

AVTO CLVB

EJEMPLAR EXCLUSIVO PARA SOCIOS DEL A. C. A.
PROHIBIDA SU VENTA

O V - N° 22 - BUENOS AIRES - ABRIL DE 1965



\$ 100

TIRADA 295.000 EJEMPLARES

cuando Ayer

22 DE MARZO DE 1960



es Hoy

22 DE MARZO DE 1965

El 22 de marzo de 1960 colocamos la piedra fundamental de nuestra fábrica en Sauce Viejo, en medio del campo santafesino. No había allí otra cosa que nuestra voluntad de hacer, contribuyendo al desarrollo del país.

Hoy, a 5 años de aquel acontecimiento, bajo 38.000 m² de superficie fabril, con las 1.500 voluntades de nuestro personal y la más moderna maquinaria, se produce sin descanso el vehículo argentino de mayor resistencia y calidad:



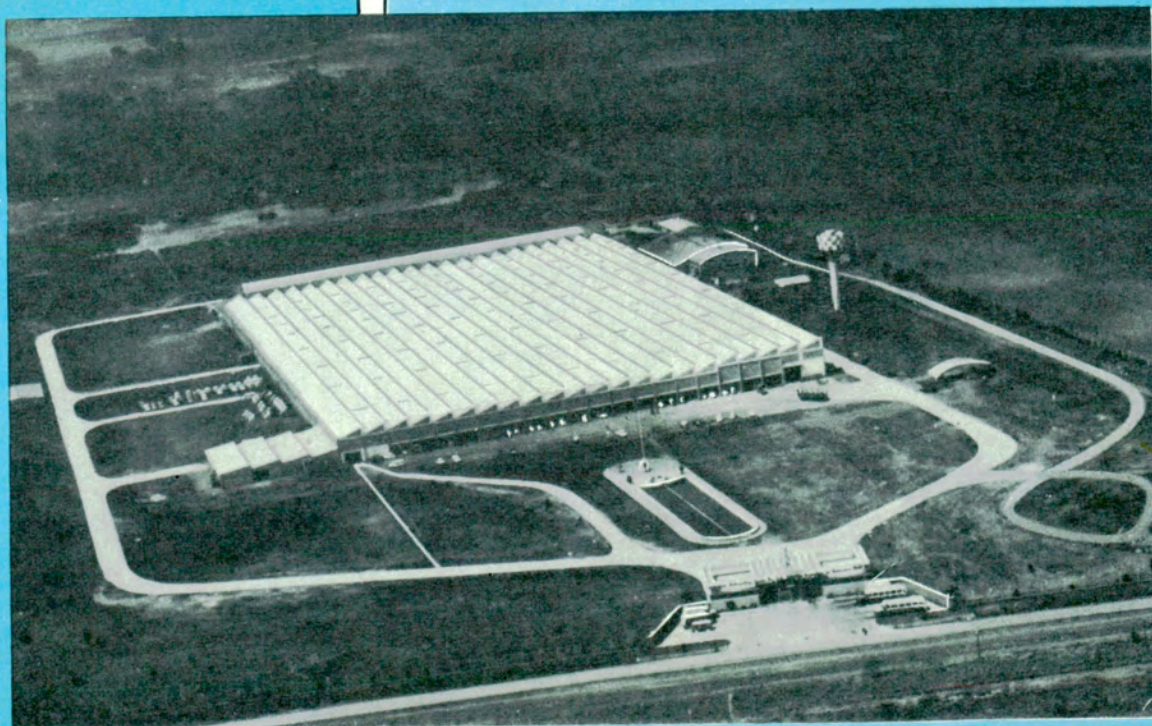
Lo que hasta Ayer fue promesa, es Hoy auténtica y dinámica verdad que nos llena de íntima satisfacción.

Nuestro agradecimiento a todos aquellos que han contribuido a esta realidad argentina.

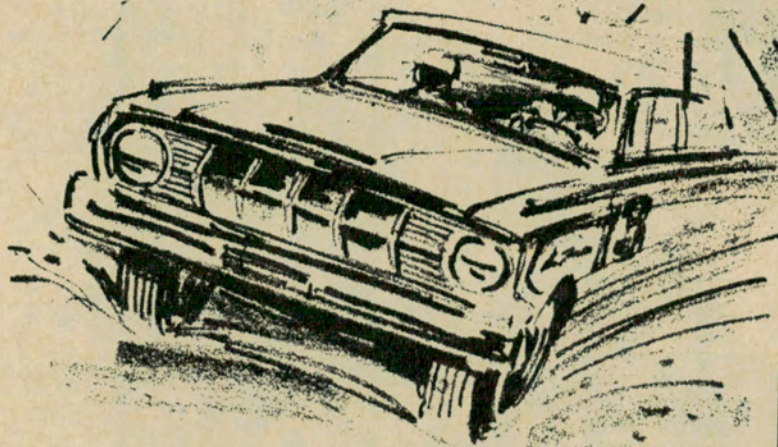
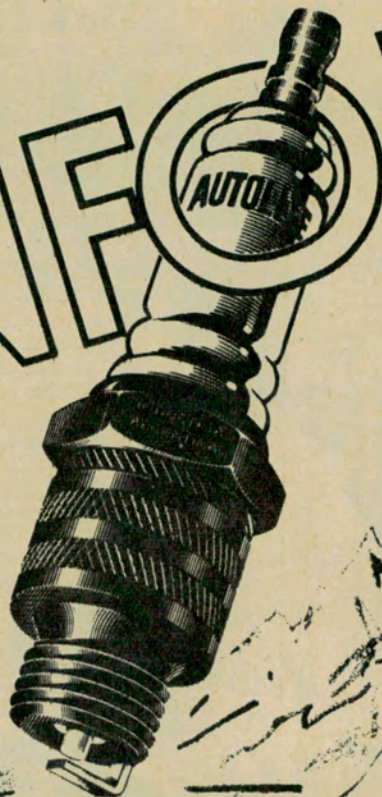
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.



Planta Industrial en Sauce Viejo, Km. 454.500. Ruta Nac. N° 11. Santa Fe.



LA
CHISPA QUE
ENCENDIÓ EL
TRIUNFO!



No importaron las duras condiciones de marcha, el aire enrarecido o las empinadas cuestas, porque allí estaba "AUTOLITE" para encender la chispa del triunfo. El coche de la gran hazaña... el Falcon que venció Los Andes está, como todos los que salen de la fábrica Ford equipado con bujías AUTOLITE

LAS PROBARON LOS ANDES!

BUJIAS

AUTOLITE®

Licencia de Ford Motor C^o

PRATI-VAZQUEZ IGLÉSIAS S. A.

BERNARDINO RIVADAVIA 4402 - VALENTIN ALSINA
PROVINCIA DE BUENOS AIRES

C A D A D I A C L A R I N E S T A E N M A S M A N O S



Auto servicio ¿Cuál es el matutino que brinda al avisador más poseedores de automóviles? Según una reciente encuesta, ese matutino es Clarín.

CANTIDAD DE LECTORES CON AUTOMOVIL
DIARIOS MATUTINOS. DOMINGOS *

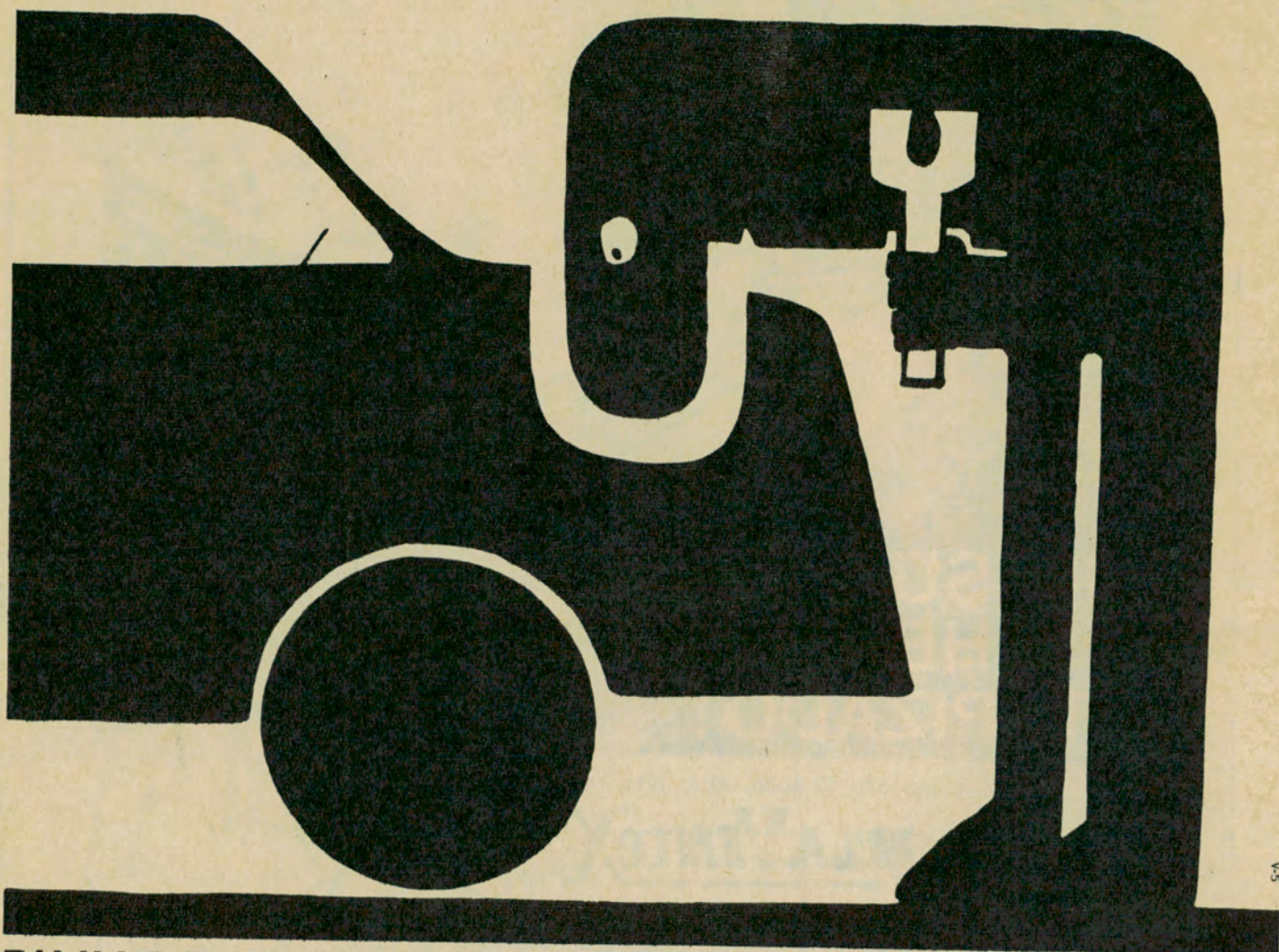
CLARIN 237.000

DIARIO B 131.000
DIARIO C 168.000


Clarín 
su diario predilecto

* ENCUESTA DE LECTURA DE DIARIOS Y REVISTAS (CAPITAL Y GRAN BS.AS.) MARPLAN, Junio 1964

PARA QUE SU COCHE NO SE QUEDE...



BUJIAS EMPASTADAS... CARBURADOR SUCIO... PLATINOS GASTADOS... ESTAS Y OTRAS PEQUEÑAS FALLAS SUELEN OCURRIR, PERO SIN MAYORES PREOCUPACIONES PARA EL AUTOMOVILISTA. TAMPOCO EL CORTE DE LA CORREA DEL VENTILADOR ES UNA AVERIA SERIA. APARENTEMENTE, PORQUE EN ESTE CASO NO HAY REPARACION POSIBLE. LA UNICA FORMA DE REANUDAR LA MARCHA INMEDIATAMENTE SIN RIESGO DE FUNDIR EL MOTOR, ES REEMPLAZAR LA CORREA DAÑADA, POR UNA NUEVA. ENTONCES APLIQUE ESTE BUEN CONSEJO: VIAJE SIEMPRE CON DOS CORREAS PIRELLI, UNA COLOCADA Y OTRA DE RESERVA. NI TENSA, NI FLOJA... SIEMPRE EXACTA Y SEGURA!

CORREAS  PARA AUTOMOTORES



UN SUEÑO HECHO TAPIZADO!

...como ella lo soñó, él lo hizo realidad con

PLAVINTEX L.V.T. *

LAMINADO VINILO TEXTIL * que cambió su coche... Parece otro! Sus asientos y paneles, siempre impecables! Con un trapo húmedo, las manchas desaparecen instantáneamente! Sin contraerse, achicarse, agrietarse o deformarse, invulnerable al agua y los ácidos, **PLAVINTEX** luce siempre como recién puesto! Su gama de colores y dibujos, inalterables, conforman el gusto de ella, de él y de todos! Y con **PLAVINTEX**, la ropa se salva del brillo y el desgaste! **PLAVINTEX ES RÁPIDAMENTE APLICADO:** cosido, plegado, abrochado, fruncido, clavado o pegado. ANCHO: 137 a 140 cms.



MÁS USOS PRÁCTICOS DE **PLAVINTEX** L.V.T. Tapizados de aviones y embarcaciones - Muebles de hogar y oficina - Valijas y portafolios, camperas y guarniciones de calzado. Decoraciones.

EN TODO EL PAÍS PUEDE COMPRARSE

ES UN PRODUCTO DE **PLAVINIL**  **ARGENTINA S.A.I.C.** Av. Belgrano 367 Tel. 33-8361/65

...y tenga en cuenta: Auto con **PLAVINTEX** tapizado... auto mejor cotizado!



está grabada en el país

Hace más de 50 años se labró el acta de nacimiento de Ford en la Argentina. Desde entonces, Ford vive no sólo **en** el país, sino también **para** el país. Su colosal Centro Industrial de Gral. Pacheco requirió una inversión de 70.000.000 de dólares. Desde 1961 hasta fines de 1964, los caminos argentinos recibieron más de 70.000 automotores Ford producidos en el país. En estos cuatro años la Empresa pagó en concepto de salarios y jornales

a las personas que trabajan en su Centro Industrial más de 3.100 millones de pesos. Otro aporte de Ford al país en el lapso mencionado, se concretó en los impuestos y tasas que casi alcanzan la suma de 6.000 millones de pesos. Y en todo momento pasado, presente y futuro, el permanente aporte de la calidad Ford. Así graba en el país las cuatro letras de su marca, como un signo de entusiasmo, de confianza, de fe.

Ford Motor Argentina
COMERCIO ARGENTINA



CENTRO DE CALIDAD PARA PRODUCTOS DE CALIDAD

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores

ESTO ES... "FUTBOL DE PRIMERA" RADIO RIVADAVIA



Escuche todos los domingos, el clásico de la jornada, a partir de las 14,30 Hs. en la voz del "Relator de América"

JOSE MARIA MUÑOZ con ENZO ARDIGO

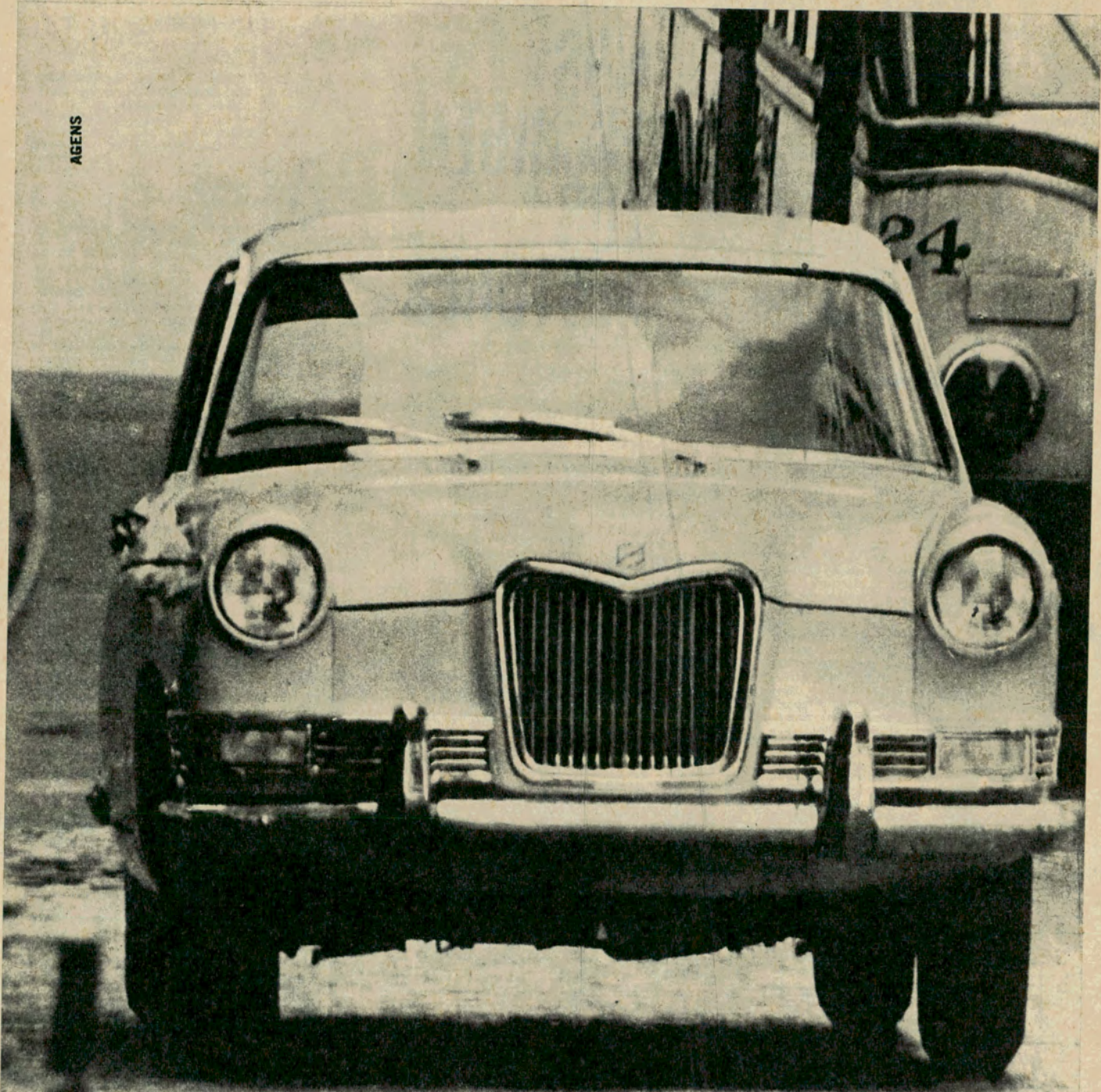
Una transmisión "directa" con conexiones de todos los encuentros y la información "al segundo" de los resultados nacionales y extranjeros.

Otro servicio a su servicio de **RADIO RIVADAVIA**
SU DIAL, "al día"

Escuche
diariamente,
la **EDICION ORAL
DEPORTIVA**
'EDMUNDO CAMPAGNALE'
de 19 a 20 hs., dirigida por
**JOSE MARIA
MUÑOZ**



AGENS



8.09

...una linda mañana; pero el sol ya aprleta... manejando se está bien, se siente correr el aire... por Dios, como está el control ya a esta hora hay un tráfico... aunque con este coche se puede poner la tercera y olvidarse uno de los cambios... salvo que se encuentre con luz roja... yo estoy de acuerdo con los semáforos... los argentinos somos muy desordenados... antes de volver tengo que pasar por la estación de servicio... hace tres días que no cargo nafta; eso es lo que tiene de malo este coche: a veces hay que ponerle nafta.

DI TELLA 1500

Más coche por más tiempo.



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

LUZ Y SOMBRAS

Señor Director:

Viajando periódicamente hacia el sur desde Pompeya, donde resido, he podido comprobar el estado de abandono total en que se encuentra el puente José Félix Uriburu, que por paradoja irónica lleva el nombre del gobernante que derrocó militarmente al creador y propulsor de esta magnífica obra.

El puente Alsina y su zona de influencia, tiene un profuso tránsito a toda hora del día, pues es paso obligado hacia las populosas barriadas de Valentín Alsina, Lanús, Avellaneda, Banfield y todo el sur del Gran Buenos Aires, para lo que convergen, no sólo desde Pompeya y Parque de los Patriotas, sino que a través de la calle Centenera y de la Av. Perito Moreno arriba, el tránsito de camiones de hacienda del Oeste que se dirigen al mercado y a los frigoríficos de Avellaneda. Esto, sin contar las innumerables líneas de transporte colectivo que unen esos conglomerados suburbanos con el febril centro comercial que es Pompeya, donde también existen dos concurridas estaciones ferroviarias.

En la noche es penoso comprobar el espectáculo que da el mencionado puente, que carece por completo de iluminación. Las garitas camineras, construidas al efecto de controlar las entradas y salidas del Distrito Federal, hace años que dejaron de cumplir esa función primordial para combatir con éxito la delincuencia de todo tipo, que por esa zona de tanta concurrencia debe sin duda proliferar, principalmente la motorizada, ya que, como digo, es vía obligada hacia el Sur.

Es irritante, además, ver una obra estéticamente superior a todas las demás realizadas sobre nuestro inefable Riachuelo, salvo, quizá, la del Puente Nicolás Avellaneda, abandonada negligentemente por nuestra amplísima burocracia.

Teniendo en cuenta la gran cantidad de gente trabajadora que lo cruza a diario, sobre todo en horas de penumbra y oscuridad, creo que merece por parte de las autoridades solucionar a la brevedad el inconveniente que crea para el peatón con desechos de turismo, y principalmente para el orden del tránsito y la seguridad general, la carencia de una iluminación como la que la Asociación de Amigos de la Avenida Sáenz se apuró a incorporar a esa arteria.

Ella, gracias a la iniciativa privada y al interés comercial, fue una de las precursoras de la iluminación de vapor de mercurio en la ciudad de Buenos Aires.

En suma, es hora de que los responsables de esta situación y los vecinos de la zona, tomen debida cuenta de que necesita "hacerse la luz en Puente Alsina" y que las barrancas y rotondas subsiguientes deben ser bien vigiladas e iluminadas convenientemente. De esta manera, gran sector de chóferes, al entrar o salir de la capital, lo harían con impresiones tonificantes y claras, y no como ocurre actualmente, que sobresalta y aterra la fantasmal impresión que da al viajero que viene por la avenida Remedios de Escalada de San Martín, de estar entrando en una gigantesca "boca de lobo". A las autoridades y público en general los invito a cerciorarse personalmente de esta situación al caer el sol de cualquier día, recordándoles que el dinero invertido en iluminación nos reporta tranquilidad, belleza y orden. ¿Por

qué, entonces, no desterramos las sombras inútiles para vivir a la luz?

PABLO ANTONIO SOLES
Av. Sáenz 827 - Dto. E
Capital Federal

LOS CAMINOS A BARILOCHE

Señor Director:

Quiero referirme a un reciente viaje a Bariloche.

En general he encontrado todas las estaciones del camino (por Bahía Blanca, Ruta 22 y Bajada Colorada) en condiciones satisfactorias; deseo hacer resaltar la pulcritud de la estación de Azul. Tal vez algo floja la de Km. 539, sin llegar a dar motivos de queja real. Informaciones, tanto en Neuquén como en Bariloche, muy buenas.

Estado de los caminos, magníficos. Sólo desearía pedirles una gestión ante quien corresponda por la pésima señalización del camino en los desvíos (por construcción del nuevo) en el acceso desde Chichinales a Villa Regina y en Chelforó hacia Rjo Colorado. (Esta última perdería actualidad, pues pareciera que el tramo pavimentado se abriría al tránsito dentro de las próximas semanas). Pero el de Chichinales sí mantiene su importancia, pues por lo menos no hay perspectivas de que la ruta 22 en esa altura se habilite dentro del año entrante. Les aclaro que viajé por lo menos una o dos veces por año por el Valle del Río Negro y siempre me resulta difícil este tramo (que, por lo demás, lo cambian de recorrido de continuo). ¡Cuánto más difícil para un turista de paso! Y resulta lamentable que por no disponer de diez o veinte señales, un turista que encuentra todo como servido en bandeja deba fastidiarse perdiéndose y debiendo preguntar de continuo a la gente que encuentra, como en las épocas heroicas de nuestras carreteras.

Tal vez vendría hacer un poco más de propaganda, señalando que los caminos a Bariloche son perfectamente transitables aun en pleno invierno, pues he encontrado un actitud dubitativa entre la gente a quien comento esta escapada (la quinta vez por auto, por lo demás).

Y un punto más: ¿No se podría gestionar ante la D. N. de Telecomunicaciones la rehabilitación del servicio de aviso radiográfico para quienes toman la ruta a Piedra de Águila, aún un poco desértica?

ALBERTO E. SEEGER
Socio P. 77.275

Pareja 4250
Capital Federal.

N. de la R. La Sección Telecomunicaciones del A. C. A. informa que la estación radioeléctrica Piedra del Águila (ex Bajada Colorada) cuenta con el servicio de radio en funcionamiento diariamente, comunicándose con San Carlos de Bariloche y su zona de influencia. Pero por disposición de la Secretaría Nacional de Telecomunicaciones, por intermedio de dicha estación no se puede realizar ningún tipo de tráfico que no sea específicamente concerniente al estado del tiempo y caminos.

En cuanto al otro punto, la oficina de señalamiento del A. C. A. se ha dirigido por nota a la Dirección Nacional de Vialidad solicitando la señalización de los desvíos existentes en la ruta nacional 22 en la provincia de Río Negro.

RIELES PELIGROSOS

Señor Director:

En el Nº 18 de AUTOCLUB leo una nota que por su importancia merece ser apoyada. Se trata del estado lamentable en que se encuentra la avenida Vélez Sársfield, con sus rieles descarnados desde hace varios años, sobre cuya desidia ya se ocuparon en vano otros asociados, y que son verdaderas cuchillas asediando a los neumáticos. No se explica cómo sólo fueron sacados los rieles en una o dos cuadras y se dejó el resto.

Y ya que estoy en el tema relacionado con el camino de acceso a la provincia de Buenos Aires por el puente V. de la Plaza, es necesario destacar el estado ruinoso en que se halla la Av. Rivadavia en las tres cuadras antes de llegar a la Av. Galicia, cuyo estado de conservación contrasta con la anterior. De nada vale el intenso tránsito de vehículos por el lugar; la Av. Rivadavia conserva la misma fisonomía que la que recuerdo cuando pasé por primera vez en auto en 1931, sólo que está peor que entonces.

Después de 34 años, y considerando el movimiento existente, ¿no podría repararse, poniendo, aunque fuera, una capa asfáltica? ¿Es que todos los buenos pavimentos deben hacerse sólo para el norte?

RAFAEL FERRARO
Socio Nº 151.775

UN COMENTARIO UTIL

Señor Director:

Deseo hacer unas sugerencias que serán muy útiles para nuestros socios y los demás automovilistas que viajan en caminos denominados de "ripió" o canto rodado.

La rotura de los vidrios de parabrisas podría ser evitada si los que manejan en estos caminos tomasen las precauciones que indicaré, al manejar sus vehículos.

Para recordar estas indicaciones en todo momento, uno debe tomar en cuenta lo siguiente:

1º) Cuando el automóvil corre a alta velocidad y se aplican violentamente los frenos, las valijas, pasajeros, todo en el coche es echado hacia adelante. (Lo mismo pasa con piedras sueltas, ripio, etc., en el camino.)

2º) Cuando el automóvil está "empantado", se apoya el hombre a la parte trasera del chasis para empujarlo hacia adelante, mientras el que maneja aprieta a fondo el acelerador. Estamos entonces en peligro de ser bañados con barro, si nos acercamos a la rueda que patina sin agarrar tierra firme. (Lo mismo pasa cuando la rueda, con el acelerador a fondo, pasa por encima de ripio o piedras sueltas.)

Teniendo en cuenta estos dos puntos, debemos aplicar lo que nos enseña el viajero por caminos de ripio y evitar roturas de parabrisas a otros automóviles.

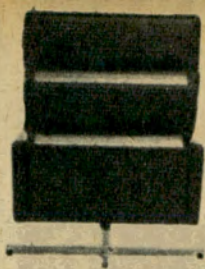
Por ejemplo, cuando vemos a la distancia otro coche que deseamos pasar, suponiendo que éste va a 60 kilómetros por hora, debemos acelerar, a bastante mayor velocidad, hasta que nuestro coche esté a la par. Entonces levantaremos nuestro pie del acelerador y la inercia nos llevará hacia adelante, juntamente con el ripio o piedras sueltas, que nos seguirán y no serán proyectados hacia atrás como envidados por una ametralladora sobre el coche si mantuviéramos el acelerador a fondo. Una vez alejado del otro coche, podemos acelerar despacio y tomar nuevamente nuestra mano.

Estos mismos principios deben ser aplicados cuando vemos un coche o camión que viene en sentido contrario. Debemos mantener siempre el pie sobre el acelerador mientras pasamos al otro vehículo; de levantar bruscamnte nuestro pie o mermar la velocidad al encontrarnos frente a frente, hará que las piedras sueltas vayan adelante de nosotros y sobre el otro coche, con el peligro de romper su parabrisas.

Al considerar estos puntos, usted se dará cuenta de la ventaja de su divulgación, porque son muchos miles de kilómetros de caminos de este tipo que tenemos en la República. Y muchos aplicarían estos conocimientos con gusto al llamarles la atención.

HAROLD ARMSTRONG
Socio Nº 32.395

Casilla de Correo 9
Concordia (Entre Ríos)



alto hasta su cabeza



flexible hasta su cintura



largo hasta sus pies



reclinable



giratorio



en cuero o tela

CH

Así se llama. Y es el sillón **suyo**. Corresponde a su sensibilidad y a su ambiente. Concuerda con su mujer, con su casa, con usted. Obedece al mandato de su cuerpo, reclinándose, girando, prolongándose hasta el largo de sus piernas; subiéndose por el descanso de la cintura hasta la espalda y la cabeza. Siéntese y compruébelo. Diseñado por Alberto Churba, lo espera en Estudio CH, Centro de Arte y Diseño. Cabildo y Juramento.





No podemos recomendarle una...

...porque no sabemos cuál de estas dos potentes Motoniveladoras Caterpillar* se adapta mejor a sus necesidades.

Por eso es conveniente que usted mismo realice la elección. La Motoniveladora N° 14 (foto de la derecha) tiene 150 HP en motor turboalimentado, el largo de su vertedera es de 3,96 m. y asegura gran producción en trabajos de nivelación corriente o de tipo especial.

ARGENTRAC garantiza cada unidad con *Service de Mantenimiento y Repuestos Legítimos.*

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

La N° 12 (izquierda) tiene 127 HP, la vertedera mide 3,66 m. y efectúa trabajos de fina terminación. Claro, lo más probable es que usted necesite las dos. En este caso tampoco se precisa recomendárselas. Usted sabe que son Caterpillar*

MOTONIVELADORAS CATERPILLAR

Representante y Distribuidora Exclusiva:

argentrac S.A.

Tacuarí 147 - Buenos Aires - T. E. 38-3001/8

Sucursales:

CORDOBA Av. de la Reconquista 2075 (Ruta 9) T. E. 88-302 y 88-460 — **MENDOZA** Chacabuco 45 T. E. 16194 y 15818
COMODORO RIVADAVIA Ruta 3 - Barrio Industrial - C. Correo 691 T. E. 2591 — **SALTA** 12 de Octubre 570 T. E. 4127

AVTO CLVB

REVISTA BIMESTRAL DE AUTOMOVILISMO, TURISMO E
INFORMACIONES

EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

TIRADA
295.000

EJEMPLARES

PUBLICACION

ADHERIDA AL INSTITUTO
VERIFICADOR DE CIRCULACIONES

sumario

DIRECTOR:

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

COMISION ASESORA:

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

COMISION FINANCIERA:

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

SECRETARIO GENERAL:

Dr. Manuel Goldstraj

SECRETARIO DE REDACCION:

Sr. Jaime G. Font

DEPARTAMENTO DE ARTE:

Jefe: Sr. Julio E. Riera

DEPARTAMENTO DE

PUBLICIDAD Y

RELACIONES PUBLICAS:

Jefe Interino:
Sr. Eduardo Palacios Videla

AÑO V

Nº 22

Abril 1965

BUENOS AIRES

Precio del Ejemplar
en la República
Argentina: \$ 100.- m/n.

Nos escriben los lectores	8		
Editorial	12	La Dirección	
Casas rodantes que no ruedan	14	Horacio Estol	
Urbes europeas en tiempo de jet	20	Chas de Cruz	
Peces grandes y chicos	24	Bernardo González Arrili	
El Festival Cinematográfico 1965	26		
Modificación del estatuto del A.C.A.	28		
Señorío criollo tiene Chascomús	30	Arturo Romay	
En viaje	34	Manuel Goldstraj	
Para un "week end" en La Plata	38	José Blanco Amor	
El "Parque 3 de Febrero"	40	Elba Beckman	
Calles de Buenos Aires	44	Gustavo García Saravi	
Santa Ana de Glew	47	Violeta Valls y M. Albano	
Luz y sombra	50	Margarita Bunge	
Saint-Tropez en la Costanera	56	Sara Facio y A. D'Amico	
Pontevedra vale una misa	58	Germán O. Galfrascoli	
Cosmetología para damas	61	Norah Z. H. de Recalde	
Haga turismo con Autoclub	65	Gustavo A. Guerrero	
Un rincón de eterna primavera	74	Laura Edith Piorno	
Educación de los usuarios de los caminos	76	Vittorio Luciani	
Letra viva	78	Ulyses	
¿Cómo viven los ases del automovilismo?	80	Victor Navas Prieto	
De aquí, de allá y de más allá	82	Juan Averiguador	
Yapeyú, ese desconocido	84	Adolfo E. Pacheco	
Noticias de Europa	87	Marcel Reichel	
Salta, paraíso del turista	98	Carlos Durand Cornejo	
Turismo interno y desarrollo del país	100	Alberto R. Borrini	
Comentando música grabada	106	Disc-Driver	
La manzana bonaerense ya tiene su reina	110	Raúl Leonardo Carman	
Pesca en Mar del Plata	112	Ginés Gomariz	
S.O.S. del Río de la Plata	122	Abraham Brailovsky	
Carnet de Sanidad para automovilistas	124		
El Fogón de los Arrieros	128		
La Boca	130	Luis A. Cousillas	
Memoria y Balance del A.C.A.	137		
Hay que vender la fruta	148	Andrés Romero	

Miscelánea: 29; 53; 55; 62; 92; 94; 95; 107; 108; 109; 119; 120; 124; 126; 132; 133 y 135

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

Ilustraciones de Villafañe, Olsina y Alex

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-8061, interno 261;
Secretaría de Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-9558. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.641.
Distribuidores: Cap. Fed. Pascual Marchesano e hijo, Bustamante 1190. Interior: SADYE S. A.,
México 625, Buenos Aires.

EDITORIAL

nuestra
portada



Aunque el lector no lo perciba a veces, por lo común, las ediciones de **AUTOCLUB** se planean sobre la idea de una motivación básica. Es decir, nosotros tratamos de agregar al material habitual de cada número, algunas notas sobre temas que la Dirección considera dignos de ser expuestos y analizados. En nuestra portada de hoy vemos una interesante vista aérea de un conocido lugar de la metrópoli: la Plaza San Martín, con uno de los grandes rascacielos al fondo y la perspectiva del Río de la Plata. Esta es la ilustración que nos ha parecido más adecuada para destacar el tema básico previsto para este número: la Capital Federal y el Gran Buenos Aires, corazón palpitante de una nación en marcha.

Foto cedida gentilmente por la Dirección Nacional de Turismo.

REFLEXIONES

ESTANDO ya en prensa la edición anterior (Nº 21) de **AUTOCLUB**, nos llegó la información sobre el resultado de la última "conscripción" de socios efectuada durante el mes de enero del año en curso; por esa razón debimos limitarnos a insertar una breve noticia al respecto, cuya importancia quedó ilustrada con la impresionante cifra de nuevos socios que se habían afiliado al Automóvil Club Argentino en el transcurso del citado mes: ¡exactamente 32.092!

Ahora no escribimos estas líneas simplemente para subrayar ese éxito de la Institución, para hacer alarde de esa excepcional adhesión de los automovilistas de todo el país, manifestada en guarismos que no tienen precedentes en la historia de ninguna entidad civil o social argentina. Lo que nos importa es aclarar y precisar la razón, los motivos de fondo, no circunstanciales, que a nuestro entender han determinado la actitud de esas varias decenas de miles de nuevos asociados. Creemos que la creciente afiliación al Automóvil Club Argentino, traducida en una nómina societaria que casi se ha cuadruplicado durante los últimos seis años, se debe a ciertos factores importantes que merecen un comentario.

En primer lugar, es justo poner de relieve la medida en que han sido incrementados, en el último lustro, todos los servicios que la Institución presta a sus asociados. No sólo han aumentado en cantidad, sino también en su eficiencia y en la diligencia con que se cumple su prestación. Además, se han diversificado en múltiples direcciones, atendiendo a las cada día nuevas necesidades de los automovilistas y turistas. Durante estos años, se habrá advertido, que con frecuencia las dependencias serviciales del Club se han anticipado a esas necesidades; es decir, que están organizadas para responder a las exigencias de los asociados aún antes que aquéllas se hagan sentir como una actualidad perentoria. Quienes se interesan en la marcha y el desarrollo de la Entidad pueden comprobar, de este modo, el espíritu de iniciativa y previsión y la visión y los métodos prácticos con que se ha estructurado, agrandado y perfeccionado, los organismos serviciales del Club. Esta situación, bien perceptible, determinó un movimiento dinámico y reflexi-

OPORTUNAS

El resultado de la última "concripción" de socios en el A.C.A.

vo de acercamiento de los automovilistas a la Institución. El espacio disponible no nos permite enumerar aquí en detalle los servicios sociales que configuran esa realidad funcional, y creemos, además, que todos son igualmente significativos; pero no podemos dejar de mencionar algunos, así sólo sea a título de ejemplo: el servicio de auxilios, el de seguros para el automotor, el socio y sus familiares; las telecomunicaciones con los puntos más alejados y aislados del país; la altamente competente y especializada División de Relevamientos y Cartografía; los parques y campamentos de recreo; los balnearios exclusivos del A. C. A.; la asesoría jurídica para los socios; la Escuela de Conducción y Tránsito, modelo en su género en la América Latina; los servicios específicos para los vehículos, como la mecánica de emergencia, lavado, etc., que son suministrados en condiciones y a precios sensiblemente más favorables que en el mercado privado; los servicios de turismo dentro y fuera de la República, etc. Quizás cometeríamos una injusticia si no mencionáramos un servicio social de especial características: la edición regular y distribución a todos los asociados, sin cargo alguno, de la revista AUTOCLUB, cuya calidad y contenido es tan auspiciosamente celebrado por aquéllos —según se desprende de la generosa correspondencia que llega a nuestra mesa—, y han servido para conquistar, en 1964, el primer premio —"F. Antonio Rizzuto"— entre la prensa técnica argentina. Todos esos servicios se prestan mediante un personal idóneo que cumple sus funciones en las 104 estaciones propias del A. C. A. y las 123 estaciones privadas de concesionarios de YPF, contractualmente adheridas al plan servicial de esta Institución, que, a este efecto, ejerce sobre ellas el debido contralor. En fin, colaboran en la tarea las 60 filiales y 49 delegaciones colegiadas del Club, que funcionan en todo el país.

En segundo lugar, aunque esta ubicación en el comentario no le resta nada de la importancia singular que tiene como factor determinante del crecimiento vertical de la nómina societaria, puede afirmarse que los automovilistas de toda la República han tomado conciencia de que el Automóvil Club Argentino es la más cabal expresión repre-

sentativa de esos automovilistas, en cuanto atañe a sus intereses colectivos legítimos, de todo orden, y que esta Institución, mejor que ninguna otra organización civil o política, tiene la fuerza moral necesaria y es capaz de interpretar y defender esos intereses, proponiendo y sosteniendo las mejores soluciones; es decir, las que más convienen a la comunidad, tanto en el plano nacional como en las órbitas provinciales y municipales. Y es verdad, podemos afirmarlo sin vacilaciones, que con notable frecuencia el A. C. A. hace llegar a las autoridades, en materia vial y de tránsito, de automovilismo y turismo, sugerencias u observaciones que sirven de antecedentes o fundamentos para actos administrativos tendientes a resolver imperiosas necesidades. Inclusive creemos que algunos de los comentarios editoriales aparecidos en esta revista, y que, naturalmente, interpretan el pensamiento de la dirección del A. C. A., han contribuido a esos resultados. Sin duda alguna, ésta es una de las causas morales de la atracción que el Automóvil Club Argentino está ejerciendo sobre los automovilistas del país, quienes, consecuentemente, se apresuran a engrasar su nómina societaria.

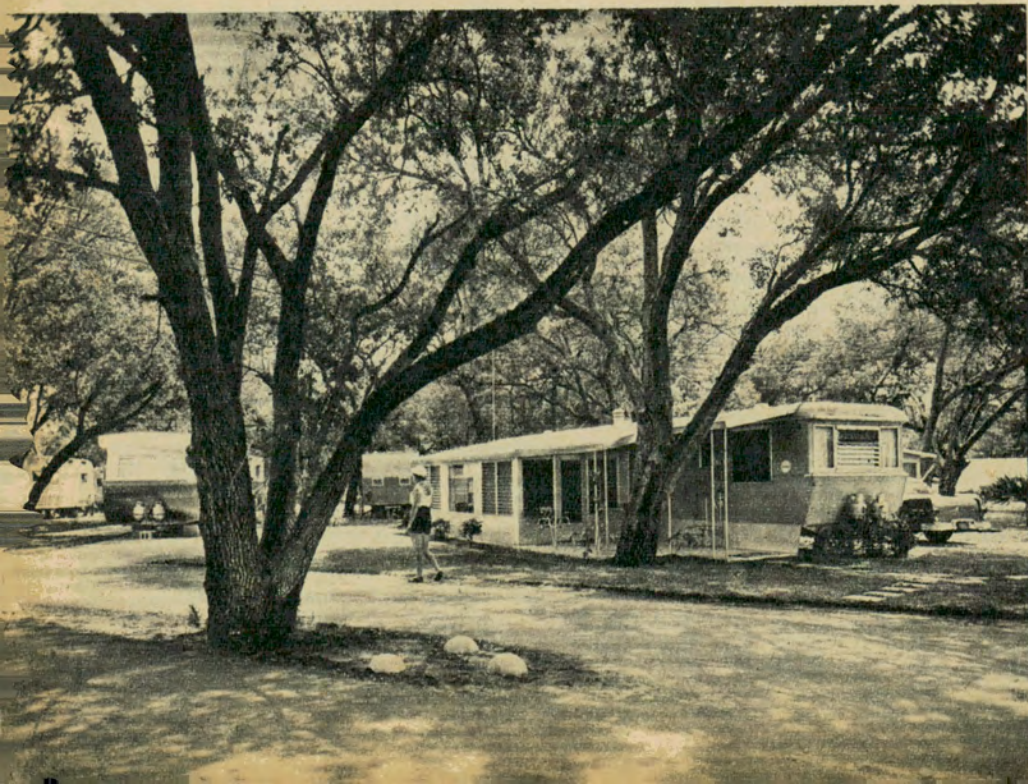
El último factor que vamos a enunciar sólo requiere y sólo nos permite decir pocas palabras. Toda la actividad del Club y toda la obra constructiva y servicial que realiza sólo pueden adquirir la resonancia nacional y la eficacia que los hechos han demostrado en estos años, si el complejo mecanismo es conducido y el funcionamiento de todas sus partes y sectores coordinado por un criterio rector de largo alcance, con clara visión de la realidad actual y una penetrante percepción del porvenir; es decir, con un sentido vivo de organización y un espíritu de iniciativa siempre despierto e inquieto, puestos al servicio desinteresado de la comunidad, para el bien general. Así se está haciendo y procediendo, y los automovilistas argentinos lo han percibido y comprobado. Esto también explica su adhesión al Automóvil Club Argentino, traducida en el resultado de las extraordinarias "concripciones" de socios de los últimos años.

LA DIRECCION.

CASAS RODANTES QUE NO RUEDAN

Millones de personas viven, en los Estados Unidos, en casas móviles, pero que quedan, a menudo durante largo tiempo, en el mismo lugar.

Por **HORACIO ESTOL**
Para **AUTOCLUB**

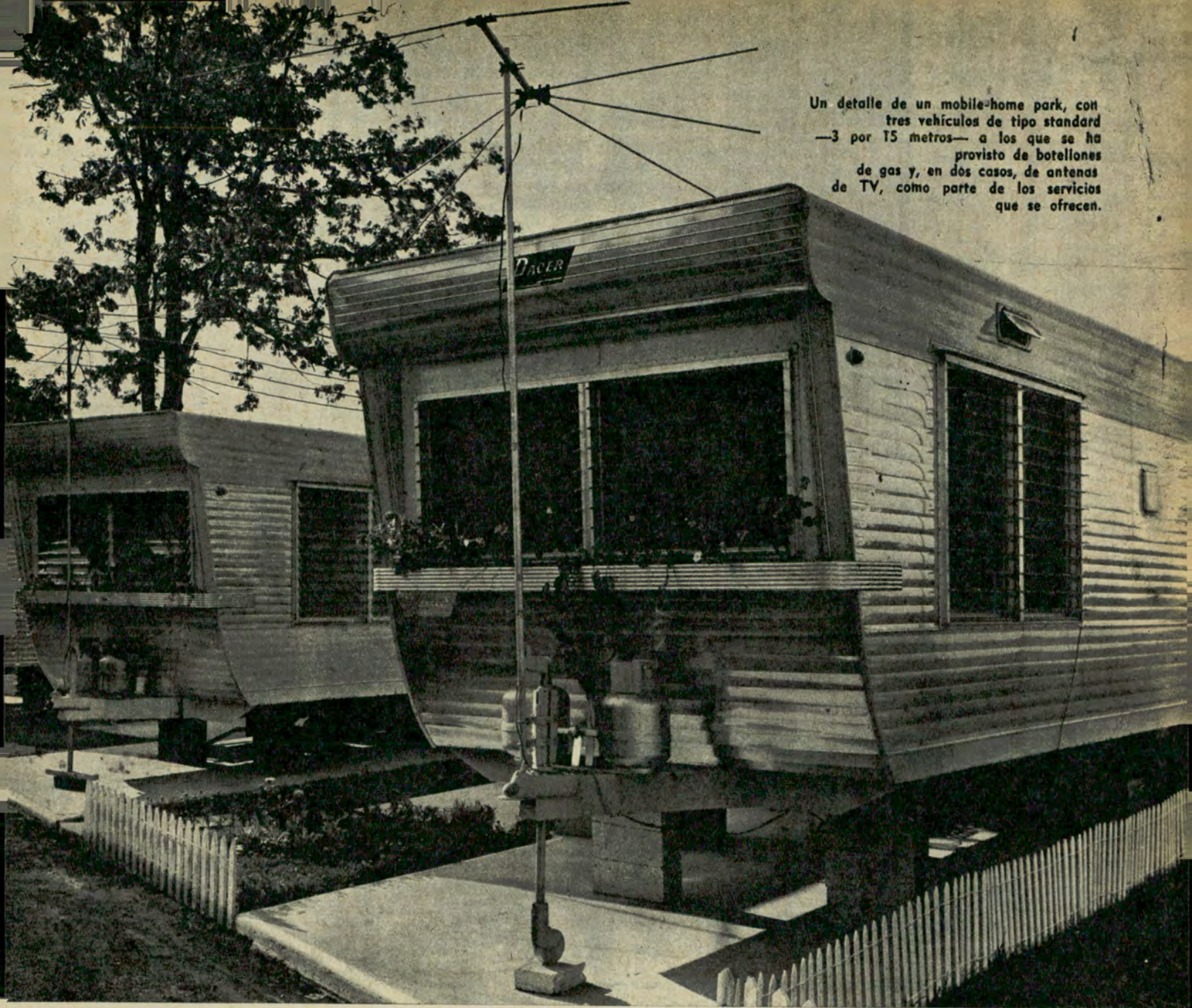


AL pasar por el camino, usted ve una población formada por un par de centenares de viviendas que, por lo menos en teoría, puede desaparecer de un día para el otro sin que eso signifique nada catastrófico. Más todavía. El tipo especial de esas viviendas conforma para nosotros una idea tan opuesta a la realidad que comienza por descartarse el concepto de "población" en favor del de campamento. Y esto se explica porque lo último que se puede suponer de una casa rodante es su inmovilidad.

Como muchos otros temas inherentes a modalidades especiales de la vida americana, el de las casas rodantes demanda una cantidad de

Otro aspecto de un park, que muestra en primer plano uno de los mobile-homes, que se amplían con planchas de aluminio preparadas para ensamblar un porch u otra habitación.

Un detalle de un mobile-home park, con tres vehículos de tipo standard —3 por 15 metros— a los que se ha provisto de botellones de gas y, en dos casos, de antenas de TV, como parte de los servicios que se ofrecen.



aclaraciones que son inseparables de muchos aspectos del panorama general que ofrece el país. En la actualidad, de cada ocho viviendas que se construyen en EE. UU. una es móvil, aunque no equivalga exactamente a la idea que hay entre nosotros de la casa rodante. En realidad, dentro de esa definición genérica, en EE. UU. se han terminado por crear tres categorías perfectamente definidas: mobile-homes (casas móviles), travel-trailers (coleros de viaje) y campers, que se podrían definir como vehículos preparados para acampar. Estas tres categorías, más una cuarta formada por las unidades de construcción especial, constituyen un hecho propio y singular en el campo de la vivienda y el transporte en este país, con una importancia que no es solamente económica sino también social. Englobando las cuatro categorías que hemos señalado, el año pasado se

vendieron en total 250.985 unidades con un valor de 791.831.527 dólares. El grueso de las ventas correspondió a los mobile-homes con 118.673, seguidos por los travel-trailers con 64.895, y los campers, con 60.000, más 7.417 unidades especiales.

Qué es qué

Conviene dar una idea general de cuál es la diferencia que existe entre los vehículos que forman esas diferentes categorías. El mobile-home es el desarrollo de lo que, en general, nosotros llamamos la casa rodante: una vivienda, por lo corriente metálica, que en la mayoría de los casos tiene 3 metros de ancho por 15 de largo; los travel-trailers, con un tamaño promedio de 2.40 por 8.40, se ajustan exactamente a la idea de la casa rodante porque son viviendas para via-

jar que pueden ser remolcadas por un automóvil corriente; los campers, finalmente, de 1.80 por 4.80, se instalan en un chasis adecuado, y tienen un carácter más deportivo, ya que se utilizan principalmente para excursiones, cacerías, etc. En cuanto a las unidades especiales como los destinos más increíbles.

El conjunto, según se desprende de las cifras que hemos señalado antes, revela la existencia de una poderosa industria integrada por 250 empresas que tienen poco menos de medio millar de fábricas distribuidas por todas las regiones de EE. UU. Una idea del desarrollo de esta industria emana de su crecimiento: en 1956 había 50.000 travel-trailers en todo el país, y en 1962 llegaban a 350.000, anticipándose que para 1970 serán 1.500.000 con una producción anual de 300.000 unidades.

Esta foto, que satisface la idea clásica de la casa rodante, muestra un travel-trailer del tipo más corriente, en un camino estatal de Montana.



35 años después

Citamos el aumento de los travel-trailers —aunque el número de mobile-homes sea mucho mayor— porque este tipo de vehículos es el que, a largo plazo, pareciera llamado a tener mayor popularidad y porque el travel-trailer, en una versión muy rudimentaria, fue el que puso en marcha la idea de la casa rodante hace 35 años.

Al comienzo de la cuarta década de este siglo, después que alguien tuvo la idea de aumentar el rendimiento de su auto agregándole un colero, fue inevitable que a alguien más se le ocurriera que ese colero podía ampliarse lo indispensable como para poder dormir en él durante un viaje largo. Fue así como comenzaron a aparecer en los caminos de EE.UU. las primeras casas rodantes que durante bastante tiempo no pasaron de ser el fruto de la iniciativa individual. A fines de la década ya aparecieron algunos modelos estandarizados, hasta que la intervención del país en la segunda guerra mundial suspendió el desarrollo de esa incipiente industria, como el de muchas otras.

La guerra, justamente, influyó luego en la creación de una nueva modalidad del travel-trailer que, merced a la presión de las circunstancias, terminó convirtiéndose en el mobile-home. Porque durante la guerra se había paralizado considerablemente la construcción, de modo que al restablecerse la paz hubo una gran escasez de viviendas. Inclusive, mucha gente que tenía familiares en las fuerzas armadas se había concentrado en las zonas de embarque del Pacífico y el Atlántico, donde el problema se hizo más agudo todavía. Fue a favor de esa circunstancia que comenzaron a fabricarse travel-trailers destinados a permanecer más o menos inmóviles en determinados lugares especialmente preparados; luego, al ser rápidamente perfeccionados,

terminaron diferenciándose por completo del vehículo que le había servido de origen, de modo que no fue extraño que adquiriesen hasta su propio nombre: mobile-homes. Más tarde, el uso de nuevos materiales y muy en particular el aluminio, generó una verdadera revolución en ese tipo de viviendas, que se hicieron más compactas, más grandes y por lo tanto más confortables, sin aumentar proporcionalmente de peso.

Mundo aparte

Los cuatro millones de personas que hoy viven en mobile-homes en EE.UU. forman una especie de mundo aparte, organizado en función de la particularidad que tienen las viviendas que ocupan. Y va sin decir, al tiempo, que la existencia de ese sector de la sociedad americana sólo ha sido posible a raíz de modalidades, circunstancias y características que son exclusivas de EE.UU. En principio se puede afirmar que esa gente no podría vivir en ningún otro país, aunque dispusiera de las mismas viviendas...

Por lo pronto, el crecimiento del número y las dimensiones de los mobile-homes, creó problemas. Ya hemos dicho que corrientemente tienen 3 metros de ancho por 15 de largo; pero también hay muchísimos que llegan hasta 6 metros de ancho y 21 metros de largo, lo que equivale a las dimensiones de un departamento corriente. Este tipo de mobile-homes es telescópico en lo que se refiere a su ancho, porque cuando el vehículo se mueve, el ancho se reduce a 3 metros calzándose una sección lateral en la otra. Hay, además, mobile-homes que tienen complementos adicionales, gracias al poco peso y al poco lugar que ocupan las planchas de aluminio que permiten armar un porche o una habitación extra, rápida y fácilmente.

Como en el caso de los autos y los caminos, también se produjo un desarrollo paralelo entre los mobile-homes y los mobile-homes parks, es decir, los lugares adecuados para el emplazamiento —no el estacionamiento— de ese tipo de vivienda. Puede aceptarse que, en el principio, bastara con un espacio libre cualquiera donde pudiera instalarse el mobile-home por un mes o dos años. Pero el aumento de su número y la demanda creciente de confort, determinaron la creación de una verdadera industria subsidiaria y a esta fecha hay 20.000 mobile-homes parks —California y Florida, que encabezan la estadística, tienen respectivamente 3.900 y 2.300 parks de ese tipo —que aumentan a razón de un millar por año, y donde hay espacio para 1.500.000 unidades. Los parks más chicos son para 50 mobile-homes y el promedio de espacio que se asigna a cada unidad es de 300 metros cuadrados. Actualmente, la preparación de esos espacios cuesta de 1.500 a 2.500 dólares, y el alquiler oscila de 30 a 50 dólares por mes.

Comunidad elástica

El lugar que ocupa un mobile-home es algo más que un simple espacio de terreno. Por lo pronto, cada lote facilita todos los servicios indispensables: conexiones de obras sanitarias, electricidad, teléfono y, cada vez con mayor frecuencia, antena central de TV. Los servicios se complementan, además, con recolección de basura, vigilancia, distribución de correspondencia, lavadero, etc. Cuando el tamaño del park lo justifica, se incluye un centro comercial, sala de actos, lugar de juegos para niños y pileta de natación, como ocurre con los más modernos que se vienen instalando en Florida y California. Todo esto se suma a la descontada urbanización del terreno, con calles, aceras y árboles convenientemente distribuidos. En la práctica, la única di-



En este campamento, el lector podrá identificar entre los árboles, a la izquierda un camper standard y a la derecha un travel-trailer compartiendo el paraje con las típicas carpas, que todavía no han pasado de moda.

ferencia que existe entre un mobile-home park y una población corriente, al margen del tipo de vivienda, es que en el primer caso se trata de una empresa privada. Cae por su peso, por lo tanto, que el emplazamiento de un park de este tipo debe atender a requerimientos que faciliten la vida normal de su población, tales como transportes, escuelas, servicios médicos, comunicaciones. Se explica así que estas poblaciones especiales siempre se encuentran en las afueras de las ciudades, en cuya existencia se apoyan y justifican. Sólo una minoría —los mobile-homes para vacaciones o gente retirada que prefiere vivir así— se encuentra en lugares aislados, y en esos casos siempre se trata de lugares mucho más completos en su organización, al punto de que los hay con servicio propio de transportes.

Mecánica social

Aunque resulte paradójico, el hecho es que corrientemente hay muy poca relación entre el automóvil y el mobile-home, aunque este último sea una consecuencia del primero. El entendimiento del caso se dificulta principalmente porque el mobile-home —como el mismo automóvil— tiene en la práctica un sentido muy diferente del que se asocia a la idea lujosa que se le adjudica fuera de EE. UU. El mobile-home —y hay que decir otra vez, como el automóvil—, traduce un aspecto de los fenómenos económico-sociales que determina el desarrollo.

Aunque se trate de una cuestión bastante compleja, puede simplificarse diciendo que en la vida americana existe un porcentaje de la población —aunque sea mínimo— que se dedica a tareas de tipo relativamente temporario. En esos casos, como es lógico, la vivienda constituye un problema serio agravado por las mudanzas frecuentes que suelen ser a grandes distancias. Para que se aclare el punto, citemos los casos más elementales, como construcción de caminos, diques, puentes, tuberías y todo otro tipo de obras que se hacen fuera de zonas metropolitanas. A esto agréguese los casos particulares de técnicos o especialistas que trabajan siempre por contrato en proyectos limitados y en diferentes partes del país; súmese también el personal que se mueve periódicamente dentro del territorio de EE.UU. e incluyamos, por último, a la gente que prefiere ese tipo de vivienda al encierro de un departamento en la ciudad o a los problemas de mantener una casa en las afueras. El precio del mobile-home —de 3.000 a 7.000 dólares— es inferior al de una casa, aunque la financiación sea más pesada, porque se venden con un primer pago del 25 %, a un plazo de 10 a 14 años, mientras por todas partes se encuentran casas que se venden con un pago inicial de 400 a 500 dólares y a 33 años de plazo. No obstante eso, el mobile-home compensa el mayor desembolso inicial —y el alquiler de espacio en el park— cuando llega el momento catastrófico de la mudanza y la venta de la casa. Si se



y el frasco... lo deja?...

Que no se le olvide.
En él se encierran las veinticuatro horas más frescas del día.
En su continente está el seguro de su frescura, de su pulcritud, de su éxito.
Allí está el desodorante PROSAN.
Con personalidad definida para un espíritu moderno.
Ah!... Lo dejó a la vista para no olvidárselo?
Entonces no dije nada.

desodorante muy fino
PROSAN



En todos los casos la cocina se combina con el comedor, sin que el aspecto del conjunto se resienta y facilitándose el trámite de servir la mesa.

tiene en cuenta que según las estadísticas, el término medio de movimiento de los mobile-homes es de una vez cada 27 meses, lo que decimos más arriba queda fundamentado.

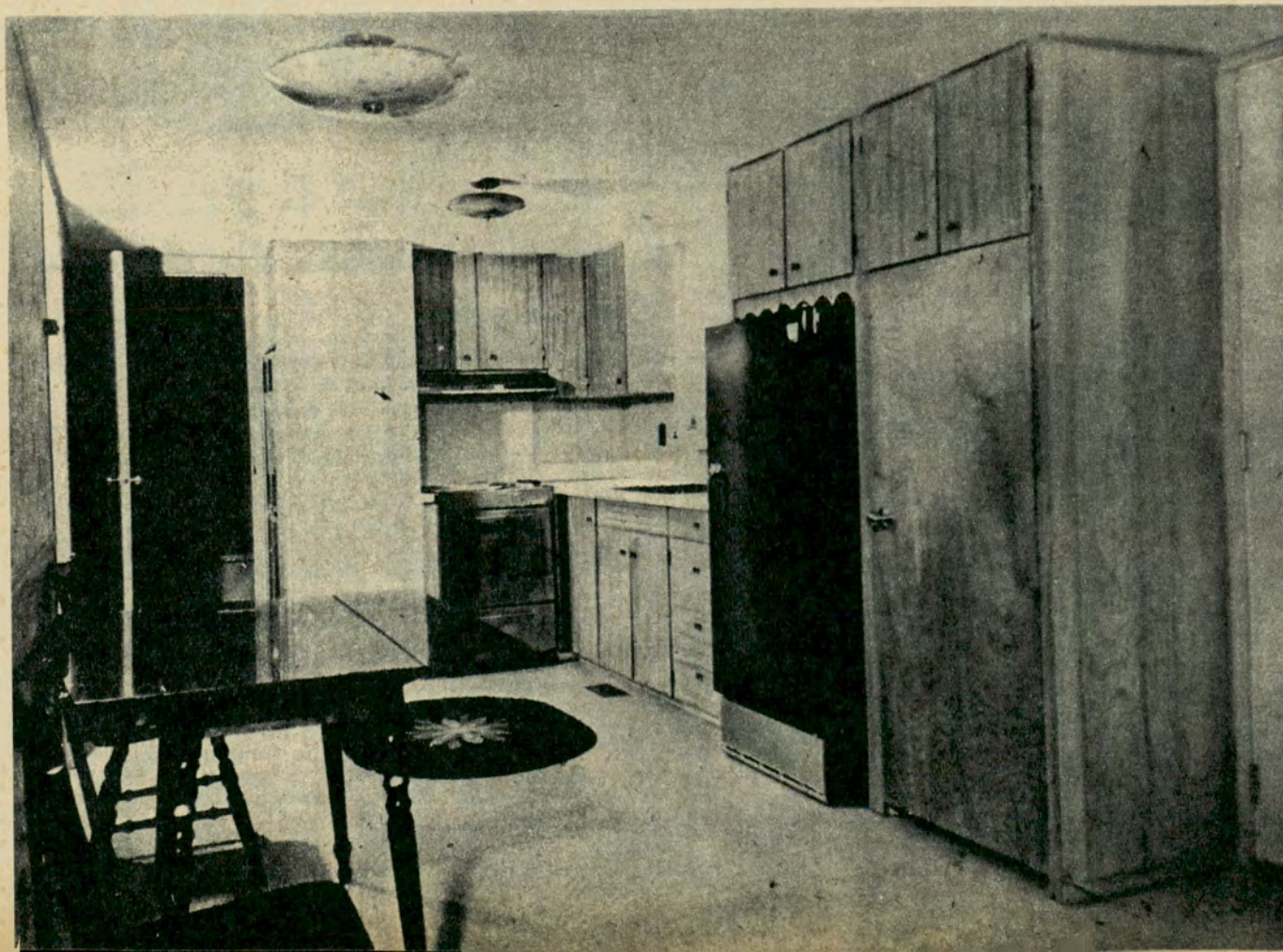
Implicaciones

La popularidad de los mobile-homes y de los travel-trailers ha promovido también el desarrollo de otra industria complementaria que abar-

ca los elementos integrantes de la vivienda: calefacción, refrigeración, cocinas, heladeras, servicios sanitarios autónomos, generadores eléctricos, depósitos de gas, etc., etc. En todos los casos se han ido creando y perfeccionando artefactos y unidades cada vez más compactas, livianas, económicas y prácticas, que hoy le prestan al travel-trailer o al mobile-home en viaje, un confort que no tiene nada que envidiar al del departamento más moderno. Por supuesto, estas innovaciones tienen su principal aplicación en los travel-trailers que, aunque hoy estén en segundo lugar, se descuenta que superarán a los mobile-homes, como ya lo hemos señalado. Actualmente, el precio promedio de esos vehículos es de 2.500 dólares, aunque eso no impide que se paguen hasta 10.000 dólares por algunos de construcción especial. La difusión que están adquiriendo se confirma con detalles expresivos: en la sexta reunión del Wally Byam Caravan Club, en Bmidji, Minnesota —una de las asociaciones formadas por propietarios de travel-trailers— se reunieron 2.000 unidades de ese tipo, con 7.000 personas.

No estaría completa la idea gene-

El lugar más fascinante de un mobile-home es la cocina, a causa de su distribución práctica y de los elementos modernos y compactos que la integran.





Un campamento en California puede servir de símbolo al tema que tratamos, pues en él aparecen siete carpas y cuatro travel-trailers, dando una idea de la proporción que ha alcanzado la difusión de estos últimos.

ral que hemos tratado de dar sobre este tema, si no aclarásemos que los mobile-homes y los travel-trailers no tienen tanto que ver con los mejores caminos de EE.UU. como pudiera suponerse desprevenidamente. Porque imaginamos que la reflexión elemental es cómo no van a popularizarse esos tipos de vehículos cuan-

do hay tan buenos caminos en el país. Sin embargo, no es así; precisamente, los buenos caminos, es decir, los mejores —expressways, parkways, turnpikes, etc.— están vedados tanto a los mobile-homes como a los travel-trailers, y sólo los campers más pequeños pueden utilizarlos...

Es fácil comprender estas limitaciones. Los mobile-homes cuando se trasladan de un lugar a otro son arrastrados por tractores —cuyos servicios han creado otra industria accesoria— y en cuanto a los travel-trailers, aunque sean remolca-

dos por automóviles corrientes, igual se considera que por el espacio que ocupan y sus limitaciones de maniobra, constituyen un peligro en los mejores caminos, donde justamente, la velocidad de los vehículos es mayor. De manera que, en los dos casos, sólo están abiertos los caminos secundarios. Sin que eso quiera decir que sean caminos malos o que no ofrezcan itinerarios que abarcan muchos millares de kilómetros, porque si no fuera así no andarían dando vueltas por el país, en estos momentos, alrededor de 400.000 travel-trailers.



GIRARD-PERREGAUX
Jerarquía en relojes desde 1791



MADRID

Opulenta hembra, de maternales pechos ubérrimos, dispuesta a brindarnos su jugo vital, la requiramos o no. La afectuosa disposición no excluye una permanente sonrisa socarrona, que estimula el retruécano, la frase feliz, para esconder el cándido asombro que le causa vernos asombrados por su recio encanto. Pretende, infructuosamente, ocultar que se ríe de sí misma tanto o más que nosotros. El requiebro intencionado, al que corresponde una sonrisa pícarasca o una apabullante respuesta coronada por el "¡Olé!" de circunstancias... Y la enconada discusión sobre política o toros, con chirriantes y reiterados pronombres en primera persona, en incontrovertibles afirmaciones. La Cibeles y el museo del Prado, con sus Velázquez, sus Goya y

La soledad no parece preocupar a este gato negro, sobre uno de los derruidos muros del viejo Coliseo de Roma.

Urbes Europeas



El mundo moderno se ha empequeñecido quizás -olvidando la astronáutica- pero nuestras ciudades son cada vez más bellas y atractivas

Por CHAS DE CRUZ

Para AUTOCLUB

Fotos de JAIME G. FONT

Pensativo junto al Sena. Un joven estudiante parisiense observa tranquila o preocupadamente el lento curso del famoso río.

La limpieza de los cristales de los restaurantes es un ritual importante para los turistas que, mientras comen, no quieren perder de vista el movimiento callejero o el paisaje que rodea al lugar.



sus otras mil maravillas. Sin olvidar la *botelliteca* de Paco Chicote, esto es, un museo de bebidas, que sólo se pueden ver y olisquear. Y, por supuesto, las tascas en las cuales las tortillas parecen hechas con huevos de avestruz. Y las frituras que huelen a gloria. Cerrando la jornada, el enésimo "Vaya usté con Dios", a la enésima pregunta callejera...

SAN SEBASTIAN

Un gigante de voz explosiva, dura apariencia y perfil de medalla, que impensadamente lastima con su tosca caricia paternal. Las beneméritas aguas del Cantábrico cauterizan las leves heridas con su sola acción de presencia, si no ha bastado para ello el pertinaz *sirrimirri*. Celines de sidra, y en las tabernas oscuras, con aspecto de cuevas, alusivos letreros garabateados en las paredes: *Se prohíbe cantar... ni bien, ni mal*. Una boina incrustada. La vaga añoranza de un viaje, que es aventura. Pájaros y peces. Canciones éuzkarras. El mundo, para los orgullosos hijos de San Sebastián, termina en tierras donostiarras. El mundo que vale la pena conocer...

PARIS

París es muchas cosas. Por supuesto, antes que nada, una *midinette* que parece fácil a los estúpidos y sólo se da por amor. Luego, en orden cronológico, un erecto caballero de perita grisácea, con la obvia roseta de la Legión de Honor adherida al ojal como un pimpollo rojo, portando un pan flauta de descomunada largura. Lee, muy atentamente, en el *metro*, el editorial del día de "Le Figaro", admirando respetuosamente a De Gaulle aunque sea su enemigo político. Mientras, sobre los lentes que cabalgan en la punta de su nariz, observa las pantorrillas de su vecina adolescente y disimula con esfuerzo un ¡Ojalá! ad-

en Tiempo de Jet

mirativo. También es una máquina fotográfica un visor adheridos por una correa a un ser de estrafalaria apariencia. Responde a la genérica denominación de *turista* y está permanentemente preocupado en mirar —y admirar— vidrieras deslumbrantes. Esto, en apariencia. ¿La verdad? Hace cálculos de cambio —"a tanto de dólar"— y si es latino, en imaginar qué aventuras amorosas contará a los envidiosos ami-



Una sorpresiva muestra de amor con la vista de los techos del viejo París. Los jóvenes permanecen indiferentes a las actividades del fotógrafo para efectuar sus tomas.

gos al regreso. Contrapuesto a la feérica presencia de los bulevares, el legítimo orgullo patriarcal de Notre-Dame, imponiendo respeto con su austero frente al acero plateado, al igual que los mil monumentos de la Ciudad Luz, en esta época de renovación y NF (Franco nuevo). (No se trata de quitar años a nada, sino de mantenerlo todo, incólume, con cierta justificada petulancia por su vetustez.) La decrepita lozanía de sus barrios viejos y el beso apasionado que a vista y paciencia de la *police* de socarrona mirada, se da una pareja que puede o no ser juvenil. Completa el vitral de milagro, destellos del genio corrupto de Toulouse-Lautrec, en los incitantes anuncios de *femmes nues*, uncidas al yugo de la insatisfecha concupiscencia turística. Suelen ser excelentes amas de casa y madres ejemplares, cuando no hombres que no lo son...

París es también una ronca canción de Edith Piaff, que aún impregna la atmósfera, o una tierna, cínica y perennemente juvenil, de Maurice Chevalier. Y, naturalmente, ayer como hoy y como siempre un selvático ritmo sensual en boca de la cobriza Josephine Baker, pre-

conizando como nadie y como nada, el *Liberté, Egalité, Fraternité* con su conquista incondicional de la urbe, más cosmopolita que francesa. La juvenil Françoise Hardy, con su poética inspiración, y la bella Sylvie Vartan, *nouvelle vague* de la canción, miran con respetuosa admiración a sus mayores en el arte. ¡Ah! Para ser ciudadano de París no es necesario haber nacido allí. Basta con amarlo y comprenderlo. Lo primero es fácil.

BERLIN

Un cincuentón juvenil, tajeada la mejilla desde su época de estudiante en Heidelberg. Ahora los uniformes, las brillantes medallas y los duros ejercicios militares, disimulando su sentido de la disciplina con obsecuente y afectado besamano a las damas. Ave Fénix urbana y contemporánea, muestra sus heridas sin pudor. Y exhibe el semidecruído muro de la vieja sinagoga como un *mea culpa* renovado. Por supuesto, hablamos de Berlín Occidental. El Berlín de "detrás de

la muralla" es un dogo de cuadrada contextura, o un oso gruñón, precozmente avejentado por su forzada inmovilidad, que rumia su impotencia de prisionero y espera el momento de morder, en cuanto pueda...

ROMA

La Ciudad Eterna muestra a los ojos azorados del viajero —no del turista— la historia de la humanidad. Sus calles retorcidas, endiablados vasos comunicantes, tienen una corta y curva arteria central: Via Veneto. En las terrazas de la atildada calle, centro mundial del snobismo, el pandemonium. La aspirante a estrella exhibiendo su generoso busto. (Tendrá diez hijos cuando le pase el sarampión del cine.) El agresivo adolescente manilargo, no ocultando lo que piensa al paso de la *ragazza*. Una madura *miss*, solterona insatisfecha, reverdece en ilusiones y disimula su emoción y su alocada esperanza erótico-sentimental, tamborileando con los dedos sobre la mesa del café, en el

A pesar del inquieto ritmo de las ciudades alemanas, vamos a este grupo de personas, de pausado andar, después de haber efectuado sus compras diarias en los negocios locales.



cual lo mismo le sirven un *expresso* que es una *pizza express*. Un seminarista que camina envarado, con anteojeras; un recluta alpino, con graciosa pluma en el casquete, y un viejo sacerdote al que muchos italianos saludan respetuosamente, sin conocer, anudando los dedos en pueril exorcismo. En los alrededores, restaurantes con *tavola all aperto* y *menú turisticchi*. Albos policías aleccionados para aplicar el rigor de la ley al nativo y ser tolerantes al máximo con el forastero, necesaria fuente de divisas. Rige la endiablada sinfonía, la severa y parca austeridad del Vaticano, tan o más eterno que la Ciudad Eterna.

FLORENCIA

Florescia, la recatada Florescia, la menos ostentosa entre las grandes de sus hermanas peninsulares, es señorial y palaciega. Nos recibe como si tuviese hábito monacal, comprendiendo con sabio suspiro resignado —y perdonando— todas las humanas flaquezas. Un millardario avergonzado del fastuoso regalo que le han hecho los siglos y el buen gusto innato. De tener tanto ante nuestra hambre de belleza. Un *concerto grosso* de Vivaldi, interrumpido destempladamente

por los lacrimógenos sonos de una *canzonetta* napolitana. La dulce melodía de su eternidad, virgen impoluta que a todos se da sin darse. Que a todos devuelve, en emoción estética, lo que recibe en admirativo asombro. Florescia es una cas-

ta doncella que en el íntimo, ferviente recogimiento de su soledad y de su aristocrático y legítimo orgullo, se esfuerza por brindarnos por los siglos de los siglos, el immaculado paisaje de su delicada gracia infinita, de su belleza inenarrable.

MOVIMIENTO TURISTICO EN HOLANDA

Según datos de la Oficina Central de Estadística de La Haya, 2 millones de pernoctaciones de huéspedes extranjeros se registraron en los hoteles holandeses durante el primer semestre de 1964, esto es, 268.000, o sea, casi 16 % más que en el mismo periodo del año anterior. De los países referentes a los cuales se han divulgado cifras aparte, el número más alto de pernoctaciones ha correspondido a huéspedes procedentes de Francia (+ 33 %), Estados Unidos (+ 25 %), Suecia (+ 22 %), Dinamarca (+ 17 %) y Bélgica y Luxemburgo (+ 17 %).



Prefiera lo mejor
Willard ACUMULADORES

OSTILIO BOCCI S.A. Maipú 471 5° piso T. E. 32-4729/0852 Bs. As.



ATUN

Traían de España y Portugal unas latas redondas, llenas de atún en aceite, de cinco o más kilos de peso. Eran unos trozos de atún —a veces uno solo—, de todo el alto del recipiente, de carne sonrosada, ligeramente grasosa, con mucho y muy agradable sabor, y un leve recuerdo de laureles. En los almacenes se vendían al menudeo y por pocos centavos se lograban unas tajadas magníficas. El refrán, los refranes, aseguraban que el atún es “para gente común”: bocado de pobres. Pero todo debía de ser “la fuerza de la consonante” porque luego vimos que en lugar de atún venía “bonito”, de carne muy parecida, acaso más suave al paladar. El refrán se quedó retrasado; traían el atún en latas pequeñas, diez o veinte veces más reducidas, y, naturalmente, los trozos de carne eran apenas bocados. Al fin, aquel plato para pobres golosos se transformó, se encareció, se borró de la memoria de los viejos y no llegó a ser gustado por los jóvenes. Sólo se sabe, y no en todas partes, que “ser un atún” es parecerse a un zote, a un tarugo, a un bodoque, o algo así, y “un pedazo de atún” acercarse ligeramente a la estupidez personal y exclusiva.

El atún es —se lee en cualquier manual de zoología— un escómbrido de apellido Thynnus. Grande, fuerte, vistoso. De entre todos los de la familia, el “vulgar” es el más elegante, si cabe elegancia en ejemplares de cien, de doscientos, de quinientos kilos. Si caminara por sobre la corteza terrestre en lugar de moverse rápidamente en el mar, el atún sería

PECES GRANDES Y CHICOS

*Historias curiosas sobre
los seres vivientes
más antiguos de la tierra*

Por **BERNARDO GONZALEZ ARRILI**

Para **AUTOCLUB**

un elefante de colores: azul negro en el dorso, el pecho blanquizco, los costados con manchas plateadas; unas aletas de color rosa subido y otras amarillas con una orla oscura. En el agua brillan plateados y como son gregarios —andan con ellos los peces espada contentos y saltarines—, cuando aparecen cerca de las costas, llenan de sorpresa las olas. Y en seguida los hombres —que algo tienen que hacer para vivir— preparan sus redes, sus barcas, sus arpones, sus mazos, para acorralarlos y “cazarlos”. Porque la pesca del atún es una cacería.

Tenemos leído descripciones de la pesca de atún en el Algarve, cuando llega, por abril, en cardúmenes, camino del Mediterráneo. Es un derroche de barbarie primitiva, y, como todo exceso, seguramente innecesario. Según Sousa Costa se pescaba hace veinte años de igual manera que hace cien o doscientos: brutalmente. Con barcas se forma un ruedo al cardumen o parte de él, empleándose una red circular, y allí, entre gritos desaforados se arponea, pincha, golpea a los peces, obligados a aparecer a flor de agua. Los pescadores “empuñan los arpeos, los bicheros, los hierros para arponear, asegurándolos a las muñecas con cuerdas de esparto y la pesca de atún se transforma en una corrida de toros marítima. Es

una corrida y una batalla: risa y locura". Todos tiran sobre los peces, entre gritos obscenos y religiosos. La sangre chorrorea y enrojece las olas. El olor es fuerte. Y las barcas se llenan de pescado, enteros unos, a pedazo los más.

ANCHOA

Las anchoas que querían los griegos para sus salsas estuendas —secadas al vivo sol, disueltas en vinagre y sal, con perejil picado y un poquito de ajo, y todo cocido luego al fuego lento— eran como las mariposas. Morían por correr hacia la luz engañadora. Los latinos, en el Mare Nostrum, pescaban las anchoas en cantidad y las preparaban, conservaban y comían antes de conocer sardinas y arenques. En la historia de los mares, la anchoa tiene una antigüedad aristocrática y en las cocinas y despensas la alegre presencia del salvavidas. Una lata o un barril de anchoas daba a los cocineros la seguridad de no cocinar vianda sosa y en los largos viajes el consuelo de tener algo con que dar sabor a la galleta reseca y luego morir de sed mirando el agua.

Es chiquita y sociable. Marcha en bandas numerosas, dándose valor con la asociación de sus iguales y coraje con la cooperación regimentada. Nadie sabe quién le da órdenes, pero se le ha visto arrojar contra peces grandes y vencerlos, comérselos crudos con rapidez y limpieza. Porque la pequeñez de la anchoa no influye en la disminución del apetito y se como lo que encuentra comestible. A su vez la comen a ella, con glotonería, otros peces. Pero la anchoa camina en compañía de tantísimas otras anchoas que no llega a darse cuenta de cuándo la tragan. Se multiplica a lo pobre y crece lo mínimo, apenas lo necesario para que, salada, frita, cocida, asada, aplastada sobre un pellizco de pan, basta para llenar un bocado. En esto su modestia es ejemplar. No pretende más que eso y lo logra con bien cumplida sustancia.

La pescaban de noche, sin luna, engañándola con luces vivas y rojas de faroles. Atraída hacia la luz, quedaba presa de unas redes tupidas. Sin perder tiempo, la despojaban de la cabeza y los intestinos, la lavaban en el mismo mar de la hazaña embustera, y luego, puesta en canasta a escurrir, hasta pasar a los barriles con salmuera coloreada con ocre. Porque la anchoa al morir toma un color poco agradable y conviene amortajarla vistosa, apretarle el ya comprimido cuerpo, hacerle perder la cabeza fea, de boca grande y ojos chiquitos, y dejar sólo el azulado cuerpo con sus lados de plata pura, persistente, hasta quedar junto al huevo duro —blanco y oro—, la rodaja de tomate —rosa fuerte—, y la aceituna negra —cucaracha con arrugas—, en los platillos que amenizan los almuerzos alegres.

Ahora, en unos frascos de vidrio, se les puede ver expuestas enrolladas sobre sí mismas, con un punto rojo en el centro clavado con trozos de ají morrón, reposar en aceite, esperando la hora de los aperitivos, contenta, si es posible, de continuar dando trabajo, como a los griegos y a los latinos de la antigüedad, a los actuales pescadores, conserveros, comerciantes de todos los mares del mundo. Y, de cuando en cuando, sin ninguna preparación, ni luces, ni sal, ni aceite, ni morrones, complacer el apetito de las ballenas...

La anchoa que no proviene juicios ni sabe de anteponer sumarias relaciones con la memoria de lo que fue, se forma en síntesis y se desparrama en copias innumerables para cumplir con apetencias fisiológicas y no filosóficas. De no ser así, sus definiciones artísticas asumirían valores revolucionarios, por donde se ve que, los hombres que las substituyen en el común quehacer creativo y se pialan a autoenredan en sus acentuaciones y enfoques, son verdaderas anchoas, merecedoras del sol y la sal giegos. •

Extraordinaria rcdada de sardinas de varias toneladas. Al igual que la anchoa, forma en el mar inmensos cardúmenes que son perseguidos incansablemente por los pescadores.



AUTOCLUB considera que todo espectáculo que implique y exhiba una limpia expresión de arte puede convertirse en un motivo de atracción turística de refinada calidad. Con este criterio hemos querido traer a estas páginas una versión periodística del Festival Cinematográfico recientemente realizado en Mar del Plata, agregando, también, al comentario de nuestro redactor una breve entrevista al interventor del Instituto Nacional de Cinematografía. (N. de la D.)

CUANDO se habla de festivales cinematográficos, prácticamente se les asocia con la imagen de una feria de vanidades que casi siempre se extiende hacia el tablado del escándalo, en lugar de pensar en lo que son y deben ser: expresiones culturales y de promoción industrial.

Si se mira desde el primer punto de vista, el VII Festival Internacional Cinematográfico fue un rotundo fracaso. Nadie lo utilizó como pasarela de strip-tease, nadie "fue nota" haciendo alarde de mal gusto. En el aspecto social, el acontecimiento no se excedió de los límites de una reunión de buenos camaradas, artesanos todos de un mismo oficio, que convivieron lo mejor posible en una ciudad argentina que tiene todo lo necesario para hacer agradable la estadía en ella.

Pero si se lo valora a través del saldo que dejó como manifestación cultural, como instrumento publicitario de un medio de expresión apto para mostrar lo que somos en ficción y realidad, habrá que convenir que fue útil. Util porque brindó una posibilidad de tomar contacto con una actividad que no se detiene y que tiene urgente necesidad de confrontar ideas técnicas y resultados. Util porque concedió medios concretos para beneficiar a nuestra industria, que además de ser una fuente de trabajo necesitada de nuevos mercados, importa un excepcional instrumento promocional para el país mismo. Y útil también porque no es común, como sucedió en este caso, que un país acceda a enviar un film como "Crónica de un niño solo", primera realización de Leonardo Favio, que no será una perfección en su género, pero que califica, por lo valiente de su temática y lo depurado de su estilo, a quien la hizo. Y también a quienes la aceptaron.

Si hubo pocos autógrafos para coleccionar y poca comida para degustar, esto es harina de otro costal. Críticos y técnicos, artistas y productores y hasta los que simplemente hemos advertido que el cine es quizás el más acabado medio de

La rubia belleza de la juvenil Christian Linder —de la delegación alemana— puso delicado brillo en el VII Festival Cinematográfico de Mar del Plata.

EL FESTIVAL CINEMATOGRAFICO 1965

Dejó un saldo positivo como muestra de cultura y como experiencia promocional

Por UN ENVIADO ESPECIAL DE AUTOCLUB

Fotos de RAUL H. CARREÑO





Nuria Torray y Angel Aranda, prototipos de la nueva generación que en el cine español están diciendo de una profunda madurez interpretativa. Nuria, lamentablemente, después de decir al enviado de AUTOCLUB: "Oye, toma nota: esta tarde verás lo que es manejar", protagonizó el accidente que privó al festival de su mejor estrella femenina.

comunicación y de expresión de nuestro tiempo, todos quedamos conformes. Los que vinieron dejaron lo suyo y se llevaron también algo nuestro. Por eso importa poco que Anita Ekberg no haya venido. Vale, sí, y mucho, que Pierre Katz haya podido apreciar y conocer de cerca a los hombres y a las mujeres que están luchando —y no en vano— para darle al cine argentino la dimensión nacional que desgraciadamente perdió por razones ajenas a su cometido y que todavía no ha recuperado.

No es del caso, pues, hacer aquí el inventario de todas y cada una de las expresiones positivas que el VII Festival dejó. Escaparía a la naturaleza de AUTOCLUB y al sentido de esta crónica. Lo que le otorga dimensión de legitimidad es su esencia de cine. Por lo menos para los que hemos aprendido que la verdadera promoción del turismo —por ejemplo— es algo más que clavar una cámara para retratar montañas y ríos y sí, como lo quería Flaherty, mostrar en el rostro del paisaje el alma del hombre que lo habita.

Así, observando, podemos afirmar que el VII Festival, lejos de fracasar, constituye un verdadero orgullo para nuestro país.

SOBRE LA INICIAL DE UNA ANCHA PERSPECTIVA

Habíamos convenido con el señor Alfredo Julio Grassi, Interventor

del Instituto Nacional de Cinematografía; sintetizar para AUTOCLUB sus impresiones sobre el Festival. Una y otra razón fueron demorando la entrevista, que en definitiva, debió apurarse al finalizar una jornada saturada de conferencias de prensa, reuniones, negociaciones y papeleos.

—Tengo ganas de decirles: "¡Viva el cine aunque yo perezca!" Pero aprovechando esta oportunidad que AUTOCLUB jerarquiza y generosamente brinda, me limitaré a decirle que el Instituto es un instrumento estatal de promoción cultural y de protección industrial. Mi misión comienza y termina en los límites de una y otra. Pues bien, el balance provisional del festival arroja este resultado: tratativas muy concretas con España y México destinadas a la creación de un mercado común para Hispanoamérica; negociaciones en torno de una iniciativa rumana de intercambio cinematográfico; convenio concretado en igual sentido con México. En todos los casos no hemos sido playa de conquista, sino partes de idéntico nivel que, por consiguiente, tratan de igual a igual. En rigor de síntesis, el Festival Internacional de Mar del Plata ha sido la inicial de una ancha perspectiva. Nos comprometemos con todos nuestros recursos para transitarla en profundidad.

"Creo que hemos dado un gran paso adelante en la estructuración de un mercado común hispano-americano", dijo el señor Alfredo Julio Grassi al enviado especial de AUTOCLUB.

