptación en todo el mundo de los coches de tipo compacto. Este tamaño de automóvil se ajusta a las demandas del mercado mundial mucho mejor que los coches americanos más grandes por razones de precio, las condiciones de los caminos y de tránsito, y el alto costo de los impuestos y del combustible. Los embarques de coches de EE.UU. llegaron a su punto más bajo después de la guerra, 116.000 en 1959, el año en que el coche promedio alcanzó su punto más alto de longitud total y su punto más alto aletas.

BORGWARD
DE CARLO
DKW
HANOMAG
repuestos para
automotores
ALEMANES
Amplio Surtido
PRODUCTOS BOSCH
VALVULAS nacionales e importadas
Regulador de voltaje WEHRLE
Horario continuo de 8 a 18 hs.
motorblock s.c.a.
Viamonte 1535/37 Tel. 44-4001 y 41-3572 Bs. As.


En la cumbre de la calidad mundial!
AMORTIGUADORES
BOGE

ADALBERTO ROSSI Producciones
BOGE
AHORA EN LA ARGENTINA!
Fabricados bajo licencia exclusiva BOGE, Gmbh, Eitorf/Sieg, Alemania, por DAHER BOGE S. A.
Agentes y Representantes dirigirse a:
DIFARA S. A.
Distribuidores exclusivos:
AV. DE LOS INCAS 5133 TEL. 51-5714
Exíjalos en todas las casas especializadas de la República.

letra VIVA

Por ULYSES PETIT DE MURAT

para Autoclub

LA AVENTURA DEL PENSAMIENTO

TEORIAS MODERNAS DEL UNIVERSO POR JAMES A. COLEMAN



MIENTRAS una educación frecuentemente ficticia y estéril atormenta las mentes de la infancia y la juventud, con sobrecarga de datos bien pronto olvidados, no se nos dan las bases para una comprensión del Universo. Cualquier libro que nos acerque a la gran aventura del pensamiento, que provoque el deseo de perfeccionar nuestros marchitos conocimientos físico-matemáticos, constituye algo singularmente viviente, en esta etapa que llamamos, sin desentrañar el sentido que ello implica, la *era atómica*. La Fabril Editora, al dar de nuevo a la estampa *El ABC de la Relatividad*, de Bertrand Russell, y la Sudamericana, con *Teorías Modernas del Universo*, cumplen una excitativa mental frente a la que lo que aún se oye en innúmeras aulas no pasa de ser un mero eco de museo.

No se trata de libros que exijan una inmensa y previa labor en los campos de la físico-matemática o la filosofía. Por el contrario, en forma agresivamente amena, formulan la gran novela contemporánea, de cuyo devenir son apenas hitos insignificantes la bomba de hidrógeno, las máquinas electrónicas, los viajes interplanetarios. Tanto *Teorías Modernas del Universo*, de James A. Coleman, como el libro del filósofo inglés Russell, son asequibles a cualquier hombre de cultura media. Ese mismo hombre que se queda pasmado ante las columnas sensacionalistas con que los periódicos dan noticia de la gradual conquista del cosmos y, luego de las rutinarias exclamaciones admirativas, vuelve a moverse en un mundo antiguo, regido por los esbozos superados de la geometría euclidiana.

No se trata de especulaciones solamente. Se trata de establecer las posibilidades del Universo que habitamos. Las teorías elaboradas pacientemente por los sabios de la talla de Einstein, Planck, o Bondi, Gold y Hoyle, de la Universidad de Cambridge, adquieren de pronto una vitalidad radiante, cuando de ellas nace, pongamos por ejemplo, la bomba de cobalto que combate los tumores malignos o la nueva concepción de la energía, que corta de un golpe con el pesimismo de los que temblaban ante el posible agotamiento del petróleo y el carbón.

La lectura de *El ABC de la Relatividad* y *Teorías Modernas del Universo*, constituye el primer escalón para que la mente actual inicie el ascenso formidable de esta época. Son, en parte, libros tan apasionantes como los de ciencia-ficción. Pero que nos abren los horizontes de una magia más consistente, más valedera, más asombrosa.

HONOR A LOS POETAS

TODOS los veredictos que emanan de un jurado son susceptibles de discusión. Los últimos premios nacionales, acordados a Silvina Ocampo, Alberto Girri y Jorge Vocos Lezcano en la rama de poesía, se prestan a la polémica en lo que se refiere a uno de los poetas que intenta consagrar. Alberto Girri, que pareciera escribir sus poemas en inglés, para luego traducirlos a nuestro idioma, carece, en su vacua y rebuscada oscuridad, en la diagramación caprichosa y fría de su parloteo nada lírico, del esencial impulso creador que define la íntima substancia de la poesía. En cambio Silvina Ocampo, con su espléndido libro *Lo amargo por dulce* nos hace cómplices de un juego misterioso y deslumbrante, en que conjuga las experiencias infinitas de la vida y el sueño. Todos los poemas de este libro excepcional son mencionables, desde el que trae una breve nota insólita, como *Siesta*, hasta el que destrenza una patética audacia apasionada, como *Dos árboles*. Merece ampliamente Silvina Ocampo el Primer Premio Nacional de Poesía, así como también Jorge Vocos Lezcano se ha hecho acreedor al tercero con sus versos gobernados por un intenso y sincero lirismo.

EL MUNDO DE LA MUSICA

MUSICA POR RUDOLPH STEPHAN

ES sencillamente extraordinario el volumen de la Enciclopedia Moderna del Conocimiento Universal, dedicado a la Música, que acaba de publicar Fabril Editora. Lleva prólogo y notas, al fascinante texto original de Rudolph Stephan, de Juan Carlos Paz, versado compositor y musicólogo argentino. Constituye una lúcida perspectiva



de dos milenios de música europea. Como principio rector de la exposición —según declara Stephan— hubo que ceñirse a lo esencial.

La omisión del folklore y de la música no occidental, en este volumen, es un hecho deliberado. Esos ácapites figuran en otro volumen, de la Enciclopedia Moderna, publicado bajo el título de *Etnografía*. La música ocupa un lugar de excepción en el ámbito de la cultura. *Donde mueren las palabras* —decía Heine— *nace la música*. Más allá de las diferencias idiomáticas, enraiza la totalidad de la humanidad a sus grandes fuentes creadoras. *Música*, editada con cuidada y atractiva armonía por Fabril, aporta una comprensión y esclarecimientos notables a ese fenómeno de la expresión artística que, tantas veces, alcanza la tónica de lo sublime. Y que Beethoven, con su música rubricando los versos inmortales de Schiller en los coros finales de la Novena Sinfonía, proponía como síntesis de amor y paz entre todos los hombres de la tierra.

DESDE UN PUEBLECITO A ROMA

VERDADERO viaje en la máquina del tiempo que imaginó Wells, y de la que también nos dio una versión Adolfo Bioy Casares en *La invención de Morel*, es el volumen del talentoso escritor norteamericano Thornton Wilder, que acaba de publicar Aguilar. Muy devotamente fiel la traducción de María Martínez Sierra, que a los ochenta años sigue en su claro trabajo de difundir la belleza. Y dijimos viaje en el tiempo porque la primera obra del volumen que nos ocupa trae *Nuestro Pueblo*. Constituyó en su momento una manera revolucionaria de encarar el mecanismo teatral. Nos pintaba la vida de un pueblo cualquiera de los Estados Unidos, así como *Los Idus de Marzo* nos lleva a la Roma de los Césares y *El puente de San Luis Rey* a las épocas virreinales de Lima, con una fuerza de ambientación, delineamiento de caracteres y choques de pasiones realmente memorables. *Obras Escogidas* de Thornton Wilder se completa con la audaz obra de teatro *Por un pelo*, *La casamentera* y la novela corta *La mujer de Andros*. Una visión completa, antológica y auténtica del vigoroso autor de *El ángel que turbó las aguas*.





DONDE LOS CACTOS SE HACEN SIMBOLO



NORTE PENCOSO
POR JORGE W. ABALOS

EL autor de *Shunko*, Jorge W. Abalos, nos trae en su libro *Norte Pencoso*, editado por Losada, un duro paisaje argentino. Tierra nuestra, prieta de leyendas, adentrada en un alma difícil, donde el cacto erige su estatuaria misteriosa, Abalos la lleva hacia nosotros a través del amor ilimitado que trasciende su prosa plena de vigor. Bien cerca de las fuentes en que se abrevó —para ser más precisos, el Noroeste que componen Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca y La Rioja—, Abalos nos conmueve con su recreación de un originalísimo ámbito popular. Cancionero, tipos, esquemáticos relatos, forman el fuerte mosaico de este libro bien nuestro. Y saca la consecuencia exacta de que ese Noroeste, aun siendo muy argentino, es la parte más latinoamericana de nuestro país.



JUVENILIA

POR MIGUEL CANE

ESTE es uno de los deliciosos diseños de Raúl Soldi para la edición de la obra de Miguel Cané, "Juvenilia", realizada por Eudeba, en gran formato, con una presentación que constituye un hermoso homenaje a un libro perdurable.



CONOZCA

TODO INCLUIDO DESDE US $ 341

NO INCLUYEN: PASAJES AEREOS Y MARITIMOS

TOUR: A.C.A. 1002

SALIDAS DE LISBOA | **9 DE ENERO Y 8 DE FEBRERO**

Día 1. — LISBOA.
Día 2. — LISBOA.
Día 3. — LISBOA.
Día 4. — MADRID.
Día 5. — MADRID.
Día 6. — BARCELONA.
Día 7. — BARCELONA.
Día 8. — AVIGNON.
Día 9. — NIZA.
Día 10. — NIZA.
Día 11. — GENOVA.
Día 12. — PISA.
Día 13. — ROMA.
Día 14. — ROMA.
Día 15. — ROMA.
Día 16. — ROMA.
Día 17. — FLORENCIA.
Día 18. — FLORENCIA.
Día 19. — VENECIA.
Día 20. — VENECIA.
Día 21. — MILAN.
Día 22. — MILAN.
Día 23. — ZURICH.
Día 24. — ZURICH.
Día 25. — FRANKFURT.
Día 26. — FRANKFURT.
Día 27. — COLONIA.
Día 28. — BRUSELAS.
Día 29. — BRUSELAS.
Día 30. — PARIS.
Día 31. — PARIS.
Día 32. — PARIS.
Día 33. — PARIS.
Día 34. — PARIS.
Día 35. — LIMOGES.
Día 36. — LOURDES.
Día 37. — S. SEBASTIAN
Día 38. — MADRID.
Día 39. — MADRID.
Día 40. — MADRID.
Día 41. — MADRID.
Día 42. — CORDOBA.
Día 43. — SEVILLA.
Día 44. — SEVILLA.
Día 45. — LISBOA.
Día 46. — LISBOA.

ITINERARIO	PRECIOS EN DOLARES USA Habitación doble s/b	c/b
Lisboa-Lisboa (46 días)	506	552
Lisboa-Madrid (41 días). Comprende desde la salida de Lisboa el día 1º hasta el día 41. en Roma	451	492
Barcelona-Lisboa (40 días). Comprende desde la salida de Barcelona el día 7, hasta el día 46, en Lisboa	440	480
Roma-Lisboa (31 días). Comprende desde la salida de Roma el día 16 hasta el día 46 en Lisboa	341	372

Suplemento individual: 1 $ diario.

TODO INCLUIDO DESDE US $ 286

NO INCLUYEN: PASAJES AEREOS Y MARITIMOS

TOUR: A.C.A. 1001

SALIDAS DE BARCELONA | **15 DE ENERO Y 14 DE FEBRERO**

Día 1. — BARCELONA.
Día 2. — AVIGNON.
Día 3. — NIZA.
Día 4. — NIZA.
Día 5. — GENOVA.
Día 6. — PISA.
Día 7. — ROMA.
Días 8 y 9. — ROMA.
Día 10. — ROMA.
Día 11. — FLORENCIA.
Día 12. — FLORENCIA.
Día 13. — VENECIA.
Día 14. — VENECIA.
Día 15. — MILAN.
Día 16. — MILAN.
Día 17. — ZURICH.
Día 18. — ZURICH.
Día 19. — FRANKFURT.
Día 20. — FRANKFURT.
Día 21. — COLONIA.
Día 22. — BRUSELAS.
Día 23. — BRUSELAS.
Día 24. — PARIS.
Día 25. — PARIS.
Día 26. — PARIS.
Día 27. — PARIS.
Día 28. — PARIS.
Día 29. — LIMOGES.
Día 30. — LOURDES.
Día 31. — S. SEBASTIAN.
Día 32. — MADRID.
Día 33. — MADRID.
Día 34. — MADRID.
Día 35. — MADRID.
Día 36. — CORDOBA.
Día 37. — SEVILLA.
Día 38. — SEVILLA.
Día 39. — GRANADA.
Día 40. — GRANADA.
Día 41. — ALICANTE.
Día 42. — VALENCIA.
Día 43. — VALENCIA.
Día 44. — BARCELONA.

ITINERARIO	PRECIOS EN DOLARES USA Habitación doble s/b	c/b
Barcelona-Barcelona (44 días)	484.—	528.—
Barcelona-Madrid (35 días). Comprende desde la salida de Barcelona el día 1º, hasta el día 35 en Madrid	385.—	420.—
Roma-Barcelona (35 días). Comprende desde la salida de Roma el día 10, hasta el día 44, en Barcelona	385.—	420.—
Roma-Madrid (25 días). Comprende desde la salida de Roma el día 10, hasta el día 35, en Madrid	286.—	312.—

Suplemento individual: 1 $ diario.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: A. C. A., AVENIDA DEL LIBERTADOR 1850 T. E. 83 - 6061 / 2039

FILIALES:

MAR DEL PLATA
Av. Colón y Santa Fe
T. E. 2 - 0031 23

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

CORDOBA
Av. Gral. Paz y Humberto 1º T. E. 4636

SANTA FE
Rivadavia y Suipacha
T. E. 16236

CATAMARCA
Avenida República 102
T. E. 708

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

SAN JUAN
9 de Julio y Gral. Acha T. E. 3781

SAN MIGUEL DE TUCUMAN
Alvarez y Jujuy T. E. 16049-16522

EUROPA

VIAJANDO POR AEROLINEAS ARGENTINAS

32 DIAS IT - PAR - 1

Día 1. — BUENOS AIRES
Día 2. — MADRID.
Días 3 y 4. — MADRID.
Día 5. — MADRID-PARIS
Días 6 al 8. — PARIS.
Día 9. — PARIS-GINEBRA
Días 10 y 11. — GINEBRA.
Día 12. — GINEBRA-NIZA.
Día 13. — NIZA.
Día 14. — NIZA-MILAN.
Días 15 y 16. — MILAN.
Día 17. — MILAN - VENECIA.
Día 18. — VENECIA.
Día 19. — VENECIA - FLORENCIA.
Días 20 y 21. — FLORENCIA
Día 22. — FLORENCIA - NAPOLES.
Días 23 al 25. — NAPOLES.
Día 26. — NAPOLES - ROMA.
Días 27 al 30. — ROMA.
Día 31. — ROMA.
Día 32. — BUENOS AIRES.

AMPLIO PLAN DE CREDITO

DESDE... U$S 1.341,70

ALOJ. CON MEDIA PENSION
AVION A. A. IDA Y VUELTA

OTRAS INTERESANTES EXCURSIONES DE 46 y 61 DIAS

INTERESANTE EXCURSION
ACOMPAÑADA A EUROPA
(EN PREPARACION)
SALIDA ULTIMOS DIAS de ENERO 1965

VACACIONES EN EL PARAISO

En Punta del Este... el maravilloso edén, disfrute del confort ilimitado que le brinda

Chiberta Yotel
PUNTA DEL ESTE

- 43 apartamentos amueblados perfectamente equipados.
- esmerada atención.
- servicio de cafetería y restaurant optativo.
- guarda-coches cubierto para uso exclusivo de los clientes.

Reserve su departamento en: CHIBERTA MOTEL - PUNTA DEL ESTE Av. Gorlero esq. Chiberta y en: AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. Viajes y Turismo: Av. del Libertador 1850 - T. E. 83-6061 y 2039

SUS FILIALES EN:
LA PLATA - MAR DEL PLATA - SANTA FE - CORDOBA - SAN JUAN - CATAMARCA - SAN CARLOS DE BARILOCHE. SAN M. DE TUCUMAN

¡ESTA ES LA CUESTION...!

ACEPTAR O NEGARSE A UNA COMODIDAD

Con el control remoto "MICRO-ONDA", usted puede desde el tablero de su coche, oprimiendo un botón, controlar el cierre o apertura de la puerta de su garaje, sea ésta cortina metálica, puerta basculante, corrediza, etc.

Disponemos de un dispositivo electromecánico para cada abertura.



Consúltenos sin compromiso.

Lavandera
Soc. en com. por acc.

INDUSTRIA ARGENTINA
AVELLANEDA (Bs. As.) . Tel. 208 - 6936/7796

URUGUAY 274/76



El Fogón de los Arrieros, un genuino instrumento en el proceso de la cultura nacional.

A TRAVES DE LA MESOPOTAMIA

Realizó una útil excursión una delegación del A. C. A., encabezada por su presidente.

•

Inauguración de Estaciones de servicio adheridas. Filiales y delegaciones.

•

Adhesión de los gobiernos de las Provincias. - Planes para señalamiento de caminos y construcción de nuevas Estaciones y moteles.

Por LUIS A. COUSILLAS
Para AUTOCLUB

AGOSTO 20 Madrugada porteña, casi azul de frío. Una pequeña caravana, somnolienta pero animada, se mueve en el Aeroparque. El Avro apenas se distingue en la pista, mientras el viento eriza el lomo del río. A perseguir horizontes otra vez. La meta inmediata será Curuzú Cuatiá. Allí nos reuniremos con la avanzada de la delegación que partió el lunes en automóvil. Ese grupo está integrado por el señor Tesorero del A.C.A., don Federico Lajud; el vocal de la Comisión Directiva y Presidente de la Comisión Asesora de Filiales y Delegaciones, Esc. Roberto V. Vitale; el Gerente General, don Domingo M. Armendáriz; el Inspector General don Carlos Iribarnegaray, y el Inspector don Rafael Crellier. Ellos ya han puesto en posesión de sus cargos a las autoridades locales de las filiales de Gualeguaychú y Concordia, que presiden los doctores Alejandro Bognone y José E. R. Noceti, respectivamente. Además han estudiado la posibilidad de construir un puesto servicial en Brazo Largo, para asegurar el abastecimiento de los asociados en la cabecera de la ruta Nº 12, y han verificado el funcionamiento de las estaciones existentes en las ciudades nombradas.

En la escalerilla del avión pasan lista: César C. Carman, Walter A. Saborido, Plácido Seara, Ovidio Salgueiro, Abel Lisarrague, Héctor Carman, Luis A. Cousillas. En Curuzú Cuatiá se nos unirán también los inspectores regionales Osvaldo J. Calvo, Carlos Yapper y Rodolfo Mazzone.

En cómodo vuelo cumplimos la



En cada etapa del camino, las radios brindaron su generoso apoyo. En la foto, el doctor Carman se dirige a los asociados y al pueblo de Paso de los Libres, desde la emisora local.



El doctor Juan Carlos Guerra, ministro de Economía y Obras Públicas de Misiones, durante el acto llevado a cabo en la Filial Posadas, con miembros de la delegación del A.C.A.



Una balsa movida a mano, sobre el río Corrientes, además de brindar una nota de pintoresco colorido, acorta el trayecto entre Mercedes y Santa Lucía, rumbo a Goya.

ORGANIZACION DE PROTECCION INDUSTRIAL S. R. L.
Sgo. del ESTERO 366
T. E. 37-7194
37-7211

LA SEGURIDAD DE SU PATRIMONIO ES SU SEGURIDAD Y SU SEGURIDAD ES LA SEGURIDAD DE LA NACION

Seguridad Patrimonial Integral
" Técnica
" Informativa
" Especial

CONSULTENOS

CAPITAL FEDERAL: Santiago del Estero 366, 1er. piso 37 - 7194, 7211 y 7172
AVELLANEDA: Monseñor Piaggio 72 — 22 - 1939
CORDOBA: Chacabuco 187, 6º piso — 98 - 127
ROSARIO: Córdoba 1253, 5º piso, ofic. 56 — 63 - 393
SANTA FE: Francia 2445 — 35 - 137
MENDOZA: San Martín 1351, 1er. piso — 20268
MAR DEL PLATA: Colón 1717, 6º piso "A" — 3 - 4931
SAN JUAN: Barrio Residencial, casa 20, Desamparados 7 - 259

IGNICION A TRANSISTORES

ALLIGATOR ®

MUNDIALMENTE RECONOCIDO COMO EL MAYOR ADELANTO EN EL ENCENDIDO DEL AUTOMOTOR



- Aumenta la Potencia de 8 al 12 %
- Mayor aceleración y velocidad
- Máximo rendimiento en altas revoluciones
- Reduce el consumo 10 %
- Elimina todo deterioro en los platinos
- Elimina el condensador
- Favorece el arranque en frío
- Sistema para todas las marcas
- Se instala en menos de 1 hora

FABRICADO Y GARANTIZADO POR:
B I M DIVISION AUTOMOTORES
VENTAS: BONPLAND 1477 - CAPITAL - T. E. 771-4605
TAMBIEN PUEDE ADQUIRIRLO EN:
GOFFRE, CARBONE y Cía. - VIAMONTE 1549 Y SUCURSALES



La comitiva del A.C.A. colocó una placueta en la casa natal de don José de San Martín, en Yapeyú.



El doctor Walter A. Saborido entrega los diplomas pertinentes a las autoridades de la Filial Oberá.

primera etapa. En la Intendencia Municipal de la ciudad correntina, el titular, don José Francisco Candia, saluda a los viajeros. Un alto ante el solar de propiedad del Club donde se estudia la posibilidad de edificar una estación propia. Rápida visita a distintas entidades de bien común. A las diez, recepción en el Club Social, donde se pone en posesión de sus cargos a las autoridades de la delegación local, que preside don Simeón Nicolás Payba. El señor Ovidio Salgueiro habla en nombre de las autoridades del A.C.A.

En automóviles partimos rumbo a Mercedes. Aquí nos reciben a la entrada de la ciudad los miembros de la delegación, que son puestos en posesión de sus cargos, momentos más tarde, en el almuerzo servido en las instalaciones de la Sociedad Rural, con asistencia del Intendente de Mercedes, don Ramón Elías. El presidente de la delegación, señor Juan H. Vallejo, pronuncia un conceptuoso discurso, respondiendo a sus palabras el Presidente del A.C.A., doctor César C. Carman. Partimos rumbo a Yapeyú.

Al anochecer llegamos a la casa natal del Libertador. La comitiva del A.C.A. dejó testimonio de su respeto y admiración con una placueta. Y salimos rumbo a Paso de Los Libres.

Agosto 21: En la mañana —destemplada aunque luminosa— el Hotel de la Dirección Nacional de Turismo muestra un aspecto tan atractivo como acogedor. Nos llega una mala nueva: el fallecimiento del padre del doctor Jorge E. Leonardi, vocal titular de la Delegación de Paso de Los Libres. Las autoridades del A.C.A. resuelven suspender los actos programados y hacerse presentes en el domicilio donde se velan sus restos. Tras comunicar esa decisión a los diarios y a la radio, una breve visita a Uruguayana. Una y otra ciudad separada por el río, presentan ese típico aspecto de las comunidades fronterizas, en las que se opera una suerte de simbiosis humana y social. Desde Uruguayana se envían telegramas de salutación a los Presidentes del Automóvil Club del Brasil, del Touring Club del Brasil y del Automóvil Club de Río Grande do Sul. Nos llama la atención el bajo precio del telégrafo brasileño. En el movimien-

LA VOZ DEL A. C. A. EN LAS ONDAS AMIGAS

El Automóvil Club Argentino quiere expresar su agradecimiento a las emisoras LT 4 Radio Misiones, de Posadas; LT 5 Radio Chaco, de Resistencia; LT 6 Radio Genaro Berón de Astrada, de Goya; LT 7 Radio Provincia de Corrientes, de Corrientes; LT 12 Radio General Madariaga, de Paso de los Libres; LT 13 Radio Oberá, de Oberá; LT 17 Radio Provincia de Misiones, de Posadas, y LT 18 Radio Eldorado, así como a ZP 5 Radio Encarnación, de Encarnación (Paraguay), por su generosa comprensión al ceder en cada caso sus espacios para que la palabra del presidente de la institución llegara a todos los socios de la zona y al pueblo en general, para exponer el pensamiento y los planes para el desarrollo del turismo y la asistencia a los automovilistas, que mueven la acción de sus actividades.

SE IMPONE EN MENDOZA UN MODERNO SISTEMA DE ALOJAMIENTO: EL "MOTEL"

Una nueva modalidad en sistemas de alojamiento se ha impuesto en Mendoza con el funcionamiento del moderno Motel "DEMO", ejemplo de lo que es ese sistema tan popularizado en Norteamérica y Europa. Brinda al turista todas las comodidades propias del hogar y todos los servicios que hacen más confortable su estada: mucama, niñera, televisión y demás elementos provistos para "estar al día". El Motel "DEMO", cuyo prestigio ha rebasado las fronteras del país, ofrece al turista a precios realmente económicos: autoabastecimiento moderno, departamentos de dos dormitorios, living, cocina, baño, calefacción, heladera, ropa de cama, utensilios de mesa y cocina, como así también una hermosa terraza con grill, autoservicio de bebidas y natatorio para niños.
El Motel "DEMO", hermoso edificio de siete pisos con cocheras, está ubicado en la calle RIOJA 510, a dos cuadras de la avenida de acceso y a 500 metros del centro de la ciudad.

Consulte precios y haga su reserva llamando a MOTEL "DEMO" RIOJA 510 - Tel. 31444 - MENDOZA



Paso de la Patria brinda toda la belleza del plácido río y del bravo dorado. El A.C.A. contará allí con instalaciones para comodidad de sus socios.

to comercial de Uruguayana se advierten los recientes efectos de la crisis que se operó en el país hermano. Otra resultante de la misma es la severa vigilancia de los guardias fronterizos, que, no obstante, no impide el ir y venir humano por el puente.

Por la tarde, visita a la ciudad e inspección a la estación del Club que, como en la Quiaca, es el primer símbolo argentino que se advierte al ingresar a nuestro suelo. Reportaje al doctor Carman por la onda de L.T.12 Radio General Madariaga, de Paso de Los Libres.

Agosto 22: El camino hacia Goya, implica un cruce en balsa sobre el río Corrientes. La balsa es accionada a mano. Llegamos a Goya sobre el mediodía. Nos aguarda el gobernador de la provincia, doctor Diego Díaz Colodrero. Almuerzo en el Club Social. El presidente del A.C.A. lee un mensaje que es transmitido por L.T.6 Radio Genaro Berón de Astrada. A los postres se hace entrega de las credenciales a los miembros de la delegación y habla el ingeniero Juan A. Cedrollo, secretario-tesorero de la misma; en nombre de la Institución lo hace el doctor Walter A. Saborido. El gobernador de la provincia, invitado a dirigir la palabra a los presentes, expone su programa de inmediatas realizaciones y sintetiza algunos anuncios de interés para los viajeros que deben recorrer la provincia. Antes de partir rumbo a Corrientes, se concreta la adhesión de una estación de servicios privada al plan del A.C.A.

En la Capital de la Provincia y tal como está programado, a las 21 se procede a poner en posesión de sus cargos a los miembros de la Filial local, que preside el doctor Osvaldo M. Benítez. Se hallan presentes el vicegobernador, doctor Salvador Di Tomaso, y el ministro de Obras Públicas, doctor Ricardo Leconte. El titular del A.C.A. y el de la Filial hacen uso de la palabra.

Agosto 23: La mañana está mostrando un rostro que nos hace alentar buenos presagios con respecto al tiempo. Como está programado, cruzamos a Resistencia. Lo hacemos en una embarcación puesta a disposición del A.C.A. por las autoridades de la Subprefectura Marítima. El cruce del río constituye una nota "diferente". Desembarcamos en Barranqueras y hacemos un alto en el camino a Resistencia para que el doctor Carman pueda hacer uso del micrófono de LT5 Radio Chaco. En la Capital chaqueña nos aguardan en la Filial una comitiva de autoridades presidida por el señor ministro de Economía y Obras Públicas, don Sergio Gándara. Se pone en posesión de sus cargos a los miembros de la Filial local, que preside el doctor Mauricio V. Correa. Hablan en la ocasión el doctor Plácido Seara y el doctor Edgardo Rossi. En el Club Social ofrece la demostración el doctor Correa, respondiendo con una breve improvisación el doctor Carman. Antes de partir hacemos un alto en "El Fogón de los Arrieros", esa nota de gran jerarquía que Resistencia puede ofrecer al turista; también una breve pasada por el lugar que habita una tribu de indios matacos. Regresamos a Corrientes.

Agosto 24: Ha llovido toda la noche. Se impone necesariamente una modificación del programa. No viajaremos hoy a Posadas. Vamos, pues, a Paso de la Patria y al Santuario de la Virgen de Itatí. Una jornada interesante, pero gris.

Agosto 25: Seguimos inmovilizados en Corrientes. El doctor Carman es objeto de un reportaje por LT7 Radio Corrientes. Por la noche, la

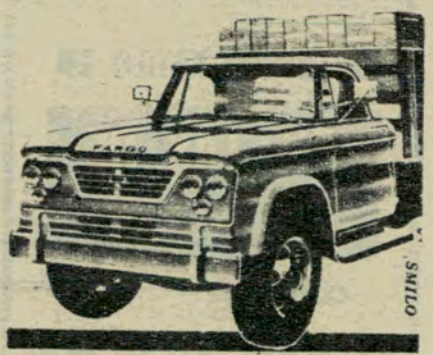
FARGO

CAMIONES NAFTEROS Y PICK-UPS

con nuevo y potente motor Chrysler "Slant Six" de 137 H.P.

CAMIONES GASOLEROS

con motor diesel Perkins



FACILIDADES



VALIANT

Con motor "Slant Six" 6 cilindros, inclinado 30°

TOMAMOS SU UNIDAD USADA COMO PARTE DE PAGO

REPUESTOS LEGITIMOS

BARBAGALLO S.A.

EN SU NUEVO LOCAL

J. B. ALBERDI 1823/29



El vicegobernador de Corrientes, doctor Salvador Di Tomaso, concurrió al acto en que fueron puestos en posesión de sus cargos los integrantes de la Filial que preside el doctor Osvaldo M. Benítez. En la foto, el gobernante correntino recibe sus credenciales de socio honorario.



En la Sociedad Rural de Mercedes se sirvió el almuerzo con que los socios de esa ciudad homenajearon a la comitiva del A.C.A. El presidente de la delegación, señor Juan H. Vallejo, ofreció la demostración.



Don Simeón Nicolás Payba, presidente de la Delegación de Curuzú Cuatiá, saludó a los viajeros en el acto oficial de esa ciudad, en la que el señor Ovidio Salgueiro expresó el pensamiento del A.C.A.

UN NUEVO ESTILO EN

PILETAS DE NATACION

CONSTRUYE

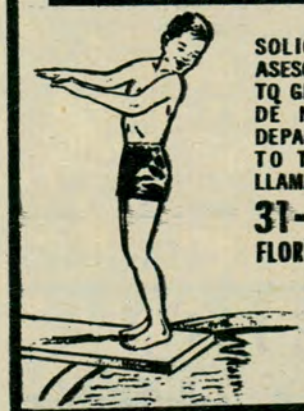
perlamar

EMPRESA ESPECIALIZADA

RESIDENCIAS - QUINTAS
CLUBES - BALNEARIOS
ESTANCIAS

CONSTRUIMOS EN TODO EL PAIS

FACILIDADES



SOLICITE EL ASESORAMIENTO GRATUITO DE NUESTRO DEPARTAMENTO TECNICO LLAMANDO AL
31-3547
FLORIDA 890
PISO 11
BS. AS.

perlamar

delegación del A.C.A. es invitada por las autoridades del Jockey Club de Corrientes.

Agosto 26: Antes de tomar contacto con la tierra colorada, breve estada —lo suficiente para apreciar la cordialidad de sus dueños— en una estancia sobre el Río Paraná, frente a la isla Apipé. Varias veces llueve. Una 4L que pretende adelantarse a la caravana, se hunde en la banquina que ha dejado de ser tal para transformarse en un zanjón de más de treinta centímetros de profundidad. Tomamos contacto con Misiones. Posadas nos espera. Al acto de la filial, bajo una lluvia torrencial, concurren dos ministros del Ejecutivo provincial, el doctor Guerra y el señor Coutte. Hace uso de la palabra el primero y expresa las aspiraciones de su gobierno. También hablaron el doctor José R. Street, y el Presidente del A.C.A., quien además es reporteado por LT4 Radio Misiones y LT17 Radio Provincia de Misiones.

Agosto 27: Cruzamos a Embarcación. La onda de ZP5 se brinda generosa, como sus similares argentinas, difundiendo la razón de la presencia de la delegación del A.C.A. Se envía un telegrama de salutación al Presidente del Automóvil Club del Paraguay, interesándole para que solucione el paso de los automóviles de los turistas. Retornamos tras una reunión en la Casa de Gobierno; partimos hacia Oberá. El acto en la filial se realiza en la forma prevista, haciéndose entrega de las credenciales a las autoridades locales. Hablan el señor Hugo Scholemer de Negris, el doctor Carman y el señor Lajud. El presidente del A.C.A. y el doctor Seara hacen escuchar su mensaje por LT13 Radio Oberá, refiriéndose el último de los nombrados a las excursiones de "Conozca Argentina". Volvemos a Posadas.

Agosto 28: La etapa final. Partimos rumbo a Eldorado en una mañana magnífica, radiante de sol. En el almuerzo que se lleva a cabo en el Hotel de la Dirección Provincial de Turismo son puestas en posesión de sus cargos las autoridades locales que preside el señor Eugenio Beuttenmuller, quien saluda a los viajeros con suma gentileza. El doctor Walter A. Saberido improvisa una emocionada alocución y, por último, habla el doctor Ramón Esteban Gardes, vicepresidente de la filial. Seguimos viaje a Iguazú. Admiramos las cataratas de noche y pernoctamos en Puerto Iguazú.

Agosto 29: Recorremos las cataratas bajo la lluvia torrencial. El espectáculo que pierde así algo de su espléndida belleza, no se ve empañado, en cambio, en su majestuosidad. En Puerto Iguazú se lleva a cabo una reunión con los representantes comunales y de las fuerzas vivas. Bajo la lluvia nos despedimos de Tres Fronteras y de Iguazú. Regresamos para pernoctar en Eldorado.

Agosto 30: El rostro de un Misiones sonriente bajo el sol nos recibe y nos acompaña durante todo el viaje hasta Posadas. Hacemos alto en las ruinas de San Ignacio, difíciles de describir en cuanto a su significado y belleza se refiere. A las 18 partimos rumbo a Buenos Aires, tra-



En ocasión de poner en posesión de sus cargos a las autoridades de la Filial Resistencia, hizo uso de la palabra el doctor Plácido Seara.



Una vibrante improvisación, plena de sugestivos anuncios, del señor gobernador de Corrientes, doctor Diego N. Díaz Colodrero, puso brillante colofón a la reunión llevada a cabo en Goya, ciudad en la que el primer mandatario correntino agasajó a la delegación del A.C.A. A su lado, el presidente del A.C.A. y el Ing. Abel Lissarrague, miembro de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas de la Institución.

mo que el Avro cumple en dos horas quince minutos. El señor Armendáriz, junto con otros funcionarios, continúa el viaje en automóvil para poner en posesión de sus cargos a las autoridades de la Delegación La Paz, que preside el doctor Isaac Abecasis, y para inspeccionar las Estaciones del A.C.A. en Paraná, Santa Fe y Rosario.

Resumiendo; en el largo itinerario que queda anotado día por día, la delegación del A.C.A. recorrió las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones; en la primera se procedió a poner en posesión de sus cargos a las autoridades locales de Gualeguaychú, Concordia y La Paz, abocándose al estudio de una instalación servicial sobre Brazo Largo, que asegure el abastecimiento de los automovilistas en la ruta Nº 12.

En la provincia de Corrientes, se puso en posesión de sus cargos a las autoridades locales de Paso de Los Libres, Curuzú Cuatiá, Mercedes, Goya y Corrientes, habiéndose iniciado las gestiones para construir, en colaboración con el gobierno de la provincia, estaciones del Club en Curuzú Cuatiá, Ita-Ibaté y en la intersección de las rutas 14 y 114, que completan la red caminera hacia Misiones. También se estudió la posibilidad de que el A.C.A. —en colaboración con el referido gobierno y la Dirección Nacional de Turismo— cuente con algunas comodidades para sus socios en Paso de la Patria, iniciándose las tratativas para señalizar los caminos correntinos.

En Misiones se trató la construcción, con el gobierno provincial y la Dirección de Parques Nacionales, de una estación de servicio, con hotel anexo, en las Cataratas del Iguazú, que facilite el acceso a esas bellezas naturales, sin limitaciones impuestas por horarios, distancias u obstáculos. También se estudió la señalización de los caminos misioneros y la creación de un camping en Eldorado sobre la costa del río Paraná, y se puso en poseción de sus cargos a las autoridades de Posadas, Oberá y Eldorado. •



En Posadas, los señores ministros del gobierno provincial, doctor Juan Carlos Guerra y señor Juan Carlos Couette, departen con el señor Lajud y los doctores Garmon y Saborido.



Prefiera lo mejor

ACUMULADORES Willard

OSTILIO BOCCI S.A. Maipú 471 5° piso T. E. 32-4729/0852 Bs. As.

CASAS ADHERIDAS AL A.C.A.

En esta edición de AUTOCLUB comenzamos la publicación sistemática de la nómina de firmas comerciales e industriales adheridas al plan de servicios sociales del A. C. A., en las que, por consiguiente, los socios de la Institución podrán obtener útiles descuentos en el precio de los artículos.

ACCESORIOS Y REPUESTOS

ACUMULADORES "ARIZONA" — Dto.
Guatemala 5558 ..... 5 %

ADDUCI MOTOR - Díaz Vélez 5525
Repuestos Borgward ..... 10 %

AGAR CROSS & CIA.
Paseo Colón y Venezuela ..... S/artíc.

