AUTO CLUB

AÑO V N° 23 - BUENOS AIRES - JUNIO - DE 1965

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

NUMERO ANIVERSARIO DEL A.C.A.

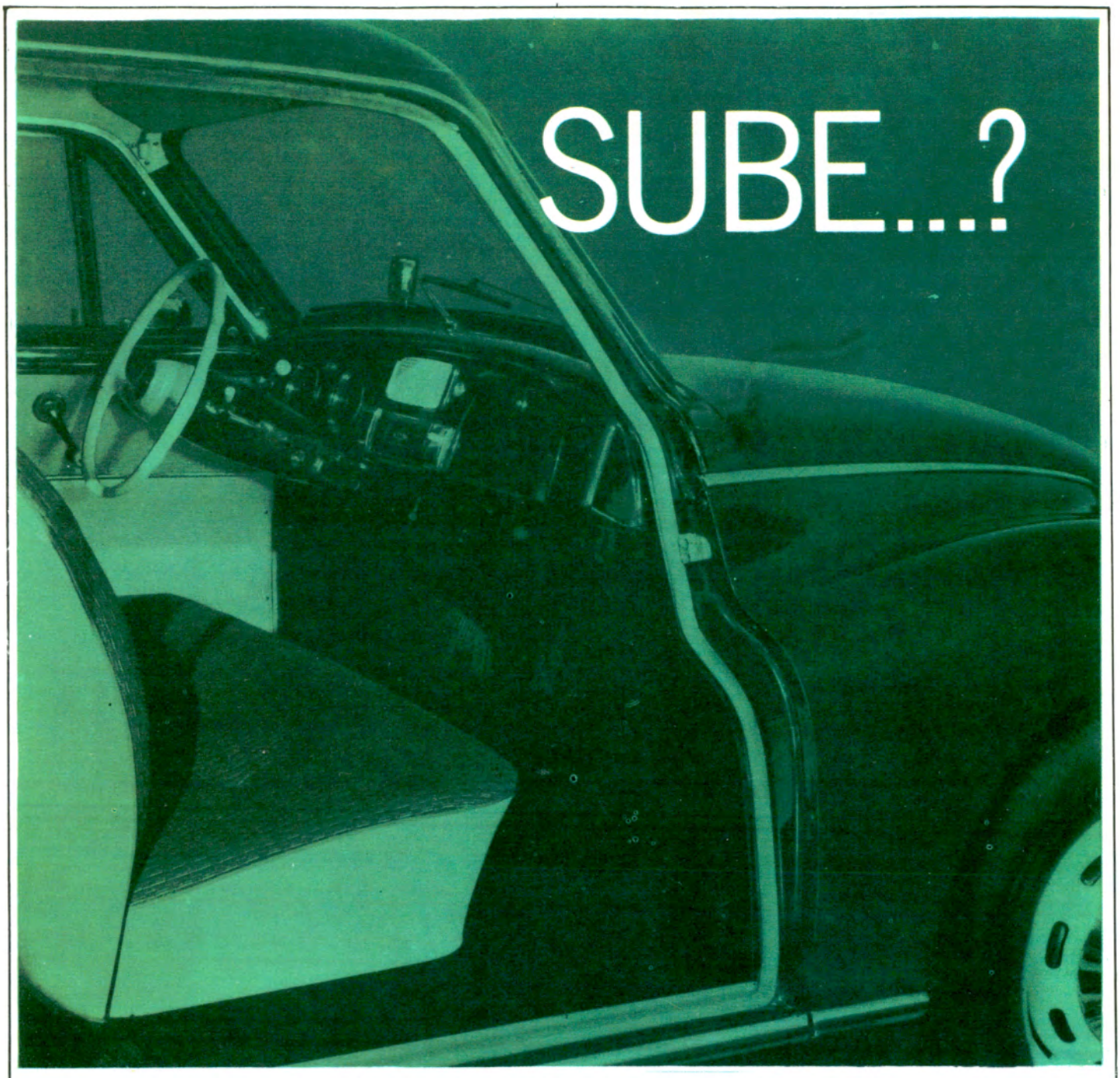


FEALDAD Y BELLEZA EN EL PAISAJE pag. 25

CAPILLAS E IGLESIAS DEL NORTE ARGENTINO pag. 35

UN ENTRERRIANO ILUSTRE pag. 45

AUTOCLUB N° 23 REVISTA EDITADA POR EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO $ 100.-



Pase. Póngase cómodo. Qué le parece el espacio que hay aquí adentro? Tome el volante... en cuanto usted arranque se dará cuenta de que me dejo manejar fácilmente. Presione el acelerador y compruebe mi extraordinario pique. Le gusta la velocidad, verdad? Conmigo puede darse el gusto. Usted y yo podemos ir lejos!... Y ... no hay problema, porque la sencillez mecánica y la potencia de mi motor me aseguran una gran resistencia. Anímese, yo respondo!

AUTO UNION

PRODUCIDO POR INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A. MIEMBRO DE ADEFA

Cuando los dos equipos de profesores en lenguas (cinco universitarios de los Estados Unidos y cinco de la Argentina) aceptaron preparar este curso, recibieron una instrucción precisa: que sea un método de hoy, elaborado pensando en los días que vivimos. Y así lo hicieron. Veamos porqué y cómo.

PASAPORTE AL INGLES
es un modernísimo curso de idioma en:

12 Discos del mejor polivinilo importado, con interesante contenido para que el suyo sea un aprendizaje ameno.
1 Libro de texto, explicativo, que incluye listas descriptivas de fonética y modismos.
1 Diccionario Inglés-Castellano y Castellano-Inglés, especialmente preparado para esta edición.

Será suyo en un estuche manuable, funcional y agradable que le permitirá conservarlo muchos años y llevarlo donde quiera que Ud. vaya.

PASAPORTE AL INGLES
es un revolucionario método de enseñanza porque:

- Su eficacia es comprobada y lo conducirá en breve tiempo al dominio del idioma.
- Su respaldo es el prestigio mundial de CBS-COLUMBIA.

Todo esto, que es realmente importante y seguro, Ud. lo puede conseguir ahora, excepcionalmente, al precio de sólo $ 3.300.— al contado. Si quiere concretar su compra puede hacerlo HOY con sólo remitirnos la TARJETA OFERTA ESPECIAL QUE ADJUNTAMOS, marcando en ella si lo hará al contado o en cuotas. La TARJETA OFERTA ESPECIAL le explica claramente cómo realizar la operación.

EL INGLES ENTRA PRIMERO POR EL OIDO

Sí; esto es viejo. Ocurre con todos los idiomas.
Y sin embargo, recién ahora surgen los sistemas que aplican esa verdad.

PASAPORTE AL INGLES se dirige primero a su oído, después a sus ojos.

Le ofrece dos imágenes que se grabarán en su mente sin cansarla: una auditiva y otra visual.

Porque es el más nuevo, el mejor y el más accesible, CBS-COLUMBIA se lo recomienda.

AHORA, EN IDIOMAS, SU PROFESOR PERSONAL ES UN DISCO

Porque para estudiar con el disco no debe alejarse de su domicilio; el "profesor" está en su casa y lo espera siempre.

Porque el disco se ajusta a las necesidades de esta época de ritmo acelerado, vertiginoso. Ya no basta un profesor particular; tendríamos que conseguir uno que pudiera acompañarnos en los fines de semana o durante los minutos que destinamos a la comida... Y eso es enormemente costoso.

Porque el disco no lo obliga a horarios fijos: usted lo usa en su tiempo libre, aunque fuera escaso.

Porque el disco no se impacienta: le repetirá la lección cuantas veces necesite.

Porque con el disco usted escucha el inglés bien hablado, algo tremendamente importante en cualquier idioma, pero mucho más en el caso particular del inglés. (Esto se lo confirmará cualquier entendido)

Porque, finalmente, una vez aprendido el inglés, con el disco usted puede seguir practicándolo siempre y evitar la pérdida de los conocimientos adquiridos.

¿POR QUE PASAPORTE AL INGLES ES, ENTRE TODOS LOS CURSOS POR DISCOS, SU MEJOR PROFESOR?

Porque con él aprenderá inglés de pronunciación americana, de uso preponderante en el mundo de los negocios, el arte, la industria y el turismo.

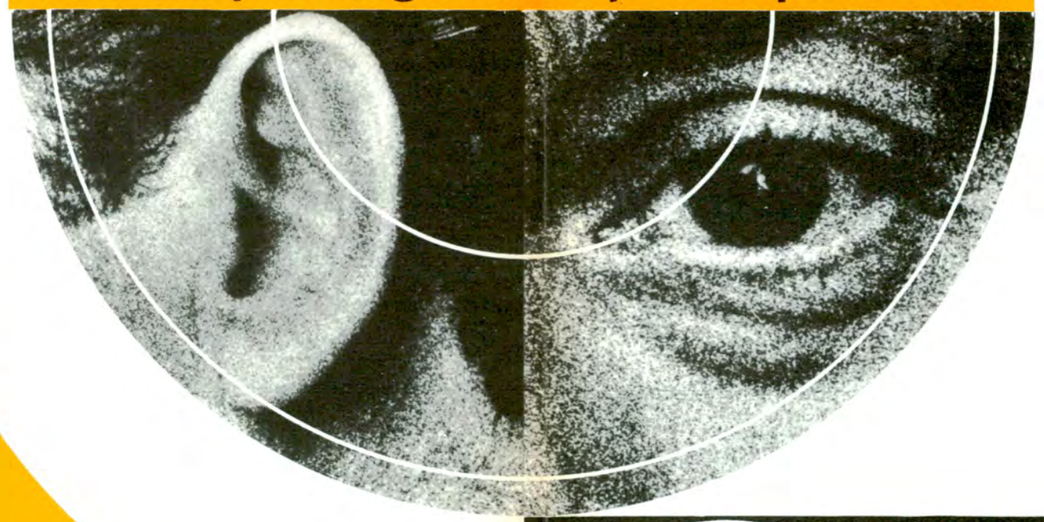
Porque en los 12 discos están grabadas distintas voces, femeninas y masculinas, para que usted —mientras aprende— vaya acostumbrando su oído a futuras conversaciones con mujeres y hombres.

Porque en los 12 discos le hablarán personas de distinta condición social: usted las escuchará como si realmente estuviera con ellas. "Charlará" con el chófer de un taxi, entre el rumor del motor y el bullicio de la calle; se sentirá "discutiendo" en el hall de un teatro; "irá" de compras o "visitará" lugares famosos.