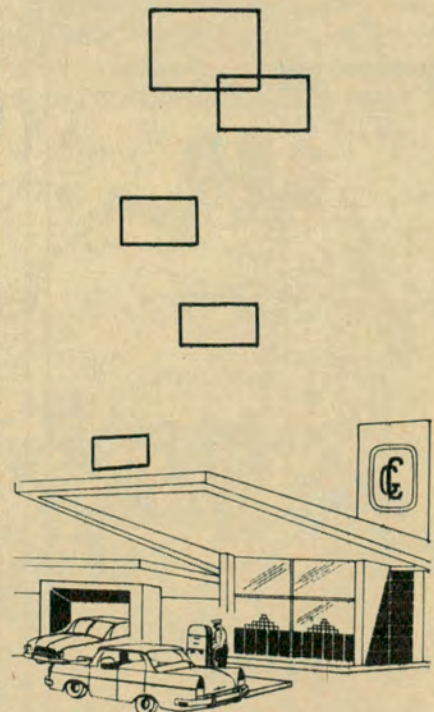


EN LOS
4 PUNTOS
CARDINALES
DEL PAIS!



CASA CENTRAL
VIAMONTE 1549
TEL. 41-0051
BS. AIRES

SUCURSALES
ROSARIO - CORDOBA
TUCUMAN - B. BLANCA
MENDOZA - M. DEL PLATA



TEXTO DE LAS REFORMAS INTRODUCIDAS AL ESTATUTO SOCIAL Y AL REGLAMENTO ELECTORAL DEL A.C.A.

En nuestra edición anterior informamos acerca de las reformas introducidas por la Asamblea de Delegados del A. C. A. al Estatuto Social y al Reglamento Electoral de la Institución.

Dichas modificaciones se refieren a la simplificación del acto eleccionario cuando se presenta una sola lista de candidatos.

NUEVO TEXTO DE LOS ARTICULOS REFORMADOS DEL ESTATUTO

ARTICULO 25: Los delegados titulares y suplentes durarán dos años en sus funciones, pudiendo solamente ser reelectos por cuatro períodos continuos o indefinidamente por períodos discontinuos en los respectivos cargos de titulares y suplentes. Se votará por lista completa y se elegirán por mayoría y minoría, correspondiendo, por número de votos obtenidos, dos tercios a la mayoría y un tercio a la primera minoría. En caso de que sólo se presentara una lista de candidatos, éstos serán designados para cubrir la totalidad de los cargos, sin necesidad de comicio.

ARTICULO 26: En caso de fallecimiento, renuncia o cesantía de algún delegado titular, será reemplazado por el tiempo que faltare para terminar su período por el suplente de su misma agrupación, de acuerdo con el número de votos obtenidos, a menos que se haya presentado una sola lista de candidatos, en cuyo caso se respetará el orden de figuración en la misma.

ARTICULO 37: La renovación de la Comisión Directiva se realizará parcialmente cada dos años, eligiéndose ocho vocales titulares y cuatro suplentes. Se votará por lista completa, pero los cargos se discernirán por mayoría y minoría. For número de votos obtenidos corresponderán seis vocales titulares y tres suplentes a la mayoría y dos titulares y un suplente a la primera minoría. En caso de que la primera minoría no obtenga por lo menos el veinte por ciento de los votos computados válidos en la elección, todos los cargos corresponderán a la lista de la ma-

yoría. En el supuesto que sólo se presentara una lista de candidatos, éstos serán designados para cubrir la totalidad de los cargos sin necesidad de comicio.

ARTICULO 39: En caso de renuncia, ausencia por más de tres reuniones, licencia, enfermedad, impedimento permanente o fallecimiento de un vocal titular, será reemplazado por el suplente de su misma agrupación, de acuerdo con el número de votos obtenidos, a menos que se haya presentado una sola lista de candidatos, en cuyo caso se respetará el orden de figuración en la misma. Los vocales titulares que tuvieran que faltar a las sesiones de la Comisión Directiva por el término arriba previsto, deberán hacerlo saber a la misma, para que ésta proceda a la incorporación del vocal suplente que corresponda.

ARTICULO 55: La Comisión Fiscalizadora de Cuentas estará constituida por cinco miembros titulares; habrá además tres suplentes. Serán elegidos por el voto directo de los socios y deberán reunir la misma condición que se requiere para ser vocal de la Comisión Directiva. Durarán dos años en sus funciones, y sólo podrán ser reelectos por tres (3) períodos continuos o indefinidamente por períodos discontinuos, en los respectivos cargos de titulares y suplentes. Se votará por lista completa, pero los cargos se discernirán por mayoría y minoría. Por número de votos obtenidos corresponderán cuatro miembros titulares y dos suplentes a la mayoría, y un titular y un suplente a la primera minoría. En el supuesto de que sólo se presentara una lista de candidatos, éstos serán designados para cubrir la totalidad de los cargos, sin necesidad de comicio.

ARTICULO 68: Las elecciones para designación de los delegados a Asamblea, miembros de Comisión Directiva y Comisión Fiscalizadora de Cuentas, se realizarán de acuerdo con un reglamento electoral que deberá proponer la Comisión Directiva a la Asamblea de Delegados, la que resolverá por voto de las dos terceras partes de sus miembros presentes, en el que se constituirá una junta electoral integrada por representantes de los socios y presidida por el presidente del tribunal de honor o por un vicepresidente designado por este cuerpo de entre sus miembros.

REFORMA AL REGLAMENTO ELECTORAL

ARTICULO 5: Para poder intervenir en las elecciones, las agrupaciones deberán haber presentado la solicitud de inscripción en el

registro electoral antes del 15 de octubre del año que preceda al de la realización del respectivo acto electoral. La Comisión Directiva hará saber con anticipación de veinte días a dicha fecha, mediante publicaciones y folletos, lo dispuesto en este artículo.

ARTICULO 18: Con sesenta días de anticipación a la fecha del acto electoral, si se tratara de comicio ordinario, o de cuarenta y cinco días si se tratara de comicio extraordinario, la junta electoral notificará por telegrama colacionado, o cualquier otra forma auténtica, a cada una de las agrupaciones de socios reconocidas, la fecha de celebración del comicio. Dentro del término perentorio de los diez días siguientes, las Agrupaciones, para poder participar en la elección, deberán oficializar ante la Junta Electoral las listas de candidatos que deberán estar avaladas con la firma de por lo menos cien socios con derecho a voto, debiendo indicarse respecto de éstos y de los candidatos, nombre y apellido, categoría, número de socio y domicilio. La Junta Electoral tendrá un plazo de cinco días para verificar si la presentación y las listas reúnen los requisitos establecidos, oficializando las que no sean objeto de observaciones. Para el supuesto de que fuere impugnado alguno de los candidatos o socios presentantes, la Agrupación a que pertenza será notificada de ello por telegrama colacionado dentro de los dos días de transcurrido el término fijado en el párrafo precedente, debiendo subsanar la impugnación dentro del término perentorio de los cinco días siguientes; no haciéndolo así la lista no será oficializada.

ARTICULO 44: Vencido el plazo establecido en el artículo 5 y existiendo inscrita en el Registro Electoral una sola agrupación y sin que ninguna otra haya presentado solicitud para ello, se constituirá la Junta Electoral de acuerdo con lo dispuesto por el Título III, la que puede prescindir del levantamiento del Padrón Electoral mencionado en el Capítulo I del Título IV. La Junta Electoral, el primero de abril del año en que se deberán cubrir los cargos respectivos, notificará por telegrama colacionado a la Agrupación inscrita los cargos a cubrir, su número, el período por el que se elige y para que dentro del término perentorio de los diez días siguientes oficialice ante la Junta las listas de candidatos, procediendo en un todo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18. Oficializadas las listas, la Junta Electoral proclamará sus candidatos, quedando éstos designados. Los así designados tomarán posesión de sus cargos en la forma y fecha establecida en el artículo 43.

ARTICULO 45: Para el caso de que interviniendo dos o más Agrupaciones se oficializara una única lista, la Junta Electoral proclamará sus candidatos, quedando éstos designados. Los así designados tomarán posesión de sus cargos en la forma y fecha establecida en el artículo 43.

Protéjase con el pequeño
y eficaz MATAFUEGO

ABO
AEROSOL "FREON"



ES
IMPRESINDIBLE
PARA EL COCHE
Y EL HOGAR

Precio, con soporte \$ 490

ABO

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

PREMIO "SIAM DI TELLA - CIRCULO DE LA PRENSA"

El Círculo de la Prensa y Siam Di Tella Ltda., consecuentes con su propósito de estimular la capacidad creadora de los hombres de prensa del país, anuncian nuevamente para el año 1965 el premio "SIAM DI TELLA-CIRCULO DE LA PRENSA".

Las bases para participar podrán ser retiradas en el Edificio Di Tella, Florida 602, Relaciones Públicas, 2º Piso; y en la Secretaría del Círculo de la Prensa, Rodríguez Peña 80.

Los premios serán entregados a los ganadores el día 7 de junio próximo, como acto central del "Día del Periodista".

Asamblea interamericana de transporte aéreo

LA Confederación Interamericana de Transporte Aéreo (C.I.T.A.) realizó con gran éxito en nuestra capital su Décima Conferencia Internacional bajo la presidencia de su titular, el doctor Carlos H. Perette, y con asistencia de los miembros de su Comité Ejecutivo, delegados de empresas de aviación latinoamericanas, legisladores de diversos países del continente, jurisperitos especializados en derecho aeronáutico, autoridades de organismos vinculados al quehacer de la aviación comercial e invitados, entre los que figuraban embajadores, cónsules, agregados aeronáuticos y comerciales, representantes de las fuerzas armadas y entidades vinculadas al transporte aerocomercial. En esta foto vemos



al vicepresidente primero del organismo, comandante Alfredo Llorens, leyendo el informe a la asamblea que arribó a conclusio-

nes satisfactorias y de gran importancia para el progreso y desarrollo de la actividad aerocomercial en América. •

EL RALLY "LAGOS DEL SUR" SE DISPUTO, POR CUARTA VEZ, EN SEMANA SANTA

ENTRE los días 10 y 17 del mes de abril, Semana Santa, se efectuó, con el auspicio del Club Argentino de Regularidad, el cuarto Rally "Lagos del Sur", uniendo Buenos Aires y otras ciudades del interior con San Carlos de Bariloche, competencia que se realizó al estilo europeo, con características similares a las de la famosa prueba de Montecarlo. También se disputó simultáneamente, una carrera de regularidad clásica.

Se fijaron como puntos de partida las ciudades de Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Santa Rosa, San Luis y Montevideo, uniéndose paulatinamente los recorridos hasta converger en el valle del Río Negro en una ruta común. Se distribuyeron importantes premios y se hizo objeto de agasajos a los participantes en general.

Esto es AHORRO Y PRESTAMO:

USTED
hace su
esfuerzo...



...los otros
ahorristas
COLABORAN!



EL HOGAR OBRERO

COOPERATIVA DE AHORRO Y PRESTAMO
PARA LA VIVIENDA LTDA. (en formación)
RIVADAVIA 5132

EL 14 de diciembre de 1865 —dentro de pocos meses se cumplirán cien años— partía de Constitución el primer tren en dirección a Chascomús. Así se cumplía el sueño de don Eduardo Lumb, quien en 1861 había presentado a la Legislatura de la provincia de Buenos Aires una solicitud de concesión para construir el segundo ferrocarril de la República. (El primero se había inaugurado en agosto del 57: iba desde donde hoy se alza el teatro Colón hasta la Floresta.)

Al proyecto de Lumb se le hizo mucha oposición, pero por fin fue aprobado el 27 de marzo de 1861. Quien lo defendió con más calor fue el senador Sarmiento, con lo cual demostró ser un hombre progresista. Lumb pretendió formar un consorcio de capitales argentinos, pero se le rieron en las narices. Nuestros estancieros preferían seguir enriqueciéndose con las reses vacunas, el tasajo, los cueros y las lanas. Entonces el señor Lumb embarcó para Londres. Allí su idea

Aqua, árboles y señorío criollo tiene CHASCOMUS

*Primer reducto contra la tiranía
rosista, es una ciudad
con "personalidad"*

Por

ARTURO ROMAY

para Autoclub.

Fotos de Gustavo A. Guerrero

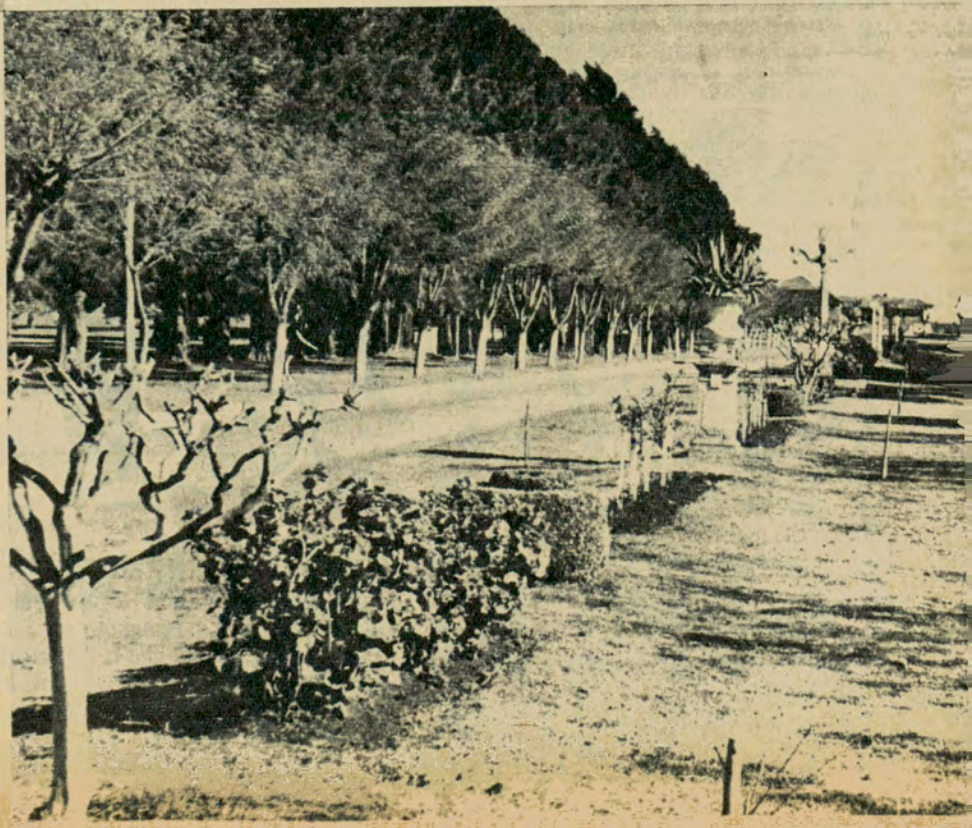


Uno de los más grandes atractivos de Chascomús es la visita a su Museo Pampeano, que reúne importantes colecciones históricas de la región. Diversas salas bien cuidadas evocan su heroico pasado.

encontró amplio apoyo. Baring Hermanos y David Robertson financiaron la compañía explotadora con un capital de 750.000 libras esterlinas. El contrato para la construcción fue concertado con la empresa Pet y Retts.

Se Inician los trabajos

El 7 de marzo de 1864 el mercado y la plaza de carretas de Constitución amanecieron adornados con banderas argentinas e inglesas. A mediodía, el señor Franck Parish, presidente de la comisión local del ferrocarril, pronunció el discurso de circunstancias en presencia del general Mitre, presidente de la República, quien asistió a la ceremonia luciendo severa levita, con solapas de seda y su clásico cham-



bergo. Mitre empuñó una pala y dejó caer la primera paletada simbólica de tierra en la carretilla que le presentaba Mariano Saavedra, gobernador de la provincia. Las obras quedaban iniciadas. Hubo cohetes y bombas y banda de música, y empanadas regadas con vino carlón. A las carretas que llegaban a Constitución desde el fondo de la pampa cargadas de lana y cueros les extendieron la papeleta de defunción esa mañana.

El primer tramo de ferrocarril entre Constitución y Jeppener (77 kilómetros justos) se habilitó el 14 de agosto del 65. Cuatro meses después, el 14 de diciembre, exactamente, partía el primer tren con destino a Chascomús.

IA 26 kilómetros por hora!

La locomotora que arrastró el convoy inaugural se llamaba Colón. Otras siete máquinas integraban el material locomotivo: Chascomús, Garay, Buenos Aires, Mitre, Bolívar, Saavedra y Riestra. Se contaba, además, con 38 coches de pasajeros, 7 furgones y 177 vagones cargueros. Cuatro trenes hacían en los comienzos el viaje diario de ida y vuelta a través de la pampa abundosa de ganado bovino y caballadas y suntuosa de pastos jugosos.

El tren partió de Constitución a las 9 en punto de la mañana y llegó a destino a

La iglesia matriz de Chascomús, de histórica trayectoria en los sucesos que tuvieron por escenario la campaña de los Libres del Sur en esa parte de la provincia de Buenos Aires. En primer término la estatua ecuestre del General San Martín.



andén los miraban de arriba abajo y aun los palpaban para cerciorarse de que llegaban enteros.

La hazaña se había cumplido sin inconvenientes. ¡Ciento catorce kilómetros a razón de veintiséis kilómetros por hora!

El desperezo

La llegada del ferrocarril despertó al pueblo de su larga siesta provinciana. Comenzó el desperezo. Los rieles que lo unían a la capital empezaron a convertirse en vasos comunicantes para recibir de Buenos Aires elementos estimuladores del progreso. La población iba en au-

La avenida Lastra, columna vertebral de la ciudad de Chascomús, es un verdadero jardín. Desde la ruta nacional N° 2 se toma directamente esta importante arteria que conduce a la conocida laguna.

la una y media de la tarde. A lo largo del trayecto los paisanos, los caballos y las vacas miraban asombrados el paso del gigantesco reptil humeante y ruidoso. Los teros y chajáes levantaban el vuelo en bandadas de espanto.

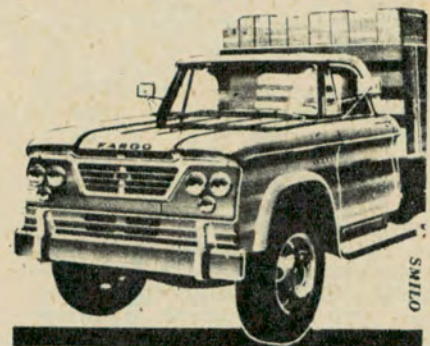
En Chascomús aguardaban desde muy temprano la llegada del tren el intendente municipal, el juez de paz, el cura, los estancieros, los bolicheros y el paisanaje venido de lejos como cuando hay función de volatines. Todo el pueblo estaba ahí para presenciar el acontecimiento. El monstruo de acero y hierro se anunció con largas pitadas estridentes y entre un remolino de polvo y humo apareció de pronto como un bólido para detenerse resoplando junto al andén ante el clamoreo del gentío. Unos milicos, asustados, viéndolo venir, habían empezado a repartir machetazos a fin de contener a la multitud temeraria que dio por saltar a las vías a recibirlo. Los pasajeros descendieron con aire triunfal. Los del

FARGO

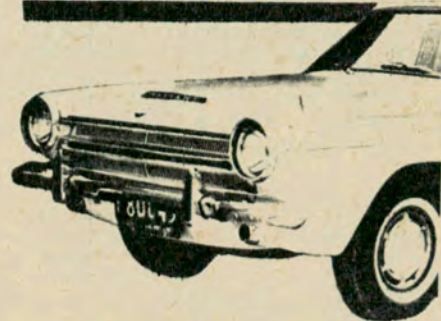
CAMIONES NAFTEROS Y PICK-UPS

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 USA-
DA COMO PARTE DE PAGO
REPUESTOS LEGITIMOS

BARBAGALLO
S.A.

EN SU NUEVO LOCAL
J. B. ALBERDI 1823/29

mento. La edificación se incrementaba. Las obras edilicias se pusieron a dar señales de presencia. El pueblo que se enorgullece con justicia en levantarse contra la tiranía ro-sista, al desperezarse de su siesta, comprendió, poco a poco, que debía poner su reloj a la hora que marcaban los nuevos tiempos. La evolución fue haciéndose con mucha parsimonia, muy lentamente. El espíritu criollo, que atesora tantas virtudes esenciales, tiene mucho de estático y nostálgico. Esto constituye su mayor falla. Porque mirar hacia atrás melancólicamente y complacerse en la evocación de las glorias pasadas es la mejor manera de detenerse y no hacer cosas que mañana servirán para gloriarse de ellas.

Hasta principios de siglo, Chascomús no había comenzado a ajustar su paso al ritmo que ya estaban marcando muchos otros pueblos bonaerenses. Las industrias le eran totalmente ajenas. La ganadería seguía siendo su casi exclusiva fuente de riqueza. No contaba con establecimientos de enseñanza media. El periodismo estaba entonces representado —y lo está hoy, junto con otros— por *El Argentino*, uno de los diarios más viejos de la República. Su vida cultural alentaba apenas en los volúmenes poco leídos de su única biblioteca popular. Las inclinaciones artísticas de la juventud sólo apuntaban mediante representaciones teatrales realizadas entre largos paréntesis. Nunca tuvo el pueblo un grupo escénico estable, de labor continuada. Ni un conjunto orquestal, ni una agrupación coral, como los hay en otras partes. Las manifestaciones deportivas a principios de la presente centuria se reducían a partidos de pelota y fútbol. Un muchacho de apellido Oar —de origen vasco, claro está— fue una gloria local y aun brilló como pelotari en el extranjero. La primera institución deportiva fue el Boat Club —así, con el nombre en inglés—, que tiene actualmente un espléndido edificio junto a la laguna y abundante flota. Uno de sus fundadores fue don Adolfo Plou, farmacéutico, joven de más de ochenta años que está regalando hoy salud y lozanía.

Comienza el turismo

Hace cosa de treinta años el turismo en la República no estaba muy desarrollado. En Chascomús era poco menos que desconocido. Hasta que un grupo animoso de vecinos tuvo la iniciativa feliz de aunar voluntades con miras a estimularlo. Fue así como el 8 de noviembre de 1934 se fundó la Sociedad de Fomento y Turismo, cuya comisión directiva, presidida por el doctor Domingo Casaux, estaba integrada por un grupo caracterizado de residentes.

El pueblo estaba abastecido de atractivos naturales para atraer al

turismo, comenzando por su *maravillosa laguna*, según la adjetivación del poeta Fernández Moreno.

La flamante institución llevó a término una serie de proyectos, entre los cuales merecen citarse la construcción de la muralla de defensa de la laguna, la erección del edificio social y la iluminación eléctrica de la avenida costanera.

Ya estaban dados los primeros pasos y Chascomús empezó a recibir turistas. Cinco años más tarde, por gestiones de esa comisión el gobierno de la provincia instaló la Estación de Piscicultura y el vivero de pejerreyes, y al año siguiente inauguraba el magnífico parque de los Libres del Sud, poblado de tipas, pinos, aromos, cedros, eucaliptos y jacarandaes que son una gloria de verdor y de frescura.

En 1914 se inauguró el Museo Pampeano, por iniciativa de la señorita Mercedes Aldalur y del señor Francisco Luis Romay, que ocupa un hermoso edificio de estilo arquitectónico colonial sobre el bulevar Lastra, a un paso de la laguna. Consta de siete salas donde se exhiben interesantes piezas arqueológicas de la zona, donadas por los señores Emilio Greslebin y Ceferino Girado; una curiosa colección de trenzados en tientos de cuero crudo, obra del escritor Mario López Osornio; una serie de daguerrotipos que pertenecieron al doctor Julio Riobó y piezas numismáticas, muy valiosas, obsequiadas al museo por los señores Abelardo L. y Francisco Luis Romay, donante este último, además, de los primeros 550 libros sobre cuya base se formó la biblioteca adjunta. Entre las innumerables piezas del museo figuran la bandera del Regimiento Chascomús de Guardias Nacionales de 1891; retratos de Francisco Villarino, Leonardo de la Gándara y de la señora de Moreno, abuela del perito Moreno, ejecutados por Carlos H. Pellegrini, padre del presidente argentino del mismo apellido. Hay, además, colecciones de joyas, abanicos, muebles coloniales y vajillas de plata y porcelana. Y un plano en extremo interesante en el cual se señala la estancia La Margarita, donde el caballero británico Richard Newton, en 1844, estiró los primeros alambrados de la República.

Decoro edificio y humano

Chascomús luce una característica singularizadora. Tiene lo que contadas personas: personalidad. Aparte del encanto de su laguna —a la que harían falta como elemento decorativo unos cisnes y flamencos— y del parque que se alza a su orilla, desde el cual se alcanzan a ver las estancias del otro lado, dos cosas llaman la atención en el pueblo: el decoro edilicio y un par de anchísimos bulevares con cuádruple hilera de árboles y arriates floridos. Son muchas las casas

de estilo antiguo; anchos zaguanes, grandes ventanales y jardines interiores. Y un detalle característico; toda las casas lucen parejo agrado con sus frentes enjalbegados. Y algo más; en sus muros no se ven inscripciones de esas que afean las calles porteñas, ni *affiches*, ni pegotes de ninguna clase. Se diría que los vecinos tienen entablada una puja por el bien parecer. Y ese decoro se corresponde con el correcto atuendo de los habitantes y la urbanidad de sus maneras. La general dignidad le viene al pueblo por herencia de los fundadores vascos, ingleses y criollos que forjaron su honrosa fisonomía.

Entre los edificios principales se cuentan la iglesia parroquial, que tiene dos torres de pura traza romántica y data del siglo XVIII; la casona de los Bordeu, también frente a la plaza Independencia, como el templo, y donde, según la tradición, los rosistas realizaron un baile para celebrar la derrota de los Libres del Sur el 6 de Noviembre de 1839. El Club de Pelota, de estilo vasco, es otro de los buenos edificios.

La carretera que una Chascomús con la Capital Federal tiene una extensión de 122 kilómetros. Esa proximidad con Buenos Aires favorece al turismo, particularmente el denominado de *fin de semana*. A orillas de la laguna hay varios hoteles muy honorables, bares y confiterías y algún restaurante en cuyo menú priva el sabroso pejerrey recién pescado. Los turistas experimentados que van a Chascomús en su automóvil hacen la merienda en el parque, a cuyo efecto llevan las provisiones y toda la impedimenta. Se alquilan caballos mansos para practicar la equitación; la pesca es libre para los aficionados y pueden darse paseos por la laguna en barcas colectivas.

No hay, cerca de Buenos Aires, un lugar de turismo comparable a Chascomús, que entre sus muchas cosas buenas tiene agua, árboles y ese antiguo señorío criollo que en otras partes va perdiéndose poco a poco.

Escrito lo que antecede, nos llega una noticia lamentable. Las magníficas tipas de la calle principal del pueblo han sido taladas por disposición de la Intendencia Municipal porque *las raíces de los árboles estropean el enlosado de las aceras*. Hace muchos años, otro intendente hizo arrancar de cuajo los paraísos de la misma calle para substituirlos por plátanos. Lo penoso del caso actual es que las tipas asesinadas alevosamente no se verán sustituidas por nada. Habría que incorporar al Código Penal un castigo para estos crímenes cometidos en contra de los árboles. No pueden quedar impunes. •

Los sentidos experimentan exquisito halago: color, aroma, sabor. Privilegio de los vinos de noble origen que los años han elevado a la más alta alcornia. Añeja nobleza del sabor que exalta cada momento... **PUENTE VIEJO - BROQUEL - FOND DE CAVE**, tintos. Origen Trapiche: vinos de nobles viñas.

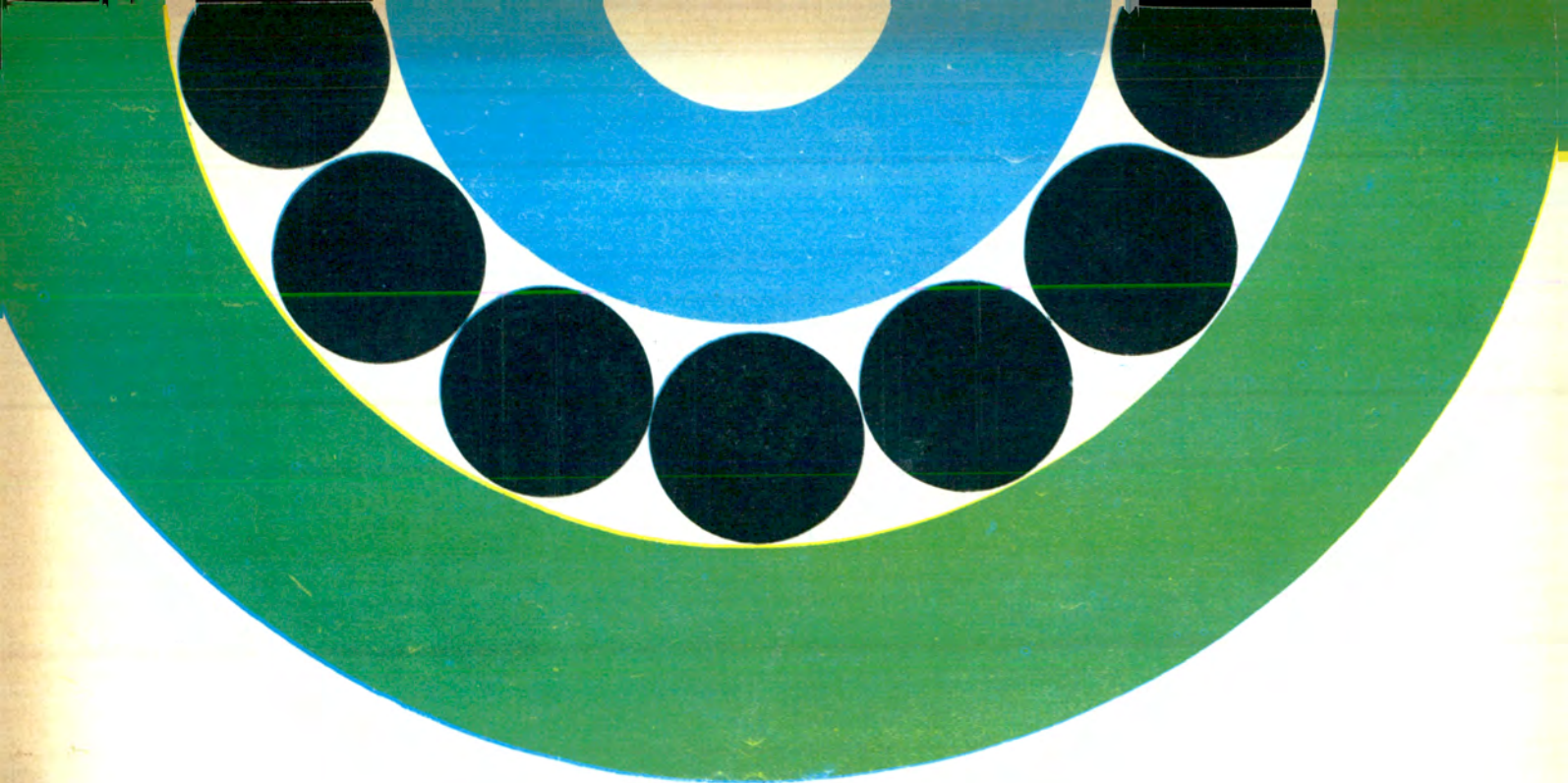


Benegas Hnos. y Cia. Ltda. - Casa Fundada en 1883.



cálida
armonia
vibrando
en cada
copa...





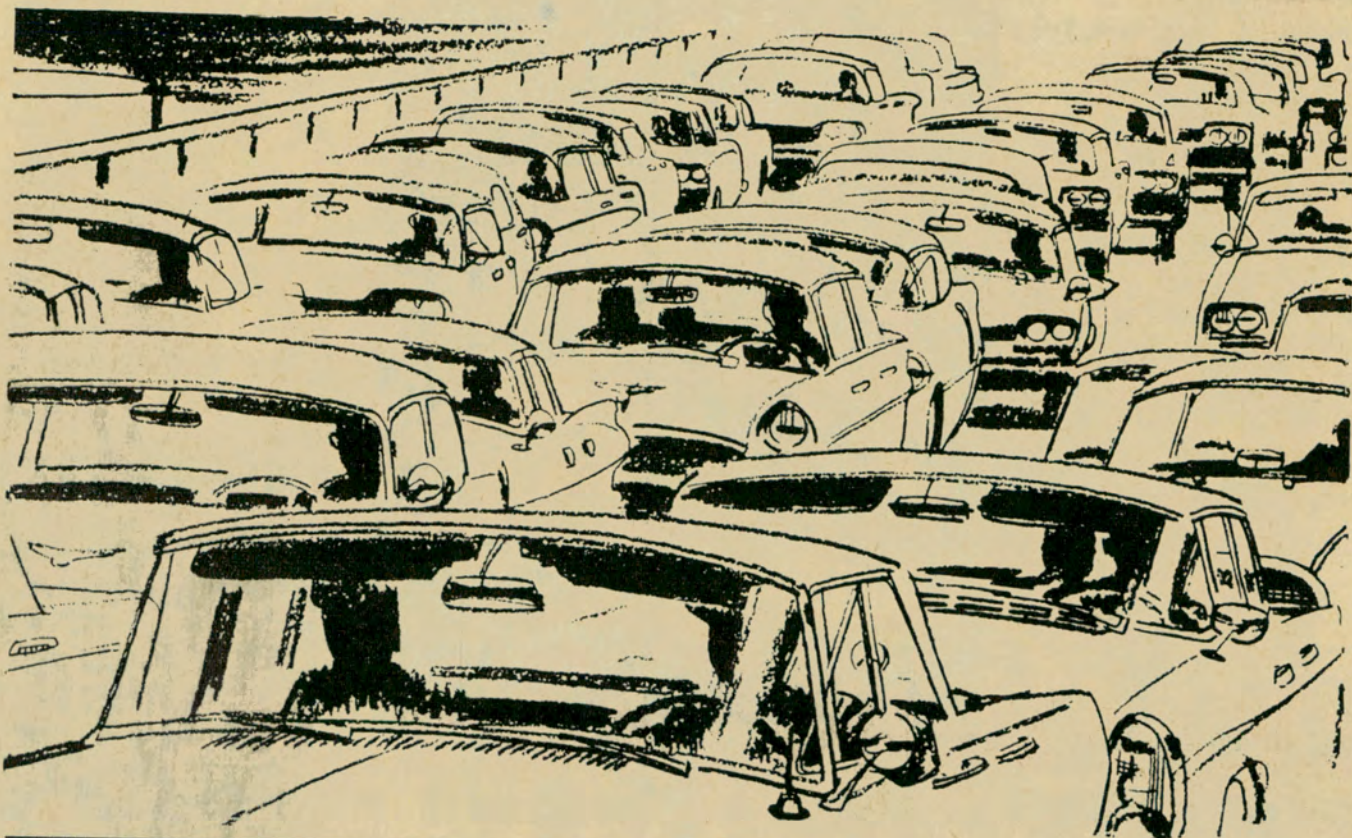
**La nueva máquina
de escribir eléctrica**

olivetti 84

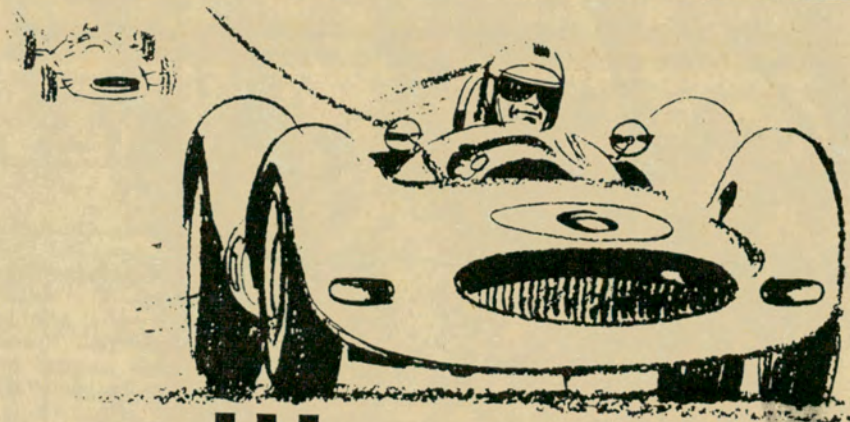
La Olivetti 84 es una máquina nueva en su forma; nueva, por la acentuada funcionalidad de los mecanismos electroimpresores que permiten una perfecta uniformidad de pulsación e impecable nitidez de escritura, tanto en el original como en las copias; excepcional, por la robustez de su estructura; ejemplar,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



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



sobre automovilismo...



¡está todo escrito en **LA PRENSA!**

En una sección muy amplia "La Prensa" le da, cada sábado, cuanto a usted le interesa saber sobre automóviles. Con el comentario técnico más autorizado y la información más reciente, "La Prensa" lo tiene todo en esta materia. ¡Confírmelo este sábado!

Mexicana de origen, Lucero Tena es "españolísima" por la plasticidad pura, el ritmo y el colorido de su baile.



En esta vista de Madrid, obtenida desde la "Casa de Campo", ya se recoge la impresión de una ciudad que se está apareando a su época, pero en versión propia.

EN VIAJE

Madrid, la ciudad de la simpatía.

POR MANUEL GOLDSTRAJ
Para AUTOCLUB



Y A estamos en viaje. Es decir, no, todavía no. Allí afuera, el "jet" se está preparando, según parece; lentamente va tomando posición. El zumbido de sus máquinas se percibe en el amplio salón de espera —o de despedida—, pese a la algarabía que producen los dos o tres centenares de voces de la gente que se dispone a partir y de la que viene a decirle adiós, trayendo la consabida caja de bombones o el inútil ramo de flores, que no se sabe cómo conservar, ni dónde abandonar, porque las manos, los brazos y todo otro instrumento legítimo de aprehensión están ocupados con los maletines, los abrigos y otros adminículos de mayor o menor cuantía —inclusive el infaltable libro, por supuesto—, que probablemente serán innecesarios y tan inútiles como las flores, pero con los que todos los viajeros cargan con firme resignación, quizás con el secreto deseo de exhibir una prueba tangible de su experiencia...

Cambio frases intrascendentes con los amigos, y siempre que el vocingleo que nos envuelve me lo permite, trato de hacerlo con serenidad. Sé muy bien que lo hago para disimular mi tensión nerviosa, por-

El Arco de Cuchilleros —nombre para la leyenda y testigo de extraños y a veces penosos sucesos— constituye un vivo documento del viejo Madrid.



que siento un poco de confusa vergüenza de que puedan crearme un "novicio" en el arte de viajar y que adviertan que estoy un tanto inquieto. Pero lo estoy. Todo el mundo lo está cuando se va a subir a un avión intercontinental para dar el gran salto sobre el océano, aunque parece más elegante no confesarlo.

Y nos vamos. La última sonrisa, el último abrazo o apretón de manos. Adiós. Cuando nos acercamos a la escalerilla para subir al avión, —¡qué poderoso parece!—, nos detiene un fotógrafo que la Air France tuvo la deferencia de enviar especialmente para "inmortalizar" en una nota gráfica el instante de nuestra partida. Es una atención que realmente agradecemos y más aún, cuando, a nuestro regreso al hogar, encontramos una excelente y hermosa fotografía con que la amable compañía francesa ha querido distinguir nuestra presencia en uno de sus aviones transoceánicos y que nos ha enviado para que nos espere en casa.

El primer gran salto

Montevideo está a un paso, es decir, sólo a pocos

minutos de vuelo en el "jet". Apenas tenemos tiempo de despedirnos de nuestra ciudad desde lo alto y de advertir que el gran río está ahí abajo, con sus aguas suaves de color ocre plomizo, cuando asoma la bella capital uruguaya. Saludo su presencia con emoción; siempre me sucede así cuando llego a la ciudad del Cerro por antonomasia, porque evoca en mi mente mil recuerdos de otros tiempos. Y volvemos a partir.

San Pablo, visto desde el aire, confirma su reputación de "milagro brasileño". Y lo es. Pero lo abandonamos demasiado pronto para pensar en recorrer sus calles, que no he visto desde hace tiempo. Apenas si me es posible detenerme en este pensamiento, cuando nos anuncian la llegada a Río. Trato inútilmente de encerrar la ciudad y su bahía prodigiosa en el estrecho marco de la ventanilla; pero sólo puedo retener la sensación de que no se trata simplemente de un paisaje, sino de una estampa que Dios sacó de su paleta en un momento de excepcional inspiración.

Estamos en vuelo otra vez. Va oscureciendo. La aeronave está flotando en el aire, a más de diez mil metros de altura sobre el mar. Es un desafío renovado



La Plaza de España, en uno de los extremos de la "Gran Vía", bella en su conjunto, está en una etapa de formación, diremos, o de reformación.

La "Gran Vía" de las novelas y cuplés finiseculares, sigue siendo un punto de cita para los madrileños.



a cada hora, todos los días. Un milagro que ya hoy apenas si lo advertimos, pero que sigue siéndolo a pesar de todo. Pasan las horas en calmosa monotonía. De pronto me sobresalto. Tengo la sensación de que estamos descendiendo. Ahí ya debe estar el aeropuerto de Barajas. Un cuento de hadas.

vee de pesetas, pasando por los funcionarios aduaneros, todos parecen tener especial interés en convencernos, con su actitud, que seremos muy bien recibidos. Pese a la hora y la trasnochada, siempre encuentran la palabra oportunamente amable y el gesto servicial que nos hacen olvidar que estamos en tierra extraña.

* * *

Hay muchos y muy diversos modos y caminos que conducen el pensamiento hacia Madrid y hacen sentirlo. Usted puede hacerlo, lector amigo, recordando sus lecturas, por ejemplo. A cada instante los nombres acudirán a su memoria trayendo una carga de emoción que los años apenas si habrán podido atenuar: la Gran Vía, la calle de Alcalá, la Puerta del Sol, el Palacio de Oriente, el Prado, la fuente de Cibeles, el Parque del Retiro... El desfile es interminable. Si usted lo prefiere y confía en su imaginación, puede crear un Madrid a su gusto y terminará por deleitarse con un cuadro de encanto indefinible pero hondo, liviano como el aire de la sierra, pero penetrante y suave como una suave caricia que se prolonga. Pero si usted desea percibir la simpatía como una esencia, entonces vaya a conocer Madrid personalmente. Le aseguro que no se arrepentirá.

Madrid, la ciudad de la simpatía

Pocos minutos antes de la siete de la mañana, el micrófono oculto en algún rincón que nunca he llegado a descubrir galvaniza, en tres idiomas, la atención de los pasajeros ya despiertos y agitados con el presentimiento del próximo aterrizaje en tierra europea: a sentarse todos y ajustarse los cinturones, porque nos estamos acercando al final de la etapa. Y otra cosa dice, que me inquieta tanto como me emociona el anuncio de la llegada: en Barajas reina buen tiempo, pero con 5 grados centígrados bajo cero. Me estremezco. Tengo horror al frío.

La idea del frío, las mil imágenes distintas del frío, venían trabajando mi ánimo desde varios días antes de la partida. Los diarios de Buenos Aires estaban llenos con las noticias y fotos de una Europa sacudida por tempestades, nevadas espectaculares, lluvias heladas, aludes en las montañas y no sé cuántas cosas más. Y ahora parecía que el asunto se convertía en una realidad terrible que me hacía tiritar por anticipado. Pero no hay que dar demasiado crédito a los diarios...

Los cinco grados bajo cero de Barajas resultaron ser ciertamente una cifra respetable, pero nada hosca y nada enemiga. Al contrario: era el agradable frío seco de Madrid. El vecino Guadarrama, que daba al aire un sabor de caricia fresca y algo picante, no pretendía exagerar el espectáculo. Madrid lo conoce muy bien y no lo toma demasiado en serio, y yo confiaba desde el comienzo en el juicio de Madrid.

Ahora vamos a cultivar nuestra amistad durante cinco días; pero la ciudad nos ha anticipado la cordialidad de su recepción a través de las atenciones del personal de su aeropuerto internacional: desde el peón que se encarga de nuestros equipajes, hasta el empleado de la oficina del Banco de España, que nos pro-

Si me preguntaran en qué consiste y dónde nace esa sensación, probablemente me encontraría en apuros para contestar. No lo sé. Nace y está en todas partes. En el conductor del taxi o en el mozo del restaurante, que se vuelven para mirarle con ojos entre sonrientes y curiosos, quizás un tanto burlones, pero amables, a causa de su acento "indiano", o mejor dicho, rioplantense. Está en los peatones que le saludan y contestan con una sonrisa cordial cuando se les detiene para inquirir sobre un rumbo o un lugar. Está en todas partes, lo repito, en las gentes y en las cosas. Quizás, en el fondo, se siente así porque el idioma, la tradición y la historia, y la similitud en las reacciones psicológicas y emocionales o sentimentales, si usted quiere, han mantenido viva, pese a los siglos y los caminos a veces divergentes, una identidad fundamental en la estructura humana del mundo hispano-parlante, que convierte cada encuentro accidental entre la gente de una y otra orilla, en el reencuentro de parientes que se estiman y no se envidian. Quizás. Lo cierto es, que cuando se ha caminado por las calles de Madrid y se ha disfrutado de su cielo y del ritmo de su vida, uno sólo puede despedirse con estas palabras:

—Adiós y hasta pronto, Madrid, ciudad de la simpatía.



No hemos hecho este viaje, mi familia y yo, para acopiar recuerdos de bibliotecario. Museos, pinturas, monumentos, templos, reliquias y palacios: sí, todo eso estaba incluido en el itinerario; pero no era nuestro objetivo esencial. Fuimos simplemente a ver gente nueva y a conocer ciudades. Eso. No nos propusimos acopiar datos de archivo, insisto, para asombrar a nuestros futuros oyentes con la cómoda erudición de un Baedeker. En cambio, nos ensancharon el alma los horizontes descubiertos y el apretón de manos que dejaron en las nuestras una tibieza que, después, los días ya no enfriarán más. La carga que trajimos al volver es, así, ligera, honda y agradable.

La ciudad. Está el viejo Madrid, todo lo grande que se quiera, el de la historia, la leyenda y la literatura, pero remozado y que se renueva con prisa en todo sentido (la calle de Alcalá, por ejemplo, puede afrontar el parangón con las más hermosas arterias urbanas del mundo); y está el Madrid posterior, el reciente, que está naciendo y madurando armoniosa y bellamente todos los días. Es un Madrid pegado a las faldas del antiguo; pero es otra cosa. Es actual, de este siglo y de esta hora, con sus anchas y magníficas avenidas, con sus centenares de edificios privados y públicos,

(Pasa a la pág. 159)

Esta es sólo una vista parcial del nuevo distrito madrileño donde está la Ciudad Universitaria, cabal expresión de arte urbanístico y arquitectónico vivo. En la foto, la Facultad de Medicina.

Armoniosa arquitectura moderna califica al sector del nuevo Madrid que se conoce por el "Barrio de la Concepción", cruzado por magníficas avenidas y dotado de primorosos parques y jardines.



Palabras mayores en la literatura y la vida madrileña: la calle de Alcalá. Las generaciones llegan y se van; pero ese nombre ampara a una tradición que desafía los remezones del tiempo.



para un WEEK-END LA PLATA

en
*Descubrimos un
moderno hotel que se
ofrece acogedor
en un lugar tranquilo*

En la capital de la provincia de Buenos Aires, en La Plata, ha sido habilitado el Gran Hotel Provincial, cuyo imponente aspecto muestra la foto.

Por
JOSE BLANCO AMOR

Para Auto Club

El gran hall del Hotel Provincial de La Plata ha sido refaccionado el año pasado para brindar a sus huéspedes un anticipo de cordial acogida.



Hotel señorial y majestuoso, sus habitaciones tienen por natural complementación un tratamiento de sobria democracia republicana.



EL fin de semana es un problema que se repite cada ocho días. ¿A dónde ir? Si elegimos un lugar lejano, el tiempo y los preparativos convierten el descanso en una desvirtuación de lo que debe ser. Si elegimos alguno de esos parajes a los que va todo el mundo —no los nombro para no herir intereses y susceptibilidades turfísticas— seguramente conseguiremos pasar un día de agobio y de amargura. En esos lugares no se descansa: se soporta a los demás. ¿Qué hacer?

Después de repasar una larga lista de sitios típicos para pasar un "week-end", mi mujer y yo nos fuimos a La Plata. Sí, a La Plata. ¿Por qué no? En La Plata, el Hipódromo, un famoso paseo denominado El Bosque, un Museo de Ciencias Naturales no menos famoso y varias playas cercanas. El viaje, desde la Capital Federal, ni siquiera merece el nombre de viaje: es el traslado de una gran ciudad ruidosa y turbulenta a una ciudad provinciana, apacible y

tranquila, de calles y avenidas anchas y arboladas y transeúntes amables y cordiales.

Pero no les voy a referir nuestra experiencia personal, ni cometeré la irreverencia de descubrirles La Plata. Sólo quiero decirles que nos hospedamos en el Gran Hotel Provincial. El nombre del establecimiento nos recordó a Mar del Plata, a Salta y a otras ciudades y capitales de provincia en las que también existe un Gran Hotel Provincial. Pero en este caso la sor-



Parte del salón destinado a confitería en las primeras horas de la tarde, cuando no han llegado aún sus clientes habituales.



presa del viajero tiene su explicación: aquí estamos en presencia de uno de los hoteles más confortables de cuantos uno pueda ver, y además instalado con sorprendente buen gusto artístico. O sea que no es un gran hotel "standard". Es un hotel distinto.

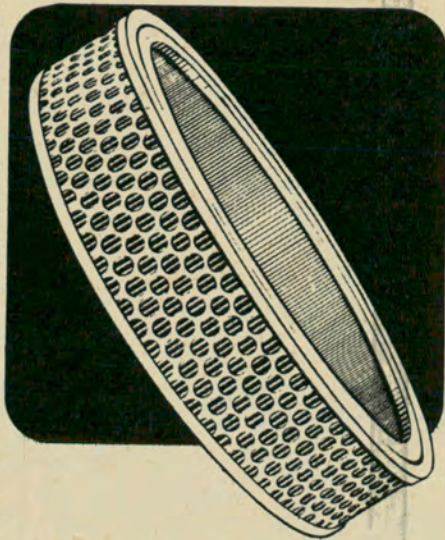
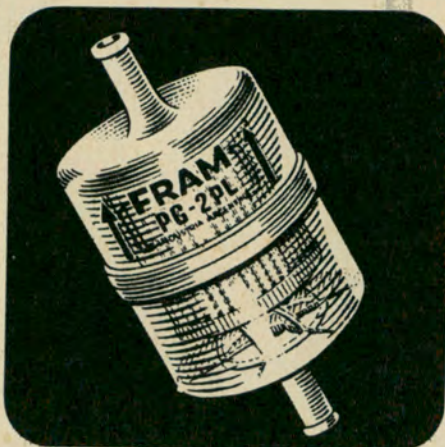
La historia del Gran Hotel Provincial es breve y accidentada. Construido hace catorce años por el Estado bonaerense, estuvo dedicado a comedor estudiantil y después fue destinado a oficinas del Juzgado

del Crimen. El edificio y sus instalaciones sufrieron el drama de tener que albergar a una burocracia familiarizada con el Código Penal y reñida con la estética y con la belleza ornamental.

Finalmente, en 1964 el Gran Hotel Provincial recibió el destino para el que había sido construido, y el edificio fue refaccionado y reivindicado como tal. Hoy es un hotel señorial y majestuoso, en el que el aire regio, propio de la majestad, tiene aquí un tratamiento de sobria democracia republicana. El Gran Hotel Provincial de La Plata tiene 111 habitaciones con baño

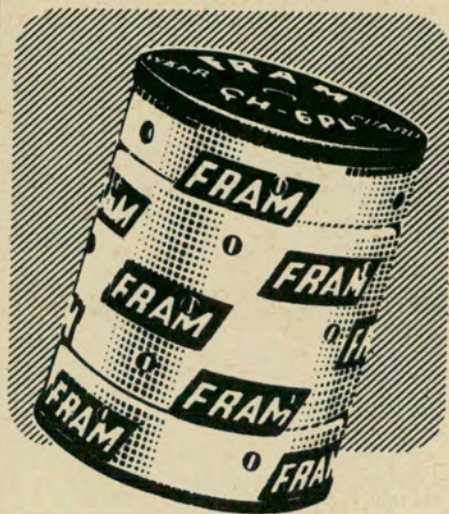
particular y teléfono, seis suites de tres habitaciones cada una; una gran sala de estar, tres vestíbulos, cocina internacional, confitería, bar y varios salones para fiestas, uno de ellos con capacidad para quinientas personas.

Mi mujer y yo sólo deseamos que nuestra agradable experiencia platense sea compartida por los porteños que se afanan infructuosamente, muchas veces, para encontrar un poco de tranquilidad y paz a fin de semana. Descubierta el "nido" de La Plata, quienes amen el silencio y la buena música se encontrarán felices anidando en él. •



FRAM

es equipo original en más de 400 marcas de motores americanos y europeos.



*su motor
dura
más con*

FILTROS FRAM

PARA ACEITE, COMBUSTIBLE Y AIRE DE AUTOMOTORES
FABRICADOS CON PAPEL ESPECIAL

IMPORTADO DE LOS EE.UU. DE A
BAJO LICENCIA DE

FRAM CORPORATION de PROVIDENCE R.I., U.S.A.

por **FRAM ARGENTINA S.A.**

CUANDO don Juan Manuel de Rosas —el discutido gobernador de Buenos Aires— se paseaba por su amplia quinta de Palermo, no podía pensar aún que el progreso y la historia modificarían en tal forma la zona.

Porque luego de la batalla de Caseros, Palermo se convirtió en un paseo público donde la mano del hombre, ayudada por la naturaleza, creó un sitio de verdadera belleza.

Es un jirón de la historia que vale la pena recordar.

Baldíos y pantanos

Lo que es hoy el hermoso e importante paseo de Palermo, comparable con los mejores del mundo, fue antiguamente un lugar inculto y abandonado, dice Luis Cánepa en su obra Buenos Aires de Antaño.

Rosas adquirió esos terrenos



—allá por 1836— para levantar su residencia veraniega, que terminó de construir 2 años después. Como la zona no era apta, se rellenó con grandes cantidades de tierra negra traída de Belgrano y de los bañados próximos; se hicieron también zanjones para evitar la formación de pantanos.

Había ya por aquel entonces montes naturales de ceibos, talas, sauces y espinillos, a los que Rosas agregó numerosos naranjos e higueras. El edificio constaba de planta baja; el cielo raso de las habitaciones, en madera, estaba pintado de blanco; el piso era de mosaicos recubiertos por esteras y alfombras.

Cuando don Juan Manuel se ins-

Este es el gastado tronco del histórico Aromo del Perdón, ubicado entonces en los fondos de la casa del "Restaurador".

Verdadera avanzada arquitectónica es este Planetario que se inaugurará próximamente.



talaba en el lugar, su casa era visitada por diplomáticos y funcionarios, y allí resolvía los asuntos de gobierno. También se llevaban a cabo lucidas reuniones, donde su hija hacía los honores de anfitriona.

En los fondos de la casa se hallaba el aroma, llamado "del perdón", pues según se decía, bajo su sombra Manuelita pedía a su padre indultos para los prisioneros. Se conserva aún y está ubicado frente al monumento de los Españoles.

Tras la derrota de Caseros, el 3 de febrero de 1852, y la posterior fuga, los bienes de Rosas fueron confiscados. Al pasar la propiedad al Estado, las plantaciones resultaron muy perjudicadas por falta de cuidado, perdiéndose muchas de ellas.

En el mismo sitio donde Sarmiento redactara el boletín de la victoria, en 1858 se inauguró la

primera Exposición Rural. Más tarde funcionó el Colegio Militar, luego la Escuela Naval, hasta que en 1899, el viejo caserón fue dinamitado.

La estatua de Sarmiento —obra muy discutida de Rodin— fue inaugurada el 25 de mayo de 1900, en el mismo lugar donde viviera su acérrimo enemigo: Juan Manuel de Rosas.

El deseo de Sarmiento

Fue precisamente durante la presidencia del "gran sanjuanino" cuando se consiguió por ley la creación de un parque en Palermo que, en conmemoración de la batalla de Caseros, llevase el nombre de 3 de Febrero.

Su sucesor —Nicolás Avellaneda— lo designó luego presidente de una comisión encargada de dar cumplimiento a la mencionada ley.

"Cuánto se aprecia ahora el cariño popular hacia ese paseo; cuesta concebir el desfavor unánime con que la ciudad acogió la idea, las injurias y sarcasmos que por ello se suscitó", dice Leopoldo Lugones.

La gente se quejaba entonces de la falta de caminos y de la distancia hasta el lugar. Sarmiento expresó, sin embargo, que el paseo había de transformar los malos caminos en vías magníficas y se convertiría en el "favorito de Buenos Aires". Dirigió él mismo las tareas remodeladoras, montando a caballo entre matorrales y pantanos.

Así, el 11 de noviembre de 1875, "con grandes ceremonias y descomunal concurrencia de autoridades y pueblo, calculada en 35.000 personas, la primera sección del parque 3 de Febrero quedaba solemnemente inaugurada"; sus límites eran la calle Ugarteche y el arroyo Maldonado.

Las obras continúan

Hay varias versiones sobre el nombre de Palermo. Una de ellas dice que se lo puso Rosas porque cerca de su residencia, en dirección a Belgrano, había una capilla bajo la advocación de San Benito de Palermo, santo negro. Rosas invirtió las palabras y bautizó su propiedad, fechó órdenes y correspondencia con la designación de Palermo de San Benito.

Otras creen que un pescador de apellido Palermo dio su nombre al lugar —según una escritura de 1764—. Otros hablan de Juan Domínguez Palermo, quien en 1634 tenía una chacra en la zona.

Lo importante, en realidad, es que las obras del parque prosiguieron. Los lagos se formaron en 1894 con las aguas del Río de la Plata, del cual quedaron separados al urbanizarse la zona.

El rosedal o la rosaleda se terminó el 24 de noviembre de 1914, estando reunidas allí todas las variedades de América y Europa.

El patio andaluz que decora una de sus entradas se inauguró el 13 de setiembre de 1929. La cerámica de la fuente, la mayólica de su brocal y otros elementos de hierro forjado, fueron donados por el Ayuntamiento de Sevilla "en testimonio de comunicación espiritual", tal como dice una leyenda escrita en la fuente.

También la Madre Patria brindó otro presente para el embellecimiento del lugar: el Monumento de los Españoles.

Pasaje de una de las habituales carreras ciclistas realizadas en el circuito KDT.



EL AYER Y EL MAÑANA EN EL PARQUE 3 DE FEBRERO

*Un jirón de
historia en lo que
fueron baldíos
y pantanos*

POR ELBA BECKMAN
para Autoclub



La puerta de entrada a la residencia de Rosas es ésta, y se conserva hoy en un típico restaurante de la zona de Núñez.

los Andes, Río de la Plata, Chaco y La Pampa, como demostrando "la vastedad y variedad del territorio argentino", según palabras de Manuel Durán —presidente de la Comisión Española del Centenario Argentino—, dichas en el día de la inauguración.

Más arriba están las figuras de la Paz y la Justicia, junto a las de la Agricultura, el Comercio y la Industria, como indicando los valores morales y materiales con que cuenta el país, todo presidido por una excelsa mujer que representa a la Argentina, abriendo los brazos a la humanidad, a todos los hombres de buena voluntad...

El deporte y la cultura

Palermo puede ser considerado uno de los primeros jardines paisajistas del país —dice Leopoldo Lugones en su "Vida de Sarmiento".

Es una obra que supera la época, teniendo en cuenta que sus proyectos datan de un siglo atrás. Cien años que contribuyeron a formar un sitio que es ya orgullo del nativo y asombro del viajero.

Se extiende hoy desde plaza Italia hasta el mismo Río de la Plata y desde la avenida General Paz hasta Callao, abarcando casi 7.000.000 de metros cuadrados.

Poco más de la mitad está librado al público, pues el resto lo ocupan —entre otros— el Hipódromo, la Sociedad Rural, Obras Sanitarias, el Aeroparque y dos facultades: la reciente de Arquitectura y Urbanismo y la de Derecho y Ciencias Sociales. Asimismo, ahí se ubican el Museo de Bellas Artes, diversas dependencias militares y numerosas instituciones deportivas.

Tiene, además del valor meramente estético, un sinfín de actividades deportivas y culturales.

El circuito K.D.T. es escenario habitual de carreras de ciclismo y motociclismo, que son seguidas por mucho público.

El fútbol no podía estar ausente, pues en canchas especiales, o bien en improvisadas, muchos aficionados lo practican. En el lago se realizan espectáculos de motonáutica, se alquilan botes para remar y también algo se pesca.

Los cultores del hipismo utilizan sus amplios jardines para la diaria práctica, teniendo vallas especiales para perfeccionar la mayor destreza de caballo y jinete.

También los que gustan de la emoción de la velocidad en el aire tienen en el Aeroparque metropolitano un importante aliado. Constantemente salen o llegan máquinas al lugar.

En el parque 3 de Febrero están emplazadas infinidad de obras de arte: estatuas, monumentos, bustos, esculturas, fundiciones, obras todas de famosos artistas que se dan cita para realizar con su presencia el colorido paisaje que las rodea.

Valiosos monumentos de próceres se destacan, como los dos de Sarmiento —esculpidos por Rodin—, el de Avellaneda y el de Urquiza, inaugurado éste en 1958.

También es tradicional por su belleza el ya mencionado monumento de los Españoles. Hay numerosas co-

Para el centenario de la Revolución de Mayo, las colectividades extranjeras residentes en el país deseaban entregar obsequios perdurables. Italianos, franceses, alemanes, ingleses, suizos y muchos otros, dejaron su valioso presente de estatuas, fuentes, torres etcétera.

Los españoles ya lo tenían pensado desde 1908, pero serios inconvenientes hicieron demorar la inauguración completa hasta el 25 de mayo de 1927, aunque trece años antes ya se había erigido en la intersección de las avenidas Sarmiento y Alvear —hoy llamada del Libertador—, una parte del colosal monumento.

En 1910 se colocó la piedra fundamental. El ilustre maestro español Agustín Querol proyectó y modeló en parte esta escultura, y a su muerte sus discípulos, con Cipriano Folgueras al frente, la concluyeron. Posteriores dificultades —falta de material, rotura de algunas figuras y pérdidas a raíz del hundimiento del vapor que las traía—, hicieron diferir durante años la inauguración final.

Está hecha de granito, mármol y bronce. En este material y en su base hay cuatro estatuas alegóricas de

laboraciones de artistas extranjeros y principalmente argentinos, entre los que se destacan José Fioravanti, Francisco Cafferatta, Lucio Correa Morales y muchos más.

En general, partiendo de la famosa frase "el arte es universal", se enlazan aquí obras y autores de diversas procedencias para adornar este vergel.

Hay en total más de 70 obras diseminadas en este espacioso parque, que una dependencia municipal se encarga constantemente de cuidar y restaurar. Está ubicada también dentro del perímetro del parque 3 de Febrero, frente al Hipódromo; su nombre: Dirección de Monumentos y Obras de Arte.

¿Y qué decir del teatro? En una isla, en el centro del lago principal, está emplazado el escenario, rodeado de multitud de plantas que le confieren un aspecto singular.

Espectáculos de ballet se han realizado muy frecuentemente, y un conjunto interpretó la tragedia griega "Los 7 contra Tebas", de Esquilo. El público contempla la función desde la orilla, en escalinatas de cemento.

Es de esperar que en temporadas próximas pueda utilizarse en forma más frecuente, pues el pintoresquismo del lugar, unido a un buen espectáculo, es una conjunción de belleza y arte pocas veces igualada.

El futuro en la ciencia

La construcción de un planetario toca ya a su fin. Está ubicado igualmente en el bosque de Palermo, frente a la estatua ecuestre de Urquiza y al costado de uno de los lagos.

Es una obra de verdadera avanzada arquitectónica, monumental por sus dimensiones, por su costo —calculado aproximadamente en 200 millones de pesos— y por la utilidad que ha de prestar.

Posee una enorme cúpula semiesférica recortada por dos casquetes que semejan —como anillos— a Saturno, precisamente uno de los planetas que se podrá observar desde allí.

La construcción se inició hace 2 años y se prevé su inauguración para comienzos de 1966. Tendrá biblioteca, salas de exposición, de proyecciones, ésta con capacidad para casi 400 personas, donde reinará el gran proyector Zeiss, encargado de reflejar, por medio de un complicado mecanismo, los más importantes fenómenos celestes.

Estamos en 1965. Hemos recorrido casi un siglo y medio de la vida palermitana, que es la propia del país.

El ayer, el hoy y el mañana están unidos constantemente en este rincón porteño.

La historia, la cultura, la ciencia y el deporte se enlazan para conferirle una rara primacía ciudadana. •



La magnolia que simbólicamente planto Avellaneda, allá por 1875, al inaugurar el parque, se mantiene inalterable al paso del tiempo.

¿POR QUE COLOCAR UNA DEFENSA INFERIOR A SU AUTO?

En JUJUY 51 le adornaremos su coche con una defensa especial que lo realzará por su diseño bonito, por su cromado inalterable y por la garantía que le otorga la casa especialista en DEFENSAS y UÑAS de su exclusiva fabricación.

Calefactores
Radios de toda marca
Faros importados
Buscahuellas
Cerraduras
Soportes de paragolpes



Viseras "Jujuy 51"
Alfombras en general
Aletas de ventilación

Y por supuesto
cinturones de seguridad



Nuestra moderna tapicería le confeccionará toda clase de FUNDAS y TAPIZADOS con telas importadas de superior calidad y elegancia.

JUJUY 51 S. R. L. en JUJUY 47 al 51 — (Plaza Once) — Buenos Aires — T. E. 87 - 8269 y 88 - 2864



Un atardecer cualquiera en "Florida". Más que el nombre de una calle, éste es "el apellido de la belleza ciudadana" y de la elegancia porteña.

FLORIDA, vitrina de la República y RECONQUISTA, parte viva de su historia...

¿CUAL calle de Buenos Aires recordar primero? ¿Cuál nombre de asfalto o empedrado para acápite de esta serie de fotografías íntimas y callejeras? Florida, por supuesto. No podía ser otra. Ni aún proponiéndonoslo deliberadamente. No en vano su sola designación es un símbolo y una garantía de porteñismo, una especie de alegría de todas nuestras calzadas y veredas. Porque Florida es como un rótulo que nos caracteriza y dignifica, una flor alar-

gada y horizontal que crece paralela al río, ese río nuestro, de "leones licuados", pampa acuosa, sin brillo ni azogue para duplicar una estrella.

Florida es mucho más que un escaparate, una muchacha moderna y un señor elegante. Es la vitrina de la República. Lo que somos, lo que hemos sido; los cuatro puntos cardinales de la historia y la geografía están representados, de una manera u otra, detrás de sus cristales, de sus letras plateadas de sus relumbrones y mo-

LAS CALLES DE BUENOS AIRES

Por
GUSTAVO GARCIA SARAVI

Para Autoclub
Fotos de Jaime G. Font



Y ésta es la calle Reconquista cuando descansa de veras, es decir, durante el reposo dominical, cuando digiere pacíficamente los frutos de la fragorosa labor de los días ordinarios...

nogramas.

Ella es un poco la Independencia Nacional, la libertad, la sangre y la batalla, Bartolomé Mitre y el abolengo, la llanura y la lejanía. Es la totalidad de este siglo XX y de ese resto del siglo XIX que se nos antoja tan parecido al romanticismo, a la bohemia, a la dulce irresponsabilidad de ser jóvenes y escribir versos, y a la asentada responsabilidad de hacer el país, por arriba y por abajo, darle sentido y hondura.

Si buscamos el origen del nombre nos decepcionaremos un poco. Florida no se llama así porque sea una calle con flores, una floración de racimos, de botones, de tapias viejas con glicinas o madre selvas. Florida no es un nombre municipal inventado por un intendente poeta ni la designación lírica de un parque antiguo que ya no existe. Su historia es diferente: se trata de una batalla librada en Bolivia el 25 de mayo de 1814, en la que el coronel Juan Antonio Alvarez de Arenales venció a las fuerzas españolas dirigidas por el comandante Blanco. La influencia de este hecho en la emancipación americana fue trascendente, y con motivo de la victoria se concedió a las clases y tropas un escudo de paño con esta inscripción: "La Patria a los vencedores de La Florida".

Mencionarla significa concederle un apellido a la belleza ciudadana, colocarse en el justo meridiano de la elegancia, aproximarse al señorío y a la tradición argentinos.

Más que una calle es un paseo; más que un rumbo que se escoge para ir a un lugar determinado, una caminata para no ir a ninguna parte. Florida, más que una orientación, es un centro, más que una suma de esquinas, un punto neurálgico donde caben todas las perspectivas de Buenos Aires. Únicamente en Florida existe la posibilidad de que nos salude un personajón con una gran reverencia, que nos diga adiós con la mano el político del momento. Solamente en Florida nos afiliamos al sueño y a la inocente tontería de considerarnos importantes.

Si alguna vez se realizara una irrealizable exposición internacional de países, la Argentina podría concurrir llevando su arteria-princesa. Y si no se la pudiera sacar del asfalto, si costara mucho transportarla, nos bastaría su

HIJOS DE ISIDORO ANDRADES



Concesionario Citroën

Service:
Rivadavia 9230/34
T. E. 69-1649 y 4678.

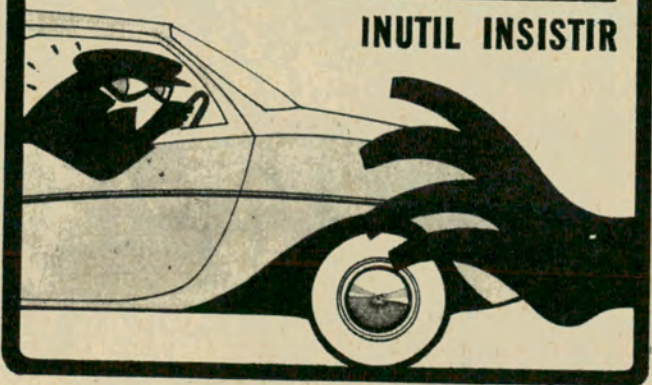


RIVADAVIA 10418 - Bs. As. - T. E. 64-9330

ANTIRROBO

NEIMAN

INUTIL INSISTIR

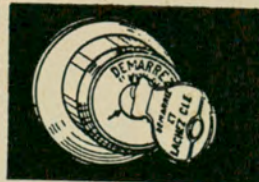


Asegura en forma total y automática su coche con solo girar la llave. Traba la dirección después de cortar el contacto.

Adoptado en Europa y Argentina por
RENAULT - FIAT - PEUGEOT - D.K.W.
- ISARD - MERCEDES BENZ - SIMCA
NSU - etc. PATENTE MUNDIAL

NEIMAN ARGENTINA
S.A.I.C.
CRAMER 3065 - T.E. 70-8572 CAP. FED.

INDUSTRIA ARGENTINA





"maquette" y una sola de sus muchachas para que nos concedieran la medalla de oro.

Hace ya muchos años, en aquel Buenos Aires de fin de siglo y principio del sueño, fue cantada por el más alto poeta de su tiempo. Eran los días en que Rubén Darío, joven, como un semidiós, rimaba sus versos inmortales. Ninguno como él la amó tanto. En el circo aplaudió muchas veces el salto y la voltereta de Frank Brown. Sabía de memoria los versos del Santos Vega y los de Andrade o Guido Spano. Y recorría la calle Florida como si fuera una esperanza. Y en su "Canción de Carnaval" la transforma en palabras:

*"Penas y duelos olvida,
canta deleites y amores"*

*busca la flor de las flores
por Florida"*

Que lo recuerden sus transeúntes.
Y se sienta orgullosa una calle.

Reconquista

Del libro "Argentina", que obtuvo el Primer Premio Municipal de Poesía, y cuyo autor es uno de los escritores más fecundos y brillantes, sensatos y hondos que ha dado nuestra literatura contemporánea, nos referimos a Ezequiel Martínez Estrada, el de las "radiografías", recogemos un poema dedicado a la calle Reconquista, la arteria de Buenos Aires donde, quizá, sus habitantes caminen más de prisa, sobre todo a la hora en que hierven los relojes, se cierran las

... Pero de lunes a viernes el aspecto de la calle Reconquista es éste, aunque sospechamos que la foto fue tomada cuando "el mundo financiero y de los ejecutivos" que la puebla, ya se aprestaba a abandonar "los Bancos con cúpulas y arcos", para ir a gustar del copetín cotidiano... en Florida.

cotizaciones y los bancos amenazan con cerrar sus puertas.

Este es el fragmento:

*"En un ruido de tráfico embutido
y afán bancario y comercial,
la calle Reconquista vibra al sol de
[las once
con correa circunstancial.
Pasan precipitados corredores de
[bolsa,
empleados urgentes, comerciantes que
[van
con el comercio dentro
y el acreedor detrás;
nacieron con un poco de retraso y el
[mundo,
cuando llegaron ellos, ya había echado
a andar..."*

Reconquista es una parte viva de la historia de la República. En un plano topográfico de las principales calles, templos, plazas, edificios públicos y cuarteles, impreso en 1828, descubrimos que ya se llamaba así, que así se la designaba por su honor y merecimientos, que en Reconquista se reconquistó el honor y la ciudadanía, la libertad y la patria. Por esta calle resignaron sus triunfos y banderas los ingleses del famoso regimiento 71, "soldados invencibles y victoriosos", como se les decía en aquella época.

Durante cuarenta días la insignia extranjera flameó sobre el puerto. Pero durante cuarenta días la República juntó sus iras, hizo un haz de agravios y sumó su infortunio a su grandeza. Y una mañana —siempre hay una mañana de gloria y milagros— las fuerzas de Liniers y Pueyrredón obligaron a los invasores a izar el estandarte de parlamento. Por esta calle, Reconquista, el país se encontró a sí mismo, se dio cuenta de su sentido histórico y midió el tamaño de su destino.

El tiempo y los calendarios han caído sobre ella. El asfalto ha aplastado un poco la memoria de sus antiguas marchas militares. Y los edificios, los bancos con cúpulas y arcos. Y la increíble premura de los vencimientos, el plazo fijo y las tasas sin tasa. "El mundo financiero y de los ejecutivos", como suele decirse. Pensamos, sin embargo, que en cualquier momento, cuando los obreros reparen la calzada o se instalen nuevos caños para el gas o cables eléctricos, uno de ellos —el del pico y la azada— vuelva a traernos el milagro de la vieja valentía en los restos de un fusil o los despojos de un uniforme. Ese día, tal vez, todos caminaremos por Reconquista un poco más despacio. •

Este es el altar mayor de Santa Ana de Glew. En él, un molino y árboles para ilustrar el Evangelio.



NO. No es necesario que usted viaje a Pakistán para ver "La Madonna Col Bambino" de Raúl Soldi. Puede admirarla, en toda su gracia y delicadeza, sin salir del Gran Buenos Aires.

La trayectoria del cuadro es singular: fue creado para engalanar el altar de una remotísima iglesia asiática. Sin embargo, hoy podemos admirarlo en el austero despacho parroquial de una capilla de... ¡Glew!

De algún modo, la historia del cuadro comienza hace más de veinte años, en plena guerra mundial. Allí, en uno de los tantos frentes de batalla, un soldado italiano cayó prisionero y fue condenado a muerte. Faltaban minutos para la ejecución. Un soldado enemigo le preguntó su nombre. ¿Casualidad? ¿Destino?... Lo cierto es que ambos se apellidaban Soldi, y la condena se convirtió en complicidad y fuga.

Terminada la guerra, los ex enemigos vuelven a encontrarse y deciden convocar a todos los Soldi del mundo a una asamblea anual. No son muchos los que llevan ese apellido, pero los promotores logran reunir un número considerable. Desde entonces, todos los años, al llegar septiembre, Cremona

EN SANTA ANA DE GLEW HAY MURALES Y ALGO MAS

TEXTOS Y FOTOS DE
VIOLETA VALLS Y MARTA ALBANO

para Autoclub



Esta obra, "La madonna col Bambino", es la obra que hoy debería estar en Pakistán, nos explica el párroco.

es sede de uno de los congresos más singulares: el de los Soldi universales.

En uno de sus viajes a Italia, nuestro Raúl Soldi recibió del alcalde romano una medalla que lo acredita como representante argentino en ese congreso. El pintor concurrió a la reunión de ese año y conoció allí a un sacerdote italiano (el padre Soldi, naturalmente) que dirigía una parroquia en un lejano pueblo de Pakistán. Con destino a la misma fue creado "La Madonna Col Bambino", pero el envío no pudo realizarse. La muerte del sacerdote imposibilitó la entrega y el cuadro fue vendido en Buenos Aires. Su dueña, la señora Higinia de Abaloy, lo ha cedido tempora-

ria de la parroquia, después de un año de labor en Villa Mercedes, San Luis, no pudo ocultar el asombro que le provocaron los murales, y los primeros días "pasaba ligerito para no verlos". Hoy muestra con orgullo el informe del censor "ad hoc", enviado por el arzobispado de La Plata para inspeccionar los frescos. El censor, Roberto Enrique Podestá, comunicó a sus superiores:

"Rodean a Santa Ana ángeles por cierto muy singulares y un extraño paisaje. Desde luego que me hago cargo de las rarezas y limitaciones (?) de Raúl Soldi; no olvidemos lo que son los artistas de hoy, si quieren vivir su hora y ser originales. Pero es un alivio para

paisaje para él familiar, lo fijó en las paredes de la capillita de Santa Ana. Cardos, molinos y gallinas rodean a la santa en los sucesos más importantes de su vida terrenal.

Tan grande es el cambio realizado por el pintor dentro del modesto templo, que ahora resulta completamente inarmónico un antiguo altar de San José, único "sobreviviente" que ha quedado desde la fundación de la iglesia. Fue donado por una vieja familia de Cambaceres (así se llamaba el pueblo sesenta años atrás), la que por un arraigado concepto de tradición se resiste al reemplazo. El candor y la simpleza de los murales con-



Escenas de la vida de Santa Ana, que ponen un acento de alto valor artístico en Santa Ana de Glew.

mente con fines benéficos a la capilla de Santa Ana de Glew.

Pero su envío a dicha localidad bonaerense no ha sido casual. En la capilla existen once murales creados por el artista, los que desde hace varios años promueven una pequeña corriente turística hacia la zona.

Un molino en el altar mayor

"Ahora me hice amigo de ellos, pero al principio no me gustaban" —confiesa el padre Julián Gómez, cada vez que se le pide su opinión sobre los murales. Hace siete años que está en Glew y ocho que llegó de España. Cuando se hizo cargo

el espíritu y una fiesta para los ojos, después de ver lo que vemos en nuestras despobladas iglesias, encontrar en una capilla tan, pero tan pobre, la riqueza de una grande obra de arte".

Este informe autorizó eclesiásticamente los murales. Las once pinturas reflejan paisajes del vecindario, en una original escenografía actualizada para las escenas bíblicas. Todo Glew está en ellas. El Glew pintoresco, con sus molinos de viento, "mateos" y carritos. Con su típica fisonomía de pueblo tranquilo y quintas solariegas, donde pueden presenciarse carreras cuadreras en soleadas tardes de domingo.

Raúl Soldi, encariñado con ese



Este es el aspecto que ofrece Glew en un mediodía de domingo, visto desde el puente de la estación.

trastan con la pesadez barroca del viejo altar.

Tal vez, dentro de muy poco tiempo, una nueva obra surgida de la paleta de Soldi ilumine ese muro.

Más allá de los murales

Julián Gómez es un hombre joven. Hasta hace poco pertenecía a la orden franciscana; hoy es un cura secular y se preocupa por los ochocientos feligreses de su parroquia. En cuanto termina de oficiar las dos misas dominicales de Santa Ana, monta en bicicleta rumbo a Guernica para dar otra en esa localidad. No hace mucho le robaron su

medio de transporte..., y el padre Julián se vio obligado a saltar de un tren a otro para ser puntual con sus deberes sacerdotales.

Dos villas miseria cercanas reciben los servicios espirituales —y materiales— de este clérigo español. "Yo comprendo que vengan poco a la iglesia porque trabajan toda la semana. Por eso voy a verlos."

Son palabras que expresan su calidad humana.

Pupitres comprados a crédito

Glew no tiene escuelas secundarias. Para evitar que chicas y muchachos de la zona se trasladen a pueblos vecinos, el padre Julián les



ha creado una. Ochenta y cinco estudiantes asisten al curso comercial; el jardín de infantes y la escuela primaria suman otros doscientos niños. Con la colaboración de un grupo de docentes y la ayuda de la Secretaría de Aeronáutica, el pequeño establecimiento ha cumplido su primer año.

Faltan aulas, textos, bancos y, principalmente, dinero para saldar las deudas de los materiales de construcción. También los bancos fueron comprados a crédito. La descolorida factura por más de 70 mil pesos se exhibe junto a una alcancía. Un pedido: *Ayude a pagar esta deuda*, recuerda a los visitantes que Santa Ana de Glew también tiene vencimientos para cumplir. •



El maravilloso trabajo de los días de descanso

Llegó el fin de semana. Usted vistió el "equipo de batalla", arregló esa llave de luz, pintó las macetas y... a lavar el coche. Una manguera, un trapo rejilla y manos a la obra. Ahora está presentable, pero **algo** le falta. La pintura está percutida y porosa, con manchas. Una mano de CARNU, QUE LIMPIA Y LUSTRA AL MISMO TIEMPO. Unos minutos de secado, se pasa la franela suavemente, sin trabas... y listo!

Superficie sana, ultra brillante, el color recobró vida, la pintura está de fábrica.



carnu

el moderno lustre-autos que más se vende en el mundo.



...y en su equipo de limpiar que no falte
CERA PARA AUTOS JOHNSON'S*

Es protección brillante de larga duración!

Son productos garantizados por la experiencia mundial de

CERAS Johnson



mojada y olorosa, bordeados de altos pastos de invierno y cardos del pasado verano todo a lo largo de los alambrados. Una zigzagueante golondrina y su característico *twit, twit*, escribió un anuncio de primavera en el cielo azul. En el haras ya habrían nacido muchos potrillos hermosos y relucientes. Un vaho dulce y caliente rodearía sus morros suaves como de fino terciopelo.

—Señorita, vamos a cerrar.

—¿Cerrar? —preguntó sobresaltada Beatriz, despertando de su ensoñación, hecha de sensaciones tan vivas.

—Son las cinco,

señorita —comentó el guardián, sonriente—, y a las cinco se cierra el Museo.

—¡Oh!, sí, ya bajo —y corrió al salón colonial a buscar al profesor.

—Señor, señor, van a cerrar, tenemos que salir.

El profesor la miró por encima de sus espejuelos, y con una voz que venía del más allá, dijo:

—¡Ah!

Se acomodó los anteojos sobre la nariz prominente, anotó algo en la libreta que tenía abierta en la mano; miró desde más cerca en una vitrina y volviéndose hacia la muchacha, dijo ya desde más acá:

—Vamos, entonces.

Y al pasar frente al retrato de la dama vestida de rojo, murmuró entre dientes y como sobresaltado:

—¡Qué ojos!

Beatriz se echó el abri-

DESDE la semioscuridad dormida del aposento, donde muebles y cosas antiguas rodeaban de su ambiente a la figura de cera, Beatriz sintió el llamado de la ventana abierta al sol.

El pasado se presentaba en la penumbra fría y húmeda del Museo, estremeciendo su piel sensible y acuciando su memoria exacta. Ese general de muerte tan reciente, ahí con sus cosas, vivo aún en el tiempo próximo pasado, ¡resultaba insoportable!

Se encaminó hacia el final del corredor por la luz rosada y tibia de la ventana abierta, yendo a apoyarse en ella.

El violento contraste entre la vida que llegaba en esta luz de la tarde envuelta en efluvios cálidos de corrientes tropicales fuera de estación que atravesaban los barrotes de madera labrada, fue intensamente captado por su naturaleza sensitiva, ávida de vida. El olor del formol y de la naftalina que emanaba de los muebles, uniformes y demás objetos conservados en el Museo, más el de la humedad de siglos que se desprendía de paredes y cielos rasos, fue bruscamente neutralizado por los suaves perfumes de una temprana

madreselva en flor, exultantes aromas amarillos y tímidas violetas que convivían en el jardín interior. Transida por el frío húmedo de paredes y cosas, ese patio colonial con sus naranjos y tinajas, los ladrillos del piso recién lavados y un polvillo de sol brillante y tenue, le atrajo fuertemente desde la ventana abierta del primer piso.

Adentro, estaba el pasado, lo antiguo y lo viejo, encerrados en el silencio y olores muertos. Más allá de la ventana, la copa de los naranjos con sus alegres frutos y algunas nubecillas blancas navegando muy alto en el cielo cambiante del anochecer.

La luz curiosa y joven quería penetrar en las salas detenidas del Museo; un aire dulce se colaba por entre los barrotes, más, ni uno ni otro se aventuraban muy lejos; pues las penumbras frías y celosas y la humedad escondida, salían a su encuentro, disputándose el terreno de sus dominios.

Beatriz, acodada en la ventana, se dejaba acariciar por la luz, por la tibieza del aire, por el perfume de las flores. Más allá estaría el campo arado preparándose para la siembra; surcos de tierra negra,

LUZ y



go sobre los hombros, repentinamente estremecida por el cambio entre la dulzura del sol en la ventana adonde se había acodado a soñar y el frío del interior de los salones. Ahora, otra vez se había sumergido en el pasado del que por un momento la ventana abierta la había sustraído. *La historia*, pensó para sí. Vive traspapelado en un tras-mundo perdido que él intenta revivir en sus escritos e ignora al mundo en que vive. ¡Qué hombre extraño! Hace años que está queriendo desentrañar el misterio de una vida olvidada en la bruma de los tiempos. *La dama de rojo*. "Qué ojos", y lanzó sobre el cuadro una mirada de despecho y recelo.

El profesor caminaba en silencio con sus largos trancos pesarosos y la mirada perdida en el suelo. Beatriz, a su lado, apura-



SOMBRA

por MARGARITA BUNGE

Para "AUTOCLUB"

ILUSTRO ALEX



ba sus pasos menudos, trastabillantes y débiles procurando acomodarlos a los del profesor, tan seguros, tan pausados, tan sólidamente asentados al suelo.

—¡Qué ojos! —masculló entre dientes con una voz angustiada el profesor.

Beatriz no quería preguntarle nada, ni hablar del cuadro. Ella también sentíase incómoda y prefería volver el pensamiento a los potrillos, a la tierra arada, a los naranjos.

Y así siguieron en silencio uno junto al otro, cada cual en su mundo del pasado y del presente. El profesor se aventuraba una vez más en las sombras remotas; la discípula volvía escapando de las manos húmedas del tiempo que querían atraparla y llevársela a través del espejo de luna de plata.

Poco a poco fueron dejando atrás la sensación agobiante de soledad, frío, humedad y vejez, para ser ganados por una tarde transparente, casi primaveral, en pleno mes de julio.

La musiquita de un organillo los despertó con sus notas vivas e inocentes.

—Dime la suerte, Catita —dijo Beatriz, en un raptó de juvenil curiosidad. Su voz sonó alegre e infantil en la puerilidad del pedido.

—A ver, Catita, si te portas bien. ¿Usted es soltera o casada? —preguntó el viejo del organito.

—Soltera' —dijo la joven riendo, confundida, y mirando de soslayo al profesor.

—Un papelito rosa, Catita. A ver si te portas.

El animalito caminaba de un lado para otro sobre el pintarrajeado organito y parlotaba quedadamente en su extraño idioma, vaya uno a saber qué problemas. Aferrándose con el pico, bajó al cajón de los papelitos, y tomando uno rosa con el pico, se lo entregó.

El profesor, que había seguido la escena como ausente, acertó a dar un billete al hombre, que agradecido empezó a darle vueltas a la manija, con lo

su automóvil estará
COMPLETO
equipandolo



CON RADIOS
SUPER-KAR

Y
SUPER-SON



SOLICITELAS
EN LAS
BUENAS
CASAS
DEL RAMO



Todos nuestros modelos tienen sintonía variable a permeabilidad

De Napoli propaganda

¡Qué cargada!