ALTOVAC S. A. I. C. y F.
Cromados Met. por Altovacío. R. E. de San Martín 616 ... Rep. de Acc. 20 %

ANZIZAR S. C. I.
(Concesionarios IKA)
Av. J. B. Justo 1912 (San Fernando)
Av. Cazón 932 (Tigre) ..... 10 %

AQUILA Y MUSSO S. R. L.
Garay 3950 ..... Accesorios autom. 10 %

ARNELLI & CIA.
Cabildo 832 ..... 5 %

AUTELEC S. R. L.
Viamonte 1702 ... Encendido autom. 10 %

AUTO RADIO FALCAO Hnos.
J. B. Justo 1275 - Auto-radios y antenas ..... 10 %

AUTO RADIO NORMAN S. R. L.
Cabildo 1421 ..... 10 %

AUTOREX IMPORTACION S. R. L.
Varios 10 %
Santa Fe 1152 ..... (Faros) 10 %

JOSE BEIL
Av. de los Incas 4273 ... Accesorios 10 %
Electricidad del autom. y radio ... 10 %

ALBERTO BLANCO
Cabildo 50 (Avellaneda)
Repuestos para elásticos ..... 20 %

CASA BOGGIATTO S. R. L.
Córdoba 1843 y Llavallol 65 (Lanús)
Repuestos ..... 20 %

REPUESTOS BULNES S. R. L.
Las Heras 3301 y Paraná 710 ..... 30 %

J. C. CACACIO
Vidrios y cristales de seguridad. Av. Gral. Rodríguez 8151 (L. de Zamora) 10 %

PEDRO PABLO CASTELY
Bulnes 2573
Fundas y Capotas p/automóviles... 10 %

ELECTRO-TECNICA CERASALE
Larrazábal 2528 - Elec. del autom. 10 %
Acumuladores ..... 15 % más 5 %

CASA CIAR S. R. L.
J. B. Justo 3302
Arreglo y venta de limpiaparabrisas 5 %

CIRA S. A. C. I.
Paraná 666 ..... 10 %
Viamonte 1516 ..... 10 %

CARLOS ANGEL CIRESA
25 de Mayo 347 .....Acc. 10 %

CASA CIVIL
Avda. Forest 1184 - Repuestos para autom. Ford e Ika (s/precio lista) 30 %

RODOLFO CORBALAN
Calle 55 Nº 536 (La Plata)
Repuestos para electricidad ..... 10 %

DE ANGELIS S. A. C. I. R. F. I.
Córdoba 1865. Fundas TAYLOR
Accesorios sobre precio de lista ... 10 %

DIACROM S. A. I. C.
Hipólito Yrigoyen 850 ..... 5 % ó 10 %

EL PALACIO DEL ACCESORIO
Tucumán 1637 ..... 10 %

EMPORIO DEL PALIER
Perú 1466 ..... 10 %

EMPORIO DEL PALIER
Atencio 1474 (Lanús Oeste)
Av. Pavón 2000 (Avellaneda) ... 10 %

"EMU"
Cochrane 3380... niples de engrase 10 %

ESTABLECIMIENTO METALURGICO "ALFONSO I. SANZ"
Fábrica amortiguadores ALISA
Galicia 1067/71 ..... 10 %

F.A.B.A. S. R. L.
Warnes 1360
Accesorios para coches-camiones .. 10 %

FABRICA ARGENTINA REPUESTOS AUTOMOTORES S. R. L. F.A.C.
D. Alvarez 50 - Alsina 2799
Jujuy 283 ..... 5 %

FABRIDIESEL
Córdoba 4856
Acc. Rep. MERCEDES BENZ ..... 10 %

JUAN MANUEL FANGIO Y CIA.
Cochabamba 1135
Repuestos de automóviles ..... 10 %

FEINSTEIN S. A.
Paraná 555 ..... 20 %

FERRERO, LA CASA DEL FRENO HIDRAULICO
Rivadavia 3379 - Caseros 2649 ... 5 %

FIORE, PANIZA Y TORRA
Repuestos, Accesorios ..... 20 %
Viamonte 1581 ... Herramientas 10 %

FUENTEFRIA, C. M.
(Nacarados y arreglo volantes)
Río Cuarto 2263 ..... 10 %

GOFFRE, CARBONE Y CIA.
Viamonte 1549 ..... 10 %

GOMASUD
Neumáticos 5 %
Av. Mitre 335 - Avellaneda - Demás artículos ..... 10 %

A. GUNTHER Y CIA.
Cabildo 1523
Excep. lubricantes ..... 10 % al 30 %

INTER-MOTOS S. R. L.
Rivadavia 17918 - Morón ..... 15 %

CASA LA CENTRAL S. R. L.
Warnes 1396 y Viamonte 1473
Acc. Rep. Adornos carrocerías .... 30 %

LANGER Y CIA.
(Matafuegos, felpudos, gomas, etc.)
Paraguay 643, 7º piso ..... 10 %

CASA LITVAK
Marlit (silenc. caños de escape)
Cerviño 3767 - Herrera 582 ..... 10 %

CASA LITVAK
Marlit (silenc. caños escape)
Palique 436 ..... 10 %

MARISCAL, J. S. R. L.
(Acc. Rep. y reparac. elásticos)
Rivadavia 4041 ..... 10 %

MASURSKY, KADENER y Cía. S. R. L.
Roseti 1620 y Monroe 2834 - Frenos 20 %

MOTO DELTA S. C. A.
Av. Cazón 386 - Tigre - Según rep. 10 %

MOTOGOM
J. B. Justo 7001
Acc. Repuestos para motos 5 % ó 40 %

NIETO Y OLIVERA S. R. L.
Av. Pavón 1975 - Avellaneda
Aros de compresión ..... 30 %

OREIL S. R. L.
Montevideo 572 .....Acc. 20 %

PALACIO DEL PALIER
Av. Pte. Bmé. Mitre (Wilde) 5 % ó 10 %

PIÑA HNOS. S. A. C. e I.
Boedo 2046/58 ..... 20 %-25 %-30 %

MANUEL PIÑA S. R. L.
Chiclana 3724
Sobre precios de lista de la casa ... 40 %
Sobre precios de lista fábrica ... 10 %

QUINTELA REPUESTOS S. R. L.
J. B. Justo 7700. De:
Auto Unión - De Carlo - Isard - NSU 20 %

CASA RADI
Maipú 57 - Avellaneda ... 25 % al 30 %

VIRGILIO RINALDI e Hijos S. A. C. I.
Acc. Rep. - Vulcan. y Recauch. neumáticos
Av. Pavón 750 (Avellaneda) ... 5 % ó 10 %

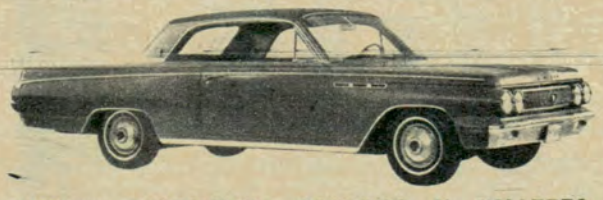
RIVAROLA, RAPETTI Y CIA.
Cabildo 945 ..... 10 %

RODAUT ARGENTINA S. R. L.
Sarmiento 3100 ... Acc. y Defensas 10 %

RONDANO y Cía. S. R. L.
Santa Fe 3400 ..... 10 %

RUATA y Cía. S. R. L.
Pavón 2101
Amortiguadores FRIC-ROT ..... 10 %

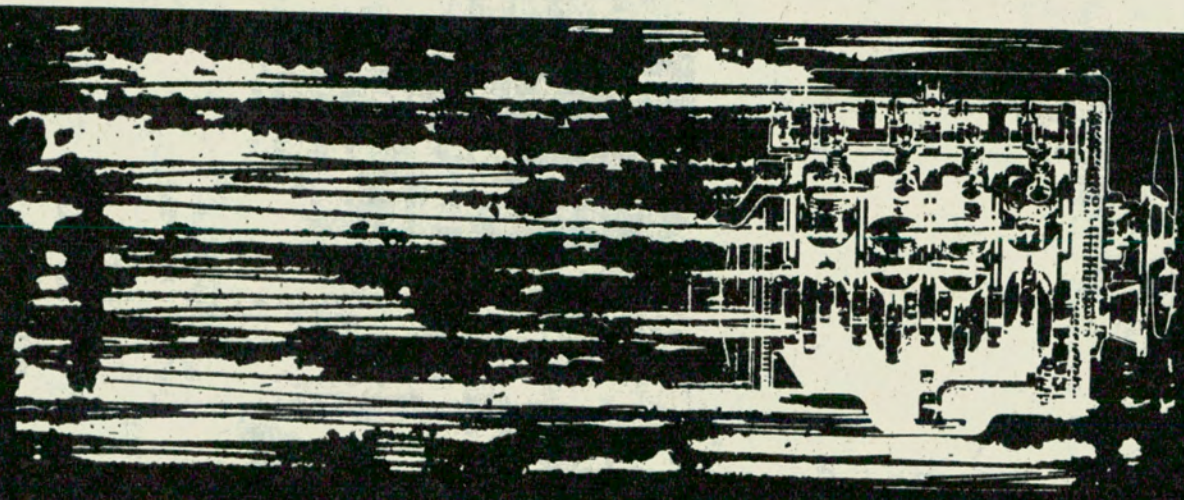
CRISTALES CURVADOS INASTILLABLES
PARA AUTOMOTORES - VENTA Y COLOCACION
ELIMINACION TOTAL DE FILTRACIONES



Mulé y Cía. S.R.L.

PRECIOS ESPECIALES: AGENCIAS Y TALLERES **RINCON 1331 41 - T. 23 - 7044 y T. 26 - 7004**

nafta para el progreso!



NAFTA YPF

Garantía de calidad, asegurada con el más riguroso control de fidelidad y exactitud.
Deténgase con toda confianza en la próxima
ESTACION DE SERVICIO YPF,
y cargue **SEGURIDAD**

Confíe en YPF

COMPRELE AL PAIS!

YPF PUBLICIDAD







BASTA. Para las que no gustan del conjunto pantalón, he aquí un maravilloso conjunto de chaqueta y falda recta, realizado en piqué blanco con botones dorados. Ideal para los paseos en yate.

EL ESTILO

LLEGARON los días hermosos y con ellos, el deseo de tomar contacto con la naturaleza se convierte en imperiosa necesidad. Comienzan los paseos en auto, en yate, las excursiones, los "week-ends". Vamos en busca del sol, del aire, de la vegetación, es decir, de la salud y de la belleza. ¿Qué mejor ocasión para lucir prendas prácticas, alegres y, por supuesto, muy "a la moda"?

Los conjuntos pantalón son ahora más elegantes que nunca y por lo tanto imprescindibles en nuestro equipo deportivo. Se componen de pantalón y blusa con mangas largas, amplias y abullonadas, terminadas en puños anchos, o largas casacas tipo túnica, que hacen la figura muy esbelta.

Los complementos ideales son el



LEONARD FASHION.
Sweater blanco con caracteres chinos estampados en negro.



GUY LAROCHE.
Blusa estampada en azul, verde amarillo, naranja y blanco. El pantalón y la chaqueta sin mangas en color beige.

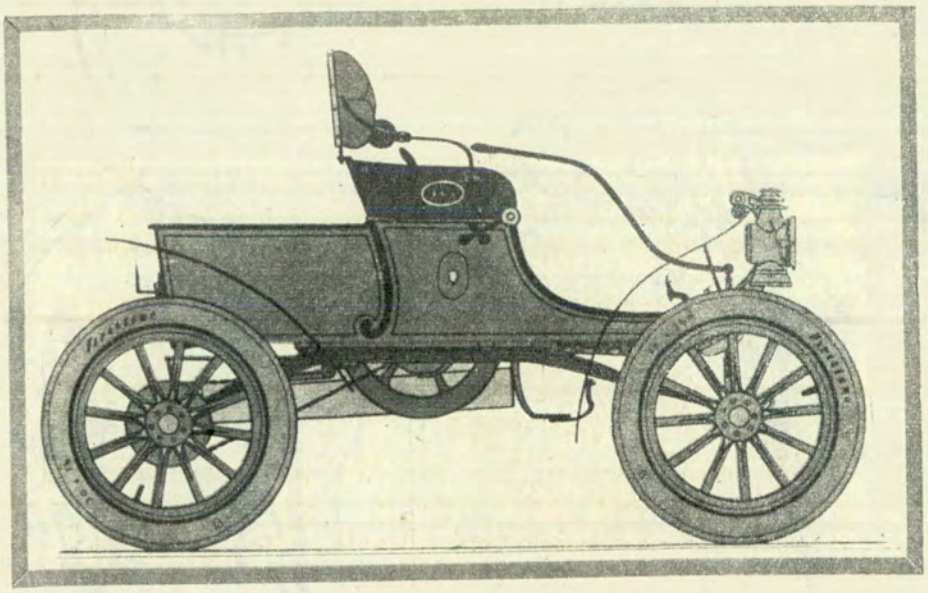
DEPORTIVO

Por SUSY TAFUNI
Para AUTOCLUB

chaleco, que ha vuelto a imponerse, y la chaqueta sin mangas, que deja ver la blusa o el pulóver.

Para los días más frescos, el equipo se complementa con un blazer fantasía o con capotes de un aire muy marinero. Una novedad para las que aman el estilo deportivo es la falda pantalón, un poco relegada últimamente y que este año ha vuelto a ser moda.

Las telas predilectas: el hilo, liso o estampado, la gabardina, el lino. Colores: todos los tonos de beige, amarillo, rosa, verde menta, blanco y azul. Una mención especial merecen los estampados, que son más coloridos y bulliciosos que nunca. Los conjuntos pantalón realizados en telas estampadas dan una nota audaz, dentro del estilo deportivo. •



Oldsmobile 1904, un perfecto carricoche al que sólo se le ha reemplazado el caballo por un espasmódico motor ubicado debajo del asiento.

GENESIS Y DESARROLLO DE LA CARROCERIA

Por MELCHOR GASPAR

Para AUTOCLUB

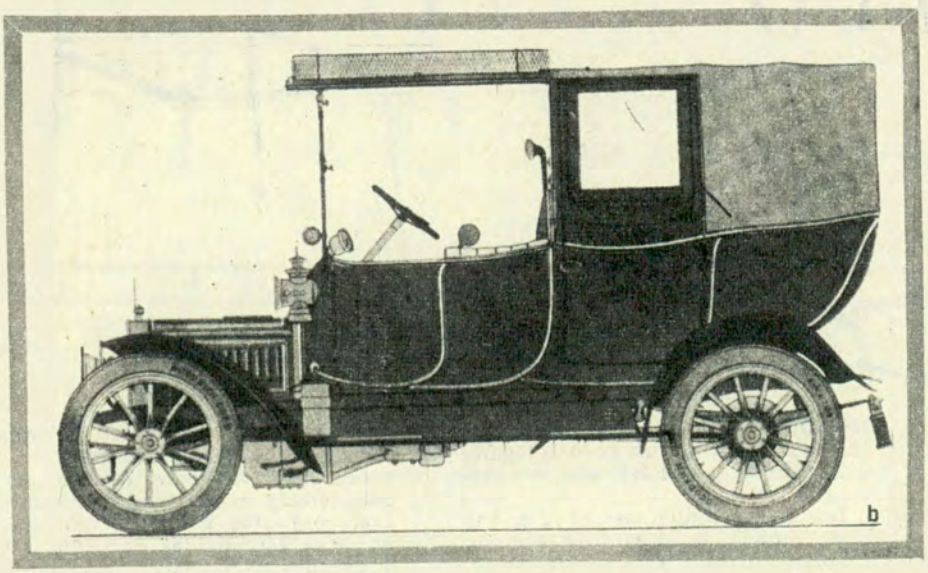
LA carrocería es el elemento del automóvil que más modificaciones ha sufrido a lo largo de estos 75 años de vida automotriz. Es la que le da forma al auto, le da vida... Es la que determina su venta en la mayoría de los casos. Es la que hace que esté de moda o no; es la que motiva una *guerra* de diseños avanzados y estilos entre la *haut couture* de los carroceros. Es la que también produce serias discusiones entre los ingenieros y estilistas.

El automóvil hizo su aparición, luego de incontables siglos de vehículos de *tracción a sangre* que habían ya creado una notable *industria de la carrocería*. Pensemos que los pioneros del automovilismo eran, ante todo, mecánicos que sacrificaban la forma y la habitabilidad en función de la máquina. Así las cosas, se creó una doble faz en la construcción del automóvil. Dos fabricantes para un mismo coche. El chasis, con todos los órganos mecánicos, era construido por quien daba la marca al producto. En él se empleaban acero y hierro como materiales básicos. Una vez terminado, era enviado a un carrocero, que era elegido, en algunos casos, por el cliente, para que lo *vistiera*.

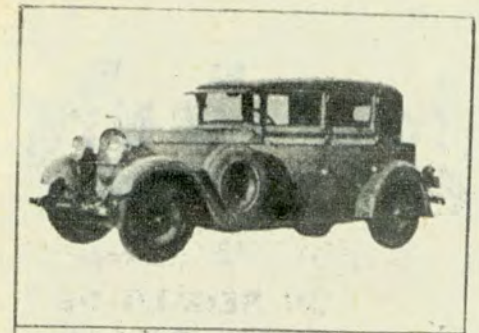
En la manufactura de la carrocería se empleaba, para la estructura general y recubrimiento exterior, madera; cuero en los techos y chapa de hierro en algunas partes exteriores (capot, guardabarros, etc.). Desde luego, lo heterogéneo de los materiales empleados complicaba las cosas.

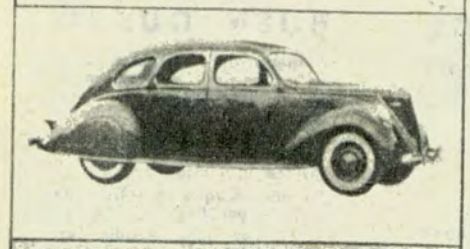
Los chasis metálicos, a pesar de ser calculados con un super abundante margen de resistencia, flexionaban grandemente ante las desigualdades del camino. Estas deformaciones, debidas a la flexión y torsión del chasis, perjudicaban la buena conservación de la carrocería, traduciéndose en ruidos y traqueteos. Al parecer, esto era inevitable. Es así que se llegó a intentar, poco después de la Primera Guerra Mundial, construir una carrocería flexible, cuyos paneles exteriores fueron de cuero.

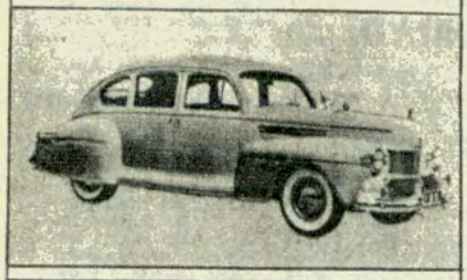
Paralelamente a estos problemas, los carroceros enfrentaban otros, quizás más serios comercialmente. La diversidad de chasis y modelos elevaba los costos enormemente. Era así como se llegaba a la especialización. Algunos comenzaron a trabajar solamente con una marca, y otros desaparecieron. El golpe mortal fue el nacimiento de las cadenas de montaje en serie. La ma-

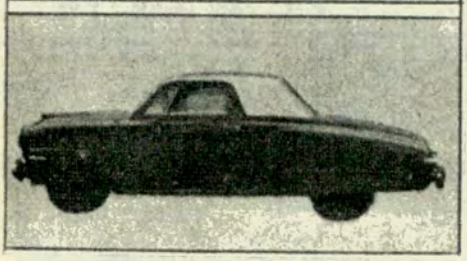


Adler 1911, carrozado en Inglaterra. Si bien se nota en él un definido formato de automóvil, matiene una semejanza con los "landaulettes" a caballo, contemporáneos de él.









yoría de los fabricantes, comenzaron a construir sus propias carrocerías, sobre la base de dos o tres tipos fundamentales, abaratando así sus costos.

Los carroceros subsistieron en algunos casos, trabajando con automóviles de lujo, en los que no importaba el precio.

Nace el monocasco

En 1925, con el nacimiento de la industria en serie, los fabricantes comenzaron a construir una carrocería estampada en chapa, soldada y rígida, que, fijada al chasis, evitaba en gran parte el problema de la flexión. Además, resultaba más liviana y menos costosa.

Las consecuencias: la homogeneidad de la carrocería permitía una mayor resistencia a las deformaciones producidas por las irregularidades del camino, sin desarticular la estructura como sucedía con las anteriores, hechas de madera, según las técnicas tradicionales de la construcción de muebles.

Por otra parte este sistema disminuyó considerablemente la mano de obra y permitió aumentar el ritmo de fabricación, bajando precios y dando forma a la evolución automotriz.

En 1933, Citroën avanzó un paso más: el *Tout Acier Monopièce*, que inspiró a los famosos *tracción delantera* del año siguiente, fabricados por 20 años consecutivos. Esta iniciativa fue seguida por Lancia en Italia. Así nació la carrocería autoportante, donde se elimina el chasis como soporte de las partes mecánicas y se integran sus funciones a la carrocería. Con todo, esto no significó una revolución. Los americanos siguieron construyendo sus automóviles con el sistema tradicional, chasis y carrocerías separados. Sólo hubo un intento del Lincoln en 1938, pero fue abandonado el sistema hasta que decidieron suprimir el chasis y adoptar el monocasco autoportante en algunos modelos (Lincoln, Chrysler, Thunderbird, etc.).

En 1960, debido a la *invasión* de pequeños autos europeos en el mercado americano, los fabricantes lanzaron a la venta los *compactos*, autos de limitadas dimensiones en los que se usó la carrocería autoportante sin excepción.

En Europa se adoptó rápidamente el monocasco. Las razones: las dichas, economía de fabricación, menor peso, rigidez y silenciosidad.

Problemas del monocasco

Pero, el monocasco autoportante adolece de ciertos problemas, que han determinado nuevos estudios. Ellos han dado como resultado el descubrimiento de una ultramoderna forma de hacer automóviles... con chasis... Pero realizado a manera de plataforma, que, reune en la misma pieza el bastidor y piso del coche, eliminando así los problemas de flexión de los antiguos chasis.

Este sistema tampoco es revolucionario, ni determinará grandes cambios en la industria. Hace 26 años, Renault ensayó, en su Juvaquatre, un chasis plataforma, y más cercano, Panhard, utilizó este método en todos sus *Dyna* y PL 17 de post-guerra.

Las razones del cambio no son motivadas por un simple capricho. Si estudiamos el problema del monocasco autoportante, nos encontramos con que la *economía de fabricación* se diluye un poco. Esta existe siempre que se fabrique un solo modelo en muy grande serie y por varios años, sin ningún cambio.

En efecto: las herramientas que hacen falta para construir racionalmente un monocasco son extraordinarias.

Las máquinas soldadoras de punto, para fijar las planchas de la carrocería, las plantillas predeterminadas para su armado, los ingeniosos montajes, etc., son costosísimos, ya que demandan años de estudios. Y a veces, sucede que la línea prevista para la carrocería ya está fuera de moda. Todo este enorme gasto obliga al fabricante a producir ese modelo por muchos años.

Por otra parte, el monocasco es uno e indivisible; al contrario del chasis que se puede carrozar de muchas maneras: sedan 2 y 4 puertas, convertible, cupé, etc.

Estas razones y muchas otras que se agregan a medida que analizamos el problema, están determinando una reacción, por parte de la industria, en favor del chasis plataforma, más racional y menos costoso.

SEÑOR PROPIETARIO DE UN

CHEVROLET 400. SUPER

DISMINUYA LA INCLINACION TOMANDO CURVAS.

AUMENTE LA ESTABILIDAD A ALTA VELOCIDAD.

AUMENTE LA VIDA UTIL DE LOS AMORTIGUADORES.

COLOQUE LA BARRA ESTABILIZADORA

MAUTHE MARCA REGISTRADA

Fabricado bajo normas norteamericanas.

G.M. YA LE ENTREGO SU VEHICULO ACONDICIONADO PARA SU COLOCACION.

CONSULTE A SU

CONCESIONARIO CHEVROLET

FABRICA Y DISTRIBUYE:
ESTABLECIMIENTO METALURGICO normetal s.c.a.

Juana Azurduy 2677 - T. E. 70-3511 - 3423

autoclub



OHANI

LE PROPORCIONA UN CAMPING FELIZ



Con un equipo de calidad.
Carpas: diferentes modelos y tamaños, bolsa-camas, colchonetas, catres, mochilas, equipos de cocina, salvavidas, balsas inflables, etc.

Y el complemento indispensable: una embarcación totalmente desarmable, liviana, insumergible, a vela, remo o motor. Para llevar en el baúl de su coche.

Productos exclusivos OHANI.
Financiamos. Visítenos ya.

OHANI CAMPING
Av. Del Libertador 807
T. E. 797-0115 VICENTE LOPEZ

Representantes: En Córdoba, H. Picchio, Cortada La Roca s/n (alt. Núñez 2000), Cerro de las Rosas. En Río Negro: Bambi Sport, España 185, Cipolletti. En Mar del Plata: A. Boshant, Alvarado 2269, Dto. 2.



UN REGALO DE BUEN GUSTO

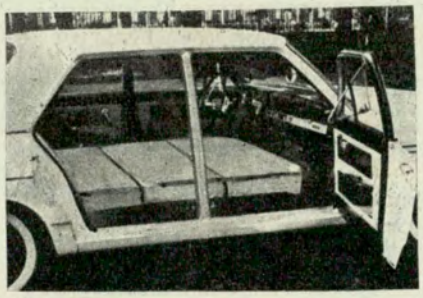
Chinelas para viaje, de cuero de primera calidad, totalmente forradas. Con doble plantilla de goma espuma y su respectivo sobre del mismo cuero.

Envíos al Interior:
Remitir cheque o giro con $ 30.— por flete.

Sr. Comerciante: Amplio surtido en chinelas para hombre y señora.

¡¡INCREIBLE, pesa 90 gr. el par!!
PRECIO: $ 550.—
FABRICA Y DISTRIBUYE:
BENJAMIN HALYO
Culpina 755/57 T. E. 612-0893 Buenos Aires

Para su CHEVROLET, RAMBLER, FALCON, VALIANT



presentamos como novedad los ASIENTOS CAMA (totalmente horizontales) muy confortables y de mecanismo patentado y garantizado. También la línea completa para ESTANCIERA, CITROEN, Di Tella, Fiat, Renault, Peugeot.

Son sus fabricantes
MAURICIO VITIS y Cía., San Blas 1375/79 (alt. Av. San Martín 2700). Tel. 58-2026, Buenos Aires.

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.

FABRICA: **EPYMAD**
JOSE BONIFACIO 1097 - Buenos Aires

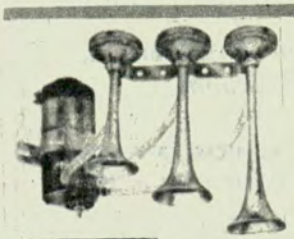
FUSARO
AMUEBLAMIENTOS DE COCINAS
SANITARIOS

Para ésta, SU COCINA FUNCIONAL

El revestimiento cerámico venecita y lo moderno para la construcción, concurra o escriba a:



CASA FUSARO
Av. PAVON 3535 LANUS Prov. Bs. As.





Bocina con compresor, italiana de 3 y 4 tonos

• • •

Portaequipaje en duraluminio

AL-CROM S.R.L.

En sus 3 esquinas de Jujuy y Moreno
Jujuy 292/299/306 . T. E. 97-1221 y 4205

Le ofrece un mundo de accesorios: Radios - Brújulas - Faros Alfombras - Cinturones de seguridad, etc.

DEFENSAS ESPECIALES PARA TODO AUTOMOTOR

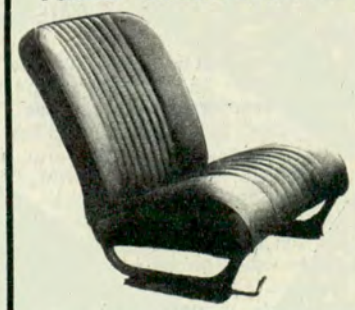
Con colocación incluida



Cromado Garantido

Todos estos artículos podrán ser adquiridos también en Harrods y Gath y Chaves, casas centrales y sucursales en Rosario, Mendoza, Mar del Plata y Bahía Blanca.

FUNDAS SUPERANATOMICAS



Fiat 600 - 1500, Valiant, Rambler, Di Tella, Chevrolet 400, Falcon, Peugeot, etc.

sugiere



DINTY, primeros y únicos fabricantes de toda la línea de prendas adelgazantes. DINTY, auténtico buzo **adelgazante y deshidratante** (para damas y caballeros). Modelo de lujo **$ 1.990, pantalones $ 600, bombachones $ 450, fajas $ 235.** Envíos al interior contra giro o cheque (mandar medida).

DALLA RIVA, Andrés Lamas 914, Tel. 58-1075 - CAP. FEDERAL
En venta también en HARROD'S (lencería), GATH & CHAVES (corsetería) y CASA TESTAI

ERPA PRESENTA SUS PRODUCTOS:



SUPRABOND: Adhesivo elástico para cuero, goma, telas y metales.
SUPRALOCK: Sellajunta sintético para motores, naftas, aceites y agua.
MORDAL: Adhesivo para la escuela, oficina, peleteros, aeromodelistas, joyeros, etc.
ERPOX RAPIDO: Masilla plástica de fraguado inmediato, ideal para sellados, calafateos y revestimientos.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:
ARTEFA S.R.L., Entre Ríos 1029, Tel. 26-2203 y 27-6211.

REPRESENTANTES EN EL INTERIOR: **Bauzas,** Explanada 643, ROSARIO - **Colli,** 9 de Julio 3059, MAR DEL PLATA - **Navarro,** Buenos Aires 163, PARANA - **Quero,** Lima 2185, CORDOBA - **Quintana,** Olascoaga 1438, MENDOZA - **A. Guinea,** Pueyrredón 544, RESISTENCIA - **Fuch,** Muñecas 260, TUCUMAN - **Reta,** Azara 677, MISIONES - **Parejas,** Pringles 754, SAN LUIS - **Fadel,** Tucumán 881, CATAMARCA.

ASEGURE SU COMODIDAD

Haga liviano su viaje, lleve usted mismo estos artículos plegables de fácil transporte.

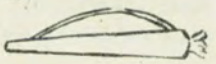


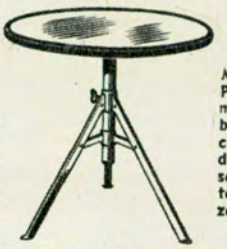
CARPA EXCURSIONISTA de doble techo, confeccionada en lona verde oliva, piso de plástico, mide 1,95 x 1,70 x 1,40, armazón tubular, estacas de aluminio. MUY LIVIANA, para transportar; peso 9 kilos ..... **$ 11.950.–**





SILLITA tubular plegable y lona resistente muy liviana; pesa 2 ½ kg. .. **$ 955.–**





PARASOL portátil, confeccionado en telas color firme, 10 varillas de acero importadas, con funda de la misma tela; diámetro 150 cm. Ideal para llevar a la playa; peso: 2 kg. **$ 1.190.–**

MESITA CAMPING completamente desarmable para sus excursiones; tapa de "Linex", base de chapa estampada, metalizada **$ 1.350**

FACILITAMOS ESTACIONAMIENTO - CREDITOS

BOITANO Y CIA.

BARTOLOME MITRE 854 — T. E. 45 - 6435 - 2484 y 0887



ARNI FILTER

Solución integral para la vida de su motor ISARD

Cualidades del nuevo filtro:

½ litro más de capacidad de aceite en el cárter. Mayor capacidad de filtrado. Mejor refrigeración y, por ende, menor desgaste.

Distribuidor exclusivo en todo el país MOTO A.R.N.I. S.R.L.
RIVADAVIA 10569 - T. E. 64-7465
Línea completa de repuestos y accesorios

ISARD y DE CARLO

FABRICANTES Y DISTRIBUIDORES

FUNKEN CICLO



FUNKEN CICLO... Algo realmente extraordinario es este DISPOSITIVO DE AUXILIO patentado. Es el **único** que hace funcionar el motor con la tapa del distribuidor totalmente comunicada con las bujías empastadas, con el condensador cortado y con el equipo de encendido totalmente mojado. Lo invitamos a SOLICITAR o CONCURRIR a una demostración práctica.

Distribuidor: J. FERRARELLI
Echeverría 21 - Tel. 207-9782 - WILDE

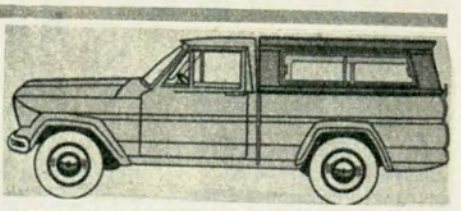
REPRESENTANTES: **Toledo e hijo, Av. 25 de Mayo 292,** LINCOLN; **N. Ciallella H. Banchieri, Sarmiento 524,** CAMPANA. HAY ZONAS DISPONIBLES.



CARROCERIAS MILAN

PARA TODA MARCA Y MODELO DE PICK-UP

AHORA TAMBIEN PARA JEEP GLADIATOR



EN VARIOS MODELOS

UN ACCESORIO IMPRESCINDIBLE

PARA USO COMERCIAL O FAMILIAR

SOLICITE FOLLETOS Y LISTA DE PRECIOS SIN COMPROMISO A VUELTA DE CORREO

FINANCIAMOS EN 10 MENSUALIDADES

BRANDSEN 3739 (Alt. Av. MITRE 3600) **SARANDI - AVELLANEDA** **Tel. 207-8103**

autoclub sugiere

anuncie en AUTO CLUB

La revista de automovilismo y turismo de mayor tirada en América latina.

Sus lectores, los automovilistas y turistas, constituyen el público que más consume por su capacidad adquisitiva.



Fábrica de sillas, sillones y mesas plegadizas para camping y hogar.

"KOLLAR"

Ventas por mayor y al público.

QUEVEDO 3646 - Buenos Aires
(Altura Fco. Beiró 4900)

SERVICE AUTORIZADO

AUTOVOX

ESPECIALISTA EN FIAT

PINELLI

RADIO PARA AUTOMOVILES
Instalación y Venta

SERVICE

MOTOROLA

AUTORIZADO

Avellaneda 1939 - T. E. 66-8972 - ZONA FLORES
DESCUENTO ESPECIAL A SOCIOS DEL A.C.A. Y AGENCIAS FIAT

ANUNCIE EN

AUTOCLUB

SU EXCEPCIONAL TIRADA Y EL ALTO PODER ADQUISITIVO DE SUS LECTORES SON UNA GARANTIA DE EXCELENTE RESULTADO.

NUEVO ESCAPE

JET ABARTH GINO



Warnes 1237 - 54-0383
Cerviño 3102 - 83-0232
Av. Belgrano 3169 - 97-6436
Av. Córdoba 5518 - 772-4625
Olazábal 4877 - 51-5114
Av. Caseros 3749 - 923-6773
Av. Maipú 2949 - Olivos 791-1627

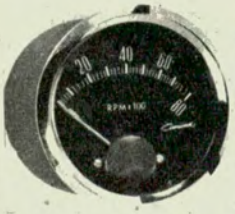
¡¡SILENCIOSO!!

Creado por técnicos italianos
Evite las sanciones del "Operativo silencio"

- **Ahorro de nafta**
- **Mayor desahogo**
- **Más pique**

FIAT 600 - 750 - 1100 - 1500
PEUGEOT 403 - 404
GORDINI - DAUPHINE
DKW - AUTO UNION
BORGWARD - DE CARLO
FORD FALCON

FABRICAMOS CON EXCLUSIVIDAD Y COLOCAMOS EN NUESTROS 7 LOCALES DE SERVICE



¡NO DESTRUYA EL MOTOR DE SU AUTOMOVIL!...

Coloque un Tacómetro Electrónico

Comind

Este cuentarrevoluciones de tablero permitirá a Ud. y a su motor:

a) **Determinar exactamente el número de vueltas en su valor de óptimo funcionamiento, impidiendo su paulatina destrucción.**
b) **Aprovechar al máximo su potencia y obtener el correcto asentamiento de cada una de sus partes, disminuyendo el consumo de aceite y combustible.**
c) **Prolongar su vida útil y eficiente, eliminando gastos de mantenimiento y ajuste.**
d) **Realizar "rebajes" de velocidad sin peligro de pasarlo de vueltas y efectuar los cambios de marcha adecuadamente.**

INSTALACION SENCILLA, EN O SOBRE TABLERO.
CUADRANTE ILUMINADO - MODELOS PARA GENERADORES, MAQUINAS AGRICOLAS, AVIONES, LANCHAS, etcétera.

GARANTIA ESCRITA POR UN AÑO

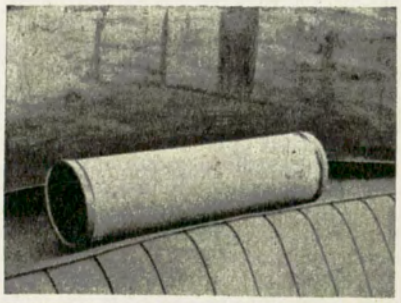
COMIND S.R.L. - Avda. Córdoba 1513 - 4º Piso - Tel. 34-5215 Buenos Aires.



AUTEC S.R.L. presenta su Heladera Automática para automotores y lanchas **"CONGELAIRE"**. Funciona con el motor y en pocos minutos baja la temp. a 3 ó 4 grados. No consume electricidad; fabricada bajo licencia norteamericana. Garantía escrita por 5 años; sólida, perfecta aislación, colocación sencilla por su mecánico o en nuestros talleres; puerta con cerradura. Med. est. alto: 19,5 cm, ancho 39 cm, prof. 28,5 cm. Med. int. 12, 33,5 y 21,5 cm.

AUTEC S. R. L. AYACUCHO 989. Tel. 41 - 0094

La firma TUPAN **Argentina está realizando un verdadero récord de ventas de este novísimo** Difusor Amplisónico **que es ya un producto tradicional en los EE.UU. y Europa. Se trata de un bafle acústico que reemplaza con amplias ventajas al ya superado parlante posterior** reduciendo los costos de instalación **y confiriendo al sonido una** muy alta fidelidad tonal. **Es también muy difundido su uso como** parlante portátil **para camping; además, aplicado a cualquier tocadiscos, radio portátil, televisor, cambiador o grabador, logra un fabuloso sonido de gran volumen y acústica perfecta.**
Envíos al interior previo giro. Distribuidores exclusivos: **MARIANI Hnos,** Lisboa 873, **C. FEDERAL,** Teléfono 64-6759.





GAMUZAS PARA LIMPIEZA

Directamente de CURTIDURIA MILAN

cm	c/u
73x57	$ 380
68x53	„ 330
63x47	„ 290
58x42	„ 250
53x37	„ 210
48x37	„ 160
40x30	„ 85

Los pagos, con cheque o giro, a la orden de EUGENIO MILAN e HIJO. Agregar $ 30.— para franqueo certificado.

CONSULTE PRECIOS POR CANTIDAD

Brandsen 3457/61

Sarandí (Avellaneda), Provincia de Buenos Aires, Tel. 207-7927

MESA PLEGABLE REPOSERA PLEGABLE. CUNA PLEGABLE

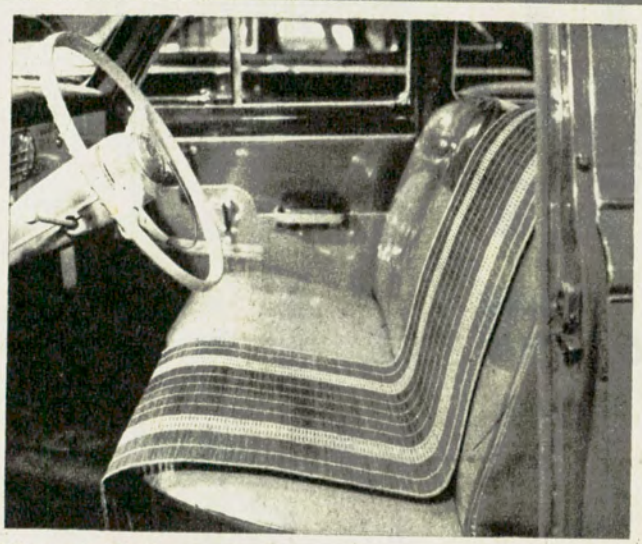


FA-MET S. R. L., Jean Jaurés 3759 T. E. 208-7772 (Valentín Alsina - Lanús) Prov. de Bs. As., presenta su marca "MULTI-FORM" para: Reposeras, cunas, mesas, baños de sudación, piletas de natación, sillas de comer para bebés, **en su sistema exclusivo de forma PLEGABLE** y garantizados por 3 años.
Estos artículos, canjeables entre sí, nuevos o usados, resultan ideales para ubicar en coches, dptos., casas de fin de semana, etc. por ser PLEGADIZOS.

MESA PLEGABLE tipo libro-ratona Med. cerrada 50 x 70 x 20 c. abierta 1 m. x 70 c. Sistema de patas telescópico a 2 alturas-normal: 0,75 c., ratona: 0,40 c. 3 años de garantía Forrada en hermosos plásticos garantizados contra fuego.

REPOSERA: de 2 m x 0,60 x 0,15 - PLEGABLE. Se convierte en cama, sot-hon, silla, banqueta; en hermosas telas plásticas, c/bolsillos, muy liviana y transportable.

CUNA PLEGABLE, apta hasta 1,50 m de largo, c/mosquitero, colchón y almohada de gomapluma, bolsillos p/pañales y mamadera, involcables. Adaptable a catre de baño de 0,60 x 0,50 x 0,40 m.