Porque a través de los 12 discos, las frases son dichas primero en forma muy pausada, para una total y fácil comprensión, y luego repetidas rápidamente y con el énfasis propio de una conversación corriente. Así usted entrenará su oído a todo tipo de diálogo.

Porque es CBS-COLUMBIA quien le asegura éxito en su conquista del inglés. Y lo puede hacer por su competencia, capacidad y reconocida seriedad en todo el mundo.

Recuerde que ningún idioma plantea tantas dificultades como el inglés para entenderlo escuchando. PASAPORTE AL INGLES no sólo le permitirá aprender a leerlo y escribirlo; hará posible que usted sepa escucharlo entendiendo. Por eso decimos que el inglés entra primero por el oído.



AHORA SI PODRA TRIUNFAR USTED

Con un esfuerzo mínimo. Y gozando de todas las comodidades de su hogar. Porque PASAPORTE AL INGLES estará siempre allí, con usted. En poco tiempo el inglés será una conquista suya. Porque será patrimonio suyo un idioma que ofrece mejores perspectivas económicas y grandes satisfacciones de orden personal. (Piense que podrá entender películas sin recurrir a los textos sobreimpresos, o comprender la letra de una canción, o escuchar radios extranjeras, o leer ediciones originales, etc.).
La adopción de nuestro método de enseñanza es una elección segura: lo llevará, sin lugar a dudas, al triunfo completo y rápido. Porque PASAPORTE AL INGLES le ofrece un capital inestimable: aumentar su conocimientos y ampliar en forma singular su horizonte, **ahora.**

NO PIERDA TIEMPO. **HOY MISMO** REMITANOS LA TARJETA OFERTA ESPECIAL QUE ADJUNTAMOS. INDIQUE SU PLAN DE PAGO (puede abonar hasta en 5 cuotas), FIRMELA Y ECHELA AL BUZON. No necesita franqueo. Si lo prefiere puede pasar personalmente por nuestras oficinas, en la calle Charcas 1353, Capital (T. E. 44-6874).

No demore su respuesta. Disponemos de un número limitado de cursos, los que gracias a especiales arreglos con CBS Internacional podemos ofrecer a precio tan reducido. Los incesantes aumentos en los costos de la materia prima impedirán que podamos repetir esta oferta una vez agotado el actual stock.



sus ojos y sus oídos lo llevarán al fácil dominio del idioma inglés

HAGANOS LLEGAR ESTE VALIOSO CERTIFICADO OFERTA ESPECIAL HOY MISMO

Nosotros le entregaremos el curso inmediatamente UD. ABONA AL RECIBIRLO

Este valioso Certificado Oferta Especial le permite adquirir el FABULOSO PASAPORTE AL INGLES, moderno curso de idioma compuesto por doce discos del mejor polivinilo importado, 1 libro de texto explicativo y un diccionario bilingüe, presentado en funcional estuche por solo $ 3.300.— Este es el precio para pago al contado. Pero si Ud. lo prefiere puede abonar en cómodas cuotas mensuales, de la siguiente manera:
Un primer pago de $ 945.— que incluyen $ 70.— para gastos de envío, que Ud. efectuará al recibir el curso en su domicilio, y tres cuotas mensuales de $ 875.— cada una.

GUARDE ESTE TALON PARA SU CONTROL

A PRUEBA POR 48 HORAS: Ud. tiene derecho al examen del curso hasta un máximo de 48 horas. Si no le satisface deberá devolverlo y le reintegraremos el importe pagado.

CORTE AQUI

PASAPORTE AL INGLES
CERTIFICADO OFERTA ESPECIAL

Háganos llegar su pedido HOY MISMO. Aproveche las excepcionales condiciones que le ofrecemos para poseer el FABULOSO "PASAPORTE AL INGLES". Proceda de la siguiente manera:

1 - Marque el cuadrito correspondiente al tipo de plan de pago elegido y firme en el lugar indicado.
2 - Corte por la línea de puntos y échelo al buzón. NO NECESITA FRANQUEO. Si lo desea puede traerlo personalmente a nuestras oficinas, Charcas 1353, Buenos Aires.
3 - Guarde el talón de la izquierda para su control y recordatorio de las obligaciones asumidas.

RUEGO A UDS. ME ENVIEN

El curso de idioma PASAPORTE AL INGLES, compuesto por 12 discos, 1 libro de texto explicativo y el diccionario bilingüe, en su estuche funcional.

☐ DESEO PAGAR AL CONTADO. Envíenme el curso. Al recibirlo me comprometo a pagar $ 3.370.— suma que incluye $ 70.— para gastos de envío.

☐ ABONARE EL CURSO EN CUOTAS. En el momento de recibirlo me comprometo a pagar la suma de $ 945.— importe que incluye $ 70.— para gastos de envío. El saldo lo abonaré en tres cuotas mensuales iguales de $ 875.— cada una.

Nombre y apellido .....

Calle ..... Nº .....

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

Socio A. C. A. Nº .....

..... Sírvase firmar aquí

..... Si Ud. es menor de edad, su padre —o tutor— debe firmar aquí.

DISCOS CBS COLUMBIA - DEPARTAMENTO PRODUCTOS ESPECIALES - CHARCAS 1353, BS. AS. T. E. 44-6874

CONQUISTE FACILMENTE EL DOMINIO DE UN IDIOMA DIFICIL

el departamento de productos especiales de
CBS - COLUMBIA
ha preparado para usted

EL FABULOSO

PASAPORTE AL INGLES

INFORMESE EN EL INTERIOR

ENTERESE DE LAS VENTAJAS QUE OBTENDRA ENVIANDO ESTE CERTIFICADO ESPECIAL

PERMISO Nº 29
RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO
SERA PAGADO
POR EL DESTINATARIO

Al
Departamento Productos Especiales de
DISCOS CBS S.A.I.C.F.

Apartado Especial Nº 196
BUENOS AIRES

PRODUCTOS ESPECIALES CBS
Un Servicio de Discos CBS



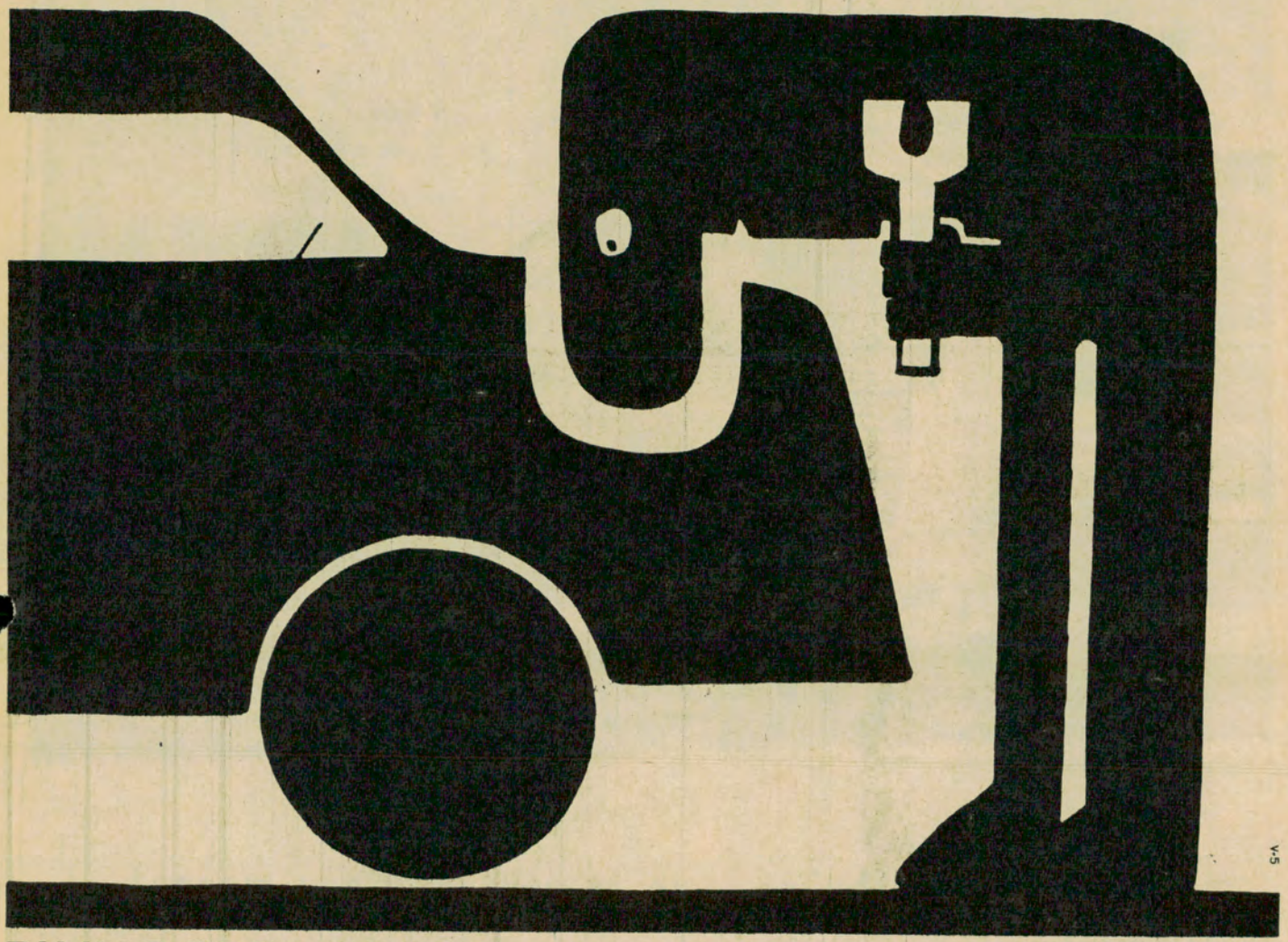
LA CIUDAD DE PARANA

Sobre la alta barranca de la margen izquierda del río Paraná y rodeada por hermosos paisajes se levanta la ciudad de Paraná. Se destaca por su coqueta apariencia y sus bien cuidadas plazas y avenidas. Sobresale por su importancia el parque Urquiza, construido aprovechando las formas caprichosas de las barrancas con sus bien trazados jardines y espaciosos caminos de acceso. Todo ello rodeado por un interesante y florido conjunto de chalets que otorgan un mayor atractivo a esta vistosa zona residencial. En medio del parque se encuentra la monumental estatua ecuestre del vencedor de Caseros, obra del escultor español Querol.

La ciudad, que recibe en forma permanente una corriente turística de considerable volumen, ofrece comodidades que hacen placentera la visita a la histórica ciudad, cuya catedral impresiona por su arquitectura y magnificencia interior.