Con el CARGADOR INDIVIDUAL PARA BATERIAS

PARA UNA o DOS de 6 Volts, o UNA de 12 Volts.

De: AUTOMOVILES CAMIONES TRACTORES AVIONES EMBARCACIONES etc. REGIMEN de CARGA 6 AMPERES

...y para PROFESIONALES ELECTRICISTAS DEL AUTOMOVIL TALLERES de MECANICA GENERAL SERVICE DE MOTOS Y MOTONETAS ESTACIONES de SERVICIO ofrecemos MODELOS ESPECIALES PARA UNA o VARIAS BATERIAS Régimenes de CARGA LENTOS o RAPIDOS

SOLICITE FOLLETOS y PRECIOS

Consúltenos...

EXCLUSIVIDAD DE: LA CASA DEL TRANSFORMADOR

Uruguay 228 - Local 8 T. E. 49-1472

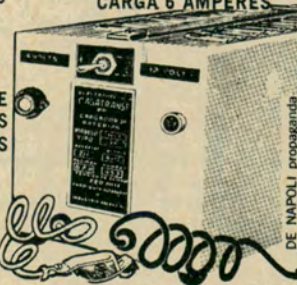
ANEXO ELECTROMECANICA

DE:

ALAMTEC S.R.L.

Cap. \$ 2.000.000,00

Cangallo 1306 - T. E. 40-2764



DESCUENTOS ESPECIALES PARA GREMIO REVENDEDORES Y USUARIOS

DE NAPOLI propaganda

que el organillo retomó una vez más su ajetreada melodía, a la que faltaban notas, como dientes ausentes en la boca de un viejo.

—¿Qué dice el papelito? —preguntó el profesor sin mayor interés, en un visible esfuerzo de condescendencia. Se advertía que estaba agarrado por algo que lo mantenía absorto y lo alejaba de lo circundante. La discípula, que lo conocía en sus menores gestos, contestó sin mayor entusiasmo.

—Y... lo que dicen siempre los papelitos rosados. Que encontraré un joven que me querrá mucho y me hará muy feliz...

—Un joven... que la querrá mucho... —empezó a repetir despacio y como volviendo de alguna parte el profesor. Y súbitamente se detuvo en me-

dio de la vereda; hizo detener a Beatriz, quien levantó sus ojos extrañados e interrogantes hacia él, mirándole con una mirada penetrante y felina.

—¿Que la querrá mucho? —decía.

—¡Oh! ¡Esos ojos! —exclamó bruscamente y con sobresalto, y en su interior empezó a preguntarse: ¿Por qué me empañé en buscarlos allá, en las sombras, en aquel lejano cuadro, cuando los tenía aquí, a la luz, y habían sido los suyos?

—Beatriz —musitó tímidamente el profesor, llena la voz de íntima dulzura y de interrogante expectación.

Y la muchacha, conmovida, comprendió que el presente había anulado al pasado y la luz vencido a las sombras. ●



EL A.C.A SUGIERE MEDIDAS PARA SOLUCIONAR UN PROBLEMA DE TRANSITO

En nota dirigida al señor secretario de Abastecimiento y Policía Municipal, doctor Horacio A. Hueyo, el A. C. A. menciona el atascamiento de vehículos que se produce en la intersección de Av. Figueroa Alcorta y Av. Pueyrredón de la ciudad de Buenos Aires.

“Creemos que una manera de dar solución a este problema —se manifiesta en la presentación referida—, especialmente en días sábados, domingos y feriados, durante los cuales es mayor el movimiento de automotores, consistiría en modificar el ciclo de paso de los semáforos que gobiernan las distintas corrientes de tránsito que convergen en esa encrucijada, dando mayor tiempo de cruce a las columnas que, circulando por la Av. Figueroa Alcorta, desean trasponer la Av. Pueyrredón para dirigirse al centro de la ciudad”.

UN LLAMADO A NUESTROS LECTORES

LO FORMULA DESDE UNA REGION CORDILLERANA,
EN LOS LAGOS DEL SUR, UN MISIONERO LAICO

El señor Eduardo Pysny, misionero laico que coopera en la acción de la Misión Salesiana de Malleo, Junín de los Andes, Prov. de Neuquén, nos pide la publicación de la carta que sigue. Así lo hacemos, atendiendo a sus nobles fines. (N. de la D.).

Muy estimados lectores:

Desde hace bastante tiempo quise dirigirme a Uds., pero la verdad es que no sabía por dónde empezar. Ahora me dio una idea el título de un artículo publicado en AUTOCLUB, en el número de agosto de 1964. "El turismo no es solamente naturaleza", dice ese título. La verdad es que la mayoría de gente común, cuando oye la palabra turismo, la asocia con un viaje, para ver las curiosidades de la naturaleza, distinta al ambiente en que se vive. A esto se le agrega el hotel, la estación de servicio, algo de diversión o deporte, como pesca, andinismo, natación, etc. Pocos turistas tienen los ojos abiertos para muchas otras curiosidades que brinde la zona que visitan. Si las ven, es que salieron justamente para verlas para sus fines específicos, como ser científicos, artísticos, etc. Yo les pediría a todos los turistas que añadieran a esos intereses uno más, que podría ser muy útil en los tiempos difíciles en que vivimos. Nuestra Patria necesita los servicios de todos los hombres de buena voluntad. Así, un turista puede y debería interesarse por la gente que habita el ambiente, por su modo de vida, por sus necesidades apremiantes. Voy a dar un ejemplo práctico. Yo soy un misionero laico, ayudo en su obra a un misionero salesiano, que emprendió, solo, hace unos dos años, una obra grandiosa, para redimir material y espiritualmente a los ha-

bitantes de una región cordillerana, en plena zona de los lagos del sur. Paisajes hermosos, cerros para escalar, pesca abundante en los lagos cristalinos, caza chica y grande, flora muy interesante. Viven ahí los restos de los araucanos, que también ofrecen cosas interesantes para estudiar. Pero, ¡ay!, entre estas bellezas de la naturaleza, muchos son los dolores. La gente vive en la miseria, no hay trabajo, hay pocas escuelas, cuyos edificios no sirven para sus fines, maestros o maestras no quieren venir a estos lugares apartados de los medios de comunicaciones, el analfabetismo domina en la región, el nivel de la moral es muy bajo. Todo esto se ofrece a los ojos del turista, si es que quiere verlo. En un lugar llamado Malleo, sobre el camino que une a Junín de los Andes con Aluminé, a unos 30 kilómetros al norte de Junín, el ya mencionado misionero salesiano, padre Oscar Barreto, se hizo cargo, hace dos años y algo, de una escuela provincial abandonada. Puso en condiciones, como pudo, los edificios casi derruidos, donde se refugiaban los animales; consiguió primero una, después dos maestras abnegadas, y reabrió la escuelita a la enseñanza. Mas de cien niños y niñas acudieron a su llamado. Como algunas familias viven muy lejos, con la ayuda generosa de almas caritativas, logró organizar un pequeño y modesto hogar para 30 niñas, donde se les da todo lo que necesitan. El Hogar Mamá Margarita, en honor de la heroica madre de San Juan Bosco, ya cumple el tercer año de su misión. Pero el tiempo pasa y los edificios viejos nuevamente empiezan a derrumbarse. Por ello se emprendió la edificación de una nueva escuela, con vivienda para las maestras y otros colaboradores, que hasta ahora tienen que vivir en condiciones muy precarias. El nuevo edificio va a costar más de

tres millones de pesos. El lector se preguntará, ¿de dónde saldrá ese dinero? Pero el misionero sabe. La Providencia Divina ayuda a las obras buenas y se servirá de muchas personas de buena voluntad, para que pongan su óbolo. Para el futuro se programa una escuela de capacitación en general. Los turistas que pasen por este camino para dirigirse al Sur, para pescar en los ríos Malleo, Chimehuín, Aluminé, o en los lagos Tromen, Huechulafquen, Lolog, Lácar; los viajeros admiradores de los cerros cordilleranos, que paren sus coches en ese lugar, donde se edifica la escuelita, que bajen para interesarse por la obra y si pueden para dejar alguna ayuda. Pueden visitar la obra empezada y la cooperativa que se organiza. Es posible tomar un refresco y adquirir a buen precio un tejido de lana regional o algún objeto de recuerdo. Así ayudarán a la obra y a los habitantes, que viven en suma pobreza. Y el lector, que nunca pasará por ese camino, ¿por qué no podría ayudarnos a llevar a cabo lo que nos hemos propuesto? Más de 290.000 ejemplares de esta revista salen a las calles bimestralmente. Eso significa mucho más del doble de lectores. ¿No habrá entre ellos algunos que puedan remitir un giro a la Misión Salesiana Ceferino Namuncurá, en Junín de Los Andes, Neuquén? Seguramente que sí. El turismo no es solamente la naturaleza. Se puede viajar también espiritualmente. Uno puede trasladarse a cualquier lugar, en el pensamiento, y hasta hacerse presente, por medio de interés y ayuda de alguna obra en las regiones lejanas y necesitadas. Y agradecería mucho si, remitiendo alguna ayuda, mencionaran esta carta. Eso nos dará aliento, con la seguridad de que nuestros llamados encontraron eco en los corazones de muchos "autoclubistas". Así, en un rincón turístico de nuestra patria se producirá, con su ayuda, un cambio, un progreso, que beneficiará al mismo turista, que llegará a estos pagos. Y además, Dios sabe recompensar a los que apoyan las obras de bien común, por la patria y su mayor gloria. ●

EDUARDO PYSNY
(Misionero)
PAMPA DE MALLEO, NEUQUEN

DE
C.E.SALINAS
SE SALE EN
CITROËN



↑↑
SIMBOLO DE SEGURIDAD
Y ECONOMIA

C.E. Salinas S.A.

JOSE MARIA MORENO 351 - T. E. 90-3192

Si, hemos denominado EQUIPLAN a este nuevo esfuerzo financiero que equilibra sus posibilidades frente a la inflación. Pensando en usted, que teme no poder llegar a pagar las cuotas, es que resolvimos "ponerle el hombro" para que pueda tener su Citroën. Usted ya sabe cómo financia Salinas... venga a vernos y entérese de esta nueva y revolucionaria manera de comprar y pagar. Su Citroën lo espera.

ALBATROS



SEGURO QUE LE CONVIENE

SEGURO DE AUTOMOTORES

PARA AUTOMOVILES DE PROPIEDAD DE SOCIOS O QUE ESTOS TENGAN EN POSESION, TENENCIA O USO EXCLUSIVO

• ROBO • 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 CAPITALS 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.

A TARIFAS REDUCIDAS



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 -

UN DISTINGUIDO VISITANTE EN EL A. C. A.



El vicepresidente segundo del A. C. A., ingeniero Mario L. Negri (sentado, centro), en amable plática con lord Luke (a su izquierda).



Lord Luke —acompañado de lady Luke— ensaya su agudeza visual en un aparato de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino.

APROVECHANDO una excursión a nuestro país que realizó lord Luke, en compañía de su esposa, lady Luke, a principios de marzo último, el ilustre hombre público británico visitó la sede Central del Automóvil Club Argentino, de cuya importancia y amplias actividades serviciales, según declaró, tenía pleno conocimiento en virtud de las informaciones que le fueron proporcionadas en el Royal Automobile Club de Londres, del que es un destacado dirigente.

Lord Luke es, al igual que el vicepresidente 2º del A.C.A. Ing. Mario L. Negri, miembro permanente del Comité Olímpico Mundial. Su actuación en el campo económico inglés e internacional es muy intensa; entre otras muchas empresas, preside los directorios londinenses del Banco de Londres y América del Sur y de los frigoríficos Bovril y Liebig, cuyas actividades son tan apreciadas en nuestro país.

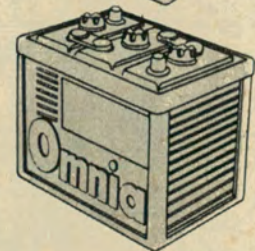
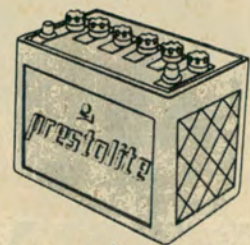
El distinguido visitante y su esposa, fueron muy agasajados por las autoridades y funcionarios del A.C.A. durante la recorrida que hicieron por las dependencias de nuestra Institución.

NUEVOS AVIONES PARA CRUZEIRO DO SUL

La tripulación del vice-reactor "Caravelle VI-R" al costado de uno de los "jets" con que la compañía brasileña de aviación Cruzeiro Do Sul inauguró un nuevo servicio aéreo entre Buenos Aires y Río de Janeiro, con escalas en Porto Alegre y San Pablo.



ACUMULADORES



Omnia

Más de 40 años equipando automotores

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 PAÍS:
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

GOFFRE, CARBONE S. R. L.

VIAMONTE 1540 - BUENOS AIRES
REGISTRO COMERCIAL TERCERA A. BLANCA NEGROZA DE SU PLATA
LA ORGANIZACIÓN MÁS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

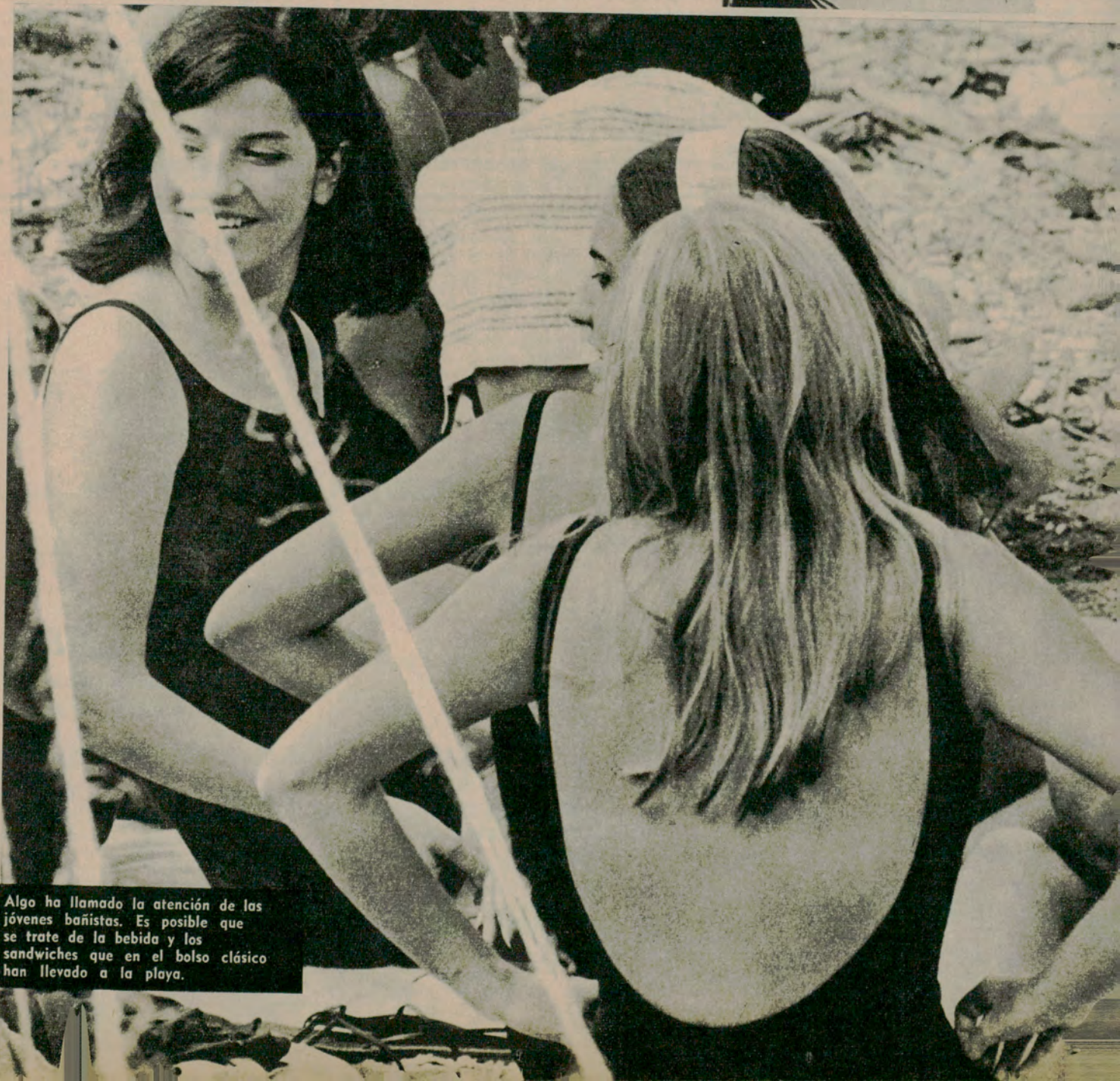
SAIN'T TROPEZ... en la Costanera

TEXTO Y FOTOS DE SARA FACIO Y ALICIA D'AMICO

para Autoclub

En la Costanera Norte, se ha formado un pequeño centro frecuentado por cierto sector porteño que gusta del saludable tostado y está al tanto de las más famosas playas del mundo.

Con un sentido del humor un tanto irónico, los habitués han bautizado a su playa nada menos que con el nombre de Saint Tropez... Quien pasa por el lugar, especialmente los días de semana, y observa automóviles sport, las hermosas chicas en bikinis, los grupos de jóvenes con guitarras, los perros de raza y muchos otros detalles, realmente duda. Claro que, al mirar más allá, en lugar de ver las azules aguas del Mediterráneo, notamos el oscuro Río de la Plata, y comprendemos la nostalgia que encierra el nombre dado a la flamante playa.



Algo ha llamado la atención de las jóvenes bañistas. Es posible que se trate de la bebida y los sandwiches que en el bolso clásico han llevado a la playa.



Si algo faltaba para darle a nuestra plebeya Saint Tropez el aspecto de las grandes playas mundanas, tenemos aquí una partida de naipes. Pero, ojo, que son criollos.



"Bikini", sandwich, gorrito y bolso. Cuatro elementos que, con la niña cuyo rostro adivinamos, configuran un cuadro grato. Lástima que la "arena" del segundo plano nos desilusione.



Música nativa del tipo nuevaolero que está alterando el ritmo de nuestro folklore suele oírse, llevada por el viento, en la Saint Tropez porteña, quebrada, a veces, por el ruido de la motoneta...



Y como no podía dejar de imaginarse, la concurrida playa ciudadana forma, también, adecuado marco para el comienzo de un romance cuyas consecuencias son todavía imprevisibles.



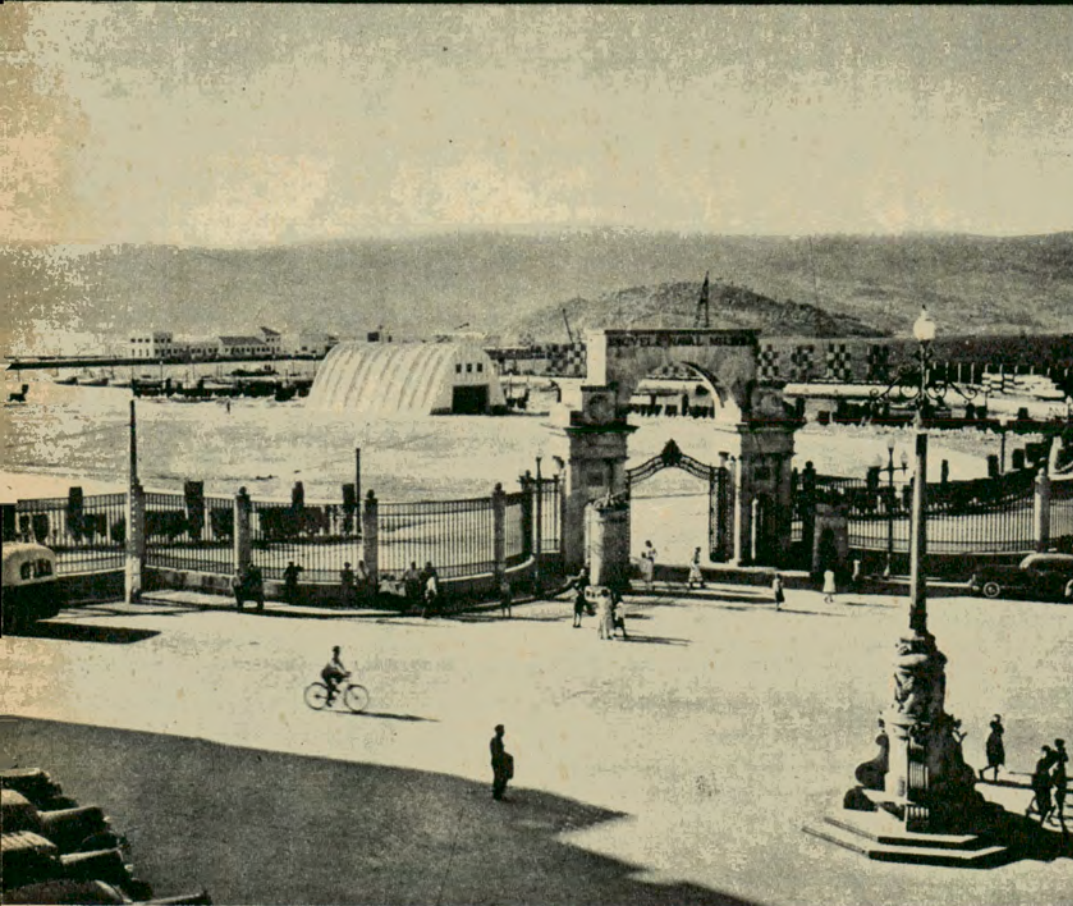
por rutas gallegas

PONTEVEDRA VALE UNA MISA

*Los distintos pueblos
de la región gallega
se brindan al
interés del turista*

POR GERMAN O. GALFRASCOLI

para
Autoclub



Con una línea arquitectónica esbelta y moderna se levanta en Marín, en Pontevedra, el edificio de la Escuela Naval, semillero de capaces marinos.

MADRID, agosto.

Aquel rey Enrique, francés, de cuyo número de orden no puedo acordarme, aunque creo que era el cuarto, hizo famosa la frase *Paris bien vale una misa*, quedando ésta como expresión representativa de que algo de valor justifique determinado esfuerzo o sacrificio.

Y Pontevedra, sin duda, bien vale una misa. Porque, evidentemente, viajar desde Santander, donde nos hallábamos, a Pontevedra, por ferrocarril, no suele ser la solución más cómoda ni rápida, así como tampoco hacerlo por tren desde Pontevedra a Vigo, a la Coruña, a Santiago, etc. Pero esas incomodidades relativas —todo se andará, sin duda, y los ferrocarriles se han propuesto planes ambiciosos, de envergadura, para el mejoramiento general de la red y de sus servicios— se olvidan fácilmente y desaparecen, una vez que uno está en Pontevedra y en los distintos pueblos de la región gallega, y se pone en contacto con sus cosas, sus gentes, sus costumbres.

Después de haber recorrido casi toda la península —en pleno boom turístico, pues hace cosa de tres o cuatro años van creciendo ininterrumpidamente las corrientes de extranjeros, es-



En esta excelente fotografía vemos una vista parcial de la localidad de Combarro, en Pontevedra, tranquilo rincón marítimo de la ría gallega.

pecialmente anglosajones y franceses— uno advierte que, paradójicamente, cuanto menos *explotada* como industria turística está una regida más conserva una serie de encantos que compensan, con mucho, lo que de perfeccionamiento en comodidades o atractivos modernos pueda carecer. En cuanto Galicia sea *descubierta* realmente, por los turistas de monedas fuertes, se irán enseñoreando de ella, igual que de otras regiones y, naturalmente, la adaptarán a su modalidad y —es importante esto— a su economía, haciendo el turismo más costoso a quienes vienen con monedas débiles. Porque hoy, haciendo abstracción de sus bellezas de todo orden, Galicia es, posiblemente, uno de los lugares más baratos de España. La pauta de estos valores suele darla, generalmente, la alimentación ofrecida en los hoteles, paradores y restaurantes.

En Pontevedra hemos parado en un hotel céntrico, pero fuimos a almorzar varias veces a un hotelito y restaurante sencillito, modesto, pero limpio y cómodo, situado casi enfrente de la estación de ferrocarril. Por una cantidad de pesetas muy inferior a la de otras ciudades —y proporcionalmente también a la Argentina— hemos almorzado así, por ejemplo: langostinos, nécoras, percebes y cangrejo, en abundancia; luego, bonito con ensalada; después, lenguado con tres o cuatro huevos duros, con salsa; todo ello con ofrecimientos de repe-

tir el plato; después, queso y dulce, flan y fruta. Vino blanco primero y luego el grueso y sabroso tinto del Ribeiro. En otro almuerzo, además del tercer plato, vino un cuarto, consistente en cordero al horno con papas. Y los postres y la fruta con generosidad y abundancia. Y así por el estilo los demás bienes y servicios ofrecidos al turista son mucho más baratos que en otros lugares.

Será un tanto prosaica la manera de empezar la nota, pero como el turista también tiene los pies en la tierra, no sólo para la contemplación del paisaje sino para calibrar sus posibilidades de *bolsillo*, desde ya le decimos que en Galicia, *además* de belleza, tiene baratura.

Paisaje y zona urbana

Y ahora, aligerados ya de la consideración crematística y monetaria, entremos con ojos lípidos a contemplar la gente y el paisaje. Demos primero una ojeada a la ciudad de Pontevedra, capital de la provincia; relativamente pequeña —menor que Vigo— pero de agradable aspecto y con barrios y edificios modernos, junto a muestras de la ciudad antigua. Como buena ciudad gallega, con sucursal en el Río de la Plata, tiene una avenida Buenos Aires y una avenida Uruguay. Los mismos diarios de la región suelen ocuparse con más amplitud e interés de las cosas de la Argentina que los metropolitanos.

Posee varias hermosas iglesias: Santa María, Santa Clara, La Peregrina, San Francisco; las ruinas de Santo Domingo, el Museo, la Plaza de Toros, y la bordea en parte el río Lerez, al que lo atraviesa un moderno puente que conduce a los alrededores del mismo nombre. Da gusto también pasear por la Alameda o el Palmeral, magníficamente arbolados y con la simpática nota de una especie de pequeño jardín zoológico, con varias jaulas de pájaros, algunas especies tropicales y una jaula con un pequeño monito macaco, al cual un adolescente, entre el regocijo del público, proporciona cigarrillos rubios, que el cuadrumano, en vez de fumar, abre y se engulle el tabaco; ignoramos con qué consecuencias ulteriores.

A pocos kilómetros de Pontevedra —vamos bordeando la ría del mismo nombre— y conducidos por un trolebús de dos pisos, cuya parte superior permite que nos sintamos como en un helicóptero, está la población de Marín. En el camino se aprecia, junto a la ría, la estructura de una importante fábrica de celulosa, uno de los primeros intentos serios de industrializar Pontevedra y convertirla en *polo de crecimiento*, pues hasta ahora el desarrollo industrial se ha concentrado en Vigo. Se trata de un buen in-



El puente de El Burgo, de Pontevedra, que muestra esta foto, traerá saudades y morriña de sus lares a muchos de los hombres y mujeres que viven en la acogedora América.

tento, que creará fuentes de trabajo local y aprovechará la rica materia prima existente: pino, eucaliptos, etc. Precisamente, se me dice que hasta hace poco existía en la ría un bar típico que tenía los viveros de mejillones directamente sobre el agua, al pie del bar; pero, al parecer, las aguas tratadas industrialmente por la fábrica de celulosa han afectado el medio de crecimiento de los moluscos. Bueno, exigencias del desarrollo económico que bien justifican la desaparición de una atracción turística...

En Marín vale la pena ver la Escuela Naval Militar. Aunque ahora están en vacaciones los cadetes —son unos 700— y sólo hay una reducida guardia de oficiales y marineros, hemos podido ver parte de sus modernas instalaciones, entre las cuales se destacan sus gabinetes técnicos, de distintas especialidades. Tiene un buen campo de deportes y una excelente pileta de natación, para verano e invierno. Durante la época de clases, los cadetes y marineros dan una nota típica y colorida a la población, sobre todo a la plaza, frente a la escuela y frente a una linda esquina de casa, con cómodos balcones salientes, encristalados, muy adecuados al clima. En alguna forma traen las casas una reminiscencia del barrio de la Boca, nuestro...

El puerto de Marín tiene las mismas notas características de los puertos pescadores de otros países, pero también las suyas particulares, entre las que merece la pena señalar el remate o subasta de pescado, que se efectúa generalmente

por la noche, al llegar las barcas pescadoras. Es un colorido espectáculo el de la Lonja o Mercado de contratación, donde los compradores, en un gran salón, tienen cada uno un sillón donde se instalan y, apretando un timbre, realizan una oferta que se registra en un tablero, hasta que se logra la adjudicación. Pero las ofertas empiezan por el máximo: cuarenta, treintinueve, treintiocho, etc., hasta que se llega a un acuerdo y se cierra el trato.

La sombra de Rosalía

Y luego, la sombra de Rosalía de Castro, la dulce poetisa gallega, en todo el paisaje, y en sus gentes... Porque ver las rías de Galicia —rías de Pontevedra, de Vigo, de Arosa, etc.— con el fondo lejano de colinas y las riberas, que el tren va bordeando y donde el verde permanente se alterna entre el maíz y el viñedo, viñedo y maíz, bosques extensos de pinos, chopos, eucaliptos, soberbia y elegancia del laurel, caricia del helecho trepador o la margarita silvestre, es entender la dulzura y poesía de Rosalía; es emocionarse con el otro insigne poeta, Eduardo Pondal, es comprender el culto por el bardo del siglo antepasado, Juan Bautista Andrade, es apreciar la gracia y canción del habla gallega y la gentileza y bonhomía de sus gentes. Digamos, de paso, que Ga-

licia ha dado a España no sólo grandes figuras en materia de arte y literatura, sino también en la ciencia y en la política y la diplomacia...

Y la belleza de sus mujeres. Y la elegancia de su andar, quizás basada en que las mujeres del pueblo portan toda clase de cacharros, canastos y pesos diversos sobre la cabeza, encima de un pequeño rodete de género, aplastado, que le da horizontalidad a los objetos y les permite a sus transportadoras ir caminando con toda tranquilidad, acarreado tal vez veinte o veinticinco kilos.

Pontevedra... Vigo... Cambados, Marín, Caldas de Reyes, Sanxenjo. El Grove, La Toja, y tantos otros lugares que merecen visitarse. Y más allá, saliendo de la provincia, la maravilla de Santiago de Compostela, centro de la ruta jacobea y expresión de la fe milenaria de un pueblo. Pero Santiago sólo requiere un comentario aparte. Recordemos únicamente la emoción con que vimos, enclavado en un sitio que señorea en uno de los más hermosos parques de la ciudad, y domina toda la vista de la Ciudad Universitaria, el monumento a Rosalía, en el cual se reproducen algunos versos de ella, plenos de "saudades", las placas colocadas en su memoria por el centro "Santiago de Compostela", de Buenos Aires, hace pocos años, y la de la "Peña Gallega Manuel Murgía", de Santa Fe, puesta en 1959, demostrativas de cómo el recuerdo de Rosalía prendió por siempre en el corazón de los galaicos argentinos. •



SI VIAJA A MENDOZA...

Una nueva comodidad para su familia y el automóvil. Nos referimos a MOTEL DEMO, ubicado en la calle Rioja 510. Edificio de varias plantas, con departamentos de dos dormitorios, living comedor, cocina y baño. Equipados totalmente con ropa de cama, utensilios de mesa y de cocina. Además, una amplia terraza con grill, pileta para niños, y cochera con servicios de mecánica, lavado y engrase.

COSMETOLOGIA

¿INFLUYE el clima sobre la apariencia general de la piel? Positivamente sí.

La belleza cutánea es la más fácilmente perjudicada por los cambios atmosféricos, pero también la más fácil de proteger y curar.

Los factores meteorológicos actúan sobre la epidermis produciendo alteraciones más o menos antiestéticas, tales como sequedad, arrugas, seborrea, etc., que son el fantasma de toda mujer coqueta.

Por eso, cuando surge la posibilidad de un viaje, y nos abocamos a la tarea de preparar todo lo referente a él, no debemos dejar de lado las precauciones mínimas necesarias para proteger y cuidar nuestra piel.

Para ello debemos conocer cómo influye cada clima sobre ella y sus consecuencias.

Consideraremos cuatro tipos básicos: el clima frío y húmedo, clima frío y seco, clima cálido y húmedo y clima cálido y seco.

Si nuestro itinerario nos lleva a los canales fueguinos o por lo menos practicamos durante el invierno deportes náuticos, donde la bruma o relente marino y los vientos fríos cargados de agua perjudican nuestra epidermis, debemos tomar precauciones que evitarán los trastornos provocados por este tipo de frío, tales como palidez, ardor y picazón o, por el contrario, el color rojo violáceo de nariz, orejas y manos con sus desagradables consecuencias.

Para evitar estos molestos trastornos deberemos usar preparados grasos cubriendo toda la piel, inclusive párpados, nariz y orejas; no descuidando los labios, que protegeremos con la misma crema y luego con un rouge graso.

También tenemos las llamadas cremas marinas, muy utilizadas en estos climas; y las manos, luego de friccionarlas con alcohol alcanforado, las protegeremos con cremas muy grasas.

Supongamos ahora que nuestro itinerario nos ha llevado a la Cordillera, donde el clima es frío y seco. Allí notaremos que la baja temperatura y la baja humedad relativa, producen alteraciones superficiales de la piel, tales como sequedad, aspereza al tacto, descamaciones y grietas, debidas a la deshidratación de la capa córnea.

También podemos ver en nuestros brazos y piernas escamas que



CUANDO LAS DAMAS VIAJAN DEBEN CUIDAR SU PIEL

POR
NORAH Z. H. DE RECALDE

Para
Autoclub

le dan la apariencia del papel de lija.

Para prevenir todos estos inconvenientes y teniendo en cuenta que el agua aumenta la desecación, evitaremos los lavados prolongados, especialmente jabonosos, reemplazándolos por detergentes tales

como leches de limpieza o preparados especiales.

Nuestra piel se beneficiará con el uso de cremas grasas protectoras y cosméticos hidratantes y suavizantes, tales como el glicerolato de almidón o cold-cream de glicerina, que nos ayudarán a gozar plenamente de nuestro viaje.

Si, por el contrario, nuestra meta es la Mesopotamia u otra zona donde el clima sea cálido y húmedo, el problema será para las que tengan cutis tirando a graso o francamente seborreico, pues aquí aumenta la secreción sebácea y hay abundante sudoración, que a veces no logra evaporarse y tiene la desagradable ocurrencia de depositarse en los lugares menos estéticos, tales como la nariz, haciendo que debamos recurrir con frecuencia a cosméticos desengrasantes y astringentes, que ayudan a corregir dichos trastornos, evitando las consiguientes lamentaciones.

Por último, hemos decidido viajar hacia el norte, donde nos encontraremos con un clima cálido, seco y muy luminoso, donde el calor y el bajo tenor de humedad atmosférica hacen que la piel tienda a secarse, pierda turgencia y empiecen a aparecer las terribles arruguitas, desesperación de toda mujer.

Estos síntomas están lógicamente condicionados a la mayor o menor permanencia en dicho clima y a la naturaleza de nuestro cutis, pues los de tipo normal o seborreico resisten mejor que los secos.

Para prevenir los inconvenientes antes indicados debemos recurrir a las cremas humectantes que hidratan e impiden la exagerada evaporación sudoral, siendo necesario, a veces, agregarles sustancias antiactínicas o jugos de fruta para aumentar su acción protectora.

Todos estos cuidados, que no requieren mucho tiempo, permitirán que al volver a casa y mirarnos en el espejo, éste nos devuelva la imagen de una mujer renovada, sin complejos y con la satisfacción de estar impecable en todo momento.

DRAINAGE

BOUTIQUE

SAN JUAN 2449

T. E. 97-9421

SU NUEVO

CITROËN 2CV
COMPRELO EN

ZEN-OLSEN S.A.
CONCESIONARIO OFICIAL

Recepción del coche usado.
Amplias facilidades.



Pida una
demostración.
Llame al
73-5418

EXPOSICION Y VENTAS: **CABILDO 1184**
SERVICE Y REPUESTOS:
AMENABAR 547 - Tel. 771-1295 y 772-4252



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

62 Autoclub

CARRERAS DE AUTOS EN EL LEJANO SUR

Por HECTOR R. PEÑA PATIN



Esta foto fue obtenida momentos antes de la iniciación de la prueba de clasificación en el circuito magallánico "Arturo Prat" para la disputa del Gran Premio Automovilístico, que suscitó el interés de todo el cono austral americano, y especialmente del extremo sur del país vecino, Tierra del Fuego y Santa Cruz. Resultó vencedor el campeón magallánico Godfrey Finlayson con un promedio de 117 kilómetros por hora.



El volante chileno Raúl "Papín" Jaras se adelanta en una curva al coche de Jorge Kusanovich, durante la disputa de la competencia automovilística en el circuito "Río Chico", organizada por el Atlético Boxing Club de Río Gallegos. Jaras se clasificó vencedor con un promedio horario de 125 kilómetros 384 metros. (Fotos y comentarios de Héctor R. Peña Pantín).

PREMIAN AL MEJOR COMPAÑERO

Una parte del público que se reunió en el Salón de Actos del Automóvil Club Argentino para asistir a la Fiesta de la Amistad Escolar y distribución de los premios "Al mejor compañero" de los cursos escolares de 1963 y 1964, organizada una vez más por el Rotary Club de Buenos Aires, entidad que desde hace ocho años tiene a su cargo tan simpático cometido.





dónde está el 2 CV?

Ahí. Participando del bullicio y la alegría de la gente joven. (Y aportando un asiento a la reunión). Está presente en la picardía del juego; en las risas de todos, en su estilo de vida. Agil y fuerte, el 2 CV llegó aquí con todos ellos, a través de accidentados caminos; incansable en el andar. También... no es cierto que vale la pena el lugar? (Y después de todo... qué importan los caminos para el CITROËN 2 CV?)


Símbolo de
seguridad
y economía

CITROËN 2 CV
el automóvil inimitable que se adelantó a su tiempo.

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, únicamente 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

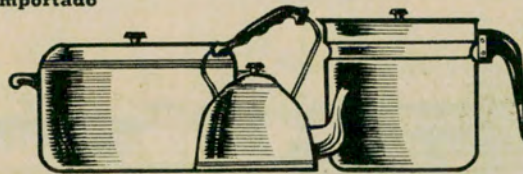
T. E. 89-9321 88-2882

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. \$ **6.900**

GAMUZA
 Inoxidable



MOD. EMBAJADOR
 Juego
 109 Pzas.
11.900



HARTFORD
 JUEGO COMPLETO
 12 PERSONAS \$ **4.200**



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



JUEGO de COPAS
 MOD. BACCARAT
 74 Piezas \$ **7.800**

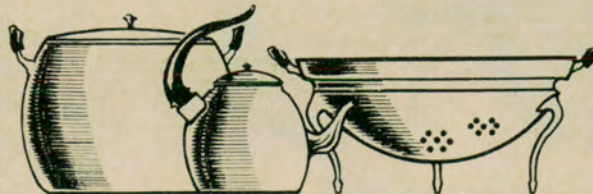
JOHNSON
 INOXIDABLE



Juego
 101 Pzas.
\$ 6.900



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

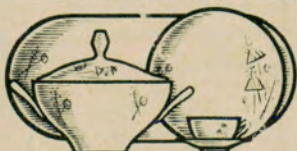


BATERIA DE COCINA
 ALUMINIO IMPORTADO
 12 Pzas. \$ **2.300**

WOLFF
 ACERO
 Totalmente
 Importado



INOXIDABLE
 101 Pzas. \$ **7.500**



PORCELANA ALEMANA BAVARIA
 12 PERSONAS \$ **19.000**

PLATA LAPPAS
 Inoxidable



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

GUADIX
 ACERO Inoxidable
 importado



101 Pzas.
 \$ **5.700**

VISON
 ACERO
 Inoxidable
 importado



101 Pzas.
 \$ **3.900**



ANDACOLLO
CHOS MALAI
EL HUECU
Baños de Copahué
Loncopue
Hualcupen

EL HUECU
Loncopue
Hualcupen
Baños de Copahué
Loncopue
Hualcupen

ALUMINE
Las Coloradas
Las Cortaderas
La Negra
Cotán Lil

JUNIN DE LOS ANDES
SAN MARTIN DE LOS ANDES
Balsa
Paso Flores
Paso Miranda
Paso Limay

SAN CARLOS DE BARILOCHE
Rayhuaco
Las Bayas
Chenqueniyeu
Futa Ruin
Mamuel Choique

EL BOLSON
NORQUINCO
Hoyo de Epuyen
Los Puelo

ANELO
GUB. DUVAL (La Japonesa)
PUELCHES
Cuchillo-co

NEUQUEN
Picún Leufú
Las Mellizas
Cañadón Chileno
Comallo

SIERRA COLORADA
LOS MENUCOS
MAQUINCHAO
El Cain

CHUBUT
El Moligüe

VALECHA
SAN ANTONIO OESTE
Balneario Las Grutas

CHUBUT
El Cain

LA PAMPA
CUCHILLO-CO

CHOELE-CHOEL
Pomona

GRL. CONESA

VALCHEA
SAN ANTONIO OESTE
Balneario Las Grutas

VALCHEA
SAN ANTONIO OESTE
Balneario Las Grutas

CHUBUT
El Cain

BUENOS AIRES
BAHIA BLANCA
MEDANOS

BUENOS AIRES
BAHIA BLANCA
MEDANOS

VIEDMA
CARMEN DE PATAGONES

VIEDMA
CARMEN DE PATAGONES

VIEDMA
CARMEN DE PATAGONES

VIEDMA
CARMEN DE PATAGONES

MAR ARGENTINO

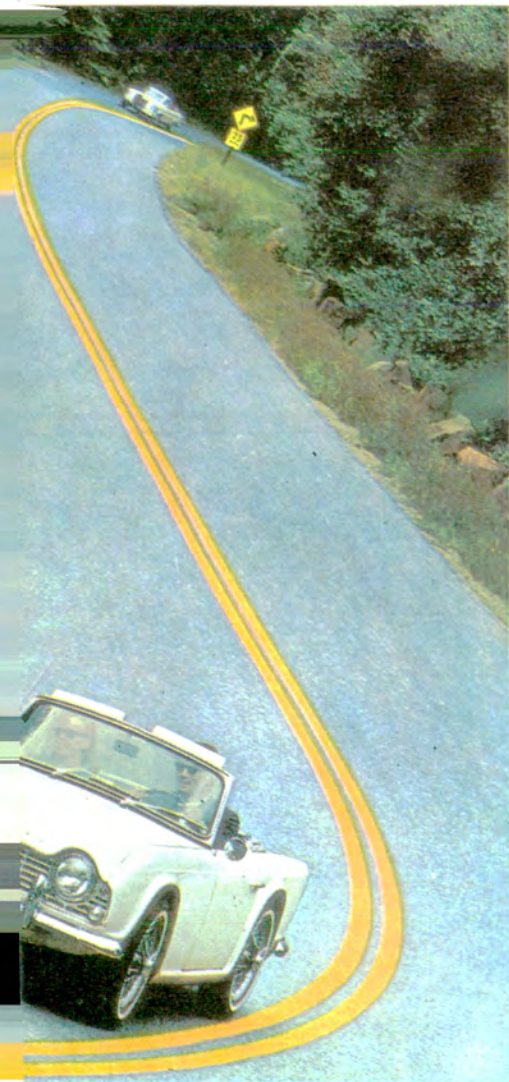


JUAN OLIVERA



Presentando la **G8** de GOODYEAR

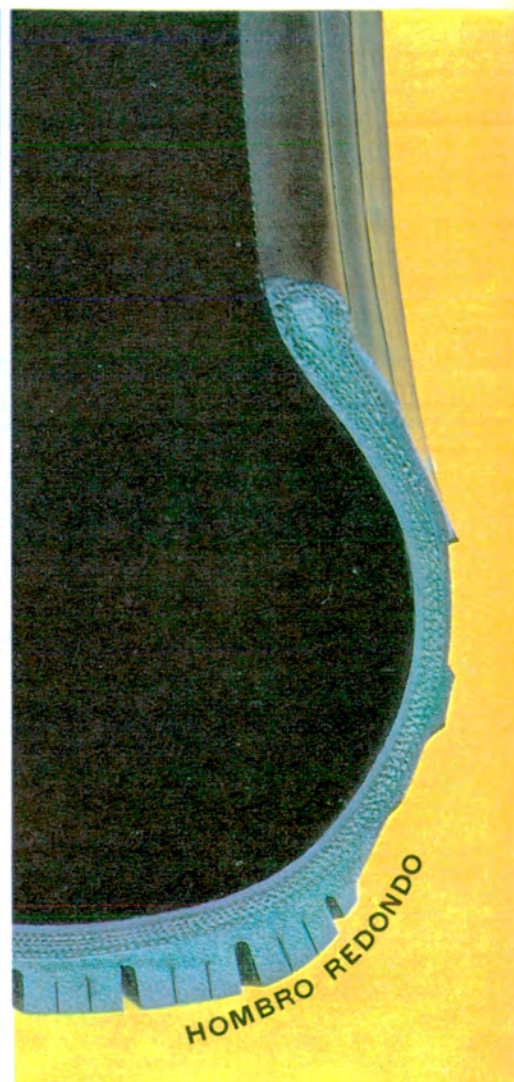
PARA SEGURIDAD: HECHA COMO NINGUNA OTRA CUBIERTA EN EL MUNDO



La nueva Super-Cushion G8 de Goodyear facilita la conducción, es más resistente, da más confianza.



El cordón 3-T de su armazón, más fuerte que el acero, protege contra reventones y calor.



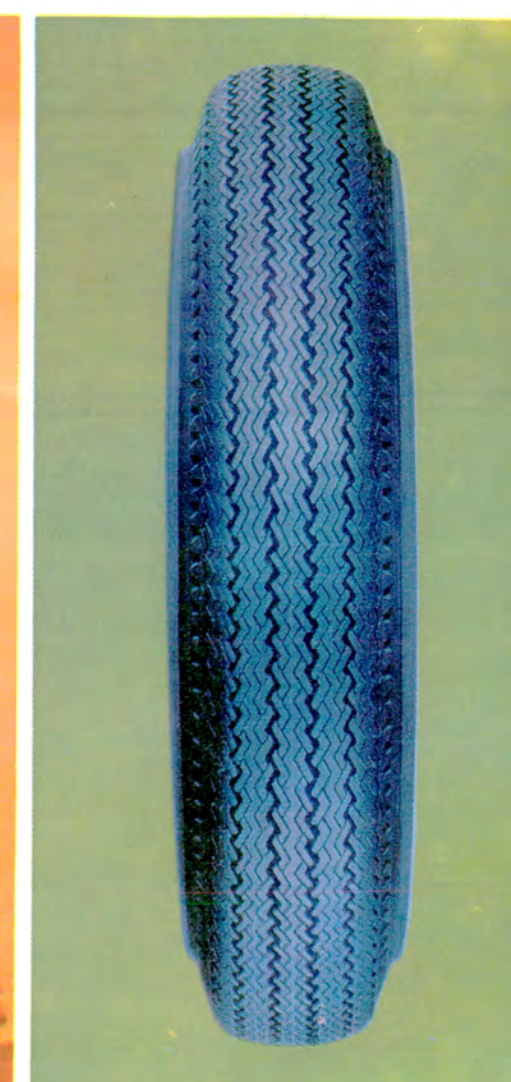
El nuevo diseño de hombro redondo, que prolonga la banda a los costados...



...pone tracción positiva en los virajes, afirma el coche, quita el rechinar.



Y para extra kilometraje y total protección, la G8 está hecha con caucho Tufsyn.



La Super-Cushion G8 de Goodyear es un tipo mejor y más seguro de cubierta.

La nueva Super-Cushion G8 de Goodyear es una cubierta extraordinaria. Totalmente más segura a velocidades elevadas. El diseño de hombro redondo da tracción extra en los virajes. Más seguridad. Mejor control de la marcha. El cordón 3-T de su armazón es el más fuerte que existe. El más seguro, también. Sólo Goodyear lo tiene. Y la

G8 está hecha con caucho Tufsyn, exclusivo de Goodyear. El más durable de todos los cauchos. Sólo la G8 ofrece tanto, y no cuesta más. Vea al revendedor Goodyear. Es fácil manejar con confianza... sobre cubiertas Goodyear.



HAGA TURISMO CON AUTO CLUB



Sector de la calle central
de San Martín de los Andes,
entrada natural al Parque Nacional Lanín,
a orillas del hermoso lago Lácar.

Las provincias de Río Negro y Neuquén conforman una de las regiones más hermosas de nuestro país. Surcadas por los ríos Neuquén, Limay y Negro, atesoran un paisaje deslumbrante y múltiple. Su fama ha trascendido nuestras fronteras y su zona lacustre es actualmente conocida como uno de los centros turísticos más atractivos del mundo.

Partes de estas provincias, en esa extraña diversidad de panoramas, presentan extensas planicies áridas; pero a poco de andar, esa desolada visión se convierte en el maravilloso conjunto de bosques y montañas con centenares de lagos, ríos y arroyos de indescriptible belleza. Todo ello salpicado con ciudades y villas de coqueta apariencia y cuidadas construcciones de estilo nórdico convertidos en elementos del paisaje. Todo el sector cordillerano de Neuquén y Río Negro constituye un paisaje espectacular. Este prodigio de la naturaleza forma los parques nacionales de Lanín y Nahuel Huapi, y se halla separado de la zona montañosa por el de Laguna Blanca. De los diez parques nacionales que tiene el país, tres están en esa región.

Fuera de las citadas zonas, el alto valle del río Negro y la zona petrolífera de Neuquén constituyen la principal riqueza de esas provincias. Esta se verá acrecentada en grado sumo una vez concretada la construcción del complejo El Chocón-Cerro Colorado, que permitirá la conquista de inmensas superficies hoy estériles para la agricultura y producirá potencial eléctrico para la diversificación de

EN RÍO NEGRO Y NEUQUÉN LA NATURALEZA COBRA DIMENSIONES INSOSPECHADAS

*Hay infinita variedad
de paisajes en sus
deslumbrantes parques nacionales.*

Por GUSTAVO A. GUERRERO

Especial para AUTOCLUB

Fotos del autor

Ilustró Juan Olsina



explotaciones en regiones dotadas de inagotables fuentes de riquezas naturales.

Buenos caminos

La corriente turística hacia esas regiones se ha acrecentado, sobre la base de una buena política de promoción y una extensa red caminera en buen estado de conservación. Se puede llegar a todos los sectores de la actividad turística por una amplia red de caminos o por medio de embarcaciones que realizan excursiones en los distintos lagos de la región.

Desde Buenos Aires se puede viajar a las provincias de Río Negro y Neuquén por el camino de La Pampa, o por el de Bahía Blanca. Este último tiene como variantes principales seguir viaje a lo largo del río Negro o por San Antonio Oeste, lo que permitirá visitar los balnearios atlánticos de esa zona.

Desde Mendoza, por la ruta nacional N° 40, se puede llegar atravesando las zonas más hermosas de la región cordillerana. Todos estos caminos son objeto de especial atención por las direcciones de vialidad correspondientes, y la ruta 22, que une Bahía Blanca con Neuquén, está prácticamente pavimentada en toda su extensión y sólo falta habilitar algunos tramos, que en total no suman más de 170 kilómetros.

En la zona cordillerana, entre San Martín de los Andes y San Carlos de Bariloche, las variantes son tres: la ruta de los Siete Lagos, por el Paso del Córdoba y por la zona llana llamada Quemquemtrey. Esta última permanece abierta todo el año, no así las dos primeras, que suelen ser bloqueadas por la nieve.

La ruta más corta es la de la Pampa

Para viajar al lago Nahuel Huapi, punto de referencia obligado, la ruta más corta es la que cruza la provincia

de La Pampa y se une con la 22 en el alto valle del río Negro, a la altura de Chelforó. Significa una economía de más de cien kilómetros. En la parte no pavimentada de ese camino se han realizado mejoras complementarias entre El Carancho y Chelforó, y muy especialmente entre Puelches y La Japonesa. El tránsito se ha visto así considerablemente facilitado, y más aún con la inauguración en el curso del año último del magnífico motel y estación de servicio del Automóvil Club Argentino al pie de las sierras de Lihuel Calel, a mitad de camino dentro de la zona más desolada del itinerario. A ello cabe agregar que entre Buenos Aires-Santa Rosa-El Carancho el camino está pavimentado sin interrupción en una longitud de 765 kilómetros.

Cabe señalar, por último, la gran preocupación del Automóvil Club Argentino en la atención automovilística de todo el trayecto. Entre Buenos Aires y Neuquén, por Santa Rosa, sobre un recorrido de unos 1150 kilómetros, prestan su cooperación al viajero no menos de diez estaciones de servicio de la institución.

Los parques Nacionales

De los 2.250.000 hectáreas que suman los parques y reservas nacionales de nuestro país, 1.136.250 hectáreas, es decir, un poco más de la mitad, están en Neuquén y Río Negro.

Los parques nacionales están destinados a conservar la flora, la fauna, las bellezas naturales y las características físicas y climáticas en defensa de los intereses científicos y estéticos. Todos pueden ser visitados y se puede pernoctar en ellos, si existen comodidades o ambientes favorables para el camping.

PARQUE NACIONAL NAHUEL HUAPI: Este es el más extenso. Tiene una superficie de 785.000 hectáreas y el lago que le da nombre, de unos 56.000 hectáreas, mide 75 kilómetros de largo y su ancho llega a los 10

El transporte con bueyes es muy común en la zona cordillerana de Neuquén, donde se los utiliza para movilizar los grandes troncos que son enviados a los aserraderos. La escena corresponde al extremo occidental del lago Nonthue, en Hua Hum, del Parque Nacional Lanín.

kilómetros; su profundidad, no bien conocida aún, marcó en algunos sondeos 400 metros. En sus costas se levantan hermosas poblaciones, como San Carlos de Bariloche, Villa La Angostura, Llao Llao, y otras más pequeñas. En el centro del Nahuel Huapi se halla la isla Victoria, uno de los más hermosos lugares del parque donde llama la atención gran variedad de aves y mamíferos. Abundan allí los ciervos importados axis y dama, y por excepción su caza está permitida, pero sujeta a reglamentos.

La península Quetrihué, que se interna en el lago, ofrece al visitante sus prodigiosos bosques de arrayán, autóctono del lugar, que resulta inconfundible por su corteza color canela.

Puerto Blest está considerado como el punto del país donde más llueve: 3.000 milímetros por año. Posee una vegetación exuberante, destacándose el coihue. En el camino a Laguna Frías se puede ver un árbol de esa especie llamado "El Abuelo", de 680 años de edad y de más de 42 metros de altura. La Laguna Frías, de aguas color verde opalino es alimentada por los glaciares del Tronador. En su costa se encuentra el lugar llamado El Eco, porque los sonidos se repiten allí hasta siete veces con toda claridad.

También pertenece al parque Nahuel Huapi el lago Traful. Su desagüe del mismo nombre que vuelca sus aguas en el río Limay, es uno de los más visitados por ser considerado como el "paraíso de los pescadores". En un acantilado de la costa del Traful está El Mirador, desde el cual se tiene una visión impresionante del la-

go, cerros, bosques y de la cordillera de los Andes.

En el camino que conduce a los ventisqueros del Tronador, (3574 metros), se pasa por los hermosos lagos Gutiérrez y Mascardi, rodeados de apretada vegetación arbórea, y se llega también a la cascada Los Alerces.

El cerro Catedral es el centro de los deportes invernales del Parque. Sus canchas son comparables a las mejores de Europa y se encuentran a 2.000 metros de altura.

Es interesante visitar el "anfiteatro" del río Limay, y el Valle Encantado, que ofrece en sus cerros extrañas irregularidades que semejan castillos, trenes, figuras de personas y animales, siendo llamativos los llamados Dedo de Dios y Vasco Lechero.

PARQUE NACIONAL LANIN: Abarca este espectacular parque 395.000

hectáreas y debe su nombre al extinguido volcán cuya cumbre está cubierta por un casquete de nieve de varios metros de espesor. Son característicos de esta reserva los extensos bosques de araucarias o pehuen, de 30 a 40 metros de alto, de origen prehistórico. Muchos lagos hermean la región, como el Huechulafquen, Lacar, Hermoso, Lolog, Curruhué, Tromen Quilen, Norquincó, Rucachoroi y otros.

La principal población de la zona es San Martín de los Andes, en un profundo valle, con hermosa edificación en las orillas del lago Lacar.

PARQUE NACIONAL LAGUNA BLANCA: De 11.250 hectáreas, está situado a unos 30 kilómetros de Zapala. Fue creado con el propósito de proteger los cisnes de cuello negro, especie avícola de singular belleza que abunda mucho en la zona.

Variaciones del clima

El clima de la amplia faja cordillerana es frío en invierno y templado en verano, lo que varía según las altitudes. Es allí donde se concentra la actividad turística más importante, teniendo como centros las riberas de los lagos y ríos y los hermosos valles que descienden desde los Andes. Todas las

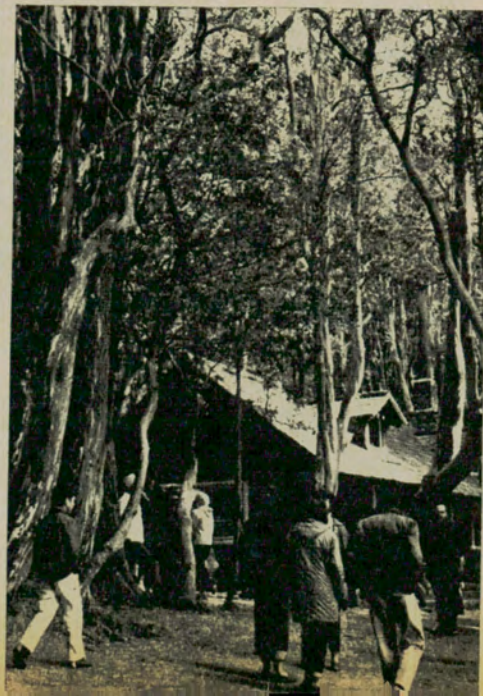
La importante estación de servicio del Automóvil Club Argentino de San Carlos de Bariloche, situada en la avenida Costanera y Goedecke, cumple una destacada labor en beneficio de los asociados y ofrece un completo asesoramiento sobre el turismo nacional y extranjero.



Arrayanes de la península de Quetruhue, en la cercanía de la hostería. Este bosque, único en el mundo, es uno de los mayores atractivos de los que visitan el Parque Nacional Nahuel Huapi.



Por el camino de los Siete Lagos, entre San Martín de los Andes y San Carlos de Bariloche, se pasa por uno de los más gratos lugares de la ruta entre los lagos Falkner y Villarino, donde se pescan magníficas truchas. Aquí vemos a un grupo de cabañas características, en la zona de Villarino.



PARA DARLE
UNA MANITO
EN 1965



AROS
PARA
PISTON

RAMCO

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

GOFFRE, CARBONE y CIA. S.A.R.L.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

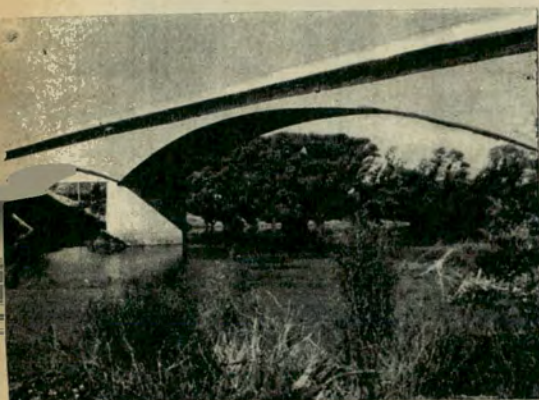
INDUSTRIA COMERCIAL TOCHMAN S. BLANCA MEMORIZAL DE SU PLATA

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

AGENTES EN TODO EL PAIS



Vista panorámica del conocido anfiteatro del río Limay, situado en el camino que va de San Carlos de Bariloche a Confluencia.



Puente sobre el río Negro, a la altura de la localidad de Choele Choele, que forma parte del valle, famoso por su extraordinaria producción agrícola.

estaciones del año tienen su atractivo. Aunque en verano las posibilidades son más amplias, el invierno ofrece, en cambio, una gama distinta de diversiones que culminan con la práctica de los deportes invernales.

Asimismo, las termas de Copahue, de extraordinario prestigio por la fama salutar de sus aguas, congrega, durante el verano una gran cantidad de turistas. Para viajar de Zapala a los baños de Copahue, distantes 196 kilómetros con caminos transitables sólo en verano, se deberá seguir las rutas 22 entre Zapala y Las Lajas, y luego la 231.

La Ciudad de Neuquén

Neuquén, capital provincial, es una ciudad progresista y de aspecto moderno. Es su zona continuación del Alto Valle con sus frondosas arboledas y montes frutales bañados por las aguas de los ríos Limay y Neuquén.

San Carlos de Bariloche

La ciudad de San Carlos de Bariloche, es el centro urbano más importante y puerta de entrada a la maravillosa región de los lagos.

Las típicas construcciones de madera y piedra con hermosos jardines y cercos de troncos caracterizan la población y sus alrededores.

El centro cívico es un conjunto de edificios de estilo nórdico que agrupa a las principales reparticiones oficiales y en el cual está ubicado el

Museo de la Patagonia, con once salas de exposición. En la torre del edificio municipal, el reloj, al dar las campanadas del mediodía, abre una puerta por la que salen las figuras representativas del indio, el misionero, el conquistador y el labrador.

A unos 25 kilómetros están las penínsulas de Llao Llao y San Pedro, que concentran una serie de singulares atractivos y bellezas naturales.

El Bolsón

El Bolsón, pintoresco pueblo, enclavado al pie del cerro Piltriquitrón, es uno de los lugares privilegiados de la provincia de Río Negro.

A 19 kilómetros se encuentra Lago Puelo, en Chubut, reserva nacional que sorprende por el característico color verde de sus aguas y los abundantes salmónidos que lo pueblan. A catorce kilómetros de El Bolsón se halla Mallín Ahogado, importante zona rural, en la que se puede visitar la cascada del río del Medio; se pescan truchas en ese curso y en el río Azul.

La Ciudad de Viedma

La capital de Río Negro, separada de Carmen de Patagones por el río Negro, tiene una población de 9.000 habitantes. Es frecuentado su balneario El Cóndor, a unos 30 kilómetros, y en la zona atlántica es interesante visitar el paraje La Lobería, a 50 kilómetros de esa ciudad, donde existe una numerosa colonia de lobos marinos.

San Antonio Oeste

Situado sobre la costa atlántica, San Antonio Oeste es un nudo caminero de gran actividad y principal puerto de la provincia de Río Negro. En las cercanías está la playa La Marea, considerada como una de las mejores del sur argentino. A unos 15 kilómetros está el balneario Las Grutas, rodeado de pintorescos acantilados.

Zona Alto del Valle

El denominado Alto Valle se extiende a lo largo del río Negro y parte del Neuquén, entre Cinco Saltos y Villa Regina, sobre una distancia de unos 100 kilómetros. Esta zona es la más importante para la economía de la región, con el centro urbano de General Roca. Grandes bodegas y establecimientos que industrializan, con modernos sistemas, la producción frutícola de la zona.

La importancia del Alto Valle está corroborada por la concentración de cerca de 100.000 habitantes en diversas poblaciones y numerosas colonias, con uno de los más altos índices de densidad del país.

Contribuciones del Automóvil Club Argentino

Diez estaciones del Automóvil Club Argentino disponen de auxilios mecánicos, que ofrecen a los viajeros una seguridad que los animará a afrontar el extenso viaje. Esas estaciones que cuentan con camiones de auxilio, son las Santa Rosa (La Pampa), Lihuel Calel, Río Colorado, Choele Choele, Piedra del Águila, San Martín de los



Puente colgante sobre el cauce del río de Los Cántaros, en la zona de Puerto Blest, en el Parque Nacional Nahuel Huapi.

Andes, Confluencia - Trafal, Neuquén, San Carlos de Bariloche y El Bolsón.

En los distintos recorridos que damos a continuación, realizados por personal de AUTOCLUB, están señaladas esas estaciones y también otras del Automóvil Club Argentino que existen a lo largo de las distintas rutas que, desde la Capital Federal nos unen con las provincias de Río Negro y Neuquén.

ITINERARIO Nº 1: BUENOS AIRES - SANTA ROSA - NEUQUEN

Este recorrido, que tiene una extensión de 1.143 kilómetros, sólo tiene 259 kilómetros no pavimentados. La salida de la ciudad de Buenos Aires se efectuará por la ruta nacional Nº 7, desde Plaza del Congreso, por la avenida Rivadavia hacia el oeste. Se pasará por la estación de servicio de Flores del Automóvil Club Argentino y en el kilómetro 12 se cruzará la avenida General Paz y se seguirá de acuerdo con este detalle:

- 21,6 MORON. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino, en avenida Rivadavia y San Martín. T. E. 629 - 7137.
- 62,1 Estación caminera (Tel. 3) y campo de recreo del Automóvil Club Argentino (Tel. 46). Restaurante.
- 65 LUJAN. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Desde aquí se adoptará la ruta nacional Nº 5.
- 94 Paso a nivel.
- 100 MERCEDES. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Calle 29, esquina 16. T. E. 2525. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 109 Puente Cañada.
- 114 Puente arroyo Los Ranchos.
- 125 Puente arroyo Las Saladas.



El Parque Nacional Lago Puelo (anexo) al cual se llega desde El Bolsón, ofrece los atractivos de su belleza panorámica y de su pesca.



Edificio de la Municipalidad de Junín de los Andes, puerta de entrada al lago Huechulafquen, del Parque Nacional Lanín.

- 126 SUIPACHA. (Acceso).
- 145 GOROSTIAGA. Estación de servicio. Restaurante.
- 146 Paso a nivel.
- 156 CHIVILCOY. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 159.3 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 3822. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 164 Puente arroyo Lagos.
- 174,6 Cruce ruta provincial Nº 51.
- 189,6 ALBERTI (acceso). Estación adherida al Automóvil Club Argentino, en Uriburu y 10 de Julio. Tel. 49.
- 192 Puente río Salado.
- 197,5 LARREA. (Acceso).
- 202,5 MECHITA. (Acceso).
- 204,5 Puente arroyo Saladillo.
- 208 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 210 BRAGADO. (Acceso). Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino. Tel. 70.
- 214,5 Bar.
- 230 OLASCOAGA. (Acceso). Estación de servicio. Gomería.
- 244,5 Descanso El Fogón.
- 245 Acceso a Dennehy.
- 259,2 Paso a nivel.
- 263 NUEVE DE JULIO. (Acceso). Empalme camino pavimentado a Bolívar.
- 265,3 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 294. Restaurante.
- 267 Estación de servicio. Gomería.
- 270 Paso a nivel.
- 312,1 CARLOS CASARES. (Acceso). Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino, en 9 de Julio y B. de Yrigoyen. Tel. 108. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 319 Acceso a Hirsch y Smith.
- 353 Descanso El Palenque.
- 356 Almacén.
- 365 Cruce ruta nacional Nº 226. Estación de servicio.
- 366 PEHUAJO. (Acceso). Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino, en General Mitre y Teniente

- Zanni. Tel. 267. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera.
- 371 Paso a nivel.
- 383 Estación Madero. (Acceso). Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 397 Paso a nivel.
- 446 TRENQUE LAUQUEN. (Acceso). Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino.
- 449 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 451,5 Cruce con la ruta nacional Nº 33.
- 459 Estación La Zanja.
- 464 Paso a nivel.
- 495,9 PELLEGRINI. (Acceso).
- 520,7 Límite provincial Buenos Aires - La Pampa.
- 524 CATRILO. Estación de servicio.
- 525 Cruce con ruta provincial Nº 1.
- 526,8 Paso a nivel.
- 544 LONQUIMAY. Nafta.
- 556 LA GLORIA. Nafta.
- 565 URIBURU. Restaurante. Cruce con la

- ruta a General Pico.
- 581 ANGUIL. Nafta.
- 603 Autódromo de Santa Rosa.
- 605 Tiro Federal.
- 608 SANTA ROSA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida San Martín y Coronel Gil. Tel. 435. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Desde la capital de La Pampa adoptaremos la ruta nacional Nº 35, con salida por la avenida Pedro O. Luro.
- 629 Empalme con la ruta provincial Nº 13.
- 639 Empalme camino a Naico.
- 641 Laguna Parque Luro.
- 654 ATALIVA ROCA.
- 664 Cruce con la ruta provincial Nº 14, de Doblas a Quehué.
- 683 Lugar con agua potable.
- 684 VALLE ARGENTINO. Empalme con la ruta nacional Nº 152, que seguiremos hasta Chelforó. Tomar hacia la derecha.
- 709 Camino pavimentado a Utracán.
- 713 GENERAL ACHA. (Acceso). Estación

Peletería SuiPacha

SELLO DE SUPREMA ELEGANCIA

DESDE 1917 CASI CINCUENTA AÑOS. OFRECIENDO A LAS FAMILIAS ARGENTINAS. CALIDAD Y HONESTIDAD EN PIELES. TAPADOS. SACONES. CAPAS-ESTOLAS, ETC.

VISON - ASTRAKAN LOBO - LEOPARDO - NUTRIA - ETC.

SOLICITE SU CUENTA PERSONAL



FERRI PROPAGANDA

PELETERIA SUIPACHA

SUIPACHA 438. BS. AS.
TE. 35-1372

- de servicio adherida al Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería.
- 716 Paso a nivel.
- 744 LA LONJA.
- 755 EL CARANCHO. Empalme con la ruta provincial Nº 21, a Chacharramendi. Tomar hacia la izquierda.
- 764 Puesto de vialidad. Termina el pavimento.
- 811 Acceso a La Asturiana.
- 836 LIHUEL CALEL. Estación de servicio y motel del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Gomería. Restaurante.
- 869 PUELCHES. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 921 La Vasconia.
- 958 LA JAPONESA.
- 958,1 Puente sobre el río Colorado. Límite provincial La Pampa - Río Negro.
- 998 Empalme con la ruta nacional Nº 22, que seguiremos en dirección hacia General Roca y Neuquén.
- 999 CHELFORO. Bar.
- 1023 Se inicia el camino pavimentado hasta Neuquén.
- 1039 CHICHINALES. Estación de servicio. Auxilio mecánico. Gomería. Restaurante.
- 1051 VILLA REGINA. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino, en avenida Italia y General Paz. Tel. 210. Taller mecánico. Gomería.
- 1058 Acceso a estación General Enrique Godoy.
- 1072 Acceso a Estación Mainqué.
- 1078 Acceso a estación Cervantes. Almacén.
- 1087 Restaurante.
- 1092 Acceso a estación Padre A. Stefenelli. (2 Km.). Almacén.
- 1096 GENERAL ROCA. (Acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería.
- 1101 Acceso a estación Coronel J. J. Gómez.
- 1109 Acceso a estación Comandante M. Guerrico.
- 1119 Acceso a ALLEN. Estación de servicio.
- 1133 Almacén.
- 1135 Acceso a CIPOLLETTI. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 1137 Acceso a Cinco Saltos.
- 1138 Cruce del río Neuquén. Límite provincial de Río Negro y Neuquén.
- 1143 NEUQUEN. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Boulevard 25 de Mayo esquina Rivadavia. Tel. 11. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

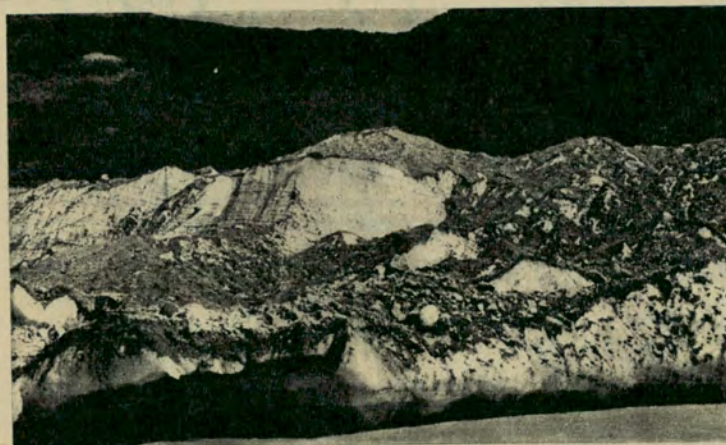
ITINERARIO Nº 2 - BUENOS AIRES - TRES ARROYOS - BAHIA BLANCA

La ruta nacional Nº 3, que compone íntegramente este recorrido, cruza en diagonal la provincia de Buenos Aires y cuenta con amplios recursos en todo su desarrollo. Desde Plaza del Congreso se seguirá por las avenidas Rivadavia y Juan Bautista Alberdi hasta traspasar la avenida General Paz, donde la ruta Nº 3 lleva el nombre de Provincias Unidas.

- 0 Km. Plaza del Congreso.
- 14 Cruce avenida General Paz.
- 62 Empalme ruta nacional Nº 205. Seguir la Nº 3 hacia la izquierda.
- 63 Acceso a CAÑUELAS. Empalme con la ruta nacional Nº 205. Seguir a la izquierda la ruta Nº 3.
- 63 Acceso a CAÑUELAS (3 Km.). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera.
- 67 Cruce camino provincial Nº 6, de San Vicente a Cañuelas.
- 100 Paso a nivel.
- 109 SAN MIGUEL DEL MONTE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Cruce con la ruta nacional Nº 215, a Coronel Brandsen y cruce con la ruta provincial Nº 41, de Lobos a General Paz.
- 135 Puente sobre el río Salado (angosto).
- 143 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Bar. Acceso a Gorchs (9 Km.).
- 185 Paso a nivel.
- 187 Acceso a Las Flores (2 Km.). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera. Dos puentes angostos.
- 193 Aeródromo.
- 197 Acceso a estación Plaza Montero (6 Km.). Paso a nivel.
- 242 CACHARI. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 294 Estación caminera del Automóvil Club



A muy temprana hora de la mañana un grupo de turistas espera en Puerto Pañuelo la llegada del "Modesta Victoria", que hará la travesía del Nahuel Huapi, hacia la Isla Victoria o Puerto Blest.



Un sector de los llamados Ventisqueros Negros del Tronador. En el momento de obtener la foto, los frentes de hielo estaban plateados por efectos de una persistente llovizna. Pasado el meteoro, los frentes de esos ventisqueros vuelven a tomar el extraño color de la hulla.

- Argentino. Tel. 4426. Acceso a Azul.
- 297 Policía caminera.
- 299 Acceso a AZUL (3 Km.). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 302 Paso a nivel.
- 307 Cruce con la ruta nacional Nº 226 (Tandil - Olavarría). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 311 Puente angosto.
- 330 Puente arroyo Videla (angosto).
- 356 Paso a nivel.
- 361 Paso a nivel.
- 362 CHILLAR. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 364 Paso a nivel.
- 400 JUAREZ (6 Km.). Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 12.
- 402 Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 417 Puente arroyo Pescado Castigado.
- 450 GONZALEZ CHAVEZ (1,6 Km.). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 482 Paso a nivel. Acceso a Barrow (6 Km.).
- 490 Puente 2º brazo del Tres Arroyos.
- 493 TRES ARROYOS. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino, en Sarmiento y 1810. Tel. 857/1481. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Cruce ruta Nº 228.
- 494 Acceso a TRES ARROYOS. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 495 Puente tercer brazo del arroyo Claro-Mecó o Tres Arroyos.
- 496 Estación de servicio. Gomería. Bar.

- 512 Paso a nivel.
- 515 Acceso a Cascallares (2 km.).
- 516 Acceso a Copetonas (34 km.) y al Balneario. Océano (62 km.).
- 520 Nafta. Bar.
- 530 Acceso a Copetonas (24 km.) y al Balneario Océano (52 km.).
- 532 Puente río Quequén Salado.
- 536 Puente arroyo Indio Rico (angosto).
- 538 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 1. Acceso a la localidad de Oriente (22 km.) y al balneario de Oriente (44 km.). Acceso a Irene.
- 560 Puente arroyo Los Gauchos. Bar.
- 581 Acceso a Gulsasola (4 km.).
- 586 Paso a nivel.
- 589 Bar.
- 593 CORONEL DORREGO. (Acceso, 3 km.). Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino en Boulevard República y 9.
- 599 Bifurcación camino.
- 601 Puente arroyo Las Mostazas (angosto).
- 606 Acceso al balneario Monte Hermoso (25 km.). Estación de servicio. Bar.
- 607 Camino de acceso al balneario Pehuén-Có (40 km.).
- 613 Puente Cañada de los Leones (angosto).
- 617 Nafta. Bar. Acceso a San Román (4 km.). Acceso a Pehuén-Co (36 km.).
- 633 Nafta | Gomería. Restaurante.
- 634 Paraje Las Oscuras.
- 635 Puente río Sauce Grande. Bar.
- 635,5 Acceso al balneario Pehuén-Có (37 km.).
- 645 Cruce con ruta Nº 249.
- 647 Paso a nivel. Acceso a Bajo Hondo (7 km.).



Vista del pequeño puerto del lago chileno Pirehueico, al cual se llega desde Hua Hum, en el confín argentino.

- 18. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Se inicia una zona con gran cantidad de molinos de viento.
- 60 Acceso a N. Levalle. Paso a nivel.
- 63 Paso a nivel.
- 79 Estación de servicio.
- 85 Acceso a Algarrobo. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 106 Límite provincial Buenos Aires - La Pampa.
- 150 Empalme camino de enlace a Ruta Nacional N° 3.
- 168 Cruce con ruta provincial N° 2.
- 171 RIO COLORADO. Puente río Colorado. Estación Caminera del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 174 Se inicia un tramo de camino pavimentado, no habilitado aún, de 131 kilómetros hasta Choele Choele que acortará en más de 35 kilómetros el actual camino enripiado.
- 186 Estación coronel Eugenio del Busto.
- 187 Policía caminera.
- 214 Juan de Garay. Almacén. Nafta. Paso a nivel.
- 237 Acceso a dique Andersen, en el río Colorado.
- 249 Estación Pichi Mahuida. Almacén. Camino a Chuchillo-Có por ruta provincial N° 4.
- 279 Estación Fortín Uno. Almacén.
- 312 Estación Benjamín Zorrilla.
- 329 Estación kilómetro 967.
- 338 Se reanuda el pavimento hasta Neuquén.
- 340 CHOELE CHOEL. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Empalme con la ruta nacional N° 250 a General Conesa y Valcheta. Acceso por puente a la isla Choele Choele Grande y a las poblaciones de Lamarque, Luis Beltrán y Pomona. Seguiremos hacia la izquierda la ruta nacional N° 22.
- 345 Acceso al monumento a Roca.

- 650 Paso a nivel. Acceso a Paso Mayor y Coronel Pringles.
- 685 BAHIA BLANCA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Chiclana y Fitz Roy. Tel. 3-2647 y auxilio mecánico: 2-5050.

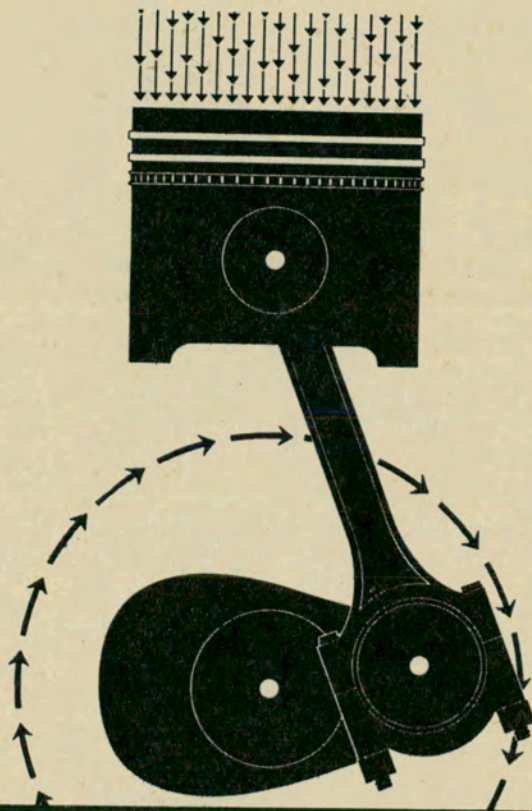
ITINERARIO N° 3

BAHIA BLANCA - NEUQUEN

De los 566 kilómetros de este itinerario correspondientes a la ruta nacional N° 22, alrededor de 400 están pavimentados y el resto en construcción acelerada, al extremo que se cree que en los próximos meses estará totalmente terminada. Esta ruta cruza toda la zona del valle de Río Negro. Como los mojones no corresponden a la realidad de las distancias, como consecuencia de las rectificaciones sufridas por el camino, utilizaremos el cuenta-kilómetro de nuestro auto, en forma aproximada.

- 0 Km. BAHIA BLANCA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Chiclana y Fitz Roy. Tel. 3-2647 y auxilio mecánico: 2-5050.
- 5 Paso a nivel. Bifurcación rutas 22 y 3 con 33. Seguir la 22.
- 7 Estación de servicio. Restaurante.
- 8 Acceso a General Cerri (4 km.).
- 9 Paso a nivel.
- 10 Puente arroyo Saladillo de García.
- 15 Almacén. Nafta.
- 16 Puentes arroyo Sauce Chico.
- 17 Salitral de la Vidriera.
- 25 Empalme con la ruta nacional N° 3. Seguir la 22 hacia la derecha.
- 32 ARGERICH. Almacén. Bar.
- 45 MEDANOS. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino. Tel.

PERFECTA COMPRESION



JUEGO DE AROS

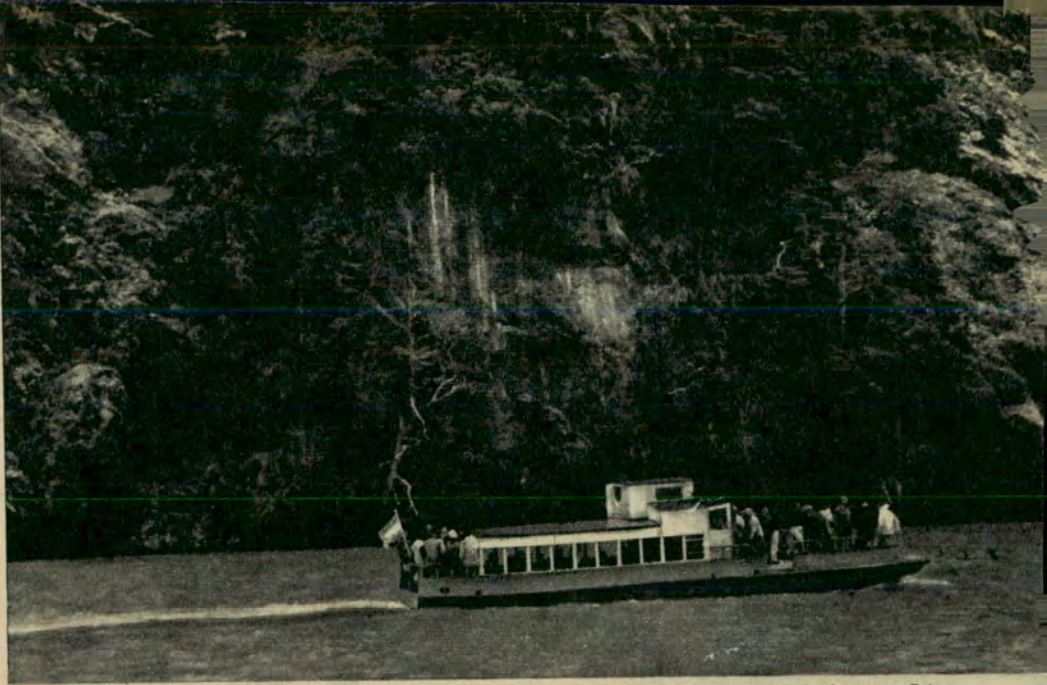
PERFECT CIRCLE

NADA MAS QUE
LO MEJOR PARA SU MOTOR

COMPRE TODOS LOS AROS QUE NECESITA AL DISTRIBUIDOR PERFECT CIRCLE DE SU ZONA.



Muelle del lago Mascardi a la altura del Hotel Tronador, en el camino al cerro de este último nombre.



La Pared del Eco, en la Laguna Frías, cerca de Puerto Alegre. Tiene la particularidad de repetir hasta seis veces los sonidos que se emiten en esa zona.

- 351 Paso a nivel.
- 352 DARWIN. Almacén. Bar.
- 372 Acceso a Coronel Belisle. Almacén.
- 389 CHIMPAY. Nafta. Taller mecánico. Gomería.
- 423 Empalme con la ruta nacional Nº 152 a Santa Rosa (La Pampa), por la Japonesa y Lihuel Calef.
- 424 Chelforo. Almacén. Bar.
- 461 Acceso a CHICHINALES. Estación de servicio. Auxilio mecánico. Gomería. Restaurante.
- 476 VILLA REGINA. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino, en avenida Italia y General Paz. Tel. 210. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 522 GENERAL ROCA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 562 Puente río Neuquén. Límite provincial Río Negro-Neuquén.
- 568 NEUQUEN. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Boulevard 25 de Mayo y Rivadavia. Tel. 11. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

ITINERARIO Nº 4 NEUQUEN - ZAPALA

Este tramo de 185 kilómetros, distancia que será rectificadada una vez completada la pavimentación total, atraviesa la zona central de los ricos yacimientos petrolíferos de Neuquén y al llegar a Cerro Bandera se tiene la primera visión de las altas cumbres de la cordillera de los Andes. Las distancias las indicaremos en forma aproximada por el cuentakilómetros de nuestro auto.

- 0 km. NEUQUEN. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino Tel. 131. Camino pavimentado hasta Cerro Bandera y luego en construcción con varios tramos habilitados. Se cree que estará listo en los próximos meses.
- 9 Colonia Valentina.
- 15 PLOTTIER. Nafta. Taller mecánico. Bar.
- 35 SENILLOSA. Nafta. Almacén.
- 52 Arroyitos. Empalme con la ruta nacional Nº 237. Seguir la 22, hacia la derecha.
- 86 Acceso a Challacó. Campamento parque de YPF.
- 106/09 PLAZA HUINCUL. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 111 CUTRAL-CO. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino. Bar. Almacén.
- 131 Cerro Bandera.
- 136 Yacimiento Cerro Bandera.
- 185 ZAPALA. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino. Tel. 85. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

ITINERARIO Nº 5: NEUQUEN - PASO FLORES - SAN CARLOS DE BARILOCHE

Es este el camino de mayor porvenir hacia los lagos, una vez construido el embalse de El Chocón y construidos los puentes so-

bre el río Limay. Actualmente tiene una extensión de 474 kilómetros y dos cruces en balsa. En su parte final cruza los monumentos naturales que son el Valle Encantado y el Anfiteatro del río Limay.