El regalo ideal para el automovilista. Novedosa estera para auto, exclusiva de PAL-TEX, **para manejar cómodo y fresco este verano...** colocada sobre el asiento, aísla totalmente el calor del tapizado. Está confeccionada con finísimos palillos de madera pulida, unidos con hilos resistentes. Color natural para armonizar con el interior de su automóvil: **$ 750.— c/u.**

PAL-TEX S.R.L., Sanabria 1930, Bs. As. Tel. 67-5519/9067

TAPAUTO "BRUNO"

DESDE $ 3.000 Patente Nº 172.346

Confeccionado con las mejores telas del país, revestidas con policloruro de vinilo importado. Cosido a máquina y soldado 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.

FABRICADO 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



El hoy elevado costo de una batería de auto, induce a los usuarios a un esmerado cuidado de la misma. El **AGUA DESTILADA "65",** la primera en el país presentada en sachets **inviolables con tapa,** es la garantía de mejor cuidado y duración máxima de su batería. Producida y distribuida exclusivamente en toda la República por **MOVILEM-PLASOL. S. R. L.** Serrano 423-25 Bs. As.

CAMINO A LA LUNA

Si todos los automotores de los Estados Unidos fuesen colocados uno detrás de otro, paragolpes contra paragolpes, formarían una línea continua suficientemente larga para llegar a la luna.



Croquis, más que mapa, confeccionado en 1612 por Ruiz Díaz de Guzmán. Si bien carece de la exactitud de los trabajos modernos del género, revela el espíritu investigador y serio de su autor.

LOS SALTOS DEL MOCONÁ

PROYECTAN SU TRANSPARENCIA NEBLINOSA SOBRE EL FONDO VERDE DEL ESCENARIO TROPICAL

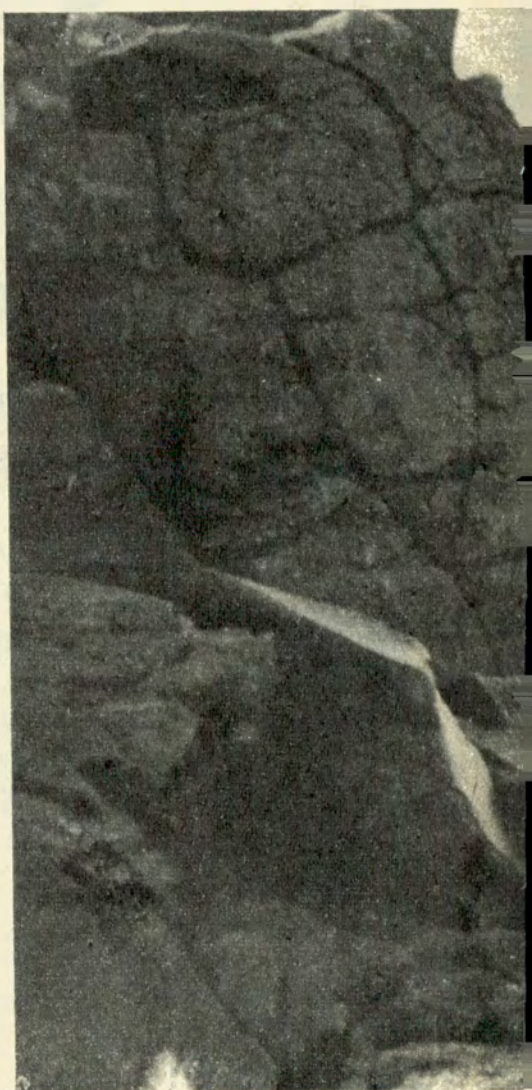
Por JULIO A. TAVELLA

Para AUTOCLUB

EN un interesante folleto publicado en 1962 por Marcos Kaner, conocimos algunas concretas referencias sobre el Moconá, saltos de agua de notable esplendor ubicados en el ángulo oriental del territorio misionero.

El lugar es actualmente casi desconocido, a causa de las dificultades del acceso terrestre. Sólo luego de varias horas de navegación en frágiles "caícos", superando riesgosas correderas, es posible llegar a ese escondido rincón, de tan desbordante y tropical belleza.

Durante meses se había buscado información fehaciente en relatos y mapas de la región, inclusive del sur de Brasil. Ni siquiera el Atlas Geográfico Militar daba cuenta de la existencia de tal lugar, región o accidente geográfico. Un mapa turístico de la provincia de Misiones fue —cartográficamente— el primer indicio cierto de su correcta ubicación. Desde luego, no significa esto que el Moconá fuera totalmente olvidado... De tanto en tanto algún expedicionario vocacional, algún buceador de las bellezas de la selva habíase aventurado por sus viricuetos verdes para gozar de la contemplación, en soledad, de tan insólito espectáculo. Es precisamente este relato de Kaner el producto de una





Por primera vez cámaras fotográficas, filmadoras y grabadores de sonido, conducidos por el prof. Díaz, han traído a la civilización los destellos de las luces irisadas del Moconá, los colores de sus pájaros, el verdor de su fronda tropical, el canto de sus aves y el rumor de sus aguas desmelenadas...

•

Tránsito increíble desde el misterio y el olvido por obra de la no menos increíble voluntad de bucear en la belleza, que a raudales desborda por los confines del Río Uruguay.



ños de Río Grande del Sur y Santa Catalina, a más de 2.000 metros sobre el nivel oceánico.

Su trayecto inicial en medio de la selva es un sinuoso serpenteo en cuyos recodos asoman pintorescas poblaciones, rodeadas de la verde espesura que las desborda. Pleno panorama tropical.

No bien el Uruguay se acerca al territorio mesopotámico, a la altura de la desembocadura del Pepirí-Guazú, su inmensa mole se convulsiona, desplomándose en un gigantesco desnivel de más de tres kilómetros de extensión lateral.

Las recíprocas influencias entre Brasil y la Argentina se traducen fielmente en el típico folklore de la zona del Moconá; fuente originaria de temas e inspiraciones de nuevo acento que (como el "gualambao"), sin dejar de ser litoraleños, tienen no obstante, la cadencia rítmica y los signos telúricos de un hallazgo total



experiencia casi personal, al estilo de los caminantes de épocas remotas que "sentían" el turismo como medio de procurarse satisfacciones estéticas, recorriendo el país o una región en actitud totalmente contemplativa, alejada de toda intención gregaria.

Un oportuno cambio de opiniones con el autor de dicho folleto, dejó establecida la certeza absoluta de que Moconá era mucho más que un simple hito geográfico: se estaba ante un nuevo mundo de posibilidades turísticas.

EL RIO URUGUAY Y LOS SALTOS DEL MOCONA

Esta extensísima vía fluvial tiene sus nacientes en la Sierra do Mar, en los límites de los estados brasile-

ANTECEDENTES HISTORICOS

El análisis de los antecedentes de una prolongada disputa territorial por el dominio de la zona oriental de las Misiones, originada como consecuencia de la confusa interpretación y aplicación del Tratado de Tordesillas, de la Bula Papal de 1493 y otros instrumentos del derecho que regularon las relaciones internacionales de España y Portugal, llevó, por vías incidentales, al conocimiento de algunos episodios relacionados con el "gran salto", así denominado en aquellas remotas épocas.

Tiempo después, este enojoso diferendo se trasladaba por herencia a los gobiernos de la Argentina y Brasil,



LUSTRA MEJOR!

AUTOMOVILES
HELADERAS
MUEBLES
LAVARROPAS
ETC.

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

Grumete

LIMPIAMANOS 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. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR



Fornidos brasileños en sus "caícos" fueron los mejores guías para llegar al Moconá, luego de largas horas de navegación desde la población argentina de El Soberbio.

no bien éstos se liberaron del yugo peninsular.

Los diversos estudios y mediciones geodésicas realizados por las comisiones de límites; la esporádica frecuentación del territorio en litigio; las incursiones furtivas, y aun las actividades depredatorias incontroladas, fueron dando cuerpo a esta vieja historia que hoy sale a luz merced a este "redescubrimiento" del Moconá.

En 1892, el entonces ministro plenipotenciario de nuestro país, doctor Estanislao Zeballos, presenta al presidente de los Estados Unidos de América —árbitro de esta cuestión— un valioso y documentado alegato cuyas innumerables constancias sobre particulares aspectos del pleito fueron decisivamente útiles para orientar la expedición al Moconá. Esta fue organizada por el gobierno de Misiones con la cooperación de la Universidad de La Plata, en particular del Gabinete de Medios Audiovisuales del Colegio Nacional dependiente de ella.

Otra de las referencias tomadas en cuenta fue un antiquísimo mapa de Ruiz de Guzmán, que data del año 1612. En él se consigna la existencia de una colonia indígena hispánica, de indios tobacos, no lejana del vértice territorial enmarcado por la confluencia de los ríos Pepirí-Guazú y Uruguay, actual límite entre la provincia de Misiones y el estado brasileño de Santa Catalina. Dicho lugar —así lo dice el mapa de Ruiz de Guzmán— era entonces frecuentado por buscadores de oro.

Según la interpretación de la tesis argentina defendida por el doctor Zeballos, el mencionado Pepirí Guazú no era otro, en verdad, que el Guarumbaca, curso de agua de menor volumen. Algunas pocas similitudes topográficas y otras referencias circunstanciales cuyos verdaderos méritos no fueron convenientemente evaluados en ese momento, permitieron la certificación de un error geográfico, cuya consagración arbitral significó para nuestro país la pérdida de muchos kilómetros cuadrados.

LA OBRA CIVILIZADORA DE LAS MISIONES JESUITICAS

Es menester referir aquí la importante obra de las Misiones Jesuíticas, haciendo mérito de algunas circunstancias fundamentales, tales como su acción evangelizante y civilizadora, su tenacidad indomable, defendiendo con uñas y dientes sus obras y sus derechos frente a la sis-

En el exacto lugar en que el Pepirí-Guazú lanza su torrente en el Uruguay, formando un sesgado desnivel de más de 3.000 metros de extensión lateral, ahí se sitúa el Moconá con sus siete saltos de indescriptible belleza.







temática hostilización de portugueses y "bandeirantes". Episodios que la historia registra entre los más dramáticos de la época de la conquista y colonización de los pueblos americanos.

En nuestro caso ellos también han servido para la elucidación de algunos aspectos confusos, y para el mejor conocimiento de la región, en tanto ella fue centro de actividades y operaciones efectuadas por los litigantes.

EL IGUAZU Y EL MOCONA

No es del caso imaginar posibles parangones. Los indiscutidos títulos del Iguazú, que afincan en los voluptuosos matices de su esplendor, en la plasticidad casi coreográfica de sus 275 saltos, no pueden empañar la majestuosidad del Moconá, densa cortina que, como un inmenso telón de 3.000 mts. de ancho proyecta su transparencia neblinosa sobre el fondo verde del escenario tropical.

Son ambos, por el contrario, dos colosos que la Providencia ha querido reunir en suelo misionero como guardianes de ese simbólico pórtico de la belleza argentina que es la Mesopotamia.

El gobierno de la Provincia de misiones está proyectando, en estos momentos, un vasto plan promocional para el Moconá, que incluye la realización de obras fundamentales para el equipamiento turístico. Se contempla, asimismo, la creación de una Reserva o Parque Provincial del Moconá.

El paisaje y el hombre, el actor y su escenario, forman en el Moconá una identidad definida, aun por encima de las fronteras y de las razas.

Como fehaciente documentación de los valores estético-turísticos del Moconá han quedado dos valiosos elementos: una película y un relato audiovisual que consta de 200 diapositivas en color, con sonidos ambientales, fondos musicales y locución explicativa que servirán, sin duda, para la mejor difusión de las bellezas del Moconá, ya incorporadas con títulos supremos al inmenso acervo de los panoramas argentinos. •

5.000 clientes satisfechos son la mejor propaganda

AUTOMOVILES ALVEAR

600-D FIAT 1500 gran clase

CONCESIONARIO

AVDA. ALVEAR 1810 - AVDA. DIAZ VELEZ 4244

POLUX

LAS AUTOPISTAS DE ACCESO AL GRAN BUENOS AIRES

SOBRE ESTE TEMA PRONUNCIO UNA CONFERENCIA EL INGENIERO LAURO OLIMPIO LAURA

POR considerarlo de interés reproducimos la conferencia pronunciada por el ingeniero civil Lauro Olimpio Laura en el Rotary Club de Buenos Aires, sobre el tema: "¿Por qué es indispensable construir las autopistas de acceso al Gran Buenos Aires?". El Ing. Laura ha desempeñado importantes cargos en la Dirección de Puentes y Caminos de la Provincia de Buenos Aires, en la Municipalidad de la Ciudad de Rosario, en la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y en la Dirección Nacional de Vialidad, y es autor de numerosas publicaciones sobre temas viales y de tránsito. El texto de la disertación es el siguiente:

A medida que el aglomerado bonaerense continúa su desbordante crecimiento demográfico —estimulando un proceso de desarrollo concurrente en el Comercio y la Industria— los problemas de tránsito se agudizan engendrando una serie ininterrumpida de interferencias que culminan con la congestión y se transforman en un factor altamente negativo para la economía de la ciudad.

El tránsito del Gran Buenos Aires en 1962 fue prácticamente cuatro veces mayor que el de 1936.

Ahora bien, si el problema se analiza con visión de futuro y se predice el alcance del mismo fenómeno a contar de 1962 y en un período prudencial de 25 a 30 años —de manera que pueda asociarse el de vida útil de las obras que sea necesario realizar—, se llega a las siguientes conclusiones:

Las curvas representativas de la población de la Capital Federal y del Gran Buenos Aires, en el período 1914-1962 ofrecen un franco contraste, pues la población del Gran Buenos Aires crece más rápidamente que la de la Capital Federal, siendo esta una de las causas principales de las grandes corrientes de tránsito que se generan desde y hacia el centro del núcleo urbano. Pudiendo aceptarse con criterio restrictivo que la población del Gran Buenos Aires que, en 1962 ascendía a casi 6.800.000 habitantes, alcanzará en 1990 aproximadamente 11.200.000.

Otro de los factores concurrentes más significativos fue el del aumento registrado en los automotores patentados, que en 1962 sumaban cerca de 430.000 unidades; debiendo señalarse que la relación entre éstos y la población proporcionó índices muy significativos, pues de 1 automotor cada 30 personas en 1954, se pasó a 1 cada 16 en 1962.

En el aumento gravitó en forma decisiva el automotor fabricado en el país, pudiendo admitirse, en base al análisis de la variación operada en dicho índice, que en 1990 el Gran Buenos Aires contará con un automotor cada 4 personas, con lo cual nos habríamos acercado a los valores que ya alcanzaron o se hallan muy cerca de obtener otras metrópolis, por ejemplo: Los Angeles, California: 1 vehículo automotor cada 2,2 personas; Nueva York: 1 cada 4,9 y París: 1 cada 5,9 personas.

Debe destacarse que la relación aceptada de 1 automotor cada 4 personas en el año 1990, equivale a decir que en dicho año se contará en el área del Gran Buenos Aires con 2.800.000 automotores, cifra que supera en casi 6 veces el número de los patentados en la actualidad.

Asociando a los factores señalados el consumo probable de los combustibles, puede calcularse que el tránsito del Gran Buenos Aires expresado en vehíc./km en el año 1990 será 6,6 veces mayor que el registrado en 1962, lo que equivale a decir que los problemas que ahora comentamos se verán agravados en grado superlativo, por cuanto resulta evidente que el tiempo de acción y movimiento del habitante metropolitano aumenta más rápidamente que el crecimiento de la población.

En tal orden de ideas, se acepta que una calle común, que normalmente sirve un tránsito de 500 vehículos por día, es totalmente inadecuada para 5.000 y, que una avenida de dos calzadas separadas para cuatro carriles de circulación es adecuada para un tránsito de 14.000 vehículos y cuando se tienen tránsitos de 40.000 ó más, es económicamente conveniente recurrir a un tercer tipo de arteria, las autopistas, que pueden definirse como arterias de diseño especial, cuyo propósito principal es servir vehículos en movimiento.

Estas últimas tienen un costo de construcción elevado, requieren un mayor ancho de zona de camino y por lo tanto para ser realizadas demandan en la mayoría de los casos expropiaciones, dado que donde son necesarias es donde hay mayor tránsito; o sea, donde generalmente está más poblado o habitado.

Si se analiza la variación de los costos de operación de los vehículos automotores, o sea la inversión que demanda el servicio del capital invertido, los costos de explotación del vehículo y su mantenimiento, se observa que los mismos varían con la velocidad de conducción en el área urbana. Estos costos son muy altos para velocidades muy bajas. Las mismas son, en definitiva, una consecuencia de un número grande de detenciones y nuevas partidas, que originan un mayor consumo de combustible y lubricantes y un mayor desgaste en los neumáticos. Con el aumento del promedio de la velocidad los costos de operación disminuyen, reflejándose de esa manera el flujo de los vehículos en la corriente del tránsito, pero cuando las velocidades sobrepasan los 64 km/h. los costos comienzan a crecer, aunque menos rápidamente de lo que decrecieron y como consecuencia de las mayores fricciones que se producen a velocidades más altas.

En un estudio reciente, que se conceptúa como el más completo realizado hasta ahora sobre este tema y que sirvió de base para la evaluación económica del tránsito en el área de Chicago, se establece la variación del costo del transporte en función de las velocidades medias observadas en el tránsito. Asignando el índice 1 (100 %) a la velocidad óptima de mínimo costo de operación de los vehículos, que fue 40millas/h., o sea 64 km/h; se obtuvo que, para 10 km/h. el costo de operación valía 189 %; para 30 km/h. 122 %; para 40 km/h. 111 %; para 70 km/h. 107 % y para 80 km/h. 121 %.

Ahora bien, si sobre la base del costo del transporte se valorizan el mayor tiempo empleado por el usuario y la mayor posibilidad de accidentes, en el citado estudio, se llega a la conclusión que asignando el índice 1 (100 %) al viaje en una autopista, el efectuado en una avenida urbana cuesta el 183 % y, en una calle común el 233 %.



Adaptando esas conclusiones al área del Gran Buenos Aires, puede admitirse que el costo de viaje en una autopista con muy pocas posibilidades de accidentes y con un mínimo de pérdidas de tiempo para el usuario del automotor es, en la actualidad para el vehículo medio, del orden de $ 14,00 m/n el vehíc./km, mientras que en la red de avenidas y calles actuales en los momentos de saturación del tránsito, ese costo tiende a duplicarse, para alcanzar en muchos casos $ 28,50 m/n el vehíc./km.

Asimismo, al mayor gasto del usuario por mayor costo de operación y de viaje hay que agregarle el de los mayores recorridos que obligan el conocimiento de otro ya saturado, para evitar la congestión.

Y así, en el estudio realizado en el acceso Oeste, sobre la base de los censos de tránsito, pudo establecerse que —en el tramo comprendido entre Castelar y la avenida General Paz—, diariamente, alrededor de 6.000 vehículos realizaban ya en 1962 un recorrido suplementario de 4 km, desviándose de la ruta obligada para salvar los impedimentos previsibles.

Ese tránsito diario incurría en un mayor costo de operación de los vehículos del orden de $ 300.000 y que equivalían a algo más de $ 109.000.000 anuales.

Sobre la base de estas observaciones y conocimientos, puede afirmarse que el Plan de Autopistas de Accesos en el Gran Buenos Aires y de penetración en la Capital Federal son obras retributivas, cuya ejecución no conviene demorar.

El Plan de Accesos Viales del Gran Buenos Aires se viene realizando por aplicación de los fondos que acuerda la Ley Nacional de Vialidad.

El Plan General de Obras data del año 1939 y es el resultado del estudio de una Comisión Especial que integraron representantes del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y la Dirección Nacional de Vialidad. El esquema inicialmente propuesto no experimentó mayores modificaciones a través del tiempo, salvo la incorporación del Acceso al Aeropuerto, cuya inclusión es posterior.

En grandes lineamientos, el plan comprende: la prolongación de la avenida General Paz a través de los partidos de Lomas de Zamora, Lanús y Avellaneda, creando así el primer anillo de gran circulación del Gran Buenos Aires, para el que se ha realizado una gran parte de las expropiaciones; en la parte Norte, la autopista denominada Acceso Norte, en plena realización; hacia el Oeste, el acceso del mismo nombre, para proporcionar una salida adecuada de las rutas 7 y 5 de vínculo con Luján y Mercedes a través del gran conglomerado que integran los partidos de La Matanza, San Martín, Morón, Moreno y Merlo; de él se ha abierto traza y se espera iniciar las obras en breve término entre Moreno y Luján; más al Sud, el acceso al Aeropuerto, construido en el tramo provincial y realizado parcialmente en la Capital Federal.

En la parte Sud, el acceso del mismo nombre para vincular la zona de Lanús con Puente Alsina, proyecto que aún no ha sido concretado. Y, por último, el acceso Sudeste, de cuyo primer tramo se ha realizado una parte importante de las obras.

El señor presidente, ingeniero Luis Lix Klett, me ha pedido que concrete mi opinión sobre lo que debe hacerse para acelerar las obras iniciadas.

A tal respecto, debo decir que hay dos asuntos fundamentales a considerar:

Uno, de orden económico-financiero, pues, cimo es público y notorio, el organismo vial no recibe en tiempo y cantidad los importes de los impuestos que integran el Fondo de Caminos.

Otro, es de carácter social y se relaciona con la apertura de los trazados, pues se presenta una seria dificultad para liberar de ocupantes las zonas respectivas.

Tal es el caso del Acceso Oeste, en que parte del vecindario se ha nucleado para oponerse a la realización de las obras, a pesar de ofrecerse valores compensatorios para los inmuebles afectados. La solución de este problema estaría en poder ofrecer nuevas viviendas a aquellos que deban ser desplazados; aunque debe señalarse que la Ley de Vialidad, basada en principios constitucionales, autiriza la expropiación indemnizando al expropiado y sin obligaría a darle vivienda.

El problema es real y debe encararse con energía para lograr una solución que defina una política en materia de accesos.

Si la principal dificultad es de carácter



SI... EL AIRE PURO HACE VIVIR A SU AUTOMOVIL!
AIRE PURO, FILTRADO POR

FASFILTER

REVOLUCIONARIO SISTEMA DE FILTRADO DE AIRE
FASFILTER ELIMINA EL 100 % DE IMPUREZAS ACTUANDO EN 3 PUNTOS VITALES DEL MOTOR!

- FILTRO DE AIRE DEL CARBURADOR: Carcasa de entrada tangencial de aire, adaptador y elemento filtrante que elimina las impurezas del aire.
- FILTRO DE AIRE PARA TAPA DE CARGA DE ACEITE: Réplica en miniatura del filtro del carburador, que impide la entrada de las impurezas del aire al cárter y mejora la ventilación.
- TOMA DE VAPORES O NEBLINA DE ACEITE: Toma los vapores del cárter y absorbe una neblina de aceite que aglomera la suciedad facilitando su expulsión, impregna el elemento filtrante y lubrica los aros superiores y paredes del cilindro.

FASFILTER RINDE MAYOR KILOMETRAJE, POTENCIA, PIQUE y ECONOMIA!

FASFILTER

Fabricado bajo licencia y distribuido por:
FAS PEPA Hnos. S.A. *Garibaldi 1415 - Lomas de Zamora*
AGENTES AUTORIZADOS
CAPITAL FEDERAL: ENCENDIDO VEGAS S.R.L.: Cabildo 3310 - 70-5378 — LUIS ROBERTO DI GIOVANNI: Garay 2797 - 91-9149 — ALBERTO J. ARMANDO S.A.: Av. La Plata 2933 - 91-6071 — **AVELLANEDA:** ANGEL DI GIANNI: Mariano Acosta 330 - 22-0929 — **LA PLATA:** E. PUEL y J. Lombardi: Calle 48 Nº 789 - 2-3950 — **LANUS:** AUTOLANUS S.A. (Conc. IKA): Av. Pavón 3343 79 - 206-5516 — **HAEDO Y RAMOS MEJIA:** L. MASCAMBRUNI Y Cía. S.R.L.: Rivadavia 15450 - 658-4954 — **MAR DEL PLATA:** EL PALACIO DE LAS JUNTAS S.R.L.: San Luis 3131 - T.E. 3-0691 — **TANDIL:** ESTABLECIMIENTOS METALURGICOS VALENT S.C.A.: Garibaldi 370 — **TRES ARROYOS:** ANTONIO DUCA: Pueyrredón 164 — **BAHIA BLANCA:** ELIAS ETMAN: Chiclana 653 - T.E. 2-5053 — **JUNIN:** CASTELLAZZI Hnos. S.R.L.: Bmé. Mitre 100 - T.E. 1178 — **BRAGADO:** RIANO Y Cía. Av. Pellegrini 2015 - T.E. 169 — **GENERAL PICO (LA PAMPA):** JUAN FERRARIS E HIJOS S.R.L.: Calle 19 y Av. San Martín - T.E. 717 — **CORDOBA (Ciudad):** ORFILA Y MAGRIS S.R.L.: Libertad 171 - T.E. 5498 — **RIO CUARTO:** JOSE J. SANCHEZ: H. Yrigoyen y Alsina - T.E. 1732 — **MENDOZA (Ciudad):** FUSI Hnos.: A. Alvarez 343 - T.E. 1-6681 — GULLE Hnos. y Cía. S.R.L.: José M. Moreno 1439 - T.E. 3-0967 — "LA CASA DEL FILTRO" de P. y F. PALMERO: Av. José V. Zapata 215 - T.E. 3-3345 — **SAN RAFAEL:** OSVALDO MARTINO: Mitre 469 - T.E. 1074 — **SAN JUAN:** LUIS FERNANDEZ y Cía. S.R.L.: Laprida 218/22 Oeste - T.E. 4555 — **GOYA (CORRIENTES):** COFRARO S.R.L. José Gómez 897 - T.E. 430 — **CORRIENTES (Ciudad):** TOMAS PICHIO E HIJOS S.A.: Rioja 774 - T.E. 3589 — **POSADAS (Misiones):** LIZARRAGA Y DURAN S.A.: Av. Uruguay 780 — **PARANA (Entre Ríos):** AUTORECTOR S.R.L.: Gualeguaychú 167 - T.E. 1-1923.

AJUSTE PERFECTO
PRECISION ABSOLUTA
CALIDAD INIGUALADA

COJINETES
Y BUJES

JOHNSON

para motores de automóviles, camiones, ómnibus, tractores, etc., usados por más de 45 años como "equipo original" en los Estados Unidos, se fabrican en la Argentina con el asesoramiento y especificaciones técnicas de JOHNSON BRONZE Co., de Pennsylvania, Estados Unidos.

UNICOS DISTRIBUIDORES

BUXTON S.A.

Posadas 1245 T. E. 42-0091 Buenos Aires

SU NUEVO CITROËN 2CV
COMPRELO EN
ZEN-OLSEN S.A.
CONCESIONARIO OFICIAL

Consulte el PLAN CONFIANZA CITROEN.
Recepción del coche usado.
Amplias facilidades.



EXPOSICION Y VENTAS: CABILDO 1184
SERVICE Y REPUESTOS:
AMENABAR 547 - Tel. 771-1295 y 772-4252

financiero en razón de que Y.P.F. no realiza los aportes financieros al Fondo de Caminos, se deberían estudiar sus costos para precisar en forma difinitiva si el precio de la nafta deja un margen suficiente para cumplir con la Ley de Vialidad.

En estos costos actuales inciden gastos superfluos que la empresa realiza; a título de ejemplo, mencionaré que para el presente ejercicio se han previsto gastos de propaganda por $ 200.000.000.00 m/n. Yo me pregunto: ¿resulta necesaria una propaganda tan costosa para una empresa que tiene prácticamente el monopolio del mercado interno?

Pero, si aun suprimiendo esos gastos y reordenando su administración, no alcanza el precio actual para cumplir con la Ley de Vialidad, debería contemplarse la posibilidad de aumentar el precio de la nafta, incremento que se destinaría íntegramente al Fondo de Caminos. Estoy seguro de que si se hiciera una encuesta entre los automovilistas enfrentándolos ante la disyuntiva de un aumento razonable de la nafta o la paralización del tránsito a corto plazo por falta de las obras indispensables, todos estarían de acuerdo en realizar el sacrificio, porque el automovilista y el transportista saben que lo que no pagan por la nafta lo gastan con creces en detenciones, mayores recorridos, accidentes, etcétera.

La pavimentación de la Ruta Nacional Nº 12

POR medio de una nota dirigida al señor presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, Ing. Enrique J. Laiseca, el A. C.A. solicita la pavimentación de la ruta nacional Nº 12, en el tramo Corrientes-Posadas-San Ignacio-Iguazú, como así también su rectificación a la altura de Puerto Piray, y la construcción de un puente internacional entre Puerto Iguazú (Argentina) y Foz de Iguazú (Brasil).

Para avalar la petición que antecede, las autoridades del A.C.A. destacan que "La provincia de Misiones posee panoramas naturales que se cuentan entre los más hermosos del país, como las cataratas del Río Iguazú, consideradas mundialmente como una de las maravillas de la naturaleza, además de lugares turísticos trascendentes, verdaderas reliquias del pasado, como las ruinas jesuíticas del siglo XVII, y unido a todo ello espléndidos cursos de agua ricos en una ictiofauna favorita de los aficionados al deporte de la pesca, regiones de fauna, selva y flora poco comunes.

"Misiones, tiene, en suma —se agrega en la nota— incentivos que la colocan en un plano turístico preponderante dentro del país. Pero a pesar de ello, esta gran riqueza nacional permanece largamente postergada, al conocimiento y goce popular que merece, por las dificultades de acceso que derivan de la ausencia de una obra vial acorde. En el aspecto económico, esta misma circunstancia es un lamentable factor de desaliento para el productor de la tierra, para el auge de las industrias que se estancan o abandonan por la dificultad del transporte de los productos en forma rápida y económica."

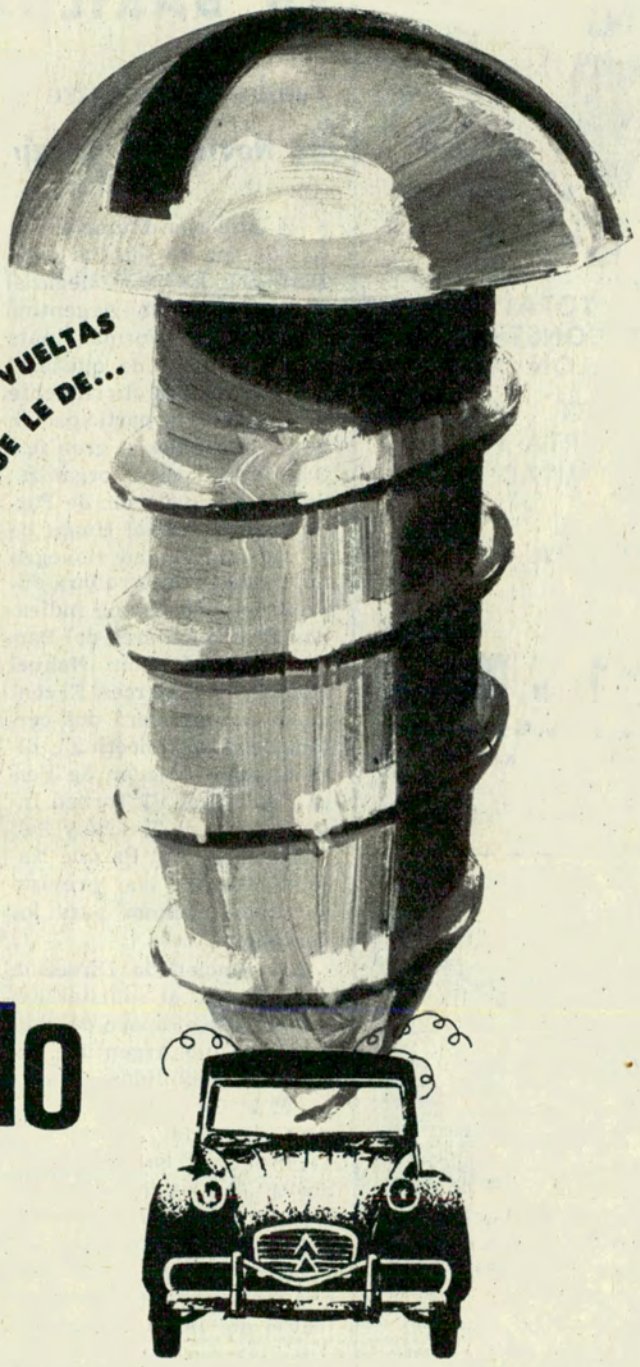
Por último, en la presentación referida se señala que sin la pavimentación de la ruta precitada, "las valoraciones turísticas de Misiones, la riqueza de su suelo, sin más apoyo que unos 70 kilómetros de ferrocarril, nunca podrán brindarse en plenitud a la grandeza nacional en la forma amplia y necesaria que el país mismo justamente reclama."

INAUGURACION DE ESTACIONES ADHERIDAS

El día 18 del mes en curso, se procedió a inaugurar, con la asistencia de los miembros de la Comisión Directiva y autoridades de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, las estaciones adheridas que a continuación se indican:

TAPALQUE (Bs. As.), Organización Bima S.R.L., T.E. 24, Av. 9 de Julio y Udaondo.

GRAL. ALVEAR (Bs. As.), Pedro Juan Nomdedeu, T.E. 22, Av. San Martín y Necochea.



este tornillo no sirve

Por eso mismo, nunca pudo formar parte de un CITROËN. Cada pieza del CITROËN - sin excepción - pasa en fábrica por una serie de severísimos controles - inclusive electrónicos - que eliminan toda posibilidad de error. Esto, no es nada común en la fabricación de un automóvil... Y el resultado es una mecánica con precisión de relojería. Es mecánica CITROËN. Un automóvil sin problemas, hecho para rendir siempre como el primer día. Decidirse por CITROËN es comprobarlo.

CITROËN 2CV

EL AUTOMOVIL INIMITABLE QUE SE ADELANTO A SU TIEMPO

CITROËN ARGENTINA S. A.

Citroën le invita a visitar la Exposición de Siderurgia y Mecánica Derivada. Av. Libertador 2264 - Capital



NUEVO EN ARGENTINA!

TOTAL RECONSTRUCCION DE TALON A TALON

RENDIMIENTO Y ASPECTO DE UNA CUBIERTA NUEVA A MENOS DE LA MITAD DEL PRECIO

TOTALMENTE GARANTIZADA

TYRESOLES

ARGENTINA DE NEUMATICOS S. A.

RAWSON 354 T. E. 88-7207 - 89-9766

UNIDADES KYODO



Fabricado bajo licencia - Industria Argentina

CONTANDOSE ENTRE OTROS:

ANDRETICH Hnos. S.C.C.	Bvard. Lahmann 538	RAFAELA - Santa Fe
A.P.A. S.R.L.	Calle 55 N° 703	LA PLATA
BELL VILLE REPUESTOS	San Martin 423	BELL VILLE - Córdoba
ESCOLAR & LEVINTON	Rivadavia 2 esq. Rawson	SAN JUAN
HARMA S.R.L.	Brandsen 14	BAHIA BLANCA
INCEA S.R.L.	Bolivar 665	CORDOBA

Cuando diga luz, piense en KYODO, y al tener KRYPTON, tendrá todo.

FIESTA DE LA PESCA EN BARILOCHE

Tendrá lugar entre el 21 y el 29 de Noviembre próximo

LA Dirección Municipal de Turismo de San Carlos de Bariloche, ha hecho llegar al Automóvil Club Argentino una invitación formal, junto con sus deseos de que esta Entidad adhiera oficialmente y promueva la participación de sus asociados al gran festival de la pesca, organizado por la Asociación de Pesca y Caza Nahuel Huapi de la hermosa ciudad ríonegrina, y que se desarrollará durante los días arriba indicados, dentro del área del Parque Nacional Lanín, Nahuel Huapi y Los Alerces. El concurso comprenderá dos certámenes: un "meeting", dice la comunicación, de Pesca Libre y el VI Torneo Internacional de Trucha y Salmón, dentro del Parque Nahuel Huapi. Ha previsto atractivos premios para los vencedores.

La mencionada Dirección de Turismo, al solicitar expresamente el apoyo del Automóvil Club Argentino, sugiere la posibilidad de que aquél se concrete de la manera siguiente:

1) Promover entre sus asociados la organización de una caravana de automovilistas que participarán de los torneos de pesca, la que partirá desde nuestra Sede Central el día 18 de Noviembre próximo, con destino a San Martín de los Andes, trayecto que se cumplirá en dos o tres etapas, para iniciar el día 21, en esa forma, el recorrido para la pesca programada para el "meeting".

2) Difundir un concurso abierto de tipo "acertijo", instituido por la Dirección Municipal de Turismo de Bariloche, exclusivamente para turistas, "y que consistirá en predecir cuál será el peso en kilos y gramos de la pieza mayor que se capture en el "meeting". Y/o en el VI Torneo Internacional. El ganador será premiado con una excursión a Bariloche de una pareja, estadía en hotel de primera categoría durante una semana y un lote de terreno con título definitivo de propiedad, ubicado en lugar panorámico de los alrededores de la ciudad.

Las Comisiones Asesoras de Pesca, Recreos y Campamentos y de Turismo Nacional e Internacional, que presiden los señores Esc. Roberto V. Vitale y Dr. Plácido Seara, respectivamente, se han abocado al estudio de la interesante iniciativa de la Dirección Municipal de Turismo de San Carlos de Bariloche, para poder prestarle el debido apoyo.

MOVIMIENTO DE FILIALES Y DELEGACIONES

NUEVAS AUTORIDADES DE LA FILIAL JUJUY DEL A.C.A.

Presidente: Dr. Eduardo Uriondo Tochón; Vicepresidente: Sr. Pedro Mario Campos; Secretario: Ing. Agr. Victorio C. A. Cosentini; Tesorero: Sr. Manuel Víctor Bárcena; Vocales Titulares: Dr. Juan Antonio Roques, Dr. Rafael Hugo Reyes y Arq. Antonio Montiel Piñera; Vocales Suplentes: Sr. Manuel d'Oliveira, Sr. César Augusto Aguiar y Sr. Manuel A. Soler Aleu.

Y UD. POR QUE NO VIAJA?