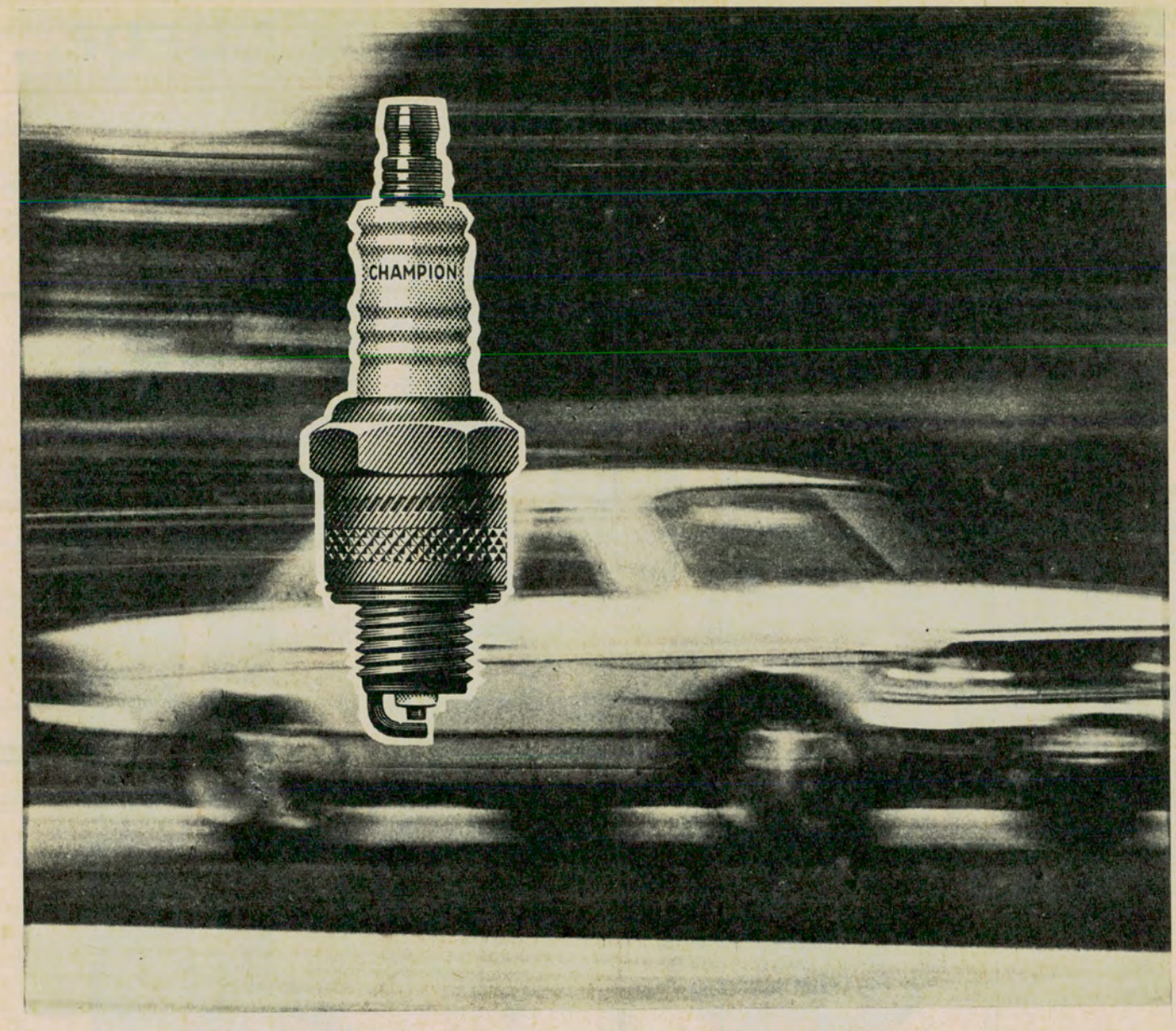
El Automóvil Club Argentino cuenta en pleno centro de la ciudad con una importante estación de servicio, con modernas instalaciones y presta toda clase de comodidades a sus asociados y viajeros. Posee también el Automóvil Club Argentino, anexo a la estación de servicio, un amplio salón destinado a conferencias y actos culturales y un restaurante muy concurrido.

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 PIRELLI PARA AUTOMOTORES



Cuando cambie bujías... no se conforme con menos!

Cualquiera sea la marca de su vehículo, hay una Bujía Champion especialmente diseñada para brindarle máximo rendimiento a su motor: más potencia, arranque más rápido, menor desgaste y más economía.

EXIJA SIEMPRE

BUJIAS

CHAMPION

Tabla de Especificaciones

AUTOMOVILES NACIONALES

AUTOAR - Ver el motor que corresponde	
BORGWARD	L-85 ó L-87 Y
CHEVROLET 400	UN-12 Y
CISITALIA	L-7
CITROEN 2 CV	H-88 ó L-92 Y
DE CARLO todos los modelos	N-3
DI TELLA todos los modelos	N-5
D. K. W. 1000	K-13
ESTANCIERA	J-8
FIAT rosca corta	H-88 ó L-92 Y
rosca larga	N-9 Y
FORD FALCON	F-14 Y
GRACIELA	K-13
GOLIATH-HANSA	L-85 ó L-87 Y
HEINKEL	L-85 ó L-87 Y
ISARD 1204	N-9 Y
ISARD 700	L-85 ó L-87 Y
ISARD 300 y 400	K-13
JEEP	J-8
KAISER: Bergantín - Carabela	J-8
N. S. U. PRINZ	N-5
PEUGEOT 403/404 - rosca corta	H-88 ó L-92 Y
rosca larga	UN-12 Y
RAMBLER todos los modelos	H-10
RENAULT todos los modelos	L-7 ó L-87 Y
SIMCA	H-88 ó L-92 Y
VALIANT	N-14 Y

CAMIONES Y PICK-UPS

ARGENTA	N-5
AUTOAR - Ver el motor que corresponde	
BEDFORD	UJ-8 ó J-8
CHEVROLET Rosca corta	UJ-8 ó J-8
Rosca larga	N-6
CITROEN	H-88 ó L-92 Y
DE SOTO D 100 y D 400 Rosca corta	J-7
Rosca larga	N-6
D. K. W.	K-13
DODGE D 100 y D 400 Rosca corta	J-7
Rosca larga	N-6
FARGO D 100 y D 400 Rosca corta	J-7
Rosca larga	N-6
FORD F 100, 350, 500/600	860
Servicio Pesado	F-10
IKA Todos los modelos	J-8
STUDEBAKER	H-14 Y

Para las unidades importadas, consulte la tabla completa de Bujías Champion.

Escuche todos los lunes a las 20.30 hs. "Bujías Champion y el Mundo de Autos y Volantes" por LR3 Radio Belgrano y su cadena de emisoras del Interior.



Camino a Chile, cerca de Polcarevdas, a 3.000 m. de altura.

Usted, su Ford y el camino difícil.
Usted —como todos los que viajan en Ford
por todas las rutas del país—
va tranquilo, sabiendo que la tradicional
seguridad Ford funciona en cada
elemento de su unidad. Esa seguridad
hecha de potencia, fortaleza y precisión.
Para Ford, su seguridad está primero.

Ford

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

Más de medio siglo en la Argentina

CENTRO DE CALIDAD PARA PRODUCTOS DE CALIDAD

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores

D'ALVIA Hijos

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



D'Alvia Hijos

CAJAS FUERTES

MUEBLES DE ACERO

"COMPRANDO CALIDAD NO HAY EQUIVOCACION"

CANGALLO 462 - TELEFONO 33-9649 - BUENOS AIRES



P.V.I.

JUEGOS de SEGMENTOS
CINTAS de FRENO en ROLLO

FORROS de EMBRAGUE
BLOQUES para FRENOS

PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S.A.

Fabricado bajo licencia de Johns Manville - U.S.A.

HEMISUR

ESTO ES...

"FUTBOL DE PRIMERA"
RADIO RIVADAVIA



LS5

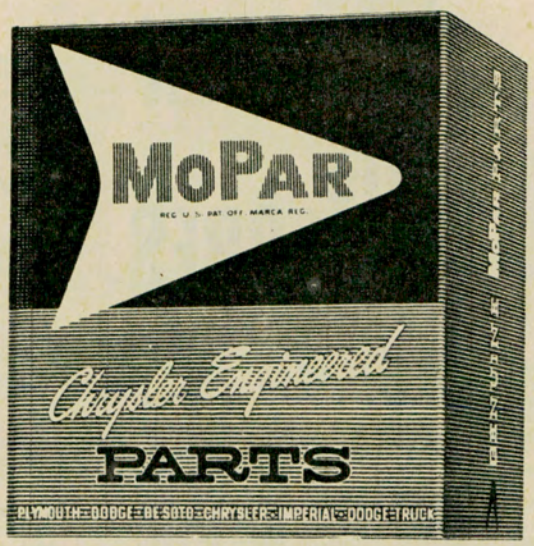
Escuche todos los domingos, el clásico de la jornada, a partir de las 14, 15 Hs. en la voz del "Relator de América"

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**





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 UDA. S.A. CHRYSLER ARGENTINA S.A.

Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.



NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

COLON, CENTRO TURISTICO

Señor Director:

Aprovechamos la oportunidad para hacerle llegar nuestras impresiones respecto a la nota aparecida en la edición extra de la revista a su digno cargo.

Nos permitimos expresarle que nos desconcertó un poco la crónica del señor Martínez en lo que a nuestra ciudad respecta. Se la menciona como un lugar de paso, de escasa importancia, donde pareciera no existir ningún hotel. Nuestra casa se encuentra adherida a esa Institución desde hace varios años, habiendo además otros hoteles de segunda categoría, donde también se procura ofrecer al señor pasajero el máximo de comodidad de acuerdo a las posibilidades de dichos establecimientos.

Aparte eso, y ajeno a todo interés comercial, nos hacemos un deber poner en relieve que, además de la belleza placentera de nuestros palmares, la naturaleza se ha prodigado en magníficos lugares, que son un deleite para la vista, y de una paz y sosiego que se apodera del espíritu de quien los visita, además de que nuestras playas tienen el privilegio de ser unas de las mejores del Litoral.

Le dirijo estas líneas en carácter de simple aclaración, y me complazco en saludarlo atentamente.