- 0 km. NEUQUEN. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Boulevard 25 de Mayo y Rivadavia. Tel. 11. Se saldrá de Neuquén por la ruta nacional Nº 22 hasta Arroyito Challacó. 7 Colonia Valentina.
- 55 ARROYITOS. Empalme con la ruta nacional Nº 237, que seguiremos hacia Paso Flores.
- 128 Puente angosto, arroyo Picún Leufú.
- 138 Nafta. Almacén.
- 242 PIEDRA DEL AGUILA. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Restaurante.
- 268 Caserío.
- 270 Seguir la ruta de la izquierda.
- 287 Estancia Achico.
- 318 PASO LIMAY. Balsa de la Dirección Nacional de Vialidad para el cruce gratuito del río Limay. Funciona con el siguiente horario: del 1º de octubre al 31 de marzo, de 5 a 22 y del 1º de abril al 30 de setiembre, de 8,30 a 20.
- 339 PASO FLORES. Almacén. Balsa de la Dirección Nacional de Vialidad para el paso gratuito del río Limay. Funciona con el siguiente horario: Verano de 5 a 22 e invierno de 8 a 20.
Cruzado el río Limay, se sigue un trecho de 17 kilómetros hasta la Pampa de Alicura, por la ruta combinada 40/237 para seguir luego por esta última hacia la izquierda.
- 369 En este sector cruzan la ruta numerosos guardaguanados.
- 370 Paso Miranda.
- 378 Vado.
- 382 Puente angosto.
- 388 Vado.
- 400 Empalme con ruta complementaria "d", a San Martín de los Andes. Puente río Traful.
- 401 CONFLUENCIA-TRAFUL. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera. Acceso a Traful por ruta "e".
- 405 VALLE ENCANTADO.
- 413/428 Puentes de numerosos arroyos afluentes del río Limay.
- 436 ANFITEATRO del río Limay.
- 454 Nahuel Huapi. Puente río Limay. Límite provincial Río Negro - Neuquén.
- 456 Acceso a Pilcaniyeu.
- 458 Puente río Nirihuaú.
- 474 SAN CARLOS DE BARILOCHE. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida Costanera y Otto Goedeke. Tel. 3001.

ITINERARIO Nº 6 ZAPALA - SAN MARTIN DE LOS ANDES

Interesantes perspectivas ofrece este tramo que en su desarrollo nos acerca a los parques nacionales Lanín y Laguna Blanca, pasando por Catán Lil y Junín de los Andes.

- 0 km. ZAPALA. Estación de servicio del

- Automóvil Club Argentino (adherida). Tel. 85. Para seguir hacia Junín de los Andes y San Martín de los Andes, adoptarse la ruta nacional Nº 40.
- 10 Cruce con ruta complementaria "c".
- 12 Acceso al Parque Nacional Laguna Blanca (25 km.).
- 47 Puente río Picún Leufú.
- 58 Aguada El Overo. Almacén.
- 127 Almacén.
- 131 Empalme camino a Las Coloradas.
- 134 CATAN LIL.
- 159 San Ignacio. Almacén. Nafta.
- 170 Empalme con la ruta complementaria "d", que adoptaremos a la izquierda, hacia Junín de los Andes.
- 177 Puente río Aluminé. Una sola mano.
- 186 Puente angosto.
- 192 Vado.
- 205 Puente río Chimehuín.
- 206 Aeródromo.
- 208 JUNIN DE LOS ANDES. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino de acceso al lago Huechulafquen, del Parque Nacional Lanín.
- 212 Doble puente río Curruhué.
- 221 Puente río Quilquihué. Empalme camino a Collón Cura. Seguir hacia la derecha.
- 230 Arroyo: Chapelcó Grande.
- 231 Puente de una sola mano.
- 235 Puente arroyo Chapelcó Chico (una mano).
- 239 Faldeo en bajada.
- 240 Vega Maipú. Almacén.
- 243 Puente angosto.
- 244 Villa Vega San Martín. Barrio Chapelcó.
- 244,5 Villa La Cascada.
- 248 Acceso al lago Lolog. Puente angosto.
- 251 SAN MARTIN DE LOS ANDES. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso al Parque Nacional Lanín.

ITINERARIO Nº 7 ZAPALA - SAN MARTIN DE LOS ANDES (Por Laguna Blanca)

Los que viajen hacia San Martín de los Andes y deseen conocer el Parque Nacional Laguna Blanca, famoso por su reserva de cisnes de cuello negro, podrán optar por el itinerario anterior. Es decir, entrar los 25 kilómetros hasta ese parque y luego regresar a la ruta 40 para seguir viaje a San Martín de los Andes. El itinerario que sigue hacia San Martín de los Andes desde Laguna Blanca por Las Coloradas es impracticable para coches de paseo, por los numerosos y profundos vados que lo cortan, especialmente los dos vados del río Catán Lil, cuyo curso exige puentes o balsas para cruzarlos. Por dicha causa no es aconsejable este itinerario que damos a título informativo, con el desarrollo de la ruta de acuerdo con los registros de nuestro auto.

- 0 km. ZAPALA.
- 10 Acceso al Parque Nacional Laguna Blanca, por ruta provincial N° 104.
- 35 PARQUE NACIONAL LAGUNA BLANCA. En el extremo sur se pueden observar varios centenarios de cisnes de cuello negro, además de otras aves, entre las que sobresalen por su número los flamencos, bandurrias y teros.
- 44 Vado doble del río Nirecú.
- 51 Vado río Picún Leufú (profundo).
- 52 Picún Leufú. Almacén. Se inicia un tramo de camino sinuoso, con pendientes y cornisas.
- 72 Vado y puente angosto.
- 75 Puente angosto, arroyo Liao Liao.
- 80 Espinazo del Zorro. Caserío. Almacén.
- 81 Vado del arroyo Liao Liao.
- 100 Vado profundo y ancho del río Catan Lil.

Uno de los lagos más interesantes para las actividades de la pesca, es el lago Meliquina del Parque Nacional Lanín.



- 101 Empalme camino a Rahue. Puesto de Gendarmería.
- 102 Serie de vados.
- 103 Bifurcación con ruta provincial N° 20, a través del puente, sobre el Catan Lil en Fortín 1° de Mayo. Seguir al frente hacia Las Coloradas.
- 110 Rincón del Peral.
- 121 Las Coloradas. Almacén.
- 129 Vado profundo del río Catan Lil.
- 142 Empalme con la ruta nacional N° 40.
- 145 Catan Lil. Desde aquí se sigue el itinerario anterior hasta San Martín de los Andes.
- 262 SAN MARTIN DE LOS ANDES.

ITINERARIO N° 8
SAN MARTIN DE LOS ANDES - VILLA LA ANGOSTURA - SAN CARLOS DE BARILOCHE

Este tramo es uno de los más atractivos que nos llevan al lago Nahuel Huapí. Es el llamado Camino de los Siete Lagos, pero en su curso se observan muchos más, todos de singular belleza y particularidades que los destacan en forma individual, tanto por el color de sus aguas como por los montes o bosques que lo rodean. Los más importantes son el Lacar, Hermoso, Villarino, Falkner, Trafal, Correntoso y Nahuel Huapí. Este recorrido de más de doscientos kilómetros lo indicaremos de acuerdo con el registro de nuestro auto.

- 0 km. SAN MARTIN DE LOS ANDES. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Se inicia el viaje a San Carlos de Bariloche por la ruta complementaria "d".
- 2 Subida a la cuesta Fernán Félix de Amador.
- 3 Mirador del Lago Lacar y San Martín de los Andes.
- 6 Acceso a Quila Quina.
- 10 Vado arroyo Pil.
- 15 Puente arroyo Partido. División natural de las aguas del Atlántico y el Pacífico.
- 22 Puente arroyo, Culebra y Cañadón del Culebra.
- 26 Empalme con la ruta "d" que seguiremos hacia la derecha.
- 27 Puente río Hermoso. Una sola mano.
- 29 Lago Machónico.
- 32 Acceso a Lago Hermoso. Nafta. Almacén. Restaurante.
- 37 Laguna Pudu Pudu.
- 43 Entrada norte al Parque Nacional Nahuel Huapí.
- 49 Lago Falkner.
- 51 Lago Villarino. Hostería. Restaurante.
- 52 Puente angosto.
- 63 Acceso a Pichi Trafal, sobre la costa del lago Trafal.
- 64 Hostería.
- 84 Empalme con la ruta complementaria "1". Seguiremos por la "j" hacia la derecha. Desde este punto se puede seguir hacia la izquierda en dirección a

Sector del paraje denominado Puerto Canoa, en el Lago Huechulafquen, uno de los que mayor cantidad de acampantes reúne durante los meses de verano.

- Villa Trafal (25 km.) a confluencia (60 km.) y San Carlos de Bariloche (132 kilómetros).
- 90 Puente arroyo Neuquén.
- 91 Puente arroyo Peña.
- 91,5 Puente arroyo Cler-Clo.
- 92 Puente arroyo Mañú.
- 92,5 Puente arroyo los Maquis.
- 93 Lago Correntoso y puente arroyo La Cantera.
- 94 Acceso al Lago Espejo Chico.
- 95 Ruca Malen. Hostería.
- 98 Lago Briley Willis y puente.
- 100 Laguna Buñines.
- 101 Lago Espejo.
- 106 Puente arroyo Arrayán.
- 107 Puente arroyo Caicucó. Acceso a Rincón del Espejo.

(Continúa en la pág. 118)

Vista del Lago Nonthue, continuación del Lácar. Vemos el muelle de Hua Hum y las embarcaciones que hacen el recorrido desde San Martín de los Andes.



LANZANI Y GHIOTTI

LA CASA DEL AMORTIGUADOR

"25 años en la especialidad"

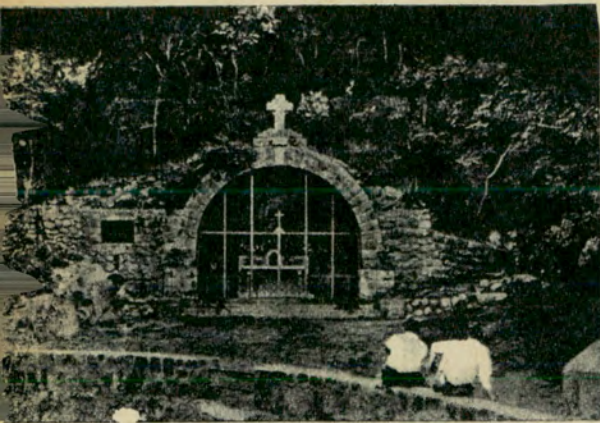
- TREN DELANTERO
- AMORTIGUADORES
- DIRECCION
- FRENOS

- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- CAJA DE DIRECCION
- EMBRAGUE



Adm. T. E. 89 - 2357
Playa 89 - 3224
Taller 89 - 3582

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400



El día 15 de agosto se recuerda especialmente a la Virgen de la Montaña, la que también en el resto del año recibe el homenaje popular.

LA perla del sud de Salta, el paraíso norteño, se encuentra distante 178 kms. de Salta y se llama Rosario de la Frontera. A sólo 8 kilómetros de esta ciudad se encuentran en el lugar llamado Aguas Calientes, las muy concurridas y bien valoradas fuentes termales, cuyas aguas, conocidas mundialmente, poseen un gran valor terapéutico. Surgen en medio de una exuberante vegetación, a una temperatura que oscila entre los 25° y 99° C, siendo especialmente indicadas para la curación del reumatismo, neuralgias, hipertensión arterial, enfermedades del hígado, etcétera.

Una hermosa ruta pavimentada enmarcada en una gigantesca arboleda, lleva al Hotel Termas. El paisaje que circunda a este centro turístico es un deleite para los pasajeros que lo visitan. El Hotel Termas de Rosario de la Frontera se halla enclavado al pie de los cerros escarpados, de los que brotan aguas

UN RINCON DE ETERNA PRIMAVERA

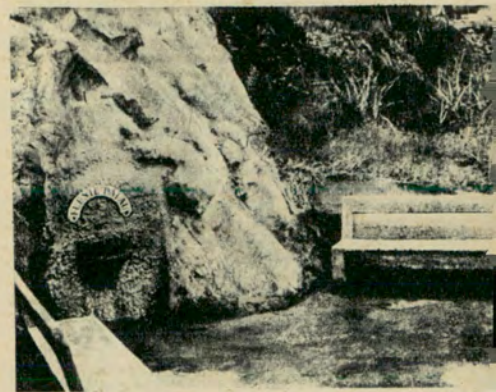
*Rosario de la Frontera
brinda
acogedor
recibimiento
a los turistas*

Por
LAURA EDITH PIORNO

Para *AUTOCLUB*

termales sulfurosas, radiactivas, ferruginosas y silicosas, y también aguas minerales para la mesa.

Los turistas amantes del deporte encuentran en el hotel canchas de golf, bochas o tennis. En los días estivales, la pileta de natación, única en el país con aguas termales,



Fuentes termales que le han dado prestigio internacional, hacen de Rosario de la Frontera un lugar de alto valor terapéutico.

es visitada por numerosos amantes de ese deporte.

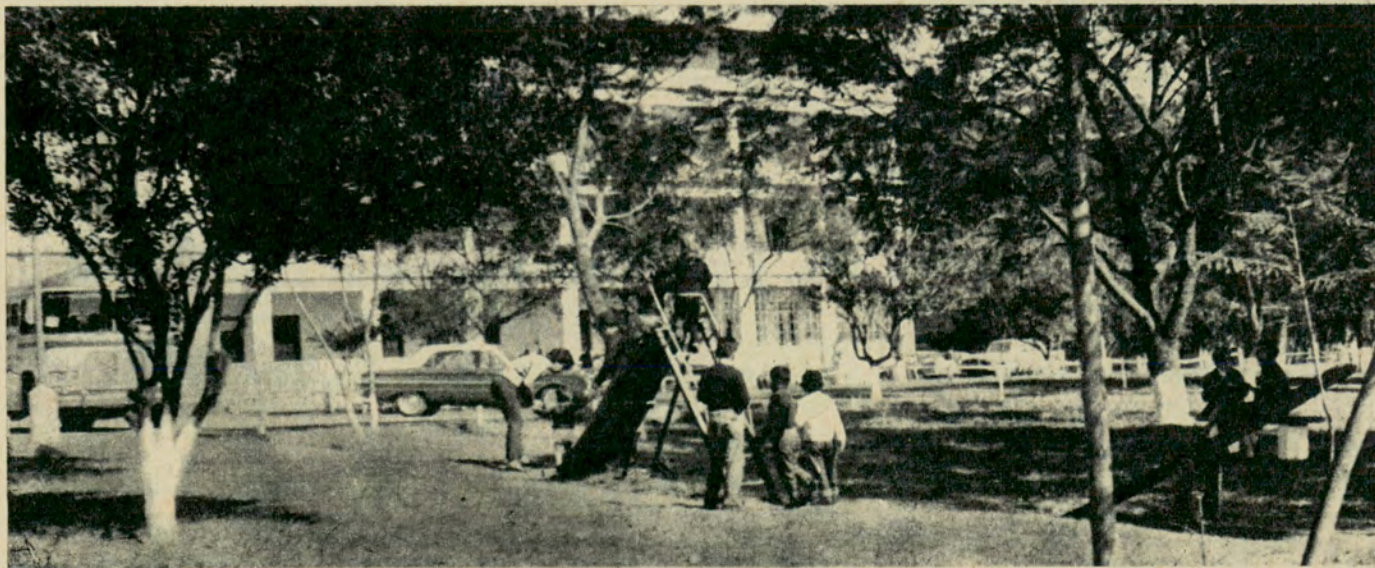
En el bien cuidado y espacioso parque los niños disfrutan de un ambiente saludable. Los niños y los aficionados matizan las tarde con la práctica de equitación.

Finalmente, las diversiones nocturnas son las más concurridas. Funcionan en el hotel un moderno casino y una muy concurrida boite.

La Virgen de la Montaña

La Virgen de la Montaña atrae año tras año a millares de creyentes que llegan hasta ella en acción de gracias. El día 15 de agosto, día de la Virgen, es impresionante la cantidad de feligreses que se arrojan ante ella, en la gruta ubicada a tan sólo 700 u 800 metros del hotel.

Los niños hallan también en Rosario de la Frontera un lugar apacible y acogedor, propicio para sus juegos infantiles.



D'ALVIA Hijos

UNA INDUSTRIA ARGENTINA CON 60 AÑOS DE PRESTIGIO EN EL AMUEBLAMIENTO DE EMPRESAS



CAJAS FUERTES

MUEBLES DE ACERO

"COMPRANDO CALIDAD NO HAY EQUIVOCACION"

CANGALLO 462 - TELEFONO 33-9649 - BUENOS AIRES

PARA una gran parte de los automovilistas americanos conducir sería, en principio, una ocupación muy agradable si no fuera por la presencia de algo así como 74 millones de automotores en los caminos extra-urbanos de los Estados Unidos. La conducción termina por ser una operación nada exenta de peligros.

En los accidentes que se producen en los caminos, han hallado la muerte más de un millón de norteamericanos desde que, hace unos 60 años, hizo su aparición el primer automóvil. La cifra, que supera el total de las víctimas caídas en todas las guerras en que participaron los Estados Unidos, ha alarmado a sus autoridades, decidiéndolas a cuidar cada vez más de la educación de los automovilistas, de acuerdo con el cri-

fianza de la conducción, se está en condiciones de ofrecer a los principiantes un aprendizaje paulatino pero consistente, de modo que alcancen la capacidad necesaria para guiar un automóvil sin peligro para ellos ni para los demás usuarios del camino, dentro de lo razonablemente previsible. Contribuyen eficazmente en la preparación de las nuevas generaciones de conductores en los Estados Unidos, desde hace algunos años, los cursos de adiestramiento que son impartidos en millares de escuelas secundarias.

Como materia de enseñanza, la técnica de la conducción fue introducida por pri-



La educación de los conductores y el conocimiento de las reglas de tránsito evitan en gran medida aglomeraciones de coches del tipo que nos muestra la foto.

**Escuela y técnica
al servicio
de la seguridad
del tránsito
en los
Estados Unidos**

Por
**VITTORIO
LUCIANI**
Para
Autoclub

EDUCACION de los USUARIOS de los CAMINOS

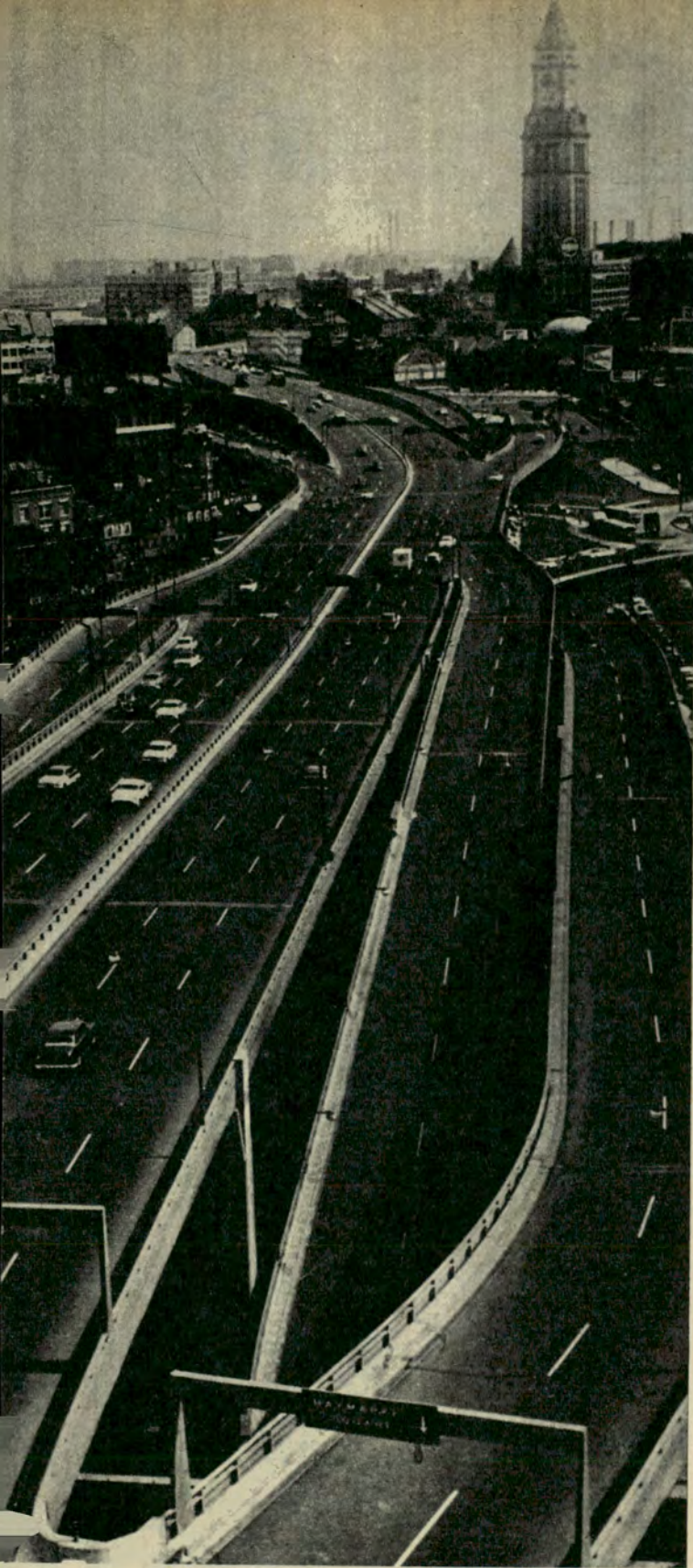
terio de que éste es uno de los medios más útiles para disminuir el número de víctimas del tránsito y, por otra parte, para estimular a la industria en la tendencia a contruir vehículos que ofrezcan la mayor seguridad posible para sus ocupantes en caso de accidente.

Mientras que hace algunos años, los nuevos automovilistas aprendían a conducir mediante los buenos oficios de amigos o parientes que se improvisaban en instructores ocasionales, con el resultado de que absorbían con esa enseñanza los defectos de sus maestros, que se agregaban a los propios, en la actualidad, gracias a la difusión de escuelas calificadas para la ense-

mera vez en los cursos de algunos institutos medios de los Estados Unidos hacia la mitad de la década del 30. De los 450 estudiantes que asistieron a los primeros cursos, la actividad de esos institutos se desarrolló tan rápidamente que en la actualidad el número de éstos supera la cifra de 12.000, a los que asisten alrededor de 1.250.000 estudiantes.

Igualmente importante es el aumento del número de profesores aptos y especialmente preparados para cumplir el programa de enseñanza. Al comienzo no existían instructores especializados. Los pocos que impartían las lecciones se guiaban por su experiencia y por el cono-





cimiento de la técnica automovilística; pero estos mismos instructores fueron paulatinamente perfeccionando el sistema. En la actualidad existen 18.000 profesores de la materia, con un adiestramiento y preparación de nivel universitario y aún superior.

Durante el verano de 1936 la Universidad estatal de Pensylvania ofreció el primer curso superior de perfeccionamiento para profesores; hoy, en más de 450 institutos superiores y universitarios de ese estado, se dictan 900 cursos de este género.

En 28 años, más de 4.000.000 de jóvenes de ambos sexos han recibido instrucción para conducir automotores,

en las escuelas medias y superiores. De acuerdo con investigaciones efectuadas, ha quedado demostrado que los estudiantes que aprenden las lecciones de conducción de esos cursos, son responsables o corresponsables en un número de accidentes inferior en 50 por ciento al de los imputables a conductores que han obtenido la licencia por cuenta propia. Las autoridades oficiales estiman que la enseñanza de la conducción, en la forma que acaba de describirse, ahorra a los Estados Unidos 14.000 vidas humanas y 150.000 infortunios por año. La eficacia de la iniciativa, desde el punto de vista "anti-infortunístico" es tal, según se ha demostrado, que algunas sociedades de seguros acuerdan una reducción de la prima de la póliza automovilística a las familias cuyos miembros menores de edad han completado con éxito un curso de conducción en algún instituto escolar.

Además de su probada utilidad en la prevención de los accidentes, este tipo de adiestramiento presenta otras ventajas, entre las que debe mencionarse el desarrollo de un agudo sentido individual de responsabilidad social.

Adiestramiento Teórico y Práctico

El adiestramiento se cumple en dos fases distintas: las lecciones teóricas de conducción son impartidas en el aula, mientras que la práctica se lleva a cabo a bordo de vehículos especialmente preparados al efecto. En la parte del programa que se cumple en el aula, los estudiantes aprenden el funcionamiento del automóvil, las reglas de tránsito y las normas del código respectivo, los deberes del conductor, la actitud que debe adoptarse respecto de los peatones y otros usuarios motorizados en la calle y la importancia de la conservación apropiada del vehículo. En las lecciones prácticas se enseña a frenar, cambiar de dirección el coche, cambiar la marcha, maniobrar, detenerse y volver a poner en marcha el automóvil y efectuarle las reparaciones más urgentes e indispensables.

Una innovación adoptada recientemente en los Estados Unidos y en otros once países consiste en un adiestramiento especial mediante el denominado *Auto Trainer*, que parece permitir la reducción del número de horas necesarias para las lecciones prácticas de conducción. Poniendo al estudiante al comando de ese aparato, puede adquirir en breve tiempo, con certeza, una genuina seguridad de conducción, actuando sobre el volante, el freno, el embrague y la palanca de cambios del *Auto Trainer*. Delante del aparato se desarrolla la imagen de una calle o camino, sobre el cual el estudiante puede controlar directamente su propio comportamiento en la conducción.

Prevención de Accidentes

A propósito del programa escolar de enseñanza de la conducción, el secretario de Agricultura de la Unión declaró: *La preparación de los conductores en nuestras escuelas constituye un programa de prevención de los accidentes, cuyos efectos han resultado extraordinariamente útiles... En una era en que aumentan los vehículos, los conductores y las complejas situaciones del tráfico, cada nuevo conductor que afronta el tránsito en las calles por primera vez, deberá beneficiarse de esta instrucción, que tiene especialmente en vista el respeto por la vida humana.*

El gobernador de Pensylvania, Mr. Lawrence, ha comentado en los siguientes términos la difícil situación del tránsito existente en el ámbito de su Estado: *El adiestramiento para la conducción de automotores en Pensylvania ha contribuido en gran medida a la disminución de los accidentes en las rutas y del número de heridos y muertos que causan. Estoy absolutamente seguro que los estudiantes que ahora frecuentan la escuela superior en este Estado fortalecerán en el futuro los resultados obtenidos.*

Desde luego, la instrucción de los conductores no puede representar la solución total de los muchos y complejos problemas del tránsito, si bien, como se ha visto, se ha puesto en evidencia su utilidad inmediata y su valor práctico en la prevención de los accidentes.

(Pasa a la pág. 143)

POESIA ALUCINANTE

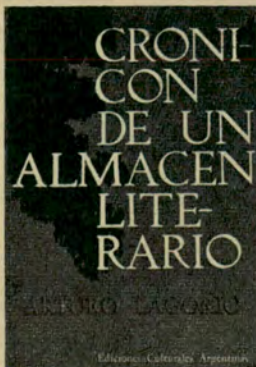
Toda la poesía de Borges es magnífica y en especial la que expresa a Buenos Aires.

Jorge Luis Borges —Georgie como se le dice en sus círculos íntimos— nació en el centro de Buenos Aires. Pero sus más fuertes impresiones se originan en Palermo, donde vivió más tarde, y en los arrabales que recorrió aún cuando las cataratas ya le empezaban a desdibujar el mundo, con ferrosas caminatas en las que no ha cesado: puede vérselo por los aledaños de la Plaza San Martín, en el pequeño dédalo de San Telmo, en las proximidades de la Biblioteca Nacional, cuya dirección ejerce.

Esos pasos son los que han medido los versos irregulares o regulares que componen la antología Poemas, publicada por Emecé. De pronto la ciudad fue mirada por esos ojos crepusculares y quedó para siempre. La antigua milonga que se acuerda de las Cinco Esquinas; la mortal, abigarrada densidad de la Chacarita, la recatada muerte portefaña de la Recoleta, el Jardín Botánico —con sus árboles que balbucean apenas el ser—; el gran río casi siempre inmóvil; los terrenos baldíos de las calles finales que van a hundirse en la pampa; un poniente en Villa Ortúzar; el Paseo de Julio; un espléndido motín de atardeceres, recrean el laberinto de sueños, de destinos, de sagradas cenizas que componen esta masa terrible de un Buenos Aires en permanente transición y tan difícil de descifrar, resurgen con vitalidad, en el seno de la más insólita belleza, a través de la potencia creadora de Borges. Libro alucinante, en que los demás temas (Poema Conjetural, El general Quiroga va en coche a la muerte, por ejemplo), también podrían componer otras antologías fundamentales para la poética argentina, nos muestran un Borges que, a los sesenta y cinco años, sigue comunicándonos la grandeza de su universo único, con una visión que un cruel anochecer agranda, profundiza, torna vertical hasta el centro de una indagación estremecida.

ALMACEN LITERARIO

Los lugares, las visitas, las conversaciones renacen en tierno fogón amistoso.



Un hombre de amistad: Arturo Lagorio. Su "Cronicon de un Almacén Literario" abre el arcón de una serie de recuerdos —sobre todo literarios y artísticos— que resiste toda tentativa de enumeración. Hay que tener una honda capacidad de cariño humano, una viveza casi increíble de captación, para animar, de pronto, millares de noches dedicadas a la comunicación fraterna. Los lugares, las visitas, las conversaciones de Lagorio con sus amigos creadores —para caracterizar a algunos de los cuales le basta una frase— siendo una especie de vasto archivo, utilísimo para el investigador o el lector curioso, gracias a la ternura interior del escritor, toma el carácter de un fresco viviente y nostálgico. Por eso, quizá, este Cronicon mar, tiene una fresca fluencia en todas sus páginas, sean las dedicadas al elogio del mirón, las que evocan la calle Esmeralda y, en par-

letra viva

FOR ULYSES

Para AUTOCLUB

ticular, la aguda pesquisa en busca de peñas. De nuevo, gracias al limpio estilo de Arturo Lagorio, vuelve a chisporrotear en la oscuridad inenarrable del tiempo que nos sostiene brevemente en sus redes (seres efímeros, nos llamó Esquillo) un cálido fogón amistoso. El último párrafo de su libro tiene un aire de despedida. Pero el dolor se contiene, para alzar, una vez más, la esperanza de un diálogo que no se interrumpe, tal vez formulación del anhelo eterno, tan humano y acongojante, de persistir.

HONDO AFAN DE REVELACION

En "La fuerza de las cosas", Simone de Beauvoir quiere que circule su sangre.

Luego de "Memorias de una joven formal", Simone de Beauvoir sigue su autobiografía apasionante en un segundo tomo de 760 páginas, editado también por la Sudamericana. Afirma: "He querido que en este relato circule mi sangre; he querido arrojarme en él todavía viva, y cuestionarme en él antes de que todas las cuestiones se hayan extinguido. Tal vez, demasiado pronto, pero mañana será, seguramente, demasiado tarde".

Ninguna objeción, como lo manifiesta ardentemente en el prólogo de esta obra notable, fue capaz de detenerla. Ciertamente, la historia personal de Simone de Beauvoir es bastante conocida, a partir de 1944, cuando su relación con Sartre la lanzó a la notoriedad. Luego, la existencia no de una discípula o imitadora, sino de una creadora de raza, le dio fuero propio en la fama literaria. Pero, afirma Simone —"esa publicidad no ha sido más que una dimensión de mi vida privada, y como uno de mis deseos es disipar malentendidos, me parece útil contar esta verdad". La justificación no es necesaria. La justificación de este testimonio reside en la presencia de un gran estilo, de una perfecta y vital narradora ¿Quién puede animarse a la afirmación rotunda de contar una verdad? El recuerdo nos alcanza júbilos y arrepiñamientos injustos. Lo que importa en "La fuerza de las cosas" no es el detallismo crudo, a veces salvajemente libre de una existencia notoria, sino el interés de la obra en sí. En tal sentido constituye un documento que nos acerca bastante a la difícil —y nunca revelada del todo— intimidad de la mujer de nuestro siglo. Poco importa que alguna parte de la verdad, siempre de intrincada indagación en el terreno histórico o filosófico, se quede en el camino.

EL LABERINTO HUMANO

Abelardo Arias maneja con habilidad una intrincada trama de pasiones.



Una novela madura, auténtica, sin querer jugar con destrucciones arquitectónicas ni con dadaísmo de lenguajes. Con personajes, trama, desarrollo, in - crescendo dramático, fuerte interés pasional y caracterológico, "Limite de Clase", de Abelardo Arias es un relato fuerte y clarividente. Primero Arias nos sumerge en la

variedad de una fauna que aísla durante un viaje a Europa. Luego vamos advirtiendo las picadas en la jungla. Las seguimos para tropezar con los brutales equívocos del amor, de la insuficiencia humana para explicarse las razones de su destino o valorar adecuadamente los resultantes de sus acciones. "Limite de Clase" es una obra ambiciosa, que pretende expresar una síntesis del universo de las relaciones humanas. Algunos choques provocan reacciones duras, que el novelista, en la posesión de un estilo de gran expresividad, transforma en momentos plásticos que hieren la memoria y permanecen en nosotros con una vibración agria. Todo se desarrolla en un transatlántico. De ahí el intencionado título, acierto que no hace más que ratificar las páginas inteligentes de este libro significativo, donde no sólo actúa el acontecimiento desnudo, perfectamente delineado, sino que se debaten ideologías y el problema eterno de la fe. Arias, con singular maestría, nos va dando ese trasfondo sin alterar ni detener el logrado ritmo novelesco de la obra con disquisiciones al margen o polémicas que maten el sentido coloquial —siempre presente— del diálogo vivo, animado, irónico, punzante.

EL FABULOSO HUMOR ESPAÑOL

No es privativo de los anglosajones la visión irónica del universo.

José García Mercadal ha compilado para la editorial Aguilar, una "Antología de Humoristas Españoles", del siglo I al XX. Una obra preciosa, doblemente preciosa, primero por la presentación ya conocida de estas obras de perfecta encuadernación e impresión magnífica en papel biblia que son costumbre en Aguilar y segundo porque comporta una visión panorámica del sentido del humor en España. La obra nos demuestra que no es privativo de los anglosajones la visión irónica del universo. En esta Antología aparecen de nuevo las páginas inmortales de don Francisco de Quevedo y Villegas, millonario de nuestro idioma, inigualable en la violencia de una inventiva que no cesa, cuya vigencia llega hasta el más avanzado surrealismo y supera cualquiera de las más grandes crea-

ciones humorísticas; otras de Mateo Alemán, de picardía fogosa; las menos conocidas de Calderón de la Barca; las deliciosas consejas del Infante Juan Manuel; el humor a veces corrosivo de Lope de Vega; para llegar hasta nuestros días con las chistosas imaginaciones menores de un Julio Camba; las ocurrencias de Noel Camarós o las genialidades de Ramón Gómez de la Serna.

El libro tiene 1774 páginas. Constituye un apretado panorama de la evolución humorística

en España. Desde el vértigo maravilloso y desenfadado de la novela picaresca, hasta el juego de un Fernández Flores, han pasado muchos años. Pero España mantiene en su humor un contorno jocundo, directo, saludable, aún en aquellas expresiones geniales debidas a escritores definitivos, de la talla de Cervantes o Quevedo, en contraposición al humor enfermizo que caracteriza la comicidad que nos llega de otras latitudes.

BAJO PRESION INSOPORTABLE

A los veinte años Miguel Briante logra cuentos de tensa angustia.

Miguel Briante empezó a escribir con regularidad a los diez y seis años. Antes de cumplir los diez y ocho escribe "Kinkón", cuento de singular crueldad que obtiene una recompensa de la revista literaria "Escarabajo de Oro". Como cuentista estuvo antes de cumplir los veinte años en antologías que reunían los nombres señeros de Mallea, Borges y Dalmiro Sáenz. Y ahora nos da, por intermedio de Falbo (editor que está promoviendo el conocimiento de numerosos valores jóvenes) una serie de cuentos que ha hecho muy bien en titular "Las samacas voladoras". Es el título del mejor cuento que tiene este volumen. Nos presenta un escritor



maduro —valga la paradoja si volvemos a recordar su edad— en el género que exige más capacidad de síntesis, más aguda vibración comunicativa, más parquedad en el uso de recursos y más limitación en la recurrencia a lo barroco externo literario.

Los demás cuentos son también buenos. Algunos practican ciertas ligeras trampas para cazar al lector en el seguimiento de una huella, de un esclarecimiento. Sin llegar a la calidad de "Las hamacas voladoras", todos los cuentos de esta obra juvenil anuncian a un escritor de verdad, altamente calificado para este ejercicio tan extraño de las letras.

UNA NOVELA MAGICA

Leonor Pichetti, desde el lejano norte, nos trae un relato encantado.

"Los pájaros del bosque" es la novela de Leonor Pichetti editada por Falbo, que nos anuncia la presencia de una autora de 22 años que reside en Jujuy. No corresponde a las formas clásicas, sino que es una especie de gran impulso lírico, deslumbrado y acuente, que se trasmite a través de una prosa esquemática, expresiva, llena de ricas modulaciones.

Los pájaros del bosque



UN OJO ARDIENTE Y BUSCON

Los poemas de Horacio Clemente tienen muchas sorpresas.

"El Ojo" es un poemario de Horacio Clemente. ¿Habría pensado un poco en las referencias a las pupilas que trae Apollinaire en "Zona"? Llama a la pupila, si mal no recordamos, "Cristo del ojo". El ojo de Clemente, tan ardoroso, punzante, y buscón como lo pinta el autor en su poema liminar, tiene calidad poética, sin dejar de ser tan sufridor, tan receptivo como lo pinta la angustia de Apollinaire. Compondríamos una breve antología de este poemario con "La Cama", con esa terrible "Puerta" que no concluye de abrirse ni cerrarse, ni de ser —quizá hasta donde nos ha sido dado entenderlo— puerta, es decir, camino de evasión total, de conquisista de la libertad absoluta; y, para completar la antología, colocaríamos en ella "Cantor de boliche" y la serie dedicada a las mujeres. Son muy atractivas en Horacio Clemente ciertas rupturas inesperadas en el estilo que alicatan una especie de diversión. Sabemos que se le ha dado un sentido muy frívolo a la palabra diversión, que Montaigne quería fuera eliminada de un lenguaje verdaderamente serio. Pero yo hablo de la diversión que, ante un hallazgo verbal lo saca a uno del diálogo (a veces demasiado tenso y enconado que para muchos es una lectura a fondo) con el autor, para lanzarlo al encanto puro de una sorpresa creadora.

¡VER para CREER!



Ahora, con el nuevo filtro boquilla *FILTOX "CRISTAL", Ud. puede constatar visualmente, el enorme poder de retención de FILTOX.

Haga la prueba... compre el nuevo filtro boquilla *FILTOX "CRISTAL" y elija el paquete de cigarrillos con filtro, que Ud. prefiera.

Fúmelos y mire la *FILTOX "CRISTAL". Usted comprobará la acumulación impresionante de materias tóxicas, que el mejor cigarrillo con filtro, no filtró, pese a su boquilla.

FILTOX, sirve para 20 cigarrillos, después tírela o destrúyala.



* FILTOX "CRISTAL" después de 10 cigarrillos



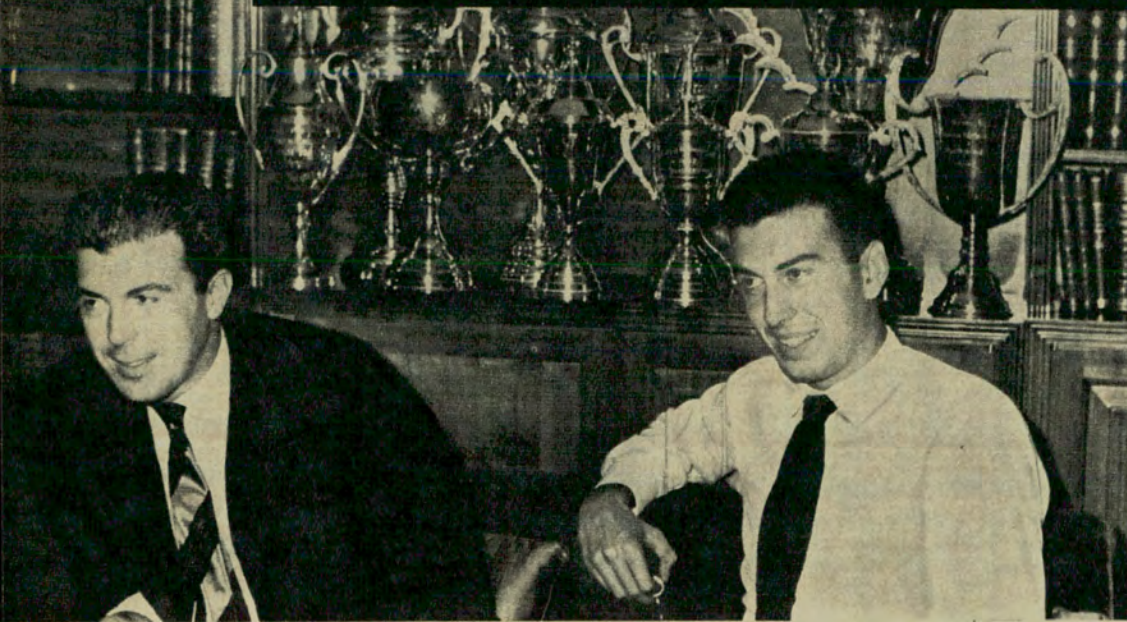
* FILTOX "CRISTAL" después de 20 cigarrillos

Ahora, son 4 los modelos de FILTOX
• STANDARD • CRISTAL • ESPECIAL • SUPER

FILTOX

... implacable enemigo de la nicotina, le aconseja: FUME REFILTRANDO CON FILTOX.

¿Cómo viven los Ases del Automovilismo



Casá con su hermano Diego, ante un programa humorístico de TV.



CASÁ, UN APASIONADO DE LA VELOCIDAD Y DE SU HOGAR

Por VICTOR NAVAS PRIETO

Para AUTOCLUB

ESTA científicamente demostrado que cada hombre necesita, en su cotidiano trajinar, una válvula por donde dar escape al nerviosismo y a las pasiones que bullen en el ser interior y que harían infernal la vida de relación si no pudieran expandirse apropiadamente. El desahogo suele manifestarse en las canchas de fútbol o en los estadios de boxeo, cuando no en el hogar, descargado en ira hacia los hijos, esposas o madre. En los colectivos, la calle y el lugar de trabajo. Inmediatamente después de un contratempo, una mala noticia o apenas un pisotón. Los periodistas lo expresan escribiendo; los pintores, pintando; los más metódicos, en un día de campo. Otros eligen las carreras de caballos. O de automóviles.

El corredor de autos es, generalmente, un tipo generoso. En su pasión entrega todo lo que tiene: la tranquilidad de su familia, su dinero y su vida. Solamente pide la satisfacción de sentirse igual a los demás en la carrera. Idoló por un

rato. Envidiado por el hombre común. Es mucho lo que ofrece en cambio por lo que, dudosamente, pueda recibir.

No nos hemos propuesto aquí hacer tema con el corredor de autos como corredor de autos. Queremos llevar al amigo lector hasta la casa del corredor de autos y mostrarle cómo vive, cómo siente, y dejarle adivinar por qué necesita correr cada tanto arriesgando todo por... aparentemente nada.

Estamos en pleno barrio norte: Arenales al 3.000. Una moderna entrada nos lleva hacia un coqueto departamento en el que se desliza la vida hogareña de Eduardo Alfredo Casá, un muchacho de 30 años — nació el 17 de febrero de 1935— que ya hace 9 años

dió el sí en el Registro Civil. Su esposa es la joven María Inés Portela Pico, y la prole habla elocuentemente del aprovechamiento matrimonial: Eduardo, de 8 años; Marcos, de 7; Juan Manuel, de 5, y María Inés, de 4.

Casá es un hombre bien parecido, peinando prematuras canas, y ganado por las responsabilidades desde muy temprana edad. Gusta de la televisión y de la buena lectura. Adora la velocidad, pero no se lamenta al detenerse en plena marcha turística para admirar un paisaje o mezclarse con el salvajismo de la naturaleza. Es feliz tanto a 200 kilómetros por hora, en carrera, como asediado por sus cuatro "cebolitas" en la intimidad de su hogar cuando el atardecer esconde el sol.

Muchos creen que Casá es

balcarceño. Lo cierto es que nació a pocos metros de la Plaza San Martín, en la Capital Federal, pero a la muerte de su padre, conocido estanciero de Balcarce, se hizo cargo de la atención de aquellos campos y así es como debe alternar su existencia entre las dos ciudades. Prácticamente, quince días de cada mes los pasa en Balcarce. El resto es para su casa y... su auto de carrera.

Como la mayoría de los corredores de la "nueva ola", Casá hizo su primera carrera en la categoría "standard" —turismo mejorado—, con un Peugeot sin preparar, en Olavarría, hace dos años. En su cilindrada largaron 10 y llegaron 6. Se clasificó en el quinto puesto. Y al mes siguiente, con la fiebre ya en su sangre, compró el turismo de carretera de Rolando Córdoba con un poco más de medio millón de pesos. Largó en Necochea en abril de 1961, y como en las cuatro carreras siguientes, rompió a poco de largar. Ese año logró como preparador a Manolo Rodríguez, antes de la Vuelta de Tres Arroyos —su sexta participación—, y llegó décimo. Después volvió a caer en las pequeñas fallas que



Los cuatro "cebollitas" también lo apasionan.

no dejan llegar y decidió que "Manolo haga un aparato nuevo". Y entonces cambió la brújula: 5º en Rufino, 2º en Tres Arroyos, 4º en Rojas y Mercedes, 7º en Tandil, abandonos en el Gran Premio y Olavarría, 5º en Pergamino y 1º en Mar y Sierras. Ya estaba consagrado. La válvula de escape tenía suficiente salida...

Un día en la vida de Casá, tomado sin preaviso, puede resultar así: a las 8 lo despierta María Inés —madre o hija— con un desayuno que puede estar compuesto por té con leche y tostadas, o mohines, previos a dieciocho vueltas a la calesita. Baño, afeitada infaltable, y atención de asuntos comerciales mediante el teléfono. Revisación de documentos y redacción de alguna carta. Comunicación telefónica con el taller para enterarse de novedades sobre el auto de carrera; y almuerzo. Una hora de televisión, y luego de cumplimentar rápidas diligencias exigidas desde Balcarce, hacia el taller para palpar la marcha de la preparación del coche. Siempre hay cerca una carrera...

El atardecer invernal invita a recogerse temprano.

El calor del hogar, la cena temprana y los mimos con la "escuelita" antes del sueño reparador. Todo aparentemente fácil, pero salpicado muchas veces por intrincados problemas que hay que resolver en el andar de unas pocas horas. Nada está librado a la casualidad; hay equilibrio y cálculo en la actividad de Casá. Hay madurez, inclusive en medio del vértigo de la carrera, y su andar se traduce en cronometrización ajustada a los cuadros de posibilidades.

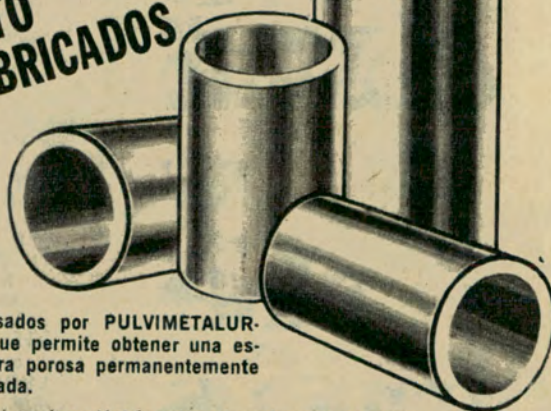
Su vida es una permanente pasión. Aunque no debe confundirse pasión con arrebato, tan distintos como bravura de valentía. Casá corre por una necesidad espiritual, a la que su esposa se muestra cordialmente resignada. A la que su madre se opone con la fuerza inoperante de todas las madres. A la que él entrega valiosos momentos de su mundo sin especular en que en ello va en juego su propia vida. Es generoso, aunque parezca humanamente mezquino arriesgar en cada acelerada y en cada viraje la orfandad de cuatro candorosas criaturas que lo reconcilian con la vida cada vez que dicen "papito..."

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.

HAY QUE ENTRAR
POR EL BUJE...



AUTO
LUBRICADOS



Procesados por PULVIMETALURGIA que permite obtener una estructura porosa permanentemente lubricada.

Para el equipo eléctrico de automotores y tractores (arranque, dínamo distribuidor), y bombas de agua directa etc.

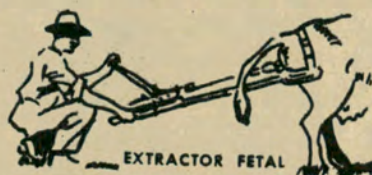
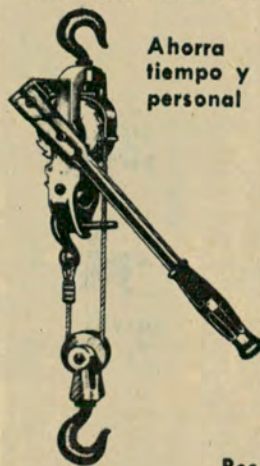
Mantenga en su negocio la línea completa de este repuesto de movimiento rápido. Solicite catálogo - manual al agente de su zona o a su proveedor mayorista.

ES UN PRODUCTO: BROSIO Y CIA. S.R.L. - AVELLANEDA

Con un **LUG-ALL** en la
mano un hombre

vale por 100

Ahorra
tiempo y
personal



EXTRACTOR FETAL

ARGENTINA APAREJOS S.R.L.

Ore 1857 - Bs. As.

Nombre

Localidad

Domicilio

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

ADQUIERALO
O SOLICITE
FOLLETO

IMAGENES



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

De aquí, de allá y de de más allá

Por JUAN AVERIGUADOR
Para AUTOCLUB

EL 20 DE OCTUBRE del año pasado varó frente a la Playa Grande, en Mar del Plata, el buque griego "Navarchos Koundoriotis", que transportaba en sus bodegas 10.000 toneladas de trigo y 160 de petróleo. El barco se partió en dos mitades, convirtiéndose en un grave peligro para la navegación y para el futuro de Mar del Plata como balneario. Técnicos de Marina coincidieron en que la putrefacción del cereal iba a contaminar las aguas de Playa Grande, haciendo imposible su utilización, lo mismo que las vecinas, por un término no inferior a tres años. La Secretaría de Marina, ante la extraordinaria gravedad del caso y en la imposibilidad de resolver por sí la situación, ya que se carecía del equipo y del personal técnico indispensable, recurrió a EE. UU., donde, afortunadamente para todos, un argentino, don Raúl Slavin, que llegó a aquel país hace 15 años y que preside actualmente una de las empresas navieras de mayor actividad, tomó a su cargo la difícil tarea, para lo cual el presidente de la Nación suscribió el 15 de diciembre último el decreto 10.068/64 que lo autoriza. En un tiempo récord, los técnicos norteamericanos del equipo de Raúl Slavin y obreros argentinos que trabajaron sin descanso, aventaron de Mar del Plata la posibilidad de una verdadera catástrofe nacional. Como "happy end" de este episodio, Slavin ha dicho: "Creo que debemos sentirnos orgullosos de ser argentinos, ya que nuestro pueblo es el mejor dotado para alcanzar la felicidad. Si tuviésemos mayor confianza en nosotros mismos, no necesitaría-

mos preocuparnos en buscar capitales extranjeros, ya que ellos vendrían solos. Creo, plenamente, en el futuro de nuestro país y todos los argentinos deberíamos pensar lo mismo. Los argentinos sólo deberíamos tenerle miedo al miedo."

LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE Automóviles Citroën acaba de hacer público en Madrid el anuncio de la reducción en el precio de sus vehículos, principalmente el de la Berlina 2 caballos, que vendrá a costar 75.000 pesetas, lo que supone una reducción de 4.150 pesetas con respecto al precio que venía rigiendo para este modelo. También se ha producido una baja en el precio, aunque inferior, del furgoncito, que costará 79.500 pesetas, con una reducción de 1.250 pesetas sobre el precio anterior. Se ha podido llegar a esta rebaja gracias al aumento de unidades en fabricación y a la disminución de las piezas de importación, ya que cada día es mayor la nacionalización de esta marca. En breve se espera el lanzamiento de un modelo del 2 CV mejorado, que irá provisto de algunos refinamientos y novedades que le hacen más confortable que el modelo normal, que se venderá a 78.500 pesetas. Averigüe el lector a cómo está hoy la peseta y saque sus conclusiones.

AHORA VAMOS A HABLAR de Alemania, pero en relación también con un tema argentino. Nuestra embajada en Bonn ha creado la "Casa Argentina" como un centro cultural, tanto para los compatriotas que viven en Alemania como para los alemanes que se interesan en nosotros. Cuatro salas integran la "Casa Argentina". Una de ellas es discoteca y cuenta ya con una nutrida colección de grabaciones musicales argentinas; otra, que lleva el nombre de Mariano Moreno, está dedicada a hemeroteca (en la que se ar-

poránea" y, el consejero cultural de nuestra embajada en Berna, Carlos F. Grieben, sobre "La vida teatral en la Argentina" y "Eduardo Mallea". "Los problemas culturales de Iberoamérica", por el profesor Harry Meier, de la Universidad de Bonn; "La obra de Sarmiento", por Javier Fernández, de París, y "Literatura gaucha", por el profesor Hans Hinterhauser, de la Universidad de Kiel, son los próximos temas a desarrollar. La serie concluirá con una conferencia sobre Jorge Luis Borges, por el doctor Gutiérrez Girardot, agregado cultural de la embajada colombiana en Alemania Occidental. ¡Felicitaciones por su iniciativa, señor embajador, doctor Luis H. Irigoyen!

ESTA VEZ, EN LUGAR de varias fotos, como lo hacemos habitualmente, vamos a publicar una sola en esta sección. Se trata de los coches que forman caravana en la "Travesía Ford" que, partiendo de Buenos Aires, llegó a Ushuaia, continuó hasta La Quiaca y regresó al punto de partida, en un viaje de 43 días de marcha normal a través de 11.000 kilómetros. Forman en la caravana en la "Travesía Ford" un camión Ford F-600 naftero, equipado con carrocería granelera; un camión Ford F-600 Diesel, equipado con semiremolque; dos chasis comerciales Ford F-100, con caja, y un camión Ford F-350, equipado con carrocería baranda. Esta es la más severa prueba de resistencia que somete a su línea completa de camiones una fábrica de automotores de nuestro medio, cuya primerísima finalidad es demostrar a los usuarios de las distintas latitudes el poder de adaptación de los medios de transporte que produce, a las condiciones más severas que deben afrontar: por un lado, los distintos tipos de caminos y por el otro las condiciones climáticas que están todas presentes cuando en el



chivan periódicos y revistas —inclusive AUTOCLUB, por supuesto—, que ofrecen información de actualidad sobre nuestro país). Por último, hay un pequeño gabinete de trabajo y la "Biblioteca Sarmiento", que con sus más de 1500 volúmenes constituye el centro de la "Casa Argentina", en la que desde noviembre último se han venido efectuando una serie de conferencias del mayor interés por los temas y la personalidad de los disertantes. El agregado cultural, doctor Alvo Negri, dio dos conferencias sobre Leopoldo Lugones; el escritor argentino Norberto Silvetti Faz habló sobre "Movimientos posmodernistas y poesía argentina contem-

mismo raid se abarca desde Ushuaia hasta La Quiaca.

EL SISTEMA DE ARRENDAMIENTO de automóviles sin chofer, tan difundido en los Estados Unidos, ha contagiado a otras empresas norteamericanas que, copiando el mecanismo, iniciaron hace muy pocos años un nuevo tipo de alquiler: el de los "camiones sin camioneros". Después de algunos años, es hoy uno de los que más rápidamente crece en aquel país, según lo manifestó recientemente Larry Miller, gerente de una de esas compañías, de Des-Moines, Iowa. Las empresas —afirma— están cobrando conciencia de que cuesta mucho menos alquilar

una flota de camiones a una empresa responsable que invertir grandes capitales en la adquisición, mantenimiento y reposición de una flota propia. Después de estudiar el problema con la cooperación de la Compañía Good-year, la empresa del señor Miller suministró camiones diseñados especialmente para su alquiler, equipados con un modelo especial de neumáticos, de gran rendimiento en rutas y terrenos pantanosos. Cuenta en estos momentos con un servicio completo de arrendamiento; los clientes sólo deben disponer de los conductores y despachar los vehículos. La firma, que cubre anualmente más de 217 millones de kilómetros mediante una flota de dos mil camiones, cuenta ya con 47 sucursales. ¿No habrá alguien aquí a quien se le ocurra aprovechar esta idea?

DESDE EL NUMERO ANTERIOR, en la página 7 de AUTOCLUB, correspondiente al sumario de la edición, aparece a continuación de la cifra correspondiente a la tirada de la revista una leyenda que dice "Publicación adherida al Instituto Verificador de Circulaciones". Esta frase da cuenta en su brevedad de un hecho de la mayor importancia, al que, de puro modestos, no le hemos dedicado un par de páginas para destacarlo. ¿Qué es el Instituto Verificador de Circulaciones? Un organismo independiente creado y sostenido por las más importantes empresas anunciadoras del país para controlar directamente, con la anuencia de la mayoría de los grandes diarios y revistas y la intervención contable en los libros de las editoriales, la verdad, ciento por ciento auténtica, de la tirada —o del "tiraje", como se dice vulgarmente en la jerga periodística—, de esas publicaciones. Estamos seguros de que nadie ha puesto hasta ahora en duda la veracidad de la tirada de AUTOCLUB, que anunciamos en cada número, porque el Automóvil Club Argentino que la edita, es una entidad societaria de bien público que merece el respeto y la confianza de todos. Pero, de cualquier forma, es para nosotros una satisfacción muy grande que la verdad de esa tirada, cada vez más extraordinaria, esté desde ahora certificada por el Instituto Verificador de Circulaciones, es decir, por los más importantes y calificados anunciantes de nuestro país, que son, en su mayoría, también nuestros avisadores.

LA FIRMA BRITANICA QUE produce uno de los mejores automóviles del mundo, la compañía Rolls-Royce, ha propuesto una idea brillante para resolver los embotellamientos de tránsito. El director de ingeniería de la empresa, al hablar en una conferencia organizada por la Real Sociedad Aeronáutica de Gran Bretaña, sugirió que los automóviles sean provistos de reactores de sustentación —motores que producen un empuje hacia abajo—, de modo que puedan volar de un sitio a otro como los helicópteros, sin palas de rotor. El motor RB 162 de la Rolls-Royce es una máquina capaz de levantar 16 veces su propio peso, y otro motor actualmente en desarrollo es capaz de hacerlo 24 veces. Si se logra reducir el costo de estos motores, no hay ninguna razón para que no se los emplee en los automóviles, como lo son en los aviones.

LA ASOCIACION DE FABRICAS de Automotores informa que la producción total de automotores en el mes de enero de 1965 alcanzó a 12.262 unidades. En enero de 1964 la producción fue de 8.425 unidades, representando ello un aumento del 45,5 por ciento.

No obstante, debe señalarse que el ritmo de producción de los últimos meses ha disminuido. En diciembre de 1964 había alcanzado a 17.434 automotores.

EN 1964 LOS FRANCESES han gastado más de 24.500 millones de francos en textiles, es decir, un promedio de 500 francos —15.000 pesos argentinos— por persona. Casi el 53 por ciento del total corresponde a la población masculina, pero los gastos femeninos en textiles aumentan más pronto que los del hombre. En los diez últimos años, la diferencia entre ambos sexos ha ido reduciéndose en un 20 por ciento.

LA FACTURACION INTEGRAL DE la fábrica FIAT durante 1964 fue de 906.000 millones de liras —unos 220.000

millones de pesos argentinos—. Fueron vendidos 943.000 automotores, de los cuales 299.500 se exportaron. En 1964 fueron convertidos en productos elaborados 1.600.000 toneladas de acero, cantidad similar a la del año anterior. El número de dependientes en Italia del grupo FIAT, al 31 de diciembre pasado, era de 124.400 personas. Y por hoy, basta de estadísticas.

EL SUBSECRETARIO DE TURISMO de España, señor Rodríguez Acosta, ha declarado a su paso por Buenos Aires que su país espera superar este año la cantidad de mil millones de dólares como ingreso en concepto de turismo, y ofreció su colaboración para que nosotros aprovechemos su experiencia. Esperamos que sus palabras no hayan caído en el vacío.

EN SU

50

ANIVERSARIO AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

DISTRIBUYENDO MARCAS DE PRESTIGIO MUNDIAL

Estos nobles productos, respaldados por una garantía seria y un servicio eficiente, le ayudarán a conquistar **CONFIANZA** y más **VENTAS** para la prosperidad de su negocio.



WILL L. SMITH S.A.
C.T.

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

CARBURADORES



LIQUIDO Y PARTES



PARA FRENSOS



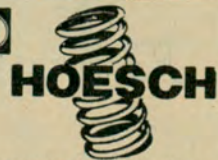
REPUESTOS DE ENCENDIDO



U. S. A.

prestolite

Y **ATMA**



RESORTES DE SUSPENSION



AROS DE PISTON
Y VALVULAS



Thompson

CINTAS PARA FRENSOS



Y FORROS DE EMBRAGUE

AMORTIGUADORES



CON LICENCIA "MAHLE"

EN 1949, poco tiempo antes de su prematuro y lamentable fallecimiento y apenas unos meses antes de iniciarse el "año sanmartiniano", Adolfo Flores Meza, director entonces de la Escuela Nacional N° 28 de Yapeyú y, por sobre todo, maestro de verdad, escribió un pequeño opúsculo titulado: "Yapeyú, el pueblo olvidado". En él, después de hacer una breve reseña histórica del pueblo natal de San Martín, explicaba, con verdadero dolor de patriota y de maestro, cuál era la situación del Yapeyú contemporáneo, sus vicisitudes, sus angustias, su postración económica, su atraso general.

"Yapeyú atraviesa desde hace tiempo —decía— por un periodo de angustiosa decadencia en varios aspectos de su vida material y social. Muchos de sus valores intelectuales y la mayoría de su juventud se ausentan constantemente, por falta de estímulo y de ambiente donde emplear con provecho sus energías, con evidente pérdida para la sociedad, que sufre sus consecuencias". Y agregaba: "Cualquier iniciativa de orden cultural o patriótico suele caer en el vacío y, lógicamente, la decepción cunde en los escasos elementos que desean poner en práctica algún programa de acción que podría dar cierto impulso a este pueblo que parece condenado al aislamiento y al retroceso".



Templete que protege contra la acción del tiempo las ruinas de la casa en que nació el Libertador.



Monumento al general San Martín, en la plaza principal de Yapeyú. Al fondo, el templete que cubre la casa.

Deseos de rehabilitación de Yapeyú

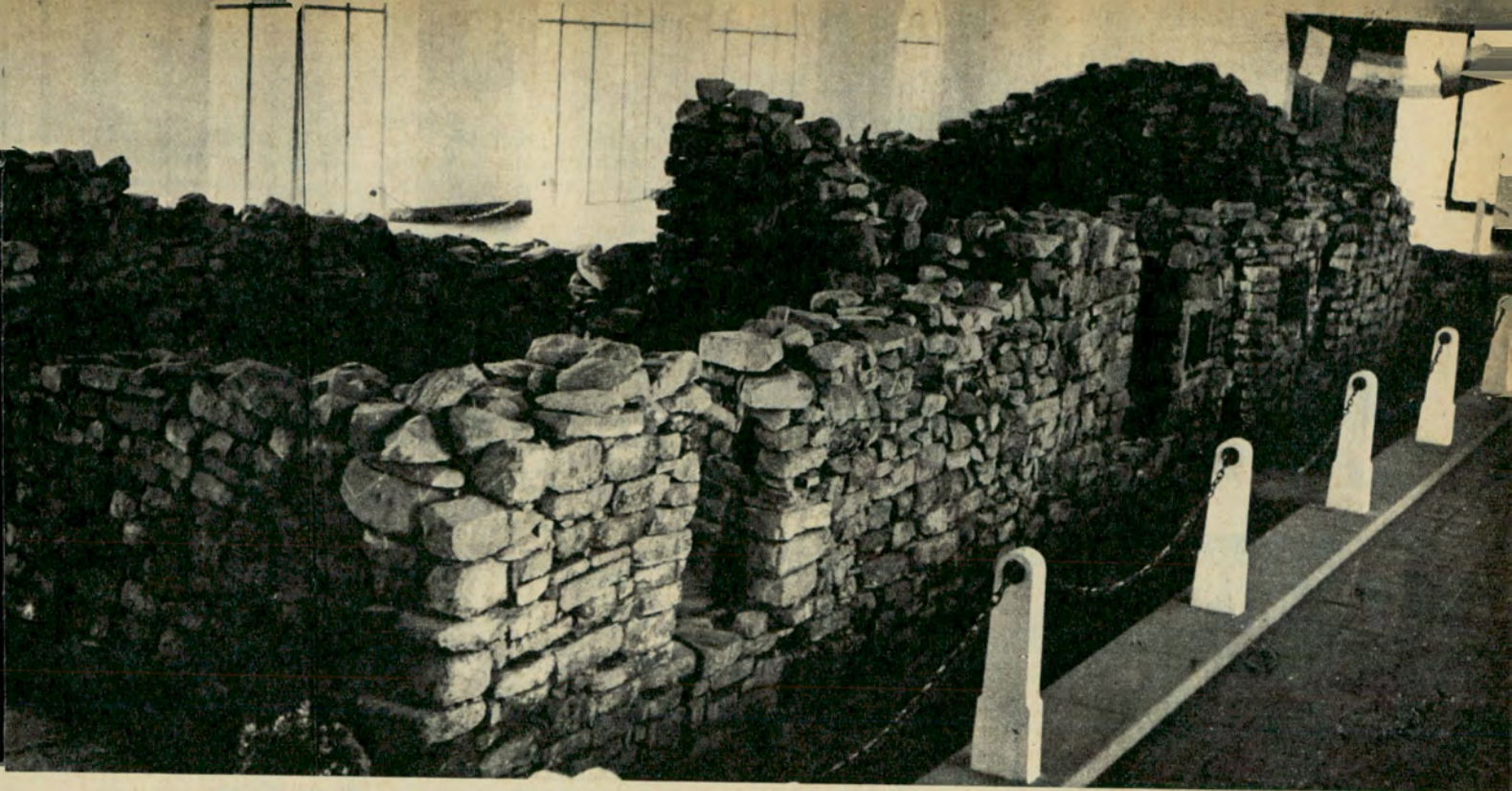
Sin desconocer que algunas obras útiles se habían hecho en la localidad, que se estaban empezando a hacer otras entonces, y muchas más se proyectaban para un futuro próximo, el maestro yapeyuano afirmaba que el pueblo histórico debía resurgir en todos los aspectos de su vida, y para ello era necesario el concurso y la colaboración del país entero.

"En esta cruzada de rehabilitación de Yapeyú —clamaba Flores Meza— deben intervenir los poderes del gobierno, tanto nacional como provincial y las instituciones históricas, principalmente la Comisión Nacional de Monumentos y de Lugares Históricos, Instituto Nacional Sanmartiniano, Instituto Belgraniano, etc.; en su carácter de custodios y guardianes de nuestro pasado". Y repetía que Yapeyú no podía perderse entre sus ruinas. "Su valor histórico es demasiado grande —insistía— para que lo dejemos abandonado a su propia suerte. Por ello la acción oficial, ya sea nacional o provincial, debe hacerse presente en las diversas formas que reclama el progreso que llega a paso agigantado a todas partes".

Y al final de su trabajo el esforzado maestro del pueblo de San Martín, como un resumen de lo que había expuesto, concretaba las obras y creaciones fundamentales (sin olvidar una escuela de enseñanza manual y agropecuaria) que eran imprescindibles para que Yapeyú recuperara "el lugar destacado que le corresponde" y para que así la Nación pagara "una deuda de gratitud a este santuario de nuestra redención por haber dado a luz al libertador de pueblos y creador de naciones".

De nuevo el olvido

Han transcurrido ya más de quince años desde que Flores Meza escribiera las palabras justas y esperanzadas que quedan transcritas y debemos confesar con pena que, desgraciadamente, muy poco de lo que necesitaba con urgencia Yapeyú y se le había prometido para el año sanmartiniano, se ha concretado en una realidad permanente. Dos o tres obras —cierto es— se han hecho y han quedado; otra (el campo de aviación con pista de aterrizaje e instalaciones complementarias), fue habilitada, pero en seguida clausurada, y después, por ra-



Ruinas de la casa donde nació el general San Martín, en el interior del templete que las resguarda.

YAPEYU *ese desconocido*

zones inexplicables, se demolieron las construcciones que en ella se habían realizado; y las demás nunca dejaron de ser proyectos o simples promesas. Pasada aquella "euforia" oficial sanmartiniana del año 1950 —entusiasmo de calendario, al parecer —Yapeyú volvió a ser "el pueblo olvidado", como lo calificara su maestro. Y así siguen, más o menos, las cosas hasta hoy.

Otra verdad

Pero hay una verdad más triste aún y ella es que no sólo se olvida a Yapeyú sino que se lo desconoce casi en absoluto.

Por diversos motivos hemos tenido oportunidad de recorrer gran parte del país y así pudimos comprobar, con verdadera tristeza, que la gran mayoría de los argentinos —nada digamos de los extranjeros— que vive en el vasto territorio nacional, no sabe absolutamente nada de la historia de Yapeyú, y muchos no tienen ni siquiera la idea de su ubicación geográfica. Se dirá quizás que esto último ocurre solamente entre gente sin instrucción o personas de preparación intelectual muy limitada, pero no es

así. Conocemos —aunque parezca mentira— profesores, profesionales universitarios, escritores y hasta renombrados historiadores —¡cosa extraordinaria!— que no saben donde está Yapeyú. Esta afirmación, que a algunos parecerá exagerada, no lo es si se piensa, por ejemplo, que nada menos que el eminente historiador de San Martín y fundador del Instituto Nacional Sanmartiniano, doctor José Pacífico Otero, de labor histórica muy meritoria por lo demás, creía que Yapeyú estaba en territorio correspondiente a la actual provincia de Misiones. Y por eso en un trabajo suyo titulado "La infancia del Libertador", que fuera publicado con otros ensayos en uno de sus libros póstumos que lleva aquel título, puede leerse este párrafo increíble en el que, evocando la infancia de San Martín en Yapeyú, dice: "De jornada en jornada debió llegar (se refiere al niño José) a las costas del río cercano, y al mismo tiempo que clavaba sus ojos en las aguas rumorosas y frescas, debió clavarlos en las cuchillas que caracterizan a la topografía misionera, en las sierras del Imán (sic), en los altos cedros o en las delgadas palmeras por don-

Pasada la euforia oficial, todo quedó en promesas no cumplidas

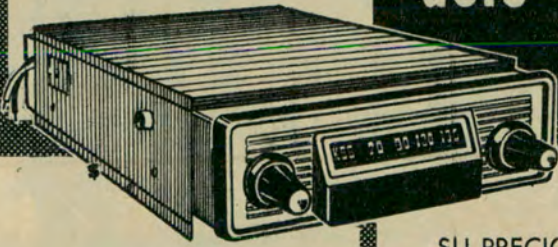
Po
ADOLFO PACHECO
Para AUTOCLUB

de trepaba la madreselva, en el follaje tupido y perfumante de rosales, de jazmines y de orquídeas".

Dejando de lado la inexactitud histórica que significa suponer que San Martín, que salió de Yapeyú siendo un niño muy pequeño, pudiera andar de excursión por las orillas del Uruguay, ¿cómo concebir que le hubiera sido posible "clavar los ojos" en las sierras del Imán, que quedan a más de doscientos kilómetros de Yapeyú? La verdad es que el doctor Otero, al parecer, no tenía idea exacta de

Una joya

para su
auto



TRANSISTOR

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

INTERIOR:
PIDA FOLLETO
GRATIS

SU PRECIO
~~\$ 7.800~~

EN FABRICA

\$ 3.900

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

FABRICA
FUNDADA
EN
1926

Fabbri

DIRECTORIO 521 Bs. As.

... 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

dónde, en realidad, se encontraba Yapeyú, la cuna del prócer que él tanto admiraba.

En el número especial de una muy difundida revista de Buenos Aires, dedicado a San Martín con motivo del centenario de su muerte, apareció en colaboración firmada y con el título "La nobleza del Héroe", esta noticia singular sobre el Libertador: "Había nacido en Yapeyú, tierra chaqueña que conservaba sus tribus indígenas, su fauna montaraz, sus soledades profundas, sus marañas impenetrables."

¡Siempre la inexactitud histórica envolviéndose en abundante literatura!

No pocos historiadores han dicho también que San Martín nació en Yapeyú, Misiones del Paraguay, sin tener en cuenta que, en la época de su nacimiento, hacía ya diez años que la antigua provincia jesuítica (jurisdicción religiosa) "Misiones del Paraguay" había desaparecido y su extenso territorio pasado a integrar estados o divisiones políticas distintas, lo que ha traído muchas confusiones.

Al tener presente todo eso, no nos ha causado extrañeza el saber, no hace mucho tiempo, que un presidente de la Nación, en cierta oportunidad, hablando con una delegación de Yapeyú, confundía las ruinas de la casa natal de San Martín con las del pueblo de San Ignacio...

Se ve, pues, que la "cuna del héroe", el humilde y olvidado Yapeyú, sigue siendo para muchos argentinos una cosa totalmente desconocida, no sólo en su aspecto físico, sino también en su situación geográfica. Y eso no deja de ser un hecho muy lamentable.

Algunas informaciones sobre Yapeyú

Por todo lo que acabamos de exponer es que ahora, aprovechando la generosa hospitalidad que nos brindan las páginas de AUTOCLUB, siempre tan acogedoras, queremos hacer llegar a sus numerosos lectores, diseminados a lo largo y a lo ancho de todo el país, algunas informaciones sobre el Yapeyú actual que pueden servir de guía a los turistas que se preocupan por las cosas relacionadas con nuestra historia y que por ello pudieran tener interés en vi-

sitar el pueblo histórico.

Yapeyú es parte integrante del departamento San Martín de la provincia de Corrientes. Está situado a menos de noventa kilómetros de Buenos Aires y a unos setenta (por carretera) de Paso de los Libres, progresista ciudad correntina (frente a Uruguayana, Brasil) que cuenta, entre otras muchas cosas, con un hotel de la Dirección Nacional de Turismo y delegación del Automóvil Club Argentino. De Paso de los Libres hay servicio de ómnibus a Yapeyú por carretera enripiada en buenas condiciones de tránsito aunque llueva. Esta carretera permite a los turistas que así lo desean, continuar viaje al nordeste en automóvil hasta la provincia de Misiones; y de la capital misionera, Posadas, es posible llegar a las Cataratas del Iguazú, esa imponente belleza natural por muchos conocida, y donde, según se ha informado, el Automóvil Club Argentino tiene el propósito de construir, con la colaboración del gobierno de aquella provincia y la Dirección de Parques Nacionales, una estación de servicio con hotel anexo que facilite el acceso al lugar "sin limitaciones impuestas por horarios, distancias u obstáculos" como se ha dicho.

Yapeyú es, actualmente, un pequeño pueblo con más de mil habitantes en su planta urbana. Está situado sobre las barrancas del río Uruguay en un lugar muy pintoresco. No cuenta, por ahora, con comodidades de alojamiento para turistas y visitantes —la "Unión Patriótica pro Yapeyú" está getionando ante el gobierno provincial la construcción de una hostería— quienes pueden sin embargo, visitarlo de paso en viaje a Misiones o desde Paso de los Libres, durante el día.

Del Yapeyú jesuítico no quedan ahora más que algunos vestigios visibles, pero, como se ha dicho, "dominando el cuadro estupendo del gran río de plata, con sus costas maravillosas, hállase el templete que resguarda las ruinas de la vieja casa de piedra que sirviera de cuna a nuestro Libertador."

Esa reliquia histórica merece ser visitada y admirada por todos los argentinos. •

COMO ya fue anunciado hace algunos meses, dos nuevos modelos franceses llegarán al mercado en la primavera europea de este año. Se trata del Renault 1500, cuya preparación fue oficialmente revelada en octubre de 1963 por el señor Pierre Dreyfus, presidente y director general de la Régie Renault, y el Peugeot 204, cuya aparición había sido confirmada durante el Salón de París 1964 por el señor Maurice Jordan, quien está al frente de la sociedad Peugeot, en sustitución del señor Jean Pierre Peugeot, obligado a retirarse por causa de su salud.

Del último vehículo se tenían algunas informaciones oficiosas desde hace varios meses, sin que la fábrica confirmase o desmintiese los rumores; pero éstos se hicieron tan persistentes que, inclusive para poner fin a muchas fantasías, la dirección de Peugeot se decidió, en vísperas de la última navidad, a publicar fotos y datos sobre el nuevo coche.

Se trata de una berlina (sedan) 400, de menos de 4 m. de longitud, y cuyo motor tendrá una cilindrada de entre 1.000 y 1.200 cm³, lo que en Francia corresponde a una potencia oficial de 6 CV. Se anuncia una capacidad de 130 km/h de velocidad máxima y un consumo de 8 litros por 100 km. El motor será fabricado en aluminio colado y ubicado transversalmente, es decir, perpendicularmente al eje longitudinal del vehículo; la tracción será delantera.

Curiosamente, esas mismas características se encuentran en el nuevo coche Renault, cuya cilindrada estará cerca de los 1.500 cm³, con una potencia de 8 CV, y que ha sido denominado R-16. También en este vehículo el motor será de aluminio colado bajo presión y la tracción se hará por las ruedas delanteras. La suspensión se cumple mediante barras de torsión. Posee frenos delanteros a disco y frenos a tambor en las ruedas posteriores con un dispositivo nuevo que limita el esfuerzo del frenaje sobre las ruedas traseras en función de la carga que soportan las de adelante. Como ya sucedió con la R8, cuya fabricación continúa, el circuito de refrigeración es sellado, pero se halla completado por un ventilador a motor eléctrico e independiente, que sólo interviene cuando se hace sentir esa necesidad. En fin, el dinamo clásico está reemplazado por un alternador.

No debe causar sorpresa ver a Peugeot, que hasta ahora se mantenía fiel a la solución clásica del motor adelante y el eje tractor atrás, cambiar por la tracción delantera, del mismo modo que la Renault, después de su modelo 4

NUEVOS MODELOS FRANCESES E INGLESES

*Dificultades en la
industria europea.*

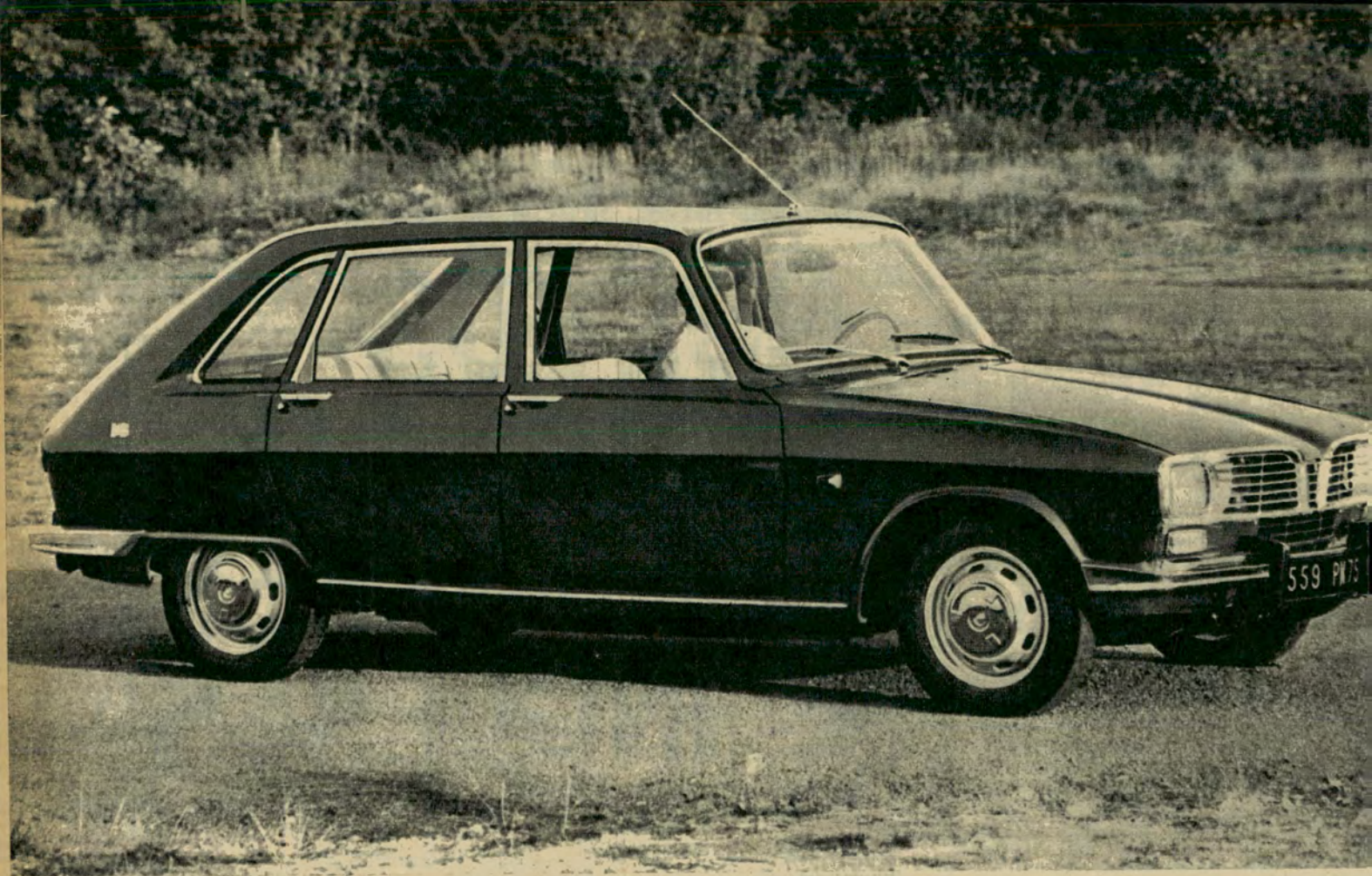
Berliet amplía sus planes

Por MARCEL REICHEL

Para AUTOCLUB



En el lago de pruebas de la fábrica, ubicado en Bourg-en-Bresse, el novedoso camión anfibia Berliet nos da una muestra cabal de sus insólitas posibilidades.



La fábrica Renault nos presenta este novedoso coche de su fabricación que responde a la denominación de R-16 y es de tracción delantera.

CV, adoptó el motor en la parte trasera (4 CV, Dauphine R8 y R8 Senior). La razón de ese cambio está en la búsqueda de un espacio más amplio tanto para los pasajeros como para el equipaje. Refiriéndonos particularmente al coche Renault R16, se habla de velocidades que pueden llegar hasta 145 kilómetros por hora.

También nuevos modelos ingleses

Por su parte, la British Motor Corp. acaba de presentar a los periodistas parisienses un nuevo vehículo, el que denominó "Minimo-ke", y que no puede ser mejor definido que llamándolo un "pequeño jeep".

En efecto, está equipado con un motor 850 Austin, dispuesto adelante y con tracción delantera, y el vehículo, que es descubierto, está esencialmente destinado a desplazarse sobre terrenos irregulares para transportar personal, equipos de inspección agrícola y forestal, primeros auxilios, servicios de mantenimiento, etc. En resumen, un "utilitario típico", dispuesto para los más diversos usos.

Dificultades en la industria europea

A comienzos del otoño de 1964, varias fábricas francesas y la poderosa Fiat en Italia, debieron re-

ducir la duración semanal del trabajo para ajustar, en la medida de lo posible, su producción al ritmo de las ventas y entregas, evitando así la formación muy onerosa de inquietantes existencias.

Las ventas en los respectivos mercados nacionales descendieron bruscamente durante el curso del verano europeo; eso indujo a mucha gente escéptica a hablar de una crisis en perspectiva y de la saturación del mercado. Lo cierto es que, si bien existía cierto malestar, no había tal saturación, puesto que la vieja Europa occidental todavía está lejos de haber alcanzado el grado de motorización que ostentan los Estados Unidos, por ejemplo, donde a nadie se le ocurre hablar de saturación.

En realidad, y particularmente en Italia, la disminución de las órdenes de compra de coches nuevos fue debida esencialmente a ciertas

medidas repentinamente publicadas por los poderes públicos bajo pretexto de una lucha contra la inflación: fuertes impuestos a las compras, restricciones en el crédito, etc. La incidencia de esas medidas sobre el mercado italiano fue muy notable, traduciéndose en el descenso de alrededor de un 25 % en el número de coches vendidos. Es verdad que en noviembre último, inmediatamente después de la clausura del Salón del Automóvil de Turín, el gobierno italiano suspendió la aplicación de esas restricciones; pero el proceso de recuperación industrial posterior resultó bastante lento.

Así, las últimas estadísticas que poseemos denuncian una disminución de la producción total italiana, para los diez primeros meses de 1964, de 5,7 % sobre la del año 1963; esa disminución fue del 18 % para el mes de octubre, en compa-

No muy elegante pero sumamente útil es este "Mini-moke", con motor Austin 850 de la B.M.C., destinado a cubrir múltiples necesidades de los usuarios.





Cuatro asientos y cuatro puertas, con tracción delantera y motor transversal en aluminio; este coche es el Peugeot 204, que corre a 130 kilómetros.

ración con el anterior, debido a que estaban en plena vigencia las medidas oficiales de austeridad.

En Francia, la incidencia del "plan de estabilización", si bien éste no fue concebido en términos tan severos como en Italia, también fue bastante sensible; para el mismo período de diez meses de 1964, se anotó un 5,6 % de disminución en la producción, disminución que fue de 23,6 % para el mes de octubre, en relación a 1963. Ahora debe confiarse que la aparición de los nuevos modelos Peugeot y Renault entonará perceptiblemente el mercado.

Expansión: nuevas instalaciones industriales

No obstante lo que acabamos de anotar, los inconvenientes surgidos no han impedido a algunas marcas la realización de nuevos esfuerzos

de expansión y descentralización. A este respecto, cabe señalar que, si se exceptúa las fábricas Peugeot en el este del país y la de Berliet en los alrededores de Lyon, las demás grandes usinas se encuentran en la región de París, y a veces en la capital misma, como es el caso de Citroën y Panhard.

Hace dos años, Renault instaló una fábrica de mecánica en Normandía, cerca de Elbeuf; por su parte, la Citroën levantó una en Bretaña, en Rennes-La Janais. Siguiendo esta huella, en setiembre próximo la Simca hará funcionar una usina de mecánica en La Rochelle, cuyas instalaciones ocuparán un terreno de unas 50 hectáreas, y donde se fabricarán órganos mecánicos como volantes motores, cárteres de aceite, bombas de agua, cajas de diferenciales, tambores de frenos, etc., para los diferentes modelos de Simca. Los edificios de la

nueva fábrica cubrirán alrededor de 200.000 m².

La misma tendencia a la expansión y a la descentralización ha conducido a la empresa Berliet a crear un importante conjunto industrial en la vecindad de Bourg, en Bresse, es decir, a unos 60 kilómetros al noroeste de Lyon.

La denominación de conjunto industrial está perfectamente justificada en este caso por el hecho de que, junto con vastos y claros talleres, la nombrada empresa construyó un amplísimo terreno de ensayos, que comprende pistas ruteras, pistas de ensayos especiales con secciones de rutas pavimentadas (mal pavimentadas), trechos interrumpidos por travesaños, rampas de diversas pendientes que llegan hasta más de 40°, y hasta un lago artificial que en algunas partes tiene más de 6 m de profundidad. En y sobre ese lago, hemos tenido oportunidad de ver evolucionar camiones-estaque, uno de los cuales inclusive estaba en condiciones de flotar y de navegar en el agua con mucha agilidad aunque, por supuesto, no con la velocidad de su movimiento sobre tierra. Estos vehículos anfíbios tienen especialmente un destino militar; pero es evidente que pueden encontrar una ventajosa utilización en ciertas regiones del globo donde aún no existen caminos satisfactorios o puentes suficientes. •



Fuertes rampas construidas en la pista de pruebas de la fábrica de Bourg-en-Bresse, sirven para demostrar la capacidad de tracción del camión Berliet.