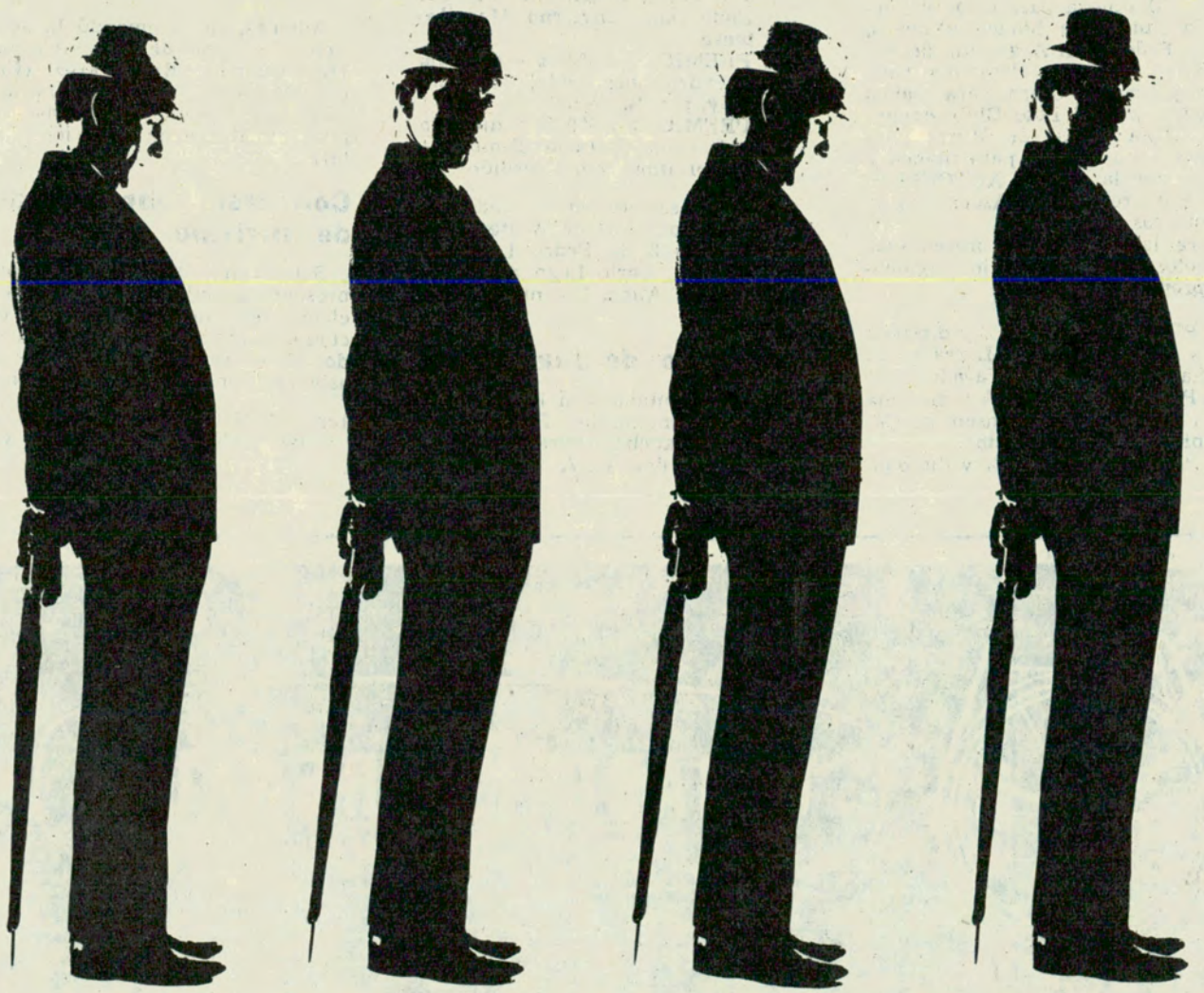
EUROPA CABE EN UN BREVE SUEÑO.
QUE SEGURAMENTE TIENE UD. EN SU BOLSILLO.
ASI DE FACIL ES VIAJAR A EUROPA, VISITAR EUROPA,
VIVIR EUROPA, CON LAS **EXCURSIONES PERSONALIZADAS** DE
AEROLINEAS ARGENTINAS

EUROPA EN COMET 4 Y TODOS LOS GASTOS INCLUIDOS A PAGAR
EN 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11... 12 MESES Y EN MONEDA ARGENTINA.
EN UN SUEÑO. EN SU BOLSILLO.

AEROLINEAS ARGENTINAS

SU COMPAÑIA

"SU ATENCION POR FAVOR...!" AEROLINEAS ARGENTINAS INFORMA:
SU AGENTE DE VIAJES ES SU MEJOR GUIA.
CONSULTELO Y COMPRELE YA MISMO "SU" EXCURSION.



cicero publicidad 758

RESULTADO DE LOS TRES CONCURSOS AUSPICIADOS POR EL A. C. A.

COMO es de pública notoriedad, por iniciativa de la Comisión de Cultura y con el auspicio de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, se han efectuado tres importantes certámenes que, con el denominativo común de "Sexagésimo Aniversario", han abarcado la fotografía artística, la pintura y el periodismo en la especialidad turística.

Publicamos seguidamente los resultados generales de esas tres competencias.

Concurso de fotografía artística

De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del V Concurso Fotográfico del Automóvil Club Argentino "Sexagésimo Aniversario", se expidió el jurado integrado por el Sr. Castellanos Esquiú, para fotografías en color, y el Dr. Emilio L. Villarroel en blanco y negro, por la Comisión Directiva del A.C.A.; Hugo Villanueva para color y Fernando Luis para blanco y negro, por la Federación Argentina de Fotografía; Celestino Perassolo para color y Rómulo Otero, para blanco y negro, por el Foto Club Argentino; Ulyses Petit de Murat para color y Lino Palacio para blanco y negro, por la revista AUTOCLUB, y N. Fumarola por la Asociación de Reporteros Gráficos.

Para las fotografías presentadas en color se otorgaron los siguientes premios:

1er. PREMIO: $ 20.000 % y diploma a Judit Figueroa Larrain, de San Miguel, por "Varados".
2do. PREMIO: $ 15.000 % y diploma a Osvaldo A. Jorgensen, de Capital, por "La vuelta".
3er. PREMIO: $ 10.000 % y diploma a Victorio Tomassone, de la ciudad de Resistencia, por "Paso Patria".
4to. PREMIO: $ 5.000 % y diploma a Norberto H. Linzuain, de Capital, por "Otoño".
5to. PREMIO: $ 5.000 % y diploma a Adolfo H. Venturini, de Capital, por "Quietud".

Además, se recomendó la adquisición de obras de Osvaldo A. Jorgensen (Capital) y Juan Ernesto Riez (Capital).

Sobre las fotografías presentadas en blanco y negro, se otorgaron los siguientes premios:

1er. PREMIO: $ 20.000 % y diploma a Feliciano O. Jenamart, de Avellaneda, por "Tradición Boquense".
2do. PREMIO: $ 15.000 % y diploma a Eduardo Riggio, de Mar del Plata, por "Presagio".
3er. PREMIO: $ 10.000 % y diploma a Eduardo Riggio, de Mar del Plata, por "Invierno Marplatense".
4to. PREMIO: $ 5.000 % y diploma a Pedro Luis Raota, de Villaguay, por "Quietud".
5to. PREMIO: $ 5.000 % y diploma a Enrique Horacio Temporiti, de Ituzaingó, por "Perdido".

Además, se recomendó la adquisición de fotografías de Walter Katz (Acassuso), 2 de Pedro L. Raota (Villaguay), Carlo Legnazzi (Villa Cabrera) y Alicia D'Amico (Capital).

Concurso de manchas

De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del "Primer Concurso de Manchas sobre Estaciones y Edificios del A.C.A. Sexagésimo Aniversario", se expidió el Jurado integrado por el profesor Domingo Mazzone, por la Dirección General de Cultura; el señor Antonio Abreu Bastos, por la sociedad de Artistas Plásticos y el señor Ovidio H. Salgueiro, por la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino.

Sobre 216 obras presentadas, se otorgaron los siguientes premios:

1er. PREMIO: $ 20.000 % y diploma a Vilma Norma Ojeda, de La Plata, por "Estación Punta Lara".
2do. PREMIO: $ 15.000 % y diploma a Héctor Osvaldo Otegui, de Río Cuarto, por "Contraste".
3er. PREMIO: $ 10.000 % y diploma a Carlos Alberto Liuzzi, de Capital, por "Estación Cabildo".
4to. PREMIO: $ 5.000 % y diploma a Héctor Luis Alvarez, de Ciudadela, por "Automóvil Club".
5to. PREMIO: $ 5.000 % y diploma a Pedro Daniel Pellegata, de San Fernando, por "Olivos nocturno".

Además, se recomendó la adquisición de obras de Renzo Cremona (Río Cuarto), Raúl Pérez (Capital), María E. Sánchez de Paradiso (Capital). Abraham Silberman (Capital) y Margarita Alberici (Capital).

Concurso sobre temas de turismo

Sobre un total de 178 trabajos presentados, cifra que constituye un elocuente índice del éxito del concurso, se expidió el jurado designado en el certamen de referencia, asignando los siguientes premios:

1er. PREMIO: Marcos Soboleosky, de "La Razón", $ 50.000 % y di-

(Pasa a la página 123)



...Con Especificaciones Técnicas!...



Guía MANUAL

DE LA INDUSTRIA Y EL COMERCIO DE AUTOMOVILES CAMIONES Y TRACTORES

CONTIENE:

- AJUSTE DE MOTOR
- SISTEMA ELECTRICO
- TRANSMISION Y DIRECCION
- COMBUSTIBLE Y ENFRIAMIENTO
- SUSPENSION Y ALINEACION DEL TREN DELANTERO
- CARBURACION
- FRENOS
- LUBRICACION

INSTITUTO AMERICANO DE MOTORES S. A.
EDITORES
S. de BUSTAMANTE 877
T. E. 86-4248 - Bs. Aires

MARCAS NACIONALES:
- AUTO-UNION GRACIELA GW
- FIAT
- IKA
- PEUGEOT
- RASTROJERO DIESEL
- SIAM DI TELLA 1500
- VALIANT V 200

MARCAS NORTEAMERICANAS:
- FORD
- CHEVROLET
- DODGE
- PLYMOUTH
- DE SOTO
- PONTIAC
- BUICK
- STUDEBAKER - ETC.

SOLICITE SU EJEMPLAR UTILIZANDO ESTE CUPON

Sres. INSTITUTO AMERICANO DE MOTORES, S. A.
S. de Bustamante 877 - T. E. 86-4248 - Bs. Aires

Adjunto la suma de $ 950.— m/n. en _____ *importe*
(cheque, giro postal, bancario, etc.,)
de un ejemplar de la GUIA y MANUAL-ANUARIO de la Industria y el Comercio de Automóviles, Camiones y Tractores, edición 1963-64, que deberán remitirme a:

NOMBRE _____ LOCALIDAD _____

CALLE _____ Nº _____ PROV. _____ F.C. _____

AC

LA NUEVA LEGISLACION EN MATERIA

Por DR. VICTOR L. CINOLLO VERNENGO

Para AUTOCLUB

Publicamos a continuación una interesante colaboración del doctor Víctor L. Cinollo Vernengo, en la que se alude al problema de las infracciones a las disposiciones de tránsito y se comentan las innovaciones introducidas en la legislación penal española que serán aplicadas a partir del 1º de enero próximo.

PENALIDADES Y DELITOS

Trata separadamente el ordenamiento penal, el procesal penal, el civil y el procesal civil, estableciendo además, el seguro obligatorio y la creación de un Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación. Destácase no sólo por la severidad de sus sanciones, sino por la inclusión como delitos, de ciertos hechos que en algunos países como el nuestro, sólo configuran meras violaciones a las ordenanzas municipales.

Distingue entre delitos provocados por una conducción temeraria o por infracción a los reglamentos de tránsito. La simple conducción de un vehículo de motor con temeridad manifiesta, poniendo en concreto e inminente peligro la seguridad de la circulación y la vida de las personas, su integridad o sus bienes, basta para que su autor sea reprimido con pena de multa de 5.000 a 50.000 pesetas (11.000 a 110.000 pesos de nuestra moneda, aproximadamente, según el cambio actual) e inhabilitación especial para conducir de dos meses a un año Si de dicho comportamiento resultare muerte, la pena será de prisión menor y anulación del registro con inhabilitación para obtenerlo por tiempo de tres a ocho años. También sanciona con prisión menor y anulación del permiso cuando resultare la incapacidad permanente de la víctima, aunque el impedimento para obtenerlo sólo alcanza a cuatro años. Se aplica arresto mayor e inhabilitación para conducir hasta tres años, si el hecho produjere lesiones. La anulación del registro obliga al sancionado, a rendir todos los exámenes como si nunca hubiera obtenido el registro habilitante.

Considera delitos provocados por infracción a los reglamentos, cuando el autor manejare sin el debido cuidado y con violación de las normas de la circulación. En esos casos la pena corporal es de arresto mayor si resultare la muerte o la incapacidad permanente de la víctima y de multa, si fueran lesiones, aplicando como accesoria, la inhabilitación para conducir hasta un término de cuatro años.

Conduciendo bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, aunque no causare víctimas, se hace pasible el autor de una multa de 5.000 a 25.000 pesetas e inhabilitación de uno a tres años. Sanciona con multa de 5.000 a 15.000 pesetas a quien

AUTOMOVILISTA

RECTIFIQUE INTEGRALMENTE SU MOTOR: UN ANTICIPO Y DIEZ MENSUALIDADES

- TRABAJOS GARANTIDOS POR ESCRITO
- MATERIALES DE PRIMERA CALIDAD
- BALANCEO ELECTRONICO EN TODOS LOS MOTORES
- 400 MATRICES ORIGINALES PARA ARBOL DE LEVAS
- TRATAMIENTOS Y BAÑOS ESPECIALES
- MOTOR ASEGURADO EN EL CICLO DE RECTIFICACION

ORGANIZACION TARPA

PRIMERA ORGANIZACION ARGENTINA PARA EL REACONDICIONAMIENTO INTEGRAL DE MOTORES

MARIANO ACHA 1669 CAPITAL

T. E. 51-4380/5291

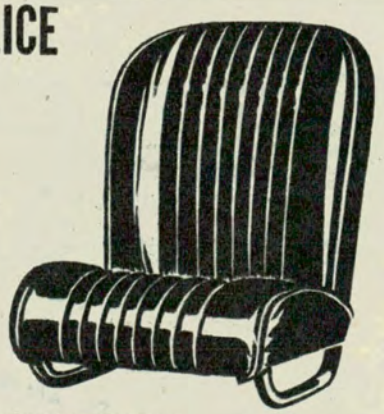
PERSONALICE SU FIAT

con FUNDAS SPORT

- anatómicas -

EN EL ACTO

$ 5.900.-



Confeccionadas con

Telgo-plast

y mullidos rellenos de

Telgo-pren

También fundas cristal a $ 1.900.-

"Funda-Sport"
J. E. Uriburu 750
ESTACIONAMIENTO

La Casa del Auto
San Juan 2876 - Cap.
CERRAJERIA

TEL. 48-9390

Productos de HULYTEGO S.A.

ESPAÑOLA EN DE TRANSITO

condujere sin haber obtenido el permiso correspondiente.

El que perturbare gravemente la seguridad del tráfico o de igual modo pusiese obstáculos a la circulación de vehículos de motor, con peligro para las personas o bienes, es castigado con la pena de arresto mayor o multa de 5.000 a 50.000 pesetas. Si a consecuencia de tales conductas sobreviniere algún daño, impone la pena señalada en grado máximo, sin perjuicio de la que corresponda por el resultado sobrevenido.

La quebrantación de la condena de anulación del registro para manejar es reprimida con multa de 5.000 a 25.000 pesetas y privación del permiso por un tiempo igual al de la condena quebrantada.

LA OMISION DE AUXILIO

Si bien la mayoría de las legislaciones preveen aunque en forma genérica el delito de omisión de auxilio a una persona herida —la nuestra lo reprime (art. 108 del Código Penal) con multa de 100 a 500 pesos—, la ley que analizamos, lo trata de manera específica, cuando tiene su origen en el uso y curculación de automotores. Aparte de la mayor responsabilidad penal del autor del hecho cuando la omitiese, castiga con pena de arresto mayor y multa de 5.000 a 50.000 pesetas al conductor de un vehículo que pudiendo hacerlo no socorriese a la víctima de un accidente de tránsito, o que siendo solicitado para ello no lo hiciere. La misma pena de privación de libertad impone al dueño o usuario del vehículo que no ordenase al conductor que le está subordinado, la prestación de aquel socorro.

Cuando no sea preceptiva la imposición de la pena en grado máximo, el Tribunal debe graduarla teniendo en cuenta la circunstancia y trascendencia del hecho, la personalidad y conducta del inculpado, la utilización del vehículo como medio de trabajo, así como el socorro prestado a la víctima. Según el Código Penal español la pena de prisión menor es de seis meses y un día a 6 años y la de arresto mayor de un mes y un día a seis meses.

El conductor que ocasionare daño a las personas y/o las cosas está obligado a reparar civilmente el mal causado, salvo que el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado, o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se consideran como casos de fuerza mayor los defectos de éste, ni la rotura o falla de alguna de sus piezas o mecanismo.

Todo propietario de un automotor está obligado a tener un seguro para cubrir la responsabilidad civil y hasta el monto que fijen las reglamentaciones respectivas. Ese seguro no cubre los daños y perjuicios producidos al asegurado, al conductor, al vehículo ni a las cosas transportadas. Lo crea con el fin de proteger a la víctima y no al culpable, teniendo en cuenta que la técnica e incriminación establecida en el ordenamiento penal, elimina todo temor de que el seguro pueda debilitar en el conductor los frenos inhibitorios de la cautela.

ACELERACION DE TRAMITES

A diferencia de lo que ocurre entre nosotros, la víctima o en su defecto los herederos, tienen acción directa contra el asegurador del

RESTAURANT - CONFITERIA - SALON DE TE

RELIEVE



- RESTAURANT RACIONAL
- SERVICIO DE 1ra. CATEGORIA
- MENU INTERNACIONAL
- SALON BAR
- EXPOSICION Y VENTA DE CUADROS
- SERVICIO DE MENSAJEROS
- SERVICIO DE GROOM-CAR
- TELEFONO EN SU MESA
- MUSICA TONADA

PARA SUS RESERVAS
T. E. 49-0126

PARA SU ATENCION
EN EL SALON
T. E. 45-5583/5690

AVENIDA PRESIDENTE ROQUE SAENZ PEÑA 615 - 1er. PISO

vehículo causante del daño y hasta el límite del seguro obligatorio, sin perjuicio de las demás acciones que pudieran corresponderles.

Como servicio dependiente en la Dirección General de Seguros, la ley crea un Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, con autonomía patrimonial y contable, a fin de cubrir la responsabilidad civil de los conductores de vehículos de motor por hechos que hayan producido muerte, incapacidad o lesiones, y cuando el vehículo o conductor causante de ellas sea desconocido, o no esté asegurado, y en general cuando no se produzca por los medios previstos la asistencia e indemnización respectiva.

Una de las facetas más destacables de este ordenamiento es el relativo al procedimiento civil. Tiende a acelerar al máximo los trámites administrativos y judiciales de modo tal que la víctima o sus herederos sean resarcidos de los daños y perjuicios sufridos dentro del menor tiempo posible. Se propone con ello, evitar lo que ocurre aquí, en que la indemnización llega luego de varios años de expedienteo, y por lo general en una moneda de menor valor adquisitivo, pese a que algunos tribunales al fijar su monto suelen tener en cuenta esa circunstancia.

Basta una certificación del juez Municipal, Comarcal o de Paz o de un notario del lugar, detallando las circunstancias del hecho y la valorización de los daños estimados por un perito, para que la víctima o sus herederos puedan reclamar su pago al asegurador. Si éste no estuviera de acuerdo con el monto fijado por aquél, podrá nombrar uno de su parte. Si coincidiera con el del reclamante, el asegurador deberá abonar dentro del perentorio término de ocho días la cantidad resultante. No existiendo conformidad entre ambos, a requerimiento del interesado, el Fondo Nacional de Garantía debe nombrar un perito tercero, quien está obligado a expedirse dentro de los ocho días de notificado de la designación. La indemnización señalada por éste y hasta el límite del seguro obligatorio, deberá ser abonada por el asegurador o el Fondo de Garantía, en un plazo que no exceda de diez días. En el supuesto que éstos se negaran a hacerlo, el dictamen de los peritos será título ejecutivo para demandar judicialmente su cobro, mediante juicio sumario en la forma prevista en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Como decíamos al comienzo, la ley debió entrar a regir a partir del primero de enero último, pero el gobierno, en uso de las facultades de que dispone, resolvió aplazar su vigencia hasta igual día del año entrante. Determinó su aplazamiento el hecho de que el seguro obligatorio, como la creación del Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, importaba un cambio del sistema vigente en el aseguramiento de la responsabilidad civil, y era menester, además, establecer las bases para la elaboración de tarifas y permitir a entidades aseguradoras ajustar su organización a las nuevas exigencias de las respectivas reglamentaciones.

Nuestro país no ha permanecido ajeno al fenómeno que destacamos al comienzo: el desarrollo de nuestra industria automotriz —en otros factores—, ha determinado un pronunciado aumento en la circulación de vehículos de motor, que torna imperiosa la necesidad de incorporar a nuestra legislación un ordenamiento como el reseñado, que no sólo establezca penalidades mayores y un procedimiento más sumario para conseguir la reparación civil de los daños causados, sino que instituya también un régimen de seguro obligatorio e incorpore de manera específica severas sanciones para el supuesto de omisión de auxilio. Figura ésta última de permanente actualidad, y que es motivo de frecuente atención por la crónica periodística. Ultimamente durante la disputa de una carrera, y a raíz del vuelco de uno de los participantes, que ocasionó cuatro muertos y varios heridos, señalaba un vespertino de nuestra ciudad, la actitud de testigos presenciales al no ofrecerse para conducir en sus coches a las víctimas del accidente, muchas de las cuales se desangra-



ban en el lugar, esperando ser trasladados a los puestos sanitarios más cercanos por una ambulancia que debió hacer reiterados viajes con ese objeto. Tal insensibilidad desaparecería si trajera aparejadas sanciones de orden penal. •

INAUGUROSE LA II BIENAL AMERICANA DE ARTE

EN la Ciudad Universitaria de Córdoba quedó inaugurada la II Bienal Americana de Arte, que ha reunido más de trescientas obras de pintores de los diez países de América del Sur.

Al acto, que tuvo lugar en horas de la noche en el pabellón Argentina, asistieron el presidente provisional del Senado, doctor Eduardo Gamond; el presidente del directorio de IKA, ingeniero James F. McCloud; el gobernador de Córdoba, señor Justo Páez Molina; el vicegobernador, doctor Hugo Leonelli; el rector de la Universidad Nacional de Córdoba, doctor Jorge Orgaz; el intendente de Córdoba, doctor Víctor Martínez; los embajadores de Perú, doctor Pedro Ugarteche Tizón; de Colombia, doctor H. Charry Sampers; de Ecuador, doctor Wilson Córdoba Moscoso; de Australia, señor Kevin Toms Kelly; de Suecia, señor Osten Dudborg; el jefe del gabinete del canciller, doctor Carlos Becerra; el subsecretario de Cultura de la Nación, profesor Antonio de la Torre; el agregado cultural de la embajada de Italia, señor Elisario Sillari; el Encargado de Negocios de la embajada de Bolivia, señor Daniel Bedregal; el ministro de Educación de la provincia, doctor Antonio M. Hernández; el jurado de la OEA, señor José Gómez Sicre; el presidente del jurado de la Bienal, profesor Umbro Apollonio; el presidente de la Bienal de San Pablo, señor Francisco Matarazzo, y el director de la Bienal americana, señor Christian Sörenson.

El Gran Premio Bienal Americana de Arte, de 500.000 pesos, fue adjudicado al artista venezolano Jesús Soto, quien, además, obtuvo el Premio Gobierno de Córdoba al mejor pintor extranjero, consistente en una plaqueta de oro. El argentino Clorindo Testa, por su parte, recibió el Premio Gobierno de Córdoba al mejor pintor nacional y el premio especial Plástica Contemporánea.

El número de obras expuestas —más de trescientas— señala la proyección del certamen donde, al caudal de premios instituidos por IKA, se sumaron otros otorgados por el gobierno de Córdoba, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la Argentina, la Dirección Nacional de Cultura y la Municipalidad de la Ciudad de Córdoba, cuyo monto total asciende al millón y medio de pesos.

Refiriéndose a este acontecimiento, considerado como el suceso artístico de 1964 en América Latina, el presidente de la República del Perú, arquitecto Fernando Belaúnde Terry, ha dicho:

"Certámenes como éste constituyen, sin duda, medios eficaces para promover el intercambio cultural en Latinoamérica, porque esta vez en Córdoba se reúne, no tan sólo una muestra de la pintura actual latinoamericana, sino también de su arte popular precolombino en un festival que se extiende a los campos de la música, el teatro y la arquitectura, en un afán esforzado y noble de estimular y difundir las manifestaciones artísticas de América.

"El que tan provechosa tarea sea patrocinada por una firma industrial le confiere un carácter al que no puede dejar de aludirse. Revela que un nuevo espíritu anima a nuestros pueblos y que una concepción profundamente humanista empieza a configurar, para la Patria que todos conformamos, una perspectiva luminosa. Por sí mismo, el desenvolvimiento de la industria ofrece mejores elementos materiales de vida para todos, pero cuando ese desenvolvimiento busca equilibrarse con el de valores no materiales, estamos ante una saludable toma de conciencia de que el objetivo fundamental de toda actividad es el perfeccionamiento completo del hombre."

INAUGURACION DE CONSULTORIOS

Con asistencia de autoridades de la Institución, el Sindicato Argentino de Trabajadores del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO (SATAC) procedió en su sede social, Boulogne Sur-Mer 954, a la inauguración de los Consultorios de servicios odontológicos para sus asociados. Las nuevas instalaciones están provistas de equipos de alta eficiencia, que permiten la atención adecuada del personal del Club que necesite utilizarlos.



BARSLEY

VERANO

SOBRIEDAD
ELEGANCIA



PROVENTAS

BARSLEY PRESENTA EN LAS CASAS DE ARTICULOS FINOS PARA HOMBRES UN EXTENSO SURTIDO EN PULSPORT Y REMERAS

PUBLICIDAD A. C. A.

SEGURO QUE LE CONVIENE

SEGURO DE AUTOMOTORES

PARA AUTOMOVILES DE PROPIEDAD DE SOCIOS O QUE ESTOS TENGAN EN POSESION, TENENCIA O USO EXCLUSIVO

- **ROBO o HURTO:**

$ 8.- ANUALES POR CADA MIL PESOS DEL CAPITAL ASEGURABLE

- **DESTRUCCION TOTAL**
- **INCENDIO**

$ 4 ANUALES POR CADA $ 1.000 DEL CAPITAL QUE SE ASEGURE EN ROBO O HURTO

INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE AUTOMOVILISTICO HASTA $ 300.000.- **GRATIS**

- **RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS**
- LESIONES CORPORALES O MUERTE A PERSONAS
- DAÑOS MATERIALES A COSAS

PRIMA ANUAL, DESDE $ 675.- A $ 1.700.- SEGUN CAPITALES QUE SE ASEGUREN, QUE VAN DESDE $ 100.000.- A $ 500.000.- Y DE $ 30.000.- A $ 100.000.- PARA LOS RIESGOS LESIONES O MUERTE A PERSONAS Y DAÑOS MATERIALES A COSAS, RESPECTIVAMENTE.



SERVICIO DE PREVISION DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

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

RESULTADO DE LOS TRES CONCURSOS

(Viene de pág. 116)

ploma, por "La industria sin chimeneas".

2do. PREMIO: Alberto Borrini, de "El Economista", $ 25.000 % y diploma, por "Influencia del turismo interno en el desarrollo armónico del país".

3er. PREMIO: José Blanco Amor, de "La Nación", $ 10.000 % y diploma, por "Psicología del turista".

4to. PREMIO: Renato Ciruzzi, de "Clarín", $ 5.000 % y diploma, por "Primero conocer al país".

5to. PREMIO: Eduardo Almada, de "El Pueblo", de Zárate, $ 3.000 % y diploma, por "Presencia del río en las rutas del turismo".

MENCION DE HONOR: Haydée Barroso, de "El Mundo", $ 2.000 % y diploma, por "Turismo Argentino hora cero".

MENCION DE HONOR: Concepción Vallecillo, de "La Nación", $ 2.000 % y diploma, por "Turismo y difusión de la cultura en el exterior".

MENCION DE HONOR: Ana Antonia Rivas, de "Noticiero Lowe", $ 2.000 % y diploma, por su trabajo "Un camino diferente".

Además, se dispuso otorgar una mención especial al señor José S. Campobassi, de "La Prensa", por sus trabajos presentados "Neuquén y Río Negro, el encantador país de los manzanos y los lagos" y "La tierra del buen sol y del buen vino, del Desaguadero al Barrancas", ya que si bien no se ajustaron al concepto de "trabajo periodístico", merecieron ese estímulo por la excepcional seriedad y el valioso aporte de sus argumentos.

Integraron el jurado el señor José Treviño, por la Asociación de Periodistas; el señor César Pelazza, por el Sindicato Argentino de Prensa; los doctores Fernando González Canicova y Emilio Luis Villarroel, por la Comisión Directiva del A.C.A. y el doctor Manuel Goldstraj, por la revista AUTOCLUB.

Al acto de la entrega de premios concurrieron el presidente de la Dirección Nacional de Turismo, doctor José Antonio Garayzábal, el vicepresidente de ese organismo, doctor Oscar Bagnardi, el tesorero de la Dirección, señor Enrique Gabriel González Vidal y el asesor del presidente, señor Juan Puertas.

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.

PRESENTARON NUEVOS AFFICHES DE SUIZA

EN el salón Arisatour se presentó una colección de affiches suizos, de los cuales varios estuvieron premiados últimamente en concursos nacionales e internacionales. La mayoría de los affiches expuestos están destinados a la promoción del turismo hacia Suiza. La exposición excluyó los affiches clásicos de Suiza, realizados a base de fotografías de paisajes, limitando la elección a expresiones nuevas de conocidos artistas contemporáneos. Por primera vez en Buenos Aires se exhibieron en esta muestra siete trabajos del artista Hans Flak, de Zurich, creador para la Exposición Nacional Suiza de este año y premiados en una competencia en la que participaron más de quinientos artistas radicados en Suiza.

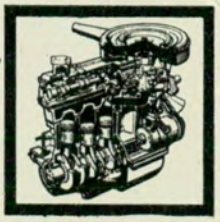
ASI TRASCIENDE UN NUEVO ESFUERZO INDUSTRIAL EN EL PAIS

IIARD ARGENTINA

AL FRENTE con el **ISARD 1204**

EL COCHE QUE FALTABA!





EL COCHE QUE SE AGUARDABA:

4 cilindros • 1.189 c.c. • 63 HP. • Cigueñal apoyado en 5 cojinetes de bancada • Arbol de levas y válvulas a la cabeza • Velocidad: 150 kms. p. h. • Consumo: 100 kms. con 7 lts. • Caja cambio sistema Porsche de 4 velocidades delanteras totalmente sincronizadas • Frenos a discos • Cuenta revoluciones • Resultado:



EL COCHE QUE FALTABA!

VEA EL NUEVO MODELO DE *IIARD ARGENTINA* S. A. I. C. y F. EN SUS CONCESIONARIOS



COCINA DE VUELO

MUY POCOS CONOCEN COMO SE PREPARAN LAS COMIDAS PARA LOS VIAJEROS DE AVION

Por
ADOLFO HAIMOVITZ
Para AUTOCLUB

Servicio de comidas: preocupación de fundamental importancia para las empresas de aeronavegación. Tema, también, de primer plano para los pasajeros. A todo aquel que haya hecho un viaje, largo o corto, en avión, se le ha preguntado sobre los alimentos que se le brindaron a bordo. El cronista sorprendió más de una vez conversaciones en las que se establecía una especie de puja con referencia a la atención a bordo, y en modo principalísimo, sobre los manjares que les habían servido. La buena atención en tal aspecto, es, a no dudarlo, factor importantísimo en el éxito de un viaje. Mientras las turbinas o los motores devoran kilómetros, el pasajero debe ser bien alimentado. Debe sentirse totalmente a gusto. Debe tener la sensación de encontrarse en un lujoso hotel del espacio, donde se hallan al alcance de la mano la mayoría de las comodidades que son propias de los grandes hoteles que tienen sus cimientos sobre la tierra. Las empresas de aeronavegación así lo entienden, y en procura de tal objetivo no omiten esfuerzos. La alimentación del pasajero es motivo de permanente preocupación, concepto que surge luego de haber visitado una *Flight Kitchen* (cocina de vuelo), tratando de hurgar en todos y cada uno de los detalles de su compleja y eficiente organización.

PARA 6 COMPAÑIAS

En un sector del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, ocupando una superficie de 500 metros cuadrados, funciona la cocina de vuelo de Panagra-Pan American, que además de servir a los aviones de esas dos empresas, lo hace también con los de Lufthansa, Iberia, Alitalia y Avianca, en todos y cada uno de sus vuelos regulares. Por otra parte, allí se surte a los aviones de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos que aterricen en Ezeiza y también a los que transportan, en vuelo especial, a altas personalidades mundiales. Tal lo acontecido en ocasión de la visita a la argentina de Eisenhower y la reciente del presidente de la República Federal Alemana, Heinrich Lübke.

Asimismo, esta cocina de vuelo, cuya actividad se prolonga las 24 horas del día, durante los 365 del año, está en condiciones de atender, y así lo hace, lo que llamaremos pedidos de emergencia, como en los casos de aviones que deben aterrizar en Ezeiza sin ser ésta una escala prevista en su plan de vuelo.

COCINA INTERNACIONAL

Los menús que se preparan, responden a lo que se conoce con el nombre de *Cocina Internacional*. Son obtenidos del que es considerado el Vademecum de la Cocina Mundial: *L'Art Culinaire Français*. Contiene, ni más ni menos, 3.760 recetas de afamados *Chefs* de cocina que han sabido hacer las delicias de los pa-



Una parte del equipo humano a cuyo cargo está la confección de los manjares que habrán de gustarse durante el viaje. Algunos de éstos muestran su agradable "estampa", ya listos para ser consumidos.

Todas las observaciones que formula el pasaje son tenidas muy en cuenta en la renovación permanente de los menús y, asimismo, concurren frecuentemente invitadas a comer a esa Cocina de Vuelo, personas de variada condición, con el propósito de ir aquilatando la forma en que reaccionan ante tal o cual servicio. Nos hallamos, en resumen, ante un verdadero laboratorio de comidas.

'ladares más exigentes. En la portada de dicho libro figuran estos nombres: A. Escoffier, P. H. Gilbert, A. Guerot, P. Montagne, H. P. Pellaprat y Urban-Dubois. Para los conocedores, constituyen la quintaesencia en la historia del arte culinario. Su trayectoria está ligada íntimamente al éxito de las más renombradas casas de comida del mundo.

Pero no sólo la ciencia de tan afamados *Chefs* se tiene en cuenta para la confección de un menú de vuelo. Minuciosas observaciones sobre la preferencia de los viajeros, con las correspondientes conclusiones, son factores principalísimos, como lo son también las zonas sobrevoladas y las características de los habitantes de las regiones que pueden proveer pasajeros. Y sobre todo, lo que se ha dado en llamar *Stomach Time* (tiempo estomacal), que se halla íntimamente ligado con el horario de vuelo —en lo que se refiere a su duración entre una y otra escala— y con la parte del día en que transcurre el viaje.

EN LA ERA DEL JET... LLEGÓ LA NUEVA DOMEC



LA COCINA QUE ESTA EN "BOCA DE TODOS"

...Porque lleva el "SABOR DE LA COCCION PERFECTA"

Distinguida con diploma de honor y cinta azul por el Instituto Argentino de la Opinión Pública en encuesta realizada para la Brand Barometer American Association.

COCINAS DOMEC

PRIMERAS EN CALIDAD..., DISEÑO Y... POPULARIDAD

DOMEC S. A.
ESMERALDA Y VIAMONTE. BS. AS.
Y SUS AGENTES EN TODO EL PAIS





Especialmente invitados por Panagra-Pan American, el secretario general de Auto Club, y el autor de esta nota, visitaron el "Fliht Kitchen" de Ezeiza. El señor José Estévez, gerente de la "Cocina de Vuelo", explica su funcionamiento en presencia del "Chef" Walter Fisher.

CICLO DE 3 MESES

Se han establecido los llamados *Ciclos de Menú*. Cada uno de ellos tiene una duración de tres meses. Los cambios obedecen al deseo de brindar una mayor variación. Es así como a cada ciclo lo integran tres menús completos que van ofreciéndose, en rotación, cada 8 días.

En Lima funciona la oficina central del Servicio de Viajeros. La superintendencia es ejercida por el Sr. J. B. Ottiker, siendo su asistente Peter de Vis. Allí se confeccionan todos los menús, que luego se planifican en la Cocina de Vuelo de Ezeiza. Aquí tienen lugar todos los experimentos a que hemos hecho referencia y a los que debemos agregar el atinente al comportamiento de las comidas ante las distintas temperaturas y presiones atmosféricas durante el vuelo y el lapso que transcurre desde la culminación de su cocción, hasta el momento en que son consumidas.

INGREDIENTES

Dijimos que la cocina era internacional. Y en verdad lo es, en un doble aspecto, ya que para la confección de esos menús se utilizan ingredientes de diversas partes del mundo... Es así como al lomo y pollos argentinos, deben agregarse los espárragos de Estados Unidos de Norte América o de Chile, alcaparras de Italia, *champignons* de Estados Unidos, trufas de Francia o Italia, *petit-pois* (arvejas) de Francia, chauchas (vainitas) de Italia, caviar ruso, *paté* francés; la lista es larga. El concepto que prima, es el de contar con todo lo genuino que exigen las exquisiteces que se desea ofrecer.

Los vinos son chilenos y franceses; el champaña, francés; el whisky, escocés, y los licores también franceses. En fin, un verdadero Arca de Noé de la alimentación...

Veamos algunas cifras que ilustran la magnitud de la labor que se desarrolla. En un ciclo de menús (tres meses), se sirve un promedio de 45 mil comidas. Para ellas se utilizan estas cantidades de ingredientes:

Arvejas	2.400	latas
Chauchas	3.600	"
Espárragos	2.000	"
Alcaparras	100	"
Champignons	700	"
Trufas	150	"
Corazones de apio	1.000	"
Ananás	200	"
Coctel de frutos	150	"
Paté	250	"
Caviar	100	"
Paprika	150	"
Peras	800	"
Duraznos	800	"
Palmitos	1.000	"
Atún	900	"
Trucha salmonada	1.000	"
Almendras	100	"
Centollas	250	"
Langostas	600	unidades
Langostinos	500	kilos
Nueces peladas	100	"
Pepinillos	100	latas
Salmón rosado	1.000	"
Aceite	1.500	litros
Papas	7.000	kilos
Aceitunas verdes	150	latas
Aceitunas negras	50	"

"CANETON BIGARADE"

ES muy común durante los vuelos que los pasajeros, y especialmente las señoras, soliciten la receta de alguno de los platos que les han sido servidos. En cada caso el **Flight Kitchen** se encarga de dar satisfacción a tales pedidos. En esta ocasión, AUTOCLUB ha solicitado también una receta para brindarla a sus amigos lectores. Se trata de **Caneton Bigarade** o Pato a la Naranja. Su elaboración debe ajustarse al siguiente procedimiento, siendo las cantidades que se consignan calculadas para cinco personas:

Disponer de 1 pato de 1,6 kg limpio, sazonar con sal y limón. Colocar al horno en una asadera. Al cabo de 20 minutos agregar 1 cebolla cortada en trozos, 1 zanahoria, 3 ramas de apio, 1 hoja de laurel y terminar de cocinar. A los 40 minutos se retira el pato y se deja cocinar bien la verdura. Se desgrasa la verdura poniéndola en un colador, y se la vuelve a colocar en la asadera echándole 1 vaso de vino blanco; se hace reducir a la mitad y se agrega 100 gramos de extracto de tomate, 1 diente de ajo, 1 hoja de laurel y un poquito de tomillo, luego 1 ½ 1 de caldo común y se deja cocinar durante 1 hora.

Cortar el pato en 5 trozos, 3 de la pechuga y 2 de las patas, deshuesar y colocarlos en la salsa. Tomar 60 gramos de fécula de papa o maizena, disolverla en un poco de vino blanco y ligar la salsa. Se pasa por el colador, se pone a hervir nuevamente y se espuma bien.

Aparte, colocar en una cacerola chica 2 cucharadas de azúcar con un poco de agua. Cuando toma color del caramelo dorado, agregar 100 gramos de curaçao. Al poner el curaçao se prende fuego, por lo tanto retirar la cacerola del fuego y recién después agregar la salsa anterior. Hacer hervir.

Pelar 2 naranjas; cortar la corteza de ½ naranja y un poco de cáscara de limón cortada en juliana; hacer hervir en agua, colar y agregar a la salsa. Se vuelve a colar, se hace hervir y se espuma. Probar de sal y agregar el jugo de ½ naranja y 3 gramos de pimienta. Se corta en gajos la otra naranja y se la coloca encima del pato en el momento de servirlo.

Aparte, se coloca guarnición a gusto.



Las cajas con todos y cada uno de los implementos y comidas, con cierre hermético, son colocadas en la plataforma levadiza del camión que las transportará hasta el avión.