RAMONA S. DE LOPEZ
Colón (Entre Ríos)

N. de la R.: Señora, tiene usted toda la razón: el colaborador de AUTOCLUB no ha rendido a la bella ciudad de Colón el homenaje que merece. Nos complacemos en destacarlo y también lo reconoce el señor Horacio Martínez, autor de la nota. Y gracias por llamar la atención de los lectores de AUTOCLUB sobre los atractivos de Colón como valioso centro de interés turístico.

ACLARACION OPORTUNA

Señor Director:

Deseo aprovechar esta carta para hacerle llegar mis felicitaciones por el magnífico número 17 de AUTOCLUB, acorde con la importancia que para el automovilismo argentino tienen los sesenta años de vida del A.C.A. Pero como la perfección no es cosa de este mundo, he observado algún error, cuya rectificación considero de interés para quienes deben recorrer nuestras rutas.

En el artículo titulado "La primera ruta de los conquistadores", que lleva como subtítulo "Pronto iremos de Buenos Aires a Asunción por camino pavimentado", páginas 94 y 96, se dice que los primeros 711 km son pavimentados, hasta poco más allá de Jobson (Vera), y luego se agrega que después de cruzar Jobson, se encuentran algunos tramos pavimentados, cuyos detalles da. Más adelante se informa que a partir de Basail, ya en el Chaco, comienza la peor parte del camino.

Todas esas son noticias muy atrasadas. La ruta 11, que el gobierno del general Agustín P. Justo había llevado hasta San Justo, allá por 1936, quedó ahí veinte años. En los últimos años del peronismo, se la hizo avanzar algo, hasta Calchaquí, y durante la Revolución Libertadora, se avanzó hasta Reconquista, 115 km más. Actualmente, la parte pavimentada y librada al servicio público, pasa unos 60 km de Reconquista; de allí hasta el Paralelo 28 (límite entre Santa Fe y el Chaco), se está trabajando en forma muy activa, y se calcula que para este verano estará terminado todo ese tramo de unos 100 km de extensión. En el paralelo 28, poco antes de Basail, se toma nuevamente el pavimento hasta Resistencia, en una extensión de 70 km. En resumen, desde Buenos Aires, hay 850 km de pavimento ininterrumpido, 100 km de terraplén en construcción y 70 km de asfalto hasta Resistencia.

El cruce de San Justo no se hace en la forma indicada por el autor del artículo; así era cuando el pavimento terminaba ahí; pero desde 1953 ó 1954, el tramo de hormigón armado (Santa Fe - San Justo) se continúa con el tramo asfaltado que lo prolonga hacia el norte, bordeando a la ciudad de San Justo. En cuanto al cruce de Resistencia que se indica, no es tal; es la entrada a la ciudad; si se quiere cruzar en forma directa, se marchará sencillamente siempre al frente, sin entrar por la Ruta 16, y dejando Resistencia a la derecha. En una palabra, a partir de Santa Fe hacia el norte, la Ruta 11 bordea todas las poblaciones y no se debe efectuar desvío alguno, excepto cuando se desee entrar a alguna de ellas.

En el esquema de ruta que acompaña al artículo comentado, están, sin embargo, correctamente señalados los tramos con pavimento terminado.

Creo que las observaciones que formulo más arriba pueden ser de utilidad, y por eso se las hago llegar, para mayor tranquilidad de posibles viajeros. Faltaría agregar que, en caso de lluvia, se puede llegar sin tropiezos a Resistencia desviando en Reconquista hacia el Este hasta Puerto Reconquista, que dista unos 8 ó 10 km; allí se toma la balsa que lleva al puerto de Goya, que demora casi cuatro horas y poco más de tres cuando va aguas abajo (de Goya a Puerto Reconquista); del puerto de Goya a la ciudad de Goya hay unos kilómetros de camino de arena, transitable en todo tiempo, y en la ciudad comienza un camino afirmado que lleva directamente a Corrientes; ahí se vuelve a tomar balsa, que en 35 ó 40 minutos nos deja en Barranqueras, ligada por pavimento con Resistencia: 8 km hasta el centro.

Dr. ENRIQUE VITON SORIANO
Socio Nº 118.568
Samuhu (Chaco)

EL CAMPAMENTO DE MAR DE AJO

Señor Director:

Agradezco profundamente la atención y diligencia con que se ocuparon de un problema mío las personas encargadas de la Sección Recreos y Campamentos del A.C.A., permitiéndome sugerirles que sería conveniente se aclarara a todos los encargados de Camping y Campamentos, cuáles son los coches que realmente pueden entrar, pues en el reglamento está confusa la explicación.

Con respecto al Campamento de Mar de Ajó en sí, también me permito sugerirles que haría falta un poco de luz en los caminos principales, pues la única existente es en el camino de entrada hasta la casa del encargado. Asimismo, creo que sería conveniente, y muy bien aceptado por todos los socios, que se instalaran algunos juegos para niños, pues son muy numerosas las familias con criaturas que no tienen ningún elemento de recreación para las horas de ocio.

Dejo para lo último un llamado a la comprensión y buenas costumbres de los Sres. y Sras. socios para que traten de cuidar y conservar en buenas condiciones de aseo y prolijidad los baños, pues esto redunda en beneficio de todos los socios, recordando que el A.C.A. trata de superar, año a año, las condiciones de los campamentos.

ARON REITMAN
Socio Nº 139.705
Camarones 2235
Buenos Aires

N. de la R.: Las sugestiones son muy interesantes; seguramente, serán tenidas en cuenta por la Comisión de Recreos y Campamentos y la administración del A.C.A. Y por los señores socios, en cuanto les concierne.

LA VIDA EN JUEGO

Señor Director:

Cuando muchas mañanas me ubico en uno de los bancos que dan a la gran Avenida del Libertador y veo la velocidad con que pasan los autos, me pregunto: ¿Todos estarán apurados? ¿Todos tendrán una cita importante? ¿Todos salieron tarde?—, ¿O será que el correr contagia? Ya que no es posible que ninguno tenga reloj. Están como en una vorágine; y de pronto, chirridos de frenos. Se ha cortado el tráfico. Es como si un dique invisible los contuviera. Entre los que andan a pie hay gente que sin ser ancianos no pueden apurarse en cada cruce.

El sábado pasado, por TV, dijo un gran corredor, maestro del volante: "Al que le gusta la velocidad debe hacerlo anotándose en competencias automovilísticas, pero nunca corriendo por la ciudad, ya que ésta es para andar y no para correr". La conclusión es simple y clara. El que corre en las calles, donde se debe correr, es un inconsciente. Lo mismo lo es el que conduce ebrio o con sueño, ya que cuando se maneja un automóvil se está realizando un trabajo muy serio por sí y por sus semejantes. ¡Es la vida la que está en juego!

B. M. VENEZIANI
Socio Nº 68.589
Capital Federal

PARA LOS RENAULT 4L

Señor Director:

Bajo el título: "Para los que tienen 4L" escribe el Sr. Ricardo Lima, de Córdoba, un detalle interesante para la comodidad del inflado de la rueda de auxilio. Lo lamentable es que ésta, ubicada en ese lugar, no ofrece seguridad, pues con una simple palanca puede sustraerse con facilidad. Aconsejo llevarla dentro del coche.

Para los que tienen 4L, de las partidas de coches entregados por IKA a sus concesionarios durante 1964, éstos no llevan la luz roja indicadora de la temperatura del aceite y lo más grave de todo es que tampoco tienen filtro de aceite, a pesar de los buenos consejos del manual del coche para su conservación. Ello habla de falta de responsabilidad, al lanzar al mercado coches en esas condiciones con gravísimos perjuicios para la vida útil del motor.

PABLO ZAPPONI
Socio Nº 242.497
Junín 1015
Buenos Aires

UN ELOGIO

Señor Director:

Me siento complacido por la lectura de AUTOCLUB. La encuentro amena, instructiva y hasta de formación, por la variedad y consistencia del material empleado en su contenido.

Y nuevamente me siento impulsado a expresarle, con mi más sincera modestia, mis felicitaciones por las publicaciones efectuadas hasta la fecha y desearle el mayor de los éxitos en el destino de esta publicación, haciendo votos por su ventura personal, ya que, como a mí, a muchos otros debe depararle estos momentos de sana y agradable lectura, y que tanta falta hace en nuestra querida patria.

HECTOR REBASTI
Bulnes Nº 671
Buenos Aires

INVITAMOS al autor de las notas tituladas "La quebrada del río Guachipas" y "A San Antonio de los Cobres por la Quebrada del Toro" a ponerse en comunicación con la Secretaría General de AUTOCLUB.

UN RALLY Y LA CONSAGRACION DE UN JOVEN VALOR

GRAN TRIUNFO DEL 1500 GRAN CLASE

Diez meses después de comprar su FIAT 1500 Gran Clase en la Concesionaria "Antonio Sergi S.A." de Angel Gallardo 1100, Capital, Rodolfo Carballo inició el IV RALLY "LAGOS DEL SUR". Néstor Lecuenis, su navegante, ajustaba serenamente los instrumentos de control, sentado a su derecha.

El rally a Bariloche es tan difícil como el Gran Premio, opina Carballo, a pocas horas de su consagración como vencedor en la categoría "B" de la competencia y segundo en la general a poquísimos puntos del primero.

Los 2.000 km —severo examen para Carballo, Lecuenis y el 1500 Gran Clase cubiertos en tres etapas, estuvieron salpicados de exigentes pruebas capaces de desarmar a cualquier auto... y a cualquier conductor.

Mantener 90 km por hora de promedio durante largos trechos y con ruta abierta, es más difícil de lo que esta cifra sugiere. Los tramos de velocidad libre, que lógicamente para el que va más rápido, exigen severamente al motor, sino hasta los frenos, componen la sinfonía. De pronto, un control; el auto se detiene y parte instantes después, a toda velocidad. Se controla su aceleración sobre un kilómetro y, como el mejor tiempo se bonifica con cero puntos, todos los pilotos procuran establecerlo. Finalmente las pruebas en circuito, verdaderas carreras.

Como es un Rally

El IV Rally "Lagos del Sur", que organizó y fiscalizó el Club Argentino de Regularidad, se largó simultáneamente desde varios puntos de la República, tal cual se hace en el Rally de Montecarlo, probablemente



Rodolfo Carballo



El 1500 Gran Clase, frente a la sede de "Antonio Sergi S. A."

la más tradicional de estas pruebas. En realidad, la competencia argentina no envidia ni en dimensiones ni en dificultades a las europeas. Como el de Montecarlo, o el "Sol de Medianoche", o el "Rally Safari" de Africa, nuestro Rally "Lagos del Sur" incluye veloces tramos de buen pavimento, polvorientas rutas de llanuras, escabrosos senderos de montaña, etc.