PROGRAMA DE EXCUR

El presente programa ha sido preparado con el objeto de anticipar a nuestros asociados las excursiones a realizarse en 1965 —ésta pueden sufrir aún algunas modificaciones de fechas e itinerarios —, reservándose el A.C.A. el derecho de hacerlo con la anticipación necesaria.

ARGENTINA

Fecha libre en tren y avión. "Región de los Lagos". Excursiones "Programa de verano e invierno".

Diariamente, en autopullman. "Sierras de Córdoba": 10 días en Los Cocos.

Fecha a confirmar. "Excursión a la Región de Cuyo y opcional a Chile", San Luis, Mendoza y San Juan; Santiago de Chile, Valparaíso, Viña del Mar, etc.

Salidas: 21/5, 11/6, 8/7, 13/8, 10/9, 8/10, 29/10. "Excursión al Noroeste Argentino". Córdoba, Río Hondo, Jujuy (Quebrada de Humahuaca), Salta, Tucumán, Catamarca, La Rioja, Los Cocos, Buenos Aires.

Salidas por vapor todos los sábados. 22/5, 19/6, 3/7, 7/8. Excursión en grupo del ACA. "Asunción del Paraguay y Cataratas del Iguazú", vía río Paraná y Paraguay. Alternativa: viaje por avión.

Diciembre, autos particulares. "Caravana" en autos particulares a San Carlos de Bariloche, acompañados por coche piloto y de auxilio mecánico.

Fecha a confirmar. "Fiesta de la Nieve" en Potrerillos (Mendoza).

Fecha libre. Punta del Este. Alojamiento en el Chiberta Motel.

SUD AMERICA

Salida: 7 y 28/4, 19/5, 9 y 30/6, 21/7, 11/8, 1 y 22/9, 13/10, 3 y 24/11, 15/12. "Círculo mágico". Excursiones por avión visitando Asunción, Foz de Iguazú, São Paulo, Cuzco, Machu Picchu, Río de Janeiro y Lima.

10/4, 8/5, 5/6, 3/7, en auto pullman. "Excursión al Brasil por vía terrestre", desde Montevideo a Melo, Porto Alegre, Curitiba, São Paulo y Río de Janeiro.

Fecha libre. "Esto es Brasil". Excursiones por avión y vapor, viajes individuales con estada en Río de Janeiro, São Paulo, etc.

Salidas julio y agosto. Excursiones de invierno por vapor y/o avión a Brasil.

Fecha a fijar. "Brasil y sus maravillosas selvas tropicales". Visita de Manaus por vapor, con escalas en Río Grande, Santos, Río, Salvador, Recife, Fortaleza, Belem y Manaus. Duración 40 días aproximadamente. (En preparación).

Fecha a confirmar. "Caravanas" al Brasil en coche particular, con coche piloto y de auxilio. (En preparación).

Fecha libre, por avión. "Santiago de Chile-Viña del Mar", visitando Valparaíso y principales playas.

Fecha libre, por avión. "Países de leyenda", Chile, Perú, Bolivia y México.

Fecha libre, por avión. "Por la ruta del Pacífico", Chile, Perú, México y Guatemala.

EUROPA

Salidas 24/4, 8 y 22/5, 5 y 19/6, 3 y 24/7, 7 y 21/8, 4/9/65.

Salidas 27/4, 11/5, 8 y 29/6, 13 y 27/7, 17/8/65.

Salidas 19/6, 17/7, 7/8/65.

"Conozca Europa".

Tour ACA 543.

Excursiones de 36, 50 y 60 días. Salidas de Buenos Aires por avión o vapor conectando con las salidas de Madrid, París, Barcelona, Roma o Lisboa.

Tour ACA 778.

Tour ACA 712.

Salida el 1/6 por vapor "Giulio Cesare".

"Conozca Europa". Con excursión opcional a Grecia y Turquía. Tour ACA, W-1003.

SIONES DEL A.C.A. 1965

Fecha libre, por avión. "Conozca Europa". Tour ACA, viajando por Aerolíneas Argentinas. Excursión con grandes facilidades de pago.

Fecha libre, por avión. "Conozca EE. UU." Tour ACA: Viajando con Aerolíneas Argentinas. Excursión con grandes facilidades de pago.

Salidas diarias por avión desde Madrid o Roma. "Conozca Egipto-Tierra Santa".

Salidas diarias por avión desde Madrid o Roma. "Conozca Grecia-Tierra Santa".

Salidas diarias por avión desde Madrid o Roma. "Conozca Turquía-Tierra Santa".

VIAJES ALREDEDOR DEL MUNDO

Salidas 31/5 y 18/11/65. "Vuelta al mundo en 41 días". Salidas desde San Francisco combinando por avión desde Buenos Aires.

Salidas 20/8. "Vuelta al mundo en 50 y 55 días". Salida de Buenos Aires vía Nueva York, San Francisco, Honolulu, Japón, India, C. Oriente, etc.

Salidas 19/9/65. "Vuelta al mundo en 59 días". Salidas desde San Francisco combinando por avión desde Buenos Aires.

ESTADOS UNIDOS

Salidas por avión en grupos acompañados, 15/4 - 19/5 - 16/6 y 14/7. "Extraordinaria Excursión a Estados Unidos y Feria Mundial de Nueva York".

Salidas 15/5 y 26/5/65, por avión. "500 millas de Indianápolis y la Feria Mundial de Nueva York". Con excursiones opcionales a México y California y regresando vía Europa.

Fecha libre, por avión. "Conozca Estados Unidos". Viajes individuales programados para la visita de ciudades en Estados Unidos y Feria Mundial de Nueva York.

Fecha libre, por avión. "Visite Estados Unidos". Programa de excursiones individuales visitando diversas ciudades de Estados Unidos.

Salida fin de septiembre, por avión. "Feria Ganadera de Dallas (Texas) y Feria Mundial de Nueva York". Con amplio plan de excursiones por Estados Unidos.

A CUALQUIER DESTINO

Fecha libre por vapor o avión de todas las compañías de transportes nacionales o internacionales. Pasajes aéreos o marítimos a cualquier destino y programas de excursiones individuales a pedido de los socios.



AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

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

NOMBRE Y APELLIDO SOCIO Nº

DIRECCION: Calle Nº LOCALIDAD F. C.

Nº DE PARTICIPANTES FECHA DE SALIDA APROXIMADA

TRANSPORTE POR AVION POR VAPOR

PAISES QUE DESEA VISITAR DURACION APROXIMADA

EXCURSIONES EN AUTO PARTICULAR (Alquiler o compra) — AUTOPULLMAN — TREN.

**SI VIAJA
POR
VIA AEREA
O
MARITIMA**

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO le ofrece pasajes para cualquier destino y compañía de transportes - CONSULTE NUESTROS PRECIOS PARA VIAJES A EUROPA - EE. UU. - CERCAÑO ORIENTE Y ALREDEDOR DEL MUNDO, etc.

**LECCIONES DE
ARTE BIZANTINO
Y LOCAL TENDRAN
LUGAR EN
RAVENNA (Italia)**

CON el auspicio de la Universidad de Estudios de Bolonia, tendrán lugar, del 28 de este mes hasta el 10 de abril próximo, los cursos de cultura sobre arte bizantino y local en la ciudad de Ravenna. Los cursos estarán dedicados al estudio del arte paleocristiano y bizantino en todo lo que se refiera a pintura, escultura y artes menores, así como también a los problemas concernientes al arte de Ravenna en particular.

Ravenna es la sede indicada para esta actividad cultural, pues es extraordinariamente rica en memorias y monumentos de arte paleocristiano y bizantino, y su historia civil y artística ha estado unida en la antigüedad a la de Bizancio.

Las lecciones estarán a cargo de numerosos profesores italianos y extranjeros especializados en la materia.

**UN CONGRESO
MEDICO SERA
ASESORADO POR EL
A. C. A.**

LA División de Viajes y Turismo del A. C. A. tendrá a su cargo el asesoramiento, para la parte turística, del Primer Congreso de Sociedades y Círculos Médicos de la Provincia de Buenos Aires, a realizarse del 24 al 30 de octubre próximo en la ciudad de La Plata.

**EL DINER'S CLUB
CONCERTO UN ACUERDO
CON KAISER ARGENTINA**

POR convenio especial entre Industrias Kaiser Argentina y el Diner's Club, los concesionarios IKA de todo el país podrán atender en sus talleres a los socios de esa entidad que deseen hacer reparar sus unidades de esa marca, sin pagar en efectivo.

De ese modo, los socios del Diner's no necesitarán hacer desembolso inmediato sino simplemente firmar las facturas, luego de presentar su credencial.

UNA NUEVA "CAPSULA DEL TIEMPO" SERA ENTERRADA EN N. YORK

**JUAN MANUEL FANGIO
FIGURA ENTRE LOS QUE
APORTARON ELEMENTOS
PARA SU INCLUSION**

EL argentino Juan Manuel Fangio, cinco veces campeón mundial de automovilismo, figura entre las personalidades relevantes de nuestra época encargadas de reunir el material que se encerrará en la "Cápsula del Tiempo (II)", artefacto que —a modo de testimonio acerca del mundo de hoy, destinado a la curiosidad del hombre del año 6900— será enterrado en el terreno de la Feria Mundial de Nueva York.

La iniciativa de sepultar la cápsula —de la cual se ha dicho que será una especie de "piedra de Roseta del siglo XX"— se debió a la compañía Westinghouse, en cuyo pabellón en la Feria Mundial será sepultado el singular testimonio. No muy lejos de ese lugar —con motivo de una exposición universal similar que se realizó en la gran urbe norteamericana, en 1938— se halla enterrada, desde aquel entonces, la "Cápsula del Tiempo (I)". Pero es claro que, en los veintiséis años que transcurrieron, se han producido cambios extraordinarios en nuestra visión del mundo que un nuevo testimonio se justifica perfectamente: baste mencionar tan sólo, entre muchas otras cosas, el comienzo de la era atómica y el de la era espacial que acaecieron durante ese lapso.

La "Cápsula del Tiempo (II)" será exhibida en Nueva York a lo largo de casi todo el corriente año. El 16 de octubre de 1965 se procederá a enterrarla.

Juan Manuel Fangio, al aceptar su designación como integrante del grupo que selecciona el material que se incluirá en la cápsula, manifestó lo siguiente en una carta al director de Westinghouse Electric International Company, señor Joseph A. Jaeger: "...es evidente que grandes personalidades y mentes privilegiadas para el bien común han realizado, desde los tiempos que citan tomos completos de Historia Antigua, una obra fecunda a través del deporte, por cuanto esta actividad humana ha sabido anular toda valla entre países desarrollados y subdesarrollados, color de la piel e ideas religiosas".

La "Cápsula del Tiempo" es un registro de la civilización del siglo XX, e incluirá partes del primer

reactor atómico construido por Enrico Fermi y de la primera nave espacial de los Estados Unidos, documentos registrados en microfilms que totalizan 20 millones de palabras y una grabación de los Beatles, que a juicio de algunos observadores será el único testimonio que los hombres del Siglo LXX no podrán descifrar.

El contenido de la cápsula fue revelado recientemente por el doctor Leonard Carmichael, ex secretario de la Smithsonian Institution, quien encabeza este esfuerzo mundial por seleccionar materiales e información para esta empresa histórica única. Un grupo de 14 científicos prominentes, hombres de Estado y estudiosos de los Estados Unidos, fue auxiliado para hacer esta selección por otras 26 autoridades máximas procedentes de 19 países. Entre ellos se destacan el médico mexicano Ignacio Chávez; Alberto Lleras Camargo, ex presidente de Colombia; el médico y erudito español Pedro Laín Entralgo; el filósofo y estadista libanés Charles Malik; el médico japonés y Premio Nobel Hideki Yukawa; y el educador, diplomático y militar filipino Carlos P. Rómulo.

Un total de 44 objetos científicos y de uso común, la mayoría de ellos desconocidos hasta hace un cuarto de siglo, serán incluidos en la cápsula. De entre ellos, lo que más sorprenderá sin duda a los arqueólogos del siglo LXX que desenterrarán la "Cápsula del Tiempo (II)" será una serie de curiosidades, que, aunque perfectamente comprensibles para nosotros, llenarán de preocupación y curiosidad a los futuros científicos: una malla bikini, una radio a transistores, una lapicera a bolilla, un cepillo eléctrico de dientes, píldoras anticonceptivas y una cámara fotográfica automática.

En cuanto a los documentos históricos y testimonios acerca de nuestra vida espiritual y cultural, figuran un mensaje de alrededor de 50.000 palabras registradas en microfilm, acerca de los acontecimientos más recientes; un ejemplar de la Biblia; discos de música popular; un ejemplar de la obra "Perfiles del coraje", de John F. Kennedy; fotocopias de los rollos del Mar Muerto; etc.

La nueva cápsula, construida de Kromarc, acero inoxidable de alta aleación logrado por los laboratorios de investigación de Westinghouse, ha sido sometida a procesos acelerados de prueba para asegurar su perduración a través de cinco milenios. ●

C.A.T.A.C. Y LAS REFORMAS IMPOSITIVAS

La Confederación Argentina de Transporte Automotor de Cargas, C. A. T. A. C., ha dado a conocer una declaración en la que señala la gravedad y trascendencia, a su juicio, de la última reforma impositiva que determina aumentos de combustibles y lubricantes y la derogación de las deducciones por incremento a la capacidad productiva, impuesto de transferencia, etcétera.

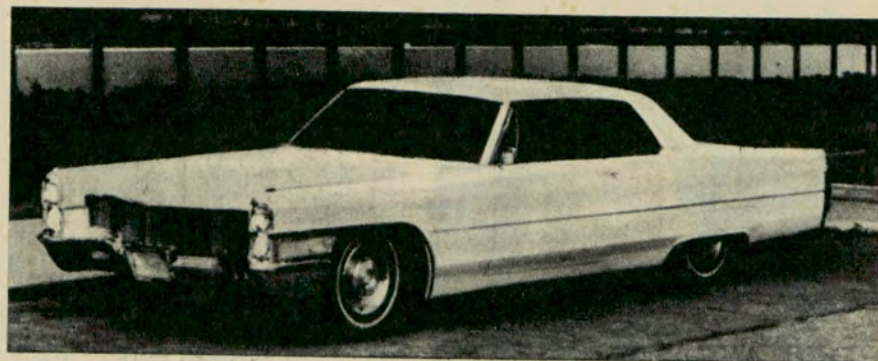
Destaca la importancia del autotransporte en el sistema de traslación de la producción argentina y afirma que hay servicios que no pueden tolerar más incrementos, con lo que aparece como amenaza cierta la posibilidad de destrucción de imprescindibles medios de transporte.

CONSTITUYOSE UNA CAMARA DE FABRICANTES

Ha quedado constituida la Cámara Argentina de Fabricantes de Cinturones de Seguridad.

En su primera Asamblea fueron elegidos presidente y vicepresidente de la misma el ingeniero DAVID COPELLO y el señor RAUL COULON.

La sede funciona en la Avda. de Mayo 1365, 7º P., Of. 70, Tel. 37 - 9629; donde se atiende cualquier consulta relacionada con el tema cinturones de seguridad.



La General Motors de EE.UU. ha presentado recientemente al público los nuevos modelos Cadillac. El coloso de la industria sigue en la avanzada con sus nuevos coches, que para el año 1965 ofrecen grandes novedades mecánicas y de estilo. La fotografía nos muestra un Cadillac Calais Coupé.

TREINTA AÑOS EN LA VIDA DE UNA EMPRESA

Se realizó una cena en el Plaza Hotel, con motivo de celebrar Casa Frank S. A. sus 30 años de vida comercial. Habló en su oportunidad don J. M. Reznik, presidente de la firma, quien reseñó la historia y trayectoria de la empresa que preside, y que es una de las más importantes del país en la venta de artículos para tapicería y decoración. Se contó con la presencia de proveedores, clientes, colaboradores, autoridades bancarias, periodistas y amigos de la empresa.

UN OLIVO RIOJANO DE VALOR HISTORICO

Este frondoso y gigantesco olivo fue plantado en La Rioja en los tiempos en que reinaba en España Carlos III y es, lógicamente, el decano de los que prestigian en esa provincia la industria de la olivicultura. Es, también, una de las únicas cuatro plantas que se salvaron de la destrucción dispuesta por los conquistadores españoles para evitar que esa entonces incipiente industria pudiese ser algún día competitiva de la peninsular. Ahora, como lo ha señalado la información periodística, asume el carácter de reliquia histórica.



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

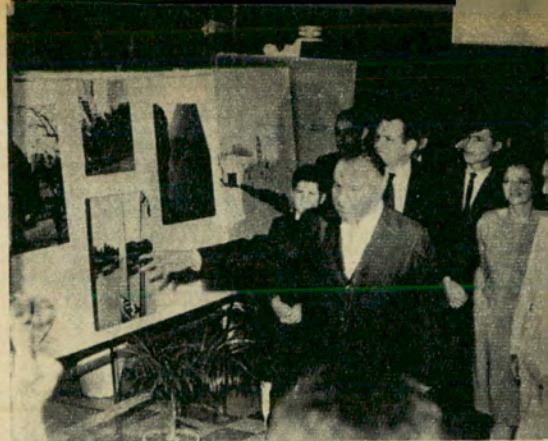


PROCLAMARON LA REINA DE LA FRUTILLA

Esta atrayente joven se llama Leonor Inés Cantarutti, tiene veinte años de edad y representó a Helvecia en la Fiesta Nacional de la Frutilla efectuada en Coronda, Santa Fe, donde, en reñida competencia con otros participantes, fue proclamada "Reina Nacional de la Frutilla". (Foto de Rubén E. Devoto, socio del A. C. A. que es quien nos la hizo llegar).

IMAGEN ARGENTINA EN EL EXTERIOR

UNA completa versión de nuestras posibilidades turísticas en el exterior, fue difundida recientemente por nuestra embajada en la República de Panamá al participar con un bien nutrido stand fotográfico en la VII Feria Comercial e Industrial realizada en la capital del Istmo. En un registro habilitado al efecto, más de dos mil panameños se interesaron en viajar por distintos medios a nuestro país y cerca de trescientos se preocuparon en conocer las posibilidades de hacerlo en automóvil, facilitando en este caso particular el embajador Rodolfo Baltierrez, el asesoramiento general del Automóvil Club Argentino, a cuya colección de la revista oficial "AUTOCLUB", refirió la información oficial de nuestra embajada. En la foto que ilustra este comentario aparece el embajador argentino disertando ante sus visitantes panameños.



CAMPEONES PORTEÑOS DE REGULARIDAD



Estos señores, Guillermo Vaccaro y Miguel A. Yasky, se clasificaron vencedores del Campeonato Porteño de 1964, del Club Argentino de Regularidad. Participaron en las nueve pruebas programadas a lo largo del año de las que se eligen las cinco mejores clasificaciones. La pareja campeona obtuvo por primera vez en la historia de esta clase de competencias el máximo puntaje posible.



PRESENTOSE
EL SUPER
CHEVROLET

Este es el flamante Chevrolet Super 1965 que acaba de ser presentado por la General Motors Argentina. Sus características más salientes son su novísima concepción de parrilla frontal, sus molduras que realzan aún más sus líneas modernas nuevo panel de instrumentos con agujas indicadoras para mayor seguridad en la lectura, sus asientos de avanzada concepción y su finísimo alfombrado moldeado al piso de la carrocería.

ANUNCIE EN
AUTOCLUB
SU TIRADA DE
295.000
EJEMPLARES
ES TOTAL GARANTIA DE
EFICACIA VENDEDORA



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

CASAS ADHERIDAS AL A.C.A.

(Continuación) Artículos para el Hogar

DANTE MARTIRI S. A.
Libertad 120..... 20 %

MAX GLUCKSMANN S. R. L.
Lavalle 653..... 10 %

MONTREAL CABALLITO
Boedo 220 - Helad. Telev..... 5 % u 8 %

MOTO DELTA
Cazón 386 (Tigre)..... 10 %

MUEBLERÍA "LA IDEAL"
Calle 50 N° 733 (La Plata)..... 5 %

MUEBLES ARISTOCRATA
Av. San Martín 3035 - Art. cocina.. 5 %

MUEBLES "BELL-ART"
Av. San Martín 2945..... 10 %

MUEBLES "BELL-ART"
Av. Mitre 1114 (San Miguel)..... 10 %

MUEBLES LANUS
Ituzáingó 200 (Lanús)..... 10 %

MUSIC HALL
C. Calvo 3645 - Helad. y Lav. 18 % al 25 %

NIDARALL S. A.
Av. Maipú 1574 (Vte. López)
Refrig. comercial - (Cámaras frigoríf.) 5 %

CARLOS I. NORDMANN
Motos..... 5 %
Afeitadora eléctrica sin cable..... 20 %
Av. Lib. Gral. S. Martín 1188 (Vte. López)

ANTIGUA CASA NUREZ
Televisores - Radios - Combinados
Sarmiento 1573..... 10 %

ORBIS BUENOS AIRES S. A.
Callao 53..... 10 %

OZORES S. R. L.
Boedo 827 y Terrero 11..... Hasta 35 %

HECTOR PERES PICARO
Navarro 2125
Av. de los Constit. 3545 y Triunvirato 4099
Capital

Belgrano y Saavedra (San Martín)
Larrea 888 (Ramos Mejía)
Av. Lib. Gral. San Martín 1201 (Caseros)
Según mercadería..... hasta 35 %

PETROLINI-GOBERG S. A.
Rivadavia 4076 - Según artíc. 20 % al 30 %

PHILIPS SERVICE BUENOS AIRES
Córdoba 1351 - 1er. piso..... 10 %

PIRA HNOS. S. A. C. e I.
Boedo 2046/58..... 15 % - 20 % - 25 %

MANUEL PIRA S. R. L.
Chiclana 3724..... 10 % al 20 %

PLASTICOS STELLA MARIS REGALOS
Ramón L. Falcón 2366 - S/todos art. 10 %
Sobre art. acero MIC..... 5 %

RADIO PRINC
Las Heras 3764..... 10 %

RADIO WALL S. R. L.
Monroe 5183 - Cangallo 2629. 10 % al 30 %

RICCI Y PLA
Boedo 136 (Lomas de Zamora)..... 10 %

RICHARD RADIO
Calle 12 esq. 58 y 49 N° 628 (La Plata)
Sobre contado..... 10 % y 15 %

CESAR RENOSTO
Luna 174
Fbca. muebles metálicos p/cocina... 30 %

CASA RIVAS y Cia. S. R. L.
Fta. Pte. Sarmiento 894
y Planes 1402..... 15 % al 30 %

RIZMAR S. I. C. R. L.
(Fábrica licuadoras y batidoras)
J. B. Alberdi 2939..... 20 %

RODADOS MENA
Iberá 6125..... 15 %

RODAR S. A. C. I.
Paraná 676..... 5 %

SANARGO S. R. L.
Carlos Pellegrini 1047
y Rivadavia 11150..... 15 % al 25 %
Aire acond., heladeras, comb., etc.

SCIGOLINI
Rivadavia 3421..... 10 %

SONOVISION Calle 192
Callao 192
Grabador - Tocariscos - Radio a transistores

S/precio de listas oficiales..... 20 %

SOUTO y Cia.
Rivadavia 3001..... 10 %

STUDIO S. A.
Reconquista 970..... 20 %

SUDISCO
J. M. Moreno 89..... 10 % ó 15 %

TECNICO VIENES
Pampa 2374..... 20 % - 30 %

TELECAMP
Reconquista 970..... 20 %

TELEWELL S. R. L.
Pueyrredón 1230..... 15 % al 30 %

VALLE y Cia. (Fáb. de arañas)
Rivadavia 5094..... 10 %

VARLAR ARGENTINA S. R. L.
Callao 1056..... Art. eléct. 10 %

VEGA
Membillar 29..... 10 %

VILLAVEVERDE y Cia.
Rivadavia 4467 y Avda. La Plata 19
(S/artíc.)..... Hasta 30 %

ESTABLECIMIENTO WAINTRAUB
Camarones 2955
Artef. e ilumin. moder.-Broncería art. 10 %

"WORONA"
Uruguay 96 (San Martín)..... 10 %

ZUBILLAGA Hnos.
3 de Febrero 2098 (Caseros)
Belgrano 18 y Estrada 415 (S. Martín) 10 %



HAGA QUE SU MOTOR VIVA del AIRE

DEL AIRE PURO DE FASFILTER

BOOM S.A.

Revolucionario sistema de filtrado de aire
Fasfilter elimina el 100 % de impurezas actuando en 3 puntos vitales del motor.

Filtro de aire del carburador.
Filtro de aire para la tapa de aceite.
Toma de vapores o neblina de aceite.
FASFILTER rinde mayor kilometraje, potencia, pique y economía

Fabricado y distribuido bajo licencia 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 — AVELLANEDA: ANGEL DI GIANNI: Mariano Acosta 330 - 22-0929 — LA PLATA: E. PUEL y J. LOMBARDI: Calle 48 N° 789 - 2-3950 — LANUS: FELIX GAUNA: Lavalleja y Emilio Castro — RODOLFO RONCO: Avda. Pavón 2384 — AUTOLANUS S.A. (Conc. IKA): Avda. Pavón 3343/79 - 206-5516 — BALCARCE: FIORITI y Cia. S.R.L.: Calle 24 N° 867 — MAR DEL PLATA: EL PALACIO DE LAS JUNTAS S.R.L.: San Luis 3131 - 3-0691 — TANDIL: ESTABLECIMIENTOS METALURGICOS VALENT S.C.A.: Garibaldi 370 — TRES ARROYOS: ANTONIO DUCA: Pueyrredón 164 — BAHIA BLANCA: ELIAS ETMAN: Chicliana 653 - T. E. 2-5053 — JUNIN: CASTELLAZZI Hnos. S.R.L.: Bmé. Mitre 100 - T. E. 1178 — BRAGADO: RIANO y Cia.: Avda. Pellegrini 2015 - T. E. 169 — GENERAL PICO (LA PAMPA): JUAN FERRARIS E HIJOS S.R.L.: Calle 19 y Avda. San Martín - T. E. 717 — CORDOBA (Ciudad): CHACARITA ARCA DE NOE S.R.L. de ROMAGNOLI, CADARIO y Cia.: Humberto 19 633 — SAN FRANCISCO (Córdoba): ATILIO M. GODINO S.A.: J. B. Iturraspe y Vélez Sársfield - T. E. 1052 - 1043 - 1446 - 2478 — 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 Cia. S.R.L.: José M. Moreno 1439 - T. E. 3-0967 — LA CASA DEL FILTRO de P. y F. PALMERO: Avda. José V. Zapata 215 - T. E. 3-3345 — SAN RAFAEL: OSVALDO MARTINO: Mitre 469 - T. E. 1074 — SAN JUAN: LUIS FERNANDEZ y Cia. 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.: Avda. Uruguay 780 — PARANA (E. Ríos): AUTORECTOR S.R.L.: Gualguaychú 167 - T. E. 1-1923.

COLABORE CON SU

CLUB

CARGUE NAFTA EN SUS DEPENDENCIAS



PUBLICIDAD A. C. A.

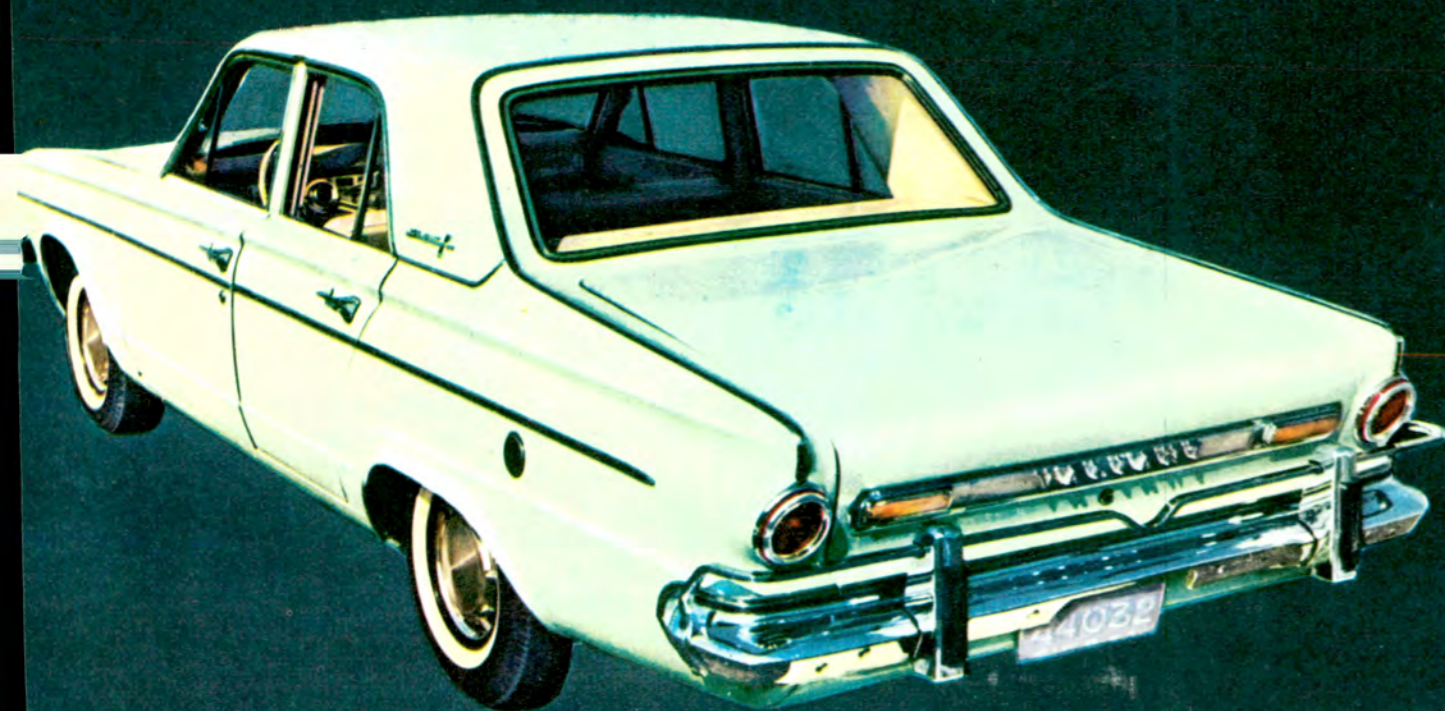
El expendio de nafta, habilitado las 24 hs. del día, en todas las dependencias del país, aun en aquellos lugares en que por razones antieconómicas no llega la actividad privada, requiere erogaciones que, lógicamente, deberían ser compensadas con una mayor venta, evitándose así que para el mantenimiento continuado de este servicio tengan que aplicarse partidas necesarias para el mejoramiento y ampliación de otros servicios y beneficios.

Por ello, señor asociado, COLABORANDO CON SU CLUB, cargue nafta en las dependencias de la Entidad.



ES UN VALIANT

...Y ES DE  **CHRYSLER**
en el mundo entero,
máxima jerarquía en automóviles



VALIANT  el gran coche

La suntuosa terminación exterior del VALIANT III y el supremo confort de su amplio interior, definen al coche de insuperable elegancia. Y esa singular belleza de líneas es digno complemento de sus notables especificaciones técnicas: potente motor "Slant Six" (seis cilindros inclinados), de 137 HP... poderosos frenos "Duo-Servo", con campanas de máxima superficie... extraordinaria suspensión... diferencial que permite mayor velocidad con elevado rendimiento... alternador que carga la batería en baja velocidad... tablero muy visible con luz regulable, y otras características que satisfacen las más severas exigencias.

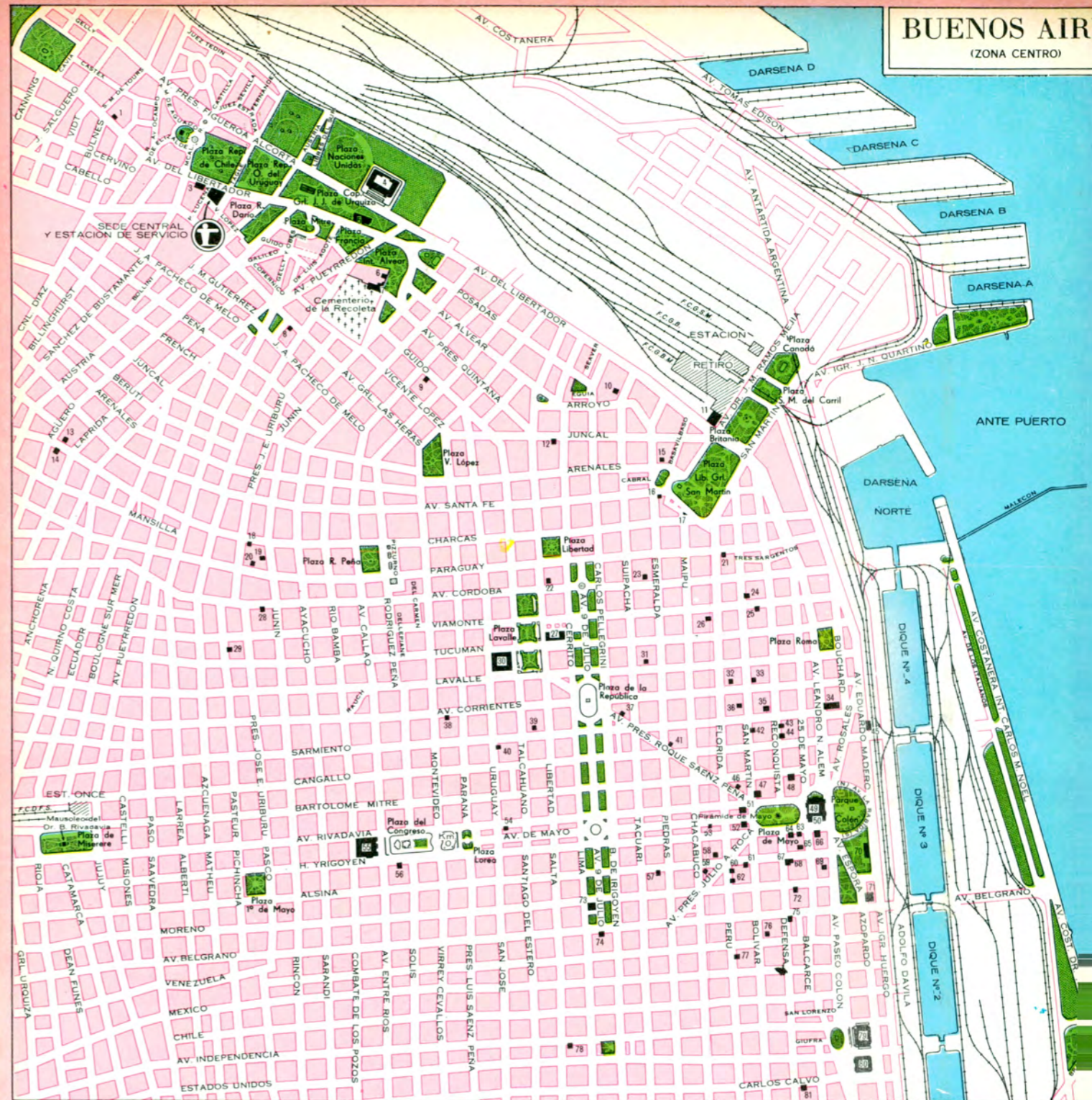
Véalo en el Concesionario de su zona

Fabricado en la Argentina por **FÈVRE Y BASSET** LTDA



CHRYSLER
ARGENTINA S.A.

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores



BUENOS AIRES

BANCOS (ZONA CENTRAL)

- 42 Central.
- 48 de la Nación Argentina.
- 64 Hipotecario Nacional.
- 56 Caja Nacional de Ahorro Postal.

FACULTADES

- 26 Universidad de Buenos Aires.
- 62 de Arquitectura y Urbanismo.
- 28 de Ciencias Económicas.
- 60 de Ciencias Exactas.
- 20 de Ciencias Médicas.
- 4 de Derecho.
- 19 de Farmacia y Bioquímica
- 25 de Filosofía y Letras.
- 8-79 de Ingeniería.
- 18 de Odontología.

MONUMENTOS HISTORICOS

- 81 Arsenal.
- 7 Basílica del Pilar.
- 52 Cabildo.
- 68 Capilla San Roque.
- 78 Casa de Ejercicios.
- 31 Casa del Dr. Dardo Rocha.
- 76 Casa de Liniers.
- 39 Casa de Sarmiento.

- 65 Casa Natal del General Antonio González Balcarce.
- 47 Catedral.
- 43 Convento de los Mercedarios.
- 6 Convento de los Recoletos.
- 44 Iglesia de la Merced.
- 24 Iglesia de las Catalinas.
- 67 Iglesia de San Francisco.
- 61 Iglesia de San Ignacio.
- 57 Iglesia de San Juan Bautista.
- 75 Iglesia de Santo Domingo y Mausoleo del General Belgrano.
- 63 Recinto del Antiguo Congreso
- 60 Sala de la Antigua Junta de Represent. de la Pcia. de Bs. Aires.

MUSEOS

- 13 Casa de Ricardo Rojas.
- 16 de Armas de la Nación.
- 27 de Arte Lírico del Teatro Colón.
- 38 de Artes Plásticas Sivori.
- 50 de la Casa de Gobie.no.
- 77 de Mineralogía y Geología.
- 1 de Motivos Populares José Hernández.
- 72 Etnográfico de la Facultad de Filosofía y Letras.
- 2 Instituto Nacional Sanmartiniano.

- 53 Internacional de la Caricatura Maurice Minkowski.
- 36 Mitre.
- 10 Municipal de Arte Hispano-Americano.
- 3 Nacional de Arte Decorativo.
- 5 Nacional de Bellas Artes.
- 22 Nacional del Teatro.
- 52 Nacional Histórico de la Revolución de Mayo.
- 14 Policial.
- 34 Postal y Telegráfico.

REPARTICIONES IMPORTANTES - EDIFICIOS PUBLICOS

- 49 Casa de Gobierno.
- 55 Congreso Nacional.
- 74 Dirección de Tránsito.
- 17 Dirección General de Parques Nacionales.
- 71 Dirección Nacional de Aduana.
- 40 Dirección Nacional de Turismo.
- 51 Intendencia Municipal.
- 69 Ministerios: Asistencia Social y Salud Pública.
- 49 Defensa Nacional.
- 66 Economía.
- 23 Educación y Justicia.
- 49 Interior.
- 73 Obras y Servicios Públicos.
- 15 Relaciones Exteriores y Culto.

- 58 Trabajo y Seguridad Social.
- 29 Palacio de Justicia.
- 12 Secretarías: Aeronáutica.
- 80 Agricultura y Ganadería.
- 59 Comercio.
- 34 Comunicaciones - Correos y Telecomunicaciones.
- 59 Energía y Combustibles.
- 70 Guerra.
- 66 Hacienda.
- 59 Industria y Minería.
- 45 Marina.
- 73 Obras Públicas.
- 11 Transportes.
- 41 Yacimientos P. Fiscales.

REPRESENTACIONES DIPLOMATICAS

- 33 Consulados: Bolivia.
- 21 Brasil.
- 54 Chile.
- 9 España.
- 46 Estados Unidos de América.
- 35 Gran Bretaña.
- 37 Paraguay.
- 32 Uruguay.

TEATROS

- 27 Colón.
- 38 General San Martín.
- 22 Nacional Cervantes.

¡A California sin cambio de Jet!

LUEGO TOME UN JET
SIN ESCALAS A TOKIO!... O
VUELE VIA HAWAI. HAY HASTA
5 VUELOS POR DIA.

Dos escalas intermedias y usted ha cruzado el Hemisferio. Salimos los jueves a las 19.00 horas. A la hora del desayuno usted estará en Los Angeles; y a media mañana en San Francisco. Al comenzar la tarde, otro Jet de Pan American sale de San Francisco y vuela sin escalas al Japón.

¡Esta combinación de servicios pone al Lejanó Oriente a sólo horas de camino desde Buenos Aires!

Para financiar su viaje, está a su disposición nuestro plan Viaje ahora - Pague después. Reserve en su Agencia de Viajes o en Pan American.

BUENOS AIRES: Avda. Pte. Roque Sáenz Peña 788
T. E. 45-0111 - Plaza Hotel - T. E. 32-2355
CORDOBA: 25 de Mayo 18, T. E. 39638
MENDOZA: Espejo 167, T. E. 12208
ROSARIO: Córdoba 1060, T. E. 23283
MAR DEL PLATA: Rivadavia 2671, 5° C

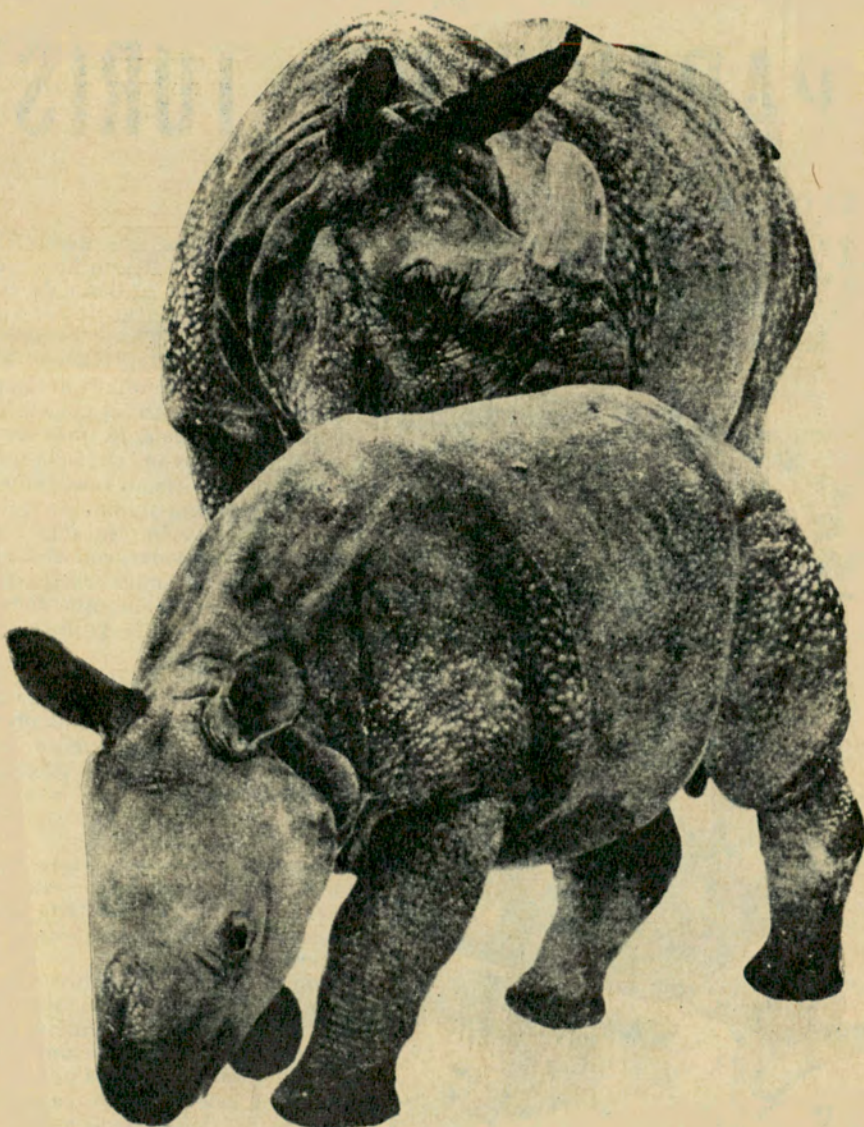


La línea aérea
de mayor
experiencia
en el mundo

PAN AMERICAN - SU PUERTA DE ORO A ORIENTE

**...no
se
desgastan!**

**En todo tipo de tapizados
y revestimientos
de piso o pared,
la línea de plásticos
BRATINA®,
aun sometidos
a las más duras
condiciones de uso,
mantienen siempre
la belleza de su diseño
y su alta calidad.**



**Miravé 2742
28-1265/1373/21-3979
Buenos Aires**

bratina

Esta vista del camino que conduce de Salta a Cafayate permite apreciar la naturaleza pródiga del atractivo suelo salteño.



SALTA, PARAISO DEL TURISTA

Por CARLOS DURAND
CORNEJO

para AUTOCLUB



Quebrada del Toro. La serpentea el camino que conduce de Salta a Antofagasta, imponente ruta que se halla a tono con el paisaje majestuoso.



Una imagen salteña captada por la cámara en el camino a Tartagal. La provincia ofrece atractivos inimaginables al turista.

ARGENTINA se está descubriendo a sí misma. Hasta hace pocos años, la meta ansiada de todos los amantes del placer de los viajes era, en Europa, París, o bien en América del Norte, Nueva York, cumbres del turismo más ambicioso.

Hoy, sin embargo, el conocimiento del propio país es uno de los deseos que privan en el espíritu argentino. El turismo contribuye en mucho al desenvolvimiento económico de la Nación. No sólo nivela las distintas regiones, con el desplazamiento de grandes recursos en moneda corriente, sino que también intercambia y aporta cultura entre las provincias.

En el noroeste argentino, Salta es un campo todavía virgen para el turismo. Sin embargo, pocas provincias pueden ofrecer al turista características geofísicas tan singulares. Puede decirse que sólo ahora comienza a orientarse la corriente turística hacia allí.

Regiones poco menos que desconocidas hasta hace poco, están hoy abiertas al viajero en todo el esplendor de su belleza salvaje e imponente.

Por otra parte, la fiebre del trabajo parece haber dado alas a los ciudadanos de esta provincia, a juzgar por la transformación que se está operando en sus campos y poblados. A este respecto, cabe señalar que "el milagro de Salta" está nuevamente en marcha; se trabaja a conciencia y se hace mucho más que en los diez años anteriores juntos.

En un solo año, se construyeron más de mil quinientas viviendas, y

están previstas para los tres próximos, cuatro mil más. Se construyen carreteras, puentes, obras hidráulicas y se están haciendo hoteles y hosterías para dar satisfacción al movimiento turístico cada vez más numeroso y exigente.

La tradicional Salta llegó a ser en el siglo XVII uno de los principales centros económicos y culturales de la América del Sur. De entonces datan muchos de sus monumentos históricos, admirablemente conservados al presente: el oratorio del señor de Sumalao, centro de pintorescas peregrinaciones populares; la posta de Yatasto, mojón principal de la historia patria; el primer trapiche y el primer ingenio, con los que Fernández Cornejo introdujera en el país el cultivo e industria de la caña de azúcar; y mil exponentes más de esta provincia que es un verdadero museo de las tradiciones argentinas.

En el campo, el turista puede admirar a los auténticos gauchos —no extinguidos, como en el sur del país— en sus múltiples labores campesinas, forjando la riqueza nacional; la agricultura y la ganadería, y numerosas industrias que hoy están en pleno auge.

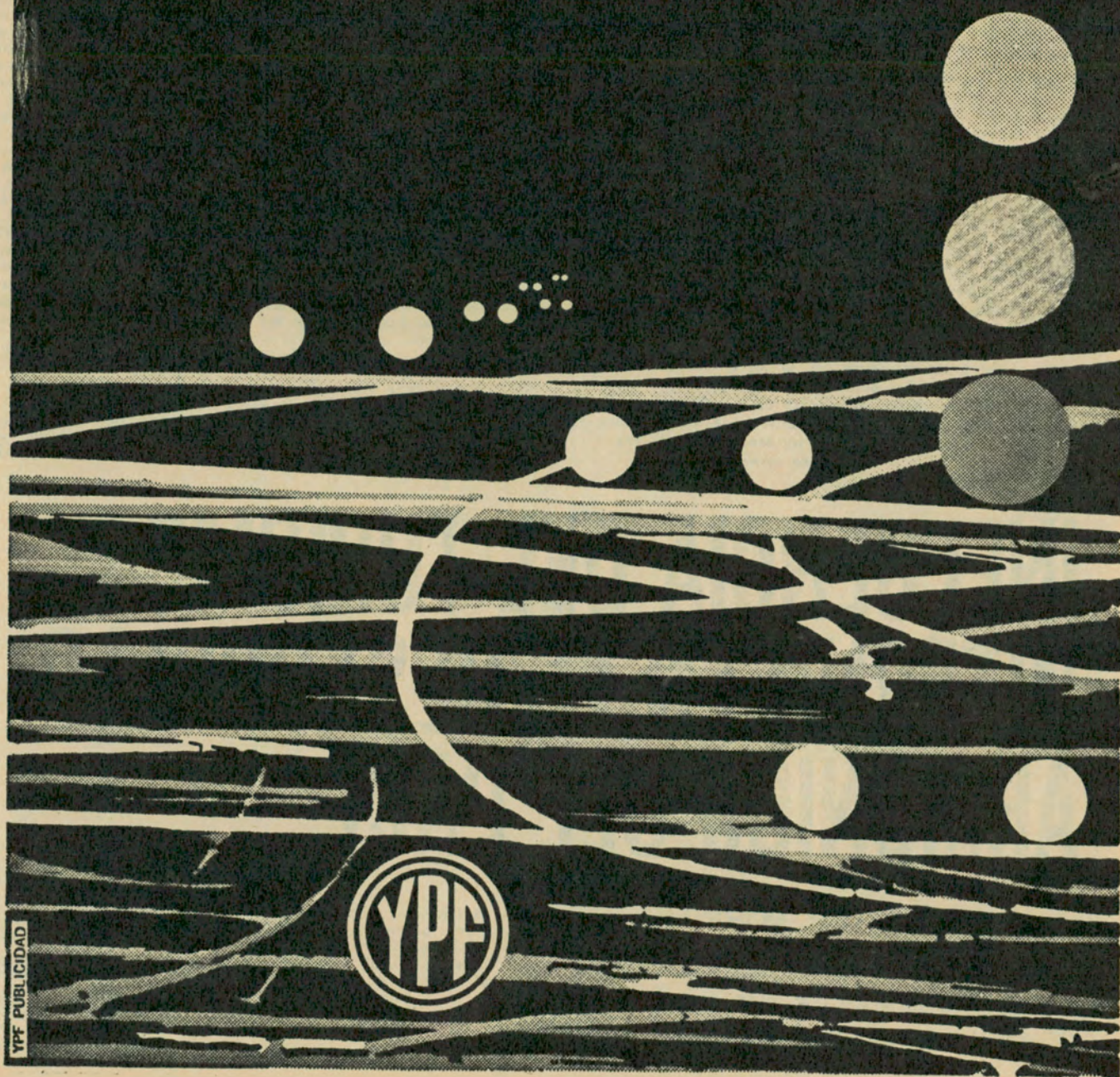
Todo lo que busque el turista más exigente lo encontrará en esta provincia excepcional. Esta Salta magnífica en su aspecto económico y por la ilimitada riqueza de su suelo privilegiado. Tiene todos los climas y atesora bellezas sin parangón en toda la gama de caprichos geográficos imaginables.

Indudablemente, ¡en Salta siempre es primavera!

cómprele al país!

CARGUE

NAFTA YPF



YPF PUBLICIDAD



Out of State
Tourists Put
\$79,000,000
in our
wallets
last year

"Los turistas forasteros pusieron 79 millones de dólares en nuestras carteras el año pasado." Esta frase, sacada de un folleto editado por el Knoxville Tourist Bureau, Tennessee, EE. UU., ilustra acerca del poder económico del turismo interno en el país del Norte. Las autoridades se preocupan por robustecer la conciencia turística de la población, de la misma manera que las nuestras, con intermitencias, se esfuerzan en difundir los beneficios de la exportación de carnes.

LA historia del turismo todavía no se ha escrito. Tal vez porque está implícita en la historia de la civilización, desde los exóticos viajes de Marco Polo hasta el recientísimo peregrinaje del papa Paulo VI a Tierra Santa. De todas maneras, el turismo merece un tratamiento especial, un laborioso buceo en los acontecimientos humanos, que proporcionaría, indudablemente, material abundante y pleno de fascinación. Puede que, inclusive, ahondar en la razón de ser de los viajes ayude a conocer más al hombre, porque: "¿Qué es la vida —dicen los místicos— sino un corto recorrido hacia otros territorios intangibles?"

El hombre comenzó a viajar, en una forma más o menos organizada, para recuperar la salud física y con el objeto de rezar en los santuarios. Un país entonces tenía grandes posibilidades cuando poseía renombradas fuentes termales o cate-drales que aparecían nimbadas por el milagro. Más tarde, cuando a las migraciones temporales se las consideró en su magnitud económica, cuando ya no faltaba más que a alguien se le ocurriese pronunciar la palabra *turismo*, se explotaron los deseos de viajar por simple amor a la aventura que el hombre tiene desde el principio. Recién a fines del siglo pasado se asistió a una incitación concertada para que cualquier comerciante pueblerino, aún el más sedentario, pudiera convertirse en un Marco Polo con hoteles reservados y trayectos predeterminados a través de un mundo que, aunque viejo, sigue siendo pródigo en cosas diferentes.

La forma en que la gente comenzó a responder a los reclamos de los viajes internacionales hizo que el nascente turismo fuera un poco sinónimo de traslado, en procura de placer, cultura o aventura, a otros países, al extranjero. Los viajes dentro del propio territorio, un tanto difíciles de registrar sin el auxilio de la aduana, no importaban demasiado. Suiza pasó a ser, en el primer cuarto del presente siglo, el país turístico por excelencia: hasta la primera guerra mundial, el 80 por ciento de su movimiento turístico provenía del extranjero. El turismo extramuros, sobre todo el receptivo, se vio definitivamente realizado cuando los economistas comenzaron a advertir sus repercusiones en las balanzas comerciales de los países que lo alentaban. Esto ocurrió después de la segunda guerra, a raíz de que los norteamericanos manifestaron la clara intención de volver a invadir Europa todos los años, armados de cámaras fotográficas; Italia, Francia, Inglaterra, Alemania y, en fecha más reciente España, avizoraron la repercusión en dólares del tránsito masivo que se avecinaba, y se esforzaron por estimularlo. El resultado todos lo conocemos: Italia equilibró su balanza comercial gracias al turismo receptivo de procedencia no únicamente norteamericana, sino en gran parte de otros países europeos menos favorecidos por la naturaleza; en España, el turismo llegó a alcanzar el 31 % del total de las exportaciones de bienes y servicios, y Gran Bretaña vio empinarse el turismo en la lista de industrias productoras de dólares, hasta superar a la más tradicional, la del whisky.

El turismo interno, entretanto, aunque seguía creciendo en la misma proporción que la elevación del nivel de vida de cada país, no abandonó su condición de *cenicienta* de esta industria sin chimeneas. Si bien es por demás conocida la cantidad de dólares que anualmente gastan los norteamericanos en viajes al

INFLUENCIA DEL TURISMO INTERNO EN EL DESARROLLO ARMONICO DEL PAIS

Por ALBERTO R. BORRINI

(SEGUNDO PREMIO DEL CONCURSO
SOBRE TEMAS DE TURISMO
ORGANIZADO POR EL A. C. A.)

exterior, no se ha hecho resaltar, en cambio, que dentro de las fronteras de los Estados Unidos se produce un movimiento turístico nueve veces mayor; en 1962, el turismo interno de aquel país produjo un movimiento de 26.000 millones de dólares, contra algo menos de 3.000 millones gastados por los norteamericanos en otros países.

No pretendemos con esto desmerecer la importancia del turismo como generador de divisas. Nuestro país, como la mayoría de los de América latina, con la única excepción de Colombia,

todavía no ha comprendido que la del turismo es la única exportación que el cliente debe *consumir* en nuestra casa, a la inversa de las restantes, que deben ir al encuentro de los usuarios, y que utiliza materias básicas que no se agotan: el paisaje, el clima, las costumbres, los rasgos diferenciales del país. Deseamos solamente, en este trabajo, subrayar la importancia del turismo intramuros, que si bien no tiene influencia en la balanza comercial, produce en cambio otras repercusiones de no menor importancia en el desarrollo armónico de cualquier país, y por lo tanto merece un tratamiento tan prolijo como el de los viajes internacionales.

II

El turismo interno, en primer término, es el que consolida la estructura hotelera y vial, afianza los servicios de transporte e implanta los auxiliares: diversiones, artículos para viajes, *souvenirs*, películas fotográficas, etc. Sin un turismo interno vigoroso, no estaríamos hoy en condiciones de buscar clientes internacionales para Mar del Plata, Córdoba, Mendoza y Bariloche. Los dos millones de turistas que pasan anualmente por Mar del Plata, originando una transferencia de fondos que apenas refleja la actividad del Casino, son los responsables del equipamiento turístico marplatense. Pero esto no es todo: la corriente turística hizo de un simple centro de veraneo toda una ciudad, que creció a un ritmo sin comparación en América latina y que en la actualidad cuenta con sus propias industrias y una crecida población estable.

Se tardó algún tiempo en advertir las principales peculiaridades de las transferencias de fondos que produce el turismo interno. Por lo general, los centros turísticos se ubican en sitios convenientemente alejados de las grandes metrópolis, por exigencia de los elementos naturales que entran en la *receta*: playas, montañas, cielo límpido, tranquilidad, etc.; vale decir que dicha transferencia de fondos se orienta en forma inversa a las habituales, que proceden de las zonas menos desarrolladas y se vuelcan en los grandes centros urbanos. A esta corriente de moneda se la llama el *segundo circuito*, en contraposición con el *primero*, resultado de la atracción que ejercen sobre el campo las metrópolis.

En un país armónicamente desarrollado, las transferencias de un bolsillo a otro del mismo pantalón, ayudan a mantener bien distribuidas la población y las riquezas; en un país como el nuestro, en que la capital es una poderosa bomba de absorción que deja sin aliento al resto de un territorio extenso, el *segundo circuito* tiende a lograr una compensación a todas luces deseable.

El turismo interno, asimismo, contrarresta el éxodo rural. A menudo los centros de turismo *fijan* a la población, evitando que ésta se abandone al encandilamiento de las grandes ciudades. Claro está, contra ello conspira el carácter estacional del turismo, que por razones de hábito y de factores climáticos y económicos, alcanza en nuestro país su máximo desarrollo en los meses de verano, para caer verticalmente en pleno invierno, con la excepción quizá de una débil corriente que continúa dirigiéndose a Bariloche, para disfrutar de los deportes propios de la estación. En Europa, el carácter estacional del turismo se está combatiendo por medio de una propaganda que persigue el escalonamiento de las vacaciones, pero no se ha conseguido todavía mayor éxito; Bélgica parece ser, hasta ahora, el país que más ha logrado en este aspecto, pero en general, ni los esfuerzos para modificar el sistema de vacaciones, ni las tarifas *fuera de estación*, han sido suficientemente eficaces en la lucha contra el arraigado hábito de viajar en los meses de clima más suaves y estable.

En nuestro país poco se ha hecho para atenuar la curva descendente del turismo desde abril a noviembre. Recién en el presente año se asiste a una campaña intensiva de Córdoba, en procura de turistas de otoño e invierno, y a un intento de las fuerzas vivas marplatenses de prolongar la temporada más allá de febrero. Entretanto, esta última ciudad ha encontrado una fórmula propia para *fijar* a una población principalmente integrada por el personal de los hoteles, restaurantes y comercios auxiliares, que antes llegaba con el primer turista y se marchaba con el último: el establecimiento de una vigorosa industria de tejidos de punto, cuyos productos, en buena parte, son comprados por los turistas que irrumpen en verano.

III

La reflexión acerca de las saludables repercusiones del turismo interno, ha llevado a otros países a buscar los medios de alentarlo, utilizando procedimientos que probaron reiteradamente su eficacia en la promoción de otros *productos*. Uno de ellos es la reducción de los precios. En Estados Unidos, precisamente a principios del corriente año, se implantó una reducción del 14 % sobre el precio de los vuelos de cabotaje, cuando superan los 1.000 kilómetros; conjuntamente, se establecieron billetes familiares mediante los cuales se obtiene un descuento del 25 % sobre las tarifas normales. A estas medidas, recientes, hay que agregar las dispuestas hace varios años por las compañías de autobuses, que culminaron con la campaña conocida por el *slogan*: *Viaje 99 días por 99 dólares*.

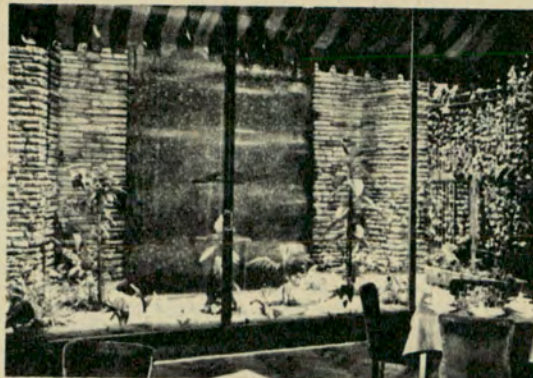
Pero los precios no constituyen más que un recurso entre

GRILL HOTEL CALIFORNIA

COCINA INTERNACIONAL
DINER-DANSANT

RENE COSPITO y SU RITMO
JUANCITO DIAZ con R. FERRO

Todas las noches de 22 a 4 horas



Playa de estacionamiento al lado

TALCAHUANO 1038

T. E. 42 - 9651

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
RECONDICIONAMIENTO INTEGRAL DE MOTORES

MARIANO ACHA 1669

CAPITAL

T. E. 51-4380/5291

tantos de que puede valerse cualquier localidad para incrementar el número de visitantes. Nuestro Delta del Paraná, hace apenas unos meses, tradujo en una sola palabra su firme voluntad de desperezarse de un largo entumecimiento turístico: *riotel*. El nuevo término, que se creó para cambiar el transnochado de *recreo*, fruto de la unión, como se deduce, de las palabras *hotel* y *rio*, produjo un notable impacto en el periodismo metropolitano; en el escaso lapso de un mes, seis publicaciones porteñas de primera línea enviaron sus redactores al Delta, para actualizar la imagen de la zona. La influencia del despliegue informativo se pudo apreciar en un aumento inmediato del tránsito turístico del orden del 20 % en enero del año en curso, mes que pasó a ser récord para la empresa de lanchas que sirve la zona desde 1948.

Claro está, un simple cambio de nombre no basta para incitar a los turistas a invadir un sitio que tiene ambiciones turísticas. El mismo Delta no podrá, de seguro, mantener el incremento apuntado si los nuevos ríoteles no demuestran una transformación que trascienda la del nombre. Un centro turístico debe ofrecer una cantidad de atracciones, y al mismo tiempo, las instalaciones necesarias para poder gozar de aquéllas con comodidad. En esto no hay diferencia apreciable entre el turismo internacional y el interno, cosa que a menudo se olvida.

Volvamos en busca de ejemplos a la organización turística norteamericana: veintiocho de los cincuenta Estados de la Unión incluyen al turismo entre sus tres principales fuentes de ingreso; no hay que sorprenderse, porque en 1962 hicieron turismo dentro de su propio país 110 millones de norteamericanos. Kentucky, uno de los Estados que ha salido a competir con los tradicionales, turísticamente hablando, gastó 6 millones de dólares el año pasado en hoteles y comodidades que van a hacer más placenteras las excursiones de los forasteros.

Damos estas cifras, no para alentar a una inversión similar en nuestro país. No somos tan ingenuos: sabemos que el presupuesto turístico de todo el país es de algo más de 5 millones de dólares. Simplemente, deseamos recalcar que el desarrollo turístico no es espontáneo, sino por el contrario fruto de una organizada y persistente tarea de equipamiento y promoción que, eso sí, no siempre exige el desembolso de cuantiosas cantidades de dinero.

Hace poco, la Dirección Nacional de Turismo reprodujo, en varios números de su Boletín Informativo, un folleto editado por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos, titulado *Su localidad puede beneficiarse con el negocio turístico*. Este

trabajo revela una de las claves del éxito del turismo interno en aquél país. El desarrollo adopta la forma de una pirámide invertida, en cuyo vértice está la localidad, la célula turística más pequeña, y en la base la nación, con sus medidas de apoyo, oficiales y privadas.

COMO GASTAN SU DINERO LOS TURISTAS

EL dinero que gastan los turistas no queda, como generalmente se cree, en los bolsillos de los transportadores y los hoteleros. Por algo se llama al turismo "Madre de industrias"; su influencia se hace sentir en una cantidad de actividades conexas, según se deduce de la siguiente tabla:

DISTRIBUCION DE LOS GASTOS QUE EFECTUAN LOS TURISTAS NORTEAMERICANOS (1960)

1. Hoteles y moteles	28,4 %
2. Gasolina	25,7 %
3. Pasajes aéreos	9,1 %
4. Comidas y bebidas	7,9 %
5. Ropas y accesorios	3,8 %
6. Propinas	2,8 %
7. Pasajes ferroviarios	2,3 %
8. Alquiler de automóviles	2,3 %
9. Pasajes de autobús	1,7 %
10. Pasajes marítimos	1,3 %
11. Equipaje	1,1 %
12. Calzado	0,6 %
13. Implementos de caza	0,5 %
14. Implementos de pesca	0,4 %
15. Cámaras y películas	0,2 %
16. Cosméticos, perfumes y lociones	0,1 %
17. Trajes de baño	0,1 %
18. Anteojos para sol	0,1 %
19. Otros artículos y servicios no especificados	3,5 %
100 % = 21.100 millones de u\$s	

La cifra total es tan importante, que hasta los menores porcentajes, traducidos en dólares, alcanzan cantidades extraordinarias. Por ejemplo, en anteojos para sol gastaron los norteamericanos nada menos que 21 millones de dólares, y en cámaras y películas, 42 millones.

Fuente: Contimart Report, Zurich, 1961.

ALLIGATOR

2T-30

Electrónica
de mañana
al servicio
del automóvil
de hoy



IGNICION A
TRANSISTORES

- AUMENTA ACELERACION Y VELOCIDAD
- DISMINUYE EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE
- ELIMINA EL DETERIORO DE PLATINOS
- PROLONGA LA VIDA UTIL DEL MOTOR

EN VENTA EN:

GOFFRE, CARBONE Y Cia., sucursales
y las buenas casas de encendido

AGENTES AUTORIZADOS:

ROSARIO: Casa Martínez
27 de Febrero y Maipú
CORDOBA: La Casa del Magneto
Bedoya (o) 227

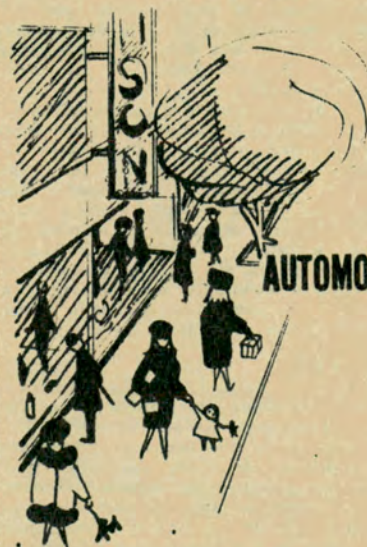
EQUIPO STANDARD DE 1 TRANSISTOR
EQUIPO ESPECIAL DE 2 TRANSISTORES

FABRICACION Y VENTAS: BIM S.R.L. Bonpland 1477 Cap. T. 771-4805

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

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

No faltará quienes argumenten que una localidad puede hacer muy poco en favor del aumento de sus ingresos turísticos si está alejada de los caminos principales, es decir, si es de difícil acceso; para estos casos extremos hay ejemplos que confirman la tesis norteamericana, incluso en nuestro país. Nadie ignora cómo se levantó el balneario de Villa Gesell, gracias al tesón de un hombre, que luego de dominar los médanos, construyó la carretera de acceso y las calles internas del lugar. Sin embargo, sin acudir a expedientes heroicos, la comisión turística de un municipio puede lograr, si tiene la profunda convicción de que resulta beneficiosa la afluencia regular de visitantes, la apertura de una vía de acceso.

Son pocos los municipios, y menos las provincias, que en nuestro país puedan argumentar válidamente: "No poseemos cosas que puedan interesar a los turistas". Antes de sacar esta conclusión parazante, vale la pena repasar la lista de atractivos naturales y artificiales que, según los expertos, repercuten en la corriente de visitantes:

Atractivos naturales: Clima diferente o atractivo; lagos y ríos; playas; saltos de agua; islas, cerros, montañas y valles; bosques o florestas; formaciones geológicas de interés, etc.

Atractivos debidos a la mano del hombre: Iglesias antiguas; viejos molinos; fuertes antiguos y barracas militares; campos de batalla; viejos arados e implementos agrícolas; automóviles y vehículos antiguos; museos; viejos puestos de comercio; viejas tabernas y pulperías; minas antiguas; teatros antiguos; represas; diques, muelles; faros; fábricas modernas; astilleros; jardines; criaderos; viveros de peces, etc.

ATRACCIONES CREADAS PARA ATRAER TURISTAS

LA siguiente lista de atracciones creadas por los expertos norteamericanos para aumentar el turismo receptivo de algunos estados, apenas alcanza a reflejar la importancia de la capacidad imaginativa en la planificación turística de cualquier país, provincia o municipio:

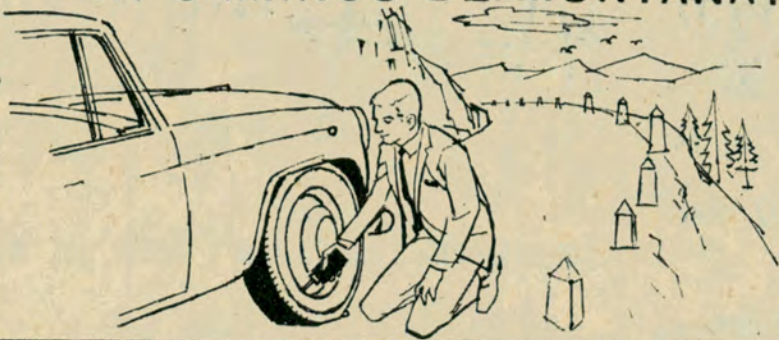
FESTIVAL PIRATA (Invasión de los bucaneros, desfile de los piratas, etcétera)	Tampa, Florida
CARRERAS DE LANCHAS A MOTOR	Sttugart, Arkansas
CONCURSO DE LLAMAMIENTO DE PATOS	Britt, Iowa
CONVENCION NACIONAL DE "LINYERAS"	Mount Washington
CARRERAS DE COCHES SPORT PARA ASCENDER LOS CERROS	New Hampshire
CONCURSO DE ARADOS	Cherokee, Iowa
DESFILE DE AUTOS ANTIGUOS	Bristol, Rhode Island
CARRERAS DE PAVOS	Curero, Texas
FIESTA DE LOS CLANES ESCOCESSES	Linville, Carolina

(Sacado de "Su localidad puede beneficiarse con el negocio turístico", Boletines de la Dirección Nacional de Turismo.)

Es bueno subrayar que, a menudo, el adormecimiento turístico no obedece a razones económicas, sino a un total desconocimiento de los beneficios que proporciona esta industria sin chimeneas y de los dividendos que paga, en este ramo, la mínima inversión en una moneda de la que el país, afortunadamente, no está desprovisto: se llama imaginación.

Bibliografía: Lettre d'Information de la UIOOT, Nº 39; The Big Picture 1961-62, por William Patterson; El turismo como factor de desarrollo económico, por K. Krapf, Naciones Unidas; Boletines varios de la Dirección Nacional de Turismo; "Le Repertoire des Voyages", Paris, Nº 161; "Model Community Travel Development Plan" por Paul Krubs, Kentucky Travel Council; "Marketing Tourism and Travel", Zurich, 1961; Travel USA Handbook, 1962. ●

**PINCHADURA
EN CAMINOS DE MONTAÑA?**



EN LA RUTA?..



**REPARELAS
!EN SEGUNDOS!
CON**

crike-2®

**INFLADOR-
REPARADOR
INSTANTANEO
PARA
NEUMATICOS**



venta en:
estaciones de servicio, gomerías
y casas del ramo.

auto club sugiere

ADELGACE
**3K. EN
UN DIA**



con
BUZO MAGICO

sin dieta y sin sacrificio...!
trabajando, haciendo
deportes o descansando

BUZO MAGICO
Solis 787 - T.E. 38-8107 BUENOS AIRES

Representante exclusivo en Rosario:
BOUTIQUE ELIZABETH T. E. 46384

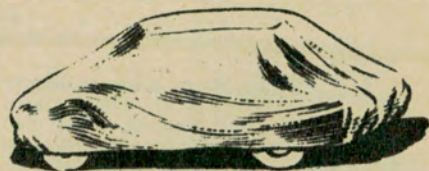
TAPAUTO "BRUNO"

DESDE
\$ 3.900

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



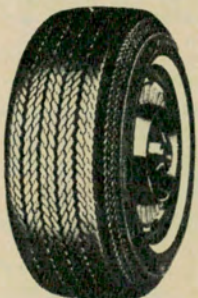
Venta: **CENTRAL LONERA**
BARTOLOME MITRE 2771 - T. E. 87-9666 8481

A LOS SOCIOS DEL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

CUBIERTAS EN
6 CUOTAS
PRECIO OFICIAL,
SIN INTERESES NI RECARGOS

CUOTA-CAR S.C.A.

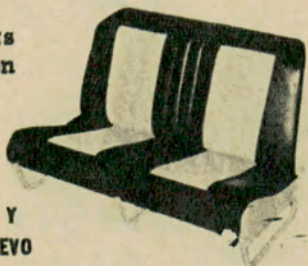
Suipacha 842 (Planta baja) T. E.: 32 - 6674 y 31 - 7407



**TAPIZADO DE SUPER LUJO para
CITROËN 2 CV**

Confeccionado con finas
telas plásticas y relleno con
espuma sintética.

Es económico, elegante
e higiénico.



TRAIGANOS SU TAPIZADO VIEJO Y
EN EL ACTO SE LLEVA UNO NUEVO

Fabrica y vende: **ENRIQUE BRUNO e hijos**
DONATO ALVAREZ 186 T. E. 63-6519

REPRESENTANTES EN EL INTERIOR:

Mar del Plata: Succ. de José Caciotta - Bolívar 2629
La Plata: Fabre y Cía. S. R. L. - Calle 57, Nº 562
Bahía Blanca: Balut y Cía. - Donado, esq. Berutti
Rosario: Héctor J. Gabenara S. A. - Av. Corrientes 319



Fábrica de sillas, sillones y mesas
plegadizas para camping y hogar.
Varios modelos y colores.

**ESTABLECIMIENTO
ESTEBAN KOLLAR**

Ventas por mayor y al público
QUEVEDO 3646 Buenos Aires
(Altura Fco. Beiró 4900)

Importación, Fabricación y Venta por Mayor



BEL-FRAN

S.A.C.I.I.A. y F.

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

INVITA a visitar su amplia EXPOSICION en su nuevo EDIFICIO PROPIO. STOCK PERMANENTE DE ACCESORIOS DE PRIMERISIMA CALIDAD DE TODOS LOS MODELOS A PRECIOS DE FABRICA.

EJEMPLO: Alfombras originales y de recubrimiento - Rejillas - Paragolpes y defensas - Uñas y estrelleras - Faros y farolitos - Gomas para puertas, baúl, y cementos - Cerraduras y manijas - Molduras y ganchos, etc., etc.

Socios A. C. A. 10 % descuento

ESTADO DE ISRAEL 4635 / 37

T. E. 54 - 3920 / 4700

ALFOMBRADOS

DE TRIPE CORTADO DE LANA

DE "PARED A PARED"

PARA DEPARTAMENTOS, OFICINAS
Y LOCALES DE CATEGORIA

SERVICE ESPECIAL

TELEFONOS

45-2484-0887-6435

BOITANO y Cía.

Bmé. MITRE 854



Su **RENAULT 4L**, más confortable con el verdadero **ASIENTO CAMA**, único totalmente horizontal, con interior de espuma de goma. También la línea completa para **VALIANT, CHEVROLET, RAMBLER, FALCON, ESTANCIERA, CITROEN, DI TELLA, FIAT, RENAULT, PEUGEOT**, etc
Son sus fabricantes: **MAURICIO VITIS y Cía.** San Blas 1375/79,
(alt. Av. San Martín 2700) Tel. 58-2026. 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.

Parrilla "SANDRITO" Guindado



Atención en el auto. Abierto hasta las 2 horas.

10% descuento a socios del Automóvil Club Argentino

PAMPA 855

CINTOPLON

Y, ahora también en su nueva fórmula "FLEXIBLE" (Fabricado bajo licencia de Sprin, Italia)

CREADA PARA EL CHAPISTA Y EL PINTOR. LA MASILLA PLASTICA QUE SECA DE 5 a 20 MINUTOS

Sustituye el Estaño y la Masilla. No baja ni se resquebraja. Con la misma eficacia pega metales, maderas, vidrios, etc.



ENVIOS AL INTERIOR

BOCEDI HNOS.

CAUPOLICAN 1284 (ALT. AV. DE MAYO 2100) SAN JUSTO PASAJE CIUDADELA 1235 T. E. 27-7513

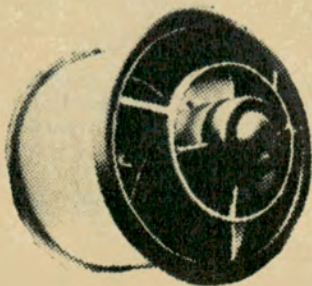
ZONAS DISPONIBLES EN EL INTERIOR



**DE CARLO
ISARD
HEINKEL**

Línea completa de repuestos legítimos
Envíos en el día al interior
Disponemos para recambio de cigüeñales y cilindros en el acto.

CASADELLA LTDA.
MONROE 2701 - 73-3191



SOUTH BEND
EXTRACTOR funcional REVERSIBLE

¡ Siempre serán UNICOS! Patente N° 127.808

Extrae aire viciado o inyecta aire puro. Vistosos colores y persiana exterior con cierre hermético. Se desarma sencillamente para facilitar su limpieza. **INSTALACIONES** solicite técnico a domicilio. **SIN CARGO**

SOUTH BEND ARG. Montevideo 165, Tel. 40-1127/1556

Bolívar 839 Tel. 33-0132 y 30-5953

Jean Jaurés 395, Tel. 87-1429 (Once)

Y en las buenas casas del ramo de todo el país



Comentando MUSICA GRABADA

Estereofonía, Alta Fidelidad, Magnetofonía

Por DISC-DRIVER

Para AUTOCLUB

VERSION NOTABLE. Cuando en la aterciopelada quietud de la noche hogareña escuchamos, una o muchas veces, en el reproductor estereofónico, el fraseo armónico y subyugante de la novedad grabada que llega a nuestras manos, lamentamos frecuentemente que la tiranía del espacio nos obligue a condensar aquí en sólo un par de frases lo que debiera tener una extensión acorde con los valores de la obra comentada. Tal nos ha ocurrido, por ejemplo, con la notable versión de los conciertos para piano y orquesta N° 8 K 246 y 27 K 595, de Mozart, ejecutados por la Orquesta Filarmónica de Berlín con Wilhelm Kempff al piano y la dirección de Ferdinand Leitner. (Disco D.G.G., N° LPM 18812, en monoaural, y SLPM 138812, en estereofonía).

A la gran calidad de la partitura mozartiana, se suman en esta versión, que quizás ya esté agotada cuando aparezca este comentario, una excepcional interpretación y la labor de los ingenieros de sonido, puestos al servicio de los ejecutantes. Prodigioso creador, Mozart era, también, un brillante pianista, condición que explica, por ejemplo, la belleza del segundo movimiento, *larghetto*, del concierto N° 27, concluido por el compositor el 5 de enero de 1791, es decir, exactamente once meses antes de su muerte. Escuchándolo, no es difícil percibir la melancolía emocionada del autor, quizás el preanuncio de su próxima desaparición.

En cuanto al otro concierto en do menor, N° 246, no compartimos la opinión de que Mozart se haya inspirado para componerlo en alguna idea de Carl Philipp Emanuel y Johan Sebastian Bach. En síntesis, dos obras para ser escuchadas con silenciosa religiosidad.

BUENAS GRABACIONES. Problemas de espacio nos obligan a dejar de fundar los motivos que nos mueven a destacar, dentro del profuso material actual, algunas grabaciones de distintos sellos que nos han impresionado gratamente. Son ellas las siguientes: "Folklore para todos", volumen 4, PHILIPS N° 85005; "Dean 'Simpatía' Reed", ODEON POPS N° LDF-4305; "Los Rolling Stones", LONDON N° LLM-17264; "Tierra colombiana" por Los Caucanos, MU-

CINCUENTA TEMAS EN UN SOLO DISCO

El progreso constante de la ciencia de la grabación magnetofónica y su correspondiente perfeccionamiento técnico ha hecho posible la aparición, por primera vez entre nosotros, de un par de discos de larga duración, que registran, cada uno de ellos, cincuenta temas distintos. Sus títulos son ("50 fabulosos temas latinoamericanos"), por Tito Rodríguez y su orquesta, (UNITED ARTISTS, N° UAL 334), y ("50 fabulosos temas italianos", por Al Caiolo y su orquesta, (UNITED ARTISTS, N° UAL 3354). Se trata de composiciones populares de agradable melodía que dan una nueva e inesperada dimensión a la reproducción monoaural y estereofónica.



la primera información sobre su fecundidad autoral. Analizada la obra de Bonporti a través de las composiciones que sobrevivieron al músico, se llega a la conclusión que ellas debieron imprimir en su momento un novedoso impulso a la construcción melódica de comienzos del siglo XVIII. La versión que nos ofrece la Orquesta Palladium de Milán con la dirección de Carlo María Giulini y la actuación del violín solista Cesare Ferraresi, de cuatro de sus conciertos, en Si Bemol Mayor, Re Mayor, La Mayor y Fa Mayor, respectivamente, es brillante y respetuosa. Esta grabación corresponde al sello "Vanguard" de Music-Hall y lleva el N° 14084.

SIC-HALL N° 617; "Sandro y Los de Fuego", CBS N° 8512; "Ritmos y sonidos fabulosos", por George Cates y su orquesta, DOT RECORDS N° 12377; "Imported From Italy", por Giampiero Reverberi y su orquesta, CGD N° 12350; "Melodías" por Nelson Riddle y su orquesta, REPRISE N° 12384; "Mensajero de venganza", por la orquesta de Billy May. UNITED ARTISTS N° UAL 4111 y "Caminemos" por el Trío Los Panchos, CBS N° 8514.

BUEN TANGO.

Difícil es poder determinar los factores emocionales y anímicos que gobiernan las preferencias del gran público. El bolero y el tango, dos formas de expresión musical ampliamente difundidas entre nosotros, hace tiempo que se consideraron "pasados de moda". Ha bastado, sin embargo, que se produjeran dos hechos totalmente ajenos y opuestos entre sí para que el tango y el bolero vuelvan a gravitar en los gustos de un fuerte sector popular. Un bolero —"Inolvidable" es su título— magníficamente cantado por Tito Rodríguez, ha recreado el auge del bolero. El tango, por su parte, vuelve por su debilitado prestigio como consecuencia de un hecho infausto: la repercusión popular de la muerte de Julio Sosa, llamado "El varón del tango". Ahora, con el sello RCA-CAMDEN han aparecido cuatro placas de grabación impecable, presentadas en la serie "Apoyando el buen tango", con notables interpretaciones del archivo de la "época de oro" de la Victor. Esos discos son "Mañana zarpa un barco", por la orquesta de Carlos Di Sarli, con los cantores Roberto Rufino y Alberto Podestá (RCA-CAMDEN N° CAL 2914); "Academia de Lunfardo", por Juan D'Arienzo con Alberto Echagüe (RCA-CAMDEN N° CAL 2915); "Café de los Angelitos", por Aníbal Troilo, con Alberto Marino (RCA-CAMDEN N° CAL 2918) y "Aníbal Troilo", también por esa orquesta con Floreal Ruiz (RCA-CAMDEN N° CAL 2919). Estos cuatro discos constituyen un buen aporte para la revitalización de nuestra música ciudadana y habrán de ser recibidos seguramente con mucho agrado por los amigos, que los hay, del buen tango.



INSTALARA EL A. C. A. CAMPAMENTOS

..... EN PARQUES NACIONALES

Se formalizó el convenio entre el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO y la Dirección General de Parques Nacionales, en virtud del cual este organismo, en mérito a la colaboración que presta el A. C. A. a los fines que persigue Parques Nacionales, conviene en celebrar un acuerdo tendiente a promover una acción conjunta, encaminada a fomentar y facilitar el acceso y permanencia en los mismos de los socios del Club.

Parques Nacionales concedió al A. C. A. un permiso precario para utilizar una superficie de dos hectáreas en los Parques Nacionales de Nahuel Huapi, Lanin, Los Alerces, Los Glaciares e Iguazú, fuera de las áreas intangibles, para ser destinada exclusivamente a la instalación de campamentos turísticos para los asociados del A. C. A. y sus familiares.

• Muchos veraneantes y pocos turistas

El convenio aludido fue firmado por los ingenieros Andrés R. Biaggini y Oscar Arce, por Parques Nacionales, y los doctores César C. Carman y Walter A. Saborido por el Automóvil Club Argentino. Refiriéndose al mismo, el titular del A. C. A. manifestó, entre otros conceptos: "Con reflexiva reiteración he dicho muchas veces que en nuestro país se cuentan por decenas o centenares de miles los veraneantes; pero que propiamente hablando, el número de turistas argentinos en la Argentina es de una exigüidad que asombra. Mientras me ha sido dado comprobar que, tanto en Europa como en los Estados Unidos, apenas el tiempo se presenta propicio, millares y millares de hombres y mujeres, usando todos los medios de transporte a su

alcançe, procuran visitar y conocer de cerca hasta el último rincón de su país, en el nuestro la gente sólo viaja, por lo general, para detenerse a orillas del mar o para refugiarse en algún apacible lugar de las sierras; raras veces, en cambio, muy raras veces toma su automóvil o el ómnibus para recorrer el territorio, para verlo de cerca, para disfrutar de sus bellezas naturales o de los recuerdos históricos que atesora o de la hospitalidad tradicional de nuestras poblaciones del interior. Es lamentable, porque quienes conocemos algo nuestra patria podemos afirmar que vale la pena caminar por sus senderos." Y agregó:

• Conocer la Argentina

"Dentro de su órbita de acción, este acuerdo con Parques Nacionales importa y significa un paso de larga trascendencia. Si podemos ofrecer a nuestros socios un buen campamento de recreo en el Parque Lanin o en el Iguazú, por ejemplo, en el Sur o en el Norte del país, en realidad, al tentarles para que lo utilicen, les estamos invitando a recorrer buena parte de la República, les estamos sugiriendo la idea de conocer su territorio, su población y sus atractivos, que son tantos. E intentamos así fortalecer el hábito de desplazarse como turistas genuinos, con la certidumbre de que con ello realizaremos una obra de auténtico patriotismo. Nuestro lema es, ante todo, conocer la Argentina. Es más fácil así amarla como merece."

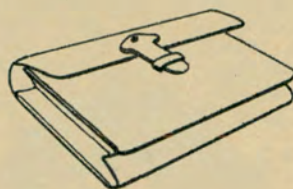
Seguidamente, el ingeniero Biaggini respondió congratulándose del alcance y la proyección de esta acción mancomunada que no tiene otro destinatario que el país mismo.

Mientras se daba lectura del convenio a firmarse entre Parques Nacionales y el A. C. A., la cámara registró la cabecera de la mesa (de izq. a der.): don Federico Lajud, tesorero del Automóvil Club Argentino; el ingeniero Andrés R. Biaggini, presidente de Parques Nacionales; el doctor César C. Carman; el ingeniero Oscar Arce, secretario de Parques Nacionales, y el doctor Walter A. Saborido, secretario de nuestra Institución.