DETALLES

Los pollos, que se adquieren en granjas argentinas, deben pesar entre 1,3 kg y 1,5 kg. Como se sirven deshuesados, para facilitar la labor de quien los consume, cada ave queda reducida a poco menos de 1 kg de peso, y con ella se obtienen tres porciones de alrededor de 300 gramos cada una. Se cumple así con la norma de que todas y cada una de las comidas servidas deben contar con los mismos elementos y con porciones idénticas.

El jamón debe ser bien prensado y sin vetas de grasa.

Con respecto a algunos detalles que se tienen en cuenta para la adquisición de los componentes de las comidas, diremos que los espárragos deben ser todos del mismo tamaño y, por supuesto, muy tiernos. En un contralor intensivo, se comprobó que cada una de las latas contiene entre 20 y 21 espárragos, muy parejos y muy seleccionados...

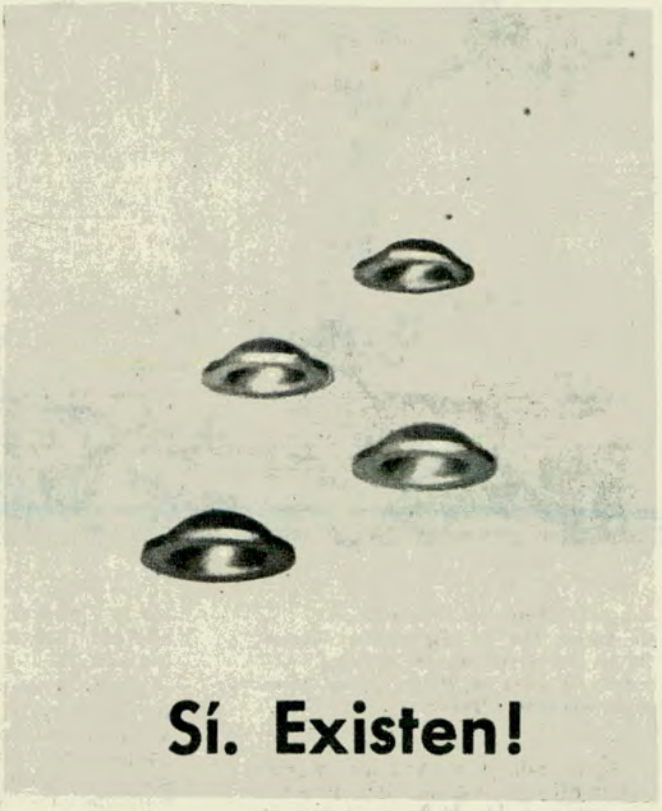
FRANQUICIAS

Es de hacer notar que para la introducción de todos los productos que serán utilizados en los diversos menús, las compañías de aviación cuentan con franquicias. Estas responden a convenios internacionales según los cuales, esos productos están sujetos a contralor aduanero, pero no al pago de derechos. Se vigila, y ello se cumple en forma sumamente estricta, que la mercadería sea utilizada exclusivamente para las comidas de a bordo. Se puede decir que se halla en tránsito en el aeropuerto, adonde llega en su forma primitiva, para salir transformada en apetitosas comidas.

La exención de derechos aduaneros, unida al hecho que su transporte desde los países de origen se efectúa en los mismos aviones de la empresa (en este caso en los de Panagra y Pan American), hacen que el costo de dichos productos sea apreciablemente inferior al que importaría su adquisición en plaza si se tuviera que abonar los derechos de importación y el transporte.

100 HUECOS Y 8 MIL DOLARES

En el *Galley* (cocina de avión), y tomando como ejemplo un DC 8, existen cerca de 100 huecos, los cuales son ocupados por las cajas con los implementos y comidas que envía el *Flight Kitchen*. El transporte hasta el avión se hace en un mueble especial rodante, cerrado herméticamente, que se coloca en la plataforma levadiza de un camión, la que a su vez lo ubica justo a la altura de la puerta del avión que corresponde a la entrada del *Galley*.



Sí. Existen!

No son un producto de la fantasía. Existen... y son cuatro. Disgregadas en la nafta, producen un fino polvo metálico que llega a la cámara de combustión y realiza tres importantes funciones: RELLENA DESPERFECTOS - AJUSTA ASIENTOS DE LAS VALVULAS - EVITA LAS FUGAS DE ACEITE POR AROS PEGADOS. Cómo? Platos voladores? No, Señor! Automóviles... de cualquier marca o modelo, como el suyo, por ejemplo. Puede que usted no lo crea. Pero... por qué no prueba? ***METAL-DEN vale $ 850.-***

- ***Se echa la tableta N° 1 en el tanque de combustible y a los 20 km empieza a descarbonizar cilindros y válvulas.***
- ***A los 200 km se echa la tableta N° 2. El motor comienza a recuperar su compresión normal.***
- ***A los 500 km se echa la tableta N° 3, que evitará el excesivo consumo de aceite.***
- ***A los 1.000 km se echa la tableta N° 4, que continuará ajustando el motor durante 30.000 km.***

ADQUIERALO EN LOS COMERCIOS DE CAPITAL Y GRAN BUENOS AIRES

Metal den ®

Fabricante en Sudamérica

AUTO-DEN S. A.

Carlos Pellegrini 27 - T. E. 37-6870 - Buenos Aires

Señor Director Técnico - AUTO-DEN S. A. - C. PELLEGRINI 27 -

Sírvase enviar información del producto sobre el siguiente vehículo:

MODELO ..... **AÑO** .....
CONSUMO DE ACEITE EN 1.000 KM .....
KILOMETRAJE .....
NOMBRE .....
DIRECCION .....
LOCALIDAD .....
PAIS .....



Los dos "Chefs" del "Flight Kitchen" de Ezeiza. Son los responsables directos de la preparación de los distintos menús. Se trata de Walter Fischer, alemán y A. Aguilera, argentino.

Se calcula que cada avión posee elementos para el servicio de a bordo por un valor de 8 mil dólares (algo más de un millón de pesos de nuestra moneda).

MENUS ESPECIALES

Si algún pasajero lo solicita, el *Flight Kitchen* le prepara el menú especial que desea por dieta o costumbre. El único requisito exigido es solicitarlo con la anticipación suficiente para permitir su elaboración antes de la partida del avión de Ezeiza.

También se preparan menús cumpliendo los preceptos que determinan algunas religiones, llenándose en estos casos todos los recaudos que establece la liturgia correspondiente.

En Semana Santa se varía también el menú, adaptándolo a la celebración cristiana, y los días viernes se altera el ritmo introduciendo un porcentaje de pescado.

EL PERSONAL

En esa área de 500 metros cuadrados de Ezeiza, donde se desarrolla tanta actividad culinaria, el gerente del *Flight Kitchen* es el señor José Estévez, teniendo como *Chefs* a Walter Fisher, alemán, y A. Aguilera, argentino. Además, trabajan allí 3 jefes de partida, con sus 4 ayudantes y 4 peones; en la fiambrería, 6 personas; en la pastelería 3; un total de 13 en la preparación de las bandejas; 8 en el lavado de la vajilla, otros 5 como supervisores y 3 administrativos.

MAQUINARAS

Cuenta el *Flight Kitchen* con muy modernas maquinarias para facilitar la elaboración de las comidas y, además, asegurar la más absoluta higiene del lugar.

Entre ellas notamos un lavaplatos automático, que se surte del agua caliente del Aeropuerto; pero como es necesario que la misma llegue a 80 grados, se instaló una caldera de vapor de 100 libras de presión y a 100 grados, con la que se logra elevar la temperatura del agua hasta el nivel antes indicado.

Esa caldera se aprovecha para la limpieza de la zona por medio de mangueras especiales que expulsan sólo vapor. Toda el área se halla rodeada por un pulverizador eléctrico cargado de insecticida, lo que impide, en forma absoluta y tanto en verano como en invierno, la entrada de insectos. En la puerta de acceso, una cortina de aire, cuya potencia hace que pueda resistir a la de una turbina de avión, constituye también una valla contra los insectos.

El *Flight Kitchen* acaba de enriquecer su dotación con una *Walk-in-Cooler-Freezer Combination* (poderosa heladera cuyo costo en los Estados Unidos es de 16 mil dólares). Este moderno aparato tiene compartimientos con distintas temperaturas. Así, en unos llega a los 20 grados bajo cero y en otros a 4 grados sobre cero. Cada alimento, para su conservación, necesita distintas temperaturas y de ahí la gran utilidad del *Walk-in-Cooler*. De esta manera, la carne se guarda en el compartimiento de 2 grados sobre cero, como así también la manteca; los vegetales y frutas a 4 grados sobre cero y otros elementos a temperaturas apreciablemente más bajas.

LOS COSTOS

Panagra y Pan American ofrecen este servicio al costo a las demás compañías. No hacen lucro con ello, ya que consideran que no se trata de un negocio, sino de un complemento necesario y muy importante para la actividad de los aviones.

AGASAJOS

Si un pasajero cumple años mientras se halla en viaje, es agasajado con una torta especial y con un brindis que se le ofrece haciendo partícipes de ello a todos los demás ocupantes del avión. Igual acontece con quienes se hallan en viaje de bodas... Por supuesto, estas atenciones se guardan en el mayor secreto hasta el momento de concretarlas, a fin de dar la alegría de la sorpresa a quienes son objeto de ellas.

DESAYUNO Y ALMUERZO

Tomemos a la vista un menú de El Interamericano. La cartulina, lujosamente presentada, tiene en su tapa la reproducción en colores del cuadro que muestra la confección de sombreros de Panamá en Manabi, perteneciente a Margarita Wickenhagen. Se trata de una dibujante polaca radicada en Buenos Aires desde 1949, que, comisionada especialmente por Panagra, ha viajado por toda Sudamérica con el propósito de dar una imagen plástica de cada país. Una hoja agregada a dicho menú dice textualmente esto: *Puede guardar este menú como recuerdo de su viaje. Si desea enviarlo por correo a su casa, o a un amigo, por favor pida a su hostess (aerocamarera) un sobre, escriba la dirección y devuélvalo a la hostess. Nosotros tendremos mucho gusto en remitirlo por correo. Cortesía de Panagra.* Haciendo ese viaje, nos hubieran servido en el desayuno: compota de frutas, omelette, jamón, postres daneses, medias lunas, manteca, jaleas, jugos de fruta y café con leche.

El almuerzo se compone de: crema de espárragos, mollejas de ternera a la castellana, langosta a la Thermidor, pato Vicca a la Bigarade con apio, arvejitas y papas duquesa; tarta St. Honoré; diversas clases de quesos y café.

Para el copetín, como también para acompañar a las comidas y como sobremesa, el bar está provisto de: *Aperitivos*: Dry Martini, Manhathan, Old Fashioned, Whisky Sour, Gin-Tonic, Vodka o Pale Sherry.

Whiskies: Scotch y Bourbon.

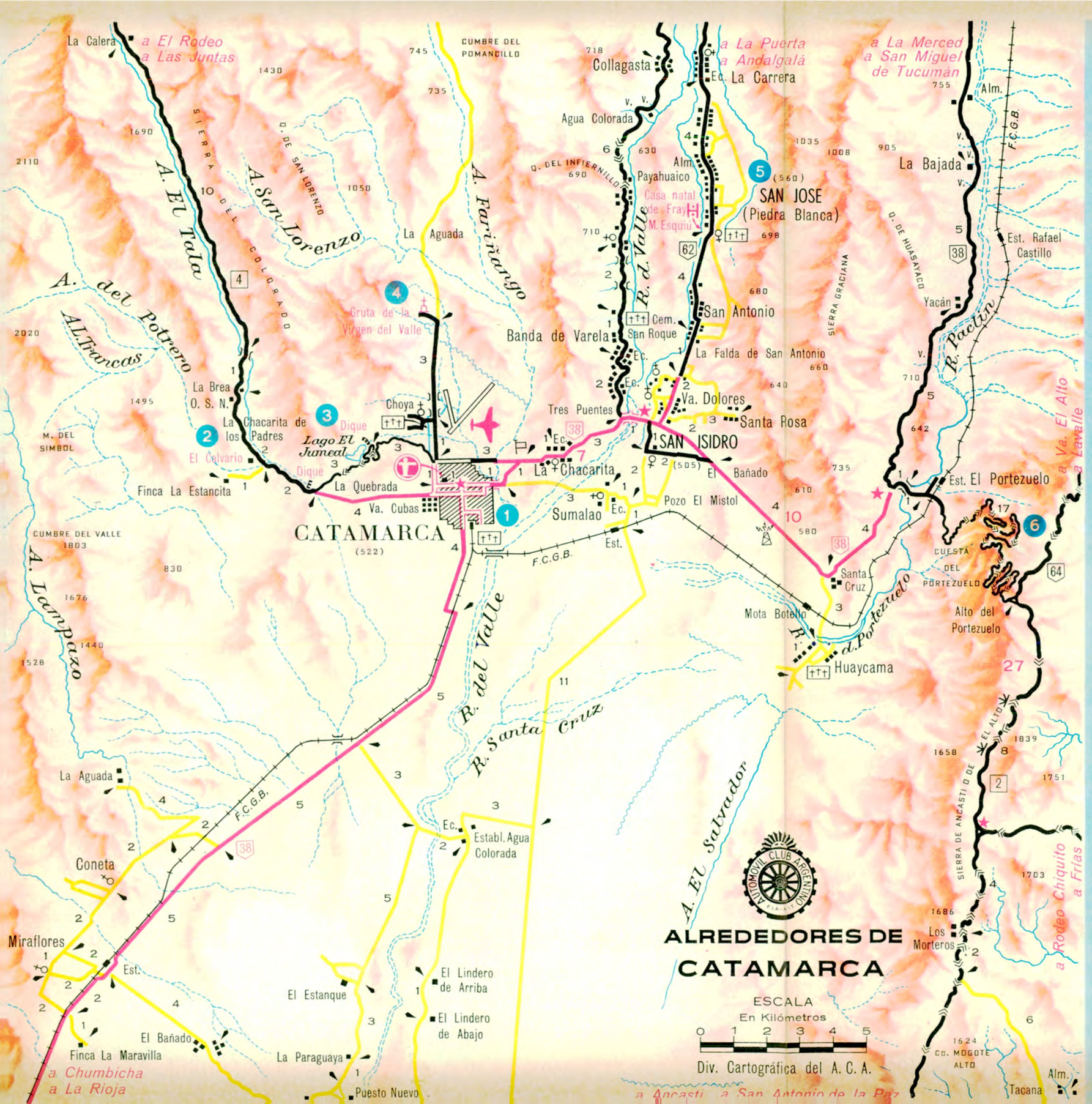
Champañas: Charles Heidsieck, Brut.

Vinos de Chile: Blanco, de las viñas de Carmen, Undurraga y Tarapacá; tintos de las viñas de San José de Tocornal y Concha y Toro.

Cervezas: Tuborg y Bieckert.

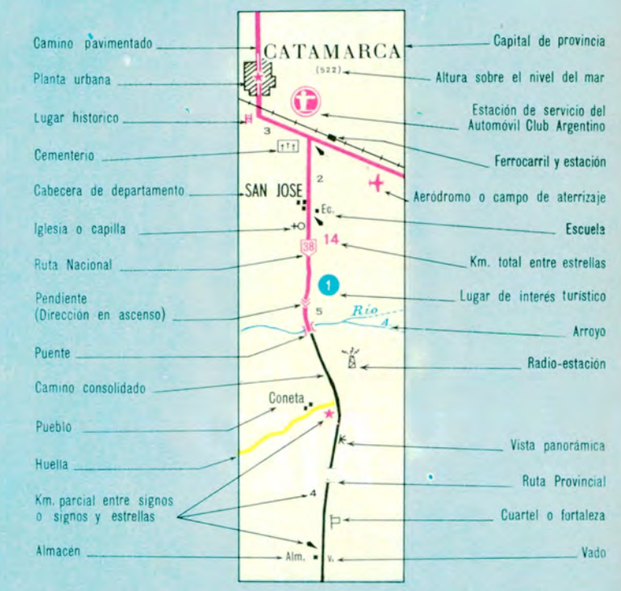
Licores: Coñac Remy Martin, Fino Champaña, Cointreau, Benedictine, Crème de Menthe, Drambuie y Cherry Heering.

Después de este repaso de exquisiteces y mientras se nos hace agua la boca, coincidimos con la expresión de Escoffier, el famoso *Cheff*, cuando dice: *La buena cocina es la base de una auténtica felicidad.* •



REFERENCIAS

ESQUEMA DEMOSTRATIVO



LUGARES HISTORICOS Y DE INTERES PARA EL TURISTA

Catamarca. — Con importante comercio e interesantes centros culturales y de esparcimiento, esta ciudad es especialmente propicia para turismo de invierno. Han alcanzado justo renombre sus finos dulces y aguardientes. Son también dignos de admirar sus famosos tejidos regionales elaborados en telares típicos. Merece visitarse la **Fábrica Provincial de Alfombras.** Son lugares históricos de valor: la **Iglesia de San Francisco,** situada en Fray Mamerto Esquiú y Rivadavia, que conserva la celda que ocupó fray Mamerto Esquiú; su corazón se guarda como preciada reliquia en ese templo. La **Catedral,** frente a la plaza 25 de Mayo, en cuyo interior se halla el camarín de la Virgen del Valle; son célebres los festejos en su honor, en los meses de abril y diciembre, que se realizan juntamente con la feria de productos regionales. Constituyen interesantes centros culturales de Catamarca el **Museo de Bellas Artes,** en República 348; el **Museo Arqueológico y de Arte Religioso,** en San Martín 954, y el **Instituto Cultural Franciscano Esquiú,** en Sarmiento 450, este último con su importante colección diaguita, cerámicas y trabajos en piedra. En la Alameda se encuentra el **Paseo General Navarro,** con espléndido lago, y en los alrededaños, el **Parque Lezica.** En **Fuerte Quemado,** también próximo, se conservan ruinas de la época calchaquí.

El Calvario. — Magnífica obra erigida por padre Aimó, gran número de fieles ascienden por su Vía Crucis en ocasión de las fiestas de la cristiandad.

Dique El Juncal. — Embalse de aguas que surte a la ciudad de Catamarca, ofrece también el atractivo de la pesca y lugares bien arbolados.

Gruta de la Virgen del Valle. — Emplazada en un bello escenario de montaña, se llega a ella tras de pasar por Choya, y su pequeña capilla, lugar donde, según la tradición, fue hallada la imagen de la Virgen del Valle, que se conserva en la Catedral de Catamarca.

San José. — En esta localidad, ya vencida por los años, se encuentra la humilde casa de adobe donde naciera fray Mamerto Esquiú.

Cuesta del Portezuelo. — Magnífico camino zigzagueante que lleva al viajero por la ladera de la montaña, hasta alturas desde las cuales el paisaje se prodiga en motivos variados y de hermosas perspectivas. En algunos trechos de la cuesta puede observarse desde pequeños balcones el espectáculo pintoresco de pueblecitos que asoman entre los cerros. El cuadro visual gana en matices al bajar hacia Catamarca, y especialmente en épocas de floración, cuando los lapachos y palos borrachos adornan con su colorido las laderas y zonas bajas. Kilómetros más adelante, por la misma ruta, se llega a Villa El Alto, donde hay una hostería.



Hay tres razones para que la Super-Cushion sea la mejor amiga del conductor.



Primera, da más kilometraje, porque está hecha con el resistente caucho Tufsyn de Goodyear.



Segunda, combate al dañino calor con su armazón de cordones 3-T, más fuertes que el acero.



Tercera, da un manejo más seguro, por sus miles de aristas que se agarran mejor al camino.



Todas estas ventajas significan más seguridad, para usted y su familia.



Vea la Super-Cushion en casa del revendedor Goodyear.

PARA SEGURIDAD: NINGUNA OTRA CUBIERTA ESTA HECHA COMO LA SUPER-CUSHION DE GOODYEAR

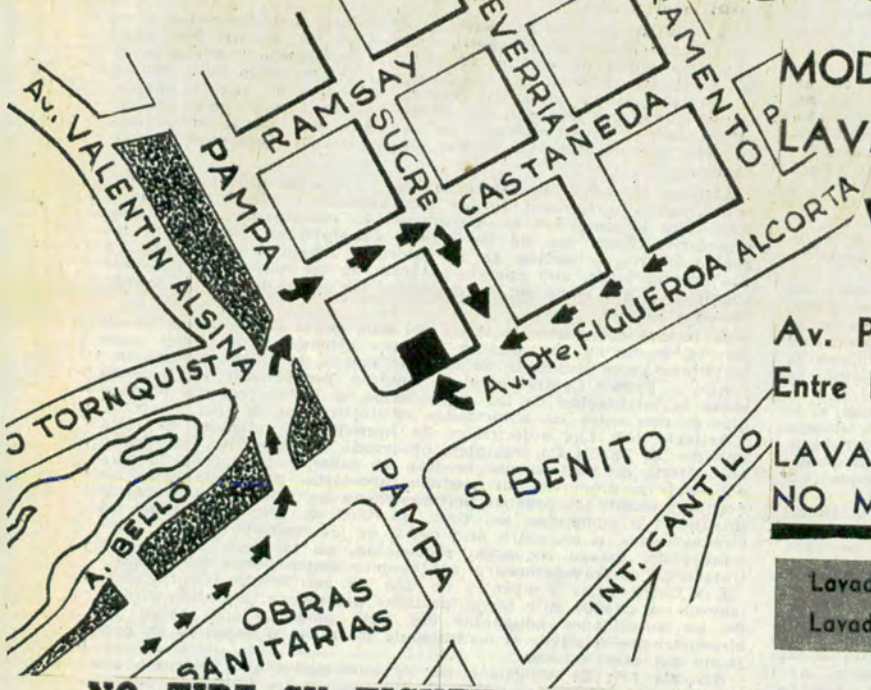
Considere estos hechos: la Super-Cushion está fabricada con caucho Tufsyn, un compuesto exclusivo de Goodyear que dura más que cualquier otro caucho para cubiertas. La Super-Cushion tiene miles de aristas de agarre, en un diseño de la banda que distribuye el desgaste sobre un área más amplia. Y tiene cordones 3-T, los más fuertes y seguros que existen, para protegerla contra los reventones y el peor enemigo de la cubierta: el calor. Estas características hacen que la Super-Cushion sea la compra más segura que usted pueda hacer en cubiertas. Y recuerde: no cuesta más que una cubierta común. Visite al revendedor Goodyear. Cuando se trate de cubiertas para su auto, piense en la seguridad de su familia: compre Goodyear.

GOODYEAR





LAVE BIEN SU COCHE EN 5'



MODERNO TUNEL PARA
LAVADO DE AUTOMOVILES

WASHER

Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 6438
Entre LA FUSTA y LA TRANQUERA

LAVADO CON NUESTRO CHAMPU QUE
NO MANCHA NI DAÑA LA PINTURA

Lavado de ruedas	Limpieza interior
Lavado de guardabarros	Lavado de carrocería

NO TIRE SU TICKET, TIENE VALOR - CADA 10, UN LAVADO GRATIS





CONVENIO ARGENTINO - CHILENO

Publicamos in extenso, para mejor ilustración de los turistas argentinos, el acuerdo con la hermana República de Chile, actualmente en vigencia.

El presidente de la Nación Argentina y el presidente de la República de Chile, animados del deseo de facilitar el tráfico y el tránsito entre sus respectivos territorios hasta tanto sean concertadas normas más amplias en el orden aduanero entre los dos países, y en cumplimiento de lo dispuesto en el Tratado de Comercio argentino-chileno del 3 de junio de 1933 y en el Protocolo Adicional del 18 de febrero de 1938, han decidido concertar un convenio sobre la materia, y a tal efecto, han designado sus Plenipotenciarios, a saber:

El presidente de la Nación Argentina a S.E. el señor Vicealmirante don Segundo R. Storni, Ministro Secretario en el Departamento de Relaciones Exteriores y Culto; y

El presidente de la República de Chile, a S.E. el señor don Joaquín Fernández Fernández, Ministro de Relaciones Exteriores;

Quienes, después de haber canjeado sus Plenos Poderes, hallados en buena y debida forma, han convenido en las disposiciones siguientes:

Artículo 1º: Las mercancías y productos que cada una de las Altas Partes Contratantes importen o exporten de o para un tercer país cualquiera, gozarán de libre tránsito por el territorio de la otra y no estarán sujetos al pago de derecho alguno de tránsito, importación o exportación, cualesquiera que sean los medios de transporte utilizados, ya sea que transiten directamente, ya sea que, durante el tránsito, deban ser trasbordados o descargados, depositados y vueltos a cargar.

La precedente exención no se extenderá a las diversas tasas percibidas para cubrir los gastos efectivos inherentes al tránsito, como ser almacenaje, eslingaje, estadística, etc., pero éstas no serán en caso alguno superiores a las que se cobren por el mismo servicio a los productos similares nacionales.

Dicha liberación no se extenderá tampoco a los fletes ferroviarios o fluviales, pero ellos no podrán ser superiores a los que se cobren en cada país por el transporte de productos o mercancías similares nacionales en la misma extensión, condición y medio de transporte.

Artículo 2º: *La libertad de tránsito* establecida en el artículo anterior tendrá como únicas reservas las medidas que cada una de las Altas Partes Contratantes haya adoptado o adopte en el futuro y que se refieran:

a) a la seguridad pública;
b) al tráfico de armas, municiones y material de guerra;
c) a la protección de la salud pública, como asimismo a la de animales y vegetales, contra enfermedades, insectos o parásitos nocivos.

Artículo 3º: Lo establecido en el artículo 10 del Tratado de comercio entre la República Argentina y la República de Chile, del 3 de junio de 1933, referente a tornaguías internacionales, se aplicará a las operaciones de tránsito, debiendo la aduana del país por donde se efectúa el mismo devolver a la de origen la copia establecida, una vez que las mercaderías hayan salido de su territorio.

Las diferencias entre lo manifestado en dichas tornaguías y lo efectivamente salido del país de tránsito serán sancionadas, cuando corresponda pena, con multas cuya importancia puede llegar hasta el valor de las mercaderías faltantes, o su decomiso, sin perjuicio de los respectivos derechos y de las demás penas que las respectivas legislaciones establezcan.

Las Aduanas de cada uno de los países contratantes instruirán los sumarios y fallarán los juicios con arreglo al procedimiento y conforme al criterio que corresponda según la legislación de cada uno y sus normas reglamentarias inclusive el ejercicio de la facultad de atenuar o de eximir de penas.

Sin perjuicio de las penas corporales que determine la legislación particular de cada país, la pena de comiso corresponderá en todos los casos en que se compruebe dolo, los que se substanciaren con arreglo a los procedimientos dispuestos para los contrabandos y defraudaciones por los artículos 9º del Tratado Comercial Argentino-Chileno de 1933, y 10º, 11º, 12º 14º, 15º y 16º del presente Convenio.

Artículo 4º: Las tornaguías de que se trata se formalizarán y diligenciarán de conformidad con el procedimiento que establezcan de común acuerdo las autoridades aduaneras autorizadas por cada una de las Altas Partes Contratantes, las que, asimismo, deberán establecer un régimen especial para el tránsito de ganado.

Artículo 5º: Cada una de las Partes Contratantes se obliga:

a) A no acordar pasaje para el territorio de la otra, de mercaderías cuyo tránsito sea prohibido por ésta, salvo autorización especial de la misma;
b) A no permitir la exportación de mercaderías en tránsito por el territorio de la otra, a otra aduana que no sea la que directamente corresponda de acuerdo con el artículo 6º del presente Convenio;
c) A no devolver las fianzas para la salida de mercaderías en tránsito o la reexportación de extranjeras no nacionalizadas ni reembolsar o devolver los derechos de aduana a la salida, si no se prueba, por medio de la tornaguía correspondiente, que las mercaderías fueron presentadas y declaradas ante las autoridades aduaneras de la otra parte.

Artículo 6º: A los efectos que determinan los incisos b) y c) del artículo 5º del presente Convenio, *las autoridades de las Partes Contratantes fijarán, de común acuerdo, el número, ubicación y atribuciones de las aduanas* a las que se deberán presentar las mercaderías a su paso por la frontera común, las horas en que éste deberá efectuarse y los requisitos que deberán cumplir.

Artículo 7º: La autoridad aduanera superior de cada parte Contratante, con el fin de descubrir o constatar una defraudación aduanera que se intente o se haya cometido en su perjuicio y conocer el movimiento de las mercaderías objeto del fraude, podrán solicitar a la de la otra Parte informes sobre las operaciones verificadas por ésta, con respecto a los documentos entregados o a los registros que hubiere efectuado de dichas mercaderías. La Aduana requerida los dará sin retardo, salvo que se haya determinado por las disposiciones nacionales respectivas, el deber, para aquélla, de pedir autorización. En este último caso, deberá pedirla y estar a lo que resuelva la superioridad.

Artículo 8º: A los fines estipulados en el presente Convenio, los funcionarios y empleados de ambos Estados, independientemente del deber de cooperación que se establezca, se comunicarán recíprocamente sus observaciones y *mantendrán relaciones continuas para concertar con rapidez y eficacia las medidas necesarias.*

Para los mismos fines expresados en este artículo, los funcionarios aduaneros de cada Parte Contratante podrán llegar hasta los puntos de términos en los trenes internacionales, con las mismas franquicias de que disfrutan los funcionarios respectivos.

Artículo 9º: Cada una de las Partes Contratantes se obligará a impedir que las mercaderías que puedan ser consideradas con destino al contrabando sean acumuladas o depositadas cerca de la frontera, a cuyo efecto las autoridades respectivas las someterán a las medidas necesarias de precaución.

Como regla general, no se permitirá el depósito de mercaderías extranjeras no nacionalizadas, a distancia no menor de 15 kilómetros de la frontera en localidades donde no haya oficina de aduanas, pudiendo modificarse esta distancia de común acuerdo. En caso de que esto no sea posible, la autoridad aduanera excepcionalmente las tendrá en depósito bajo llave y las vigilará, y si aún esto no fuera factible, tomará otras medidas de control tendientes al propósito arriba mencionado.

La acumulación de mercaderías extranjeras nacionalizadas y de mercaderías nacionales no podrá exceder, en las regiones fronterizas que determinen de común acuerdo las autoridades aduaneras de las Partes Contratantes, de las exigencias del comercio lícito normal o sea del consumo local. En caso de sospechas de que las mercaderías antedichas excedan de dicho consumo, se les hará retirar al interior y, en su defecto, los depósitos en que se encuentran deberán ser sometidos a control aduanero, para prevenir el contrabando.

Artículo 10º: Por las contravenciones a las prohibiciones de entrada, salida o tránsito de los contrabandos o por otros fraudes intentados o cometidos en detrimento de cualquiera de los países signatarios, cada una de las Partes Contratantes someterá a los contraventores, a pedido de la autoridad aduanera de la otra, a sus propias leyes, aun cuando se trate de un nacional del Estado requiriente. Sin embargo, se aplicarán las leyes de éste si fuesen menos rigurosas.

Se tomará como base la tarifa del país cuyas disposiciones hayan sido lesionadas en los casos en que, por disposición de la ley, deba ser fijada pena pecunaria de acuerdo con la cantidad defraudada.

Ambas Partes Contratantes se pondrán previamente de acuerdo sobre la tarificación de las mercaderías, si a ese respecto hubiera divergencias entre las autoridades administrativas de una y otra.

Artículo 11º: Las autoridades de hacienda o judiciales de cada una de las Partes Contratantes, observada la respectiva legislación en materia de contrabando tendrán el deber a pedido de la otra de tomar o promover las medidas necesarias para establecer los hechos y reunir las pruebas pertinentes de los actos de contrabando intentados o cometidos, así como también de disponer, según las circunstancias, el secuestro provisional de las mercaderías. Las autoridades del Estado requerido procederán, en tal caso, como si se tratase de contravenciones a sus propias disposiciones de aduana.

Los funcionarios y agentes de uno de los Estados Contratantes podrán ser citados ante las autoridades del mismo, a pedido directo de las autoridades aduaneras del otro, para declarar sobre las circunstancias relativas al contrabando intentado o cometido en perjuicio del otro Estado.

Artículo 12º: Es obligación de las autoridades que instauren los procesos que solicite la otra Parte interrogar a los testigos y peritos de su jurisdicción, dirigir los exhortos del caso, proceder de oficio y "de visu" y certificar acerca de sus resultados.

Artículo 13º: Las dos Partes Contratantes se comprometen a hacer vigilar, recíprocamente, en sus respectivos territorios, a las personas de quienes se tenga la sospecha de que se dedican al contrabando o lo facilitan.

Artículo 14º: En los procesos que se instruyan de conformidad con lo dispuesto por el artículo 10º, las informaciones oficiales de los funcionarios de cada Parte Contratante tendrán, ante la otra, la misma fuerza legal probatoria que las informaciones oficiales de sus propios funcionarios.

Artículo 15º: Los gastos que ocasionen dichos procesos deberán ser reembolsados por la Parte en interés de la cual se haga, salvo que puedan ser cubiertos por el valor de los objetos confiscados a los contraventores, en caso de que fueren vendidos.

Artículo 16º: Las cantidades que pague el inculpado con motivo de los procesos de referencia, o que provengan de la venta de los objetos caídos en comiso, serán destinadas en primer término, a cubrir los gastos del proceso; luego, al pago de los derechos aduaneros que se hubieren defraudado a la otra Parte y la prima al denunciante; después, a satisfacer las penas pecunarias.

Artículo 17º: El *tráfico* que se realice entre los territorios de los dos Estados Contratantes *utilizando carreteras*, cualquiera sea el sistema de tracción o propulsión, se efectuará con sujeción a las siguientes reglas:

I. — TRAFICO PRIVADO

a) El tránsito de la frontera, por automóviles, camiones, motocicletas, etc., movidos por fuerza mecánica, que no constituya un servicio público en ninguno de los dos países, se sujetará a las *normas internacionales que sobre circulación de automóviles*

SOBRE TRANSITO Y TRAFICO

fueron fijadas por la *Convención de París de 1926*, modificatoria de la de 1909.

b) Ningún vehículo de transporte de pasajeros, cargas o haciendas, que efectúe un transporte internacional considerado de carácter privado en el país de origen, podrá efectuar en el país vecino transportes por cuenta de terceros, sean de carácter internacional o local.

c) Los propietarios de los vehículos a que se refiere el párrafo a) solicitarán su matrícula por escrito ante la Aduana del país de origen y la registrarán en la del país vecino. Dicha matrícula será renovable semestralmente. Al solicitarse el registro de la matrícula en la Aduana del país de internación del vehículo, se exigirá la prestación de una fianza suficiente para cubrir el importe de los derechos de importación correspondientes. Dichas fianzas podrán prestarse mediante persona solvente, agente afianzado de aduana o certificado bancario a opción de la Aduana respectiva.

d) No se exigirá fianza a los coches afiliados al *"Automóvil Club Argentino"*, "Touring Club Argentino" y "Automóvil Club de Chile", sino cuando transcurra un plazo de más de 90 días desde la fecha de entrada al país.
Esta franquicia regirá sin perjuicio del tránsito con "Carnet de Passages en Douane", que podrá ser efectuado en las condiciones y con las franquicias estipuladas para sus poseedores en dicho documento.

e) Los registros que se lleven en las oficinas aduaneras a que se refiere el apartado c) harán constar:

1º Clase, modelo, marca, número del chasis y número del motor del vehículo y valor actual de éste, estimado por el propietario.

2º Objeto a que está destinado el vehículo.

3º Nombre, nacionalidad y residencia del propietario responsable y del conductor debidamente autorizado.

4º Autoridad otorgante del certificado del conductor.

5º Número de la placa de la matrícula de inscripción en el país de procedencia.

6º Número, marcas y cantidad de cubiertas de que esté provisto el vehículo, y numeración, marca de fábrica y peso de ellas.

f) Los vehículos destinados al tráfico internacional obtendrán en cada país de procedencia un certificado emitido por autoridad competente, en el que conste que sus condiciones técnicas se ajustan a la reglamentación nacional en la materia y a las prescripciones de la Convención Internacional de 1926.
A este fin las Partes Contratantes establecerán de común acuerdo qué autoridades podrán emitir esta clase de certificados.

g) Todo vehículo destinado al tráfico internacional deberá estar provisto de una placa de registro internacional, claramente visible, de la forma y tipo estipulados en la Convención Internacional para la Circulación de Automóviles, suscripta en 1909 y modificada en 1926. Las letras distintivas para los países contratantes serán:

Argentina RA
Chile RCH

h) Todo conductor de un vehículo automotor deberá tener los certificados o licencias para manejar requeridos por las leyes o reglamentaciones de su país. Para que sean admitidos al tráfico internacional deberá tener, además, un Permiso Internacional de conductor de acuerdo con lo prescripto por la Convención Internacional para la circulación de automóviles de 1926.

i) Los propietarios o conductores de vehículos que transporten mercaderías sujetas al pago de derechos e impuestos de importación, estarán obligados a formular el manifiesto por mayor, o conocimiento, de acuerdo con las leyes aduaneras del país de origen y de destino, cumpliendo con las respectivas exigencias consulares y lo establecido en el artículo 10 del *Tratado de Comercio del 3 de junio de 1933*.

j) Los pasajeros deberán cumplir los requisitos exigidos por las autoridades de cada país en cuanto se refiere a su documentación personal.

k) En el caso de que algún vehículo matriculado, en circulación por una aduana que no sea la fronteriza, no llenare los requisitos establecidos por los incisos f), g), h), i) y j), se le permitirá el tránsito, pero ambas aduanas fronterizas comunicarán a las autoridades centrales de tráfico de sus respectivos países las condiciones en que ha pasado el vehículo para que dichas autoridades tomen las medidas que estimen convenientes. Estas autoridades serán las que establece la última parte del inciso f). En el caso de ser la aduana fronteriza la que extienda la matrícula, la denegará a todo vehículo que no llene las condiciones establecidas en los incisos citados anteriormente.

l) El vehículo que se encontrare en trayecto sin los requisitos establecidos en el inciso g) o cuyo conductor no tuviere la documentación del inciso h) o no la presentare a su llegada a las autoridades aduaneras del país de destino, a los efectos de la revisación y despacho correspondientes, o que, llevando pasajeros, cargas, equipajes o encomiendas, no hubiese declarado fielmente su contenido ante las aduanas de salida y de entrada, estará sujeto a las penalidades establecidas por las leyes y reglamentos aduaneros del país donde se hubiera realizado el tráfico clandestino.

m) Las horas y rutas habilitadas para el cruce de la frontera por los vehículos matriculados serán establecidas de común acuerdo por las aduanas de ambos países.



La calidad WAGNER LOCKHEED, Garantía para sus frenos

Cuando usted usa el Flúido para Frenos WAGNER LOCKHEED, está seguro que en cualquier momento, a cualquier temperatura, sus frenos responderán! No por nada es la marca preferida por los fabricantes de automotores! Para viajar seguro, haga revisar sus frenos periódicamente y exija que le coloquen Flúido para Frenos WAGNER LOCKHEED. Además, lleve siempre en su automóvil o camión, una lata de 0,350 lts.

FLUIDO PARA FRENOS

Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS

Fabricado por FARLOC ARGENTINA S. A. en sus establecimientos de José León Suárez, Prov. de Bs. As., bajo licencia exclusiva y control técnico de Wagner Electric Corporation, U.S.A.

EXCURSIONES A LOS Lagos ARGENTINOS y CHILENOS

EXCURSION Nº 1

DURACION 12 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren desde la estación Constitución.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche; recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 10º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral, con ascensión en alambrecarril.
10º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
11º día: En viaje.
12º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 2

DURACION 15 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche: recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 13º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos.
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral, con ascensión con alambrecarril.
d) Puerto Blest y Laguna Frías.
13º día: Traslado a la estación. Embarque.
14º día: En viaje.
15º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 3

DURACION 20 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche: recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 8º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán los siguientes paseos:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Bosque de Arrayanes.
c) Cerro Catedral con ascensión en alambrecarril.
d) Puerto Blest y Laguna Frías.
e) Ventisqueros del Tronador y Cascada Alerces.
f) Circuito Grande.
18º día: Traslado a la estación. Embarque en tren.
19º día: En viaje.
20º día: Llegada a Buenos Aires.