Pero la topografía determina sólo una parte de las torturas a que son sometidos hombres y máquinas. Hay pruebas de aceleración, de maniobrabilidad, de frenado, de velocidad máxima y hasta se ganan o pierden puntos según funcionen los sistemas de luces, limpiaparabrisas, etc.

Se larga de noche y se corre en trayectos extensos con polvo, lluvia, barro, niebla, como venga.

El 1500 GRAN CLASE

Las excelentes relaciones de caja y las características del motor del FIAT 1500 Gran Clase permiten un control preciso de la velocidad prevista y, en caso necesario, lo convierten en un verdadero coche de carrera, como bien lo mostró en el último año.

El Fiat de Carballo soportó la prueba sin preparación especial. Sólo plexiglass para proteger el parabrisas y blindaje del cárter, porque, claro... las piedras pueden causar alguna molestia. En todo lo demás completó el Rally tal cual salió de la línea de montaje.

Carballo elogió el automóvil sin retaceos: desde su notable estabilidad, hasta la nobleza de su motor, pasando por cada detalle de las partes mecánicas, la eficiencia de sus controles y la imprescindible comodidad de quien debe conducir durante 2.000 km. Todo importa cuando 10 segundos de error cuestan un punto en contra.

Varios amigos de Carballo, se interesaron en la compra de un Fiat 1500 Gran Clase por las grandes cualidades del coche, más aún si se tiene en cuenta que en la ruda prueba, sólo hubo que reponerle un fusible y un neumático.

Antonio Sergi

También en esta oportunidad hubo un padrino: Don Antonio Sergi. El dinámico Concesionario de FIAT ARGENTINA brindó todo su entusiasmo y su extraordinaria experiencia al joven conductor del 1500 Gran Clase. Nos confirma Sergi que el coche no tuvo otra preparación que la señalada. "Aquí hubo brillantez en la conducción, entusiasmo en todo el mundo y formidable calidad FIAT".

Carballo —prosigue— extravió el camino a mitad de carrera, perdiendo valiosos puntos, que recuperó luego gracias a su habilidad y a la aptitud de su coche.

Venció en la "cuesta cronometrada" y en la "aceleración sobre 1.000 metros", consideradas dos de las pruebas más dificultosas y lo hizo en franca confrontación con máquinas nacionales y extranjeras de todo tipo.

Sólo por escasos puntos no logró el primer puesto en la clasificación general; pero Carballo —sigue Antonio Sergi— se ha comprometido diciendo: ¡El año que viene gano la general!

Los 22 años de Carballo, su capacidad excepcional y su entusiasmo le otorgan títulos para decirlo. En la Concesionaria Antonio Sergi S.A. desean que ese éxito se repita y que mejore aún más su performance así como la de muchos jóvenes entusiastas que con su FIAT 1500 se preparan para futuras competencias.



"Baterías que duran"

Este slogan usted lo habrá visto y oído muchas veces. Pero... ¿sabe por qué duran más las Baterías ATMA? Muy sencillo: porque son más frescas. Se lo explicamos brevemente. Las Baterías ATMA están **cargadas en seco,** y en el mismo momento en que se venden reciben el ácido electrolítico. Por eso son las únicas baterías que adquieren vida **cuando usted las compra** y entran a su servicio plenas de energía.
Además... son producidas por la mayor fábrica de Baterías de Sudamérica.

Baterías **ATM**

TIRADA
295.000
EJEMPLARES
PUBLICACION ADHERIDA AL INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULACIONES

AUTO CLUB

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

sumario

Nos escriben los lectores	8	
Editorial	12	La dirección
Humahuaca y Yavi en La Puna	14	Sara Facio y M. M. Briano
Londres, la ciudad portátil	18	Bernardo González Arrili
Bolivia, una magia americana	20	Luisa Valenzuela
Está en Europa el Dr. César C. Carman	23	
Fealdad y belleza en el paisaje	24	Juan Goyanarte
El Club, una invención admirable	26	Silvina Bullrich
En Cafayate hay un museo	30	Fernando H. Casullo
Capillas e iglesias del norte argentino	34	Paride Crevacuore
Venecia, bajo el signo de Desdémona	38	Ulyses Petit de Murat
En viaje	42	Manuel Goldstraj
Un entrerriano ilustre	45	Juan José de Urquiza
Nuevos autos en Nueva York	48	José M. Vidaurre
Las mensajerías de don Luis Moreno	50	E. F. Sánchez Zinny
Hablemos de Catamarca	54	Ricardo Zurita Sánchez
Cosquín, la de la plaza embrujada	56	Isolina B. de Psenda Re
La ruta de don Quijote	60	Teresa Romanet
Haga turismo con Autoclub	65	Gustavo A. Guerrero
Letra viva	80	Ulyses
Saigón, en Vietnam del Sur	82	Paulina Rosenvasser
Bosquejos de Toledo	86	Lydia O. Goldstraj
A once años de nuestra única victoria en Le Mans	92	Juan Carlos Valente
La vieja Nueva Orleans	94	Horacio Estol
Los descubridores de caminos	102	Juan Draghi Lucero
Santiago Santa	106	Horacio Martínez
Los comienzos de la colonización galesa	110	G. A. G.
Legionarios del espíritu	116	Haydée Jofre Barroso
Mensajeros de la libertad	120	Carlos Villafuerte
El rancho	124	Ernesto Díaz Villalba
Modas otoño-invierno 65	126	Susy Tafuni
Comentando música grabada	130	Disc-Driver
De aquí, de allá y de más allá	138	Juan Averiguador
Autoridades del A.C.A.	140	
Gibraltar hace 50 años	144	Eduardo Zamacois
Desde 1826 hay carreras de caballos en Buenos Aires	146	Jorge R. Cermesoni
Autoclub informa	150	El Repórter S
Radiografía del Chaco	154	Luis Govi
San Juan en verde y rojo	176	Silvana Roger

Fotografías de Jaime Giralt Font y J. C. Villegas

Ilustraciones de Villafañe, Olsina, Borobio y Alex

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:
Sr. Fortunato Valotta

AÑO V
Nº 23
Junio 1965
BUENOS AIRES

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

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-6061, interno 281; Secretaría de Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-9556. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.641. Distribuidores: Cap. Fed.: Nicolás Pelloza, Valle 273. Interior: SADYE S. A., México 625, Buenos Aires.

EDITORIAL

MIRANDO

nuestra portada



Desde el pequeño amarradero de Puerto Pañuelo, a orillas del lago Nahuel Huapí, vemos al fondo la masa rojiza y blanca del Hotel Llao-Llao. Las nieves del invierno ya inminente, pondrán un manto de suave blancura sobre el paisaje. Los turistas acudirán desde el exterior y los distintos puntos del país para participar en la tradicional Fiesta de las Nieves, punto de partida de la intensa temporada invernal que se avecina.

Foto cedida gentilmente por la Dirección General de Parques Nacionales.

DESPUES de cumplido el proceso previo ordenado por el Estatuto y el Reglamento Electoral del A.C.A., fueron renovados los cuerpos que rigen la Institución, parcialmente en el caso de la Comisión Directiva y totalmente la Asamblea de Delegados de los socios, la Comisión Fiscalizadora de Cuentas y el Tribunal de Honor.

Este proceso, por primera vez realizado bajo la vigencia del nuevo Estatuto, ha presentado, dentro de su absoluta regularidad y legitimidad formal y fundamental, algunas características novedosas. Pese al tenaz empeño de los dirigentes de la Asociación y en particular de su presidente, tampoco en esta oportunidad se inscribió en el Registro Electoral ninguna nueva agrupación de socios que intentase disputar el gobierno de la entidad a la que ha suministrado las autoridades de ésta en los últimos años, la llamada *"Lista Blanca-Renovación"*. Y también esta vez fue ésta la única agrupación que oficializó su nómina de candidatos, los que, de acuerdo con las prescripciones del Reglamento citado (arts. 43, 44 y concordantes) —que hemos publicado en estas páginas—, fueron proclamados para ocupar los cargos vacantes. Este acto marcó, precisamente, la característica novedosa a que nos hemos referido más arriba. Mediante esa decisión de la Junta Electoral, específicamente establecida en el Estatuto y Reglamento, fue innecesario cumplir todo el procedimiento preelectoral y el comicial mismo, que, dicho sea de paso, en la presente oportunidad habría significado una erogación a cargo de la tesorería del club de varios millones de pesos (franqueo, sobres, boletas para los votos, panfletos explicativos, etc., gastos previstos y exigidos por el Reglamento en circunstancias corrientes, es decir, en el caso de existir la competencia entre varias listas de candidatos), si se atiende a la tan numerosa nómina societaria del Automóvil Club Argentino.

Varias veces hemos mencionado en estos párrafos el Estatuto y el Reglamento Electoral y sus reformas. La última, que atañe y prevé la posibilidad concreta de situaciones como la que acabamos de comentar, dispone que, en el caso de no haber sido oficializada en los registros sino una sola lista de candidatos presentada por una sola agrupación, deberá prescindirse de una serie de actos que componen el proceso preelectoral y electoral propiamente dicho, por innecesarios e incondu-

ADELANTE

centes, debiendo la Junta Electoral proclamar simplemente los candidatos propuestos. La única razón que determinó esta reforma consiste en la respetable necesidad de ahorrar grandes e inútiles gastos, muchos millones, como hemos dicho, cuando tal eventualidad se presenta. Es lo que ha sucedido ahora.

•

Con la actual renovación de autoridades, el nuevo Estatuto entró en plena vigencia, porque pudo ser aplicado, no solamente en la vida y actividades corrientes de la Institución, sino también para cumplir aquella renovación. Consecuentemente, la que acaba de realizarse marca el comienzo de los plazos y términos establecidos en la nueva carta para el desempeño de las funciones directivas, criterio coincidente, por lo demás —salvo disposición expresa en contrario, que en el caso no existe—, con las normas del Código Civil que prohiben, como principio, el efecto retroactivo de las leyes.

Dentro de este criterio normal, moral y jurídico, pero también atendiendo a la necesidad práctica de mantener la cohesión funcional del equipo directivo que emprendió la tarea de impulsar a ritmo extraordinario el progreso y desarrollo del A.C.A., fueron reelegidos en la presente ocasión varios de los miembros de la Comisión Directiva renovada y de los restantes cuerpos superiores de la dirección. Será más hacedera así la ejecución de la política progresista, de expansión constructiva, que en estos años fue norma constante e invariable en la tarea de las autoridades de la Institución y que permitió literalmente multiplicar los servicios sociales, aumentar considerablemente el número de las estaciones propias, agregar más de un centenar de estaciones privadas que se adhirieron al plan del A.C.A., y acrecentar en forma impresionante la nómina societaria, que pasó de menos de 80.000 en 1958 a más de 280.000 en 1965.