ARTICULOS PARA PROPAGANDA Y REGALOS CONFECCIONADOS EN TELAS PLASTICAS

Plásticos® EIFFEL



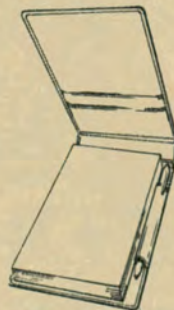
Agendas - Almanaque - Anotadores -
Biblioratos - Billeteras - Bolsas para
viaje - Carpetas en cualquier tamaño,
con aparatos simples y automáticos, o
con aletas internas - Carteras para mo-
zo - Chequeras - Estuches - Fundas de
todo tipo: para libros, biblioratos, má-
quinas de escribir y calcular,
ventiladores, et-
cetera - Indices
telefónicos - Lla-
veros - Monede-
ros - Plastifica-
ción de carnets,
contratos, fotos,
hojas, etc. Por-
ta carnets -
Porta cédulas -
Porta cupones
de viaje - Por-
ta documentos
en todo tipo
(gran surtido para obsequiar al pa-
sajero) - Portafolios - Porta pasaporte
- Porta pólizas - Sobres transparentes:
para listas de precios y fotos, en tela
suiza y nacional - Tapas para Guía
Telefónica y Guía Verde.



TRABAJOS ESPECIALES

•
SOLICITE
LISTA DE
PRECIOS

•
ENVIOS DE
MUESTRAS
Y PEDIDOS
AL INTERIOR
CONTRA-
REEMBOLSO



FABRICA Y VENTAS:
GUATEMALA 4416
T. E. 71 - 5862
BUENOS AIRES

EXITOSA TRAVESIA DE CAMIONES A LO LARGO DEL PAIS

La foto muestra la caravana de camiones Ford en la ciudad de Ushuaia. Una etapa en la travesía emprendida por éstos, y que desde dicha localidad tomó rumbo hacia el norte, en dirección a La Quiaca. Cabe destacar que este esfuerzo se realiza por primera vez en la República Argentina, y que se halla enaltecido por otra empresa que no registra precedentes: un camión Ford



F-600 Diesel, arrastrando un semi-remolque, cruzó el Estrecho de Magallanes, a través del Paso de Garibaldi.

F. ANTONIO RIZZUTO su fallecimiento

A pesar de su avanzada edad, la muerte sorprendió a don F. Antonio Rizzuto cuando se hallaba plenamente dedicado a sus actividades habituales, a las cuales el altruismo y el desinterés imprimieron un signo característico, que no podría ser separado de la trayectoria vital del extinto.

Nació en Catanzaro, Italia y vino a nuestro país cuando contaba sólo 16 años. Aquí fundó su hogar y la conocida agencia de informes comerciales "Veritas", cuya dirección desempeñó hasta el día de su fallecimiento.

El señor Rizzuto fue también fundador del Instituto Americano de Investigaciones Económicas, Jurídicas y Sociales; de la Asociación de la Prensa Técnica Argentina (APTA); fue presidente honorario de la Liga Social Pro Comportamiento Humano y vocal titular de Los Amigos de la Ciudad.

Fue el creador de la asociación benéfica de su nombre, fundada en 1961 en memoria de su esposa, doña Catalina Cuda de Rizzuto.

La amplia gama de sus actividades de bien público mereció numerosas distinciones de diversos países e instituciones. Entre ellas, la Soberana Orden de Malta, la Orden al Mérito de la República Italiana, la Orden Nacional José Matías Delgado, de la República de El Salvador; la de Cristóbal Colón, de la República Dominicana, y la Orden Nacional del Mérito, de Paraguay.

En nuestro país, el señor Rizzuto perteneció a la Asociación Argentina de Caballeros de la Soberana Orden de Malta, a la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, al Círculo de la Prensa, al Automóvil Club Argentino, al Hospital Italiano, a la Unión Cultural Americana y a muchas otras entidades.

Entre las variadas facetas de la actividad del extinto, debe mencionarse, por último, su producción bibliográfica, que se inicia en 1936 con el libro "Perfiles del Informe Comercial", para continuar con "Autorretrato al Pástel", "Espigas de Oro" (en colaboración), "Ideario Político, Económico y Sociológico", "Tierra Incógnita, Tierra de Esperanza" y "Espíritu y Conducta".

La numerosa concurrencia que asistió al sepelio del señor Rizzuto, dio testimonio del afecto que se le profesara en los más variados círculos de la actividad nacional e internacional.

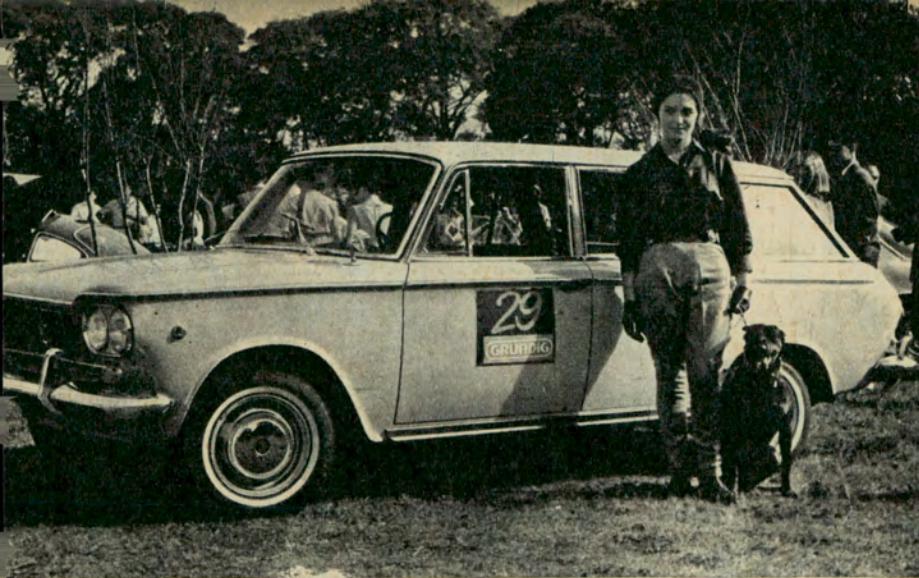
**PAGAR
VOLUNTARIAMENTE
SU MULTA
TIENE
SUS
VENTAJAS**

En el Tribunal Municipal de Faltas hay ahora una Sección de Pago Voluntario de aquellas multas por infracción de tránsito (estacionamiento, requisitos de los vehículos, uso de luces y bocinas, ascenso y descenso de pasajeros). Si abona su multa espontáneamente, usted obtendrá la extinción de la acción y de la pena, no acumulándose como antecedente para la reincidencia. Además, no se le anotará la falta en la foja de antecedentes de su registro de conductor.

Sea práctico. Los pagos pueden realizarse personalmente, por terceros, o por correo mediante cheque o giro.

TRIBUNAL MUNICIPAL DE FALTAS
Sección de Pago Voluntario
Carlos Pellegrini 211
1er. piso.
Horario de 12 a 18 hs.

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES



PREMIO A LA ELEGANCIA AUTOMOVILISTICA

La señorita María del Carmen Peralta Lahitte, vestida con un conjunto blanco y negro y acompañada por un esbelto perro Doberman, obtuvo, con un coche FIAT 1500 Familiar el primer premio a la elegancia automovilística en una competencia a beneficio de la Lucha Argentina Contra el Cáncer y el Consejo de Recuperación del Incapacitado Cardíaco, en la que participaron cerca de treinta vehículos.

PUBLICACIONES CARTOGRAFICAS Y TURISTICAS DEL A.C.A.

L OS mapas, cartas de turismo, guías de viaje, de hoteles, hojas de zona y de ruta del Automóvil Club Argentino, constituyen actualmente el más grande y completo servicio de información que puede ofrecerse en el país sobre caminos, comodidades, pueblos y lugares de interés de la Argentina.

Algunas de las obras que pueden ser adquiridas en la sede central de Buenos Aires o en cualquiera de las distintas dependencias del interior, son:

- Mapa Vial de la República Argentina.
- Guía Turística de la Argentina.
- Hoja de Zona Nº 3 (Zona Cuyo).
- Hoja de Zona Nº 4 (Zona Litoral).
- Hoja de Zona Nº 5 (Zona Lacustre).
- Hoja de Zona Nº 6 (Pcia. de Buenos Aires).
- Plano de Caminos de Acceso a Buenos Aires.
- Carta de Buenos Aires y alrededores.
- Guía de Hoteles de la Argentina.
- Carta de Turismo de Bariloche.
- Carta del Delta del Paraná.
- Carta Turística de Mar del Plata.
- Carta de Turismo de La Rioja.

Calzado
Ostende



EN SU 64 AÑOS DE
EXISTENCIA OFRECE
A LOS SOCIOS DEL A.C.A.
EL 10% DE DESCUENTO



El calzado más fino
y más cómodo para el
hombre elegante,
confeccionado totalmente
a mano con cueros
seleccionados y diseñados
por personal especializado.
LOS MAESTROS
DEL CALZADO.

Calzado
Ostende

FLORIDA 371 Tel. 49-2265 Buenos Aires

LA MANZANA BONAERENSE YA TIENE SU REINA

Por
RAUL L. CARMAN

Para *AUTOCLUB*

La reina saliente,
María Graciela Pietropaolo,
de Chascomús, entrega los distintivos
reales a la nueva Reina Provincial
de la Manzana, Inés Priore.

El señor Eduardo Spinelli, en representa-
ción del gobernador de la Provincia de
Buenos Aires, doctor Anselmo Marini,
entrega un obsequio a la nueva Reina
Provincial.



VOLVIO a realizarse en Castelli la Fiesta Provincial de la Manzana, que contó este año con una extraordinaria adhesión popular. El público reunido frente al escenario levantado a la vera de la ruta número 2 (km. 182.500) rebalsó las instalaciones y obligó a suspender momentáneamente el tránsito por ese camino. No era para menos. Además del amplio y variado programa de festejos, todos los asistentes pudieron probar las jugosas manzanas que se producen en la zona.

La fiesta contó con el auspicio del Ministerio de Asuntos Agrarios y el Instituto Agrario de la provincia de

Buenos Aires. En representación del gobernador de la provincia asistió a los actos el señor Eduardo Spinelli. También estuvieron presentes el señor Francisco Gesualdi, del Instituto Agrario, y los ingenieros Hugo A. Galli Soldati y Víctor A. Carminatti, representantes del Ministerio de Asuntos Agrarios de la provincia de Buenos Aires. Todos elogiaron la calidad excepcional de los frutos expuestos, especialmente las distintas variedades de manzanas que se cultivan en Castelli y partidos vecinos.

Así, resultó ardua la tarea del jurado, que el día sábado debió calificar los distintos frutos y distribuir los premios correspondientes. Estos, consistentes en copas y me-



dallas, fueron entregados al día siguiente en una sencilla ceremonia que se realizó en el local de la Exposición.

* * *

El día domingo, luego de la entrega de premios, la concurrencia se trasladó al establecimiento de campo del señor Federico Lajud —conocido productor de la zona—, quien agasajó con un almuerzo a las autoridades y delegaciones presentes. El marco resultó propicio, pues la estancia del señor Lajud cuenta con un viejo y tradicional casco, rodeado de añosa arboleda, y que perteneció a la familia de don Juan Manuel de Rosas. Allí los amplios patios y las sombreadas galerías invitan al reposo y a la charla pausada sobre temas de nuestro pasado. Así se hizo, después del magnífico almuerzo, en una sobremesa en la que participaron autoridades e invitados.

* * *

En las últimas horas de la tarde se llevó a cabo el acto principal de la fiesta: la elección de la Reina Provincial de la Manzana 1965. Si ardua fue la tarea del jurado que previamente debió escoger entre las mejores manzanas de la zona, también lo fue tratándose de estas jóvenes bellezas, representantes de distintos partidos provinciales. Participaron en el concurso las señoras:

Nilda Graciela Bini, representante de Verónica; Mirta Echeverría, de General Madariaga; Susana Formitelli, de Castelli; Silvia Amadeo, de Chascomús; Alicia Meyer, de Lezama, e Inés Nérida Priore, representante de Dolores, quien, casi por unanimidad, fue elegida Reina Provincial. La vencedora recibió numerosos obsequios, entre los que sobresalió una plaqueta de oro donada por el gobernador de la provincia, doctor Anselmo Marini.

* * *

Es innecesario señalar que Inés Priore es una monísima muchacha, digna Reina Provincial de la Manzana. Morocha, de ojos castaños, tiene sólo 14 años (aunque declaró 17 para poder intervenir en el concurso). Comienza ahora su tercer año nacional en Dolores y piensa seguir la carrera de medicina, en Buenos Aires o La Plata, según dijo a los periodistas. Además de la tradicional corona lucía un báculo real, que mostraba en su extremo superior una atrayente manzana roja. La conjunción no pudo ser más acertada. Inés, y las excepcionales manzanas de la zona, fueron protagonistas indiscutidas de una fiesta que cada año despierta más entusiasmo y reúne mayor cantidad de público. •

En la cabecera de la mesa, durante el almuerzo ofrecido en el establecimiento de campo del señor Federico Lajud. Este, a la derecha, junto al señor Francisco Gesualdi, del Instituto Agrario, y rodeados por las reinas de distintos partidos de la provincia.



El ingeniero agrónomo Hugo Gatti Soldati, del Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires, entrega uno de los premios a un productor de la zona.



Vista parcial del público que se reunió en Castelli para asistir a los actos de la Fiesta Nacional de la Manzana.

en contados
minutos
nuevo TAPIZADO PARA
CITROËN 2 CV

PRECIOS REALES DE
ASOMBROSA ECONOMIA

nuestro NUEVO SERVICE
TAPICERIA le renovará total
o parcialmente el tapizado
y/o los repuestos de su
Citroën 2 C.V. y furgoneta.
Personal altamente especializado
para su mejor servicio.



SA

TAPIZADOS AVENIDA

V. MARTELLI: Av. MITRE 90 - TEL. 740-7446 (C. CENTRAL) - C. FEDERAL: BERUTI 2813 - TEL. 82-0375 (SUC.) - MAR DEL PLATA: ALVARADO 2311

CAMPING todo para la **Caza** y la **Pesca**

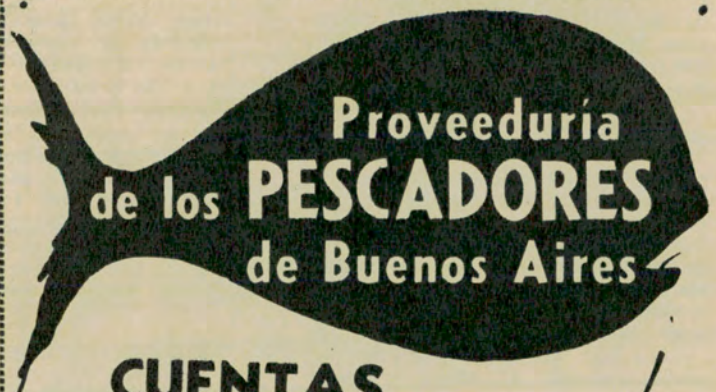
PESCANDO EN MAR DEL PLATA...

por
GINES GOMARIZ
Fotos del autor

Si paseando por el puerto a la llegada de las lanchas pesqueras usted ve a una persona cuyo rostro denota intensa amargura y hasta un poco de rabia, no lo piense más, esa persona es un pescador deportivo...; si ve una pareja en la cual la dulce representante del sexo femenino reconviene —¿cuándo no?— a su paciente consorte expresándole: “¿Ves, por qué no pescás vos también alguna vez así?...”, ese desdichado ser también, seguramente, es un pescador deportivo... Hace ya mucho tiempo que desde las escolleras y muelles la pesca en su cristalización deja mucho que desear por obstáculos no siempre difíciles de solucionar, pero capaces de desanimar a los deportistas.

En el ambiente de la pesca deportiva el “dato” forma parte de los implementos de que se vale el pescador para la concreción de su deporte; naturalmente, no es cuestión de prestar oídos a cualquier informe; hay que saber distinguir entre los fundamentados y los descabellados. Y esta historia empieza así; con uno de los tantos que merodeaban por el puerto nostálgicamente

y que luego se enteró de que la pesca embarcada podía concretarse merced a los buenos oficios de un señor que organizaba excursiones deportivas, y que tal señor no resultaba ser un desconocido, sino que era, ni más ni menos, que un gran amigo y mejor deportista, Jorge Bruzoni. Este joven y a la vez veterano deportista, amante de todo lo que sea expresión deportiva, en es-



CUENTAS PERSONALES

CREDITOS

PRECIOS ESPECIALES

POR COMPRAS AL CONTADO

ADHERIDA AL A. C. A.

BELGRANO 1102

LIMA 363



PROVEEDURIA DE LOS

CAZADORES DE BUENOS AIRES

PERMISOS de CAZA

CUENTAS PERSONALES

CREDITOS

PRECIOS ESPECIALES

POR COMPRAS AL CONTADO

BELGRANO 1102

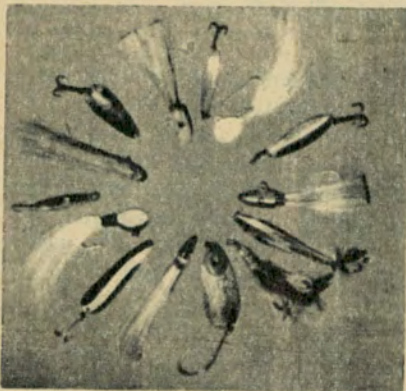
LIMA 363

DESCUENTOS A SOCIOS DEL A. C. A.





La imagen captada nos obvia mayores comentarios. En pesca de espera, cada anzuelo es un pez-cado.



Carnada artificial compuesta por "jiggs" y cucharas ondulantes variando peso, tamaño y color. Todas las aquí representadas son efectivas para nuestras aguas.

borozo aún. Luego, una breve pausa en el ajeteo para conformar el requerimiento referente a los datos personales en Prefectura y ¡listos para zarpar!

Al ronroneo de los motores, la bruma va dando paso al amanecer.

El rumbo a seguir, predeterminado por las condiciones climatológicas y la percepción del cardumen en los días anteriores, fija como meta, en esta oportunidad, el banco "de afuera", a una hora veinte

del punto de partida. Se ha visto un buen cardumen de pez limón y no es cuestión de desperdiciarlo. La vista siempre en el horizonte, el deportista goza de las mil y una luces que el despertar del día le brinda y que el mar verde esmeralda se encarga de reflejar. Mientras tanto, en proa los encargados de la embarcación preparan un reconfortante café. La impaciencia se traduce en cada uno de los rostros; pero muy pronto la primera anéc-

deténgase donde Ud. prefiera y...



arme su casa INSTANTANEAMENTE

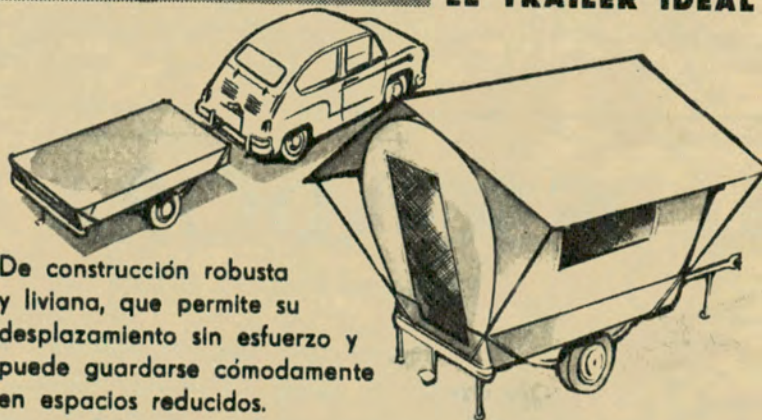
sobre el techo de
SU coche



Amplias dimensiones,
sólida y esmerada
terminación.

**...y para coches de
pequeña cilindrada**

EL TRAILER IDEAL



De construcción robusta
y liviana, que permite su
desplazamiento sin esfuerzo y
puede guardarse cómodamente
en espacios reducidos.

Equipados con tanque de agua, garrafa, mesas y colchones de gomapluma PIRELLI
AMPLIAS FACILIDADES DE PAGO

CORDIAL - FABRICA ARGENTINA DE REMOLQUES S. C. A.
PARANA 850 - 5° PISO - TEL. 42-5949 - BUENOS AIRES

Véalos en el Salón Exposición de **SALGUEIRO AUTOMOTORES** - Libertad 505

PESCANDO EN MAR DEL PLATA...

dota gira y entonces todos tienen algo que contar, lo que en rueda de pescadores es siempre ameno e instructivo. El lapso se acorta y al primer atisbo del cardumen ya las cañas para pesca variada están listas para entrar en acción, mientras el tripulante efectúa el sondeo de práctica para verificar qué tipo de lecho tiene el mar en ese lugar. Como asimismo la profundidad media. Entonces aflora la península itálica en cada una de las expresiones de esos avezados y exigidos pescadores profesionales de mar... "Scandalla Manoel"... aún resuena en nuestros oídos y nos retrotrae la imagen del afable Manuel, que luego, y ya de regreso, nos irá preparando su famoso chupín de pescado y su pantagruélica pasta asciutta, capaz de despertar el apetito a veinte millas a la redonda...

Pero atención, la baja velocidad indica que estamos próximos al banco, vuelve a repetirse el "scandalla Manoel" hasta que la plomada denota el típico fondo buscado, y la "lenza", la profundidad requerida. Presurosamente, cada uno desliza su línea, y su sorpresa no tiene límites cuando, sin haber llegado la plomada al fondo, ¡ya tiene pique! Paradójico, pero es así: cada anzuelo, un besugo, sistemáticamente. También los chanchitos de



Poco tiempo más y todo estará listo para zarpar. ¡Qué largos son esos minutos para el pescador!

mar hacen su aparición y alguno que otro mero, de aspecto siniestro, pero de inmejorable gusto en el chupín. El cuerpo rosado, brillante, del besugo pone la primera nota colorida en los cajones; un lenguado de blanco transparente en el reverso, manchones castaños en su faz derecha, nos hablan de mimetismo y camoufflage. Imaginamos el banco castaño pardusco allá en el fondo, treinta metros debajo de nosotros..., pero el pique no da tiempo a pensar; ya alguien, cansado, pide cambio de técnica. Es que, sin duda alguna, tanta cantidad —deportivamente— cansa. Las miradas se vuelven al infinito tratando de localizar la "pajarada" y más de uno empieza a verla y, entonces, otra vez en marcha en busca de emoción y lucha. Los comentarios demuestran la válvula de escape que

tanta pesca ha brindado a los pescadores deportistas... No siempre y en cualquier lugar se pesca tanto..., y los recuerdos de aquellos días pasados en la escollera a la espera del tan ansiado pique se pierden en el vacío para dar paso a esta nueva alegría, tan sana y honesta.

Manuel parece querer taladrar el horizonte en busca de la "gaviotada", y tanta es su confianza que no tarda en pegar el grito esperado. Otras veces no es menester moverse del mismo banco para lograr pez limón y anchoa; es notable cómo se va desarrollando la llegada de los peces al banco: luego de sacar besugos por cajones y sin previo aviso, el pique se anula casi por completo; entonces aparecen en escena las primeras anchoas con su voracidad insaciable. Tras el car-

EL PESCADOR

Santiago Bruzoni e Hijo

Pesca
Camping
y Afines

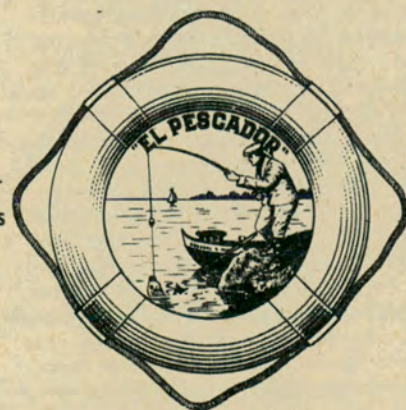
Cuarenta años de experiencia - Asesoramiento integral -
Organización de Excursiones en toda época - Grandes
descuentos a socios del Automóvil Club Argentino.

CREDITOS

PARAGUAY 1200

T. E. 44 - 0587

Buenos Aires





Un pez limón curva la livianita vara de fibra, obligando al pescador a poner en juego sus conocimientos y técnica. Media hora después, su rostro denotará intensa alegría... si ha ganado.

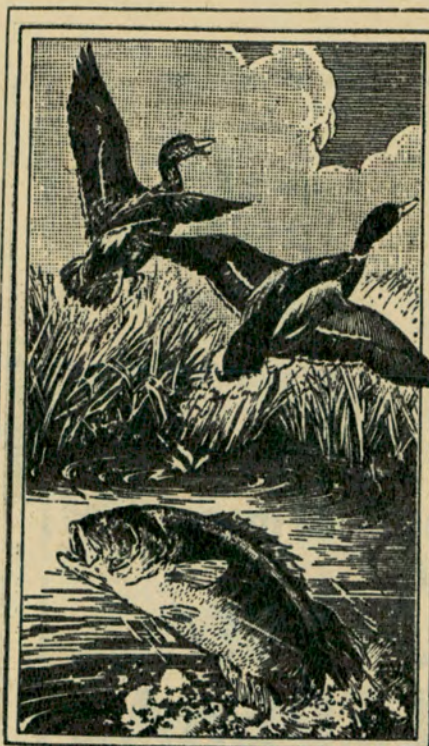
dumen de anchoa hace su aparición el pez limón o el bonito, de menor a mayor.

Una vez encontrado el cardumen de anchoas, bonitos y/o pez limón, la actividad a bordo es indescriptible: tanto da que sean dos como seis cañas, todas estarán en acción, con prolongadas curvas y el sonoro antirreverso que preocupa al pescador, dándole cara de asombro al ver la salida interminable del nylon, como si con él se fuera un poco de vida. La tripulación no da abasto con los bicheros, mientras que el capitán, en sucesivas marchas y contramarchas no perceptibles al pescador, mantiene la embarcación siempre en el mismo lugar, en alarde de maestría de viejo lobo de mar. El lomo azulado de la anchoa —bluefish— pone su colorido a bordo, por popa, mientras que una iridiscencia nos marca el primer pez limón por proa..., y así sucesivamente..., gritos de alegría en los participantes, gestos de comprensión en los tripulantes, que un poco después pedirán, en voz baja, tener la caña en la mano para ver "cómo es eso" que brinda tanta satisfacción a los deportistas pescadores...; es que ninguno, a priori, puede creer que con elementos tan endeble se pueda pescar una anchoa de cuatro kilos o un pez limón de más de ocho, por ejemplo..., y sin embargo se puede, es decir, más que se puede, se debe pescar así, otorgándose un hándicap al pez, para luego, una vez presentada la lucha, poner en juego habilidad y conocimientos que conforman una verdadera técnica.

Los números darán la tónica al lector: una embarcación con cuatro o seis pescadores puede pescar unas treinta anchoas, algo así en bonitos y algo más aún en pez limón..., sin contar para nada la pesca de espera: besugos, chanchitos, meros, lenguados, pequeños tiburones, etcétera.

Ya de regreso, los pescadores relajan sus músculos y con voz entrecortada se cuentan las peripecias habidas en las distintas capturas..., y todos espían sobre proa, para ver cómo va el famoso chupín... Sólo una enorme tortuga, que se ha rendido a los tributivos del Rey Sol, durmiendo en superficie su pesada mole, llamará la atención como para que se deje un momento de hablar de pesca.

Las técnicas de pesca que se practican en este tipo




PESCA
 •
CAZA
 •
CUCHILLERIA
 AFILIACION
 •
CAMPING
 •
Y AFINES

A los socios del A. C. A. 10 % descuento

EL FAR S. A. SARMIENTO 689 T. F. 45-3528
 Entre Florida y Maipo Buenos Aires



Trajes para agua
DE-PEPE

En algodón y Polinol. Tallas 46 al 60. Verde oliva y amarillo cromo (navegación) \$ 3.200.-



BOTAS PESCADORAS

Negras, Nos. 39 al 46, \$ 1.300.-
 Con cinturón de yute y hebilla de acero inoxidable, \$ 100.- de recargo.

Precios especiales a comerciantes

ALCIBIADES YRIART

Rivadavia 2516 - Piso 8, dto. 34 - T. E. 47-8188, Capital
 Afiliado a la Cámara Argentina de Artículos de Pesca Deportiva



**INMEJORABLE CALIDAD
EN CARTUCHOS**

**SPREAFICO[®]
FEDERAL[®]**

**POTENCIA
VELOCIDAD
PRECISION
RENDIMIENTO**



CARTUCHOS



S. A. I. y C. Vda. de JUAN SPREAFICO

Administración y Ventas:
MONASTERIO 359 - CAP.
T. E. 91 - 1306/5059

Planta industrial:
HIPOLITO YRIGOYEN S/Nº
FLORENCIO VARELA



Carlos Menéndez Behety y Jorge Bruzoni muestran satisfechos dos ejemplares de pez limón de más de seis kilos de peso, pescados con equipo liviano.

de excursiones son las denominadas de espera, trolling y spinning.

La caña para trolling, con reel rotativo, monofilamento desde 0,60, puede utilizarse para la pesca de espera, con líneas de uno o dos anzuelos Nº 4/0 empatillados con nylon del 0,80 %, en prevención de roturas por mordeduras, con plomadas de hasta 300 gramos que es preferible dividir en dos o tres plomos. El equipo de spinning puede ser de mediano a pesado, para monofilamento desde 0,40, siendo el ideal una vara de no más de ocho pies, con frontal monofilamento de 0,35 milímetros (de diez a doce libras) con final o leader de acero, de los utilizados en spinning para dorados. La carnada artificial, tanto para trolling como para spinning, se basa exclusivamente en variedad de jiggs, en especial de color amarillo o blanco, ya sea los conocidos con el nombre de feathers (plumas) o bien de nylon, con o sin anzuelo fijo, variando el peso según el equipo a utilizar.

Le siguen en orden de efectividad las cucharas ondulantes desde 18 hasta 60 gramos, en especial los squidds. En cuanto a la carnada natural no debe el

pescador preocuparse, pues se le provee a bordo. Teniendo lugar la práctica de esta pesca en los meses de verano, la ropa debe ser liviana y cómoda, acompañada de parka y pantalón impermeables, en la eventualidad de mar picado; un sombrero o gorra y un par de anteojos para el sol resultan poco menos que indispensables, mientras que el calzado debe ser preferentemente elástico y de suela antideslizable. ¡Ah, y no olvidar plato, vaso y cubiertos, para no desperdiciar bocado del ya famoso almuerzo a bordo!

¡Sólo nos resta desear suerte y mucha pesca!



**MAS
ALLA DE
SUS OJOS
super linterna**

BENTLEY

ALCANCE DE LUZ 500 METROS



IMPERMEABLE
La Super Linterna Bentley es totalmente estanca, siendo imposible que le entre agua o humedad.



FLOTANTE
La Super Linterna Bentley, al ser estanca y muy liviana, flota con el lente hacia arriba, apagada o encendida.



INCORROSIBLE
Además la Super Linterna Bentley es incorrosible debido a las especiales características de los materiales empleados en su construcción.



IRROMPIBLE
La Super Linterna Bentley es irrompible y resiste todas las pruebas de choque, presión, etc.

DISEÑO:
Carga seis pilas y su largo corresponde solamente a tres.
Amplia manija. Ojales para correa de sujeción.

USOS:
Especial para: náutica, pesca, caza, automovilismo, vigilancia, intemperie, camping, transportistas, bomberos, industrias, etc.

MATERIALES UTILIZADOS:
Plásticos especiales, acrílicos, acero templado, bronce, aleación zamac inyectada, neoprene.

Distribuye en capital e interior:
EL PESCADOR
SANTIAGO BRUZONI e Hijo
PARAGUAY 1200
T. E. 44 - 0587 Buenos Aires



Sin comentarios. Bien vale la imagen fotográfica.

VISITO EL A. C. A. EL PRESIDENTE DEL TOURING Y AUTOMOVIL CLUB PARAGUAYO

EL presidente del Touring y Automóvil Club del Paraguay, señor Juan B. Gil Aguinaga, en compañía del doctor César C. Carman, presidente del A. C. A., y de los señores Dr. Ricardo E. Aráoz, vicepresidente del Banco Central, y Federico Lajud, tesoroero del A.C.A. La visita del señor Gil Aguinaga tuvo por objeto invitar al doctor Carman y miembros de la Comisión Directiva del A. C. A. a la 21ª Convención de la

FITAC, que se realizará en Asunción a mediados de setiembre del corriente año. El señor Gil Aguinaga sugirió también al presidente del A. C. A. la posibilidad de organizar una excursión automovilística al Paraguay, de la cual participarían los representantes del Automóvil Club Argentino ante la referida Convención. Idéntica iniciativa formuló a las autoridades de la entidad hermana de la República Oriental del Uruguay.



El revolver de los campeones!

para defensa y deporte



CARACTERISTICAS:

- Sistema Smith & Wesson
- Calibre 32 (6 tiros)
- Calibre 22 (9 tiros)
- Largo del cañón: 50 mm. - 68 mm. - 100 mm.
- De acero pavonado
- Cochas anatómicas de plástico, segrinados, color nogal.
- Mira y guión cuadrado.
- Seguro automático.

Distribuidores: JUAN DE GIACOMI e Hs. S. A. - Moreno 785 - Cap. - Tel. 30-5078

Bul-mi

Deportes

Todo para el camping



CARPAS DOBLE TCHO (tela avión)

2 personas, \$ 7.650.—, 3 y 4 personas, \$ 14.630.—

Bolsa de medio Douvet	\$ 3.150.—
Bolsa de puro Douvet	" 6.250.—
Anoraks	" 1.960.—
Traje de Agua	" 3.300.—
Mesa viajera	" 4.500.—

Equipos atléticos en general.

Descuentos a socios del A. C. A.

H. YRIGOYEN 84 T. E. 792-3444 MARTINEZ

¡NUEVA! LA CORTITA QUE MUCHOS ESPERABAN!...

CARABINA AUTOMÁTICA, Cal. 22, Modelo de CABALLERIA

Culata nogal, lustrada, hasta el extremo del caño, empuñadura tipo pistola, segrinada. Correa de cuero descarnada, lustrada, y hebilla.

Elija los legítimos BALINES "MAHELY" únicos infalibles En cajitas de 100 y 500



Con dos importantes ventajas técnicas:
MARTILLO FLOTANTE Y EXTRACTOR DE CARTUCHOS



RIFLE A AIRE COMPRIMIDO modelo "SENIOR", calibres 4½ y 5½ mm (22) cañón de acero estriado, para balines y flechas ÚNICO ADOPTADO POR EL TIRO FEDERAL ARGENTINO

EN LAS ARMERIAS DE TODO EL PAIS

FABRICA: RESISTENCIA 933 - LANUS - Prov. de Bs. As. - ADMINISTRACION Y VENTAS: MEXICO 1785 - Tel. 38-4428 - Cap. FEDERAL

MAHELY

MAHELY - Ind. y Com. - S. R. L. - Cap. \$ 6.000.000.-

CARABINAS AUTOMÁTICAS Y SISTEMA MAUSER ESCOPETAS - RIFLES A AIRE COMPRIMIDO PISTOLAS - MIRAS TELESCÓPICAS - BALINES SAQUETAS - CARTUCHERAS - FUNDAS - etc.

VENTA LIBRE - INDUSTRIA ARGENTINA

(Viene de la pág. 73)

- 109 Puente arroyo La Rana.
- 111 Puente arroyo Las Frutillas.
- 112 Puente arroyo Chachaico.
- 113 Puente arroyo Coligúe.
- 116 Puente río Correntoso.
- 118 Acceso a Villa La Angostura (3 km.).
- 119 Estación caminera del Automóvil Club Argentino.
- 123 Cumelén. Country Club.
- 125 Acceso a Puerto Manzano. Puente río Bonito.
- 132 Las Estacas.
- 134 Puente arroyo La Estacada.
- 138 Puente arroyo Ragintuco o del Medio.
- 143 Las Flores. Bar. Cerca bosquecillo de arrayanes.
- 147 Puente arroyo Huemul.
- 153 Santa María. Almacén. Nafta.
- 156 Puente arroyo los Cipreses.
- 158 Puente arroyo los Pinos.
- 160 Puente río Pedregoso.
- 161 Bosquecillo de arrayanes junto a la costa del Nahuel Huapi.
- 162 Puente arroyo Quintriquenco.
- 164 Paso Colihue. Puente arroyo Huelta.
- 165 Puente arroyo Mallín Aguado.
- 171 Empalme camino a Puerto Huemul. Puente arroyo Castilla.
- 172 Puente arroyo del Manzano.
- 185 Puente arroyo Chacabuco.
- 191 Nahuel Huapi. Puente río Limay.
- 198 Puente río Niriuhau.
- 205 Paso a nivel.
- 215 Puente arroyo Nireco.
- 216 SAN CARLOS DE BARILOCHE.

ITINERARIO Nº 9

SAN MARTIN DE LOS ANDES - BARILOCHE (Por Paso del Córdoba)

La más breve de las comunicaciones entre San Martín de los Andes y San Carlos de Bariloche es el que atraviesa el Paso del Córdoba, pintoresca y larga quebrada, continuación del Valle Encantado por las curiosas formaciones rocosas de figuras inverosímiles. Como la ruta de los siete lagos, suele cortarse durante las grandes nevadas. Las distancias las daremos de acuerdo con el registro de nuestro automotor.

- 0 km. SAN MARTIN DE LOS ANDES. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Bar. Salir por la ruta complementaria "d".
- 6 Acceso a Quila Quina.
- 26 Piedra de San Francisco. Seguir hacia la izquierda la ruta complementaria "d".
- 30 Hostería.
- 31 Club de pesca Norysur, sobre la costa del lago Melliquina.
- 34 Puente arroyo Futa Lin.
- 40 Lago Melliquina (extremo sur).
- 41 Puente arroyo Los Pinos.
- 44 Vado del arroyo Los Terneros.
- 48 Vado del arroyo Los Charitos.
- 53 Puente río Melliquina.
- 54 Puente río Filo Hua Hum.
- 58 Roca Cura (Casa de Piedra) Refugio.
- 70 Puente arroyo Catedral. Se inicia el paso del Córdoba, en una extensión de siete kilómetros.
- 80 Puente arroyo Córdoba.
- 87 Utracura (Piedra plantada). Notable formación rocosa. Puente arroyo Córdoba.
- 93 Piedra del Viento. Como su nombre lo indica es característica por esa circunstancia.
- 95 Vado.
- 97 Puente río Trafal.
- 97,2 CONFLUENCIA. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Bar. Abandonamos la ruta complementaria "d" y seguimos la ruta nacional Nº 237 hacia San Carlos de Bariloche.
- 101 VALLE ENCANTADO.
- 105 Puente arroyo de las Horquetas.
- 106 Rincón de Creide.
- 114 Puente arroyo Carbón.
- 122 Puente arroyo Bandurrias.
- 124 Puente arroyo Chenque. Acceso a la balsa con Villa Llanquín.
- 129 Puente arroyo del Corral.
- 132 Anfiteatro del río Limay.
- 134 Río Grande.
- 139 Rincón Chico.
- 144 Puente arroyo Chacabuco.
- 148 Bifurcación camino a lago Correntoso y Villa Angostura. Seguir hacia la izquierda hacia Nahuel Huapi.
- 150 Nahuel Huapi. Puente sobre el río Limay.
- 155 Puente río Niriuhau.
- 165 Acceso al aeródromo.
- 170 Puente arroyo Nireco.
- 171 SAN CARLOS DE BARILOCHE. Estación de servicio del Automóvil Club

Argentino, en avenida Costanera y Goedeke Tel. 3001

ITINERARIO Nº 10 ZAPALA - SAN CARLOS DE BARILOCHE (POR QUEMQUEMTREU)

Esta es la alternativa para viajar desde Zapala a San Carlos de Bariloche, cuando la nieve corta el camino por San Martín de los Andes o el Paso de Córdoba. Tiene además la ventaja de que es más llano que los otros dos. Se utiliza la ruta nacional Nº 40 y luego se adoptará la 237 en la Pampa y Confluencia. Los primeros 170 corresponden al itinerario Zapala-San Martín de los Andes. Utilizaremos el registro de nuestro auto para las distancias.

- 0 km. ZAPALA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida). Tel. Nº 85.
- 170 Empalme con la ruta complementaria "d" hacia Junín de los Andes. Seguiremos la 40 hacia Collón Curá.
- 188 COLLON CURA Almacén. Nafta. Se cruzará en balsa de Vialidad Nacional.
- 192 Cañada Mallín Grande.
- 195 Cañada Mata Molle.
- 198 Acceso al vado del río Collón Cura para camiones.
- 210 Puente arroyo Quemquemtreu.
- 220 Acceso al vado para camiones del río Collón Curá.
- 252 Puente río Caleufú.
- 286 Pampa de Alicura. Acceso a Paso Flores. Abandonamos la ruta 40 y seguimos la 237.
- 281 Paso Miranda, sobre el río Limay.
- 294 Paso Chacabuco.
- 310 CONFLUENCIA-TRAFUL. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Acceso a Trafal.
- 343 Anfiteatro.
- 361 Nahuel Huapi.
- 382 SAN CARLOS DE BARILOCHE

ITINERARIO Nº 11

SAN MARTIN DE LOS ANDES EL ESCORIAL - BAÑOS DE EPULAFQUEN

Pasa por los lagos Lolog, Curruhué Chico y Grande y finalmente llega al Epulafquen, a través de un camino cuyos últimos quince kilómetros son dificultosos por hallarse en construcción. Durante su curso se puede observar la mayor concentración de amancays durante largos kilómetros desde el Curruhué Chico, que no ofrece ninguna otra zona de la región. Se pasa por El Escorial, inmenso río de lava sólida, por importantes bosques de araucarias, cotos de esca, y se llega finalmente a los baños de Epulafquen de aguas termales, conceptuadas como de gran poder medicinal. Las distancias las registraremos con nuestro cuentakilómetros.

- 0 km. SAN MARTIN DE LOS ANDES.
- 2 Empalme con la ruta complementaria "g" que seguiremos hacia la izquierda.
- 3 Empalme caminos. Seguir al frente.
- 8 Puente arroyo Rosales.
- 14 Almacén. Puente en mal estado, lago Lolog.
- 19 Aserradero. Seguir a la derecha.
- 28 Triple puente arroyo Collunco (angostos).
- 35 Bifurcación caminos a Junín de los Andes. Seguir hacia la izquierda.
- 41 Entrada al Parque Nacional Lanín.
- 45 Lago Curruhué Chico.
- 48 Camino bordeado de amancays hasta El Escorial.
- 53 Lago Curruhué.
- 55 Bosque de araucarias.
- 59 Puente de los Pinos. Camino en construcción.
- 65 Vado.
- 68 Vado.
- 69 Puente en construcción.
- 74 Puente arroyo El Escorial. En las cercanías río de lava sólida que cruza el camino.
- 79 Baños de Epulafquen. Hasta este punto se puede llegar también tomando la lancha que parte desde Puerto Canoa, desde el lago Huechulafquen.

ITINERARIO Nº 12

SAN CARLOS DE BARILOCHE - CERRO TRONADOR

Uno de los más espectaculares paseos es el que ofrece la vista del cerro y ventisqueros negros del Tronador, como el impresionante anfiteatro que forman sus tres picos, el Argentino, el Internacional y el Chileno, con numerosas cascadas entre las que sobresale por su magnitud la llamada

Garganta del Diablo. Emplearemos, desde el centro cívico de Bariloche, la ruta nacional 258 y las distancias las daremos de acuerdo con el registro de nuestro auto.

- 0 km. SAN CARLOS DE BARILOCHE.
- 37 Villa Mascaradi. Adoptar la ruta complementaria "t" hacia la derecha.
- 48 Empalme de caminos a la Cascada Los Alerces, distante 17 kilómetros, por un camino que sigue el curso del río Manso pasando por los Lagos Los Moscos y Hess. Esta cascada de impresionante caudal es una visita obligada y en los días de sol ofrece una extraordinaria gama de arcos iris. Seguimos hacia la derecha en dirección al Tronador.
- 49 Puente río Manso.
- 53 Balcón Chico.
- 56 El Balcón. Espléndida vista del lago Mascaradi.
- 63 Puente Cañada Pio XII.
- 65 Acceso a Hostería.
- 67 Puente arroyo Los Césares.
- 69 Visión del Valle de los Vuriloches y río Manso Superior.
- 75 El Tronador se observa al frente en el camino.
- 78 Puente arroyo Huamanco.
- 83 Pampa Linda. Picada a Laguna Frías por el Paso de las Nubes.
- 88 Rotonda de acceso a los Ventisqueros Negros del Tronador.
- 90 Termina el camino en la Hostería. Senderos hacia las nieves y la cascada Garganta del Diablo.
- 52 Puente angosto.

ITINERARIO Nº 13 SAN CARLOS DE BARILOCHE - EL BOLSON

Para viajar a El Bolsón se pueden utilizar dos rutas desde San Carlos de Bariloche hasta el Lago Gutiérrez. Una por la Complementaria "s" por Playa Bonita y la Nacional Nº 258 que parte del Centro Cívico. Ambas están en buen estado, pero es más pintoresca la "s" que corre a lo largo del lago Nahuel Huapi hasta Playa Bonita y pasa por el Santuario de la Virgen de las Nieves y la sierra de la Ventana, antes de llegar al lago Gutiérrez. Podemos utilizar una de ida y otra de vuelta con la pequeña diferencia de unos nueve kilómetros. En nuestro itinerario viajaremos por la "s" y las distancias las daremos de acuerdo con el registro de nuestro auto. El camino de pavimento termina en Playa Bonita y luego sigue enripiado, con largos tramos de cornisa y sectores sumamente sinuosos.

- 0 Km. SAN CARLOS DE BARILOCHE. Tomar el camino hacia Liao Liao.
- 9 Km. Playa Bonita.
- 10 Empalme a El Bolsón por ruta "s" que adoptaremos hacia la izquierda.
- 13 Santuario de la Virgen de las Nieves.
- 16 Lago Gutiérrez.
- 19 Villa Gutiérrez.
- 20 Empalme con la ruta nacional Nº 258 que seguiremos a la derecha.
- 22 Puente arroyo Pilmalquen (angosto).
- 25 Vado arroyo Melgarejo.
- 31 Puente arroyo Torrontegui.
- 36 Acceso al muelle Lago Mascaradi. La costa de este extenso lago es el lugar elegido para la instalación de numerosos campamentos escolares en una extensión de muchos kilómetros.
- 40 Vado arroyo La Escalera.
- 42 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Gomería Bar.
- 46 Villa Mascaradi. Bifurcación al Tronador (56 km.) y la Cascada de los Alerces (32 km.). Seguimos hacia la izquierda en dirección a El Bolsón.
- 48 Lago Guillermo.
- 49 Puente arroyo.
- 54 Varios puentes angostos.
- 57 Puente río Guillermo.
- 59 Puente arroyo Blanco.
- 70 Pampa del Toro.
- 71/81 Cañadón de la Mosca.
- 82 Puerta sur del Parque Nacional Nahuel Huapi. Hostería. Puente río Villegas.
- 87 Pampa Linda.
- 93 El Foyel. Almacén. Bar.
- 104 Puente río Foyel.
- 108 Puente arroyo Los Repollos.
- 120 Puente arroyo Los Repollos.
- 126 Empalme con la ruta nacional Nº 243 hacia El Matén y Esquel. Seguiremos por la derecha.
- 131 Puente río Quemquemtreu y vado.
- 139 EL BOLSON. Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Taller mecánico. Gomería. Restaurant.

EXTRAORDINARIA MUESTRA DE HABILIDAD EN EL GRAN PREMIO "DOS OCEANOS"

Tras un recorrido de 4.169,153 kilómetros, y una actuación brillante, Dante Emiliozzi se adjudicó el Gran Premio Internacional Dos Océanos, desarrollado en seis etapas entre Mar del Plata y Viña del Mar (Chile).

En el difícil recorrido se puso de relieve la gran velocidad desarrollada por las máquinas y la excepcional destreza de los competidores.

Dante Emiliozzi no corrió con la máquina más veloz de todas las que intervinieron, pero la mantuvo en un ritmo de ca-

rrera intenso y constante, lo que le permitió acumular a su favor los minutos de diferencia necesarios para adjudicarse el Gran Premio. En segundo término merece destacarse la labor desplegada por Rodolfo de Alzaga, quien al volante de un Ford Falcon "casi de serie" logró clasificarse en el segundo puesto, tras haber demostrado extraordinaria habilidad en el tramo de la cordillera de los Andes, adjudicándose las etapas correspondientes (Mendoza-Viña del Mar y regreso).



CABALLERO DEL CAMINO

Rodolfo de Alzaga es mucho más que un corredor excepcional, capacitado y diestro. Es un deportista a quien las alternativas de la contienda jamás han logrado ensombrecer su enconiable sentido humanitario.

Para tener una imagen acabada de Rodolfo de Alzaga, basta quizás con recordar tres episodios elocuentes:

En 1961, en la carrera Vuelta de Rojas, el corredor Jesús Ricardo Risatti sufre un vuelco, quedando malherido, igual que su acompañante Nazareno Zoppi. Alzaga se detiene. Transporta a sus accidentados rivales al hospital de Rojas, haciendo abandono de la carrera.

En 1963, en la Vuelta de Junín, vuelca el coche de Oscar Alfredo Gálvez, que sufre varias heridas. Otra vez es Rodolfo de Alzaga quien conduce al hospital al volante accidentado. Y otra vez debe hacer abandono de la carrera.

El ejemplar temple de Alzaga volvió a manifestarse en la reciente competencia de los Dos Océanos. Transportó a Juan Manuel Bordeu, accidentado, desde Paramillo a Uspallata, primer punto donde puede recurrir a auxilio médico. Esta vez Alzaga no abandona. Pese al tiempo perdido gana la difícil etapa de los Andes, desde Mendoza a Viña del Mar.

Alzaga sabe que hay muchas maneras de ganar, aun no clasificándose primero. El ganó reconocimiento unánime a su excepcional caballerosidad. Y el deporte argentino ganó prestigio.



El doctor García Rodríguez Acosta acompañado por los doctores Garayzábal y Carman. El distinguido huésped quedó vivamente impresionado por la labor que desarrolla el A. C. A.

VISITO EL A. C. A. UN EXPERTO ESPAÑOL EN TURISMO

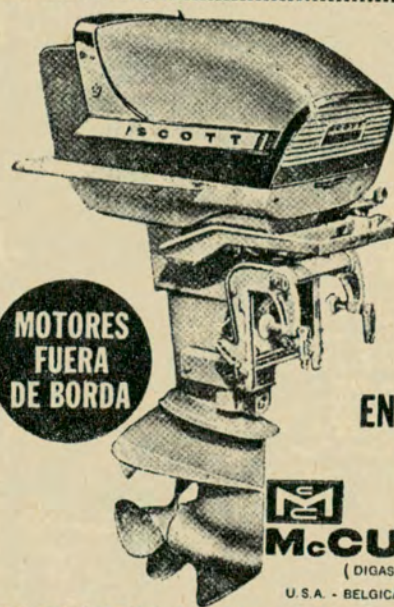
Visitó el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO el doctor Antonio García Rodríguez Acosta, subsecretario de Turismo de España, a quien acompañaban el subdirector de Promoción Turística don Jaime Segarra y el director de Organizaciones Internacionales de la Secretaría de Turismo de España, don Luis Fernández Cid, y el consejero de Informaciones y Turismo de la embajada, don José Ignacio Ramos.

Los visitantes fueron acompañados por el presidente de la Dirección Nacional de Turismo de nuestro país, doctor José Antonio Garayzábal, siendo recibidos por el titular del A.C.A., doctor César C. Carman, con quien departieron sobre la importancia del turismo en el desarrollo económico de los pueblos y en particular de España y la Argentina.

El doctor Antonio García Ro-

dríguez Acosta declaró que en 1964 ingresaron en España, en concepto de gastos efectuados por los turistas, 938 millones de dólares, el 83 por ciento del ingreso del tesoro español. Estas cifras permitieron una ampliación de magnitud en hotelería, modernización de aeropuertos, caminos, etc., segura inversión para la atracción de nuevos turistas, así como también de aprovechamiento para las actividades nacionales.

El doctor García Rodríguez Acosta expresó su viva impresión por la magnitud de las actividades de nuestro Club, cuyas dependencias recorrió, interiorizándose de su funcionamiento. También manifestó su opinión favorable sobre la proyección de nuestros recursos turísticos, a los que calificó como integrantes de "un todo sin parangón en el mundo entero".



MOTORES FUERA DE BORDA

AVANZADA EN EL FUTURO

McCULLOCH
(DIGASE MACALOCK)

U. S. A. - BELGICA - CANADA - AUSTRALIA

PARA TRABAJO Y DEPORTE



- Potencias certificadas de 3,6 a 75,2 HP.
- Pueden adquirirse sin recargo de importación
- Bomba de achique exclusiva dentro del mismo motor.
- Combustible nafta/aceite 40 : 1
- Funcionamiento seguro en bajíos de sólo 15 cm. de profundidad.
- Servicio Mecánico y Repuestos legítimos garantizados.

IMPORTADORES

ASTILLERO ORTHOLAN

S. R. L.
COLON 758 - SAN FERNANDO

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EN LA ARGENTINA



PERU 317
B.S. AIRES

La Jefatura de Policía de la Provincia de Buenos Aires nos solicita la publicación de este breve artículo.

ES ampliamente conocida por los conductores en general, la acción que despliega la Policía de la Provincia de Buenos Aires; especialmente por su rama específica, el Cuerpo de Camineros, y por las ramas ministeriales como ser Salud Pública y Dirección de Vialidad, a fin de asegurar la circulación normal y la integridad física de las personas que circulan en el territorio provincial. No obstante ello, y la enérgica campaña de represión a las infracciones de tránsito que se cometen, pese a la publicación periódica y constante de las recaudaciones por multas que se efectúan, y que alcanzan cifras siderales, los accidentes de tránsito, con sus fatales consecuencias, agregando a ello las cuantiosas pérdidas materiales que ocasionan, parecen no ser un llamado de alerta para los conductores de automotores.

La policía bonaerense se pregunta infinidad de veces si el viaje que se realiza por las rutas, cualesquiera sean sus motivos, no debería constituir un toque de atención permanente para los conductores, tanto para cuidar su elemento fundamental de trabajo o simplemente de placer, y no constituirse en elemento perturbador del normal desarrollo del tránsito. En sus observaciones constantes y permanentes, así como en el estudio de las causas que provocan los accidentes en infinidad de ocasiones, el personal que le toca actuar se pregunta si el conductor accidentado y que en muchas ocasiones le cuesta su propia vida no es un aberrante que desprecia el destino de los demás o un suicida que busca en esta forma eliminarse a sí mismo y a terceros.

De estadísticas producidas en la Provincia de Buenos Aires, establecidas con realidad matemática en las correspondientes tablas comparativas, se llega a la pavorosa conclusión de que el noventa por ciento de los accidentes de tránsito que se han producido en los últimos diez años, se deben pura y exclusivamente a la imprudencia o impericia de los conductores participantes, y el diez por ciento restante, a elementos imponderables, que podrían ser fallas mecánicas no previsibles, mala señalización de los caminos, fallas en el pavimento y algunas otras que pueden hacer, o no, a lo cuestionado.

Al dirigirnos por intermedio de AUToclub a los conductores de automotores, vamos a hacer algunas advertencias, utilizando un léxico común a los efectos de que el lector no analice la literatura que se emplea, sino que entienda claramente y con realismo lo que queremos decirle:

1º) Si usted conduce un camión, considere que si es propietario, debe primordialmente defender su capi-

LOS ACCIDENTES EN RUTA

En el 90 por ciento de los casos son originados por impericia o imprudencia

tal; si en cambio es un asalariado, debe defender su fuente de trabajo, porque el camión es su herramienta fundamental.

2º) Si usted conduce un transporte público de pasajeros, considere que las personas que lleva a su cargo dependen de su pericia y seguridad, y por lo tanto, debe conducir con el pensamiento fijo en las disposiciones que reglan el tránsito, ya que cumpliéndolas estrictamente usted asegura su pan, el de su familia, y la vida de las personas que usted transporta;

3º) Si usted conduce un automóvil particular, ya sea comerciante, industrial, profesional o turista, piense que el suyo es un medio de traslación adecuado que tiene la suerte de poseer, y ello no le da atribuciones, bajo ningún aspecto, para utilizar su vehículo en la vía pública sin respetar, primordialmente y con responsabilidad, las indicaciones y leyes de tránsito;

A los efectos de colaborar en lo posible para evitar que los accidentes de tránsito se reproduzcan en la forma alarmante con que se vienen sucediendo en estos últimos tiempos, la Policía de la Provincia de Buenos Aires aconseja estos principios fundamentales:

Revise periódicamente y casi constantemente si los frenos se hallan en perfectas condiciones, si el líquido se encuentra a nivel, si las cintas se hallan en condiciones, igualmente las campanas que las contienen, si la acción de frenado es pareja e instantánea; si ve que debe apretar reiteradamente el pedal respectivo, hágalo revisar de inmediato. Observe el estado de las luces y si éstas responden a sus deseos, si las luces traseras se hallan en perfectas condiciones, de acuerdo con las reglamentaciones, para mayor seguridad coloque en la parte inferior de los guardabarros traseros cintas rojas de material re-

flectante, a los efectos de evitar eventualidades imprevistas; verifique que la luz trasera de "Stop" o "Pare" se halle en perfecto estado de funcionamiento al igual que la luz de giro; no encandile, y en caso de lluvia en horas de la noche, no conduzca jamás a una velocidad superior a los 30 kilómetros por hora. Si hace un viaje largo y desarrolla una velocidad superior a los 60 kilómetros p/h, verifique la presión de sus neumáticos cada cien kilómetros de recorrido, especialmente si lo hace en temporada de verano y entre las 11 y las 17 horas, que es la hora más propicia para reventaduras debido al recalentamiento y al aumento de presión de sus neumáticos. Si utiliza nafta especial, por su mayor graduación, procure siempre no llenar el tanque al tope, dejando siempre una falta de complementación de 1 a 4 litros. Observe que el múltiple y caño de escape no tengan pérdida de gases que se introduzcan dentro de la cabina, dado que el monóxido que produce puede serle fatal; procure siempre dejar una ventanilla completamente abierta, especialmente si su vehículo es anticuado. Observe periódicamente las puntas de eje y el extremo de la dirección, exija para su propia seguridad que las ruedas estén perfectamente alineadas y la dirección funcione normalmente. Corra cuando pueda correr y en los tramos que le esté permitido, dentro de los límites reglamentarios, pero guíese siempre por su prudencia y observando, no solamente las reglas de tránsito y las señalizaciones, sino también guíese por su buen criterio de solidaridad común, tomando las precauciones que anteceden.

Cuando cruce un paso a nivel, haya o no barreras, observe cuidadosamente si su paso está asegurado. No olvide que cuando desgraciadamente se produce un accidente sobre las vías ferroviarias se sintetiza con una sola frase: "imprudencia del conductor del automotor".

Cuando efectúe un viaje de largo trayecto, limite su alimentación evitando en lo posible alimentos excitantes; evite las bebidas alcohólicas, consumiendo solamente gaseosas, o si lo prefiere infusiones, como ser té o café.

Cuando conduzca y lo invada la modorra o sopor, no insista en continuar, deténgase, descansa o duerma. Luego refréscuese, absorba cualquier analgésico común y cuando se halle bien disipado, continúe su marcha. No cometa la tontería, al sentir esos trastornos, de ingerir el analgésico para disipar su cansancio o descongestionarse sin haber procedido a descansar. Si se siente afectado por molestias psíquicas, gastrointestinales o náuseas, deténgase, salga del vehículo y camine 20 o 30 minutos hasta normalizarse perfectamente; esto puede ser consecuencia de gases tóxicos emanados del motor o por otras causas. Normalizado su sistema psico-físico entonces sí reanude la marcha. •



LE DEBEMOS UNA EXPLICACION

Bajo la nueva denominación "REPUESTOS CHRYSLER" en envases también nuevos — azul y blanco —, ya están en el mercado los legítimos repuestos para los productos Chrysler.

Son los mismos repuestos que hasta hoy se presentaban únicamente con la marca MOPAR.

Ahora puede usar usted cualquiera de las dos, pero eso sí, ninguna otra! Toda imitación, en apariencia igual, puede ocasionar daños serios y costosos a su automotor.

Su Concesionario tiene la línea completa de repuestos Chrysler.

FÈVRE Y BASSET ^{U.S.A.} S.A.



CHRYSLER
ARGENTINA S.A.

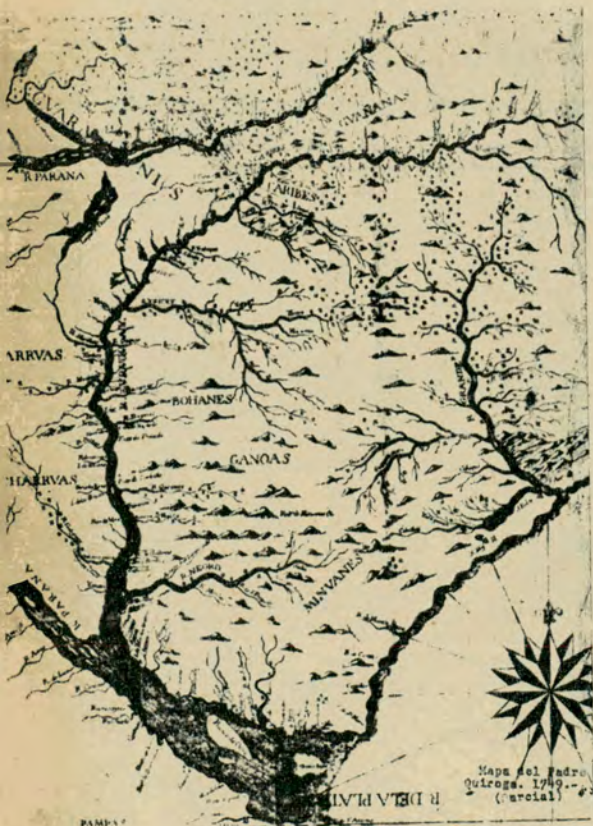
Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.

T ENGO unos cuantos amigos que viven pendientes de todas las novedades que se produzcan en torno al tema del Río de la Plata. Y no lo hacen por simple afición sino que lo toman como un caso de conciencia nacional o una cuestión de decidido patriotismo.

Imagínese usted —me decía uno— por él sale el 94% de nuestro comercio exterior... Y los canales son estrechos y se tapan... ¿Qué pasará si esto sucede?...

—Llegará un día —me dice otro— en que el Río de la Plata correrá tan encajonado como el Paraná, o se confundirán ambos ríos, o se modificará lo que se entiende por Río de la Plata. Fíjese que hace 100 años el Delta llegaba hasta el Tigre, hoy llega hasta San Fernando, y dentro de 100 años, indudablemente, llegará a la ciudad de Buenos Aires..."

Mi amigo Pablo Osvaldo Pesce estudiaba construcción de buques en una escuela nocturna de la Boca, el



Este es el mapa que en el año 1749 trazó el padre jesuita Quiroga, con indicación de las tribus indígenas de la zona del Plata.

barrio donde vive y, a pesar de su juventud, siente profundamente los problemas del ancho río. Siempre desea agregar alguna novedad a mi libro inédito "Radiografía del Río de la Plata". Justamente, días pasados, a raíz de la entrada de un gran petrolero a nuestro puerto, exclamaba:

¡Los canales del río son de lo

S.O.S. del RIO de LA PLATA

Sus canales en nuestro puerto son para buques enanos

POR ABRAHAM BRAILOVSKY Para AUTOCLUB

peor que uno se puede imaginar!... No hay un sistema de boyas o balizas apto y aquellos canales no son lo suficientemente amplios y profundos. Cada vez que entra un buque de gran porte que pasa de las 30.000 ton. de registro bruto, se clausuran los canales para que no navegue buque alguno por los mismos. Ahora bien, ¿se imagina si uno de éstos llegara a quedar varado o accidentado?... Habría que construir a toda prisa un nuevo canal, porque ese buque obstruiría todo el canal por mucho tiempo.

Otro problema

Cuando un buque de mucho calado, algo más de 29 pies, entra al puerto de Buenos Aires, tiene otro problema: no puede quedarse junto al muelle o no puede zarpar porque está prácticamente varado. Si el buque es de pasajeros, como el "Augustus" o el "Giulio Cesare", ocupa casi todo el muelle de pasajeros (Dársena A) o como el buque de bandera holandesa "Rotterdam", de 38.000 ton., que sobresalía 35 m fuera de esa dársena. Ahora, si el buque que entra es un petrolero, ¡ni hablemos de lo que ocurre en el puerto del Dock Sud!... Primero, al entrar, rozará el muelle, después atracará y ocupará tres muelles de descarga, eso, entendiéndose que el buque tiene más de 20.000 toneladas, como tienden a ser todos los petroleros modernos.

Además, hay un problema que importa un gran peligro latente para nuestro puerto: no se cuenta con adecuados equipos de emergencia, por si llegara a ocurrir un incendio a bordo de un supertanque; la Prefectura tiene un viejo buque contra incendios y la policía una lancha, a vapor, del tiempo de la primera guerra mundial!...

Puerto para buques enanos

Tengo que escuchar a todos. Un alumno, cuyo padre es maquinista,

me dice: "La entrada al puerto de Buenos Aires es para buques enanos, viejos y yates de paseo. Cuando puedan entrar navíos como los que se están construyendo en la actualidad, cuando los canales sean el triple de anchos y haya espacio suficiente en el puerto, Buenos Aires será uno de los principales puertos del mundo y dará al país una riqueza insospechada.

Los problemas del Río de la Plata interesan a todo el pueblo argentino porque sus problemas vitales. Aun que el Servicio de Hidrografía Naval está ejecutando un plan integral de relevamiento del río, siempre estoy alerta contestando preguntas como éstas:

"¿Es cierto que el fondo del Río de la Plata tiende a sobre elevarse por acumulación progresiva de los mantos de sedimentos?... ¿Dónde se ubican los millones de toneladas de material sedimentario?... ¿Hay una dinámica especial de las aguas del río?... ¿Se prolongará Buenos Aires edificando en lo que hoy es el río?... ¿Cuál es el ancho de los canales que llevan los buques al puerto de Buenos Aires?..."

Se ha planteado entre los geógrafos el problema de la ubicación precisa y matemática de las nacientes del río. El profesor Juan Romualdo Báez daba fundamentos de toda índole para demostrar que el Río Uruguay desembocaba en Martín García y desde allí nacía el Río de la Plata. Hoy se considera que el río nace donde está el km 0 del Río Uruguay, frente a la localidad de Nueva Palmira, en la República Oriental del Uruguay, pues allí se juntan las aguas del Paraná Bravo con las del Río Uruguay para formar este río de características propias.

Características del Río

Hasta hace muy poco, no se aceptaba como límite exterior del Río de la Plata la línea que une Punta del Este (Uruguay) con Punta Rasa, del cabo San Antonio (Argentina), debido a varios errores históricos, pero hoy existe un acuerdo para tenerlo por cierto.

Desde las bocas del Paraná de las Palmas hasta su confluencia oceánica hay una 150 millas, es decir unos 280 kms.

El ancho del río es muy variable, dadas las estrangulaciones o entubamientos que presenta en diversas partes, pero la línea exterior o desembocadura tiene un ancho de 195 kms. El ancho en su nacimiento —km. 0 del Uruguay— es de 1.850 metros. Su superficie aproximada es de 32.500 km².

El límite argentino-uruguayo en

el río es bastante estable y está determinado por la vaguada o talweg, es decir por las mayores profundidades naturales del río, que, dadas las condiciones geológicas del territorio oriental, están muy próximas a su costa.

Si consideramos su perfil longitudinal, encontramos que tiene un lecho con pendiente sumamente suave, de manera que en los 280 kms. que existen entre sus nacientes y su desembocadura hay un desnivel de sólo 9 brazas, es decir 16,4 m. De ello se infiere que para una navegación segura se tiene que proceder a un continuo dragado de los principales canales, cuyas batimetrías ya conocen los experimentados navegantes, lo que no significa que las profundidades sean constantes en todo tiempo y lugar.

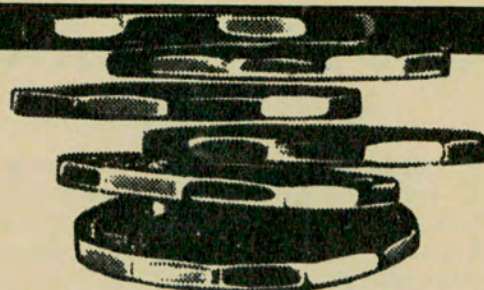
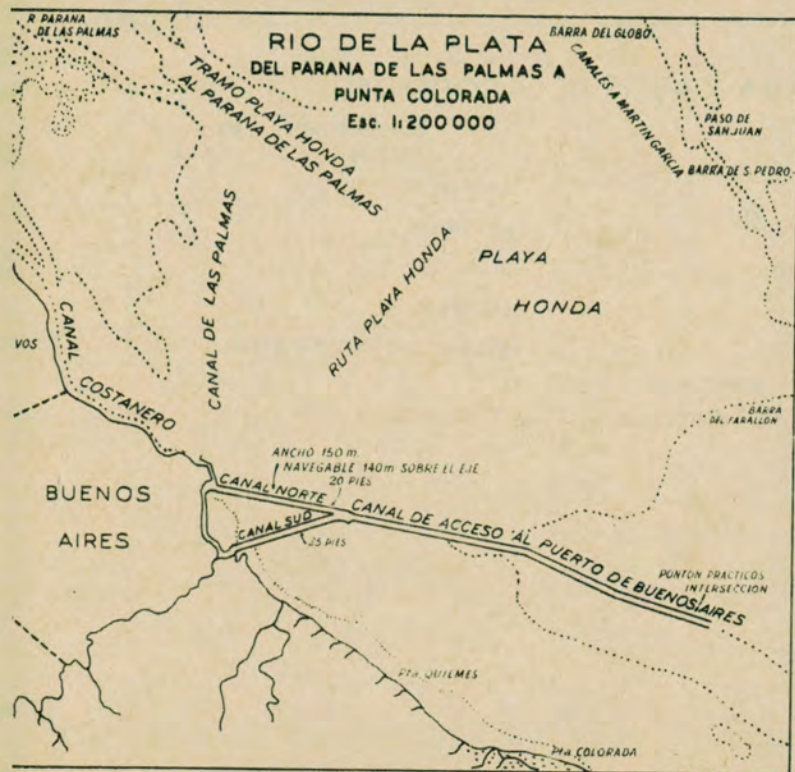
El proceso de formación de los bancos interiores, informa que los grandes ríos confluentes, en particular, y sin menoscabar el material terrígeno que brindan los arroyos y riachos menores, arrastran grandes cantidades de materiales sólidos, que al sedimentarse obligan a las aguas, sobre todo en las bajantes, a abrirse paso entre ellas, formándose así los numerosos canales, bancos y displayados.

Ya en las proximidades de la desembocadura, los canales son más anchos y los bancos están más distanciados, debido a la suavidad del trabajo constructivo. Es decir que, aunque se llegue a un lugar donde las aguas son salobres, ello no significa el fin del río por cuanto no ha variado la morfología de su lecho, que es lo principal desde el punto de vista estrictamente geográfico.

Dudas sobre el calado

Conducir entre la maraña de canales y bajos, ya sean buques petroleros, de cargas o pasajeros, es indubitablemente un problema. En realidad el balizamiento del río, las cartas náuticas, los avisos a los navegantes y los baqueanos o prácticos constituyen aproximadas medidas de solución. Lo malo es que frecuentemente las boyas se apagan o son desplazadas por las tormentas. Los prácticos del Río de la Plata señalan que hay mucha más agua en cualquier lugar de los canales de lo que dice el boletín de la Secretaría de Obras Públicas y algo más de lo que dicen las cartas del S.H.N. Así me aseguraban que en El Codillo, donde la carta náutica señala 21 pies (el pie tiene 30,5 cm.

(Para a la pág. 159)



ABRA SU CUENTA de AHORRO

MAXIMO INTERES AUTORIZADO, exento de impuesto a los réditos, y con capitalización trimestral. Ud. puede retirar su dinero cuando lo desee y gana intereses desde el primer momento.

NUEVO BANCO ITALIANO



FUNDADO EN 1887

CASA MATRIZ: Rivadavia y Reconquista, Capital Federal. Sucursales urbanas, suburbanas y en Rosario, Córdoba, Mar del Plata, Santa Fe, San Nicolás y Casilda.

LUSTRAUTOS

DAGHY



**GARANTIZADO
COMO
EL MEJOR
DEL MUNDO**

FABRICANTES:

SCOPELANI Y CIA. S. R. L.

SAN MARTIN - PROV. DE BS. AS. - F.N.G.B.M.

T. E. 755 - 2232/2888

CEDULA PARA CASOS DE EMERGENCIA

El Vº Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito aprobó la ponencia del A. C. A.

FUE aprobada por aclamación en la comisión relativa a temas de tránsito, circulación, seguridad y estacionamiento, la ponencia presentada por el A.C.A. al Vº Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito, referente a la difusión del uso de la "Cédula para casos de emergencia".

Por tratarse de un tema de sumo interés, tanto para automovilistas como para usuarios de la vía pública en general, reproducimos a continuación el texto completo del trabajo presentado por el A.C.A., tal como fue aprobado en el mencionado congreso.

EL desarrollo alcanzado por disciplinas como la sociología, la psicología y la psicología social en las últimas décadas, hace que individuo y sociedad se verifiquen como términos de una relación dinámica que se influyen e iluminan recíprocamente. Es difícil encontrar hoy estudios serios que separen al hombre de la sociedad en que vive; de la misma manera que no podrá estudiarse la sociedad olvidando a su componente esencial. Enfocados los problemas desde este ángulo, la tendencia correcta es buscar soluciones integrales que contemplen el interés individual y el social. Ubicados en esta perspectiva, resulta oportuno

FRETE ↓

FECHA DE VACUNAS Y SUEROS			
RECIBIDOS	DIA	MES	AÑO

INDICACIONES ESPECIALES

INSTRUCCIONES

- 1º) Llenar los datos de tipo permanente con tinta o a máquina, en forma clara.
- 2º) Para los demás datos, pedir la colaboración del médico personal, a fin de no incurrir en errores, que pueden ser peligrosos.
- 3º) Los datos susceptibles de variar (especialmente las fechas) escríbalos con lápiz, en forma clara, para permitir su permanente actualización.
- 4º) Llevar esta Cédula, siempre, junto a la licencia de conducir o a la Cédula de Identidad personal o, preferentemente, llenarlos en duplicado y llevarlas con ambas.

**CEDULA AUXILIAR
DE
SOCORRO MEDICO**

PERTENECIENTE A:

Nombre Apellido

Nacionalidad

Fecha Nac.: Día Mes Año

Profesión

Domicilio

Teléfono

EN CASO DE ACCIDENTE AVISAR A:

.....

Dirección Teléfono

DORSO ↓

DATOS DE INTERES PARA CASOS DE ACCIDENTES

GRUPO SANGUINEO	REHSUS (RH)
CIFRA HABITUAL TENSION ARTERIAL: MAXIMA	MINIMA
MEDICO PERSONAL: DOCTOR	DOMICILIO
LOCALIDAD	TELEFONO

MEDICAMENTOS HABITUALES Y TRATAMIENTOS ESPECIALES				
	DIA	MES	AÑO	INCIDENTES EVENTUALES
INSULINA				
ANTICOAGULANTES				
CORTISONA				
DELTISONA				
ALERGIAS				
MEDICAMENTOS QUE NO SE TOLERAN				

ENFERMEDADES CRONICAS (SEÑALAR CON UNA X)	
CARDIACA	
HEMOFILIA	
DIABETES	
EPILEPSIA	
INSUFICIENCIA SUPRARRENAL	

tuno evaluar la importancia de la adopción, en la República Argentina, de una cédula para casos de emergencia para los automovilistas.

Este proyecto está motivado por las fatales consecuencias de muchos accidentes de tránsito —que según las estadísticas mundiales se registran cada vez en mayor número—, lo que revela que el problema deja de serlo para una determinada nación, y adquiere contornos mundiales. La cuestión, en nuestro país, tiene real vigencia, ya que los accidentes van en constante aumento. Baste solamente mencionar para dar una noción del fenómeno, la conexión existente entre el crecimiento de la industria automotriz, el de la población, el aumento de la velocidad en los vehículos y el número de accidentes.

A lo anterior cabe agregar la concentración en las ciudades, de grandes núcleos de población en un país que está en una etapa de industrialización que avanzará a ritmo creciente en el futuro. Lo acontecido en otras comunidades que ya han experimentado un proceso similar, nos enseña que este es el momento de organizar, planificar e incluso prever.

Dentro de este contexto, sumariamente expuesto, se advierte claramente la trascendencia de la "Cédula para casos de emergencia" que propone el Automóvil Club Argentino. No se trata de un nuevo documento de utilidad simplemente administrativa o burocrática. Es —por sobre todo— un elemento que se considera de extraordinaria utilidad para casos de accidentes. Más aún; sería ideal que esta cédula fuera aceptada y adoptada por todos los usuarios de la vía pública, sean o no conductores de vehículos, porque gran número de accidentes de tránsito involucran a peatones.

La "Cédula para casos de emergencia" estaría constituida por un documento conteniendo diversos datos que resultarían de extrema utilidad para quienes prestaran los primeros auxilios en un accidente, pues posibilitaría agilizar esa atención y realizarla sin pérdidas de tiempo, ya que se contaría con los datos clínicos del accidentado y demás elementos de juicio.

Son varios ya los países que la han adoptado. En Dinamarca se halla bastante difundida y la tarjeta se concede y distribuye el Estado gratuitamente para que cada conductor la llene o la haga llenar por su médico personal.

En Austria está en proceso de utilización. En los Estados Unidos existe también una tarjeta médica que algunos Estados han implantado, y en Inglaterra existe un documento parecido, que los ciudadanos deben llevar consigo.

La Comuna de Bérgamo (Italia), por ejemplo, ha comenzado a inscribir, en oportunidad del cambio o renovación de las patentes o los registros de conducir, la aclaración del grupo sanguíneo del titular en esos documentos.

En Francia, la Cruz Roja Francesa tiene editadas millares de tarjetas que denomina "Ficha de Socorro de Urgencia" con datos del titular, en relación a su salud, indicación del grupo sanguíneo, cifra habitual de la tensión arterial, enfermedades crónicas de que ha sido atendido (cardíacas, hemofílicas, diabéticas, insuficiencia suprarrenal); medicamentos que recibe periódicamente (insulina, cortisona); medicamentos o tratamientos que no tolera, etc. Completa la información el detalle de las fechas de vacunas y sueros recibidos (contra viruela, tifoidea, tétano, difteria, poliomielitis, tuberculosis, etc.).

Podría alegarse que, no siempre ni todas las personas, estarían dispuestas a completar

una ficha con estos datos; pero quedaría a sus propias conciencias decidir si esa susceptibilidad les haría poner en riesgo su vida en caso de que, por un accidente, necesitaran socorro médico. Porque el dato del grupo sanguíneo no basta para resolver todos los problemas.

En efecto: ¿qué pasaría si un herido fuera afectado de hemofilia? ¿Cómo sabría el médico si se trata de una persona con venas frágiles o cuya sangre tarda en coagular? ¿Cómo podría saber el médico que el herido no ha sido vacunado muy recientemente antes de aplicar suero contra el tétano? Bien podría suceder que una inyección de suero sensibilice el organismo contra otros sueros, o sea que podría sobrevenir un "shock anafiláctico". En análoga situación se presenta el diabético y la predisposición que existe entre éstos a la "necrosis". ¿Puede el médico adivinar esta situación? Así como éstos, serían muchos los ejemplos que podrían citarse.

Como se puede observar, el problema es serio y de resolverse implantar esta cédula, ¿qué autoridad podría o debería responder o realizar dichas anotaciones?

Surge así el aspecto social a que se hizo alusión en párrafos precedentes. Sería fácil disponer la obligatoriedad de instituir la citada cédula para todos los ciudadanos, o sea algo así como una Libreta Sanitaria Personal. Pero sería a un costo elevado y que daría lugar a la creación de organismos burocráticos; incluso suscitaría recelos y oposiciones por considerarse que la obligatoriedad de dicho documento estaría cercenando libertades individuales o anulando el secreto profesional.

Por todo ello se estima que este proyecto debería tender —por el momento— a establecer las características básicas de una Cédula para casos de emergencia y promover su uso voluntario entre los automovilistas y usuarios de la vía pública. No obstante; se considera que podría hacerse obligatoria para todos los conductores de vehículos de transporte de pasajeros y los conductores de vehículos oficiales, así como el personal conductor de las fuerzas armadas.

Al propender a su uso, no se busca crear un documento más, sino la posibilidad de salvar una vida; es la integración plena del individuo que se solidariza con los demás y que se siente mancomunado en un quehacer de profundo contenido social. Por suerte, el elemento humano, en este caso el automovilista, es sumamente apto para comprender el alcance de una medida de esta naturaleza. afirmación fundada en su grado de cultura media que, en general, es lo bastante sólido como para esperar su adhesión voluntaria a esta iniciativa. Esto puede ser alentador, pues debe tenerse presente que no es la obligatoriedad lo que hace eficaz una ley, sino que su mejor garantía es la conciencia de su cumplimiento por parte de los individuos.

Un herido es, en última instancia, una dificultad a resolver, grande o pequeña, según el caso; si éste es grave, el médico debe tomar medidas que no pueden sufrir demoras y es ahí donde se valora una credencial que tenga datos relativos a la sensibilidad y tolerancia del poseedor respecto de antibióticos, inyecciones, etcétera.

El médico, con los elementos que le ofrece esta ficha personal, no va a ciegas sino que tiene ante sí una orientación. La finalidad de la cédula proyectada es su utilidad en casos de urgencia. Por lo tanto, no puede ser una historia clínica usual, sino que debe registrar solamente los datos esenciales para un tipo de terapia de acuerdo con esas circunstancias de urgencia.

Debe conjugarse algo que despierte el interés del afectado y que, a su vez, cubra los requerimientos mínimos indispensables para ubicar "prima facie", al facultativo; éstas son precisamente las condiciones que reúne el modelo de Cédula Sanitaria que figura en el Anexo I y que es una síntesis del modelo con similares de otros países, del asesoramiento de profesionales y de la bibliografía existente sobre el tema.

Para el país, la concreción de esta iniciativa tiene una importancia excepcional, pues colocaría a la República Argentina en una posición de avanzada en la materia.

Por todo ello, el Automóvil Club Argentino propone al Vº Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito, recomiende el uso de la "Cédula para casos de emergencia", de las características que figuran en el Anexo I y promueva su adopción voluntaria por parte de los conductores de vehículos e inclusive de todos los ciudadanos.

RADAELLI H nos. S.R.L.

EXCLUSIVAMENTE EN MUSICA DESDE 1900



Instrumentos de Prestigio y Calidad

"SELMER" - París
"ORSI" - Milán

"V. BACH" de Elkhart (U. S. A.)
y en accesorios "VANDOREN" y
CH. CHEDEVILLE - A. LELANDIS



y de nuestra
inmejorable
fabricación
instrumentos
autóctonos, de
ritmo y percusión,
especializados
en BATERIAS.



IMPORTADORES Y
FABRICANTES
DE INSTRUMENTOS Y
ACCESORIOS MUSICALES

RADAELLI H nos. S.R.L.

Avda. BELGRANO 1688
Tel. 38.9142 - Buenos Aires

A LOS LECTORES

Aconsejamos confeccionar su "Cédula para casos de emergencia" conforme con las siguientes indicaciones:

- 1º) Recortar por la línea de puntos el "frente" y el "dorso" de la cédula.
- 2º) Pegar ambas partes sobre una cartulina.
- 3º) Doblar por las líneas correspondientes.

PAGO VOLUNTARIO DE MULTAS POR INFRACCIONES DE TRANSITO

(Decreto 15.942)

El A.C.A. puede efectuarlo en favor de sus asociados

A partir del 1º de enero de 1965, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires pondrá en vigencia el nuevo sistema para la aplicación del pago voluntario de las infracciones al tránsito comprendidas a las normas del Código Municipal que a continuación se detallan:

Art. 32.

- a) El estacionamiento indebido en lugares cuya prohibición esté señalada con cartel o en la zona comprendida por las calles Pueyrredón, Suñuy, Belgrano, Paseo Colón, Leandro N. Alem y Avenida del Libertador, con multa de \$ 500.—
- b) El estacionamiento en segunda u otras filas, con multa de 500.—
- c) El estacionamiento indebido, no comprendido en los incisos anteriores, con multa de 200.—
- d) La infracción a lo dispuesto respecto de los requisitos que deben reunir los vehículos:
 - 1) Por falta de silenciador, con multa de 1.000.—
 - 2) Por silenciador deficiente, con multa de 500.—
 - 3) Por falta o deficiencia de los frenos, excepto el de mano, con multa de 800.—
 - 4) Por falta o ilegibilidad de la chapa patente posterior, con multa de 500.—
 - 5) Por falta de algunos de los requisitos exigibles, no incluidos en la enumeración precedente, con multa de 300.—

- e) El no encendido total de las luces conforme lo exigen los reglamentos, con multa de \$ 500.—
- f) El uso de bocina, contraviniendo las disposiciones vigentes, con multa de 500.—
- g) La violación de las normas que regulan el ascenso y descenso de pasajeros, con multa de 500.—

Las multas a las infracciones que se detallan en los incisos precedentes, podrán ser satisfechas, por los infractores o terceros, dentro de los veinte (20) días hábiles de comprobada la falta, en la sección Pago Voluntario de Multas del Tribunal Municipal de Faltas, Carlos Pellegrini Nº 211, piso 19, Capital Federal, de lunes a viernes, de 12 a 18 horas, en efectivo o por giro o cheque de esta plaza, a la orden de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Por Correo: Por giro o cheque de esta plaza, a la orden de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, dirigiendo exclusivamente la correspondencia al Tribunal Municipal de Faltas, Carlos Pellegrini Nº 211, piso 19.

En ambos casos deberá presentar o acompañar el acta de comprobación de la falta cometida que la autoridad competente le enviara a su domicilio.

El pago voluntario, efectuado, extingue la acción penal por la falta imputada, la cual no causará reincidencia ni será anotada en la licencia de conductor.

Para el caso de no acogerse el infractor al sistema de Pago Voluntario, queda emplazado a concurrir al juzgado correspondiente al vencimiento del plazo antes mencionado, bajo apercibimiento de compulsión por la fuerza pública y de considerarse su incomparencia injustificada, como circunstancia agravante (art. 29, Cód. Proc. de Faltas), lo que implicará la aplicación de la sanción complementaria de \$ 200.— a \$ 2.000.— (art. 39, Dto.-Ord. 16.450/63), con incremento de lo que corresponda por reincidencia (arts. 15 y 16, Cód. Proc. de Faltas, y 37, Dto.-Ord. 16.450/63).

Las infracciones no enumeradas en el art. 32 transcripto precedentemente, no admiten la opción al pago voluntario previsto en el art. 22, inc. d), Código Procedimientos de Faltas.

PARA NUESTROS ASOCIADOS:

El Automóvil Club Argentino, por gestiones realizadas ante la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, ha conseguido efectuar en favor de sus asociados, los Pagos Voluntarios incluidos en la enumeración precedente.

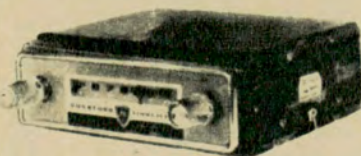
Por tal motivo, aquellos socios que deseen dar cumplimiento a este nuevo sistema implantado por la Municipalidad del Distrito Federal, podrán realizarlo en la siguiente forma:

PAGOS POR CORREO: Deberán enviar cheque o giro por la suma indicada en el Acta de comprobación, a la orden de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, antes de los veinte (20) días de la fecha de comprobación de la infracción, en cuya carta deberá constar nombre y apellido, domicilio, categoría y número de asociado, adjuntando también la referida acta; esta correspondencia deberá ser dirigida a nuestra Sede Central: Avda. del Libertador 1850.