EXCURSION Nº 4

DURACION 18 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche: recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 8º día: Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán las siguientes excursiones:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Arrayanes.
c) Circuito Grande.
8º día: Salida en lancha de Bariloche a Puerto Blest. Almuerzo en el restaurante de Puerto Blest. Traslado de Puerto Blest a Puerto Alegre en ómnibus. Travesía del Lago Frías desde Puerto Alegre a Puerto Frías en lancha. Desde Puerto Frías hasta Peulla (Chile) en ómnibus. Cena y alojamiento en el Hotel Peulla.
9º día: Traslado desde el Hotel al muelle en ómnibus. Travesía del Lago de Todos los Santos en lancha hasta Petrohué. Almuerzo en Petrohué. Después del almuerzo, en ómnibus desde Petrohué a Puerto Varas. Recepción, cena y alojamiento en el Hotel.
10º día: Traslado de la estación y salida en tren hacia Santiago.
11º día: Llegada a Santiago. Recepción y traslado al Hotel. Día libre en Santiago.
12º día: En Santiago. Visita de la ciudad.
13º día: Traslado a la estación. En tren a Viña del Mar. Llegada. Recepción y traslado al Hotel.
13º a 17º día: En Viña del Mar. Días libres.
17º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Buenos Aires.
18º día: Llegada a Buenos Aires por la noche.

EXCURSION Nº 5

DURACION 22 DIAS

1er. día: Salida de Buenos Aires en tren.
2º día: En viaje.
3er. día: Llegada por la mañana a Bariloche: recepción por nuestro representante y traslado al Hotel.
4º a 8º día Estada en Bariloche, durante la cual se efectuarán las siguientes excursiones:
a) Circuito Chico.
b) Isla Victoria y Arrayanes.
c) Circuito Grande.
8º día: Salida en lancha de Bariloche a Puerto Blest. Almuerzo en el restaurante de Puerto Blest. Traslado de Puerto Blest a Puerto Alegre en ómnibus. Travesía del Lago Frías desde Puerto Alegre a Puerto Frías en lancha. Desde Puerto Frías hasta Peulla (Chile) en ómnibus. Cena y alojamiento en el Hotel Peulla.
9º día: Traslado desde el Hotel al muelle en ómnibus. Travesía del Lago de Todos los Santos en lancha hasta Petrohué. Almuerzo en Petrohué. Después del almuerzo, en ómnibus desde Petrohué a Puerto Varas. Recepción, cena y alojamiento en el Hotel.
10º día: En Puerto Varas. Por la mañano, excursión en coche particular a Puerto Montt. Travesía en lancha a la Isla Tenglo. Almuerzo con "curando", comida típica chilena. Regreso a Puerto Varas. Cena.
11º día: Traslado a la estación y salida en tren a Santiago.
12º día: Llegada a Santiago. Recepción y traslado al Hotel. Día libre en Santiago.
13º día: En Santiago. Visita a la ciudad.
14º día: Traslado a la estación y viaje en tren hacia Viña del Mar. Llegada. Recepción y traslado al Hotel.
15º a 17º día: En Viña del Mar.
17º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Mendoza, donde se llega a la noche. Recepción y traslado al Hotel.
18º a 21º día: Estada en Mendoza, durante la cual se harán las siguientes excursiones.
a) Visita a la ciudad y viñedos.
b) Potrerillos.
21º día: Traslado a la estación y salida en tren hacia Buenos Aires.
22º día: Llegada a Buenos Aires.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO: A. C. A., AVENIDA DEL LIBERTADOR 1850 T. E. 83 - 6061 / 2039

FILIALES:

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

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

CORDOBA
Av. Gral. Paz y Humberto 1º T. E. 4636

SANTA FE
Rivadavia y Suipacha
T. E. 16236

CATAMARCA
Avenida República 102
T. E. 708

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

SAN JUAN
9 de Julio y Gral. Acha T. E. 3781

SAN MIGUEL DE TUCUMAN
Alvarez y Jujuy T. E. 16049-16522

n) Las infracciones a las presentes disposiciones serán penadas con el retiro del "Permiso Internacional de Conductor", sin perjuicio de las otras responsabilidades a que hubiere lugar, a cuyo efecto las autoridades aduaneras que comprueben las infracciones y retiren el Permiso, darán cuenta del hecho a las autoridades aduaneras del otro país contratante.

II - TRAFICO PUBLICO

El tráfico por automotor correspondiente al servicio público internacional se realizará con sujeción a las siguientes reglas:

a) Dentro de cada país los transportes que tengan origen en el otro se regirán por las leyes del país que transiten, a las cuales quedarán sujetos los vehículos, los conductores, los pasajeros y las cargas, en todo aquello que no sea motivo de trato especial por convenio.

b) Toda persona, real o jurídica, que realice o intente realizar un transporte público internacional con carácter permanente, deberá tener una concesión o permiso en cada uno de los países contratantes.
Cada una de las Partes Contratantes podrá acordar o denegar dicha concesión o permiso.

c) Mientras no sea objeto de una autorización especial, ningún vehículo de transporte automotor que realice tráfico internacional podrá hacer tráfico local en el país vecino al de su domicilio.

d) Las empresas o propietarios de vehículos concesionarios de servicio público internacional, de acuerdo con el párrafo b), deben:

1º Matricular los vehículos destinados al transporte internacional en las oficinas pertinentes que controlen esta clase de servicios en cada país.
El registro de matrículas de los vehículos deberán consignar para cada uno:

a) Clase, modelo, marca, número de chassis, número de motor, número de cubiertas en uso y de auxilio, con indicación de las marcas de fábrica y peso de las mismas.
b) Objeto a que está destinado.
c) Nombre del propietario o empresa y número y fecha de la concesión o permiso. Nacionalidad del propietario y domicilio. Nombre, nacionalidad y domicilio de los conductores autorizados para el vehículo.
d) Dimensiones máximas del vehículo.
e) Capacidad de carga y tara en kilogramos o números de asientos
f) Número de la placa de la matrícula de inscripción.
g) Fecha de habilitación del vehículo.
Los datos de este registro se remitirán por las autoridades competentes de cada país a las aduanas fronterizas de las rutas autorizadas por las respectivas concesiones.

2º Los certificados de conductor y de habilitación de vehículos que libre la autoridad competente del país donde se domicilie el empresario serán válidos para circular en el otro, sin más requisito que su presentación cuando sean requeridos. Cada certificado de conductor deberá estipular los vehículos que tiene derecho a conducir.

3º Los vehículos matriculados en las condiciones establecidas estarán exentos de todo derecho aduanero de importación, peaje, caución o fianza, etc., y sólo serán registrados por las aduanas por simple verificación de paso, de conformidad con las prescripciones internas de cada país. También quedan liberados de los mismos derechos el combustible, carburante o aceite que se encuentre en los depósitos de los vehículos en el momento de trasponer la frontera, salvo casos de abusos comprobados, así como las cubiertas en uso y de auxilio que lleva el vehículo.
La liberación de derechos aduaneros de los vehículos no alcanzará a las tasas por operaciones de verificación de cargas, encomiendas, equipajes o documentos personales de los pasajeros.
Tampoco regirá la liberación referida cuando un vehículo llegue a permanecer en el territorio del país vecino más de 90 días después de su último paso por la frontera, en cuyo caso los derechos no abonados podrán percibirse desde aquella fecha.

e) El remitente de mercaderías sujetas al pago de derechos de importación o exportación está obligado a cumplir todas las disposiciones vigentes que sobre la materia rijan, tanto en el país de procedencia, como en el de destino de las cargas, y deberá entregar al portador toda la documentación que sea necesaria para el cumplimiento de las formalidades a llenar, ante las aduanas, autoridades fiscales o de policía u otras autoridades administrativas, para que sea agregada a la carta de porte que cubra la mercadería.
Las Partes Contratantes establecerán las obligaciones de las empresas de transporte con las autoridades aduaneras y con los remitentes y consignatarios; la documentación y tipos de fórmulas que deban usarse; las aduanas o receptorías que deban verificar las cargas; las horas de tránsito por la frontera; los trasbordos de mercaderías y toda otra materia que tienda a asegurar la mayor corrección en el tráfico internacional.

f) La identificación de los vehículos se efectuará por las chapas de identificación del país de origen a las que deberán agregarse los distintivos internacionales establecidos en el artículo 5º de la Convención Internacional sobre circulación de automóviles del 24 de abril de 1926 (inciso g de la parte I).

CELEBROSE EL 5 DE OCTUBRE EL DIA DEL CAMINO

Una vez más ha sido celebrado en todo el país el Día del Camino. En esta oportunidad se ha anunciado, por los correspondientes organismos del Estado, la realización de diversas obras viales que abarcarán las distintas zonas de la República, por un monto que supera los 10.000 millones de pesos. Confiamos que esos caminos, arterias para el progreso de la Nación, no tardarán en ser una realidad.

aFiance

LA SEGURIDAD Y EL APLOMO QUE EXIGE SU PERSONALIDAD; MANTENGASE PULCRO Y DESODORIZADO USANDO PARA SU BAÑO DIARIO UNICAMENTE EL MODERNO JABON DE TOCADOR

PROSAN BIMERIZADO

24 HORAS DE FRESCURA Y PROTECCION ASEGURADAS





PROSAN

JABON - LOCION COLONIA - DESODORANTE - TALCO

PUBLICIDAD A. C. A.

USTED...
USTED...
USTED...
USTED...
Y TODOS



PUEDEN AHORA

ASEGURAR SEGURIDAD PARA LOS SUYOS

INCORPORESE AL SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

CONTRATADO
CON LA CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

SEGURO DE VIDA COLECTIVO SIN EXAMEN MEDICO

HASTA **$ 1.000.000** (SEGUN EDAD)

DOBLE INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE
INDEMNIZACIONES ADICIONALES POR ACCIDENTE Y BENEFICIO POR INCAPACIDAD TOTAL Y PERMANENTE.

TARIFA		
Capitales Asegurables		Costo Trimestral
Básico	Indemnización por Accidentes	
$ 100.000.—	$ 100.000.—	$ 600.—
„ 200.000.—	„ 200.000.—	„ 1.200.—
„ 300.000.—	„ 300.000.—	„ 1.800.—
„ 400.000.—	„ 400.000.—	„ 2.400.—
„ 500.000.—	„ 500.000.—	„ 3.000.—
„ 600.000.—	„ 600.000.—	„ 3.600.—
„ 700.000.—	„ 700.000.—	„ 4.200.—
„ 800.000.—	„ 800.000.—	„ 4.800.—
„ 900.000.—	„ 900.000.—	„ 5.400.—
„ 1.000.000.—	„ 1.000.000.—	„ 6.000.—

CAPITALES ASEGURABLES SEGUN EDAD					
Hasta 40 años	De 41 a 45 años	De 46 a 50 años	De 51 a 55 años	De 56 a 60 años	De 61 a 65 años
$ 100.000.—	$ 100.000.—	$ 100.000.—	$ 100.000.—	$ 100.000.—	$ 100.000.—
„ 200.000.—	„ 200.000.—	„ 200.000.—	„ 200.000.—	„ 200.000.—	
„ 300.000.—	„ 300.000.—	„ 300.000.—	„ 300.000.—		
„ 400.000.—	„ 400.000.—	„ 400.000.—			
„ 500.000.—	„ 500.000.—	„ 500.000.—			
„ 600.000.—	„ 600.000.—				
„ 700.000.—	„ 700.000.—				
„ 800.000.—	„ 800.000.—				
„ 900.000.—					
„ 1.000.000.—					

INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS, ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL AVDA. DEL LIBERTADOR 1850 BUENOS AIRES

g) Será obligatoria para toda empresa que realice tráfico internacional la contratación de un seguro que cubra los riesgos de los pasajeros y cargas que conduzca el vehículo, el incendio, accidente o robo del mismo y la responsabilidad civil sobre accidentes a terceros y seguro obrero.
Las compañías de seguro que los contraten deberán estar autorizadas en el país de origen para esta clase de operaciones y las Partes Contratantes se comunicarán las listas de compañías de seguros autorizadas. Las pólizas que se emitan deberán estipular que la responsabilidad del asegurador se extiende a los recorridos en el territorio del país vecino y a las demandas que con arreglo a disposiciones legales pudiera tener el acarreador en ese país.
El seguro no será obligatorio si el transporte se realiza por cuenta de uno de los Estados Contratantes (Empresas del gobierno) o como prolongación de los servicios ferroviarios de una empresa concesionaria de uno de los Estados, en cuyo caso las responsabilidades por el transporte se regirán por la Convención sobre tráfico ferroviario del 17 de octubre de 1887 y por este Convenio en lo que sea pertinente.

h) Las Partes Contratantes fijarán, con el asesoramiento de las oficinas pertinentes de cada país, los objetos y mercaderías que no se considerarán incluidas en estas reglas generales sobre tráfico internacional por automotores, en razón de que su transporte esté reservado a administraciones especiales o que, por sus dimensiones, peso o acondicionamiento, no puedan transportarse en automotores, o cuyo transporte está prohibido por disposiciones legales, o por razones de orden público, en cualquiera de los Estados Contratantes.

i) Las personas u objetos que se indican a continuación serán transportados en condiciones especiales, que serán fijadas por las Partes Contratantes con sujeción a las condiciones reglamentarias del transporte en cada país, que deben armonizarse a tal fin, a saber: personas enfermas, o con enfermedades contagiosas; personas dementes; vegetales o plantas; materias perecederas; pescado fresco; animales vivos, siempre que por su talla no puedan ser remitidos en cajones, jaulas, cestas, etc., bien cerradas, cargas peligrosas y cadáveres.

j) Las empresas que gocen de la concesión o permiso que establece el inciso b) estarán obligadas a efectuar el transporte de pasajeros y mercaderías sin acordar preferencias por razón de tiempo y lugar, sin más limitaciones que las que establezcan este Convenio y la legislación de cada país, siempre que:

1º El remitente se conforme a las prescripciones del Convenio.
2º Que el transporte sea posible con los medios ordinarios de las empresas.
3º Que el transporte no sea impedido por circunstancias que el acarreador no pueda evitar y que no dependa de él remediar.
Esta obligación de efectuar los transportes no rige para los objetos cuya carga, trasbordo o descarga, exija el empleo de medios especiales, salvo que el remitente convenga en cada caso con la empresa el modo de efectuarlo.

k) Las expediciones se efectuarán en el orden de su aceptación para el transporte, salvo que, por autoridad competente y teniendo en cuenta el interés público, se autorice una preferencia en el transporte, cuando se trate de:

1º) Provisiones destinadas al consumo diario de centros poblados.
2º) Objetos destinados al servicio público.

l) Las Partes Contratantes fijarán la forma y condiciones del contrato de transporte, estableciendo a tal fin el tenor, forma y valor legal de la carta de porte; las obligaciones del remitente y consignatario; la responsabilidad de las partes por las declaraciones de la carta de porte; obligaciones del porteador y todas aquellas cuestiones de carácter legal que le sean atingentes.
También fijarán las Partes Contratantes las bases sobre las cuales se calcularán, para el tráfico internacional, los precios del transporte, los libros de tarifas y clasificadores; itinerarios; responsabilidad por demoras en los transportes; condiciones de recepción y entrega de las mercaderías; embalaje de las cargas; responsabilidades del porteador, su extensión o restricciones; indemnizaciones por pérdida, avería, merma o retardo en la entrega de las mercaderías y todas aquellas situaciones que sean factibles de reglamentarse, a fin de asegurar la mayor eficiencia para los usuarios y las empresas de tráfico internacional por camino que utilicen automotores.

m) A los fines de la liquidación de los fletes para el tráfico común, en el caso de combinación de servicios de varias empresas, las Partes Contratantes fijarán la unidad monetaria y cursos de conversión de las monedas de cada país. Las empresas estarán obligadas a tener a la vista de los usuarios el tipo de conversión en vigencia. Las empresas que combinen su tráfico sobre la base de una sola carta de porte establecerán las bases para la repartición proporcional de los fletes, las que serán aprobadas por las respectivas autoridades competentes en cada país y no podrán ser alteradas ni modificadas sin intervención de las mismas.

n) Las Partes Contratantes establecerán de común acuerdo las reglas generales de procedimiento en casos de litigios motivados por los contratos de transporte, así como las que se aplicarán para las reclamaciones administrativas que puedan motivar. Establecerán quiénes tienen personería para iniciar una acción y cuál es el juez competente que pueda aceptarla, sea en el país de origen o en el de destino, así como las limitaciones sobre embargos o fianzas que resulten re un juicio por un transporte internacional.

ARTICULO 18º: El presente Convenio entrará en vigor el día siguiente al del canje de ratificaciones, que se efectuará en la ciudad de Santiago de Chile, y su vigencia durará hasta un año después del día en que sea denunciado por cualquiera de las Altas Partes Contratantes.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios arriba nombrados suscriben el presente Convenio, hecho en dos ejemplares de un mismo tenor, y le aplican sus respectivos sellos, en la ciudad de Buenos Aires, **a los veinticuatro días del mes de agosto del año mil novecientos cuarenta y tres.**

(Fdo.:) **SEGUNDO R. STORNI**
(Fdo.:) **JOAQUIN FERNANDEZ FERNANDEZ**

C.I.P.A. PRESENTA SU RASTROJERO DIESEL "64"





TECNICAMENTE SUPERIOR
- SUSPENSION DELANTERA MODIFICADA CON BRAZOS ESTAMPADOS DE UNA SOLA PIEZA Y BUJES DE "SILENTBLOCK".
- LUCES DE GUIÑADA REGLAMENTARIAS, INCORPORADAS COMO EQUIPO STANDARD.

COMODIDAD EN EL MANEJO
- PARABRISAS CURVO DE VISION PANORAMICA.
- MOTOR MAS POTENTE DEL LIMPIAPARABRISAS CON PEINES DE BARRIDO TOTAL.
- LUNETA TRASERA MAS AMPLIA.

MAS CONFORT
- VENTILETES PARA UNA MEJOR VENTILACION INTERIOR.
- ASIENTO REGULABLE EN SU POSICION.
- CABINA HERMETICA CONTRA TIERRA Y AGUA.

MAYOR SEGURIDAD
- CIERRE DE CAPOT CON COMANDO DE DESTRABE INTERIOR.
- TRABAS DE PUERTA INVIOLABLES.

LINEAS MEJORADAS
- GUARDABARROS MAS ARMONICO Y FUNCIONAL.
- PARAGOLPES DE NUEVO DISEÑO, SOLIDO E INDEFORMABLE.
- GOTERA INTEGRAL EN TODO EL CONTORNO DEL TECHO.

DISTRIBUYE C.I.P.A.
MORENO 1402 - ESQ. SAN JOSE - TEL. 38-7743
BUENOS AIRES
Y SU RED DECONCESIONARIOS EN TODO EL PAIS

ROAD TEST

AUTO CLUB



AUTOCLUB ANALIZA EL RENAULT 4L

Por HORACIO R. CASARES

Para AUTOCLUB

Fotos de J. C. PIÑA

CUANDO en 1961 la Régie Renault de Francia presentó la serie de vehículos Renault R3 - R4 y R4L, lo hizo con el propósito de ofrecer un coche utilitario, eminentemente práctico, al mercado de más bajo poder adquisitivo. Más de un periodista especializado dudó de sus posibilidades, y los pronósticos no fueron favorables. Pero la realidad fue muy distinta. Las ventas en 1962 y 1963 superaron los cálculos más optimistas. Tanto, que hoy ocupa el primer lugar en la producción de automóviles de la gran casa francesa. En 1963, Industrias Kaiser Argentina lo incluyó en su línea de productos en la versión 4L (la L significa "lujo"), con un éxito similar. El Renault 4L satisface las necesidades de varias categorías de automovilistas por sus diversas posibilidades de empleo. Tiene todas las características de un automóvil, de una rural y aparte de su economía, es un vehículo apto para viajar a "campo traviesa". He ahí la razón de su éxito.

Estética

El 4L es un vehículo esencialmente funcional y por tanto es lógico que su carrocería denote una falta total de formas y ornamentos que sólo sirven para abonar un aspecto exterior espectacular. Con todo, el diseño es armónico y agradable.

RESISTENCIA AERODINÁMICA Y RODAMIENTOS (DRAG)

a 100 Km/h., 110 lbs/ton.



Capacidad

Decididamente la capacidad de pasaje y carga, conjuntamente con el confort de marcha, son los aspectos más sobresalientes del 4L. Cuatro personas se ubican, con toda comodidad, así como su equipaje.

Los asientos de aspecto y construcción extremadamente sencillos, son perfectamente anatómicos y no cansan, aunque el viaje dure varias horas. El delantero es regulable y el trasero se puede retirar fácilmente para aumentar el plano de carga. Este es suficientemente amplio como para ubicar el equipaje de todo el pasaje sin dificultad. Tal vez sería conveniente una mayor inclinación del respaldo trasero, lo que haría más cómodos los asientos y evitaría que pasajeros de gran estatura tocaran el techo con sus cabezas en movimientos bruscos del coche.

Las puertas, la altura y la forma de los asientos hacen del 4L uno de

Una agradable sorpresa fue la prueba de frenos. Los encontramos fuertes y progresivos, sin duda los mejores frenos montados en vehículos utilitarios.





La enorme puerta trasera hace muy fácil la maniobra de carga del amplio baúl.

los autos de más fácil ascenso y descenso.

La puerta trasera de grandes dimensiones simplifica las maniobras de carga, pero debemos objetar la incómoda posición de la manija (debajo de la defensa trasera), y el sistema, sencillo en demasía, para mantenerla abierta. Creemos que un soporte de fijación automático simplificaría la operación y no incidiría en el precio... Lo mismo para el capot, en el que a pesar de ser más sencillo, molesta tener que destrabar y colocar el soporte (que generalmente está sucio de grasa).

La rueda de auxilio tiene un sostén, accionado por un tornillo, que la fija por debajo (y por fuera), del plano de carga trasero. Esta ubicación permite que no ocupe un precioso lugar en el interior pero la expone a recibir todo el polvo y barro que levantan las ruedas, y lo que es peor, a las manos de los "amigos" de lo ajeno.

Puesto de conducción

El tablero es de una sencillez extrema. Posee una plancha opaca que corre por debajo del parabrisas, en la que están sistemadas dos ventanillas regulables para la entrada de aire frío, que reemplazan a las inexistentes aletas, pero con la particularidad de llenar los ojos de tierra al conductor y su acompañante, cuando se encuentran totalmente abiertas.

Los controles para el manejo se concentran en un bonito instrumento ubicado sobre la columna de dirección. En el cuadrante encontramos, aparte del velocímetro y cuentakilómetros, el medidor de nivel del carburante (a aguja), y las luces testigo de carga de la dínamo y temperatura, que se mantiene encendida hasta que el motor haya alcanzado la temperatura de normal funcionamiento.

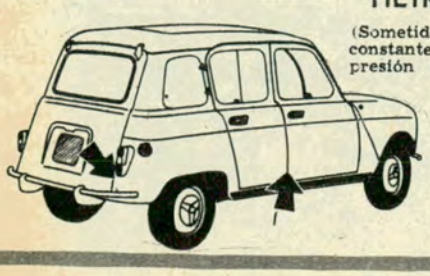
En la parte exterior de la caja encontramos, a la izquierda las llaves del limpiaparabrisas, el soplador de la calefacción y el control general de luces. Sobre la derecha una enorme luz roja indica la inexistencia de presión de aceite. Sobre la barra de dirección hay dos palanquitas, una controla el cambio de luces y la doble bocina y la otra el indicador de giro (el que no posee retorno automático). En el centro del tablero encontramos la dura palanca de cambios y debajo

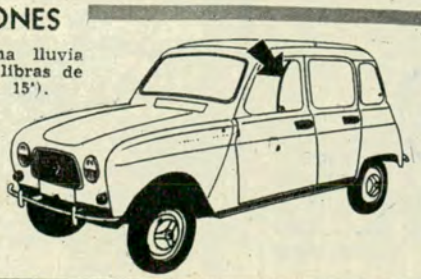
FICHA TECNICA DEL AUTO PROBADO

Marca: Renault.
Modelo: 4 L.
Tipo: Sedán, 4 puertas.
Año de producción: 1964.
Fabricante: IKA, S. A.
Recibido con: 2.932 Km.
Entregado con: 4.959 Km.
Kilometraje de la prueba: 2.018 Km.
Chapa Nº: F. 80.063.
Motor Nº: 5.008.177. Serie 46.336 / 06.362.
Neumáticos: Good Year. 145 x 330 / 145 x 13.
Nafta: YPF, super.

FILTRACIONES

(Sometido a una lluvia constante a 120 libras de presión durante 15').





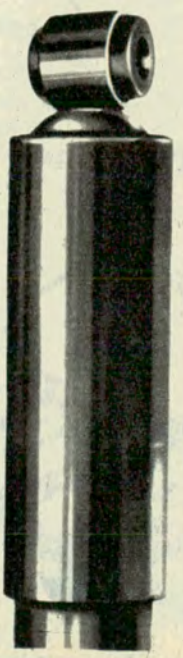
POR USTED... Y POR SU COCHE! CAMBIE POR



FRIC-ROT Gabriel

Una amortiguación deficiente termina por destruir su coche y sus nervios. El coche se "vence", la carrocería se afloja y pierde seguridad, especialmente en las curvas. Decídase **ya** a reemplazar sus amortiguadores gastados. Cambie por Amortiguadores Fric-Rot Gabriel, únicos de doble acción con nueve controles. Garantizados por Fric-Rot S.A. y The Gabriel Co. U.S.A.

FRIC-ROT Gabriel ®



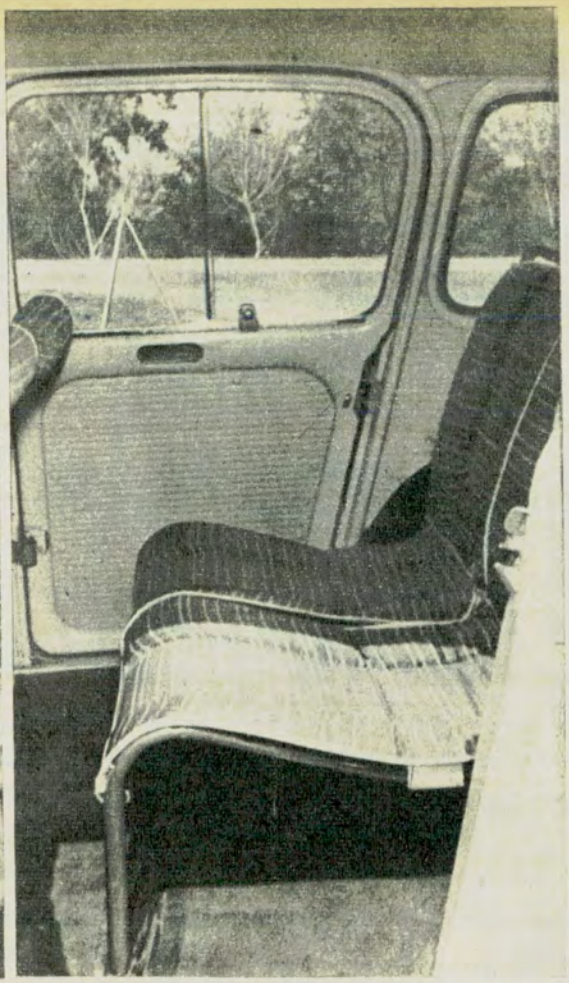
DECIDASE YA A VIAJAR CON CONFORT Y SEGURIDAD!

70% de las marcas mundiales de automotores lo recomiendan. Su taller mecánico lo tiene.

Distinguido con la cinta azul de la popularidad!...

DISTRIBUIDORES
C.A.D.M.A. S.A.
Viamonte 1430
FEINSTEIN S.A.
Paraná 555
FIORE, PANIZA Y TORRA S.A.
Viamonte 1585
MARIANO GALVE HNOS S.A.
Caseros 832/36
RONCHETTI, RAZZETTI Y CIA. S.A.
Viamonte 1574
RUATA Y CIA.
Pavón 2101





La capacidad es, junto al confort de marcha, el valor de mayor ponderación en el 4 L. Como vemos, las puertas facilitan el acceso al interior, donde los bien diseñados asientos prometen un viaje confortable.

el complicado pero efectivo sistema de calefacción, sobre el que está montado el cenicero. A los costados de éste hay dos prácticas bandejas portaobjetos que reemplazan a la guantera, el freno de mano y el botón del lavaparabrisas.

Los pedales, de reducidas dimensiones, son suaves de accionar, pero el acelerador nos resultó incómodo luego de varias horas de manejo.

La posición del conductor es extraordinariamente cómoda, sobre todo por la disposición erguida del asiento, la buena ubicación del volante y la enorme visibilidad, en todos los sentidos, que ofrece el 4L. La única molestia en este sentido la causa la baja ubicación del espejo retrovisor, fácilmente solucionable si se acorta el soporte, para una mejor visibilidad.

Impresiones de manejo

En la marcha, los elementos mencionados anteriormente y la suavidad de los controles ofrecen un manejo seguro, de dominio total. El conductor ve los extremos del auto, y en todo momento los controles responden "nerviosamente" a cualquier maniobra. Esto lo hace particularmente ágil en el tránsito.

La tenida es más que buena, en caminos de tierra, en el barro, en caminos lisos o muy desparejos, en la lluvia, en todos el coche mantuvo una adherencia total al piso.

En las curvas esperábamos, tratándose de un "tracción delantera", una mayor tendencia al subviraje que la que acusó el 4L. También temíamos por la diferencia de distancia entre ejes, casi 5 cm mayor en el lado derecho, pero aparte de un marcado rolido, el coche doblaba invariablemente bien cualquiera fuera la velocidad. La dirección es sumamente suave y precisa, y responde rápi-

Obtenga "más motor" ... con BUJIAS

HASTINGS

MAS PIQUE!
MAS FUERZA!
MENOR CONSUMO!

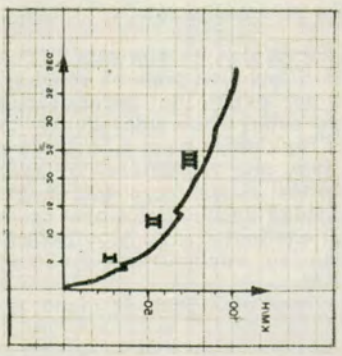
DISTRIBUIDORES
DITLEVSEN & CIA. LTDA., Ing. Huergo 1335, Capital
ACEROMOTOR S.R.L., Sarmiento 1999, Capital
E. MONTI & CIA. S.R.L., Parral 1101, Capital



Fabrica:
HASTINGS ARGENTINA S. A.
Av. Gaona 1553
Buenos Aires

ACELERACION

De 0 a 20 Km/h: 2 seg.
De 0 a 30 Km/h: 2 4/5 seg
De 0 a 40 Km/h: 5 seg.
De 0 a 50 Km/h: 6 seg.
De 0 a 60 Km/h: 10 seg.
De 0 a 70 Km/h: 13 3/5 seg.
De 0 a 80 Km/h: 20 2/5 seg.
De 0 a 90 Km/h: 28 seg.
De 0 a 100 Km/h: 35 seg.



ERROR DE VELOCIMETRO

Velocidad leída	40	60	80	100
Velocidad real	36,4	55,9	75,6	93,7

Velocidad máxima real 107 Km por hora.

damente a cualquier movimiento del volante.

El motor es de una increíble elasticidad, y con un uso adecuado del cambio, se puede obtener una performance sobresaliente. En primera y segunda se muestra lo suficientemente "brioso" como para salir de cualquier situación peligrosa. El embrague, de suave y progresiva acción, soportó las peores pruebas sin dificultad.

En cambio lo encontramos duro e impreciso, pero muy bien relacionado para explotar al máximo las posibilidades del motor. Muchos propietarios del 4L desean una cuarta velocidad, pero nosotros creemos (y las tablas lo demuestran), que con la elasticidad del motor y el uso del cambio, se hace absolutamente innecesario. La velocidad máxima de casi 110 km/h nos parece adecuada para el vehículo, sobre todo teniendo en cuenta que puede ser mantenida indefinidamente.

Una agradable sorpresa fue la prueba de frenos. En todos los casos, a lo largo de la dura experiencia, se mantuvieron potentes y progresivos. En ningún momento notamos recalentamiento y la trayectoria fue firme y perfectamente recta. Sin lugar a dudas es el mejor freno montado en vehículos utilitarios.

El consumo se mantuvo, como era de esperar, en guarismos muy bajos.

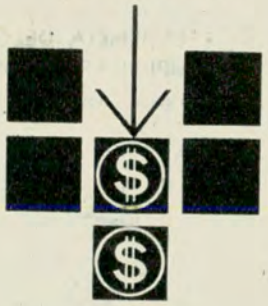
La suspensión merece un capítulo aparte. El 4L ofrece un excelente confort de marcha debido a una suspensión que aísla totalmente a los pasajeros de las irregularidades del camino. La aireación interior es suficiente, pero no entendemos por qué en los cristales de las puertas delanteras se desplaza la mitad posterior hacia adelante, enfriando a los pasajeros de atrás y no beneficiando en nada al conductor. En todo caso nos parece más lógico que sea la mitad delantera la que corra. También desearíamos una mejor aislación térmica en el torpedo, ya que pasa el calor del motor a la cabina, y en verano no es precisamente lo más recomendable...



Como buen auto utilitario, el 4 L no tiene formas de chapa o cromados superfluos. Con todo, posee un diseño armónico y agradable.



ATAQUEMOS A LOS GASTOS FIJOS!





Por la diaria necesidad de requerirse en su empresa un sinnúmero de formularios e impresos, éstos llegan a considerarse un gasto fijo permanente en cuya magnitud ya no se repara. Sin embargo, Ud. puede economizar mucho en este rubro:

DETERMINE

el monto total de los gastos anuales de su empresa por impresos en general.

CONSULTE

sobre la posibilidad de imprimir con la real calidad de imprenta que Ud. exige, toda o parte de esa papelería **en su propia oficina.**

COMPRUEBE

el beneficio general resultante para su empresa por la mayor independencia, agilidad y rapidez

ECONOMICE

un 50% anual!... por lo menos!.. en los costos de todos esos impresos. Economía real y positiva, ya comprobada por centenares de usuarios en todo el país. Y también obtendrá ahorro de tiempo útil!.. que actualmente se pierde en gestiones, viajes y demoras.

REDUZCA

sus gastos fijos con una auténtica máquina de imprimir al sistema Offset, marca "ROTAPRINT" especialmente construida para su uso en oficinas.

CREAR PROPAGANDA

Rotaprint Argentina

Soc. de Resp. Ltda. Capital $ 5.000.000.-

Reconquista 352 Buenos Aires - Tel. 49-5455/5456

EL GRUPO DE MEDICOS
QUE INTEGRA LA

CLINICA
PUEYRREDON

OFRECE

mediante cuotas mensuales

ATENCION

médica privada
con aranceles mínimos.

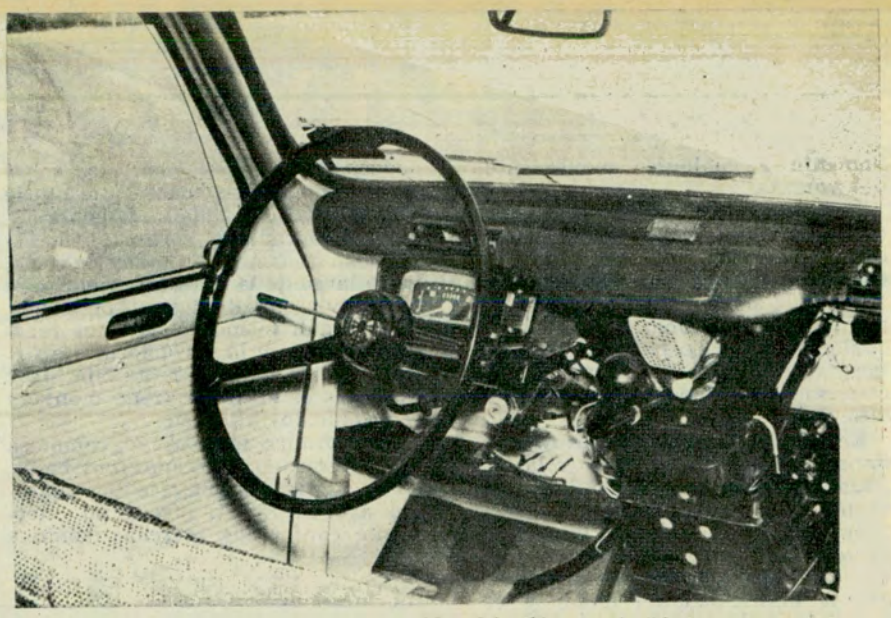
INTERNACION

en Sanatorios de
1º categoría, incluida en
la cuota mensual.

CONOZCA
NUESTROS PLANES
INDIVIDUALES Y
FAMILIARES

PUEYRREDON 1337 - 1er. p.
T. E. 82-5864 y 80-3443

A los socios del Automóvil Club Argentino se les reconocerá un descuento del 50 % sobre la cuota de ingreso.



La extrema sencillez del tablero no impide que encontremos en él todo el instrumental necesario para una buena conducción. En la caja del velocímetro se reúnen también todos los controles de los accesorios.

Conclusiones

Pensamos que el 4L tendrá cada vez más éxito en el futuro, ya que es un vehículo extremadamente funcional, que se adapta perfectamente para el comerciante, el padre de familia, el corredor, el viajante, y por ser uno de los pocos vehículos con los que se puede viajar a "campo traviesa", también se adapta al hombre de campo.

CONSUMO

(medido con equipo Frarno)

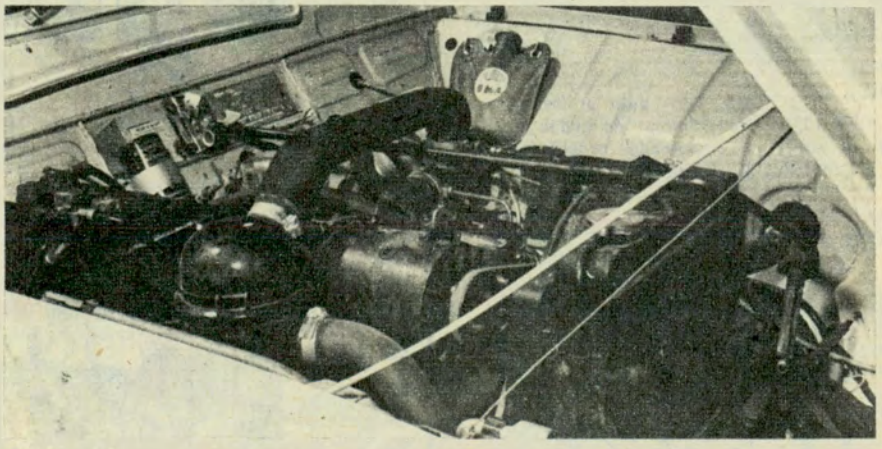
En ruta ..... 6,5 l. c/100 Km.
En ciudad ..... 9 l. c/100 Km.

FRECUENCIA DEL LIMPIAPARABRISAS

54 oscilaciones por minuto.