El Automóvil Club Argentino avanza, así, sin pausa y casi nos atreveríamos a decir con prisa. Con prisa, sin perjuicio de la prudencia, porque el desarrollo del país y las exigencias y necesidades de los automovilistas y turistas, cuyo número ha crecido casi en progresión geométrica en el último lustro, imponen una política servicial dinámica, activa, coherente y expansiva a la vez. Hay que llevarla a cabo en términos de futuro, mirando adelante y anticipándose al porvenir, si se nos permite decirlo así, so pena de hallarse de pronto envueltos en la retaguardia de la columna nacional. La política de expansión material y servicial del Club debe apoyarse, sin duda alguna, sobre la experiencia y también sobre la realidad presente; pero debe realizarse a ritmo creciente, atendiendo las previsibles exigencias de los años que llegan, ya esbozadas a través de las circunstancias de la hora actual. •

LA DIRECCION

UN NUEVO ANIVERSARIO EN LA VIDA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

La aparición de este número de AUTOCLUB coincide, con escasa diferencia de días, con la fecha de un nuevo aniversario en la vida de la Institución que edita esta revista: el 11 de este mes de junio el Automóvil Club Argentino ha cumplido 61 años de existencia.

En nuestra edición extraordinaria del año último —junio de 1964, Nº 17 de AUTOCLUB—, hemos traído al recuerdo de nuestros lectores —del país, podríamos decir sin incurrir en pecado de vanidad—, la historia del desarrollo de esta asociación de bien público, de índole y carácter exclusivamente servicial y destinada a fomentar el automovilismo, en su faz deportiva tanto como en otros aspectos, y el turismo. Esta misión civilizadora y progresista ha sido la razón de su nacimiento y de su existencia. Toda su actividad y toda su potencia social están dirigidas a ese fin, y el procedimiento más eficaz y útil para alcanzarlo consiste, precisamente, en prestar servicios cada vez más amplios y perfectos a los automovilistas y los turistas. Esta es la única e invariable política del Automóvil Club Argentino.

Pocas palabras y sólo la mención de algunos hechos y realidades bastarán para exhibir la evidencia de que esa misión se está cumpliendo con éxito todos los días. El Automóvil Club Argentino se ha convertido, gracias particularmente a la obra realizada durante el último quinquenio, en la más grande, poderosa y prestigiosa institución y organización civil de la República y probablemente de toda la América latina. Cuenta en la actualidad con poco menos de 300.000 socios cotizantes, que apoyan y controlan su acción y empujan su marcha hacia adelante. Ha acrecentado en forma notable el número de sus Estaciones propias, —y otras nuevas están en construcción, inclusive en la Capital—, poblando la periferia del país con centros y fuentes serviciales sin los cuales ciertos caminos sólo serían caprichosas huellas trazadas sobre el desierto y esta acción directa se completó creando la categoría de estaciones adheridas al plan del Club, —de concesionarios de Y.P.F.—, que funcionan bajo el contralor de nuestra Institución y cuyo número ya excede holgadamente del centenar. El Club presta, pues, servicios diversos y especializados, auxilio, asesoramiento y estímulo a los automovilistas de toda la República, y por esta vía los convierte en turistas, induciéndoles a transitar por nuestras rutas, a frecuentar nuestros paisajes, a asomarse a las mil bellezas que atesora nuestro territorio. Cumple con su misión.

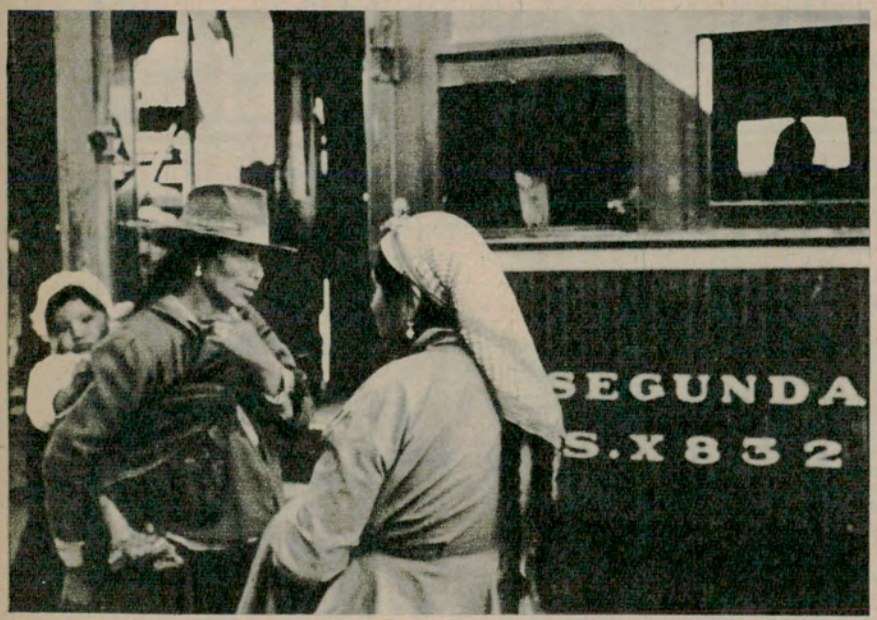
Incidentalmente, pero no sin subrayar la vital importancia que el hecho tiene para el progreso del país, queremos señalar la íntima asociación de fines y objetivos nacionales que se ha producido entre Yacimientos Petrolíferos Fiscales y el Automóvil Club Argentino, actuando cada uno en su esfera propia. Esta asociación ha hecho posible, cada vez más, que el Club extienda su obra, su eficacia y su radio de acción.

En pleno proceso de desarrollo, de crecimiento, de evolución y de intensificada utilidad, le encuentra este 61º aniversario. Los socios del Automóvil Club Argentino pueden sentirse justificadamente orgullosos de la Institución que han creado y que sostienen.

Dos notas sobre el Norte Argentino de

SARA FACIO Y
MARIA M. BRIANO

I. CIUDAD DE HUMAHUACA



Con su "changuito" a cuestas esta mujer humahuaqueña ha sido sorprendida por la cámara en la vieja estación ferroviaria.

DE todas las tribus que habitaron la quebrada: tilcaras, purmamarcas, yalas, gaypetes, churumatas, paypayas, etc., los omaguacas —instalados en las proximidades de la que es hoy ciudad de Humahuaca— dieron su nombre a toda la quebrada, tal vez porque era la tribu más numerosa, mejor organizada y de mayor prestigio entre sus congéneres.

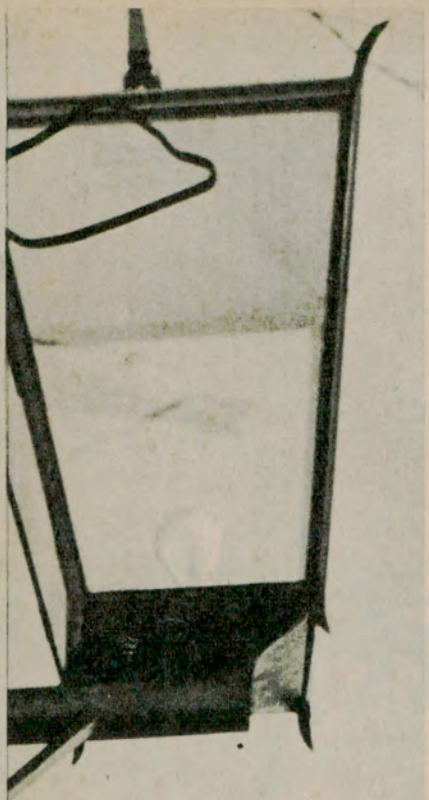
Según algunos estudiosos, omaguaca significa *"Cabeza que llora"*, otros sostienen que es *"Cabeza de Tesoro"* o *"Jefe Sagrado"*.

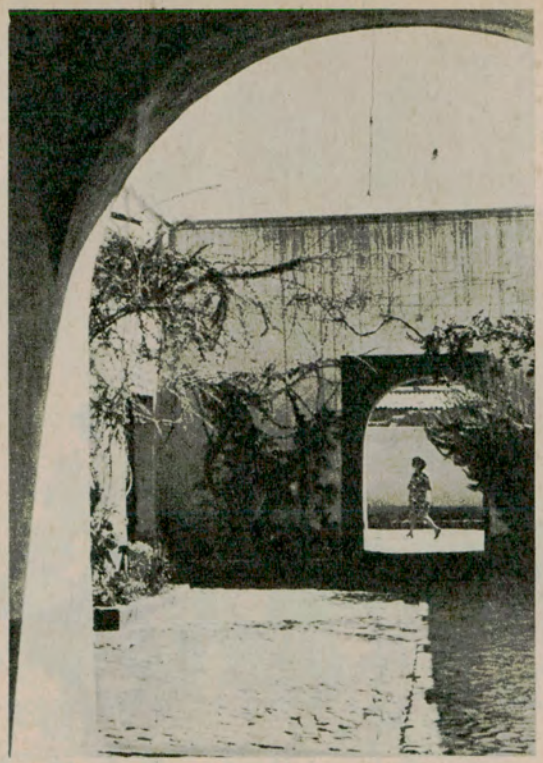
Sin ánimo de entrar en polémicas etimológicas, pensamos que al tratarse de una tribu poderosa, ella misma era la cabeza o el jefe sagrado de la región y para sus integrantes, que vieron su territorio invadido por la conquista española, esa cabeza lloraba su libertad y el señorío perdidos.

Para los guerreros españoles, en cambio, esa cabeza significaba un tesoro que bien podría ser el quimérico *Eldorado* por el cual dejaron muy lejos el suelo natal y se internaron en la agreste e inhóspita geografía del Nuevo Mundo.

Hoy todo es un recuerdo; la denominación, castellanizada, ubica en primer término a una majestuosa

El farol colonial, los caños de desagüe y la blanca pared ponen un marco adecuado al hombre que está solo y nada espera.





Vemos aquí el patio interior de una de las típicas construcciones que puede ver el turista en la silenciosa Humahuaca.



La blanca y restaurada catedral humahuaqueña oculta en parte el imponente monumento a la Independencia, que culmina la quebrada.

quebrada y a una pequeña y encantadora ciudad donde el tiempo parece detenido.