PAGOS PERSONALMENTE O POR TERCEROS: En efectivo o por giro o cheque de esta plaza a la orden de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, acompañando el carnet de asociado y el acta de comprobación, por nuestra Oficina de Faltas, calle José E. Uruburu 552, de lunes a viernes de 10 a 17 horas, antes de los veinte (20) días de la fecha de comprobación de la infracción cometida.

Se deja perfectamente aclarado que estos pagos voluntarios están comprendidos dentro de las infracciones cometidas al tránsito que se indican en esta información, y por lo tanto debe pedirse a los señores asociados el cumplimiento de lo expuesto precedentemente, para evitar inconvenientes en su perjuicio.

AUTO-RADIO A TRANSISTORES ROCKFORD

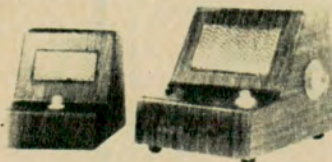


Circuito totalmente transistorizado. Selectividad y ganancias excepcionales. Frente adaptable a cualquier auto, pick-up, embarcación, etc. CON GARANTIA ESCRITA.

PRECIO DE FABRICA \$ 3.750.-

INTERCOMUNICADOR A TRANSISTORES

Equipo para hablar entre dos o más ambientes. Con control de volumen y llamada audiovisual. Salida push-pull de gran fidelidad tonal. Simplísima instalación. CON GARANTIA ESCRITA.

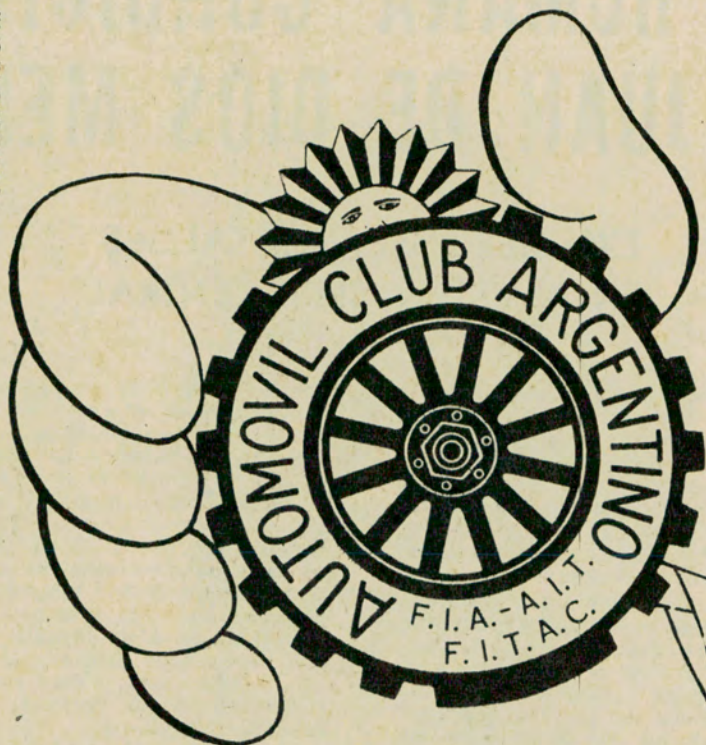


Central y 1 Remoto. Listo para instalar, completo.
\$ 6.400.— 2 Remotos, \$ 7.800.—, 3, \$ 8.800.—

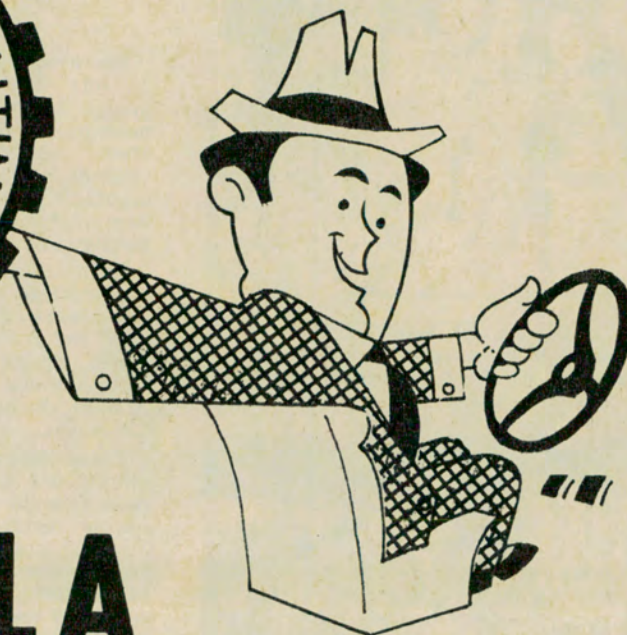
ZONAS DISPONIBLES A DISTRIBUIDORES

Al interior remitimos previo giro y \$ 45.— para gastos.

Fabricantes: EVODINE S.R.L. TARIJA 4354 Bs. As.



**LA
INSIGNIA
DE SU
CLUB**



LUZCALA

**EN SU
AUTOMOVIL**

\$ 250.- EN VENTA EN LAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS, ESTACIONES ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL.

CORTE POR LA LINEA DE PUNTOS

**SEÑORES
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
AV. DEL LIBERTADOR 1850
BUENOS AIRES**

REFERENCIA: **INSIGNIA PARA EL AUTOMOVIL**

EN BRONCE CON ARO DE ACERO INOXIDABLE PULIDO

AGRADECERE ME REMITAN UNA (1) INSIGNIA AL DOMICILIO INDICADO AL PIE.

ACOMPAÑO.....BANCO..... No.....
cheque o giro

POR LA SUMA DE \$ 300.-, QUE INCLUYE \$ 50.- PARA FRANQUEO Y GASTOS DE ENVIO.

FIRMA:.....

SOCIO CATEGORIA.....No..... APELLIDO Y NOMBRE.....

DOMICILIO.....LOCALIDAD.....F.C.....

SI DESEA RECIBIRLA EN SU DOMICILIO UTILICE ESTE FORMULARIO



El señor Aldo Boglietti, "peon de turno" de "El Fogón de los Arrieros", según se autoclasifica, explica al doctor Carman y al doctor Saborido algunas características de estas tallas del gran artista criollo.



Las autoridades del Automóvil Club sorprendidas en un momento de la inauguración de la exposición, comentando detalles de las singulares obras de Mena.



El señor vicepresidente de la Nación estuvo presente en la fiesta de "El Fogón de los Arrieros", brindando su aplauso al esfuerzo conjunto del A.C.A. y de la institución de Resistencia para traer las obras de Mena a nuestra capital.

LA HUMANA CONDICION DE JUAN DE DIOS MENA

EXPUSIERONSE SUS TALLAS EN NUESTRA SEDE CENTRAL

En la sede del A.C.A. tuvo lugar en una sencilla y emotiva ceremonia la inauguración de la exposición de tallas de Juan de Dios Mena, muestra que fue posible realizar merced a la valiosa colaboración de "El Fogón de los Arrieros", del cual el señor Aldo Boglietti es nervio y motor.

El acontecimiento, que congregó a numerosos intelectuales y artistas, sirvió para inaugurar el Ciclo Cultural del A.C.A. de 1965, cuya ejecución estará a cargo de la Comisión Asesora de Cultura que preside el doctor Fernando González Canicova.

Como es ya tradicional, el Presidente del A.C.A. dio por inaugurado el ciclo, destacando "la consecuente actividad del Automóvil Club Argentino, dentro de la órbita necesariamente limitada de su política de promoción cultural, al perseguir con tenacidad su propósito de acercar el campo a la ciudad, o sea, para ampliar las posibilidades de que ciertos sectores de la población urbana, metropolitana, habitualmente alejados del movimiento espiritual que fermenta en el interior de la república, establezcan contacto con las expresiones de esas fuerzas creadoras que están dando una fisonomía auténtica al paisaje humano de nuestras provincias, a través de la palabra autorizada de quienes cumplen la misión de revelar la intimidad genuina del alma argentina ante los argentinos

mismos, en primer lugar, y ante todos los que se interesan por lo que somos y lo que hacemos".

Y tras de elogiar la labor que realiza "El Fogón de los Arrieros", el doctor Carman pidió al conocido crítico de arte Córdova Iturburu, colaborador de AUTOCLUB, que hiciera una semblanza del gran tallista desaparecido, iniciativa que permitió gozar de una amable disertación, plena de ingenio y colorido, en la que Córdova Iturburu, con seguro trazo y fina comprensión, delineó la personalidad de Juan de Dios Mena.

Horas más tarde de la inauguración de la exposición, tuvo lugar una reunión ofrecida por "El Fogón de los Arrieros" a sus simpatizantes y amigos, que contó con la presencia de altas autoridades nacionales y distintas personalidades de nuestro mundo intelectual.

En su transcurso se realizó un desfile de modelos de Jean Cartier mostrando distintos tipos de ponchos, así como también se lucieron en sus interpretaciones varios conjuntos folklóricos.



Las modelos lucieron una rica variedad de ponchos, poniendo así en la noche porteña una exquisita nota de colorido. Entre los presentes, el presidente del A.C.A., doctor César C. Carman, el doctor Federico Lajud, el escribano Enrique Ghezzi, el doctor Julio González Canicova y otras autoridades de la institución.

EN LA INICIACION DE SUS

30

AÑOS TAPICERIA

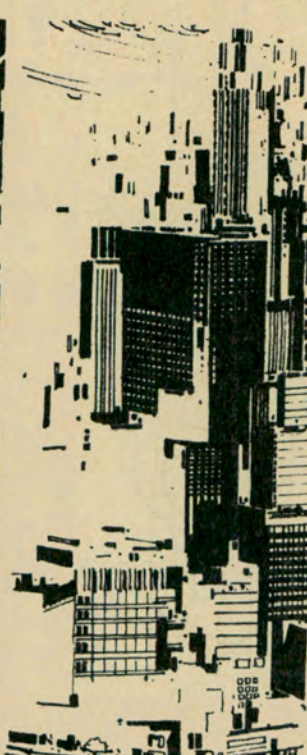
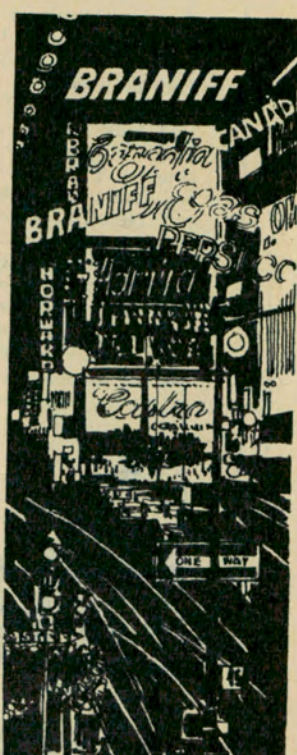
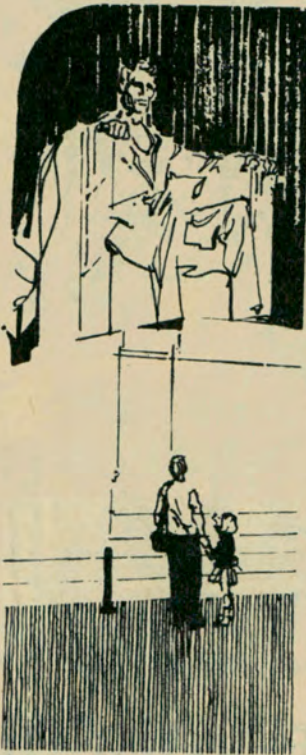
Alençon

DECORACIONES

Jerarquía para su hogar
les dice muchísimas gracias.
Acumulando seriedad y prestigio, el mejor amigo de
los clientes exigentes.

CABILDO 2189 T. E. 73 - 1798





ESTE PUBLICIDAD

una
maravillosa
sucesión
de acontecimientos
que usted
no podrá olvidar...

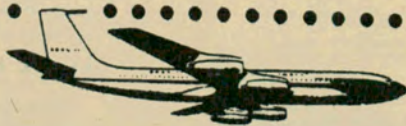
VACACIONES PERFECTAS EN LOS ESTADOS UNIDOS!

¡Maravilloso desde el primer minuto: Ud. viaja en un magnificante Super Jet "El Dorado" de BRANIFF. Luego: la fascinación de Miami, Miami Beach - maravillosos días de playa - el Seaquarium con sus exhibiciones de fauna acuática, Winter Haven, los jardines semiflotantes de Cypress Garden, Silvers Springs, Charleston, hasta llegar a Washington con sus monumentos y museos. Después... New York! Allí le esperan emociones, excitantes sorpresas y el espectáculo del siglo: la Feria Mundial! Luego puede regresar a Buenos Aires u optar por una o dos prolongaciones: 1) A Chicago, visitando Boston, Montreal (Canadá), Niágara Falls, Detroit y Chicago, desde donde puede optar por 2) A Las Vegas - casinos y grandes shows -, San Francisco, el Gran Cañón del Colorado, Parque Nacional Yosemite, Hollywood - estudios de cine y Disneylandia - y por fin Los Angeles, para regresar a Buenos Aires. En todo el itinerario Ud. tiene ya reservas hechas en hoteles de 1ª categoría y viaja por tierra en los superconfortables autobuses Greyhound. Los vuelos, siempre por BRANIFF. ¿Qué más se puede pedir?

SALIDAS: 19 de Mayo y 14 de Julio.

REGRESO: itinerario básico: 8 de Julio o 3 de Agosto
con prolong. opcional 1): 19 de Junio o 14 de Agosto
con prolong. opcional 2): 29 de Junio o 24 de Agosto

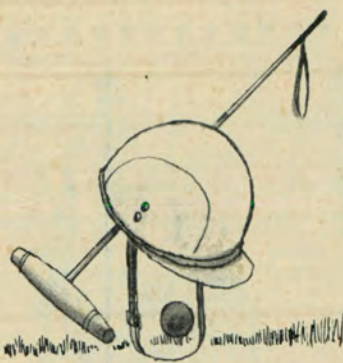
Infórmese sobre GRANDES FACILIDADES DE PAGO en
su Agente de Viajes o en BRANIFF INTERNATIONAL
AIRWAYS.



disfrute en

BRANIFF

Consulte a su Agente de Viajes o en Diag. R. Sáenz Peña 734 Telef. 34-6001/8



La
Categoría

FIJADOR

**SUPER
YORK**

Peina con elegante soltura
No deja polvillo
También en económicos
sachets



Y como siempre el
CLASICO FIJADOR SOLIDO
YORK (con C.M.C.)

PARA enigma de los investigadores, lo que hoy se conoce por el barrio de la Boca, está aquejado en la vida misma de la patria de los porteños. Respecto de su "prehistoria", los historiadores discuten el primer afinamiento, cuando Pedro de Mendoza —exiliado del Renacimiento y carcomido hasta los tuétanos por el mal que los refinamientos sensuales de Roma le dejaron como recuerdo— levantó el primitivo cerco que los manuales escolares reproducen con ingenua delectación.

Sin embargo, en homenaje a la seriedad de la investigación y de quien la realizó, cabe tener como próxima a la verdad, la versión de Groussac. Los predios que circundan las actuales calles Almirante Brown, Pedro de

LA BOCA

(EVASION ALLE VONGOLE)

Por LUIS A. COUSILLAS

Para AUTOCLUB
Fotos del autor

Mendoza, Palos y Lamadrid, fueron el primer asiento de Buenos Aires, aunque al respecto discrepen Eduardo Madero, Enrique de Gandía y Raúl Alejandro Molina. Y con ellos la Academia Nacional de la Historia, que adjudica al Parque Lezama ese título.

Cuando la empresa de Mendoza termina en el desbarajuste por todos conocido, Juan de Garay busca clima más propicio y se aleja del Riachuelo. Pero lo tiene por frontera y adjudica las tierras de la Boca a un tal Alonso de Vera, cuyo nombre muy pronto olvida la crónica. No ha sido escenario la Boca de episodios importantes. Pero la proximidad del pequeño río la distingue. Y es que la ausencia de caminos hace adquirir vital importancia a las vías de agua, que en este caso particular, es clave de la incógnita de esas llanuras que amenazan no tener fin. Su poco calado, empero, no impide esta primera vocación de tránsito y evasión que marca el destino de la barriada.

EN LA GRAN ALDEA

Barracas, vecina en la geografía, aparece en la historia mejor vinculada con la patria adolescente. No obstante, la expansión ciudadana determina fisonomías. El barrio Sur, donde echan raíz los patricios, definirá —hasta la epidemia de la fiebre amarilla que muda el linaje hacia el Barrio Norte— el rostro que

Maciel sintetizó en dos trazos. Corisini, su vocero, hizo famosos los versos: "El patio que olía a diamela y la reja que olía a jazmines". El de la Boca es distinto. Antonio J. Bucich, que ha dedicado a la barriada toda la temática de su extensa bibliografía recuerda: "en un decreto del gobernador Viamonte, de 1829, se fija uno de los accesos. Se desciende por la calle Defensa y se continúa por la de Segunda Defensa —la calle Patricios de hoy— y se va alcanzando el Riachuelo. Antes se bifurcan los rumbos: se puede ir hacia Barracas, se puede ir hacia la Boca. No lejos están las dos arterias que en nuestros días son rumorosas vías de incesante movimiento: la calle Larga: Montes de Oca y la calle General Brown, la Avenida Almirante Brown ahora."

Sólo rumbos de escape, porque la Boca está separada del resto de la ciudad por un lugar de frondosa vegetación. Hasta su culminación —Martín García y Almirante Brown— llegará el viaducto del ferrocarril a la Ensenada. Una calle —Wenceslao Villafañe— es conocida con el pimpante nombre de Alegría, ¿premonición de futuro?

Mientras tanto Buenos Aires cambia y cambia también la sociología porteña. Los que ayer fueron soldados, caballeros de tacuara y corva advierten la posibilidad de empresas menos riesgosas aunque más lucrativas. La patria está hecha y al guerre



CONTINUA
El vocero de Boca



ro sucede el mercader. Se alambra la llanura y lo que fuera dominio del indio se vertebró en líneas ferroviarias que buscan el puerto para arrojar las riquezas criollas a los mercados de Europa. En cambio se opera tam-

bién en la Boca. Lo que fue tierra de tránsito para hispanos y nativos, sirve de rada definitiva a los inmigrantes. La marinería gringa abrió la picada, después los que vienen "a hacer la América" se quedan.

DEFINICION GRINGA

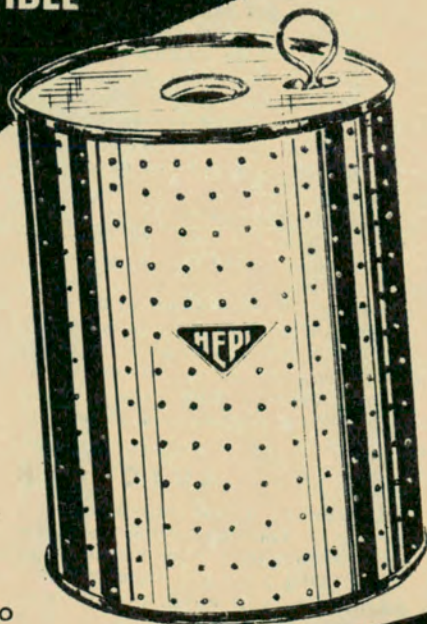
La característica humana imprime también definiciones electorales. Para el 80, Pepe Fernández —criollo de pura cepa— será diputado "de la naciente colmena inmigratoria asentada en la orilla del Riachuelo" según la feliz expresión de Bucich. El hecho merece destacarse porque Fernández será el único diputado roquista en el feudo de Tejedor. Estos gringos que lo ungen son las llaves de un tiempo nuevo que con Roca incorpora en unidad nacional la amalgama argentina de provincianos e inmigrantes, derrocando así las pretéritas consignas del unitarismo porteño. Un poco más de veinte años después, la Boca ungrirá en confusión de románticas consignas y concretas aspiraciones laborales, al primer diputado socialista de América: Alfredo L. Palacios y será esa "cuarta de fierro" la que enfrenta los votos radicales del asfalto.

Personalidad pues, que se hace definición. Lázzari primero y la legión de artistas plásticos que culminan en Quinquela define un estilo de melancólicas grúas y nostálgica herrería. El tango mismo, que tiene fama de guapo, es dulzón en la melodía de Filiberto. Y por si fuera poco, Boca Juniors, más allá de las fronteras del barrio, es canalización de fervores y anatemas.

Y es que estos genoveses han hecho lo suyo. La nomenclatura del historiador se ve precisada a recoger pa-

ELEMENTOS FILTRANTES

PARA ACEITE Y
COMBUSTIBLE



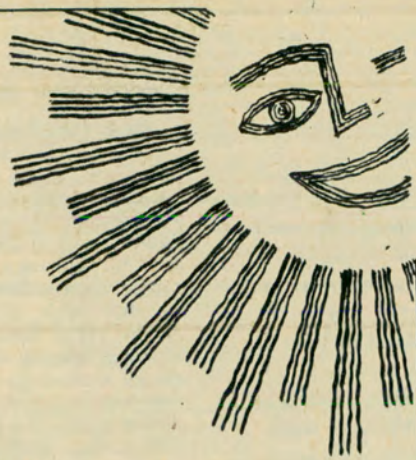
INDUSTRIA ARGENTINA

DE
ESTOPA
Y CELULOSA

PIÑA H^{NOS}. S.A.
COMERCIAL - INDUSTRIAL

Solicite nuestro
catálogo ilustrado

BOEDO 2046/58 - 923-5555/9077/7755/5851 - BUENOS AIRES



este
invierno
el sol
lo espera
en
Tucumán

¡El nuevo Centro Turístico del país!...



LAPRIDA 79 - TEL. 18591

En Buenos Aires:
Av. Roque Sáenz Peña 560
Teléfono 33 - 1703
En Mar del Plata:
Av. Luro e Independencia
1er. piso - Local 102

labras que no tienen el sabor del viejo hablar castizo. La calle Brown debe ser reconocida como "un cammin neuve" y la hoy famosa Necochea, bajo el rótulo de "un cammin ve-gio", tiene desde el siglo pasado el renombre de los buenos lugares de distracciones. Pero han calado más hondo porque no se propusieron sino ser. En todo lo suyo hay esperanza, recuerdo, amor, dolor. La vida misma del inmigrante que se quedó junto a la ribera del río de poco calado, es-pejismo del amplio mar lejano.

Pero el que sabe vivir sabe comer. Porque la Boca fue —además de otras cosas— baluarte del pintoresquismo y lugar de expansión para los de buen diente. Bucich recuerda que en ocasión del Centenario, más de un huésped oficial huyó del menú amanerado del programa oficial para ir a refugiar su glotonería en las cantinas que ya para entonces tenían renombre. Allí se rompe el protocolo y el estiramiento. Y la digestión se ve facilitada ante la ausencia del discurso, aunque la cascada turbulenta de la mandolina sonora, que toca de encargo, desafine y el cantor distraiga su vocación canora y su voracidad insatisfecha con el espectáculo de una abundancia que nunca será propia.

¿Razón de buen vivir que contagian estos gringos que no saben de fatigas, pero que conocen la pausa del buen comer, que armonizan el sacrificio de cada día con la sensualidad del plato desbordante y la copa siempre llena? Pregunta sin respuesta. Sin embargo en la Boca las aristas se suavizan. En esto también el barrio es frontera. Desde sus balcones es posible asomarse a la Avellaneda adusta de los conflictos gremiales y las broncas de un malandrinado severo que encontró en el "Gallego Julio" y en "Ruggerito" las versiones rioplatenses de Capone y de Torrio.

Desde su ribera se advierte el Dock-Sud, como ella extranjero, pero que compone una versión más cruenta, más sacrificada. "Con cien de estos gringos, copo una revolución" diría alguna vez Alberto Barceló a un ministro de Obras Públicas de la Nación. Pero el Dock es horizonte de lodazales y miserias que abre al sol su esfuerzo, pero que debe clausurarse en la noche ante la reyerta del juego y de la trata de blancas...

La Boca no. Desde siempre sabe vivir y vive.

EL IMPERIO DEL RUIDO

La evocación sirve de preámbulo a este hoy diferente, en el que ya no existen los viejos marineros, aquellos cuya siesta poblaba Darío de humo azul y blancas nostalgias; cuando se desvanecen las antiguas casas de madera y lata y los hijos de los que votaron a Palacios se han hecho diestros ejecutivos en el manejo de sus negocios y los nietos en lugar de la tarantella bailan la cumbia y el twist. Sin embargo hay una misma necesidad de tránsito, ahora hacia la evasión de la noche de la calle Necochea.

¿Por qué? No existen allí renombrados chefs. No se come mejor ni peor que en otra parte. Tampoco más barato. ¿Dónde está la diferencia? La respuesta es sencilla. Allí cada uno echa por la borda las cincuenta mil limitaciones que su existencia diaria le impone. Allí se es uno mismo. Canta bien o mal, lo aplauden; baile como Lifar o como el Oso Carolina es lo mismo. Si los demás se acuerdan de uno es para arrastrarlo a una ronda que irrumpe los límites del local para desbordarse en la calle. Allí la última dactilógrafa de la empresa puede hacerle creer al ventrudo gerente que es aquel que ya no es, entre pirueta y pirueta. Allí...

No hay fantasmas en la calle Necochea. Hay luz toda la noche. Mucha luz para evadirse del miedo de esta sombra de psicoanálisis, sadismo atómico y frustraciones a que nos han reducido.

Evasión. Evasión como la de ayer por la pequeña vía de agua sin calado, como la nostalgia del pequeño puerto que añora el mar inmenso. Pero punto de partida hacia la más legítima de las aventuras; la de la propia felicidad.

En una evasión "alle vongole" la Boca la está viviendo para propios y ajenos, esta noche y todas las noches.

AUTOCLUB

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 295.000 hogares de automovilistas; la leen más de 1.000.000 de personas.

NUEVOS LIBROS EN EL A. C. A.

Para consulta de los asociados y público en general, se han incorporado los siguientes libros a la biblioteca del *Automóvil Club Argentino*.

LITERATURA

- EL ALEPH. Jorge L. Borges, 1962.
 LA SUERTE ESTA ECHADA - EL ENGRANAJE. Jean P. Sartre, 1959.
 LOS PREMIOS. Julio Cortázar, 1964.
 MICHAEL EL RENEGADO. Mika Waltari, 1960.
 GUARDIAN DEL HUMO Y LAS CAMPANAS. R. Llewellyn, 1964.
 EL MEJOR ALCALDE, EL REY - FUENTE OVEJUNA. Lope de Vega, 1962.
 EL RICACHON EN LA CORTE - EL ENFERMO DE APRENSION. Molière, 1958.
 EL MERCADER DE VENECIA - LA TRAGEDIA DE MACBETH. W. Shakespeare, 1964.
 HAMLET. W. Shakespeare, 1963.
 EL INGENIOSO HIDALGO DON QUIJOTE DE LA MANCHA. M. Cervantes Saavedra, 1960.
 EL ALCALDE DE ZALAMEA - LA VIDA ES SUEÑO. Calderón de la Barca, 1963.
 EL INCENDIO Y LAS VISPERAS. Beatriz Guido, 1964.
 AMERICA. Frank Kafka, 1961.
 LA INVITADA. Simone De Beauvoir, 1964.
 GITANJALI - LA CIUDAD DE SEGELFOSS - LA RISA. R. Tagore, K. Hamsun, H. Bergson, 1963.
 LA ULTIMA TENTACION. Nikos Kazantzaki, 1960.
 BABBITT. Sinclair Lewis, 1956.
 HIJO DEL HOMBRE. Augusto Roas Bastos, 1961.
 LAS SANDALIAS DEL PESCADOR. Morris West, 1964.
 DOÑA ROSITA LA SOLTERA. F. García Lorca, 1962.
 AGUAFUERTES PORTENAS. Roberto Arlt, 1958.

INDUSTRIAS KAISER

ARGENTINA S. A.

adoptó para su revolucionario motor

TORNADO-JET

AROS DE
PISTON



DE **AROSA** S. A.

haga que las chicas se desvivan!...



peinese con

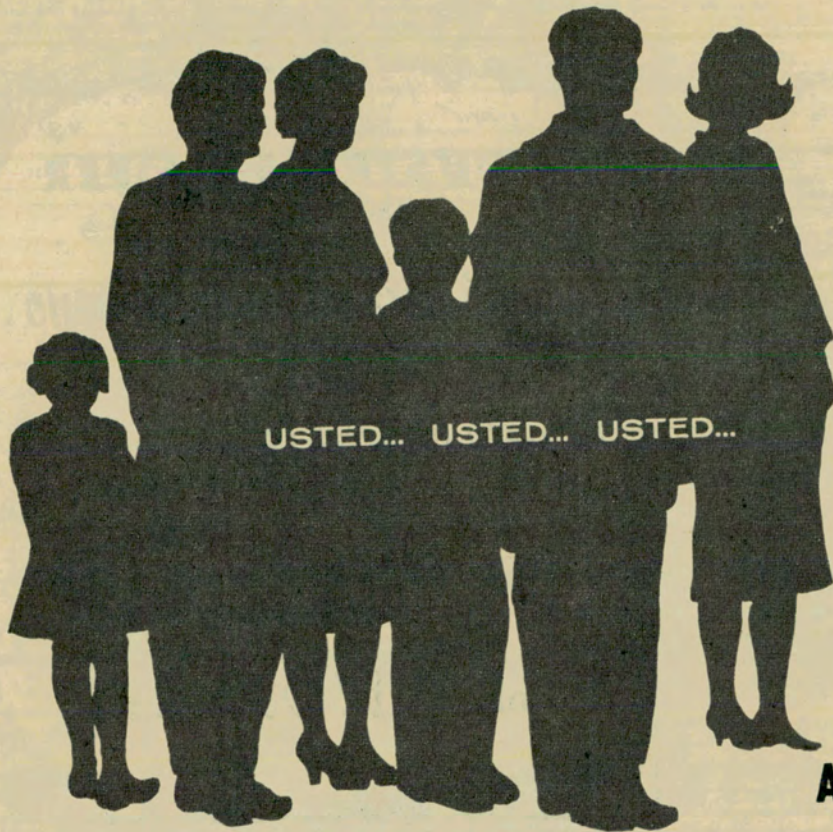
BRILLANTINA PALMOLIVE

Luzca un peinado que "brille por su presencia"

BRILLANTINA PALMOLIVE revive el brillo natural de su cabello, lo mantiene siempre bien peinado y perfumado con una fragancia que realza su atractivo varonil.



en dos tipos:
ACEITE BRILLANTINA PALMOLIVE
BRILLANTINA PALMOLIVE LAVANDA



USTED... USTED... USTED...

....Y TODOS
**PUEDEN
 ASEGURAR SEGURIDAD
 PARA LOS SUYOS**



INCORPORANDE 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 BENEFICIOS 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.-	" 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

AUTORIDADES DEL A. C. A.



COMISION DIRECTIVA

Presidente
Dr. César C. Carman
Vicepresidente 1º
Dr. Horacio C. Rivarolo
Vicepresidente 2º
Ing. Mario L. Negri
Secretario
Dr. Walter A. Saborido
Prosecretario
Dr. Plácido Seara
Tesorero
Sr. Federico Lajud
Protesorero
Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli
Vocales Titulares
Sr. Simón Finkelberg
Esc. Enrique F. Ghezzi
Dr. Fernando González Canivoca
Sr. Enrique González Vidal
Dr. Roberto N. Lobos
Dr. Angel Maccarrone
Dr. Luis Pandra
Sr. Ovidio H. Salgueiro
Dr. Emilio L. Villarroel
Esc. Roberto N. Vitale
Vocales Suplentes
Sr. Héctor Aizpiri
Ing. Belisario Alvarez de Toledo
Sr. Mario Camuyrano
Sr. Alfonso Castellanos Esquiú
Ing. Manuel J. Escasany
Ing. Emilio E. J. Ferro
Dr. Horacio A. Hueyo
Vicemodero Gustavo J. Tornquist

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente
Dr. Domingo A. Romano
Secretario
Dr. Manuel M. Pérez Taboada

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente
Sr. Marcos Victorica
Vicepresidente 1º
Dr. Silvio E. F. Bonardi
Secretario
Dr. Luis Orcoyen
Vocales Titulares
Sr. Alberto De Ridder
Sr. Eduardo Del Piano
Vocales Suplentes
Sr. Jorge Alvarez Trongé
Sr. Pedro Guglielmino
Ing. Abel M. Lissarrague

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente
Dr. José Canasi
Secretario
Dr. Enrique Sojo
Vocales Titulares
Dr. Ricardo A. Bassi
Sr. Manuel Rawson Paz
Dr. Manuel Rodríguez Ocampo
Srta. Gisele Shaw
Vocales Suplentes
Dr. Roberto López Novillo
Sr. Tufik Sarquis
Dr. Rodolfo Eyherabide

COSAS DE AYER... Y DE HOY

Hace 50 años, dos norteamericanos de espíritu aventurero cruzaron la Cordillera de los Andes en un automóvil Buick, modelo 1912. Partieron de la ciudad de Buenos Aires y llegaron a Valparaíso, en Chile, después de cubrir una distancia de 1429 kilómetros por caminos que en realidad eran senderos de mula, lechos de arroyos secos y el camino ferroviario. Cumplieron la hazaña atravesando el Paso de Uspallata, a 3.810 m. de altura, en 29 días. Según nuestro conocimiento, fueron los primeros automovilistas que conquistaron la cordillera en automóvil. Se llamaban Johnson Martin y Otto Johanson.



La calidad
**WAGNER
LOCKHEED,**
Garantía para
sus frenos

Cuando usted usa el Fluido 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 Fluido para Frenos WAGNER LOCKHEED. Además, lleve siempre en su automóvil o camión, una lata de 0,350 lts.

FLUIDO PARA FRENOS

Wagner Lockheed

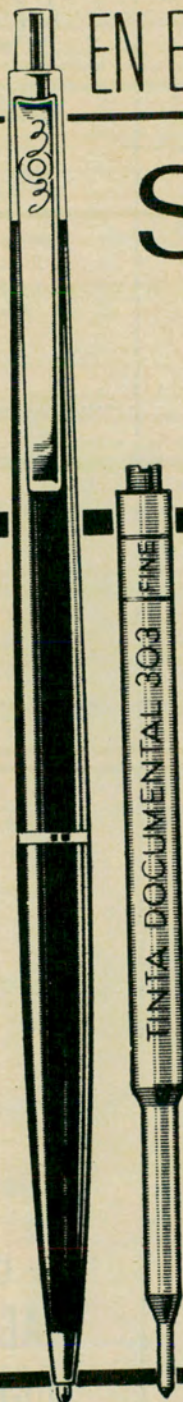
MARCAS REGISTRADAS

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.

LA MAS NUEVA CONCEPCION EN BOLIGRAFOS!

NUEVO BOLIGRAFO

SUPER



CON SUPERTANQUE
DE MAYOR
RENDIMIENTO

en 4 colores de tinta
AZUL - NEGRO
VERDE Y ROJO

De rasgo caligráfico uniforme, fácil y suave y con perfecta adaptación a la mano.

NUEVO! Por su avanzada CONCEPCION TECNICA.
Por su dinámica LINEA SUPER MODERNA.

NUEVO! Por su CAPUCHON SUPER LARGO
aerodinámico.

NUEVO! Por su BOTON IMPULSOR
de rápida acción.

NUEVO! Por su CLIP SUPER PRENSIL DE SEGURIDAD,
de novedoso diseño.

NUEVO! Por la perfección del funcionamiento de su BOLILLA
CALIBRADA CON EXACTITUD MICROMETRICA.

NUEVO! Unico Boligrafo que permite usar, a opción, el
tanque 303 de medida universal o el supertanque 303.

Y, como siempre, con la famosa TINTA DOCUMENTAL 303



Packard Ralph Mengel S. A.

COMERCIAL, INDUSTRIAL Y FINANCIERA

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



MEMORIA Y BALANCE GENERAL CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 1964, ELEVADOS A LA ASAMBLEA DE DELEGADOS

Honorable Asamblea:

"El Automóvil Club Argentino al Servicio del País": esta frase definitoria del resultado de la pujante acción de nuestra Institución pone de manifiesto, al trasponer sus sesenta años de existencia, cada vez con mayor realidad, la exactitud de su significado.

La presencia de su empuje creador coloca al Automóvil Club Argentino, en su incesante impulso del beneficio público, como entidad rectora de sus actividades societarias: automovilismo, turismo, beneficios sociales, seguros, servicios mecánicos de auxilio, expendio de combustibles y lubricantes, estaciones de servicio, autoteles, playas, campamentos de recreo, planos, guías, señalamiento, etcétera.

Ushuaia, La Quiaca, el Atlántico y los Andes son los límites geográficos de la República Argentina, y también los que encierran las actividades beneficiarias de toda índole de la entidad, en constante preocupación de su mayor difusión. Ello demuestra cabalmente su actuación en beneficio del país.

La masa societaria en creciente número llega, al finalizar este ejercicio, a 250.524 socios, lo que significa un incremento de 51.013 miembros en relación con el año anterior, y revela la aceptación y confianza que ese extraordinario número de adherentes dispensa a la Institución.

La Comisión Directiva, al exponer a la Honorable Asamblea, seguidamente, en cifras demostrativas, por medio de la presente Memoria, el resultado del ejercicio del año 1964, se complace en agradecer el apoyo ilimitado y eficaz que ha contribuido a este éxito, de las Comisiones Asesoras, las colaboraciones de sus Comisiones de Filiales, Delegaciones, Delegados y Veedores — constituidas por distinguidos socios —, quienes actuaron en todos los ámbitos del interior del país brindando su valioso aporte al progreso de nuestra asociación.

Este conjunto de aportes ha sido coronado con el apoyo permanente recibido de las autoridades gubernamentales, de organismos oficiales y privados y particularmente de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y de la Caja Nacional de Ahorro Postal, Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, etc., a todos los cuales ofrecemos nuestro particular reconocimiento, que hacemos extensivo al servicio administrativo de la entidad y a todo su personal, que eficazmente ha interpretado las directivas recibidas, contribuyendo con su infatigable labor a lograr los objetivos propuestos.

Por todo ello la Comisión Directiva se siente comprometida a mantener y reforzar, si fuera posible, sus propósitos de resolver, en la medida de las posibilidades financieras de la Institución, el incremento e incorporación de nuevos beneficios societarios a sus asociados, de los que espera siempre su provechosa colaboración para mantener y acrecentar la alta jerarquía lograda en el consorcio nacional y mundial por el Automóvil Club Argentino.

Señores Delegados:

Al poner en vuestras manos la síntesis de la tarea realizada en el transcurso de 1964, inspirada en todo momento con vistas al progreso y expansión del Club, confiamos que habrá de merecer vuestra total aprobación.

Dr. WALTER A. SABORIDO Dr. CESAR C. CARMAN
Secretario Presidente

CAUDAL SOCIETARIO

Como es de público conocimiento, la afluencia de nuevos socios en estos últimos años ha superado los cálculos más optimistas: puede apreciarse este extraordinario incremento al señalar que en el año 1963 ingresaron 45.953 asociados y en el año 1964 lo hicieron 51.013, vale decir que en un futuro muy cercano, alcanzaremos la cantidad de 300.000 afiliados, cantidad no superada por entidad civil alguna en el país.

Este eco favorable, esta solidaridad de los automovilistas, dice por sí solo de la obra de relieve que cumple nuestra Institución a lo largo y ancho de nuestro país, contribuyendo dentro de sus posibilidades al progreso de la Nación.

Este hecho promisorio, esta brillante trayectoria de la Entidad, ha sido indudablemente fruto de los positivos resultados logrados por las autoridades en su constante preocupación por brindar mayores beneficios que se traducen con el programa de expansión que se está desarrollando.

Para dar una idea cabal del movimiento ascendente de los socios ocurrido en los últimos años en la Institución, insertamos los cuadros que ilustran sobre las cifras de los últimos tres ejercicios.

MOVIMIENTO DE SOCIOS AÑO 1964

Categorías	Saldo al 31/12/63	ALTAS		BAJAS		Saldo al 31/12/64
		Ingresos	Pases	Bajas	Pases	
Honorarios	96	109	—	26	—	179
Vitalicios	6.495	14	1.002	75	—	7.436
Plenarios	117.608	28.202	474	12.662	1.723	131.899
Activos "A" Cap.	9.512	61	360	572	137	9.224
Activos "A" Urb.	41.562	9.840	1.686	4.582	940	47.566
Activos "B"	42.124	12.536	454	3.253	1.870	49.991
Adherentes	3.891	251	1.268	607	574	4.229
Totales	221.288	51.013	5.244	21.777	5.244	250.524

(x) Incluido bajas s/efecto.

CONSCRIPCION DE SOCIOS

En el mes de enero de 1964 se llevó a cabo una conscripción de socios sin cuota de ingreso, cuyos resultados superaron a los obtenidos en igual mes del año anterior.

En esta oportunidad, los automovilistas de todo el país volvieron a responder al Automóvil Club Argentino totalizando más de 27.000 nuevas adhesiones contra 25.500 del año anterior.

Este nuevo éxito pone en evidencia que el Automóvil Club Argentino como entidad al servicio del progreso del país y en particular al servicio de sus socios, va aumentando año tras año la confianza a que se ha hecho acreedor a través de la acción desarrollada en sus 60 años de permanente actividad.

Los totales por categorías, fueron los siguientes:

Plenarios	16.530
Activos "A" Interior	7.013
Activos "B" Interior	4.029
	27.572

SERVICIO DE PREVISION

Seguros de Automotores

Paralelamente a la conscripción de socios del mes de enero, se realizó una campaña de promoción y producción de seguros, concretándose en igual mes, 4.698 pólizas de nuevos asegurados. Du-

rante el resto del año, el promedio mensual de incorporaciones a este seguro se mantuvo en un nivel superior a las 2.000.

SEGURO COLECTIVO DE VIDA

Como resultado de las tratativas llevadas a cabo con la Caja Nacional de Ahorra Postal, a partir del 1º de julio de 1964 quedó sin efecto el requisito que se exigía, previo a la incorporación, relacionado con el examen médico obligatorio.

Esta franquicia, sumada al aumento de capitales asegurables que llegan ahora hasta \$ 1.000.000 según edad, fue bien valorada por los asociados, como lo demuestran las adhesiones recibidas.

REVISTA AUTOCLUB

Respondiendo cabalmente a los objetivos de carácter institucional que decidieron e inspiraron la fundación de la Revista AUTOCLUB, ésta ha seguido publicándose y apareciendo regularmente cada dos meses, durante el ejercicio de 1964. Su tirada, que fue de 234.000 ejemplares para la primera edición de dicho año (Nº 15, correspondiente a Febrero de 1964), ha debido ser incrementada de acuerdo con el aumento de socios del Automóvil Club Argentino, llegando a una tirada de 266.000 ejemplares para las ediciones de Octubre y Diciembre (Nº 19 y 20). De esa cifra, sólo unos pocos millares están destinados a la venta al público en general y, naturalmente, cierta cantidad también al canje, a las representaciones diplomáticas y consulares argentinas en el exterior y a otros organismos del Estado de alguna manera vinculados al turismo y al automovilismo y especialmente para satisfacer las necesidades de producción publicitaria de la propia Revista, que debe ser muy cuidada para afrontar, en la medida de lo posible, el costo de la publicación. Esta es distribuida por medio del Correo a todos los socios del Club, sin excepción alguna.

Sobre este último punto, corresponde señalar que cierta proporción, no muy considerable por fortuna, de los ejemplares remitidos a los asociados, no obstante la minuciosa atención que a este asunto dedica la administración del Club, no llega a manos de sus destinatarios.

Las autoridades del Automóvil Club Argentino extreman su preocupación y diligencia para obviar ese enojoso inconveniente, que naturalmente sólo podrá ser superado mediante la colaboración que se persigue empeñosamente, de la repartición antes mencionada.

Sea como fuere, los millares de cartas elogiosas que se reciben de los señores asociados contribuyen a certificar, una vez más, de modo patente, el acierto de la medida directiva que decidió la fundación de este órgano periodístico, que sirve de vehículo regular de comunicación con todos y cada uno de los socios. Por otra parte, la dirección de la Revista procura que, sin contar las amplias informaciones que ofrece relativas a las actividades institucionales y serviciales del A.C.A., las páginas de la publicación mantengan un alto nivel técnico y literario a través de colaboraciones de jerarquía que invariablemente traducen la preocupación del Club para promover el turismo, especialmente dentro y para nuestro país y reflejar el desarrollo del automovilismo en todos sus

aspectos.

Nos parece interesante recordar, subrayando así la repercusión que AUTOCLUB ha conseguido dentro del ambiente periodístico argentino, que en 1964 nuestra Revista ha conquistado el primer premio —placa de bronce "F. Antonio Rizzuto"— entre la prensa técnica del país, distinción sumamente honrosa y altamente calificativa.

Queremos destacar que el Nº 17 de AUTOCLUB, aparecido a fines de Junio de 1964 y destinado a celebrar el 60º aniversario de la Institución, en un extraordinario esfuerzo profesional y editorial (la edición fue de 336 páginas en rotograbado —blanco y negro— aparte de las de color), se dedicó por lo menos un artículo o nota a cada una de las provincias argentinas y a la Capital Federal, destacándose alguna de las características esenciales de cada región del país; esto, sin duda, contribuyó al mejor conocimiento de nuestra tierra por propios y extraños.

AFILIACIONES, ASAMBLEAS, REUNIONES Y CONFERENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES

El incremento del turismo nacional e internacional, los problemas inherentes al tránsito automotor y a la vialidad en nuestro medio y en el exterior, dieron lugar a numerosas e importantes reuniones en las cuales se debatieron temas de palpante actualidad. El Automóvil Club Argentino intervino activamente en muchas de estas reuniones colaborando con estudios, proyectos e iniciativas tendientes a lograr el mejor desarrollo de esas actividades.

Citaremos seguidamente los congresos en los cuales participó la Entidad y a los que asistieron miembros de la Comisión Directiva, autoridades locales de las Filiales y/o personal especializado de la Institución.

II Convención Turística del Noroeste Argentino: Realizada en la ciudad de Catamarca del 7 al 9 de marzo próximo pasado.

V Reunión Anual Ordinaria del Consejo Vial Federal: Se llevó a cabo en Paso de los Libres (Corrientes) del 16 al 18 de abril p.pdo.

VII Congreso de la Confederación de Organizaciones Turísticas de la América Latina: Efectuada del 10 al 15 de mayo en Río de Janeiro (Brasil).

Primera Convención Publicitaria de Turismo en la Argentina: Efectuada del 23 al 30 de mayo, en Rosario de la Frontera (Salta).

V Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito: Se realizó del 5 al 13 de noviembre en la localidad de Embalse Río III (Córdoba) y las reuniones se llevaron a cabo en la Unidad Turística Río III de la Dirección Nacional de Turismo.

El Automóvil Club Argentino integró la Comisión Organizadora de este evento, y sus representantes participaron posteriormente como delegados ante el Congreso.

Asimismo presentó diversas ponencias tendientes a facilitar y asegurar el ordenamiento del tránsito automotor y mejorar las condiciones de seguridad vial, las que merecieron amplia aprobación del Congreso.

El Congreso resolvió que los miembros de la Comisión Organizadora prosiguieran como Comisión Permanente, y consecuentemente el Automóvil Club Argentino integra la Comisión Permanente de los Congresos Argentinos de Vialidad y Tránsito.

Simultáneamente con las reuniones del Congreso se llevó a cabo una muestra vial de maquinarias y de elementos o actividades vinculadas con el tránsito, la seguridad, señalamiento, etc.

El Automóvil Club Argentino se hizo presente en dicha exposición mediante la instalación de un "stand" que provocó elogiosos comentarios entre los concurrentes.

A requerimiento de la Comisión Organizadora de la VIII Convención de la Asociación Interamericana de Hoteles, realizada del 5 al 13 de noviembre en la Ciudad de Buenos Aires, el Automóvil Club Argentino prestó su colaboración para la realización del mismo.

Diversas entidades extranjeras vinculadas con el turismo, la vialidad y el tránsito realizaron reuniones en el exterior y si bien el Automóvil Club Argentino no participó directamente en ellas, obtuvo una valiosa información sobre esas actividades que permitieron lograr nuevas fórmulas que posibiliten la racionalización de esas actividades.

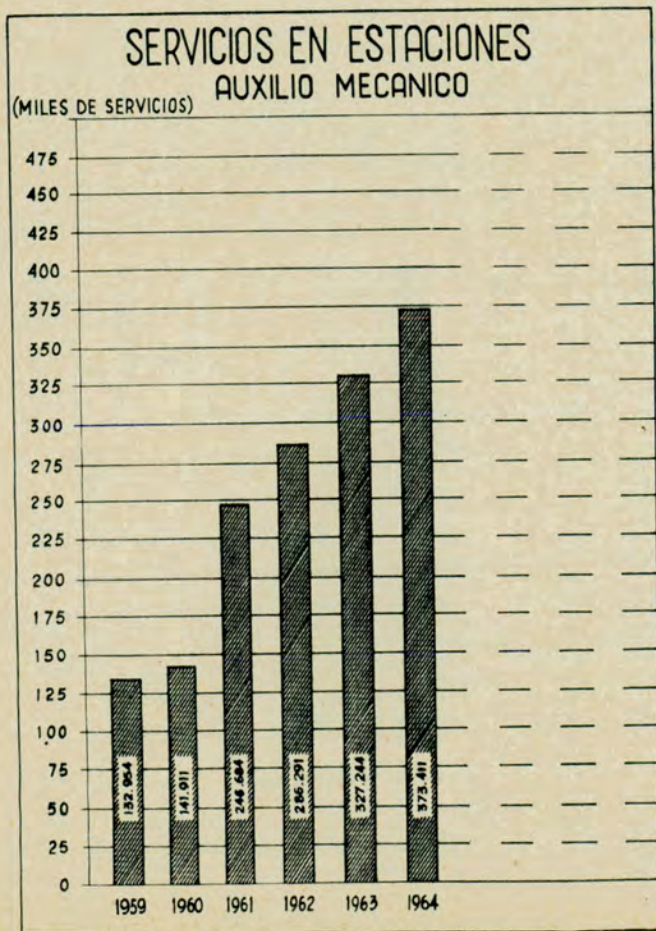
Consignamos seguidamente algunas de las principales reuniones realizadas: Iª Reunión de la Comisión Técnica de Tránsito y Seguridad de los Congresos Panamericanos de Carreteras (9 al 14 de noviembre, en Washington). VII Semana Internacional de Estudio de la Seguridad del Tránsito (21-26 setiembre, Londres-Inglaterra). Symposium del Tránsito y Transporte (24 y 26 de febrero en Melbourne, Australia). XII Congreso Mundial de la Ruta (Mayo, Roma-Italia). Asamblea General de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.), (Octubre 9, en París). Asamblea General de la Alianza Internacional de Turismo (A.I.T.) (Mayo, Yugoslavia). XX Reunión General de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I.A.T.A.), (Setiembre, en Bogotá). XXI Conferencia del Tránsito y de la Circulación (Italia, 24 al 7 de setiembre), etc.

Reunión Comité Ejecutivo de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.), ex F.I.A.C.
10-11 de julio en Lima.

En vista de la invitación formulada por las autoridades de la Federación, la Comisión Directiva resolvió designar a un observador ante la reunión del Comité Ejecutivo de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes a los fines de una amplia y correcta información sobre diversos aspectos institucionales, vinculados con las relaciones del Club con la F.I.T.A.C., aspecto sobre el cual se consigna la pertinente información en otro lugar de esta memoria.

Sexagésimo Aniversario del Automóvil Club Argentino
— Congreso de Filiales — Reunión de Delegaciones de Automóviles Clubes Extranjeros

Diversos actos fueron programados con motivo de cumplirse el Sexagésimo Aniversario del Automóvil Club Argentino, incluyéndose entre ellos la realización de un Congreso de Filiales, que tuvo lugar del 8 al 10 de junio en la Sede Central del A.C.A. y que constituyó una excelente oportunidad para reunir a las destacadas representaciones de todo el país, que tuvieron la posibilidad de analizar la acción institucional que en favor del turismo, la vialidad, el trán-



sito y la promoción societaria, pueden realizar en sus respectivas jurisdicciones.

Asimismo, los festejos del Sexagésimo Aniversario del A.C.A. dieron lugar a una reunión de Presidentes y representantes de Clubes automovilísticos americanos otorgando singular brillo a los actos programados con tal motivo y que tuvieron lugar entre los días 10 y 14 de junio próximo pasado. Ello sirvió para afianzar los vínculos de amistad y reciprocidad y dio lugar a un interesante y valioso intercambio de opiniones sobre el desarrollo del turismo y el automovilismo continental.

Reafiliación a la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes —F.I.T.A.C.— (ex F.I.A.C.)

Con fecha 10-11-61, tal como se consignara en la memoria respectiva, la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino resolvió dar por terminada su afiliación a la Federación Interamericana de Automóviles Clubs (F.I.A.C.) como consecuencia de la situación que le creara la resolución 17ª, 30 de la XVII Asamblea realizada en San José de Costa Rica en abril de 1958. Posteriormente, al haber adoptado la F.I.T.A.C. algunas medidas que satisfacían las aspiraciones principistas y normativas reiteradamente expuestas por el Automóvil Club Argentino, las autoridades directivas ante esta nueva situación resolvieron, en su sesión del 24-6-64, su reincorporación al seno de la Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes (F.I.T.A.C.).

Consecuentemente, el Automóvil Club Argentino integra nuevamente, con todos sus derechos y atribuciones, la referida asociación de Clubes automovilísticos y turísticos del continente

RESULTADO ECONOMICO

El Balance General e Informe de Tesorería dicen elocuentemente de la extraordinaria posición económica alcanzada por la Entidad.

Los bienes muebles e inmuebles han acrecido; si a ello se agrega un saneado estado económico, con amplias previsiones y un saldo positivo de singular valor, es fácil convenir que la posición alcanzada en este aspecto por el Automóvil Club Argentino es singularmente buena.

VINCULACION CON ORGANISMOS ESTATALES

Yacimientos Petrolíferos Fiscales

Las relaciones con la máxima organización petrolera argentina representada por Yacimientos Petrolíferos Fiscales ha sido cada día más estrecha y provechosa para beneficio de ambos organismos y, por ende, del país mismo.

Imbuídos del mismo sentimiento patrio que guía los actos de Y.P.F. y del A.C.A. hubo en todo momento la más franca comprensión para resolver los problemas derivados de la vinculación que, desde hace tantos años, manteniéndose con el referido organismo estatal.

El Automóvil Club Argentino desea agradecer por ello a las autoridades de Y.P.F. su permanente apoyo a la obra institucional.

Caja Nacional de Ahorro Postal

Igualmente se ha mantenido estrecho contacto con la Caja Nacional de Ahorro Postal como consecuencia de los convenios relativos a los servicios de previsión, préstamos con ahorro previo, etc.

En toda circunstancia encontrándose la más amplia cooperación y comprensión por parte de autoridades de este organismo, hecho que nos complacemos en destacar y agradecer.

Otros Organismos Oficiales

Por la naturaleza de sus servicios, beneficios y sus obras de señalamiento, cartografía, etc., el Automóvil Club Argentino ha debido mantener estrecho contacto con el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, la Dirección Nacional de Turismo, la Dirección Nacional de Vialidad, las Direcciones Provinciales de Vialidad y de Turismo, así como también con la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y del interior del país y otras reparticiones conectadas al quehacer automovilístico, turístico y vial.

Es indudable que ello ha permitido solucionar problemas de interés general, orientados todos hacia el bien público como lo son los trabajos de señalamiento y de relevamiento de caminos, el tránsito, la promoción de turismo, etc. Es de destacar, en este orden de cosas, la cesión al A.C.A. por parte de la Comuna de Buenos Aires, de una fracción de terreno en el Parque Tres de Febrero para instalar la pista de enseñanza de manejo de automóviles.

A todos, y a cada una de estas reparticiones hacemos llegar nuestro profundo agradecimiento por el apoyo prestado en toda circunstancia.

REPRESENTACIONES EN EL INTERIOR DEL PAIS

Como en años anteriores, nuestras representaciones en el interior del país han prestado su entusiasta colaboración en todos los actos programados por el Club y han desarrollado en sus respectivas jurisdicciones, una intensa acción en favor de la Entidad, que obliga al reconocimiento de estas autoridades directivas.

Durante el año 1964, se constituyeron dos filiales y ocho delegaciones, designándose 46 nuevos delegados y confirmándose 49 por un nuevo período.

Asimismo, durante igual lapso, se designaron 13 Filiales, 11 Delegaciones y 6 veedores.

ACTIVIDAD DEPORTIVA AUTOMOVILISTICA

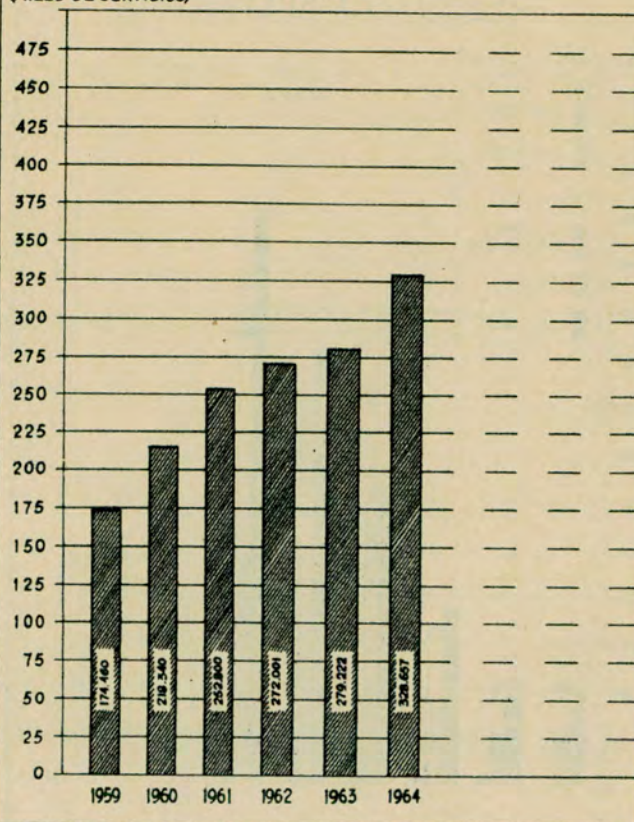
Durante el primer trimestre del año, se organizó y se llevó a cabo la temporada internacional de automovilismo en circuito, de acuerdo con el programa oportunamente aprobado por las autoridades directivas, participando prestigiosos corredores nacionales y extranjeros que actuaron en la disputa de la Fórmula N° 2.

Posteriormente el Gran Premio Internacional de Turismo "Super Nafta Y.P.F." en ruta, fue llevado a cabo en su VIIIª edición, dividido en 5 categorías y contando con el concurso de conocidas marcas de automóviles y destacados volantes extranjeros.

Por último la categoría "Turismo de Carretera" completó el panorama deportivo del año a través del XLII Gran Premio Argentino

SERVICIOS EN ESTACIONES ENGRASES

(MILES DE SERVICIOS)



de Carretera "Supermóvil Y.P.F.", cuyo desarrollo en esta oportunidad alcanzó contornos brillantes y emotivos por el destacado lote de descollantes corredores que intervinieron, logrando inscribir victorioso su nombre una nueva figura a la ya larga lista de sus ganadores, Juan Manuel Bordeu.

COLABORACION DEL PERIODISMO

El Automóvil Club Argentino se hace un deber en destacar la amplia y generosa colaboración que encontró en todas las manifestaciones periodísticas nacionales, no sólo en cuanto se refiere a la difusión de sus noticias, sino también en la forma que se recogieron las iniciativas y reclamos institucionales haciendo suya la opinión de la Entidad para brindarla a la opinión pública.

Su presencia en los festejos del 60º aniversario, su cooperación en los acontecimientos deportivos y casi diaria contribución en los aspectos anteriormente señalados, comprometen el agradecimiento del A.C.A. para con toda la prensa escrita, oral y filmada del país.

ACTIVIDADES CULTURALES

Aunque intrínsecamente vinculada con el programa de festejos del 60º aniversario y debiendo superar el inconveniente de la clausura del Salón de Actos durante dos meses —por las obras de instalación de aire acondicionado— las actividades fueron importantes, destacándose el Primer Concurso de Manchas sobre edificios y estaciones del Club, el Sexto Concurso Fotográfico, el Primer Concurso para periodistas sobre temas de turismo, las Veladas Artísticas y disertaciones varias.

SERVICIOS DE PREVISION

Este servicio, cuya prestación data solamente desde hace 6 años, ha continuado en su evolución ascendente con la adhesión de mayor cantidad de socios, consolidando la importancia que venía adquiriendo dentro del conjunto de servicios sociales de la Entidad.

Avala lo expuesto el hecho de contar, al finalizar el ejercicio que se comenta, con 60.000 seguros de automotoras y 12.300 seguros de vida.

En este último rubro, cabe hacer notar la aceptación que tuvo entre los socios asegurados, la encuesta de ampliación de capitales conforme a la nueva escala convenida con la Caja Nacional de Ahorro Postal puesta en vigencia desde el 1-7 hasta el 31-12-64. La cantidad de socios que efectuaron ampliaciones sobre los que estaban en condiciones de hacerlo, alcanzó a un 40%, elevando el monto de capitales asegurados a m\$N 2.450.000.000.

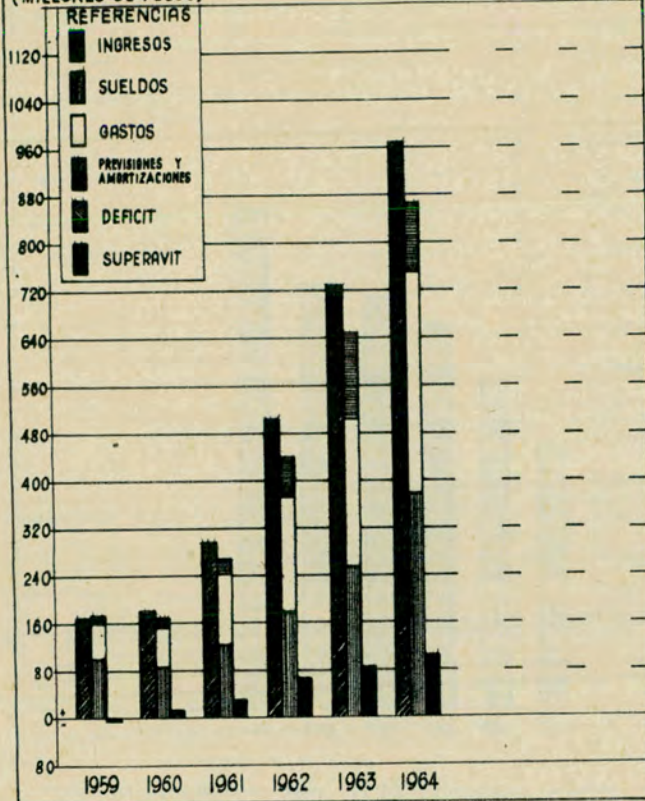
SERVICIO DE PRESTAMO CON AHORRO PREVIO

A mediados del corriente año finalizaron las tratativas con la Caja Nacional de Ahorro Postal tendientes a concretar un servicio de Préstamos a plazo fijo con ahorro previo.

Luego de realizada la encuesta entre los socios, el 31 de octubre

RESULTADO ECONOMICO

(MILLONES DE PESOS)



se cerró la inscripción para las operaciones a realizarse en el año 1965.

Como la cantidad de interesados superó ampliamente el cuyo de operaciones autorizadas por la citada Caja, el 1-12-64 se llevó a cabo en la Sede Central del Automóvil Club Argentino un sorteo público, para determinar quiénes y con qué prioridad participarían en el Servicio.

El detalle de los favorecidos fue publicado oportunamente en el órgano oficial AUTOCLUB.

GIRAS EN EL INTERIOR DEL PAIS

Durante el transcurso del ejercicio 1964, autoridades directivas del Automóvil Club Argentino realizaron diversas giras hacia el interior del país, para tomar contacto directamente con las Comisiones de Filiales, Delegaciones, Delegados y autoridades gubernamentales, encontrando en todo momento por parte de las mismas un alto espíritu de comprensión y de colaboración con la obra que realiza el Club.

Dichas giras sirvieron, además, para dejar constituidas representaciones de la Entidad; inaugurar estaciones de servicio propias y adheridas, de las que se da cuenta en otro lugar de esta memoria, y para conocer las necesidades locales en forma tal que posibilitase, con un mejor conocimiento de los problemas, la acción del Club en las localidades visitadas.

SERVICIOS Y BENEFICIOS SOCIALES

Estaciones de Servicio y Camineras

El programa que desarrolla el Automóvil Club Argentino con vistas a incrementar la prestación de servicios a los socios acorde con el constante crecimiento de la Institución y con el volumen societario, ha concretado la incorporación de nuevas estaciones a su ya vasta red, pues durante el año 1964 se habilitaron las ubicadas en La Quiaca, Villa Unión, Chepes, Jáchal y Lihuel Calel (esta última con "autotel"), las que han sido construidas y equipadas con la colaboración gubernamental.

También, mediante adquisición, la ex estación Adherida Comodoro Rivadavia ha pasado a engrosar el patrimonio del Club, con lo cual el número de estaciones propias se eleva a 104, distribuidas en todo el país.

Cabe señalar también que a fines de diciembre se inició el servicio de expendio de combustibles y lubricantes en la playa del edificio en construcción de la estación "Gran Central Oeste", que vendrá a reemplazar la primitiva estación Flores, de la Ciudad de Buenos Aires.

Estas nuevas dependencias y las ampliaciones y mejoras de otras, han permitido aumentar las posibilidades de atención, como lo demuestran las cifras comparativas de los distintos servicios:

	AÑO 1963	AÑO 1964
Auxilios mecánicos	327.244	373.411

Lavados	562.345	654.105
Engrases	279.222	328.657
Expendio de Combustibles (litros)	111.129.000	123.231.784

Playas de estacionamiento

Como en temporadas anteriores, la Entidad ha seguido administrando las playas de estacionamiento en Mar del Plata, tales como Playa Grande, Avenida Alberdi y Casino, brindando así un servicio más a los asociados.

Auxilio Mecánico

Si bien todos los servicios han merecido preocupación para elevar en lo posible su nivel, el de auxilio mecánico por su carácter de emergencia ha tenido especial preferencia, dadas las obligadas circunstancias de utilizarlo por parte de los asociados, en casos de desperfectos en sus vehículos.

De ahí que, para absorber la mayor demanda, se ha aumentado el número de unidades con miras a disminuir las demoras en lo posible, y para este objeto, se adquirieron durante el año 32 nuevos camiones.

Igualmente, se celebró un convenio con el Gobierno de la Provincia de Río Negro, mediante el cual la Entidad recibió en comodato 10 camiones de auxilio que se destinaron a las estaciones de Santa Rosa, Lihuel Calel, Río Colorado, Choele Choele, Neuquén, Bajada Colorada, San Martín de los Andes, Trafal, San Carlos de Bariloche y El Bolsón, con lo cual los asociados que viajan hacia los Lagos del Sur, podrán contar con una mayor seguridad.

Se proveyó también de camiones de auxilio a las estaciones en Azul, Napaleofú, Jáchal, Villa Unión y Chepes y se celebraron convenios con concesionarios para la atención del servicio en Las Flores, Carmen de Areco, Morón y Arrecifes.

Estaciones Y.P.F. Adheridas al A.C.A.

Durante el año 1964, se inauguraron 19 estaciones Y. P. F. y se suscribieron 16 contratos con otras tantas estaciones.

Desde el 7 de abril de 1961, fecha en que se inauguró la primera Estación Adherida en Tres Arroyos, hasta el 31 de diciembre de 1964, existen 123 estaciones adheridas incorporadas a la red propia del A.C.A.

TELECOMUNICACIONES

En el año 1964 se recibieron 1.532 partes de información meteorológica y estado de rutas, procedentes de las siguientes estaciones: San Carlos de Bariloche y Zona Lagos (El Bolsón, Lago Mascaradi, Villa Angostura, Garayalde, Sierra Grande, Piedra del Aguila, San Martín de los Andes y Trafal); Bahía Blanca, Córdoba, Eldorado, Oberá, Paso de los Libres, La Paz (Mendoza), Choele Choele, Neuquén, Posadas y Santa Rosa.

Se atendieron las transmisiones del VIII Gran Premio Internacional de Turismo 1964 "Supernafta Y.P.F." y del XLII Gran Premio Argentino de Carretera 1964 "Supermóvil Y.P.F."

Se realizó la atención técnica, "service" y mantenimiento de los equipos para el Servicio Radioeléctrico y temporada automovilística, audio amplificación y grabación de actos varios, la asistencia técnica al sistema de intercomunicación del Auxilio Mecánico y del amplificador Estación Central, así como la conservación e instalación de los sistemas irradiantes.

SERVICIOS TURISTICOS

Recreos y Campamentos

Los distintos Recreos y Campamentos de la entidad siguen despertando gran interés entre la masa societaria y sus familiares, como lo demuestran las cifras comparativas de concurrencia, correspondientes a los años 1963 y 1964:

RECREOS	SOCIOS		INVITADOS	
	1963	1964	1963	1964
Timbúes	4.221	5.020	13.287	14.763
Punta Chica	5.742	10.568	16.194	28.333
Luján	5.765	9.580	18.766	30.862
Punta Lara	5.335	6.856	16.135	20.232
L. de Chascomús	1.399	2.272	4.031	6.880
CAMPAMENTOS				
V. Carlos Paz	1.997	2.564	5.916	8.500
S. C. del Tuyú	898	1.224	2.618	3.516
Mar de Ajó	999	1.149	2.937	3.105
TOTALES	26.356	39.233	79.884	115.991

Independientemente de diversas mejoras que se han realizado en los distintos Recreos y Campamentos, para comodidad de los socios, deben señalarse además los trabajos realizados en la propiedad del Club, situada en Ing. Maschwitz, para habilitarla como Recreo al igual que en los futuros Campamentos de San Martín de los Andes y Lago Mascaradi.

En cuanto a las actividades de pesca deportiva, los equipos representativos del Club participaron en los distintos Campeonatos Nacionales de Pesca que, bajo los auspicios de la F.A.D.E.P., se llevaron a cabo en diversos lugares del país.

Balnearios

Dada la gran aceptación que tuvo por parte de los asociados la habilitación del Balneario Alfara, el Club ha conseguido la cesión de varios lotes más, con lo cual la capacidad de este Balneario se ha reforzado en buena medida. También se obtuvo la cesión del balneario Copacabana en la Playa Las Brusquitas.

PLANOS - GUIAS - SEÑALAMIENTOS; ETC.

Durante el año 1964 se realizaron distintas ediciones cartográficas turísticas, de acuerdo con lo previsto en el plan de publicaciones, así como otras de educación vial, cuyo detalle figura seguidamente:

Publicaciones Impresas

Guía Turística de la Argentina	55.000 ej.
Hoja de Zona Nº 4 (Litoral)	40.000 "
Hoja de Zona Nº 5 (Sudoeste)	40.000 "
Folleto Turístico de La Rioja	20.000 "
Esquema de Ruta	500.000 "
Educación Vial	
Láminas para colorear	49.000 "
Desplegables (técnicos)	140.000 "
Calcomanías	80.000 "
Afiches (6 motivos)	72.000 "
Afiches (principales señales en uso)	7.500 "
Señales "PARE" (Para escuelas)	6.550 "
Brazaletes (para escuelas)	6.000 "
TOTAL	1.016.050 ejempls.

Cabe señalar que para el mejor cometido de los trabajos se realizaron diversas giras de relevamiento de las rutas nacionales y provinciales de Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego. También se completaron relevamientos en las Provincias de Tucumán, Salta y Jujuy. Se dan cifras comparativas en kilómetros de caminos relevados y actualizados en los últimos años:

Años	Rutas relevadas		Rutas actualizadas		Totales
	Nacional-Provinc.	Nacional-Provinc.	Nacional-Provinc.	Nacional-Provinc.	
1958	2.228,4	1.775,7	8.445,4	808,8	13.258,3
1959	342,4	1.643,5	3.570,0	12.558,1	18.108,0
1960	2.347,7	7.451,0	4.123,2	4.748,1	18.670,0
1961	4.322,2	5.987,0	3.270,0	5.010,2	18.589,4
1962	16.738,1	10.335,3	4.668,5	2.564,3	34.306,2
1963	12.823,0	7.078,9	7.423,4	5.811,7	33.137,0
1964	9.538,6	9.228,5	7.900,4	4.464,0	31.129,5

Se realizaron también obras de señalamiento programadas con los distintos organismos viales con los cuales la entidad mantiene convenios para la colocación y conservación de señales.

Como en años anteriores, en la Provincia de Buenos Aires se ejecutó el mayor volumen de obras de señalamiento, habiéndose colocado y conservado 5.178 señales. En la Provincia de Santa Fe se conservaron 356 indicadores.

Se concertaron nuevos convenios con las Direcciones de Vialidad de las Provincias de Córdoba, Entre Ríos, Chubut y Corrientes, dándose comienzo a las obras en las dos primeras mediante la ubicación de 175 y 588 indicadores respectivamente. También se intensificaron las tareas de emplazamiento de postes de "Parada", habiéndose colocado y conservado 1.387 unidades.

Como es habitual se continuó atendiendo los pedidos de colocación de señales preventivas que indican la proximidad de establecimientos educacionales y hospitalarios, como así también el emplazamiento de diversos tipos de señales solicitados por las Municipalidades de Avellaneda, San Martín y Lomas de Zamora. Se remitiéron al interior del país indicadores de distintos tipos, como flechas murales, prohibido estacionar, etc., solicitados por las comunas y entidades vecinales.

En materia de Educación Vial y Tránsito, se realizaron tareas de asesoramiento en los municipios de San Martín, Lomas de Zamora, Avellaneda, San Fernando, Florencio Varela, Quilmes y Tigre. Asimismo se enviaron notas a las autoridades municipales de la Ciudad de Buenos Aires sobre diversos problemas de tránsito, sugiriendo modificaciones y proyectos de remodelación en distintos sectores de la ciudad.

Por otra parte, atendiendo pedidos de colaboración de los respectivos municipios, se asesoró previo estudio sobre el terreno, sobre problemas de tránsito a las municipalidades de Mar del Plata, Concordia y Gualeguaychú.

Se colaboró en las gestiones administrativas para obtener la cesión del terreno municipal para la pista de la Escuela de Conducción, efectuándose estudios sobre replanteo del lugar.

A continuación se detallan las obras efectuadas durante el año 1964:

SEÑALES NUEVAS COLOCADAS

- a) Señales Camineras: 3.789
- b) Señales Urbanas: 860
- 2) Señales Varias: 2.661

SEÑALES CONSERVADAS

- a) Señales Camineras: 2.508
- b) Señales Urbanas: 629

SERVICIOS ADUANEROS

Durante el periodo comprendido entre el día 1º de enero de 1964 al día 31 de diciembre del mismo año se han efectuado los despachos de vehículos automotores siguientes, discriminados según las distintas clases de operaciones:

Exportaciones Temporarias	7.852
Retornos de Exportaciones	7.318
Importaciones Temporarias	236
Retornos de Importaciones	209

El total general de operaciones realizadas durante el año 1964 sumó la cantidad de 15.615 despachos que comparados con lo alcanzado en 1963 (que fue de 8.880 despachos), acusa una diferencia en más de 6.735 operaciones.

Export.
Temporar.
Retornos de
Export.
Importac.
Temporar.
Retornos de
Importac.
Totales

Enero	1873	829	20	18	2740
Febrero	1599	1990	27	20	3636
Marzo	607	1860	40	25	2532
Abril	206	323	15	26	570
Mayo	297	223	12	15	547
Junio	153	130	12	10	305
Julio	342	289	23	18	672
Agosto	218	251	14	15	498
Setiembre	165	183	12	12	372
Octubre	392	432	26	6	856
Noviembre	358	400	21	33	812
Diciembre	1642	408	14	11	2075
TOTALES	7852	7318	233	209	15615

TRAMITES Y DOCUMENTACION PARA AUTOMOVILES EN VIAJES INTERNACIONALES

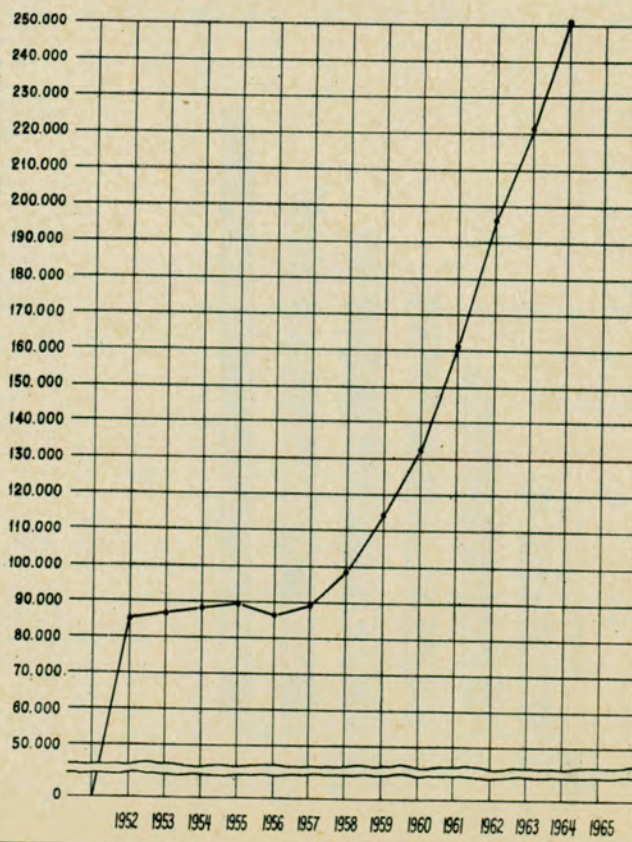
Las cifras correspondientes al año 1964, comparadas con 1963, relativas a los documentos aduaneros y de circulación, conforme con los convenios internacionales existentes y que el Club emite y reconoce por delegación gubernamental, son las siguientes:

Documentos	Años	
	1963	1964
Carnets de Passages en Douanes	6.576	11.355
Certificado Internacional para automóvil	6.576	11.355
Permiso Intern. de Conducir (Conv., París)	19.320	25.233
Permiso Intern. de Conducir (Conv., U.S.A.)	5.454	6.997
Chapa Distintivo "R. A."	1.000	5.358
Perm. Inter. de conducir extranj. (visados)	495	436
Certificado Intern. para aut. extranj. (v. visados)	65	40
TOTAL DE OPERACIONES	39.486	60.774

VIAJES Y TURISMO

La Oficina de Viajes y Turismo de la Sede Central y las ubicadas en las Filiales de Mar del Plata, La Plata, Córdoba, San Juan, Santa Fe, San Miguel de Tucumán, Catamarca y San Carlos de Bariloche, han atendido los requerimientos de los asociados interesados en viajes y excursiones, tanto en el orden nacional como internacional.

CANTIDAD DE SOCIOS



Sin perjuicio de los viajes programados al exterior, y con la finalidad de permitir el conocimiento de las singulares bellezas naturales de nuestro país, la Entidad organizó excursiones en autopullman al noroeste argentino y a la región de Cuyo. Asimismo, organizó caravanas de automóviles, con coche piloto y auxilio acompañante a San Carlos de Bariloche y excursiones en vapor y pullman a Asunción del Paraguay y Cataratas del Iguazú.

INFORMACION GENERAL

La labor realizada durante el transcurso de los años 1963 y 1964, sintetizada a continuación, demuestra el mayor incremento de servicios prestados en los distintos rubros:

Atención de consultas formuladas telefónicamente en materia de información caminera; orientación vial y actividades turísticas; sobre tránsito, patente, disposiciones y trámites municipales (patentamientos, transferencias, etc.); servicios sociales y otras.

Comunicaciones establecidas a larga distancia en proceso de recopilación de datos sobre vialidad y turismo.

Boletines diarios sobre información vial y turística.

Correspondencia tramitada en lo referente a pedidos e itinerarios y material cartográfico y sobre consultas formuladas por asociados, delegaciones, filiales, dependencias del interior, reparticiones públicas, entidades, etc.

Material cartográfico valorado e ilustrativo remitido a socios, delegaciones, filiales, dependencias del interior, reparticiones públicas, entidades, etc. Público atendido en el mostrador sobre consultas de carácter vial, itinerarios, actividades turísticas, tránsito, patentes de automotores, servicios sociales, renovación y cobro de patentes, etc.

Publicaciones cartográficas, descripciones, folletos y otros elementos ilustrativos facilitados en el mostrador.

Publicaciones valorizadas: (mapas camineros, guías, cartas de turismo) vendidas.

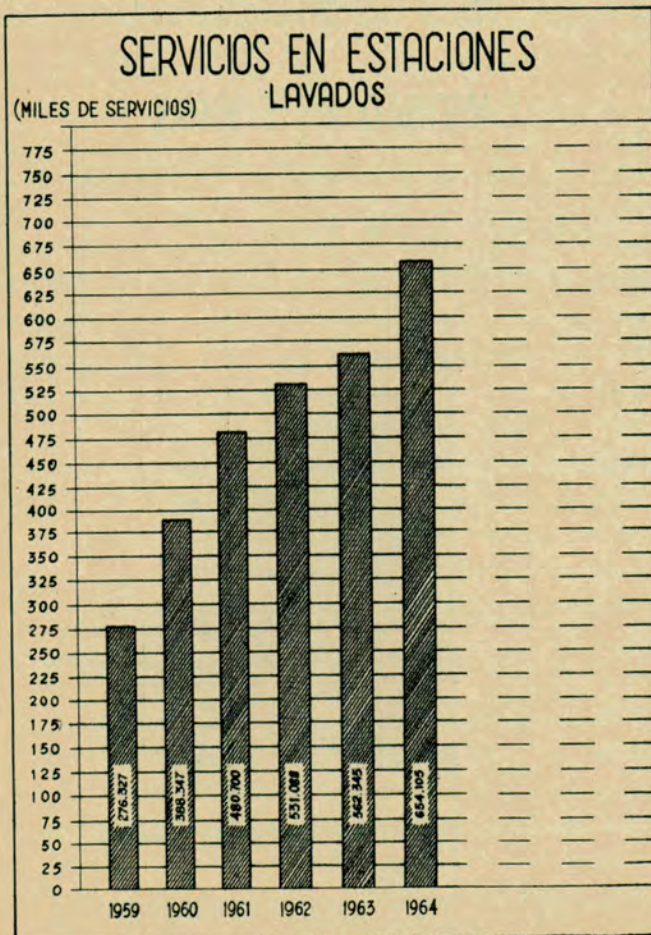
Años	
1963	1964
28.600	34.500
1.300	1.440
300	300
3.150	3.640
208.579	240.451
32.200	37.400
43.200	58.000
41.747	50.323

SERVICIOS VARIOS

Biblioteca

Durante el transcurso del año 1964 concurren a la Biblioteca del Automóvil Club Argentino, entre asociados y público en general, 1.657 personas; se atendieron numerosas consultas y se facilitaron, en calidad de préstamo, 782 libros sobre diversos temas.

Se ficharon artículos de interés sobre turismo, vialidad, tránsito y otras materias de revistas nacionales y extranjeras, cuya recepción



mensual alcanzó a 288 ejemplares y se incorporaron 226 nuevos títulos. Asimismo, se efectuaron 2.100 trabajos de fotocopias durante el ejercicio pasado.

Con motivo de la nueva ubicación de la Biblioteca en el 6º piso, se ampliaron sus instalaciones y se procedió a un reordenamiento y clasificación de libros, manuales y revistas en las mismas.

Prensa

La labor de esta sección, durante el ejercicio, se sintetiza como sigue:

BOLETIN INTERNO: Se confeccionaron y distribuyeron 65 ediciones del referido boletín (números 1897 a 1962), de los cuales 52 correspondieron a los habituales de cada semana y los 13 restantes a tirajes extras.

BOLETIN DE LOS CAMINOS: Diariamente se confeccionó un boletín sobre el estado de los caminos y noticias de interés vial, que ha sido irradiado por todos los servicios de información de las radioemisoras de la Capital Federal y de los canales 7, 9 y 13. El referido boletín se publica en los diarios "La Nación", "Clarín" y "La Prensa" y lo distribuyen las agencias "Telam" y "Telpress" para sus abonados del interior del país. Durante el año esta Oficina ha conseguido además la colaboración de casi todas las adiciones nocturnas, que tienen gran audiencia entre los automovilistas.

COMUNICADOS DE PRENSA: Se confeccionaron 97 comunicados relacionados con las actividades del Club, noticias de carácter institucional y reclamos ante las autoridades comunales y nacionales.

PROGRAMAS DE TELEVISION: Durante el año se gestionaron espacios de televisión, relacionados con diferentes momentos de la vida institucional, en los cuatro canales de la Capital, los que facilitaron los mismos.

ENTREGA DE PLAQUETAS AL PERIODISMO: Con motivo del 60º aniversario de la Institución, se entregaron plaquetas y diplomas a las empresas periodísticas de todo el país, acontecimiento que tuvo amplia repercusión.

Relaciones Públicas

Durante el año 1964 se atendieron las relaciones del Club con otras entidades, organismos, etc., y se cumplieron las tareas necesarias para la mejor realización de los actos efectuados en la Sede Central, como asimismo la renovación y actualización de las credenciales de socios Honorarios, conforme lo establece el Estatuto.

Oficina Técnica de Edificios

Las nuevas construcciones iniciadas y la permanente expansión de los servicios, han incrementado la labor desarrollada por la Oficina Técnica de Edificios durante el año 1964, pues fueron necesarias gran cantidad de remodelaciones, arreglos, proyectos, etc.

Asimismo se terminaron los planos de obras de las estaciones en Ojo de Agua, San Rafael, San Juan, Neuquén y Bahía Blanca; encontrándose finalizada la ampliación y remodelación de Neuquén, y muy adelantados los trabajos de la estación Bahía Blanca. Se licitó, asimismo, la construcción de la estación San Rafael.

Además, se terminaron de confeccionar los planos de obras de remodelación de la Filial Rosario, encontrándose muy adelantados los trabajos sobre estudio de remodelación y ampliación de la estación Mar del Plata.

La nueva estación Flores—"Gran Central Oeste"—se ha comenzado a construir, encontrándose finalizada la primera etapa, hallándose habilitada ya la playa para la venta de nafta.

Se ha realizado la licitación para la demolición de lo existente en la futura estación "Caballito" y se completó el proyecto de licitación que se realizará a la brevedad.

Se encuentran muy adelantados los trabajos de confección de los planos de la estación "Once" (Rivadavia y Agüero), realizándose en fecha próxima la licitación para su construcción.

En lo que respecta a la Sede Central, se realizaron trabajos de arreglos y remodelaciones, dando nueva ubicación a la Biblioteca Social y la colocación y puesta en funcionamiento de 3 equipos de aire acondicionado con su correspondiente instalación en el 1º y 8º pisos.

Además, se ha dado término a las obras de remodelación del hall central y se comenzaron trabajos similares en el 7º Hemiciclo, donde se instalarán dependencias administrativas y los equipos I. B. M.

En lo que respecta a las demás dependencias que integran esta sección, se ejecutaron 453 obras de ampliación y conservación de edificios, que incluyen albañilería, pintura y electricidad; 263 de carpintería y 257 obras de herrería y se equiparon para el servicio de auxilio mecánico 21 camiones nuevos, reacondicionándose 10 más.

Casas adheridas - Descuentos a socios

Durante el transcurso del año se han realizado gestiones tendientes a vigilar el cumplimiento de los acuerdos celebrados con las casas adheridas, eliminándose a quienes no cumplan lo convenido e incorporándose otras nuevas consideradas de interés.

De las 2.600 firmas comerciales adheridas que otorgan descuentos a los socios, aproximadamente 1.000 se encuentran radicadas en la ciudad de Buenos Aires y zona conurbana, y 1.646 en el interior del país.