TREPADA (EN %)

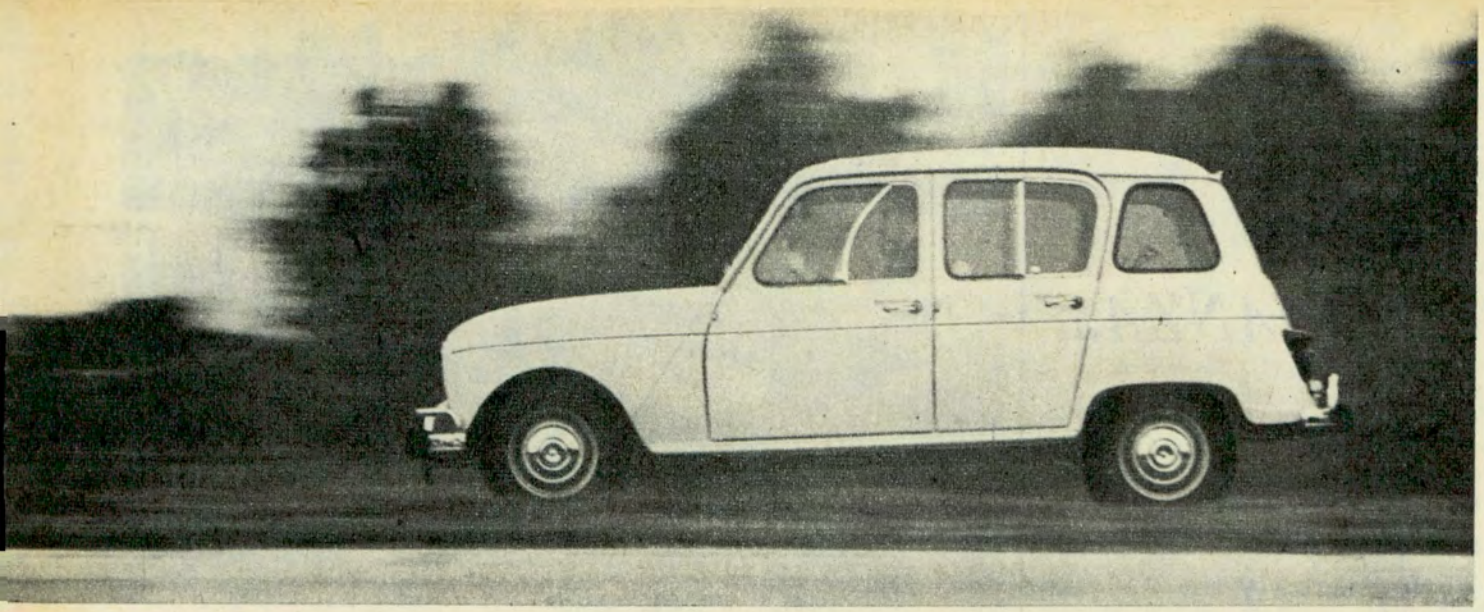
1ª velocidad ..... 23 %
2ª velocidad ..... 14 %
3ª velocidad ..... 6 %



La gran tapa del capot nos descubre una buena disposición de los distintos elementos del motor, lo que los hace muy accesibles para ser reparados.

EMPUJE MAXIMO

(Datos medidos con acelerómetro Tapley)
En 1ª velocidad, de 25 a 30 Km/h, 450 Ibs/ton.
En 2ª velocidad, de 45 a 50 Km/h, 270 Ibs/ton.
En 3ª velocidad, de 70 a 75 Km/h, 120 Ibs/ton.



La velocidad máxima es adecuada al vehículo, sobre todo teniendo en cuenta que puede ser mantenida indefinidamente sin dificultad.



NUEVA GOMA SINTETICA PARA CUBIERTAS DE EXTRAORDINARIA RESISTENCIA

Por primera vez en el historial de las 500 millas de Indianápolis, este año ninguno de los conductores que terminaron la prueba y cruzaron la línea de llegada tuvo que cambiar cubierta alguna de su coche durante la carrera. Según los entendidos, este extraordinario resultado se debe a que los vehículos fueron equipados con cubiertas de "Duradene", una nueva substancia —goma sintética— que, a la par que permite una mejor tracción, se recalienta mucho menos que el caucho empleado hasta ahora. Así nos informa el periódico "New York Motorist", del Automóvil Club de Nueva York.

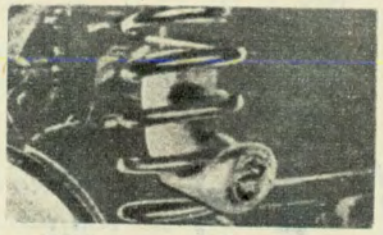
MILES DE USUARIOS LO CERTIFICAN

LOS REFUERZOS NEUMATICOS DE SUSPENSION

TENAIRE

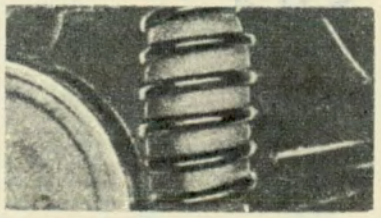
Aseguran al AUTOMOVIL o PICK-UP

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



No hay que quitar piezas

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

Si su mecánico o agente de la zona no los tiene diríjase a sus fabricantes:

Solicite folletos demostrativos

SOCIOS DEL A.C.A. Y GREMIO AUTOMOTOR, DESCUENTOS ESPECIALES

FABRICA Y DISTRIBUYE TENAIRE S.R.L.

YATAY 1038
T. E. 86 - 4945

REFUERZOS NEUMATICOS PARA SUSPENSION

Quedan zonas disponibles - Escríbanos y se beneficiará

CONFIANZA...

en todo el mundo millones de agricultores y ganaderos confían en los productos fitosanitarios y veterinarios de

»Bayer«
Leverkusen
ALEMANIA

BAYER

Símbolo de confianza.

BAYER ARGENTINA S. A.
Div. PROCAMPO
Corrientes 316 Buenos Aires



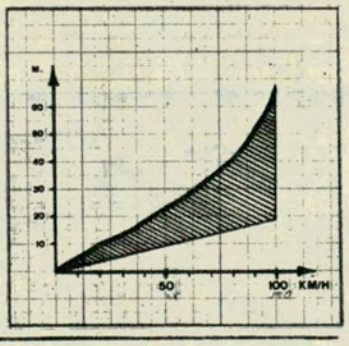
La tenida es más que buena, en cualquier camino y a cualquier velocidad, salvo el rolido, el auto tenía una perfecta adherencia al piso y doblaba sin ninguna dificultad.

SLALOM O MANIOBRABILIDAD

Tiempo promedio empleado: 13 seg.
Velocidad promedio desarrollada: 27,7 Km/h.

FRENAJE

De 100 a 0 Km/h. ..... 33,5 mts.
De 80 a 0 Km/h. ..... 25,4 mts.
De 60 a 0 Km/h. ..... 16,8 mts.
De 40 a 0 Km/h. ..... 3,2 mts.
De 20 a 0 Km/h. ..... 1,3 mts.



A Km/h.:	20	40	60	80	100
Metros recorridos antes de apretar el freno:	3,9	7,7	11,6	15,5	19,4
Metros recorridos:	1,3	9,2	16,8	25,4	33,5
Total de metros necesarios para frenar:	5,2	16,9	28,4	40,9	52,9

Tiempo de reacción de un conductor normal: 0,7 segundos.

EL LABORATORIO NUCLEAR MAS GRANDE DEL REINO UNIDO

Recientemente fue inaugurado en Gran Bretaña el laboratorio Rutherford de Alta Tensión, primer laboratorio del Instituto Nacional de Investigaciones en Ciencia Nuclear. Sus instalaciones se encuentran en Chilton, Berkshire, y comprenden dos aceleradores de protones, un sincrotrón, el NIMROD y un acelerador lineal. El laboratorio, cuyas facilidades están ante todo a disposición de científicos nucleares británicos y especialmente de equipos universitarios de investigación, será empleado para efectuar estudios fundamentales sobre fenómenos nucleares y subnucleares.

HEMISUR

RADIO Rivadavia

AL SERVICIO DE LA VERDAD

El servicio informativo de ***LS5 Radio Rivadavia****, transmite las noticias cuando todavía son presente, y lleva a su hogar, la información inmediata de los sucesos más trascendentes del mundo, suministrada con esta agilísima frecuencia:* ***41 informativos diarios (Rotativo del aire). 4 panoramas diarios. 10 entrevistas o actos diarios.*** *•* ***1 flash informativo cada 5 minutos.*** *Cuando informa Radio Rivadavia... el país entero se entera.*

el país entero se entera

RADIO RIVADAVIA

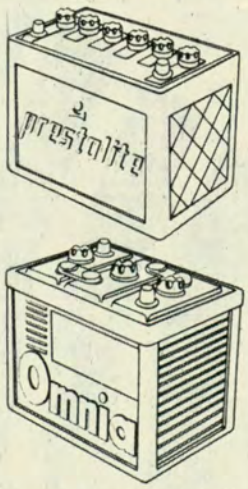
y su servicio informativo







Omnia y
prestolite
Fabricados bajo licencia Americana
de potencia total



De avanzada técnica fabril y estrictos controles de calidad. De 6 y 12 Volt. Para Automotores, Equipos de luz, Radio, etc.
Garantizados por UN AÑO.

AGENTES EN TODO EL PAIS
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

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

FUNCIONA EFICIENT DE CONDU

Entre el cúmulo de realizaciones que ha venido jalonando la historia más reciente del Automóvil Club Argentino, fundamentalmente en lo que respecta al vasto plan de expansión servicial puesto en práctica por la entidad, la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito constituye una de las concreciones más notables, tanto por el elevado nivel técnico-práctico de la enseñanza que en ella se imparte, como por los fructíferos resultados obtenidos a lo largo de sus dos primeros años de existencia.

Desde el 2 de abril de 1962 —fecha en que iniciara sus actividades— han egresado de la escuela aproximadamente 2.500 alumnos de ambos sexos con edades que oscilaron entre 18 y 70 años. "Ellos —a estar a las expresiones que desde estas mismas páginas vertiera un ex alumno— son la mejor propaganda, pues son quienes se ocupan de difundir con entusiasmo los beneficios de las enseñanzas recibidas de sus profesores e instructores."

Por tales motivos y respondiendo a reiteradas sugerencias de los asociados, hemos creído oportuno facilitar a los lectores una visión interna de la Escuela de Conducción de Tránsito que proporcione una imagen acabada de los distintos aspectos del desenvolvimiento de su enseñanza y de las diversas pruebas a que es sometido el alumno, todo lo cual constituye el basamento fundamental de la elevada capacitación técnico-práctica adquirida por todos los que hasta ahora han pasado por sus aulas.

EL EXAMEN MEDICO

Al ingresar a la Escuela, el alumno es sometido a un examen psico-técnico (vista y reacciones), el cual se complementa con un examen clínico general.

El examen **psico-técnico**, por su parte, comprende los siguientes pasos:

Valuador de firmeza de pulso: El examinado debe descender una varilla metálica, hasta donde lo permita su firmeza de pulso, sin tocar con aquella las planchas metálicas que se hallan a los costados. Cuando se produce un toque lateral se enciende una luz roja, señal que sirve para determinar numéricamente la firmeza de pulso en la escala pertinente.

Medidor del campo de visión: Se utiliza para medir el ángulo correspondiente al campo visual del examinado, quien, sin desviar la mirada de un punto fijo establecido a su frente, debe distiguir la presencia de un pequeño disco movil al costado de cada ojo.

Valuador de visión nocturna: Con la presencia de un faro encendido a su frente, ubicado en cámara oscura, el alumno debe percibir signos especiales débilmente iluminados, situados dentro de la misma cámara. El procedimiento sirve para medir, también la reacción al encandilamiento.

Valuador de distancias visuales: Mirando por reflexiones en un espejo situado a 2.87 metros, el examinado debe colocar en una misma línea frontal dos pequeños automóviles que avanzan o retroceden a voluntad del alumno, hasta hacerles coincidir con un tercer automóvil fijo ubicado en la línea central. El error de alineación frontal cometido, mide el grado de precisión de su distancia visual.

Valuador de agudeza visual: Observando por reflexión en un espejo situado a 2,60 metros de distancia, el examinado debe distinguir series de letras establecidas en un orden decreciente de tamaño. El tamaño más pequeño que el alumno alcanza a distinguir con claridad determina su agudeza visual.

Valuador de distancias visuales y de agudeza visual: Se trata de un instrumento que reúne a dos valuadores distintos. Es utilizado para corroborar los resultados obtenidos en cada uno de aquellos separadamente.

Valuador integral del conductor: Mide el campo visual, la apreciación de distancias y la agudeza visual del examinado, además de determinar la correcta apreciación de colores y el tiempo de reacción acusado por el alumno.

Medidor portátil de tiempo de reacción: Cuando el examinado presiona con el pie derecho el pedal del acelerador se enciende una luz verde, entretanto gira un contador de tiempo. Cuando el examinador presiona un pulsador de mano y la aguja del contador de tiempo pasa por 0, se en-



En la foto, la señora Judith Casas de Ferrando, esposa del señor ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, en momentos de rendir examen para obtener su licencia de conducir. La señora de Ferrando es egresada de uno de los cursos dictados en la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del A.C.A., y nos ha comunicado las gratas impresiones que adquiriera durante su período de aprendizaje, referidas tanto al nivel técnico de la enseñanza impartida, como a la eficiencia y amabilidad del personal de la Escuela.

EMENTE LA ESCUELA TECNICA CCION Y TRANSITO DEL A.C.A.

ciende una luz roja, en cuyo instante el alumno debe quitar el pie derecho del acelerador y presionar con dicho pie el pedal de freno. Esta última operación determina que la luz roja se apague y el contador se detenga, indicando el tiempo de reacción del examinado.

Medidor de tiempo de reacción en el volante y en el freno de pie: El aparato acciona automáticamente un ciclo de 15 pruebas que aparecen iluminando una u otra flecha de dirección y una luz roja, sin seguir un orden determinado. El alumno debe responder a la flecha iluminada, moviendo el volante en la misma dirección, y a la luz roja apretando el pedal del freno con el pie derecho. A un costado del aparato, un registrador puesto a 0 en la iniciación del ciclo, mide en cada prueba las fracciones de segundo transcurridas entre la orden luminosa y la respuesta correspondiente, pues la aguja avanza cuando la orden es impartida y se detiene cuando se responde adecuadamente. El contador totaliza los tiempos y señala el promedio de las 15 pruebas realizadas.

Hasta aquí el proceso para lograr una adecuada calificación psico-técnica del alumno. Los datos que él arroja, son luego complementados con un **examen clínico**, que comprende diversas indagaciones sobre corazón, reflejos, presión, peso, altura, etc.

LA ENSEÑANZA TEORICA

De acuerdo con el resultado que arroje el examen médico comentado, el alumno se halla en condiciones de iniciar los cursos teóricos de la Escuela, los que comprenden dos materias fundamentales: Educación Vial y Mecánica Elemental del Automóvil.

Y en forma casi simultánea con el aprendizaje de esas asignaturas, el alumno comienza sus primeras prácticas de manejo.

LA ENSEÑANZA PRACTICA

La enseñanza práctica comprende los siguientes pasos:

Auto-entrenador práctica de dirección: De acuerdo con las características del automóvil que posea o se halle dispuesto a adquirir, el alumno comienza a practicar en un auto-entrenador adecuado a dichas características.

Auto-entrenador práctica de cambios: La escuela cuenta con un auto-entrenador con cambios en el volante y otro con cambios en el piso. Cuando el alumno ha adquirido suficiente experiencia en alguno de esos dos aparatos, inmediatamente da comienzo a las primeras prácticas de manejo en la vía pública.

Práctica de estacionamiento: Cuando el alumno ha adquirido capacitación satisfactoria en la práctica de volante y cambios, recibe una serie de clases complementarias e intensivas sobre estacionamiento, tanto en la vía pública como en lugar cerrado.

Práctica general: Al final del curso, el alumno recibe clases generales de práctica de conducción y estacionamiento.

Tal es —aunque en la apretada síntesis a que nos obliga la falta de espacio— el proceso de la enseñanza que imparte la Escuela de conducción y tránsito del A.C.A. Por último, es de hacer notar el enorme prestigio alcanzado por su gabinete psico-técnico, que permite a la escuela proporcionar una valiosa colaboración a numerosas entidades oficiales y privadas, entre las que se hallan el Ministerio de Transportes de la Nación, Gas del Estado, la Policía Federal, la Marina de Guerra, el Cuerpo de Bomberos de la Capital Federal (gabinete psico-técnico y práctico de conducción), Shell Cía. de Petróleo, Compañía Nobleza de Tabacos, etc.

para qué se peina ud. señor?



Claro! Justamente para eso: para estar peinado. Bueno, para que su peinado tenga el fijador que más convenga a su cabello y a su gusto, YORK le ofrece estos dos tipos de fijador: cada uno el mejor en su tipo. Pruebe... y elija el suyo.





Los dos vienen también en prácticos y económicos sachets. Ahorre adquiriéndolos. Use el Súper o use el Clásico usted también dirá: en fijadores

YO prefiero los de YORK

Productos de Laboratorios Annecy S. A. Distribuidos por Mayón S. A.

GENIAL PROPAGANDA

ORGANIZO EL ACA EL GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA 1964

Se disputará sobre 4.018,1 kilómetros, divididos en 5 etapas, y habrá $ 5.015.000 en premios

Con asistencia del presidente del directorio de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, doctor Facundo Suárez, altas autoridades de ese organismo estatal, las autoridades del Automóvil Club Argentino y funcionarios de la Institución, así como destacados representantes del mundo deportivo, se llevó a cabo la reunión de prensa para explicar los detalles de organización del Gran Premio Argentino de Carretera "Supermóvil YPF 1964".

Comenzó hablando el doctor Carman, quien agradeció la presencia de los periodistas y destacó la realización de este acontecimiento deportivo que se mantiene dentro de las más rancias tradiciones deportivas del club.

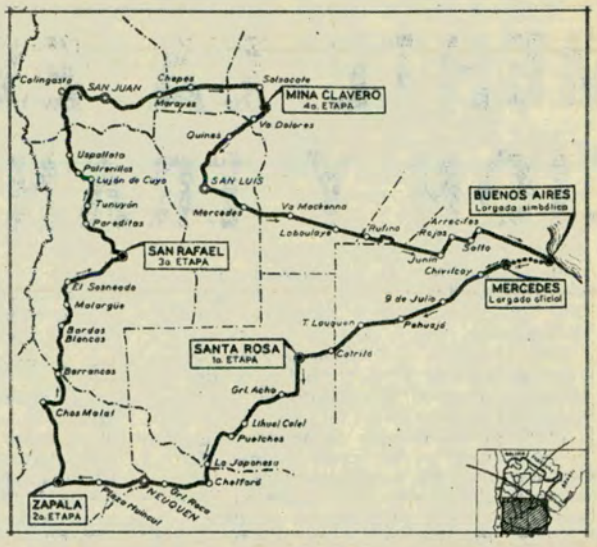
A su requerimiento, también habló el doctor Facundo Suárez quien en breves palabras hizo hincapié en la indisoluble unidad de acción de YPF y el ACA, las enormes posibilidades que brinda este acontecimiento deportivo a la industria automotriz y la presencia de YPF en ella, como una manera de promover su desarrollo así como también la de alentar una pasión tan popular como es este deporte.

Por último, el presidente de la Comisión de Carreras, escribano Enrique F. Ghezzi, procedió a explicar el recorrido y demás detalles del Gran Premio.

La competencia, que tendrá lugar entre los días 28 de noviembre y 5 de diciembre del corriente año, se desarrollará sobre un recorrido total de 4.018,1 kilómetros, dividido en 5 etapas, a saber: *1ª etapa:* Mercedes-Santa Rosa; *2ª etapa:* Santa Rosa-Zapala; *3ª etapa:* Zapala-San Rafael; *4ª etapa:* San Rafael-Mina Clavero; *5ª etapa:* Mina Clavero-Buenos Aires.

El registro de inscripciones será habilitado a partir del día 3 de noviembre de 1964, de 12 a 19 horas, en el local de la oficina de Carreras del ACA y la Comisión Deportiva Automovilista, Avda. del Libertador 1850, 7º piso, Capital. Dicho registro será clausurado el 21 de noviembre de 1964 a las 18 horas.

El ACA ha establecido en el reglamento particular de la prueba los premios que abonará a los corredores participantes, y que alcanzan a un monto total de $ 5.015.000.



LLEGO EL EQUIPO DE CORREDORES DE MERCEDES - BENZ

CON la dirección del jefe del Departamento de Carreras de Mercedes-Benz, señor Karl Kling, han llegado a nuestro país los corredores que defenderán los prestigios de esa marca en el VIII Gran Premio Internacional "Super Nafta" Y.P.F.

Todos ellos, a excepción de Eva María Falk, ya han participado en esta misma competencia. En efecto, Ewy Rosqvist se clasificó primera en 1962 y tercera en 1963; Bohringer, que corrió en 1962, se consagró puntero en 1963; Herrman logró el segundo puesto en 1961 y Glemser obtuvo el tercer puesto el año pasado.

Cocinas como de cine

EN SU LINEA AMERICANA





ES LA MARCA MAS POPULAR EN ARGENTINA PREMIADA POR TERCERA VEZ CONSECUTIVA. CONFIRMA SU CALIDAD EN LA PRODUCCION Y PRESTIGIO COMERCIAL.

Chyc

EXPOSICION Y VENTAS

AVDA. de MAYO 580 P. 2º Bs. As.

FABRICA Y ADMINISTRACION

Calle SALTO 165 Va. Dominico Bs. As.

$80.000.000.-

EN PREMIOS

- ULTIMA CIFRA
- DEPARTAMENTOS
- FABULOSOS PREMIOS
- SORTEOS SEMANALES
- AUTOMOVILES
- VIAJES



Un premio cada 9 boletas!!..

INIMITABLE • IMPOSTERGABLE

Juega desde el momento de su adquisición.

Fabulosos premios semanales con sólo 4 cifras, durante más de un año. Y... también a la última cifra!...



Solicite su número a su vendedor habitual, o en:
Las oficinas del club

CAPITAL:

TUCUMAN 1506 - 9º piso - Tel. 46-3847 - 46-1315 - 46-3736
Grandes Galerías JUAN de GARAY (Av. 9 de Julio) Local 11

CHIVILCOY Prov. Bs. As.:
RIVADAVIA 15/25 - T. E. 3607 - 2416 y 2275

Autorizada por el Gobierno de la Prov. de Buenos Aires
Decreto Nº 3497/64 y por el Ministerio del Interior,
según resolución Nº 316.

7a. GRAN RIFA

del Club "LA PAMPA" de CHIVILCOY

IOTA PUBLICIDAD

GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

Auto Unión D.K.W.
SERVICE GARANTIZADO

SERVICE GARANTIZADO

DK LOMAS S.A.
Concesionarios Oficiales
AUTO UNION
SERVICE - REPUESTOS
Av. H. YRIGOYEN 10135
T. E. 243 - 2172 Témperley

SERVICE AUTO UNION
AUTO UNION
de NORBERTO MARCOS
REPUESTOS
MECANICA GENERAL
J. B. JUSTO 9344 CAPITAL

AUTO UNION
EN LINIERS

RIVADAVIA AUTOMOTORES
TALLER
SERVICIO AUTORIZADO
CONCESIONARIA OFICIAL DE LA I.A.S.F.S.A.
ENGRASE ESPECIALIZADO - CHAPA Y PINTURA
PUESTA A PUNTO Y AFINADO CON INSTRUMENTAL ELECTRONICO
REPUESTOS LEGITIMOS
GRAN VARIEDAD DE ACCESORIOS
TUYU 35
(Alt. Rivadavia 10700)
Descuentos especiales a socios del A. C. A.
T. E. 64 - 8734
Buenos Aires

EN PLENO CENTRO
SERVICE INTEGRAL
REPUESTOS
DKW
TALLERES
QUINTELA "VIAMONTE"
VIAMONTE 2166
T. E. 47-5418

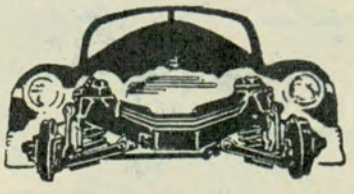
Taller Mecánico UNION
IGNACIO GIRO
SERVICIO AUTORIZADO
Calefactor, $ 2.700.—, colocado
REPARACIONES EN GENERAL
Descuento a socios del A. C. A.
UGARTECHE 3288
T. E. 71-9751

ANUNCIAR EN **AUTOCLUB** ES TOMAR CONTACTO CON LA MASA DE LECTORES DE MAYOR PODER ADQUISITIVO DEL PAIS.

DOMINGO PERRI y Cía. S.R.L.
AUTO UNION - GW - GRACIELA
AUTO UNION
DKW

AUTO UNION
REPUESTOS LEGITIMOS
No pague de más, pague lo justo
Descuentos especiales a socios del A. C. A.
AREVALO 1354 (alt. Córdoba 5900)
T. E. 772 - 9958

EXCELSA S.A.
AUTO UNION
Concesionaria Oficial
I.A.S.F.S.A.
Ventas - Service - Repuestos
MEDRANO 786 - Bs. Aires
T. E. 86-5019

LANZANI & GHIOTTI
LA CASA DEL AMORTIGUADOR
• FRENOS • TREN DELANTERO • BALANCEADO DE RUEDAS
• DIRECCION • AMORTIGUADORES • ALINEACION DE DIRECCION

Virrey Liniers 227/65 Administración: T. E. 89-2357 Playa de Rep.: T. E. 89-3224 Talleres: T. E. 89-3582 Tornería

F. D. BOZZINI y CIA. S.R.L.

AUTO UNION

LINEA COMPLETA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
EXPOSICION Y VENTAS:
CONCESIONARIO OFICIAL
RIVADAVIA 14800
T. E. 658-3368 Ramos Mejía

REPUESTOS Y ACCESORIOS

AUTO UNION

MELONI HNOS.
S. R. L.

AUTO UNION

TALLERES SPORT S.R.L.
SERVICE AUTORIZADO
ENGRASE ESPECIALIZADO
CHAPA - PINTURA
REPUESTOS LEGITIMOS
Descuentos a socios del A.C.A.
HONDURAS 5857 **T. E. 77-0146**
(Altura Juan B. Justo 1500)

Borgward
SERVICE GARANTIZADO

BORGWARD

Servicio Mecánico Completo

BORGWARD

Venta de Repuestos y Accesorios al Detalle

ISABELLA

SURTIDO TOTAL
Descuento especial a socios del A.C.A.

ADDUCI MOTOR S.C.P.A.
DIAZ VELEZ 5525
Capital
T. E. 89-1633/1634

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.

BORGWARD

SERVICE MECANICO AUTORIZADO
REPUESTOS LEGITIMOS
Rivadavia 13112
T. E. 653 - 6583
RAMOS MEJIA
TALLERES:
Balcarce 80 — Bmé. Mitre 856
T. E. 653-5959 y 5252

Buick
SERVICE GARANTIZADO

BUICK

Mano de obra especializada y repuestos legítimos
RIOJA 936
T. E. 93-0322 y 93-5972

Cadillac
SERVICE GARANTIZADO

AGUIRRE, MASTRO y Cía
SOCIEDAD ANONIMA
Servicio
CADILLAC,
OLDSMOBILE
Y PONTIAC
Repuestos y accesorios legítimos
Austria 2658 T. E. 83-8310
(a una cuadra del A.C.A.)

Citröen
SERVICE GARANTIZADO

Enrique Stramschak y Cía. S.R.L.
ESPECIALISTA EN
CITRÖEN 2 C V
SERVICIO AUTORIZADO
Av. JUAN B. JUSTO 4640/62
T. E. 59-7853

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 y 97 - 2086**

Fiat
SERVICE GARANTIZADO

TALLERES AUTOMOTORES
ATENCION
FIAT
REPUESTOS - ESTACION DE SERVICIO
MECANICA EN GENERAL
Av. PAVON 6564 **T. E. 242-0694**
REMEDIOS DE ESCALADA

BELGRANO CAR S. R. L.
Concesionarios **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. 55-1122

HIJOS DE ISIDORO ANDRADES
CONCESIONARIO CITRÖEN
SERVICE; RIVADAVIA 9230/34
T. E. 69 - 1649 Y 4678
RIVADAVIA 10418 - Bs. As. - T. E. 64-9330



GERSIL

Distribuidores autorizados Línea completa

REPUESTOS Y ACCESORIOS

NAZCA 1269 T. E. 59-2656

SEÑOR AUTOMOVILISTA:

"DIM-COOPER"

cuenta para la atención de su vehículo con personal competente en cada especialidad. Mecánica - Electricidad - Instrumental - Auto-Radio - Chapa - Pintura.

MANTENIMIENTO INTEGRAL DE SU UNIDAD ¡NO LO OLVIDE!

"DIM-COOPER" Cnel. DIAZ 2013-17 T. E. 80-1556

PEDRO RULLO

S. A. C. I. F. I. y A.

El más antiguo colaborador de FIAT

Concesionario FIAT Lomas

Avenida H. YRIGOYEN 8302

243-2274 - Lomas de Zamora

VERONESI-PIANIGIANI

CONCESIONARIOS

Automóviles FIAT Camiones

Repuestos

Calle 24 (Rivadavia) 720/24

MERCEDES (Bs. Aires) T. E. 3699

Oficinas en Capital Federal

TONELERO 7586 T. E. 84-9316

FIAT REPUESTOS MIKO S. R. L.

600 REPUESTOS Y ACCESORIOS 1100

750 NACIONALES E IMPORTADOS 1500

VENTAS POR MAYOR Y MENOR Descuentos 10%

Av. JUAN B. JUSTO 3374 T. E. 58-9479 a socios del A.C.A.

LAPRIDA S. A.

CONCESIONARIO

FIAT

LAPRIDA 2150/60

a una cuadra de Avdas. Las Heras y Pueyrredón con Taller de Service en el centro de la ciudad

T. E. 84-0212 y 83-3862

Hansa 1100

SERVICE GARANTIZADO

TALLER

NOEL GIRELLI

AUTOMOTORES

GOLIATH HANSA 1100

Service - Stock de repuestos

BILLINGHURST 2259 T. E. 82-3543

GOLIATH hansa 1100

SERVICE

DELGADILLO Y OTERO

BULNES 1570

T. E. 80-0100 Buenos Aires

De Carlo

SERVICE GARANTIZADO

¡¡SU MANTENIMIENTO!!

ALCAR

Repuestos y Service

AUXILIO GRATIS

JEAN JAURES 1021 T. E. 80-4878

I. K. A.

SERVICE GARANTIZADO

TALLER MECANICO

IKA

"BARADERO"

de JESUS TRIPODI

Especialistas en Renault y toda la línea IKA

BARADERO 77

(Alt. Rivadavia 8000)

ANUNCIE EN AUTO CLUB

SU TIRADA DE

266.000

EJEMPLARES

ES TOTAL GARANTIA DE EFICACIA VENDEDORA

Talleres

ARRIGO AVIANI y Cía. S.R.L.

Automotores

Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad

Estación de Servicio - Alineación y Balanceo

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS

PEUGEOT

CAVIA 3297

(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)

T. E. 72-4207

Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533

SERVICIO AUTORIZADO

Isard
SERVICE GARANTIZADO

Talleres STE-CAR
MECANICA
AUTORIZADA
Auxilio mecánico: 51-9428
PACHECO 3480 Cap. Fed.

REPUESTOS NSU
Accesorios
Importación - Fabricación.
Precios especiales a revendedores y talleristas.
Grandes talleres propios para service, mantenimiento y reparaciones totales, con personal técnico especializado
Service Autorizado de
NSU MOTORENWERKE A. G.
NECKARLSUM (Alemania)
REPETTO
ALSINA 2114/28
T. E. 47-1426 Buenos Aires

NUEVO SUPER **ISARD** *1204*
4 cilindros - 63 HP -
150 kilómetros por hora.
Arbol de levas a la culata.
Válvulas a la cabeza.
Capacidad cinco pasajeros.
REPETTO
Taller autorizado - Service y Repuestos
ISARD ROYAL T y KOMBI K 700, T 300, T 400 y Coupé T 400
ALSINA 2128 T. E. 47-1426

EN EL OESTE
REPUESTOS
MECANICA
CHAPA - PINTURA
SERVICE EL OESTE
RIVADAVIA 14860/62
T. E. 658-5213 Ramos Mejía

CASA MARBE
Repuestos y Accesorios
Ventas
por Mayor y Menor
Espinosa 1808, esq. J. B. Justo
T. E. 59-5326

YAMAMOTO
El Antiguo Service Autorizado
Comunica su nueva dirección:
J. B. JUSTO 5770
Y, como siempre, atendido personalmente por su dueño

Cuide su ISARD
No lo confíe a manos inexpertas. Un técnico especialista, ex jefe de línea de armado, le solucionará cualquier problema de su ISARD en sus propios y amplios talleres exclusivos ISARD
BAHIA BLANCA 1141
a 200 metros de J. B. JUSTO 6500
T. E. 69-1775
AUXILIO PERMANENTE GRATUITO
Sábados abierto todo el día
Anexo:
COMPRA - VENTAS - PERMUTAS

Nuevo Agente PERKINS
Un nuevo agente se suma a la familia Perkins: CENTRAL DIESEL S.C.A. inauguró en su modernas y amplias instalaciones de la avenida Maipú 1110, de Vicente López, la Agencia Autorizada de Perkins Argentina S.A.I.C. Con este motivo se realizó un acto al que asistieron directivos de la mencionada firma fabricante de motores diesel, representantes de la industria automotriz nacional, de gremios de camioneros y colectiveros, periodistas especializados e invitados especiales.

VALLADARES, HERNANDEZ y DE NINNIS S.A. PRESENTA:
CONCESIONARIOS OFICIALES
ISARD ROYAL T y KOMBI K 700
BRINDANDOLE SERVICE PERMANENTE A SU UNIDAD
RIVADAVIA 10301
T. E. 64-3309 y 2588

el super ISARD 1204

REMY PRINZ
LAPRIDA 1731

AUTO CLUB
La revista de automovilismo y turismo de mayor tirada en América latina, sus lectores constituyen el público consumidor de mayor capacidad adquisitiva.
AUTOCLUB llega regularmente a más de 250.000 hogares de automovilistas; la leen más de 1.000.000 de personas.

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO

SERVICE GARANTIZADO

ESTABLECIMIENTOS
TATEOSSIAN Hnos.
REPUESTOS Y ACCESORIOS
PEUGEOT y **Citroen**
Socios del A. C. A. descuentos especiales
CABELLO 3363/65
(Alt. Avda. del Libertador 2500)
T. E. 71-3952 - 72-3957/2227

Mecánica
Amortiguación
Frenos - Suspensiones
Chapa y Pintura
Especialidad PEUGEOT
DE CARLO
NSU
JUAN C. SANTI
Talleres Mecánicos
REPUBLIQUETAS 2822 - 28
T. E. 701 - 3788

P. CENTRONE
MANTENIMIENTO AUTORIZADO
PEUGEOT
Stock permanente de Repuestos Legítimos
Service FIAT y VALIANT
Tomás Le Bretón 5077 - T. E. 52-4067
y Capdevila 2927 - VILLA URQUIZA

ENRIQUE J. CUPINI
Comunica a su distinguida clientela su nueva dirección
J. M. MORENO 1540
Brindando siempre la atención más esmerada para su
403 PEUGEOT 404

MANTENIMIENTO "PEUGEOT" BARRACAS
TALLER AUTORIZADO
Mecánica - Electricidad
Frenos - Amortiguadores
Tren Delantero
REPUESTOS LEGITIMOS
OSVALDO CRUZ 1953 - T. E. 21-7733
(alt. M. de Oca 2100) Cap. Federal

HELLER Hnos.
SERVICIO AUTORIZADO
PEUGEOT
Técnicos Especialistas
Balanceado Electrónico
REPUESTOS LEGITIMOS
CRAMER 3274 - 76 T. E. 70-0325

PEU-CAR S. R. L.
LINEA REPUESTOS COMPLETA Y ACCESORIOS
403 - 404
J. B. ALBERDI 3016/18
T. E. 611 - 1848

Renault
SERVICE GARANTIZADO
SERVICE AUTORIZADO

MECANICA RENAULT
En BELGRANO
Ajustes en 48 horas
H. DI BERARDINO
CESPEDES 2647 T. E. 76-6360

AUTOCLUB
llega a los hogares de 266.000 miembros del Automóvil Club Argentino

MECANICA INTEGRAL
Renault

REPUESTOS y ACCESORIOS LEGITIMOS
También para modelos 1951 4 C. V.
SALTA 1160
T. E. 23 - 8913 BUENOS AIRES

SERVICE GARANTIZADO

GERMANIA S. R. L.
SERVICIO AUTORIZADO
MECANICA REPUESTOS LEGITIMOS
VOLKSWAGEN
EL SALVADOR 4186
T. E. 89 - 6164

SERVICIO
MECANICA CHAPA PINTURA
MONROE 916

FIAT
CONCESIONARIO
SU AUTO **600 D, 1500** Y EL FAMILIAR
EN LA NUEVA CONCESIONARIA FIAT
PERU S. C. A.

GARANTIA EFECTIVA. LA MEJOR TASACION DE SU COCHE USADO. AJUSTAMOS LA OPERACION A SUS POSIBILIDADES. 3.000 M² DE MODERNO TALLER, CON EL MAS AVANZADO Y COMPLETO INSTRUMENTAL ELECTRONICO. MANTENIMIENTO PERMANENTE CON TECNICOS ESPECIALIZADOS.
Solicite vendedor a domicilio
En pleno centro: PERU 470 y entradas por Venezuela 543 - Bolívar 455. T. E. 34-1000 - 4269 - 0995.

AVTO CLVB

LA REVISTA QUE LEEN TODAS LAS FAMILIAS

AUTOCLUB ES EL AGENTE VENDEDOR DE MAS DIFUSION

TIRADA 266.000 EJEMPLARES

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 Y ACCESORIOS



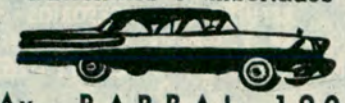
Taunus •
Volkswagen •
Peugeot •
Valiant •
Dodge •
De Soto •

NORTE REPUESTOS S. R. L.
Cap. $ 1.500.000 m/n
CABILDO 4195
701 - 0092 - Bs. As.

PARA SU AUTOMOTOR
Patentamientos ! ! !
Transferencias ! ! !
Libres Deudas ! ! !
Libres Gravámenes ! ! !
Se lo tramitará por pocos $ $ $
GESTORIA DEL REY S. R. L.
CASA CENTRAL:
S. M. del Carril 2582, 1º A y B
T. E. 51-7779 y 52-5810
FILIAL "PLAZA ONCE":
Maza 115 - T. E. 89-9045

Packard
REPUESTOS LEGITIMOS
JOSE ARES y Cía.
GÜEMES 4151 T. E. 72-0825

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 y 54-5489 - Buenos Aires

FIAT
REPUESTOS LEGITIMOS
EN RAMOS MEJIA
B. TERAN
RIVADAVIA 13722
RAMOS MEJIA

REPUESTOS - ACCESORIOS
SIMCA - FIAT
E. BECERRA FANDIÑO Y CIA.
GUISE 2093
T. E. 83 - 2963
(Alt. Santa Fe 3260)

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

La electrónica y la crecida de los ríos

UN sistema electrónico permitirá determinar con precisión la aparición y la evolución de las crecidas del Dordoña y sus afluentes.

Este sistema, único en el mundo, será realizado por la "Compagnie Générale de Télégraphie Sans Fil". Además se construirán nueve estaciones primarias de radio, que recogerán automáticamente informaciones sobre las precipitaciones atmosféricas y el nivel de ciertos afluentes.

DINOS
REPUESTOS N S U
IMPORTADOS
Y NACIONALES
ENVIOS AL INTERIOR
GORRITI 3409
(casi esquina Bustamante)
T. E. 86 - 5321

LA REVISTA AVTO CLVB tiene una circulación documentada de 266.000 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.