Humahuaca, ubicada a 2.939 metros de altura y a 132 kms. de Jujuy , es un conjunto de construcciones de adobe blanqueado en algunas partes, techo de paja, los hay de quincha, de suncho y en casi todos se utiliza la abundante madera de la región: el carbón; con este material se hacen puertas, corrales, techos, paredes que revisten gran originalidad.

Las callejuelas de Humahuaca, empedradas con gruesos adoquines, las esquinas sin ochava y en algunos casos con dos puertas que se abren sobre un solo eje, los faroles —que a pesar de ser eléctricos— conservan la impronta colonial, el bullicio de los vendedores de frutas y empanadas, el corretear de los chicos enfundados en pantalones de barracán, el ambiente todo es de honda sugestión.

Con enérgico ademán se yergue la figura de Tupac Amarú coronando el monumento a la Independencia, ejecutado por Soto Avedaño. Una amplia escalinata de piedra roja nos acerca a la colina de Santa Bárbara para admirar el homenaje del bronce a la gesta del Ejército Libertador.

Hacia la derecha y cerca del humilde cementerio, el mirador de adobe de Belgrano, actualmente reconstruido, recuerda al heroico militar y sus no menos dignos colaboradores.

Brilla desde lo alto la cúpula azul del Cabildo —edificado en estilo californano—, en el cual se halla ubicado el famoso reloj que al dar las doce del mediodía descubre una imagen articulada de San Francisco Solano, la cual —a los sones del Ave María— bendice a la multitud de collas y turistas que se congregan en la plaza.

La iglesia, hoy restaurada, ha perdido tal vez el misterio que otorga la pátina del tiempo; está dedicada a Nuestra Señora de la Candelaria y en su interior se pueden apreciar 12 lienzos ejecutados en el Cuzco por Marcos Sapaca en 1764 y que se dominan *"Los Profetas"*.

Los habitantes humahuaqueños tienen además su testigo que los ha pintado a través de los muchos años de residencia que lleva en la ciudad y es dable hallar en su estudio los retratos de muchos de ellos que hoy ya no existen: se trata de Francisco Ramoneda, quien prefirió el cielo azul de la puna y el siseante parlar de sus collas para su inspiración pictórica.

Cae la noche en los cerros; la débil iluminación de las calles invita al paseo nocturno bajo inmensas constelaciones estelares; una sombra se cruza a nuestro paso y saluda evasivamente; se oye a lo lejos el lamento de una quena y se presiente la alegría vital que estallará en toda la comarca en cuanto se acerquen los primeros días del muy renombrado carnaval humahuaqueño. •



Calles estrechas y blancas casas dan a Humahuaca una extraña fisonomía, en la que el forastero puede evocar el recuerdo de otros tiempos.



II. YAVI, EN LA PUNA

Una de las típicas construcciones existentes en Yaví, de muy precarias comodidades, con la chola que la habita.



YAVI, situada a 17 kilómetros hacia el Este de la Quiaca y a 3.300 metros de altura, no puede dejar de ser visitada. El paisaje entrevisto desde la ruta nos transporta a lo más hondo de la soledad puneña. Quedan lejos los cardones, los arroyuelos, las pocas manchas de color verde que nos daban una superficial impresión de fertilidad. Ahora es la puna, sus altiplanicies, sus majaditas de huidizas cabras, su monótono colorido cortado tal vez por la multicolor vestidura de alguna colla, sus cerros, algunos tan simétricos en altura y conformación geológica, que alguien los llamó los "ocho hermanos", y ellos están allí, imperturbables testigos de una desolación donde la nieve y el sol, el viento y el frío dictan sus leyes.

Al acercarnos al pueblo, desde una atalaya natural, tenemos la impresión cabal de su contexto. Hay agua en el arroyo cercano, también árboles y algunas pocas flores; hombres y caserío luchan por no confundirse con la tierra; esa tierra sedienta y yerma que los une en extraño mimetismo.

El reinado de los tonos ocres se quiebra ante la blanca y grácil capilla —joya del arte hispanoamericano— y fiel custodia de uno de los tesoros artíticos más notables del siglo XVII.

"*Advocata pecatorum Regina Angeloum A. A. 690 Mater Christi*" —la iglesia— declarada Monumento Histórico en 1941 —es, arquitectónicamente hablando, una fina muestra de lo que el indígena podía hacer bajo la guía de los expertos padres jesuitas. Su interior se ilumina a través de ventanas de alabastro que dejan filtrar muy suavemente los rayos del sol; el techo, el coro, el púlpito y el altar son un canto a la gloria del Señor, por sus tallas en madera, sus ángeles, profetas y símbolos eucarísticos, revestidos, en su mayoría, de oro. El arte colonial tiene su máxima expresión en las tallas de Yaví, y el pueblo todo, con íntimo orgullo, aprecia en todo su valor la calidad artística de sus antepasados.

Pero Yaví tiene algo más. Algo, que sin duda ningún habitante de una presurosa ciudad moderna imaginaría que existe en medio de la puna misteriosa. Es la biblioteca —fundada en 1911—, con el aporte de los libros que fueran del Marqués de Tojo y Campero y con las subvenciones nacionales y provinciales. Casi 5.000 volúmenes la componen, entre los que se encuentran tesoros inhallables, como el Don Quijote, ilustrado por Doré; obras del Tasso, archivos de los primeros tiempos de la conquista y, en otro orden, la Historia de la Nación Argentina, de Mitre; un completísimo diccionario enciclopédico y la colección de "*Galerías de Europa*".

¿Quiénes leen? ¿Cuántos socios



↑ Arrieros de magras tropillas desfilan por la Puna, a las puertas de la vieja Yaví.

El culto religioso de los habitantes de Yaví puede exteriorizarse en esta blanca iglesia de sencillas líneas arquitectónicas. ↓





Las cholas de primer plano, con sus típicos sombreros y vestimentas, forman un interesante primer plano para esta vista de la ciudad de Yaví. ←

Severo aspecto ofrece la biblioteca pública de Yaví, oasis de cultura en un extraño escenario de viejas tradiciones supersticiosas. ↓



tiene la biblioteca? Su encargada, doña Zenaida Cabana, nos habla con orgullo de sus lectores. Son los habitantes del humilde villorrio algunos estudiantes, otros empleados —unos 60 en total—, que visitan periódicamente la sala de lectura, pudiendo —luego de pagar una modesta suma mensual— retirar los textos a su domicilio. La sala de lectura de la Biblioteca Popular Bernardino Rivadavia, de Yaví, es amplia, iluminada y muy apropiada para los fines propuestos.

Capilla y biblioteca son orgullo de Yaví, y los ojos asombrados del visitante no terminan de conjugar ese afán cultural, con la pobreza vital del medio ambiente.

El Marqués que hemos mencionado, es un personaje legendario en la historia de Yaví; dueño de extensas tierras y grandes riquezas mineras, se plegó a la causa de la libertad, aun cuando su fe de nacimiento era española. Tomado prisionero por sus compatriotas, falleció mientras navegaba rumbo a España para ser juzgado, y cuentan que escondió su fabuloso tesoro en algún lugar de sus dominios; no son pocos los que lo han buscado, pero la puna no revela el secreto del gallardo Marqués de Yaví.

La vida del pueblo transcurre lentamente. En Semana Santa se rompe el silencio y las *"doctrinas"* recorren las calles catequizando. Todos los habitantes se vuelcan en la iglesia para expresar su fervor religioso, pero a la vez mezclan la liturgia cristiana con ancestrales ritos de su raza; danzas y alegría irrumpen al finalizar el Sábado Santo y como marco final de las festividades se reúnen en una feria donde intercambian productos por medio del trueque. •

LONDRES, CIUDAI

Fundada innúmeras veces, es ahora residencia sólo de viejos y niños

Por BERNARDO GONZALEZ ARRILI

Para Autoclub

EN el escudo de Londres campea un nogal, árbol de nobleza entera y sin fraudes. Los nacidos en Londres pudieron darse el lujo de comparar sus vidas con los árboles. Un árbol —un nogal— tiene cierto parecido con los hombres criados en lugares como éste, apeñuscado de leyendas y cercado de soledad. El fruto seco y sustancioso, cascarudo por de fuera, leñoso, de sabor escondido, recóndito, que no se da de pronto sino con lentitud, después de que lo majen y muelan de firme. Es fruto que tiene por momentos la terquedad exterior de los empacados y las bondades internas que los solazos de sus valles tuestan y sus vientos tenaces orean.

Londres —nos dice uno de sus hijos— es un pueblo que hace cuatro siglos espera.

¿Espera? ¿Qué? Posiblemente aquello mismo que esperaron los fenicios primero y los cartagineses después: que sus gobernantes dejaran de mirar con miopía. Siempre puede ocurrir que falte algún elemento indispensable, pero el principal escollo es la miopía. Y el segundo escollo, la espera. No hay que esperar. Un pueblo que espera está perdido. La demora desangra. Londres espera desde hace cuatro siglos. Es mucho esperar.

Acaso sea verdad lo aseverado, casualmente desde el otro Londres, por Bernard Shaw: la riqueza de las familias rurales está ligada estrechamente a sus prosperidades, y la única gente de campo que se ve en apuros es la que no se dedica a sus tareas...

Aquellos valles, en la historia, figuran como ricos, industriales, comerciantes, con verduras y frutas, con alfalfares, abundante de algodonales, en los que se producían lienzos y pabilo. Las velas de Potosí ardían con pabilos catamarqueños; no querían otro los altoperuanos; lo distinguían de los demás pabilos por el olor que despiden al apagarse las velas.

Ya no se tejen lienzos ni liencillos. Y, ¿para qué los pabilos?

Un chiste que no es

Un catamarqueño ocurrente, junto a su telar parado, al enterarse de que un viaje entre Buenos Aires y Nueva York puede cumplirse en diez horas de vuelo, nos ha dicho que, desde Belén a Londres, ellos gastan muchísimo menos tiempo aunque cumplan el viaje a pie.