Periódicamente y para satisfacer la demanda de los socios interesados, se editan folletos actualizados, en ediciones separadas, para Capital Federal e interior, con la nómina de dichas casas adheridas.

Tránsito y Patentes

Las oficinas de Patentes, Transferencias, Faltas Municipales y Tránsito del Club, han desarrollado una intensa labor en la materia, facilitando los trámites a los asociados en sus distintas gestiones.

A raíz del considerable número de automovilistas que debieron repantear sus automóviles (matriculados en la provincia de Buenos Aires) en el Distrito Federal, se realizaron gestiones ante la Dirección de Rentas de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires para que se les permitiese matricularlos en la Capital Federal antes de efectuar las gestiones de la "baja" en la provincia de Buenos Aires, con lo cual se vieron favorecidos, pues es sabido que para efectuar la "baja" en la provincia de Buenos Aires las gestiones demoran generalmente más de quince días, viéndose privados los automovilistas de hacer uso de sus vehículos hasta patentarlos en la capital.

Cantidad de servicios prestados a los socios por la División Tránsito del Club: 189.846.

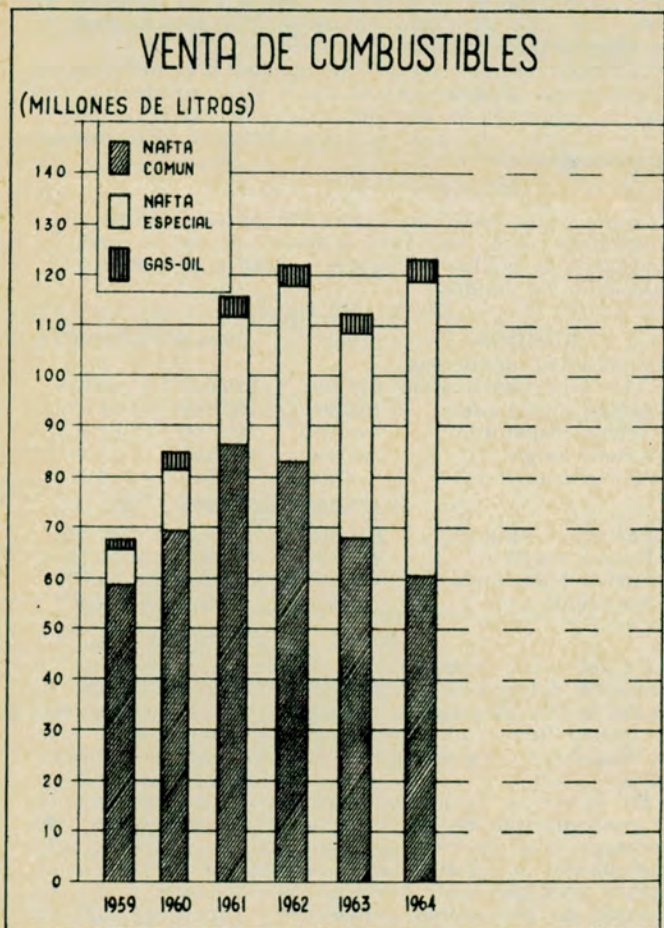
Escuela Técnica de Conducción y Tránsito

La Escuela Técnica de Conducción y Tránsito inició sus actividades del período 1964 en el mes de enero con la División N° 1 del horario de la mañana, alcanzando a 32 el total de Divisiones durante el ejercicio, superando en 8 el de 1962, que fue de 24 Divisiones, y en 4 al del año 1963, que fue de 28 Divisiones.

El número de alumnos ingresados en 1964 fue de 2.800, discriminados como sigue:

EDAD	VARONES	MUJERES	TOTAL GENERAL
18	62	140	202
19	19	118	137
20	14	73	87
21	7	61	68
22	13	46	59
23	15	31	46
24	22	49	71
25 a 29	77	225	324
30 a 34	74	385	459
35 a 39	72	352	424
40 a 44	73	269	342
45 a 49	57	188	245
50 a 54	62	135	197
55 a 60	44	67	111
60 a 65	12	11	23
65 a 70	3	1	4
70 en adelante	—	1	1
	626	2.174	2.800

Todos los alumnos de la Escuela, al comienzo de sus cursos, fueron sometidos a un examen psico-técnico para determinar el grado de reacciones y condiciones físicas, tarea esta que se extendió, a título de colaboración, al personal de distintas reparticiones estatales y organismos diversos.



Asesoría Técnica

La actividad desarrollada por la Asesoría Técnica ha respondido, como es su característica, a temas relacionados con la especialidad de la Ingeniería Civil y vinculados a asuntos variados y heterogéneos, como ser: tasaciones de bienes raíces ofrecidos en venta al A.C.A., información técnica sobre varios exhortos de Juzgados originados por accidentes de tránsito; estudios sobre necesidad de verificar la seguridad en los automotores; necesidad de estudios técnicos es-

pecializados para las fundaciones del futuro edificio de la estación "Once" del A. C. A.; resultados de las licitaciones para las obras de las estaciones "Flores" y "Bahía Blanca"; sobre protección catódica de estructuras metálicas enterradas; sobre insignias que no significan propaganda comercial; sobre licitación de surtidores; sobre dispositivos anti-encandilantes propuestos; concurrencia a la mesa redonda en La Plata para la financiación por peaje de la autopista a La Plata y a Mar del Plata; estudios de características necesarias para matafuegos; análisis de trabajos sobre reestructuración de la Ley 13.883 sobre tránsito presentados al V Congreso Argentino de Vialidad y Tránsito, realizado en Embalse Río III (Córdoba); reclamaciones de socios relacionadas con presuntos perjuicios mecánicos en su automóvil.

Además representó a la Institución en reuniones de Comisiones Técnicas del I. R. A. M. (Instituto Argentino de Racionalización de Materiales) y atendió informes remitidos mensualmente por el I. N. T. I. (Instituto Nacional de Tecnología Industrial), y se mantuvo al día los ficheros de la Técnica Automotriz y de Técnica Diversa de la Biblioteca del A. C. A., a disposición de los señores socios de la Entidad.

ADMINISTRACION

Imprenta

Se han cumplimentado las múltiples y variadas labores encomendadas por las distintas dependencias, sin incrementar el plantel básico y maquinarias, efectuándose un total de 836 obras diversas durante el año.

Pedidos formulados:	216
Artículos varios solicitados:	1.571
Ordenes de compra emitidas:	1.387
Movimiento de bebidas en botellas:	346.835
Movimiento de cajones:	15.079

Oficina de compras

La expansión y el mayor crecimiento de los servicios societarios se han reflejado en esta sección administrativa. Las cifras que siguen dicen elocuentemente de la promoción registrada en sus actividades.

	1963	1964
Pedidos efectuados a compras:	2.792	3.162
Número de Licitaciones realizadas:	398	492
Número de casas invitadas:	4.808	4.959
Número de órdenes de compra emitidas:	753	1.018
Compras directas efectuadas por		
División Compras y Maestranza:	1.393	1.431
Compras directas efectuadas por Div. Estaciones	976	782
Gestiones telefónicas de compra:	11.845	14.200

Personal

La cantidad de agentes al 31-12-64 alcanzó a 1.368, lo que presupone una incrementación aceptable, si se considera el importante movimiento ocurrido en todas las actividades de la Institución.

Mesa de Entradas

Esta sección aumentó considerablemente sus tareas, según cifras que se detallan a continuación:

PIEZAS DESPACHADAS:	2.248.298
PIEZAS RECIBIDAS:	244.360

Buenos Aires, marzo de 1965.

VALIDO ALLA Y AQUI

En febrero último, el gobernador Scranton de Pennsylvania presentó a la legislatura del estado un presupuesto de gastos para construcción de caminos en ese estado, que alcanza a la suma de 10 mil millones de dólares. Al hacerlo, dijo que los caminos pavimentados "son las arterias del sistema económico del país". Y agregó:

"Si se construyen esos caminos en el tiempo debido, traerán negocios, industrias, turismo, empleos para la gente y prosperidad para todo el estado. Si se tarda en construirlos es como si se mantuviese una pinza sobre una arteria del organismo humano: el resultado puede ser estancamiento o deterioro de la economía y de todas las oportunidades útiles para el desarrollo del país."

NUEVO DIRECTORIO DE CHRYSLER ARGENTINA S. A.

En la Asamblea Anual Ordinaria de Chrysler Argentina S. A., fue aprobada la Memoria y Balance General, y se efectuó la renovación parcial del directorio, que quedó integrado como sigue: Presidente: señor Luis J. Fevre; Vicepresidente y Director General: señor Fred Luss; Directores Titulares: Dr. Horacio Béccar Varela, señores A. Newton Cole, C. E. Pierson y Jorge E. Topping; Directores Suplentes: Dres. Marcelo Aranda y Frank K. Chevallier Boutell, señores James G. Barnes, Armando Strada y Juan F. Dilley; Síndico Titular: señor Andrés Wynveldt; Síndico Suplente: señor Rodolfo E. Pickenhain.

BALANCE GENERAL y CUENTA de GASTOS y RECURSOS del EJERCICIO N° 60

1° de enero al 31 de diciembre de 1964

En cumplimiento del Art. 51 inc. d) del Estatuto, esta Tesorería presenta a la consideración de la Comisión Directiva el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al ejercicio comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 1964.

Una vez más, esta Tesorería debe señalar su satisfacción al referirse al resultado que arroja una etapa económica de la actividad de la Institución. En esta oportunidad el superávit obtenido en el ejercicio 1964 fundamenta la convicción de que el Automóvil Club Argentino se encuentra en pleno desarrollo de su expansión servicial y en la evolutiva consolidación de sus estructuras económicas y financieras. Así lo confirman las siguientes cifras:

AÑOS	DEFICIT	SUPERAVIT
De 1943 a 1956	\$ 75.804.000	
1957	" 11.961.000	
1958	" 11.983.000	
1959	" 80.000	
1960		\$ 8.926.000
1961		" 23.055.000
1962		" 54.436.000
1963		" 91.616.000
1964		" 98.744.000

Se exponen a continuación los comentarios a que da lugar el análisis de la documentación de referencia.

DESARROLLO ECONOMICO

La favorable evolución económica del ejercicio que se comenta, puede sintetizarse en la circunstancia de que el superávit previsto en el Presupuesto respectivo fue superado en la suma de \$ 4.500.000, y el del ejercicio anterior en más de \$ 7.000.000.

Los Sueldos y Gastos de 1964, con respecto a los de 1963, acusan aumentos provenientes de la ampliación de los medios serviciales y de la elevación de los costos de mano de obra, materiales y elementos de trabajo, así como de la aplicación del Salario Vital Mínimo y Móvil. Por su parte, los Recursos superaron a los del ejercicio anterior en una proporción que permitió la fácil absorción de los citados Egresos.

En lo que respecta a las previsiones, se destaca que las mismas se han constituido en la medida necesaria para preservar eventualidades que pudieran originarse por indemnización y preaviso, accidentes de trabajo, deudores por cuotas sociales, subsidios por fallecimientos por accidentes automovilísticos y otros quebrantos, además de establecerse una partida para el pago de la retribución extraordinaria que, como estímulo, fuera acordada al personal teniendo en cuenta el resultado arrojado por el ejercicio que se comenta.

Por lo que antecede el superávit de \$ 98.743.600, obtenido merced a una política económica ejercida con mesura en una evolución sin sobresaltos, representa para la entidad una etapa auspiciosa para la intensificación de una acción fecunda en favor de la comunidad automovilista.

DESARROLLO FINANCIERO

El proceso financiero del ejercicio que se comenta se ha venido cumpliendo dentro de los lineamientos de acción prudente que han caracterizado a los anteriores y que resultará necesario mantener en el futuro inmediato. En efecto, las grandes inversiones en terrenos efectuadas en los años 1962 y 1963, significaron compromisos financieros por un monto superior a los \$ 180.600.000, de los cuales se han abonado en el ejercicio 1964 \$ 27.000.000, los que, sumados a los \$ 50.600.000 cancelados al 31 de diciembre de 1963, arrojan una deuda

pendiente para los próximos ejercicios de \$ 103.000.000. A este compromiso deben agregarse las obligaciones que será necesario afrontar para llevar a cabo la construcción de estaciones en los terrenos adquiridos, así como otras que provendrán de la continuación del plan de expansión servicial a la que la entidad se halla abocada.

Las inversiones realizadas en el ejercicio 1964 significaron un incremento neto de activo fijo de \$ 118.200.000. El rubro más importante en este sentido ha sido el de inmuebles, con un aumento de \$ 49.500.000, debido principalmente a la ampliación de la estación Bahía Blanca, a la compra de la estación de Comodoro Rivadavia y a inversiones realizadas en la nueva estación Flores, en construcción, y en el terreno de Gaona y Martín de Gainza.

El equipamiento de nuevas estaciones y el reacondicionamiento de las dependencias en funcionamiento originaron un incremento neto de \$ 42.000.000 en los rubros de instalaciones, muebles, maquinarias, etc. Asimismo, el refuerzo de la flota de camiones de auxilio dio lugar a un aumento en el rubro material rodante de \$ 24.000.000.

En relación con el aspecto financiero del balance que se comenta, cabe destacar que las compras de productos YFF alcanzaron en el ejercicio 1964 a 1.489 millones de pesos, los que han sido abonados con regularidad en los términos correspondientes.

La consideración de estos principales movimientos, en consecuencia, asigna mayor valor a la prudencia con que fue encarada la gestión financiera del club, por lo que se impone continuar con igual criterio para sostener su solidez patrimonial.

SITUACION PATRIMONIAL

Como se ha visto, la institución ha continuado capitalizándose en el año 1964 a través de las inversiones cuyo análisis facilita el siguiente cuadro de obtención y aplicación de fondos:

(EN MILES DE \$)

RUBROS	1963	1964	DIFERENCIA
Activo fijo (deducidas las amortizaciones)	823.800	910.000	86.200
Activo circulante	102.300	136.700	34.400
Activo disponible	144.400	207.100	62.700
Activo exigible	97.300	133.100	35.800
Activo transitorio	9.600	12.000	2.400
	<u>1.177.400</u>	<u>1.398.900</u>	<u>221.500</u>
Pasivo no exigible	634.400	775.700	141.300
Pasivo exigible	415.100	467.200	52.100
Pasivo transitorio	36.300	57.300	21.000
Superávit neto	91.600	98.700	7.100
	<u>1.177.400</u>	<u>1.398.900</u>	<u>221.500</u>

De las cifras expuestas se desprende que el mayor aumento del activo se produjo en el activo fijo, en razón de las inversiones mencionadas y otras menores. Al mismo tiempo el aumento que se observa en el activo disponible señala una más favorable situación financiera.

En el pasivo, el aumento del pasivo exigible resulta la contrapartida de las inversiones del activo fijo. Sin embargo, cabe destacar que la suma del superávit neto y el pasivo no exigible —rubro este que se halla compuesto principalmente por superávit afectado a la constitución de previsiones y reservas— supera en más del 100 % a la suma del resto de los rubros del pasivo, de lo que se infiere que las inversiones mencionadas se han visto avaladas por el favorable resultado económico del ejercicio comentado.

ANALISIS RETROSPECTIVO

El habitual comentario que anualmente acompaña a

los balances, limitado al período que corresponde al ejercicio respectivo, impide normalmente la consideración general del proceso económico de cuya evolución un balance es sólo un paso.

Por esa razón, esta tesorería considera oportuno detenerse brevemente en este ejercicio 1964, en cuyo transcurso el Automóvil Club Argentino ha cumplido sus 60 años de vida, y contemplar con mayor perspectiva la actual situación de la institución, ponderándola a través de los esfuerzos y éxitos concretados en el lapso de ocho años que termina con este ejercicio y que se inicia, por tanto, en 1957.

La elección de este punto de partida no es arbitraria. En efecto, las actuales autoridades se hicieron cargo de la conducción de la entidad el 24 de abril de 1957 y debieron afrontar de inmediato el gravísimo problema de salvaguardar la estabilidad institucional, que peligraba seriamente a raíz de los sucesivos resultados negativos de sus balances y de la falta de medios de pagos para atender, aun en lo imprescindible, el desenvolvimiento de su organización servicial.

Por tal circunstancia, en el período 1957 a 1959 se desplegó, con la aplicación de bases racionales en la totalidad de las actividades, un ponderable esfuerzo directivo que se canalizó hacia lo que era el objetivo inmediato: la nivelación de los balances anuales, la detención del deterioro económico. Cumplida esta etapa en 1959, de allí en más, la actividad económica tuvo su verdadero cauce constructivo. Ya no se trataba de equilibrar sino de desarrollar. Cabe deducir, en consecuencia, que en el año 1957 tiene lugar el comienzo de una expansión que abarca mucho más de lo que genéricamente encierra el concepto.

Así, de una cantidad de socios al 31-12-56 que alcanzaba a 86.600 se ha pasado a 250.500 al finalizar el ejercicio que se comenta, es decir tres veces más, aproximadamente. Este es quizás el hecho más significativo del período que se analiza, puesto que, al margen de la importancia económica que lleva implícito, debe tomarse como la manifestación auténtica de la adhesión que los automovilistas del país han brindado a los planes de prestación servicial del A.C.A.

Para poder ofrecer una mejor atención a la masa societaria, teniendo en cuenta su paulatino crecimiento, en 1959 se reestructuró el régimen laboral de las estaciones de servicio, eficaz medida que contribuyó además a aligerar la carga económica de su explotación.

También en el lapso que se comenta se gestó y desarrolló el servicio de previsión, cuya importancia actual se puede ponderar a través de los 67.400 asegurados en automotor y vida. Este servicio, de reducidas primas y de indudable repercusión social, ha venido manifestando la adhesión societaria con un incremento gradual año tras año, y en su implantación y desenvolvimiento se ha contado con la valiosa colaboración de la Caja Nacional de Ahorro Postal que, interpretando los propósitos que animaban al Club, posibilitó la concreción de tan importante servicio.

Desde 1945, salvo contadas excepciones sin relieve de importancia, la habilitación de nuevas dependencias que significaran realmente una esencial ampliación de los medios serviciales estuvo interrumpida. El saneamiento financiero logrado en 1959 permitió concretar la inauguración de 10 estaciones de servicios y camineras en los años 1963 y 1964. El equipamiento de estas nuevas dependencias, las ampliaciones practicadas en las de Mar del Plata, Dolores y Bahía Blanca, la iniciación de las obras de la nueva estación Central Oeste, la renovación y ampliación del equipo de trabajo y el refuerzo de la flota de camiones de auxilio mecánico, alcanzaron un monto aproximado de inversiones de \$ 300.000.000 en el período que se comenta, a cuyo importe deben adicionarse las ya citadas adquisiciones de terrenos por un valor de \$ 180.000.000.

En cuanto al movimiento de fondos de la entidad, cabe destacar el convenio celebrado con el Banco de la Nación Argentina, por el cual se transfieren sin cargo a su casa central los depósitos que el Club realiza en todas las sucursales del país. Al mismo tiempo, el citado banco acordó al A.C.A. un crédito en descubierto, aún vigente, para atender eventuales necesidades institucionales y, al finalizar el ejercicio 1964, posibilitó el

estudio de un régimen de pago de haberes al personal que, con su intervención directa, ya se aplica en la actualidad.

La vinculación que la entidad mantiene con Yacimientos Petrolíferos Fiscales se vio afianzada en el lapso comentado por dos hechos significativos. Uno de ellos consistió en la regularización de sus relaciones financieras y el otro fue la renovación del convenio celebrado entre las dos entidades. Ambos sucesos han permitido que el común esfuerzo y la mutua colaboración entre el A.C.A. y el primer ente petrolero del país se concretaran en un vasto plan de ampliación de la red de estaciones del Club, concurriendo así a la solución de problemas en beneficio exclusivo del progreso nacional.

Asimismo, el deseo de facilitar a todos los asociados el uso de los servicios del A.C.A. fundamentó el plan de habilitación de estaciones adheridas, las que desde 1962 alcanzaron el número de 123 al finalizar el ejercicio que se comenta.

Resulta oportuno recordar la importancia que cabe asignar al servicio de auxilio mecánico como factor esencial en la atracción de asociados, por lo que nunca serán excesivos los esfuerzos que se dediquen a perfeccionar su funcionamiento. En ese convencimiento, la atención que se prestó a este servicio permitió incrementar a 210 la cantidad de equipos de auxilio, cuyo número alcanzaba sólo a 52 unidades al finalizar el año 1956.

Muchos otros sucesos de importancia se han producido en el término que motiva estas consideraciones, entre los que merecen destacarse el nacimiento y desarrollo de la revista Autoclub, cuyo primer número apareció en octubre de 1961, así como la inauguración, ocurrida en abril de 1962, de la Escuela Técnica de Conducción y Tránsito, cuyo desarrollo inmediato incluye la habilitación, en el parque 3 de Febrero, de una moderna pista de enseñanza de avanzadas características técnicas.

Esta breve revisión ha resultado casi obligada para esta tesorería, pues el análisis aislado del balance correspondiente al ejercicio 1964 no hubiera destacado el valor que su resultado tiene como consecuencia de un plan integral meditado y desarrollado en el transcurso de los últimos ocho años.

Puede afirmarse, entonces, que en dicho período el éxito ha coronado el tesonero esfuerzo de las actuales autoridades, cada uno de cuyos actos estuvo inspirado por el fiel cumplimiento de los elevados propósitos que fundamentan la existencia y la acción del Automóvil Club Argentino.

CONCLUSION

Esta tesorería reitera, finalmente, el doble carácter de su satisfacción por el superávit arrojado por el ejercicio 1964: en primer lugar, porque el resultado manifiesta el éxito de una nueva etapa económica y, en segundo término, porque confirma la favorable tendencia que los últimos años han venido señalando.

Como conclusión, puede abrigarse entonces la seguridad de que la institución, en su carácter de entidad de bien público, ha alcanzado, al culminar sus 60 años de vida, el ejercicio de un prestigio y goce de una confianza que la ubican en un importante plano del quehacer nacional y consolidan su posición mundial entre las entidades similares.

El futuro del Club es, por tanto, auspicioso. Es innegable, sin embargo, que la feliz concreción de ese futuro implica la conservación de la solidez patrimonial de la entidad, objetivo que entraña la constante observación de un criterio mesurado en el manejo de los asuntos económicos y financieros de la actividad institucional, los que cada día revisten mayor importancia por la necesidad de continuar con los planes de desarrollo previstos y reclamados por el constante crecimiento de la masa societaria.

Por lo expuesto, esta tesorería somete a consideración de la Comisión Directiva el Balance General y la Cuenta de Gastos y Recursos correspondientes al 60º ejercicio de la entidad, finalizado el 31 de diciembre de 1964, y solicita su aprobación.

Federico Lajud
Tesorero

BALANCE GENERAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 1964

Ejercicio N° 60
Desde el 1° de enero de 1964
al 31 de diciembre de 1964.

ACTIVO

Capítulo I - MUEBLES E INMUEBLES

INMUEBLES			
Terrenos	334.596.269.11		
Edificios	485.796.165.88		
Amortiz.	63.610.641.99		
	<u>422.185.523.89</u>	756.781.793.—	
CONSTRUCCIONES			
Amortizado	4.381.589.27		
	<u>1.858.146.22</u>	2.523.443.05	
INSTALACIONES			
Amortizado	55.633.500.23		
	<u>12.886.331.82</u>	42.747.168.41	
INSTALACIONES RADIO-ELECTRICAS			
Amortizado	7.645.102.55		
	<u>2.635.120.97</u>	5.009.981.58	
MUEBLES Y ENSERES			
Amortizado	33.976.470.07		
	<u>8.785.318.09</u>	25.191.151.98	
MAQUINARIAS			
Amortizado	15.630.243.03		
	<u>5.359.859.76</u>	10.270.383.27	
UTENSILIOS Y HERRAMIENTAS			
Amortizado	4.224.729.38		
	<u>1.429.596.31</u>	2.795.133.07	
MATERIAL RODANTE			
Amortizado	81.964.491.69		
	<u>27.532.498.09</u>	54.031.993.60	
IMPLEMENTOS DIVERSOS			
Amortizado	4.680.530.23		
	<u>2.701.284.64</u>	1.979.245.59	
Total del Activo Fijo		901.330.293.55	
DEPOSITARIOS POR GARANTIAS ACTIVAS		798.306.25	
TITULOS Y ACCIONES		7.851.300.—	
MERCADERIAS		136.767.526.68	1.046.747.426.48

Capítulo II - EFECTIVO

CAJAS BANCOS	69.447.476.15		
	<u>137.639.894.41</u>	207.087.370.56	

Capítulo III - CREDITOS

CUOTAS DE SOCIOS VENDIDAS A COBRAR	31.390.780.—		
DEUDORES VARIOS	92.981.149.39		
DOCUMENTOS A COBRAR	8.746.175.65		
	<u>133.118.105.04</u>		

Capítulo IV - CUENTAS VARIAS

CARGOS DIFERIDOS	11.972.418.25		
MARCAS REGISTRADAS	1.—		
	<u>11.972.419.25</u>		

CUENTAS DE ORDEN

1.398.925.321.33
207.107.234.87
1.606.032.556.20

PASIVO

Capítulo I - FONDOS SOCIALES

FONDO SOCIAL	185.479.624.11		
Transferido de la Cuenta Saldo de Revalúo Contable Ley 15272	179.080.807.95	364.560.432.06	
SALDO DE REVALUO CONTABLE LEY 15272	402.386.006.13		
Transferido a la Cta. Fondo Social	179.080.807.95	223.305.198.18	587.865.630.24

Capítulo II - DEUDAS

HIPOTECARIAS	11.622.443.—		
TRANSPORTES DE Bs. As.	102.984.781.60		
PROVEEDORES	297.950.342.25		
CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL	35.148.444.14		
CAJAS NACIONALES DE PREVISION SOCIAL	16.049.244.54		
DEPOSITOS RECIBIDOS EN GARANTIA	15.378.194.15		
HABERES PENDIENTES DE PAGO	3.489.524.10		
CUENTAS VARIAS	2.735.049.16		485.358.022.94

Capítulo III - CUENTAS VARIAS

CUOTAS DE SOCIOS DE EJERCICIOS FUTUROS			
Plenarios	4.550.470.—		
Activos "A" Capital	174.330.—		
Activos "A" Interior	1.062.180.—		
Activos "B"	1.196.480.—		
Adherentes	209.020.—	7.192.480.—	

VARIAS

Solicitudes de socios en trámite	5.283.032.—		
Solicitudes y Renovaciones de Seguros de socios en trámite	15.922.103.30		
Cuotas de Ahorro y Amortización	1.039.350.—		
Vales por Servicios en Circulación	1.866.493.13		
Créditos diferidos	7.849.670.98	31.960.649.41	

PREVISIONES Y RESERVAS

Para indemnización y Preaviso	72.700.000.—		
Para subsidio por fallecimiento por accidentes automovilistas	8.092.750.—		
Para Auto-Seguros	10.000.000.—		
Para Accidentes de Trabajo	2.000.000.—		
Para Retribución Extraordinaria	15.435.900.—		
Para Cuotas Incobrables	31.390.780.—		
Para Eventuales Quebrantos	28.385.480.—		
Para Liquidaciones Pendientes	19.800.000.—	187.804.910.—	226.958.039.41

GASTOS Y RECURSOS

Superávit del Ejercicio Actual	98.743.628.74		
	<u>1.398.925.321.33</u>		
CUENTAS DE ORDEN	207.107.234.87		
	<u>1.606.032.556.20</u>		

CUENTA DE GASTOS Y RECURSOS

Ejercicio N° 60.
Desde el 1° de enero de 1964
al 31 de diciembre de 1964.

D E B E		
AMORTIZACIONES		35.489.653.74
GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION	154.917.230.27	
GASTOS POR COBRANZA DE CUOTAS	58.082.949.12	
CONSERVACION Y REPARACION DEL INMUEBLE (CASA CENTRAL)	15.300.502.29	
GASTOS POR SERVICIOS		
Turismo Nacional e Internacional, Escuela de Conducción, Señalamiento vial, Servicios de Previsión, etc.	103.004.850.49	
Revista AUTOCLUB	60.177.598.77	
Estaciones de Servicio	216.664.182.03	
Auxilio Mecánico	98.443.473.60	
Subsidios pagados por fallecimiento accidentes automovilistas del año 1964	2.520.000.—	
Beneficencia	272.699.27	
Beneficios y Servicios al Personal	10.503.380.86	
Intereses y Comisiones Bancarias	536.640.28	
Exhibiciones deportivas	20.176.266.28	
Premios por Torneos Deportivos	13.185.960.—	
Baja de Bienes y Artículos diversos	89.760.88	753.875.494.14
CONSTITUCION Y TRANSFERENCIAS A PREVISIONES Y RESERVAS		
Previsión para Indemnización y Preaviso	13.385.122.34	
Subsidio por Fallecimiento por Accidentes Automovilistas	4.865.000.—	
Previsión para Auto-Seguros	3.859.340.03	
Previsión para Accidentes de Trabajo	1.202.683.73	
Previsión para Eventuales Quebrantos	19.885.480.—	
Previsión para Deudores por Cuotas	17.502.129.—	
Previsión para Retribución Extraordinaria	15.435.900.—	76.135.655.10
SUPERAVIT DEL EJERCICIO	865.500.802.98	
	98.743.628.74	
	<u>964.244.431.72</u>	

H A B E R		
CUOTAS DE ASOCIADOS		
Cobrados del Ejercicio Actual		
Plenarios	353.469.875.—	
Activos "A" Capital	21.377.596.—	
Activos "A" Interior	88.418.130.—	
Activos "B"	46.775.566.—	
Adherentes	2.752.911.—	512.794.078.—
Cobradas por Ingresos y Reingresos		7.693.588.—
Vencidas del ejercicio Actual		
Plenarios	12.687.270.—	
Activos "A" Capital	540.310.—	
Activos "A" Interior	8.545.550.—	
Activos "B"	8.752.610.—	
Adherentes	155.280.—	30.681.020.—
551.168.686.—		
RECURSOS POR PRESTACION DE SERVICIOS		
Estaciones de Servicio Auxilio Mecánico (Manc de obra y Calcomanías)		158.041.869.12
		1.318.451.27
VARIOS		
Guías y Cartas de Turismo	2.513.598.49	
Documentación Internacional	18.012.322.47	
Recreos y Campamento: Escuela Técnica de Conducción y Tránsito	3.526.660.—	
Trámites Municipales	9.500.700.—	
Insignias sociales	1.242.580.—	
Duplicados de Carnets	1.837.955.39	
Servicio de Viajes y Turismo	271.975.—	
Servicio de Previsión	3.998.990.28	
138.472.786.39	57.568.004.76	297.833.106.78
CONTRIBUCIONES POR CONVENIOS		
Para Colocación y Conservación de Señales		14.517.354.65
Para Guías y Cartas de Turismo		1.636.000.—
16.153.354.65		
PUBLICIDAD		
En revista AUTOCLUB	31.814.943.36	
En Guías y Cartas de Turismo	1.890.000.—	33.704.943.36
EXHIBICIONES DEPORTIVAS		24.187.389.95
CESION DE LOCALES VARIOS		1.684.991.54
CONCESIONARIOS POR SERVICIOS DE RESTAURANTE, BUFFET Y PELUQUERIA		4.280.367.61
INTERESES SOBRE DEPOSITOS Y TITULOS DEL EMPRESTITO NACIONAL "5 DE JULIO"		26.038.197.75
OTROS INGRESOS		8.451.277.34
OTRAS UTILIDADES		742.116.74
		<u>964.244.431.72</u>

HAY QUE VENDER LA FRUTA

Los productores
deben
asociarse en
cooperativas

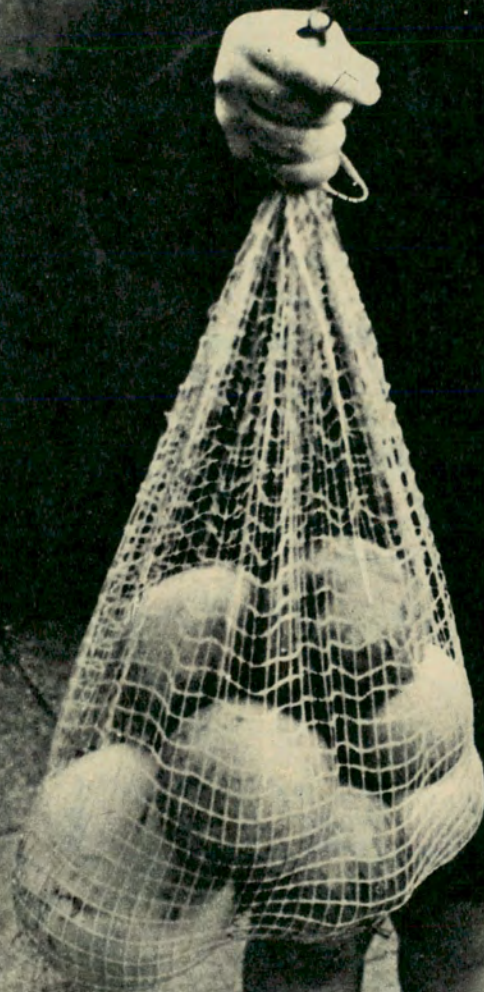
Por

ANDRES ROMERO

Para AUTOCLUB

Son las 10 horas; ellos sonríen y esperan a los compradores, pero no logran vaciar sus cajones de frutas, siempre llenos.

Este niño nos muestra lo que ha comprado su madre, como si dijera: llevo mis naranjas y manzanas, ¿las ven?... ¡Cómo me gustan!



NOS falta establecer si somos psicológicamente, o materialmente, pobres. Puede suceder que los ojos tengan más apetito que el estómago. Juan Bautista Alberdi dijo: "Los suelos ricos suelen dar hombres pobres". Se refería al esfuerzo de administrar y crear riqueza.

Los directivos de empresas saben cuán difícil es hallar personas aptas para promover ventas y vigilar costos. Son puestos para activos vigías que no pierden de vista los zig-zags en la marcha, atentos a todos los obstáculos que deterioran los valores. Y los costos de la producción frutícola comercial, en un país dilatado como el nuestro, presentan bastantes escollos.

Nuestros malestares económicos los podemos ubicar, en su mayoría, dentro de las deficientes o malas comercializaciones. Nos pasa, algunos años, con el trigo; nos ocurre con el tanino; con la lana y el algodón; alguna vez con la carne vacuna, y ahora se agregan las frutas. No sabemos vocear, como buenos pregoneros, por las calles del mundo. Tenemos una historia de organismos de venta sin agresividad comercial exterior. Y cuando estudiamos los problemas, nos acomplejamos de insolubilidad. En el mundo el hambre hace estragos, y nos quejamos de ser un país agropecuario.



Las mesas argentinas debieran estar siempre provistas de frutas. El valor vitamínico de las mismas mantiene alejadas a las familias microbianas. Sobre todo si antes, en las comidas, el vino los acompañó.



A nuestros ferrocarriles les hace falta modernizarse y llegar rápido a destino con la fruta. Faltan vagones frigoríficos y medios mecánicos de carga y descarga.

En las ricas provincias de Río Negro, Mendoza, San Juan, Salta, Tucumán, Misiones, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe y Buenos Aires, para nombrar solamente las más productoras de lo que nos ocupamos en la nota: manzanas, peras, uvas y citrus, cuyas variedades son las más significativas, estamos en plena superproducción frutícola. Y hay quienes no se explican de que haya personas que no coman fruta por su alto precio. Y que éste no se rija por la ley de la oferta y la demanda. En Calingasta (San Juan),

el 50 % de las manzanas tapizan el suelo, con cada cosecha; y en Misiones, Corrientes y Entre Ríos, las naranjas, mandarinas y pomelos, se pierden en cantidades fabulosas. Sin hablar de los limones que se secan en las plantas, inclusive en el Delta del Paraná, porque sus precios no son compensatorios. ¡Especulación!, se grita.

Se habla de los excesivos intermediarios. Se acusa en ocasiones a los acaparadores, que tiran la mitad para vender el resto. Pero debemos medir con buen criterio el

comercio frutícola, tomar planteles en producción y estimar nuestros mercados. Nuestros técnicos ya son famosos en el mundo, y un compatriota encabeza la Cepal. Todo ello nos obliga a la mayor seriedad.

Pregúntenos, por ejemplo: ¿Por qué una manzana en el Valle del Río Negro cuesta en planta \$ 1 y en el Mercado del Plata 6, y si la mandamos a Suecia un 50 % más?... ¿Por qué una manzana de Calingasta cuesta en planta \$ 0,50 y en el Mercado del Plata \$ 6, y 50 % más si la mandamos a Alemania?... Pa-

CAMPEONES CONSAGRADOS

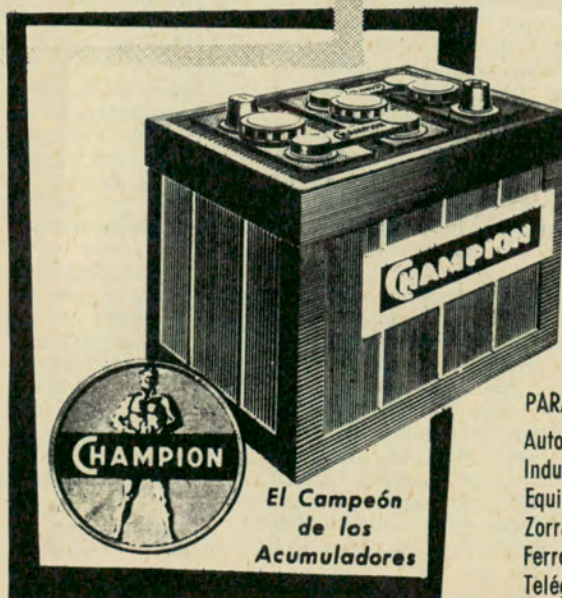
CAMPEON

desde 2 a 220 voltios en distintas capacidades

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

CHAMPION

Acumuladores CHAMPION



El Campeón
de los
Acumuladores

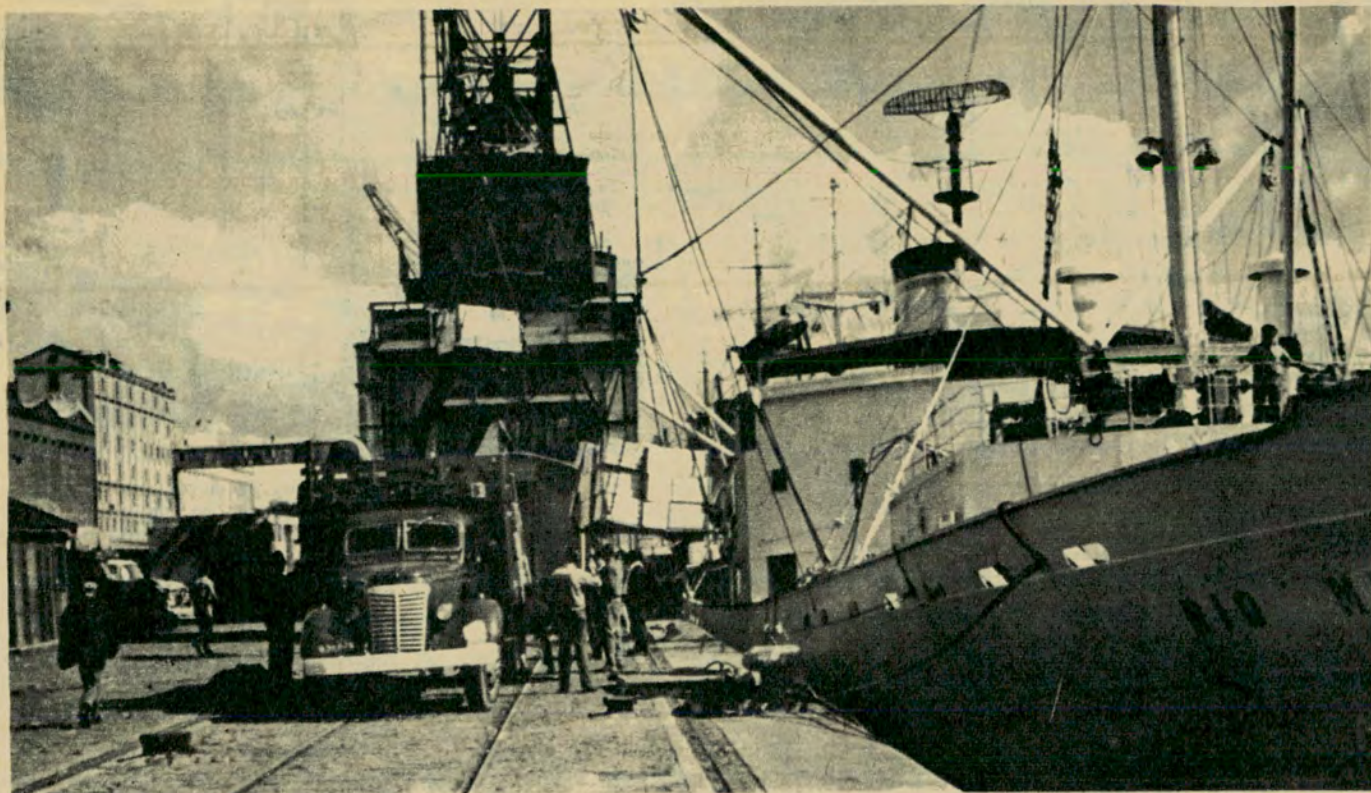
PARA
Automotores
Industrias
Equipos de Luz
Zorras Eléctricas
Ferrocarriles
Telégrafos
Teléfonos
Radiotelefonía

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

CORDOBA 2756

BUENOS AIRES

Tel. 89-1611



ra el caso sería lo mismo hablar de kilogramos que de cajones. Pues cualquier cantidad en el lugar de producción cuesta 5 y 7 veces menos que puesta en Buenos Aires, y, aproximadamente, el 50 % más puesta en Europa.

Se van anexando gastos a la fruta desde que nace, se recoge, se embala, transporta, almacena y vende, como quien va sumando gastos a la crianza de un hijo hasta que se hace hombre. Estas razones de encarecimiento, y las distancias de 1.000 a 1.500 kilómetros promedio que recorren el 80 % de nuestras frutas hasta la Capital Federal, en busca de mercado y de puerto de embarque, han estimulado los cultivos en otras zonas más cercanas. En el caso de Mar del Plata, con sus manzanas; y Castelli y San Pedro, que se han sumado al Delta de la provincia de Buenos Aires; y Entre Ríos, que con su potente citricultura compite en ventajas con Misiones, Tucumán y Salta, y lucha con Corrientes.

Sin embargo, no debiera entablar-se la lucha de zonas por la posesión de mercados interiores; sino, inclusive, las zonas marginales deberían, aun a precio de costo, buscar los mercados del exterior. Sobre todo las naranjas y manzanas que rebasan nuestras necesidades. Y el único camino más racional es su industrialización en jugos, almíba-res, deshidratados, cremogenadas, abrillantadas, etcétera, etcétera, que sumadas a las que ya se licúan y se desecan, equilibrarían la comercialización interior.

Se estima la producción total de frutas en 5.000.000 de toneladas: 2 millones de toneladas de uvas, para vino, mesa y pasas; 1.000.000 de

manzanas y peras, trespas e industrializadas; 1.000.000 de citrus, frescos e industrializados; 1.000.000 de otras variedades, como nueces, duraznos, ciruelas, damascos, frutillas, nísperos, guindas, caquis, cerezas, bananas, ananás, sumados a las sandías y melones, que no dejan de llenar su cometido como frutas de huerta, y los higos.

Debe compararse nuestro país con Francia, cuyo suelo fértil y regado por abundantes ríos, con un clima templado como el nuestro, muy parecidas sus llanuras a nuestras pampas más pobladas, con 50 millones de habitantes, produjo en 1962 la cantidad de 6.500.000 toneladas de frutas. Y no hay que olvidar que Francia abarca el 50 % de las mejores tierras laborales del Mercado Común Europeo. De manera que, produciendo más de 130 kilogramos de fruta por habitante, exporta: nosotros que estamos produciendo 230 kilogramos "per capita", debemos saber en qué etapas andamos desincronizados no cabe duda, que es la comercialización. Cualquier excedente que sea, su venta mejorará el mercado interior.

El ingeniero agrónomo Fernández Valiela, director de INTA, estima que tenemos en producción 25 millones de plantas de citrus. Haciendo un cálculo tímido, de cinco cajones por planta (hay ejemplares que dan más de 30 cajones) tendríamos más de 2.000.000 de toneladas; y si se comercializan, entre 800.000 a un millón de toneladas; significa que estamos tirando el resto, a pesar de las fábricas y "packings" en actividad. Y las manzanas de Mendoza no encuentran colocación cuando la cosecha de Río Negro es abundante.

Es necesario intensificar la exportación de frutas frescas e industrializadas, sobre todo manzanas y naranjas; estamos tirando 1.200.000 toneladas por falta de agresividad comercial en los mercados extranjeros.

En alguna época hubo que destruir viñas en la Argentina, y ahora mismo en Francia tienen un excedente de 100 mil hectáreas; alguna vez hemos quemado cereales en los ferrocarriles y Brasil ha tirado café al mar. Pero los estadistas modernos, con un criterio más amplio de la dinámica universal, enterados de las necesidades del mundo, saben que los pueblos en desarrollo planifican sus trueques y sus ventas en los cinco continentes del orbe. Para ello deben crearse las condiciones necesarias para que organismos comercializadores, especialmente de cooperativas confederadas, cuyos entes de segundo grado asuman la responsabilidad de la colocación masiva de la fruta, fresca o industrializada, y alivien a los demás entes comerciales que, aunque muy importantes, no pueden ya financieramente abarcar más.

La salida en forma adecuada de 1.500.000 toneladas de fruta al exterior exige un ente sumamente responsable, que asegure al productor, al comprador y al Estado, el máximo de eficacia. En el ramo lechero, la crisis la superaron los organismos cooperativos que fueron evolucionando de acuerdo con las mejores técnicas; y la fruta, donde las firmas particulares han ido dando al máximo de sus posibilidades, ahora requiere confederar a los agricultores asociados, pues hay que vender la fruta... y no sólo producirla.

GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

Auto Union
D.K.W.
SERVICE GARANTIZADO

F. D. BOZZINI y CIA. S.R.L.



LÍNEA COMPLETA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
EXPOSICION Y VENTAS:
CONCESIONARIO OFICIAL
RIVADAVIA 14800
T. E. 658-3368 Ramos Mejía



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)

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

Borgward
SERVICE GARANTIZADO

CONCESIONARIO OFICIAL



TALLER AUTORIZADO
STOCK COMPLETO DE
REPUESTOS
Avda. GRAL. PAZ y LOPE DE VEGA
(Estación Shell) - T. E. 757-0315

APEX S.A.C.I. y A.
SERVICE MECANICO AUTORIZADO
REPUESTOS LEGITIMOS
Rivadavia 13112
T. E. 653 - 6583
RAMOS MEJIA
TALLERES:
Balcarce 80 - Bm6, Mitre 856
T. E. 653-5859 y 5252



BORGWARD
Servicio Mecánico Completo
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. 89-1633/34

DOMINGO PERRI y Cía. S.R.L.
AUTO UNION - GW - GRACIELA





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

PARA VENDER MAS
ANUNCIE EN
AUTOCLUB
Su aviso publicitario será leído
en 295.000 hogares argentinos



*El cristal curvo de
su automóvil está en*
FRUMENTO Hnos.
S. A. C. I. F. I.
IMPORTADORES
COLOCACION INMEDIATA

ALVAREZ THOMAS 928/44
T. E. 55 - 0446
54 - 1880

Sucursal
Ramos Mejía:
RIVADAVIA 14782

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 Cia
SOCIEDAD ANONIMA

Servicio
CADILLAC,
OLDSMOBILE
Y PONTIAC

Repuestos y accesorios legítimos
Austria 2658 T. E. 83-8310
(a una cuadra del A.C.A.)

Citroën
SERVICE GARANTIZADO

Enrique Stramschak y Cia. S.R.L.

CITROËN 2 CV
SERVICIO AUTORIZADO

Av. JUAN B. JUSTO 4640/6
T. E. 59-7853



PARA SU CITROËN 2 CV
TALLER AUTOMECH

Atendido por ex técnico de Citroën
SERVICE ESPECIALIZADO
MECANICA GENERAL

Socios del A. C. A. descuento especial.
GARCIA DEL RIO 3240 (alt. Cabildo 3700)
T. E. 701 - 0298

CITROËN 2 CV

Service Especializado
Mecánica - Chapa y Pintura
Suspensión - Electricidad

GAZPIO Y ROBLES

Rivadavia 9469 - T. E. 67 - 7029

TIRAJE DE ESTA EDICION
295.000 EJEMPLARES

De Carlo
SERVICE GARANTIZADO

ANEXO J



ISARD - DE CARLO

REPUESTOS Y
ACCESORIOS
ENV. AL INTERIOR
CONTRAREEMBOLSO



JUAN B. JUSTO 4300

CAP. FED.

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

¡¡SU MANTENIMIENTO!!



ALCAR

Repuestos y Service
AUXILIO GRATIS

JEAN JAURES 1021 T. E. 80-4878



GERSIL

Distribuidores autorizados Línea completa
REPUESTOS Y ACCESORIOS

NAZCA 1269

T. E. 59-2656



TRICAR

de

S. Ladeda - O. Fresnedo

SERVICE DI TELLA 1500

MECANICA - CHAPA - PINTURA

ECUADOR 1142 T. E. 82-2553

**ADJUDICASE UN PREMIO
A UNA MARCA DE AUTOMOVILES**
El premio anual que la revista especializada Motor Trend, de los EE.UU. de Norteamérica, adjudica a los coches considerados "los mejores del año", correspondió en 1965 a los Pontiac, fabricados por General Motors. Es la tercera vez que Pontiac se hace acreedora al trofeo de Motor Trend, por cuanto ya le había sido adjudicado en los años 1959 y 1961.

Fiat
SERVICE GARANTIZADO



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.

VERONESI - PIANIGIANI

Concesionarios

FIAT

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

Calle 24 (Rivadavia) N° 720/24
MERCEDES - (Bs. As.) T.E. 3699

Almacenes
Av. Gral Paz 12100 esq. Emilio Castro
T.E. 64-9318 - Capital

MABA S.R.L.

OFRECE SERVICE ESPECIALIZADO **FIAT**

MECANICA GENERAL
trabajos en el día

Contamos con instrumental moderno para
afinación de motores

Balaceo de ruedas electrodinámico
Máquina electrónica de alineación
de dirección

MABA S. R. L.

CONGRESO 3555 CAPITAL

J - di - met

Repuestos y Accesorios

Todo para su unidad FIAT

En la esquina del Automóvil Club

Descuentos a socios del A. C. A.

Vicente López 2697, Cap. - 84-8994

Hansa 1100

SERVICE GARANTIZADO

TALLER

NOEL GIRELLI

AUTOMOTORES

GOLIATH HANSA 1100

Service - Stock de repuestos

BILLINGHURST 2259 T.E. 82-3543

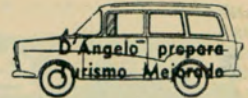
Isard

SERVICE GARANTIZADO

CUIDE SU ISARD

 No lo confíe a manos inexpertas.

Un técnico especialista, ex jefe de línea de armado en fábrica,
lo atenderá personalmente en su nuevo y propio local de



Av. J. B. JUSTO 3230

Auxilio permanente 55-8820

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS. Sábado abierto todo el día; domingos hasta las 13 horas.



EN EL OESTE

REPUESTOS MECANICA
CHAPA - PINTURA



SERVICE EL OESTE

Dto. espec. a socios del A.C.A.

RIVADAVIA 14860-62 T. E. 658 - 5213
RAMOS MEJIA

VI - DEL MOTORS



REPUESTOS
ACCESORIOS



Ventas por mayor y menor

Avenida Constituyentes 4982

T. E. 51 - 5437

MIGUEL PUGLIESE e HIJOS

SERVICE
INTEGRAL



AUTORIZADO

ISARD

MECANICA - CHAPA - PINTURA

Dto. a socios del A.C.A.

J. A. CABRERA 5228 T.E. 772-5066

N.S.U.

SERVICE GARANTIZADO

Mercedes Benz

SERVICE GARANTIZADO

TALLER ALVAREZ

Service Especializado

MERCEDEZ BENZ

- * Mecánica general
- * Electricidad
- * Alineación de Dirección
- * Balaceo de Ruedas
- * Chapa y Pintura

Arias 3153

Altura Cabildo 4500 T. E. 701-7733



LEMA AUTOMOTOR

- Mayoristas
- Repuestos nacionales e impor-
tados

- Los mejores precios de plaza
- Envíos al interior

Av. JUAN B. JUSTO 6176

LEMA AUTOMOTOR y LIPI CARS

Le ofrecen:

El servicio más completo para su NSU PRINZ

TRIUNVIRATO 2891

T. E. 54 - 2629

FIAT

CONCESIONARIO

EL FAMILIAR, EL 1500 GRAN CLASE Y EL
NUEVO 600 E

PERU S. C. A.

GARANTIA EFECTIVA. LA MEJOR TASACION DE SU COCHE USADO. AJUSTAMOS LA OPERACION A SUS POSIBILIDADES. 4.000 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.



DEL TEJAR
REPUESTOS

NSU  

ACCESORIOS
Av. DEL TEJAR 3095

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

Renault
SERVICE GARANTIZADO

Peugeot
SERVICE GARANTIZADO

MECANICA INTEGRAL 



REPUESTOS y ACCESORIOS
LEGITIMOS

También para modelos 1951 4 C. V.

SALTA 1160
T. E. 23 - 8913 BUENOS AIRES

ESTABLECIMIENTOS
TATEOSSIAN Hnos.
REPUESTOS Y ACCESORIOS

PEUGEOT 
y
Citroën

Socios del A. C. A. descuentos
especiales

CABELLO 3363 65
(Alt. Avda. del Libertador 2500)
T. E. 71-3952 - 72-3957 / 2227

TALLERES MECANICOS
SAN EDUARDO 
PEUGEOT

MANTENIMIENTO AUTORIZADO

Fabricamos y colocamos soportes de
paragolpes de acero tipo amortiguable,
alargados, exterior e interior con su cu-
bre piedra.

REFUERZA SU BASE DE
CARRICERIA COMPACTO

Dr. J. F. ARANGUREN 1061, Caballito
T. E. 99 - 8813

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO

HELLER Hnos.
SERVICIO AUTORIZADO 
PEUGEOT

Técnicos Especialistas
Balanceado Electrónico
REPUESTOS LEGITIMOS
CRAMER 3274 - 76 T. E. 70-0325

PEUGEOT 
403 - 404

REPUESTOS Y
ACCESORIOS
LEGITIMOS

SOCIOS A. C. A.
DESCUENTO ESPECIAL
DISA

LA CASA DEL PEUGEOT
Av. LAS HERAS 3311
T. E. 72 - 8162 Buenos Aires

GERMANIA S. R. L.
SERVICIO AUTORIZADO

M E C A N I C A
E L E C T R I C I D A D

R E P U E S T O S
L E G I T I M O S

VOLKSWAGEN
DYO. 10 % A SOCIOS DEL A. C. A.
EL SALVADOR 4186
T. E. 89 - 6164

**EN CABALLITO EL SERVICIO MAS COMPLETO
PARA SU**

MECANICA INTEGRAL 

Repuestos y accesorios
Especialista Caja
amortiguación 404

Y como siempre, atendido y garantizado los trabajos por.

ENRIQUE J. F. CUPINI Y CIA. **J. M. MORENO 1540**


**AUTOCLUB llega a los
hogares de 295.000
miembros del A. C. A.**

Talleres
AVIANI - BOZZI S. R. L.
Automotores

Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad
Estación de Servicio - Alineación y Balanceo

CAVIA 3297 **T. E. 72 - 4207** Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533

(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)


VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
SERVICIO AUTORIZADO

REPUESTOS Y ACCESORIOS

Accesorios
para Automóviles
Legítimos e Importados

CASA CARPE

JUAN B. JUSTO 2937
T. E. 54 - 6335

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



MONSA

REPUESTOS Y ACCESORIOS
BATERIAS ATMA
NAZCA 800 - T. E. 611 - 2678
Buenos Aires

REPUESTOS - ACCESORIOS

SIMCA - FIAT
E. BECERRA FANDIÑO Y CIA.

GUISE 2093
T. E. 83 - 2963
(Alt. Santa Fe 3260)

EDEA
S. R. L.

Rejillas - Paragolpes - Baguetas -
Ornamentos - Insignias y la línea más
completa en Accesorios
para automotores.

AV. PARRAL 1901, esq. Av. J. B. Justo

T. E. 54-6091 y 54-5489

BEDFORD - CHEVROLET

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO DE GENERAL MOTORS ARG. S. A.

NAZCA 667
T.E.: 611-5108
CAPITAL

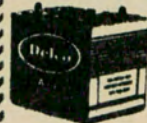
HUMBERTO TOGNETTA

Buenos Aires 430
T.E.: 653-5892
CIUDADELA SUD

CHEVROLET 400 - Super - Pick - up

REPUESTOS

LEGITIMOS



PATRIMAR S. O. A.



DISTRIBUIDORA GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.

Av. JUAN B. JUSTO 7158

T. E. 69 - 2441

BUENOS AIRES

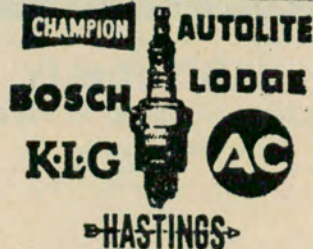
SUSPENSION Y DIRECCION

Surtido completo de resortes de
suspensión, ejes parrilla, soportes
punta eje, excéntrico. Amortigua-
dores doble acción "Ken-Ore".

REPUESTOS FELGO S.R.L.

WARNES 1399 T.E.: 55-1125
1124
8933

LA CASA DE LAS BUJIAS



WALTER GOICOECHEA
IMPORTADOR
MONTEVIDEO 623 Cap.
40 - 3237/3372

Packard

REPUESTOS LEGITIMOS

JOSE ARES y Cía.

GÜEMES 4151 T. E. 72-0825

"CASA LUDIN"

Repuestos para camiones

BEDFORD

WARNES 1138/40

T. E. 54-4136 :: Buenos Aires

Cristales de Seguridad

CASA JULIO

Colocación y venta de CRISTALES DE
SEGURIDAD. COLISAS Y PERFILES DE
GOMA.

Importadores - Especialidad en
CRISTALES CURVADOS

BONPLAND 1441/43 Buenos Aires
Teléfonos: 772 - 5645 y 771 - 4294
Suc. Nº 1, Juan B. Alberdi 2974/76

GOMERIAS

GOMERIA "EL CID"

SU ESQUINA AMIGA

Cubiertas y Cámaras, todas las marcas
Recauchutajes - Vulcanizados
ANEXO: Reparación de Ruedas - Cen-
trado - Desabollado, etc.

DESCUENTO SOCIOS A.C.A., 15 %

RECUERDE "EL CID"

Avda. EL CANO 3299, esq. SUPERI

RADIADORES

RADIADORES DORWA S.R.L. (E.F.)

TALLER DE REPARACIONES DE
RADIADORES Y TANQUES DE NAFTA

¿Tiene problemas con el radiador
o tanque de nafta de su coche?
Tráigalo a nuestra casa y se lo
solucionaremos

LEIVA 4825-T. E. 55-6660-Bs. As.
(Altura Warnes al 1400)

RADIO y ELECTRICIDAD



KOENIGS 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

**AUTO RADIO
OSCAR**
FABRICACION
VENTA Y
REPARACIONES
CERRITO 776
T. E. 41-0446

Auto Radio NORTE

Especialistas Receptores Europeos
SERVICE AUTORIZADO Y AGENTE
R. C. A. VICTOR - AUTOVOX - MOTO-
ROLA - BLAUPUNKT

Ventas - Instalaciones en el día
Av. MAIPU 1275 T. E. 797-2809
VICENTE LOPEZ



INSTALACIONES
ANTENAS
REPARACIONES

Av. Juan B. Justo 6215
T. E. 67-1588 BUENOS AIRES

TALLER ELECTROTECNICO FRASER S.R.L.

BOBINAJES EN GENERAL

Dinamos - Arranques - Campos -
Motores - Reguladores de voltaje -
Especialidad en bobinas para baja,
todo lo referente a Dynastart -
Equipos Bosch y C. A. V.

GASCON 1493 - T. E. 86-9154
(esq. El Salvador) Cap. Fed.

TABLERO DEL AUTOMOVIL

VELOCIMETROS

ELECTRICIDAD

Casa "CUREGIA"

de BALSAMO y FERNANDEZ
Malabia esq Güemes - T. E. 71-0489

TALLERES MECANICOS

"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

Trofeos y Medallas

CASA BELLINI
FRONTON

Medallas - Platería
Trofeos - Creaciones

TALLERES PROPIOS

CANGALLO 1161, Bs. As.
T. E. 35 1282 - 0562

VARIOS

GUITARRAS QUE SON GUITARRAS!



ELECTRICAS

EQUIPO COMPLETO

guitarra amplificador
y funda.

\$750

MENSUALES
sin
anticipo
GUITARRAS
30
modelos

desde \$265
por mes



GRAN
SONORIDAD

90 años de experiencia

ANTIGUA CASA NUÑEZ

SARMIENTO 1573 - TEL. 46 7164

CASILLA PORTABLE "RELAMPAGO"

FACIL DE ARMAR.

Ideal para depósito, vi-
vero, garage, cuadrillas,
taller, fin de semana,
etcétera. Construida en
madera cepillada nacional.
Techo asfáltico
acanalado. Con 1 puer-
ta, 1 ventana. Sin piso.

3 x 3 m. Precio en fábrica \$ 11.500.-
Hay otros modelos. Env. al interior. Solic. catálogo

Av. CABILDO 4460-Bs. As.-T.E. 70-0803



HOTELES

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. 31-4992 al 85 y 31-4971 al 76

HOTEL TRES SARGENTOS

Departamentos con baño privado - Radio
Televisión - Teléfono - Aire acondicionado
Agua caliente - Agua helada
Calefacción.

TRES SARGENTOS 345 - T. E. 32-8081

ANUNCIE EN **AUTOCLUB**
SU EXCEPCIONAL TIRADA Y EL ALTO PODER ADQUISITIVO DE
SUS LECTORES SON UNA GARANTIA DE EXCELENTE RESULTADO.

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

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

PRINCE HOTEL

Todas las habitaciones con baño,
teléfono y calefacción

ARENALES 1627

Dirección telefónica: PRINCEHOTEL
T. E. 41-8004, 42-4853, 41-8275, 42-3546
y 60 internos.

GOLDEN HOME

Sesenta apartamentos con
baño privado y teléfono

POSADAS 1557 T. E. 42-3471/6
BUENOS AIRES

EN BUENOS AIRES:



ITALIA HOTEL ROMANELLI

UNICO CON GARAJE PROPIO

RECONQUISTA 647 - T. E. 32-6361

130 Habitaciones — 130 Baños privados — 130 Teléfonos

RESTAURANTE A LA CARTA

AIRE ACONDICIONADO

Dirección Telefónica ROMAHOTELES

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.

BRISTOL HOTEL

124 habitaciones con baño privado

CERRITO 284 y SARMIENTO
T. E. 35-5401, 09
BUENOS AIRES

VIAMONTE HOTEL

Dirección Telefónica "VIAMONTEL"

VIAMONTE 833 T. E. 31-5241/47
BUENOS AIRES

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: Sulpacha 39
A un paso de todo. T. E. 40-7021 al 26

VENADO TUERTO

EN VENADO TUERTO VISITE EL

HOTEL RIVIERA

70 MODERNAS HABITACIONES
CON BAÑO Y TELEFONO

AIRE ACONDICIONADO

GRAN RESTAURANT Y BAR

(Calefacción y refrigeración)

T. E. 1699 y 1700

ALVEAR esq. BELGRANO
VENADO TUERTO

SOLICITA EL A.C.A. LA URGENTE PAVIMENTACION DE UN CAMINO

En nota dirigida al señor presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Enrique J. Laiseca, el A.C.A. expresa su deseo en el sentido de que se aceleren en todo lo posible las obras de pavimentación del camino Tigre-Benavidez, para que sean salvados los problemas de tránsito existentes en la Ruta Nacional N° 197, particularmente en el tramo que se extiende entre estación Carupá (FCGBM) y General Pacheco.

En otra parte de la referida presentación, manifiesta el A.C.A. que "es permanente el justificado reclamo de nuestros socios y usuarios de la ruta mencionada, cuyos inconvenientes, que comienzan al traspasar el paso a nivel existente en la estación indicada —cuya remodelación se impone conforme sugerimos en nuestra anterior del 28 de diciembre último— continúan a escasa distancia, al cruzar el puente tendido sobre el río Reconquista, de condición inadecuada para el tránsito actual y además peligrosa, especialmente por su ubicación próxima a una curva cerrada".

A juicio del A.C.A., las dificultades se agudizan al carecerse de otras arterias próximas pavimentadas, que puedan tomar parte del gran caudal de vehículos que circula por la Ruta Nacional N° 197 en ese lugar, circunstancia que satura sus posibilidades a ciertas horas, y en especial los fines de semana y días feriados.



FUE PRESENTADO EN CHICAGO EL COCHE DEL FUTURO

Ha sido presentado por la Chrysler un nuevo automóvil, modelo Plymouth, denominado "coche del futuro".

El "coche del futuro" es utilizable como oficina rodante. Desde él es posible efectuar comunicaciones telefónicas; en pleno viaje, es posible dictar cartas y recibir informes y mensajes que quedan registrados en una cinta grabadora. Entretanto, los demás pasajeros pueden distraerse con música estereofónica, o con algún programa de radio o televisión. ¡Ah, y todo ello, mientras tomas refresco!

El nuevo vehículo ofrece también grandes facilidades para el conductor. El panel de instrumentos equivale a un cerebro mecánico. Consigna la velocidad, el consumo de combustible, cálculo del tiempo que demandará llegar a destino, posibilidades de cualquier falla del sistema eléctrico, etc.

También se ha tratado de evitar cualquier posibilidad de distracción para el conductor: por ejemplo, él no alcanza a visualizar el televisor, accesible a la visión de los demás pasajeros.

Entre la infinidad de detalles que caracterizan al revolucionario vehículo, cabe mencionar el techo, de vidrio flexible corredizo, poseedor de una virtud sumamente novedosa: su sensibilidad a la luz. Cuando hay exceso de luminosidad, se oscurece por sí solo en cuestión de segundos. Luego recobra su transparencia a medida que decrece la intensidad lumínica.

UN FORD ITALIANO EN NUEVA YORK

Este coche que aquí vemos es un Ford Mustang, creado en Italia por el conocido diseñador Bertone, de Turín, y transportado para su exhibición en Nueva York a bordo de un avión de Alitalia. Gran estabilidad, líneas aerodinámicas, dos ventanas retráctiles y un radiador especial para reducir el área frontal son algunas de sus principales innovaciones.



EL PUENTE ENTRE COLON Y PAYSANDU

La Asociación de Prensa y Cultura del Río Uruguay, cuyo representante en Buenos Aires es nuestro colaborador Julio A. Tavella, prosigue activamente las gestiones tendientes a promover la construcción del puente internacional proyectado entre la ciudad uruguaya de Paysandú y la argentina de Colón. Esta iniciativa ha surgido de un proyecto del técnico uruguayo Leonel Viera, cuyos antecedentes en esta especialidad le acreditan méritos singulares, entre ellos el de haber triunfado en un concurso internacional para construir el puente que unirá el Pentágono con la ciudad de Washington, a través del Río Potomac.

Como es lógico, la materialización de esta iniciativa, que interesa vivamente a los pobladores de nuestra Mesopotamia, obliga a considerar desde ya la planificación del transporte y del alojamiento y la combinación de servicios terrestres y fluviales, tarea en la que se halla empeñada, como queda dicho, la Asociación de Prensa y Cultura del Río Uruguay. La ilustración que aquí vemos nos muestra el aspecto general de lo que sería el puente flotante entre Colón y Paysandú. Tendría una extensión total de 750 metros, sin cimientos ni columnas, excepto cuatro que sostendrían el puente giratorio.

EJEMPLOS QUE VALE LA PENA DE TENER PRESENTE

He aquí algunas de las cifras que ilustran sobre la extensión de la red caminera en los Estados Unidos:

Clases de caminos	Extensión
Rurales	5.032.808 Kms
Urbanos	759.923 "
Interestadales:	
—Proyectados: 65.983 Kms	
Completados en 1964	30.609 "
Estadales	1.084.120 "
Locales (Condados, etc.)	3.754.412 "
Federales (Parques, reserva forestales, etc.)	194.275 "
Caminos con peaje (año 1964) ...	5.915 "
Caminos pavimentados	4.309.531 "
Caminos sin pavimentar o mejorados	1.483.200 "
Total (Pavimentados y sin pavimentar)	5.792.731 "

El estado de la Unión que posee una red más extensa de caminos es el de Texas, con 378.342 kilómetros; el Distrito de Columbia (ciudad Capital, Washington), tiene 1.982 kilómetros de caminos y en las islas Hawaii hay 5.094 kilómetros.



Finalmente, anotemos que los presupuestos de construcción y conservación de caminos en 1964 sumaron la cantidad de 12.958.000.000 de dólares. Los restantes datos más arriba indicados, salvo mención especial del año, corresponden a 1963.

CIFRAS IMPRESIONANTES

El número total de los automotores registrados en los Estados Unidos alcanza a 82.747.881, de cuya cifra 9.104.462 pertenecen al estado de California.

El número de licencias de conductor extendidas por las autoridades pertinentes en todo el país, alcanza a 93.811.383, es decir, casi exactamente la mitad de la población de los Estados Unidos.

EDUCACION DE...

(Viene de la pag. 77)

Por ello, también en el plano técnico científico se está tratando de aumentar las condiciones de seguridad de los vehículos mismos, de modo que se pueda reducir los efectos de los accidentes viales.

Una de las más grandes sociedades de seguros de los Estados Unidos, la Liberty Mutual Insurance Company de Boston, en Massachusetts, ha hecho construir un automóvil en el que se han adoptado innovaciones que, en caso de choques, reducen la posibilidad de graves heridas para las personas que estuviesen a bordo.

El ingeniero jefe de la nombrada compañía, Frank Crandell, es el autor de un proyecto de la máquina especial experimental, que ha denominado *Survival Car II* (coche para sobrevivir). Este vehículo fue precedido por otro, también proyectado por cuenta de la Liberty Mutual Insurance Co. en colaboración con los laboratorios aeronáuticos Cornell. En el primer auto *super seguro*, que se construyó en 1957, fueron adoptadas innovaciones revolucionarias para la seguridad del conductor, además de ser dotado de una carrocería de confección especial; el nuevo coche *Survival Car II* fue construido especialmente para demostrar la posibilidad de introducir modificaciones bastante simples que, sin embargo, aumentan la seguridad de los pasajeros en los automóviles ordinarios producidos en serie.

Los proyectos de ambos automóviles mencionados se basan sobre estudios efectuados desde ocho años atrás por la antes nombrada compañía de seguros, de lo que se desprende que es posible evitar o disminuir en forma considerable las lesiones de los automovilistas en el caso de colisión de vehículos, si los ocupantes tienen la posibilidad de quedar firmes en sus respectivos asientos en el momento del choque.

En el nuevo vehículo *super seguro* fueron introducidas 24 características especiales. La más insólita está representada por el empleo de asientos individuales, de respaldo alto, en lugar del asiento único anterior. Esta especie de asientos, provistos de correas o cinchas para la espalda o la cintura, no se desplazan absolutamente en el caso de choques entre dos vehículos que marchan a 45 kilómetros por hora en sentido opuesto. Los asientos quedan inermes aun en el caso de choques laterales, contrariamente a lo que sucede con los asientos convencionales, que por lo general son removidos del piso en el caso de colisiones de alguna violencia. El volante es algo así como rectangular y está colocado de tal manera, que reduce considerablemente el peligro de producir heridas al conductor si éste choca contra el mismo. •

EN VIAJE

(Viene de la pag. 37)

que constituyen un alarde de arquitectura equilibrada y de línea estética impecable (principalmente a lo largo de los extensos paseos que terminan por desembocar o reunirse de algún modo en dirección a la excelente ruta a Barcelona); con sus parques y plazas y su maravillosa ciudad universitaria, y tantas y tantas obras más. No quiero hacer de estos apuntes, escritos al azar, una nota enciclopédica; pero la verdad es que, en este tema, no sé dónde detenerme.

Bien sé que alguien podrá recordarme lo que hace tiempo escribió el antiguo diputado a Cortes (seguramente otros lo dijeron también antes y después, y con razón por cierto), Zugazagoitia: que la única justificación que pueden encontrar los dictadores, y la buscan siempre desesperadamente, es la obra material, la pública que construyen o la privada que promueven; pero ésta es otra cara de la historia. Lo único que aquí quiero decir es que Madrid se está convirtiendo en una gran capital europea entre las grandes capitales de Europa.

Algunos rostros en el recuerdo

Podría citar muchos de los que han hecho placenteras mis horas madrileñas y, ante todo, el de una compatriota ya ilustre en nuestras letras, Noemí Vergara, quien, con su inteligente marido don Oscar Bietti —uno de los fundadores, creo, de "Nosotros"—, recorría a paso lento y con pupila abierta los caminos y senderos del solar antiguo, como si estuviese realizando una "peregrinación a las fuentes". Pero quiero dedicar especialmente unas palabras a un par de figuras —muy dispares, por lo demás—, que por motivos muy diversos me es grato recordar.

La primera es la de una auténtica personalidad en el agitado mundo artístico que pugna por marcar rumbos en la cinematografía española y europea. Es argentino. Hace muchos años que está prácticamente ausente de su patria, y no me corresponde juzgar los motivos. Pero ni en Madrid ni en España está solo; aparte del legítimo prestigio que ha conquistado con su obra y su talento, siempre puede encontrarse rodeado por artistas argentinos que conocen el encanto cordial de su amistad. Se llama Luis César Amadori. Creo que es el director de más fama y que más produce para la pantalla en España. En un restaurante, cuyas paredes destilan historia, pasamos con él una velada inolvidable.

* * *

Don Manuel del Rey es el propietario del "Corral de la Morería",

un colmado cuyo tabladorillo convoca a los madrileños más exigentes y a los extranjeros que aman la danza española o flamenca. Don Manuel, un hombre todavía joven, me dice orgullosamente que él conoce muy bien la Argentina, porque pasó varios años en "ese hermoso país". Dice esto con cierto énfasis no exento de melancolía. Y sonríe al agregar: "Espero que no me falte tiempo para volver a verlo". Es un elogio implícito que me hace feliz.

Sobre el tablador del "Corral de la Morería" vi bailar a Lucero Tena. Es verdaderamente un lucero en su arte. Vale la pena de correrse allá para gozar con la belleza plástica y el inigualable ritmo de su baile. Piensa venir pronto a Buenos Aires con su "ballet". Parece que le están preparando una temporada en el Colón. Ojalá sea cierto.

* * *

Nos despedimos de Madrid. A las cuatro y media de la tarde, en un "Caravelle" de Alitalia, salimos para Roma. Allá volveremos a encontrarnos con estas páginas. •

S. O. S. DEL RIO...

(Viene de la pag. 123)

aprox.), en grandes bajantes se constató que había 26 pies de profundidad, estimando que normalmente hay más de 28 pies. Una milla al sur de Recalada se tiene normalmente más de 29 pies; por excepción y en gran bajante hay 29 pies. En Rada La Plata, los prácticos calculan dónde deben detener el buque en función de la profundidad de acuerdo con la enfilación del malecón, lo que es muy ingenioso. Así a 5 millas de él largan las anclas los buques de 30 pies, a 4 los de 29, etc. El canal Río Santiago está dragado en su eje y se procura mantenerlo a 25 pies de profundidad.

He escuchado con particular atención lo que se comentaba sobre el caso de los buques de la flota petrolera conocida como "de Onassis", que normalmente entran con 32 y 33 pies de calado, pero "iban dragando barro hasta Rada La Plata". No mucho tiempo después se constató que el roce con el fondo había erosionado marcadamente la infraestructura de los buques, por lo que se decidió, y es lo que se hace ahora, que todas las embarcaciones de la flota debían hacer la recalada en Isla Flores, donde se alijaría hasta 25, 26 ó 27 pies. Con esto los buques no tienen inconvenientes mayores, fuera de la pérdida de tiempo, no "tocan" más el barro y los problemas se reducen a las bajantes extraordinarias.

Salvo el peligro de los cascos a pique, los buques que calan menos de 21 pies no tienen inconvenientes en navegar fuera del eje del canal y aún hay otros que navegan fuera de los canales. •

AUTO-GRAMA LITERARIO

Instrucciones: Basado en las referencias llene en primer lugar los casilleros del cuadro B; traslade luego las letras encontradas a las ubicaciones correspondientes del cuadro A. En éste se leerá, una vez completado, el párrafo de una obra cuyo autor y título aparecerán en la primera columna vertical del cuadro B.

Referencias: A) Virtud que resulta del sentimiento de nuestra baja. B) Que importa, considerable. C) Abogado y poeta argentino, anterior a la independencia. Ch). Que se asemeja al color del limón, del oro, etc. D) Acción y efecto de cambiar, de substituir una cosa, de volver a poner algo. E) Falta de discreción. F) Hueso de la espalda. G) Adornará con alhajas. H) Vejez,

edad senil. I) Arquitecto y escultor valenciano del siglo XVI. J) Voz que usa la Iglesia en señal de júbilo. K) Instrumento que sirve para recortar o taladrar. L) Caudillo enterriano. M) Bebida desapacible. N) Muy joven. Ñ) Que está debajo de tierra. O) Soldado que peleaba con arcos. P) Una de las más importantes cadenas de radioemisoras de Estados Unidos Q.) Terrible, espantoso, horrendo. R) Estación del año. S) Pez marino de carne muy apreciada. T) Planta de hermosas flores, cuyo cocimiento se usa en medicina. U) Empujón que se da con el cuerpo. V) Que galantea. W) Poblado de árboles.

(La solución en el próximo número.)

SOLUCION DEL AUTO - GRAMA LITERARIO del número anterior

CUADRO B: A) Lupa. B) Orquídea. C) Piedra. CH) Edipo. D) Desquite. E) Esqueleto. F) Velloz. G) Empleados. H) Guayaquil. I) Ateneo. J) Filigrana. K) Unesco. L) Ejecuciones. M) Negus. N) Totem. Ñ) Eyacuación. O) Ochavas. P) Vosgos. Q) Emergentes. R) Jade. S) Ustedes. T) Níquel. U) Ayudantes.

CUADRO A: "Estar puedes confiado / que sin castigo no queden. / El triste suceso ha sido / tal que admirado me tiene, / y que vaya luego un juez / que lo averigüe conviene, / y castigue a los culpables / para ejemplo de las gentes. (Lope de Vega: Fuenteovejuna).

CUADRO B

A		146	73	190	14	114	142	48													
B	4	54	151	39	31	120	108	77	104	165											
C	41	78	162	144	98	192	102	117													
CH	13	132	204	153	89	93	107	168	127	189	129										
D	23	159	58	3	100	27	179	66	123	85											
E	31	18	164	101	176	11	61	200	65	111	118	70									
F	9	90	180	122	177	6	182	56													
G	19	157	145	76	201	84	35	46													
H	88	97	103	115	52	86	138	20													
I	2	202	10	36	62	135	92	116	71												
J	161	25	15	82	95	1	126														
K	125	74	136	50	141	69	96	163	149	152											
L	155	80	184	42	173	139	172														
M	22	38	156	133	72	16	183														
N	87	195	44	191	124	106	21														
Ñ	143	167	79	112	37	130	190	40	109	57	49										
O	17	181	154	185	32	137	134														
P	28	203	68																		
Q	29	174	34	4	186	47	197	99													
R	5	8	131	75	170																
S	171	198	51	147	91	169															
T	33	30	119	166	187	7	57														
U	175	43	55	60	94	83	193	63													
V	160	53	158	178	188	59	121	148	199	105	45										
W	64	194	128	150	26	140	110	113													

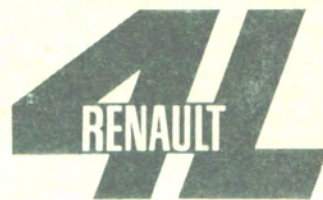
CUADRO A

1	J	2	I	3	D	4	Q	5	R	6	F	7	T	8	R	9	F	10	I	11	E	12	A	13	CH	14	A	15	J	16	M	17	D	18	E	19	O								
20	H	N		22	M	23	D	24	B	25	J	26	W	27	D	28	P	29	Q	30	T	31	B	32	O	33	T	34	Q	35	Q	36	I	37	H	38	M	39	B						
40	R	41	C	42	L	43	U	44	N	45	V	46	Q	47	Q	48	A	49	N			50	K	51	S			52	N	53	V	54	B	55	U	56	F		57	N	58	D	59	V	
60	U	61	E	62	I		63	U	64	W	65	E	66	D	67	T		68	P	69	K	70	E			71	I	72	M		73	A	74	K	75	R	76	Q	77	B	78	C			
	79	N	80	L	81	E	82	J	83	U	84	G	85	D	86	M	87	N	88	H	89	CH	90	F	91	S		92	I	93	CH		94	U	95	J	96	K	97	H	98	O			
99	Q		100	D	101	E	102	C	103	H	104	B	105	V		106	N	107	CH	108	B	109	N	110	W	111	E	112	N	113	W		114	A	115	H	116	I		117	C				
118	E	119	T	120	B	121	V		122	M	123	D	124	N		125	K	126	J	127	CH			128	W	129	CH	130	R	131	R	132	CH	133	M	134	O	135	I		136	K			
137	O	138	H	139	L	140	W	141	K	142	A		143	N	144	C	145	G	146	A	147	B	148	V	149	K	150	W		151	B	152	K	153	CH	154	O	155	L	156	M				
157	G	158	V	159	D	160	V	161	J	162	C	163	K		164	E	165	B		166	T	167	N	168	CH	169	S	170	R	171	S		172	I	173	L	174	Q	175	U	176	H			
	177	F	178	V		179	D	180	F	181	O	182	F	183	M		184	L	185	O	186	Q			187	T	188	V	189	CH	190	R	191	N	192	C	193	U	194	W	195	M			
196	A	197	Q	198	B		199	V	200	E	201	G	202	I	203	P	204	CH																											

Correo Argentino Central (B)
Franqueo pagado
Concesión 4938
Tarifa reducida
Concesión 209

¿qué otro automóvil de su precio le asegura tan económicas vacaciones?

Asegúrese sus más felices y económicas vacaciones con el Renault 4 L, el automóvil que le ofrece más ventajas: cinco puertas, 33 HP reales, techo rígido, piso plano por dentro y por fuera, suspensión independiente en cada rueda a barras de torsión, asiento trasero desmontable, seguro para niños en las puertas traseras, rueda de auxilio aislada y **el más bajo precio final** por sus accesibles condiciones de compra y financiación. Por otra parte, más de 270 concesionarios le brindan service y repuestos legítimos donde esté o donde vaya.



PRODUCTO DE CALIDAD INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

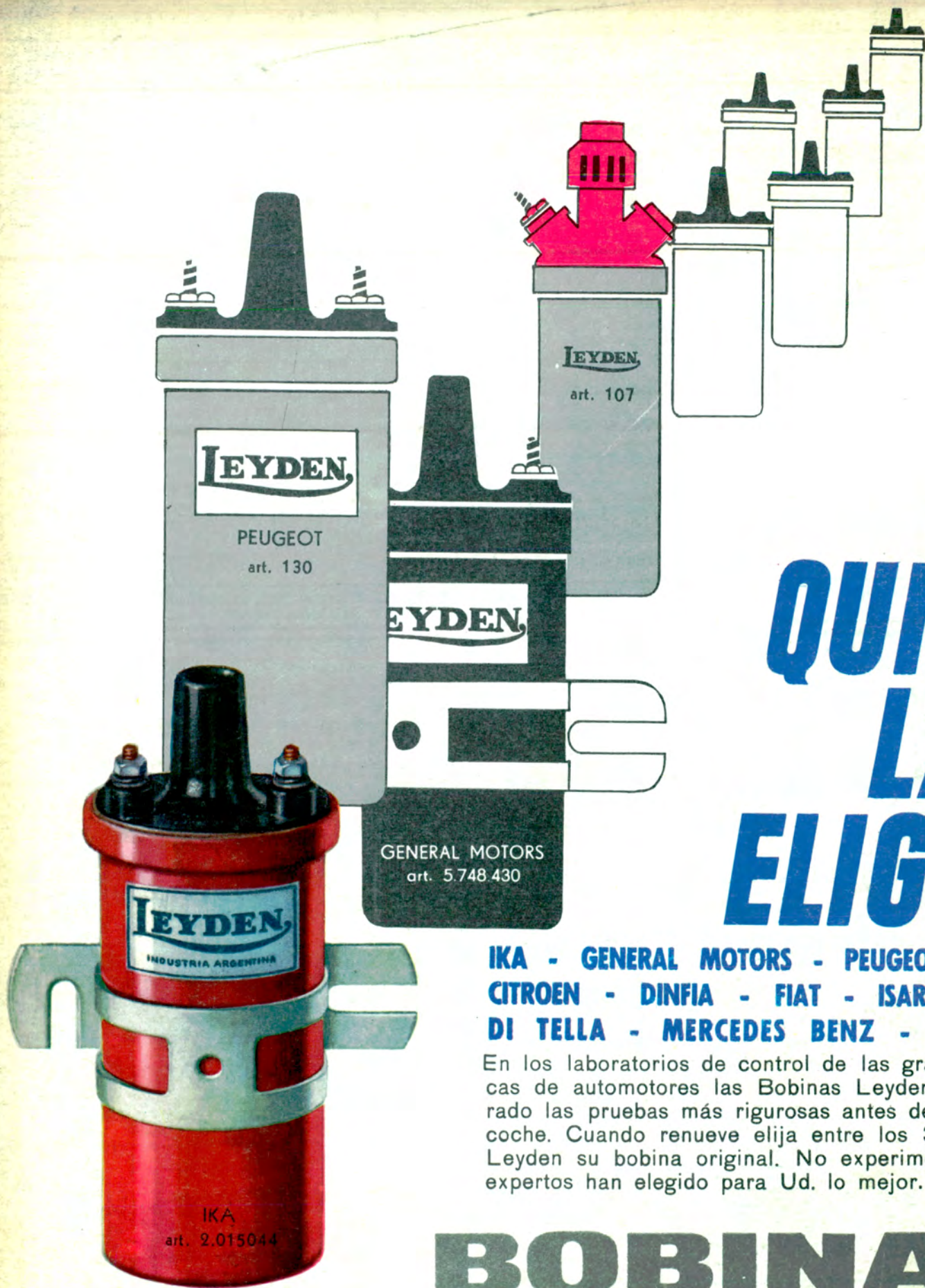


R4L

NUCLEO

Siga el rumbo del rombo
hasta el Concesionario de su
zona y solicite una
demostración de manejo!





**QUIEN
LAS
ELIGE?**

**IKA - GENERAL MOTORS - PEUGEOT - FORE
CITROEN - DINFIA - FIAT - ISARD - DKW
DI TELLA - MERCEDES BENZ - CHRYSLER**

En los laboratorios de control de las grandes fábricas de automotores las Bobinas Leyden han superado las pruebas más rigurosas antes de integrar su coche. Cuando renueve elija entre los 30 modelos Leyden su bobina original. No experimente; ya los expertos han elegido para Ud. lo mejor.

BOBINAS

LEYDEN

LEYDEN, la línea de encendido que eligen las fábricas de automotores.

Bobinas, reguladores, capacitores, distribuidores, faros.

LEYDEN ELECTROMECHANICA S.A.I.C. y F.