Coloque cintas de frenos sistema BINDING BRAKES vulcanizadas al patín

Casa "CIVIL"

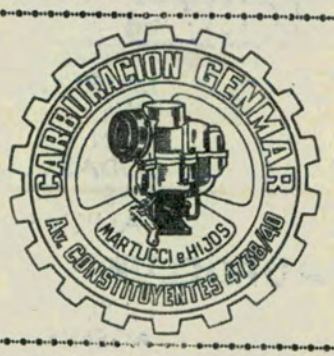
Taller: EL CANO 3626
Ventas:
Av. FOREST 1184
Tel. 54-5338

Disponemos de patines en canje. Rectificamos campanas

Amplio Stock de Repuestos IKA

Denver Motor
Sociedad en Comandita por Acciones
DISTRIBUIDOR OFICIAL DE
SIAM DI TELLA AUTOMOTORES
de su línea completa de repuestos y accesorios
DI TELLA 1500 - PICK-UP ARGENTA TRAVELLER - MAGNETTE
MONROE 2702 Buenos Aires
T. E. 76-1276

CARBURACION



Accesorios para Automóviles Legítimos e Importados
CASA CARPE
JUAN B. JUSTO 2937
T. E. 54 - 6335

BATERIAS

...y en baterías GENERAL MOTORS LOS MEJORES PRECIOS

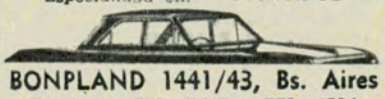


TOGNETTA
NAZCA 667 - T. E. 611 - 5108 - Bs. As. 430, CIUDADELA - T. E. 653 - 5892

DE CARLO MONSA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
Consulte y compare nuestros precios
NAZCA 800 - T. E. 611 - 2678
Buenos Aires

Cerrajería del Automóvil

CASA JULIO
Colocación y venta de
CRISTALES DE SEGURIDAD
Colisas y perfiles de goma
Importadores Especialidad en: CRISTALES CURVADOS



BONPLAND 1441/43, Bs. Aires
Teléfonos: 772 - 5645 y 771 - 4294

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

Casa LINARES S. A.
CERRAJERIA, ACCESORIOS Y HERRAJES PARA EL AUTOMOVIL



BULNES 2085 - 83 - 4875
BUENOS AIRES



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. Aires

EMPORIO DEL FILTRO S.R.L.
ELEMENTOS FILTRANTES
Distribuidores de
"CELUFIL"

Allis Chalmers	Mercedes Benz
International	General Motors
Caterpillar	Henschel
Le Tourneau	Bedford
Adamns	Fiat
Etc.	IKA, etc.

RODRIGUEZ PEÑA 754-T. E. 42-9987-Cap.

Cristales de Seguridad

CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL
Francisco San Raimondo y Cía.
Instalaciones de Cristales y Vidrios para Automóviles
Cristales Inastillables de Seguridad
Cristales Curvados - Colisas y Guías
LAS HERAS 2927 - T. E. 83-1949

Decídase por AUTOVOX
AUTORADIOS TELEVISORES
... es gran calidad europea para los más exigentes públicos del mundo!
Fabrica y Garantiza: AUTOVOX ARGENTINA S.A. Uspallata 2430 - T.E. 91-9251/56

CROMADOS

MARIO IBERTI y Cía.
REPARACION DE ACCESORIOS



AUSTRIA 2576
T. E. 82-7344 y 83-3824

ELASTICOS

Taller de Elásticos de Automóviles y Camiones
"LAFINUR"

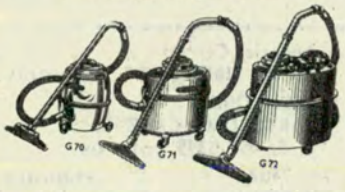


ALBERTO S. MOLINA
LAFINUR 3154 T. E. 71-7348

Máquinas industriales

NILFISK

ASPIRADORAS DE POLVO
DINAMARQUESAS



LO MEJOR EN ASPIRADORAS
DILFRE
TUCUMAN 3100 - 87-6452
BUENOS AIRES

RADIO PARA AUTOMOVILES

Auto Radio NORTE
Especialistas Receptores Europeos
SERVICE AUTORIZADO Y AGENTE
R. C. A. VICTOR - AUTOVOX - MOTOROLA - BLAUPUNKT
Ventas - Instalaciones en el día
Av. MAIPU 1275 T. E. 797-2809
VICENTE LOPEZ

Auto Radio "OSCAR"
Fabricación - Venta y Reparaciones
CERRITO 776 T. E. 41-0446



KOËNIGS S.R.L.
RADIOS PARA AUTOMOVILES
Especialistas en tocadiscos auto Philips
Descuento especial a socios del A. C.A.
FRENCH 2600 T. E. 82-3972
Agentes y Service Autorizado
BLAUPUNKT, AUTOVOX y MOTOROLA



INSTALACIONES
ANTENAS
REPARACIONES
Av. Juan B. Justo 6215
T. E. 67-1588 BUENOS AIRES

RADIO SANDOR
Venta, instalaciones y arreglos de TODAS LAS MARCAS DE AUTO-RADIOS.
La primera y más antigua casa con 32 años de experiencia. Asesorámos a Ud. qué marca de radio es más conveniente para su coche.
CONSULTENOS
Entre con su coche directamente al local. Horario corrido de 8 a 18,30 horas.
CORDOBA 1101/07 - T. E. 41-7833 - 44-7743



Radio PARIS
Receptores: BLAUPUNKT - AUTOVOX - MOTOROLA
PHILIPS - R C A VICTOR - PARIS - TRANSISTOR
VENTAS - SERVICE - INSTALACIONES Desde $ 3.900.-
Av. CORDOBA 1330 y 1386 T. E. 42 - 1000 y 8516

RADIOS PARA AUTOMOVILES **TITO**
Service Autorizado
BLAUPUNKT - AUTOVOX
10 % descuento a socios del A.C.A.
Colocación en el día
Avenida MAIPU 3145 OLIVOS
T. E. 795-0864

Los fabricantes de automotores y las reformas impositivas

LA Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) se ha dirigido a las Comisiones de Presupuesto y Hacienda del Senado y de la Cámara de Diputados de la Nación, señalando su preocupación ante las modificaciones impositivas que contiene la reforma elevada a consideración del Congreso y que penalizaría aún más a la industria automotriz, que ya soporta una fuerte presión tributaria.

La entidad señala que no cree necesario recalcar el efecto multiplicador de la industria automotriz, pero sí el temor que la reforma impositiva que auspicia el Poder Ejecutivo —en lo que se refiere a aquella actividad industrial— pueda provocar una paralización en su desarrollo, con el consiguiente perjuicio para todas aquellas industrias proveedoras con que se vincula.

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

FABRICA DE SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
PICCONE
COLOCACION EN EL ACTO
PALIQUE 432
(al 3200 de la Av. J. B. Justo) Bs. As.
T. E. 55-7648

ROBERTO LABOLLITA
Venta y colocación en el acto de
SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE
desde el año 27 hasta los últimos modelos
Av. H. YRIGOYEN 11141 - TURDERA
OLIDEN 217 - LOMAS DE ZAMORA

TABLERO DEL AUTOMOVIL

VELOCIMETROS
ELECTRICIDAD
Casa "CUREGIA"
de BALSAMO y FERNANDEZ
Malabia esq. Güemes - T. E. 71-0489

El auge de las "RURALES"
(Station Vagon)

EL aumento de la demanda por el modelo de este tipo de vehículo es cada vez más acentuado. En la actualidad, el 14 % de la producción total de automóviles en los Estados Unidos comprende coches de esa clase, mientras que en 1955 solamente alcanzaba al 6 % y en 1940 no llegaba el 1 %.

ASEGURE la vida de su MOTOR por POCOS PESOS



Le colocamos un TABLERO adicional a su RENAULT 4 L, ESTANCIERA, FIAT 600 - 1100, ISARD, etc.
Consúltenos sin compromiso. Descuento. 7 % a socios del A.C.A.
AV. DEL LIBERTADOR 6434

TALLERES MECANICOS

TALLER OLIVOS
De LORENZO Y FERRER
Servicio Especializado
REPUESTOS LEGITIMOS
Av. Maipú 3396
Tel. 795-8795
Olivos

"TALLERES PRINGLES"
Mecánica - Chapa - Pintura
Se otorgan créditos
COMPRA O REPARACION DE COCHES VOLCADOS O CHOCADOS
PRINGLES 1251
(Alt. Córdoba 4200) T. E. 86-3950

Resortes de Suspensión
PARA CUALQUIER MARCA Y MODELO
TALLERES BETO S.A.I. y C.
ROSALIA 60/70 - SAN ANDRES
T. E. 758-0341 F.C.N.G.B.M.

TAPIZADOS

FEDRE S.R.L.
- Tapicería General del Automóvil
- Fundas Transparentes
- Fundas, Capotas y Afines
- Des. especial a socios del A.C.A.

SAN JUAN 3851 T. E. 97-1545

Trofeos y Medallas

CASA BELLUNI
FRONTI Y CIA
Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones
TALLERES PROPIOS
CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35-1282 - 0562

VICENTE LOPEZ

EL CENTRO AUTOMOTOR MAS IMPORTANTE DEL PAIS - EN EL DIA, COMPRE, VENDA O PERMUTE SU AUTO.

CASA "EROSTAL"
Dirección - Suspensión - Amortiguación - Tren delantero - Reparamos cajas de dirección - Descuento a socios del A.C.A.
Agente: RUATA y CIA. Amortiguadores
Fric-Rot - Gabriel - Envíos al interior
Av. MAIPU 1471 T. E. 797-6559 VICENTE LOPEZ

MAIPÚ MOTOR
Concesionario
SIAM DI TELLA AUTOMOTORES
Ventas: S. A.
Avenida MAIPU 1971 — T. E. 797-1544 y 797-1635 — VICENTE LOPEZ
Avenida FOREST 663/5 — T. E. 54-3696 y 54-3201 — CAP. FEDERAL
Service y Repuestos: LAVALLE 1430 — T. E. 795-6914 — VICENTE LOPEZ

TALLER PARIS
Una garantía para su CITROEN, 25 años de experiencia con actuación en Citroen de Francia Trabajos garantizados
Av. MAIPU 1437 — T. E. 791-7139 — VTE. LOPEZ

GALLUZZI Y GALLARDO
Automóviles - Service Especializado N S U - Ventas - Repuestos
Av. MAIPU 1928 VICENTE LOPEZ T. E. 791-8309

ROTARY MOTORS
Concesionario Oficial CITROEN
Agencia Central
Av. del LIBERTADOR 1951 OLIVOS
Taller Oficial
BARTOLOME CRUZ 2345
T. E. 797-5345 OLIVOS
Agencia Mitre: AVENIDA MITRE 462 - T. E. 740-7462 FLORIDA
Agencia Maipú: AVENIDA MAIPU 866 - T. E. 797-7837 VTE. LOPEZ

FEDERICO H. PASQUET
AUTOMOVILES DE CALIDAD - NUEVOS Y USADOS
Av. DEL LIBERTADOR 1942 - T. E. 791-6233 y 797-0893 - VTE. LOPEZ

Auto Line
SERVICE - COMPRA - VENTA
Av. del LIBERTADOR 870 - 791-2302

J. J. CAMACHO
Mecánica Especializada
PEUGEOT
AGUSTIN ALVAREZ 735
T. E. 791-8461 Vte. López

TALLER DE ELASTICOS PARA AUTOMOVILES
DURAN HNOS.
Colocación y reparación de cualquier marca
Todo trabajo perteneciente al ramo
Av. MAIPU 900 T. E. 791-1436
VICENTE LOPEZ

MORENO y Cía. S.R.L.
ESPECIALISTAS
EN FRENO - CINTA VULCANIZADA
UNICO EN LA ZONA - RULEMANES
Repuestos en general
Av. MAIPU 1233 T. E. 795-6917
VICENTE LOPEZ

CALLE WARNES
a sus órdenes

"CASA LUDIN"
Repuestos para camiones
BEDFORD
WARNES 1138/40
T. E. 54-4136 :: Buenos Aires

ANUNCIE EN
AVTO CLVB
PARA VENDER MAS
Su aviso publicitario será leído en 266.000 hogares argentinos

VARIOS

GUITARRAS
QUE SON GUITARRAS!
ELECTRICAS
EQUIPO COMPLETO
guitarra amplificador y funda.
$750
MENSUALES
sin anticipo



GUITARRAS de perfecta terminación
GRAN SONORIDAD
90 años de experiencia
desde
$265
por mes



ANTIGUA CASA NUÑEZ
SARMIENTO 1573 - 46-7164

LABORATORIO FOTOGRAFICO
Precios p/profesionales y aficionados (blanco y negro, papel doble peso)
7½ x 10, $ 10.— :: 10 x 15, $ 15.—
9 x 12, $ 13.— :: 12 x 18, $ 17.—
9 x 14, $ 14.— :: 18 x 24, $ 35.—
"ARIEL"
¡Ampliaciones impecables!
CHARLONE 49
(Chacarita) - Capital
¡Revelamos y ampliamos color!
¡Envíos al interior!

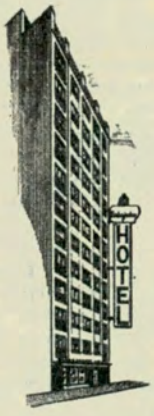
CASILLA PORTABLE "RELAMPAGO"
Fácil de armar. Ideal para depósito, vivero, garage, cuadrillas, taller, fin de semana. Construida en madera machimbrada nacional. Techo asfáltico. Con una puerta y una ventana.
Sin piso. 3 x 3 m. Precio en fábrica..... $ 9.500
Hay otros modelos.
Enviamos al interior.



HOTELES

EN BUENOS AIRES

Embajador Hotel
100 HABITACIONES
TODO CONFORT



EN LO MEJOR DEL BARRIO NORTE
Teléfono
Baño Privado
Calefacción y
Aire Acondicionado Central
TV.
C. PELLEGRINI 1185
(Casi esq. Sta. Fe)
Dir. Teleg. Embahot
Buenos Aires
Teléfonos:
44 - 2739 - 44 - 5371
44 - 0885 - 44 - 2924
44 - 6350
ADHERIDO AL A. C. A.
Y... CON LA TRADICIONAL ATENCION DE 1930 Y EL CONFORT DE ACTUALIDAD

VICTORY HOTEL
60 habitaciones con baño privado - Aire acondicionado - Teléfonos internos
BAR Y CONFITERIA
MAIPU 880
T. E. 31 - 1843

HOTEL SHERATON
RECIEN INAUGURADO
100 habitaciones con baño privado, teléfonos, calefacción y aire acondicionado.
BAR AMERICANO — GARDEN GRILL
CHARCAS 742 T. E. 32-5070/9

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 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 y 31-4971 al 76

PROMENADE
HOTEL
SU CASA EN BUENOS AIRES
Exclusivamente familiar
Reservas: 31 - 5851 y 31 - 5761
CHARCAS 444 32-5681/5

LAFAYETTE HOTEL
100 departamentos lujosamente amueblados. En pleno centro.
RECONQUISTA 546 T. E. 31-9581

NAPOLEON HOTEL
70 habitaciones con baño y teléfono
Situado en las avenidas principales
Av. de MAYO 1365 y RIVADAVIA 1364
T. E. 37-2031 con 70 internos
Buenos Aires

GOLDEN HOME
Sesenta apartamentos con baño privado y teléfono
POSADAS 1557 T. E. 42-3471/6
BUENOS AIRES

HOTEL REGIDOR

TUCUMAN 451 - Bs. Aires
EN PLENO CENTRO
Tel. 32 - 9415



100 aptos. con baño priv.
Aire acondicionado
AMERICAN BAR
Confort más moderno
Anexo:
HOTEL SAN ANTONIO
Tel. 32-5381
PARAGUAY 372 - Bs. Aires
Baño priv. - Restaurante - Estacionam.

VIAMONTE HOTEL

Dirección Telegráfica "VIAMONTEL"
VIAMONTE 833 T. E. 31-5241/47
BUENOS AIRES

BRISTOL HOTEL

124 habitaciones con baño privado
CERRITO 284 y SARMIENTO
T. E. 35-5401/09
BUENOS AIRES

HOTEL TRES SARGENTOS

Departamentos con baño privado - Radio
Televisión - Teléfono - Aire acondicionado
Agua caliente - Agua helada
Calefacción.
TRES SARGENTOS 345 - T. E. 32-6081

NORY NOR HOTEL

APARTAMENTOS CON BAÑO
TELEFONO Y CALEFACCION
PARAGUAY 1983 T. E. 42-3550
44-0360 - 44-2346 - 50 internos

PRINCE HOTEL

Todas las habitaciones con baño,
teléfono y calefacción
ARENALES 1627
Dirección telegráfica: PRINCEHOTEL
T. E. 41-8004, 42-4853, 41-8275, 42-3546
y 60 internos.

9 DE JULIO HOTEL

Frente al Obelisco
Habitaciones con teléfono y baño privado
Precios módicos
CARLOS PELLEGRINI 521
T. E. 35 - 1417/3649

RESTAURANTES

Restaurante YAPEYU
MAIPU 383 - T. E. 45-6526
SAN MIGUEL
ESTEVEZ PEREYRA & Cía
Bife de chorizo .....$ 70.-
Milanesa Napolitana .. $ 35.-
Gan puchero de gallina $ 100.-
ABIERTO DIA Y NOCHE

PARA VENDER MAS
ANUNCIE EN
AUTOCLUB
Su aviso publicitario será leído
en 266.000 hogares argentinos

Adhiere el A.C.A. a una iniciativa de dos Gobiernos

LAS autoridades del A. C. A. efectuaron una presentación escrita ante el gobernador de la provincia de Entre Ríos, Dr. Carlos A. Contín, en la que se manifiesta:

"Nos es grato expresarle que nuestra entidad ha tomado conocimiento con satisfacción, de la firma conjunta por vuestro gobierno y el de la provincia de Corrientes, de sendos decretos para la pavimentación del tramo de camino La Paz - Guayquiraró - Goya.

"Esta obra, como es público, vendrá a llenar una sensible necesidad vial y su concreción será un aporte de valor para ambas provincias. El tramo de referencia, una vez pavimentado, juntamente con el que ya está en construcción desde La Paz hacia el sur, de la misma ruta, librará un acceso fácil y rápido para la vinculación de las ciudades capitales de ambas provincias".

Luego se destaca en la referida nota que dicha iniciativa abre posibilidades de progreso a vastas zonas de los territorios de ambas provincias, "que se beneficiarán con el gran número de automovilistas que utilicen esa ruta y viajeros, especialmente turistas, que desde Buenos Aires y otras poblaciones importantes, se dirigen hacia la hermosa región de las Cataratas del Iguazú".

"Acepte V. E. —concluye la presentación— la palabra de felicitación del A. C. A. y la seguridad de su permanente apoyo a toda obra que, como la presente, contribuye al mejoramiento de la vialidad y el turismo de esa gran provincia argentina".

Una nota en la que se vierten conceptos similares, fue enviada por las autoridades del A. C. A. al señor gobernador de la provincia de Corrientes, Dr. Diego N. Díaz Colodrero.

Disertó Antonio Monti sobre Pedro Miguel Obligado

RIO arriba en la historia de los poetas dolorosos y el quehacer melancólico a través de las edades, navegó el poeta Antonio Monti para situar a don Pedro Miguel Obligado como uno de los elegiacos más extraordinarios. Desde los melancólicos griegos de la era arcaica, siete siglos antes de Cristo, el conferenciante se detuvo ante las exhortaciones de los bardos de ese género que se distinguieron en las diferentes épocas. Transitó por el Renacimiento, el siglo de oro español y los modernos, recitando trozos de poemas de Ronsard, San Juan de la Cruz, Leopardi, Verlaine, Lavié, Bernárdez, Ganduglia, Zía, Marechal y Gómez Bas, dando testimonio de la existencia de un hilo umbilical que une en el tránsito del tiempo a los poetas de la tristeza y del dolor.

Estableció la esencia cristiana de los poemas de Obligado, sosteniendo que su tristeza es dulce como la de Jesús, donde jamás acampa la desesperación ni el disconformismo con la vida. Recordó el endecasílabo famoso de Dante: "Si sabes el dolor todo lo sabes", y agregó que como el Alighieri, Obligado estima el dolor como la más alta consideración del hombre.

MANUALES TECNICOS

Reparación, Ajuste y
Servicio Mecánico

Automóviles en general	$ 300.-
Fiat 600 - 600 D (750)	$ 180.-
Fiat 1100, 1200	$ 220.-
Renault Dauphine	$ 220.-
De Carlo 700 BMW	$ 220.-
Mercedes Benz	$ 220.-
Chevrolet	$ 380.-
Di Tella 1500	$ 600.-
Volkswagen	$ 380.-
Citroen 2 CV	$ 180.-
Peugeot 403	$ 350.-
Diesel en automotores	$ 220.-
Transm. Hidramatic. Autom.	$ 200.-
Lambretta 125-150 c/u.	$ 250.-
Motocicletas	$ 220.-
Máquinas de escribir	$ 250.-
Máquinas de coser	$ 200.-
Refrigeración - 3 tomos	$ 270.-
Heladeras eléctricas	$ 600.-
Enciclopedia de Tablas y Medidas: Automóvil, Diesel, Soldadura, Cálculos	$ 250.-

LISTAS DE LIBROS TECNICOS GRATIS

EDITORIAL COSMOPOLITA
TUCUMAN 413 - Buenos Aires
También venta en:
Quiosco Galería Güemes
Calle San Martín 170 - Bs. Aires

HORARIOS DE DIFUSION DEL BOLETIN CAMINERO PREPARADO POR EL A.C.A.

Con el objeto de su mejor utilización por parte de los señores asociados, informamos que el "Boletín de los Caminos", que diariamente distribuye el A.C.A., de lunes a viernes, se reproduce en la siguiente forma: *Diarios:* "Clarín", "La Nación" y "La Prensa"; *Noticieros TV:* "Canal 7"; "Canal 9" y "Canal 13", sin horario fijo; *Radios:* LR1 Radio El Mundo, audición "Su noticia en el mundo", 7.30 horas; LR1 Radio El Mundo, informativos nocturnos; LR2 Radio Argentina, audición "Km. 0", de 1 a 4.30 horas (cada media hora); LR2 Radio Argentina, informativos nocturnos hasta las 24 horas; LR3 Radio Belgrano, panorama informativo de las 24 horas; LR4 Radio Splendid, panoramas informativos de las 24 horas; LR5 Radio Excelsior, informativos nocturnos entre 19 y 24 horas; LR6 Radio Mitre, audición "Ruta 80", entre 1 y 4.30 horas (cada 15 minutos); LR6 Radio Mitre, audición "Despiértese cantando", 7.30 a 8.30 horas; LR6 Radio Mitre, informativos nocturnos, de 19 a 24 horas; LR9 Radio Antártida, informativos nocturnos, de 19 a 24 horas; LS4 Radio Porteña, informativos nocturnos, de 19 a 24 horas; LS4 Radio Porteña, audición "Usted no viaja solo", de 1 a 7.30 horas (cada media hora); LS5 Radio Rivadavia, informativo de las 20; LS5 Radio Rivadavia, audición "Una voz en el camino", de 24 a 6 horas (cada media hora); LS 5 Radio Rivadavia, audición "Buenos días, señora", de 8 a 10 horas; LS6 Radio Del Pueblo, primeros boletines de la noche; LS6 Radio Del Pueblo, audición "Noche y pueblo", de 24 a 3 horas (cada media hora). Los boletines de LR1 se transmiten por la red Azul y Blanca con emisoras del interior. *Agencias:* "Telam" y "Telpress" para sus abonados del interior.

QUEDAN POCOS INDIOS EN NUEVA MEXICO

LOS indios pueblos de Nueva México, hoy suman solamente 17.545. Viven en 10 villas, la mayoría en el valle de Río Grande, desde Taos hasta más abajo de Alburquerque al sud y hacia el oste por el antiguo Sendero de Coronado, desde Isleta hasta Zuñi. Ocupan gran parte de la tierra que les otorgó la Corona española, durante la primitiva colonización.

Como en el pasado, la economía básica de esta región es agrícola, siendo la explotación de granja y el pastoreo sus principales actividades de vida.

ANUNCIAR EN **AUTOCLUB** ES TOMAR CONTACTO CON LA MASA DE LECTORES DE MAYOR PODER ADQUISITIVO DEL PAIS.

SEVILLA, SONRISA DE...

(VIENE DE LA PAG. 51)

las vírgenes de Murillo, nacido en la sevillanísima calle de las Tiendas. De aquí extrajo sus modelos, impregnándolos de una encantadora paz mística o de una ingenua astucia, según de *madonas* o pordioserillos se trate: y aquí descubrió tibias carnes morenas y escrutadores ojos oscuros.

Más aún, esta ciudad se halla íntimamente ligada a la existencia de uno de los grandes genios creadores: Miguel de Cervantes.

Sea que de niño estudió en ella bajo la tutela jesuita; sea que, adulto, curtido en las tareas administrativas, tentó de ella partir hacia América; sea que en ella conoció lo amargo de una cárcel o que en los años oscuros de su existencia los que van de 1598 a 1613, es imposible que allí "fuera tirando", según su expresión, Cervantes la evocó con afectuosa asiduidad, ya escenario para sus novelas, ya extrayendo de su abundoso acervo social, sus más heterogéneos personajes: así, de las gradas de la Catedral, habló en "Rinconete y Cortadillo"; de la Virgen de los Reyes, en "El rufián dichoso"; del Ayuntamiento, en el diálogo de "Cipión y Berganza".

Mediodía: en tanto que unas turistas inglesas, lejos de las brumas natales, beben locuaces su "chato", un barbero lee al sol, unos señoritos discuten sobre toros y unas mozuelas cruzan presurosas, volviendo del trabajo. A pocos pasos del lugar, una criatura de ojos en tempestad, que vende no sé cuál ungüento maravilloso, busca atraer la atención del transeunte agitando un pandero. Cervantes vuelve una vez más a mi encuentro:

Cuando Preciosa el panderete
[toca
y hiere con su son los aires
[vanos.
Perlas son que derrama de sus manos
flores son que despide de su boca •

GRECIA...

(VIENE DE LA PAG. 18)

tiempo en los rotos trozos de mármoles, en el cercano Cerámico; ahí está la actitud amistosa y la alegre sonrisa de esta niña y de estos niños griegos, nuestros espontáneos cicerones a la búsqueda de lo que resta de la primera Academia del mundo, para decirnos que Grecia no ha muerto del todo. Que Grecia vive aún.

Una visita sin acompañantes

Visitados ya los Museos de la Acrópolis, del Agora y del Cerámico, vemos luego el Museo Bizantino, Lesforos Vasiliasis Sofias 22, cuya directora nos muestra la colección de íconos, valiosísima; los restos de las primitivas iglesias bizantinas; altares, pinturas, murales, mosaicos del suelo, etc. La paciencia, el arte y la fe de los primitivos pintores de íconos, presentes, sala tras sala, en el Museo casi sin visitantes esta mañana. Y de aquí, al Museo Benaki, rico también en íconos, en objetos del culto, en colecciones de trajes regionales griegos y en piezas de arte copto y chino, en bordados y en toda clase de artesanía, museo abarrotado de cosas, especie de libro abierto donde pueden estudiarse no una, sino varias civilizaciones. Otros museos vistos. El Museo Nacional, que ocupa un vasto edificio de estilo neogriego de fines del siglo pasado, con la sala neolítica, la sala micénica, la sala donde se exhiben restos prehistóricos de las islas Cíclicas, e infinidad de salas donde se muestran, con un sentido cronológico, objetos y obras de arte de las distintas etapas de la historia de Grecia; y al final del Museo, los pequeños museos Epigráfico y Numismático, este último con infinidad de monedas griegas, romanas, bizantinas etc., en las mesas-vitrinas; el Museo Arqueológico, en el que vimos una vigorosa cabeza de Zeus barbado y un realísimo jockey echado hacia adelante en su invisible caballo, etc.

Imposible dejar de citar el antiguo monasterio Kaisariani, que visitamos una mañana de fina garúa. Solos, sin ningún otro visitante. ¡Qué hermoso jardín!, que parece no de ahora, sino de hace muchos siglos, con sus pinos y cipreses enhiestos, la gastada fuente de piedra que cantó Virgilio, las celdas de la planta baja y del primer piso, tras las galerías cubiertas, y en el interior de la capilla, entre otras joyas de la pintura bizantina, el Pantocrator, en lo más alto de la bóveda, de cabeza de Cristo aureolada, los cabellos y la barba negrísimos, la boca pequeña entre los bigotes caídos, la fija y penetrante mirada de sus grandes ojos fija en nosotros.

—

A unos sesenta y tantos kilómetros de Atenas, el cabo Sunion, carretera sobre el borde del mar. Una playa tras otra y a la derecha, lejos, como un brazo extendido hacia el mar, el cabo, y en su extremo, cada vez más claro a medida que nos acercamos a él, en lo alto del promontorio que cae a pique sobre el mar, el templo o santuario de Poseidón. Sólo resta de él, sobre el basamento que se levanta tras el sitio donde debían estar los Prolípeos o pórticos, quince columnas dóricas, solas y erguidas como mudos testigos de un tiempo bien lejano. Caminamos un rato por entre el raleado bosque de columnas, viendo aquí y allí trozos de mármoles esparcidos por el suelo, levantando los ojos a lo alto de los capiteles. El viento, un viento terrible, sopla y silba en lo alto del promontorio. Y abajo las olas, azules y coronadas de espuma, batiendo constantemente las rocas. •

AUTO - GRAMA LITERARIO

INSTRUCCIONES: En base a las "referencias" llene en primer lugar los casilleros del cuadro B. Traslade luego las letras encontradas a la ubicaciones correspondientes del cuadro A. En éste se leerá, una vez completado, el párrafo de una obra cuyo autor y título aparecerán en la primera columna del cuadro B.

Referencias: A) Flores blancas muy olorosas. B) Localidad serrana de Córdoba. C) Planta de piñas grandes y escamosas, con propiedades alimenticias y terapéuticas. CH) Favor que disfrutaban, con ciertos papas, sus sobrinos y allegados. D) Senda, camino muy angosto. E) Acaecimiento, suceso o lance extraño; riesgo, peligro inopinado. F) Peces cilíndricos y aplastados. G) Angulo exterior que forman dos superficies. H) Remisión de alguna cosa (Pl.). I) Ampare, socorra, auxilie. J) Ribera arenosa de mar o río. K) Poco abundante (fem.). L) Toques con pincel. M) Relación entre dos cosas iguales. N) Disputa, desorden, riña. Ñ) Nalgas. O) Pájaro con una mancha roja en la cara y un collar blanco. P) Establecimiento y arte de imprimir libros. Q) Dulce delicado hecho con huevos y azúcar. R) Atada con cadenas. S) Pertenecientes a una nación. T) Meter una cosa en un cesto. U) Pedazo de madera pequeño sin labrar.

SOLUCION DEL AUTO - GRAMA LITERARIO del número anterior

CUADRO B: A) Jarrón. B) Uruguay. C) Adolescencia. Ch) Nimiedad. D) Banquetes. E) Allende. F) Urticante. G) Territorial. H) Impersonal. I) Simpleza. J) Tropel. K) Aplomo. L) Apuro. M) Léxicos. N) Bayadera. Ñ) Encallecer. O) Represalia. P) Destellos. Q) Inclusión. R) Bondadosas. S) Atropellar. T) Selección. U) Esternón. V) Senilidad.

CUADRO A: "La industria es el calmante por excelencia. Ella conduce por el bienestar y por la riqueza al orden, por el orden a la libertad: ejemplos de ello, Inglaterra y los Estados Unidos. La instrucción en América debe encaminar sus propósitos a la industria".

(Juan Bautista Alberdi: BASES, Cap. XIII.)

CUADRO B

	A	B	C	CH	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	Ñ	O	P	Q	R	S	T	U
9	■	152	75	62	161	40	142	173	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
69	12	106	16	119	55	125	146	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
13	52	164	79	104	78	123	7	154	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
19	81	113	151	174	63	155	118	163	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
73	70	64	120	5	36	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
3	22	111	72	122	107	38	156	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
14	26	127	128	82	168	39	28	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
11	176	68	61	126	31	117	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
35	103	158	108	24	47	169	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
10	43	45	50	74	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
44	20	42	170	95	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
18	60	171	99	145	149	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
100	8	162	80	77	157	112	97	91	131	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
17	15	56	175	33	135	101	76	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
25	46	129	37	89	94	1	172	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
30	140	41	65	124	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
137	96	153	88	2	134	102	144	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
23	92	143	110	71	85	167	67	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
83	165	141	98	121	147	133	59	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
54	90	53	34	66	136	115	93	58	159	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
4	21	32	86	130	166	138	48	114	116	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
27	87	109	84	160	150	49	148	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
57	6	132	51	139	29	105	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

CUADRO A

1 N	2 O	3 E	4 S	5 D	6 U	■	7 C	8 L	9 A	10 I	■	11 G	12 B	■	13 C	14 F	15 M	16 B	17 M	18 K	19 CH
■	20 J	21 S	■	22 E	23 P	24 H	25 N	26 F	■	27 T	28 F	■	29 U	30 Ñ	31 O	■	32 S	33 M	34 R	35 H	36 D	
■	37 N	38 E	39 F	40 A	41 Ñ	42 J	■	43 I	■	44 J	45 I	46 N	47 H	■	48 S	49 T	■	50 I	51 U	52 C	53 R	
54 R	■	55 B	56 M	57 U	■	58 R	59 Q	■	60 K	61 G	■	62 A	63 CH	64 D	65 Ñ	66 R	67 P	■	68 G	69 B	70 D	
■	71 P	72 E	■	73 D	74 I	75 A	■	76 M	77 L	■	78 C	79 C	80 L	81 CH	82 F	83 Q	84 T	■	85 P	86 S	87 T	
88 O	89 N	90 R	91 L	■	92 P	93 R	94 N	95 J	■	96 O	97 L	98 Q	99 K	■	100 L	101 M	102 O	103 H	104 C	105 U	■	
106 B	107 E	108 H	■	109 T	110 P	111 E	112 L	■	113 CH	114 S	115 R	116 S	117 G	118 CH	119 B	120 D	121 Q	122 E	123 C	124 Ñ	■	
125 B	126 G	127 F	128 F	129 N	130 S	131 L	■	132 U	133 Q	134 O	■	135 M	136 R	137 O	138 S	■	139 U	140 Ñ	■	141 Q	142 A	
143 P	144 O	145 K	146 B	■	147 Q	148 T	149 K	150 T	151 CH	■	152 A	■	153 O	154 C	155 CH	■	156 E	157 L	158 H	159 R	160 T	
■	161 A	162 L	163 CH	164 C	165 Q	166 S	167 P	168 F	169 H	■	170 J	■	171 K	172 N	173 A	174 CH	175 M	176 G	■	■	■	

LA SOLUCION SE PUBLICARA EN EL PROXIMO NUMERO DE AUTOCLUB

Correo Argentino Central (B)
Franqueo pagado Concesión 4938
Tarifa reducida Concesión 209

KAISER 50 AÑOS

Vea, Pruebe y COMPARE

y comprobará por qué Rambler Cross Country es el automóvil que lo tiene todo!

Dentro de su categoría, únicamente Rambler le ofrece la posibilidad de elegir entre cuatro modelos, según su conveniencia y necesidad. Entre ellos, Rambler Cross Country, que sin ser de mayor tamaño que los modelos Classic o Ambassador, se destaca por ofrecer mayor espacio interior para pasajeros y equipaje, una amplia y práctica puerta trasera, portaequipaje superior sin costo adicional y un cofre de seguridad para objetos de valor. Rambler Cross Country le asegura, además, mejores condiciones de precio y financiación -ahora al 22 % anual sobre saldos-, mayor valor de reventa y service y repuestos legítimos donde esté o donde vaya, a través de sus más de 270 Concesionarios en todo el país. Solicite hoy mismo una demostración. Estamos seguros de que, cuando vea, pruebe y compare, comprobará que, decididamente

RAMBLER

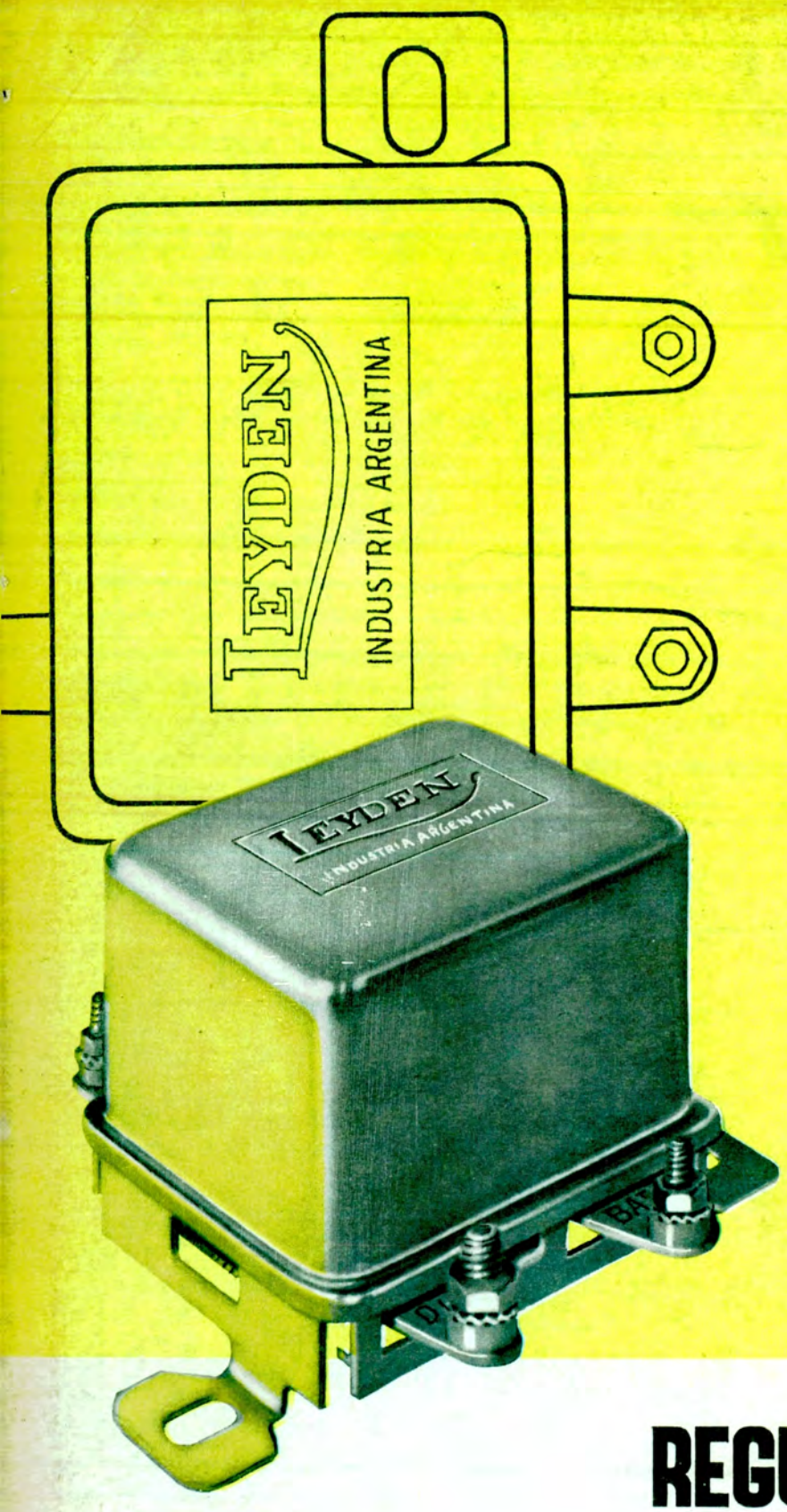
Es más coche!

PRODUCTO DE CALIDAD DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA



Miembro Asociación Fábricas de Automotores

NUCLEO



QUIEN LOS ELIGE?

IKA - PEUGEOT - CITROEN - DKW
AUTO UNION - ISARD - DINFIA
BORGWARD - OPEL - NSU - DE CARLO

Regular la carga precisa que la batería de su automóvil demanda en cada momento de la marcha, sin excesos ni falta, es de capital importancia.

Por eso las grandes fábricas de automotores seleccionan el regulador de voltaje con especial cuidado y eligen Leyden.

Ahora que es suyo y que la conservación de su coche depende exclusivamente de Ud. cuídelo a conciencia.

REGULADOR DE VOLTAJE

LEYDEN

Leyden la línea de encendido que eligen las fábricas de automotores.

reguladores de voltaje, bobinas, capacitores, distribuidores, faros

LEYDEN ELECTROMECANICA S.A.I.C. y F.