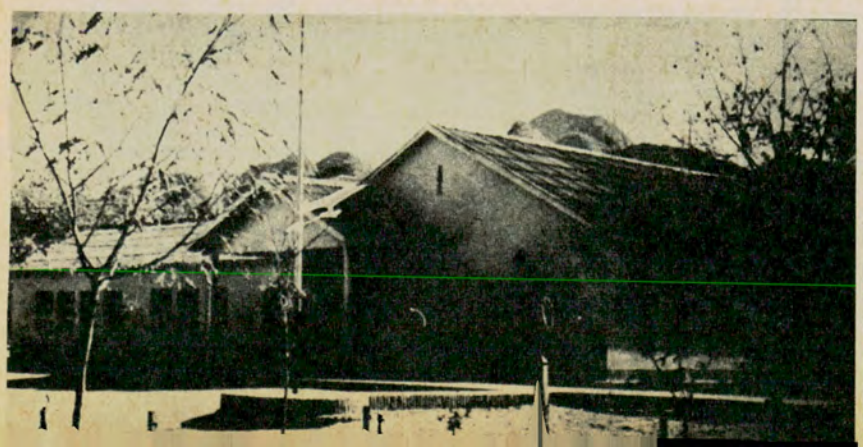
Habrá quien estime lo anotado como un chiste, pero no lo es. Si hubiera algo de humorada sería el llamar Londres a cierto pueblo perdido en tierras de Belén. Es una geografía desconcertante. Nació en el afán vanidoso de los "*conquistadores*" por cambiar las denominaciones aborígenes. Lo primero que procuraban era dar a las tierras que ellos "*descubrían*" el nombre de su lugar de origen o el del santo de su predilección, buscando ayudas celestiales. Alguna vez les daban sus propios apellidos, vanagloriosos de sus hazañas. Así el mapa del Nuevo Mundo se fue poblando de nombres viejos, gastados y sin significación: Castilla, Granada, La Rioja, Córdoba, Trujillo, Orán, y los dos mil del santoral y por añadidura, los dictados por la obsecuencia enfermiza y malenseñante: Mendoza, San Juan de Vera, Balboa...

Le atribuyen a Pérez de Zorita (Zurita) el apelativo anglosajón. Entre las primeras medidas que se conocen, tomadas por el denodado capitán, está la de cambiar el nombre a Tucumán: le colgó el de *Nueva Inglaterra*. Y luego, andando hacia el Oeste, más para la Cordillera, a otro lugar: *Londres*. Sería este Pérez de Zorita hombre que consideraba insuficiente la heroicidad para merecer ascensos. El homenaje a los reyes, según él, seguramente apresuraba el reparto de mercedes y aún el acrecentamiento de los títulos nobiliarios. Y la reina de aquellos días era de origen inglés. ¡De qué materia feble están hechos los héroes!

La ciudad que camina

Seis, siete, ocho veces fundóse la Ciudad de Londres. Los cronistas y los historiadores no llegan a ponerse de acuerdo. De esa manera, Londres es una ciudad que camina, cambia de lugar, se traslada. La han llamado doctamente "*la ciudad traslaticia*". Hay una fundada en 1558 cerca del río Quinmivil. Por allí mismo se sospecha la existencia de la otra creada cuatro años después. La segunda Londres se titula enteramente "*San Juan Bautista de la Ribera de Londres*". Pudo tener hasta tres ubicaciones: 1562, en el Valle de Conando; otra, sobre el río Joyango, cerca de la cuesta del mismo nombre y a orillas del salar Pipanaco; otra más sobre el río Famaytil o Belén, en las proximidades de la villa con el mismo nombre bíblico; una más sobre el río Andalgalá, también en el Valle de Conando. La tercera Londres, 1607, estuvo en lo que es hoy la Villa de Belén. No falta quien diga que en 1591 había sido trasladada a La Rioja. Puede así mismo que estuviera emplazada en Pomán. La cuarta Londres, 1612-1632, cabía en catorce carretas y fue a parar a La Rioja la Nueva; aparece quien sospecha que estuvo frente casi al lugar de la primera fundación, sobre el Quinmivil. La quinta Londres o el quinto

La escuela nacional número 89, que aquí vemos, es el recinto desde el que se imparte enseñanza a los niños de la Londres actual.



Este es el monolito levantado en la plaza de Londres en memoria de Juan Pérez de Zurita fundador de la primera Londres, en 1558.



PORTATIL

asiento, 1633, es la de Pomán, Valle de Palsipas. La sexta fundación se hizo en el Valle Viejo, sobre una posta entre Santiago y Tucumán en sus comunicaciones con La Rioja. Toma el nombre de Ciudad de San Fernando del Valle. Lo que puede entenderse entre la confusión de noticias anotadas, es que poseen los catamarqueños una curiosa ciudad portátil. Se mueve desde 1558. Como mantiene su apelativo, para entenderse las distinguen: Londres, que estuvo donde está; Londres, de Andalgalá; Londres, de Belén; Londres levantado sobre la derruida primera Londres; Londres de Pomán...

Naturalmente, si los lugares son varios, los fundadores son diversos: Gaspar Doncel; Alonso de la Rivera; Juan Núñez de Prado; Juan Pérez de Zorita; Juan Ramírez de Velasco. Y se nos quedará siempre algún Juan sin nombrar, de manera que puedan aparecer los que rectifiquen.

La inútil espera

Hay una referencia directa, nada menos que del famosísimo Jerónimo Luis de Cabrera, tratando de Londres de Pomán, —septiembre de 1633— que dice: *"...esto no tiene forma de población ni merece el nombre de coudad"*.

Habrá que suponer que la exclamación del ilustre Cabrera fue correctamente ajustada a la realidad.

Durante siglos se habló de la Ciudad de Londres en tierras de Catamarca. Debía de asignársele el título de aldea y mezquinarle el elogio. Londres está vacía. Quedan unos cuantos viejos como encargados de una sala cuna —sin sala y sin cunas— donde han olvidado cierto número de muchachos, que nadie sabe cómo habrán de criar. Los padres de los muchachos se han ido buscando qué hacer. Algunos de ellos se han marchado con sus mujeres, dejando la cría a los abuelos. Tal cual escribe una o dos veces; otros se olvidan de escribir. Desaparecen como si la tierra blancuzca de los caminos se los tragara. No regresan nunca. Es un drama —que se repite en cada rancho— hecho de silencio y de olvido. Nadie habla; nadie vuelve; nadie sabe. Quién puede imaginar de qué personajes y con qué acción acertaría un dramaturgo —aunque fuese de las nuevas hornadas—, a poner en escena este drama de Londres —el Londres de Catamarca— que espera, no se sabe qué, con sus viejos arrugados, endurecidos, terrosos, y sus chiquilines altos, flacos, desnutridos, junto a los surcos sin agua y los telares detenidos, porque los tejidos que de ellos lograba la habilidad de las tejedoras, las viejas que aún andan por allí, *"mano sobre mano"*, no se venden o se venden tan mal vendidas a los acaparadores que no recompensan el gasto de la lana y el tinte.

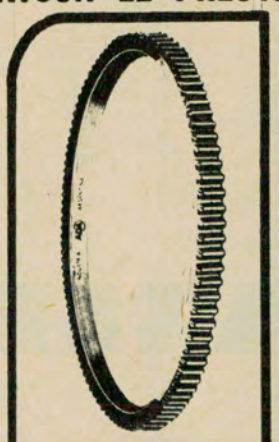
—*¡No pagan la pena, señor!*

Y la pena nuestra al contar estas cosas. •

Tres cruces se levantan en lo alto de la iglesia de Londres como expresión de la fe religiosa de sus habitantes.



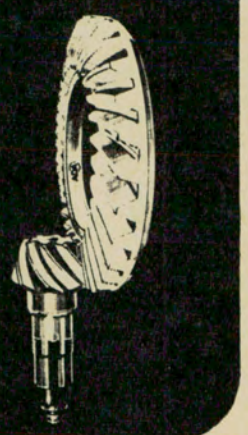
...CON EL PRESTIGIO DE LA MARCA



CORONA DE ARRANQUE

ADA INDUSTRIA ARGENTINA

PIÑON Y CORONA



...y también
COMPRESORES DE AIRE
AMORTIGUADORES
JUEGO PERNO Y BUJE PUNTA DE EJE
CADENAS DE DISTRIBUCION

UNICOS FABRICANTES
CASA STEWART S.A.
Comercial, Importadora e Industrial
TUCUMAN 3550 Tel. 86-2205 - 06 - 07

SI DE BANDERAS, TROFEOS, ESCARAPELAS, GALLARDETES, DISTINTIVOS PATRIOS o DEPORTIVOS SE TRATA...
LONGOBARDI
Bolívar 280, Bs. As. T. E. 33 - 2727 - 5118/9
LO TIENE...

BOLIVIA, UNA MAGIA AMERICANA

Como no puede olvidar su tradición, retorna a ella cada vez que puede

Por LUISA VALENZUELA

Para Autoclub

Fotografías de la autora



Lo espera en la calle,
como siempre.
Traen de las montañas
ese silencio tan suyo
y el colorido de
sus polleras.
Y de su antigua raza
aymará, el moderno
horror a las fotografías.





En pleno altiplano, sobre el lago Titicaca, una balsa de totora espera a su dueño, que saldrá a pescar de pie o acostado sobre esta embarcación sin fondo.



A la entrada de uno de los mercados de La Paz las mujeres han instalado sus puestos cubriéndolos con toldos blancos para protegerse del sol de altura.

EN La Quiaca el movimiento empieza justamente allí donde termina nuestro país. La ciudad en sí es una dormida ciudad de provincia que sólo se conmueve con alguna fiesta religiosa. Pero en la frontera, el puente internacional reúne toda la vida de esa perdida parte del mundo y las polleras estridentes de las cholas ponen una nota de color en el uniforme marrón del altiplano y del pueblo boliviano de Villazón, del otro lado de un río casi seco. Largas colas frente a las aduanas para realizar ese inofensivo contrabando hormiga que crea un intenso vaivén en el límite entre la Argentina y Bolivia.

Y es en Villazón, justamente, donde tomamos el tren que en 36 horas de paisajes lunares nos llevará a La Paz. El avión sólo sale de Buenos Aires o de Salta, las carreteras son muy malas; no se puede, por lo tanto, elegir otro medio de transporte...

Tupiza es, pues, el primer contacto verdadero con Bolivia, con sus pincanteras que sirven con la mano suculentos platos de pollo, arroz y chuño a los viajeros; con sus viejos changadores que se echan al suelo para cargar en sus espaldas los pesados bultos.

Y al día siguiente Oruro, con sus casas de adobe de varios pisos que trepan por la montaña como queriendo alcanzar las minas. Y este pueblo de hombres que pasan la mayor parte de su vida bajo tierra, es cuna de riquezas, de mitos y de leyendas. Hay una mina, por ejemplo, que tiene como tallada por el viento la silueta del diablo a la entrada del socavón. Cada mañana, un minero le pone un cigarrillo encendido en la boca: si el diablo no fuma, los hombres se negarán a entrar ese día en las galerías. El diablo parece ser el dueño y señor de Oruro; pero es un diablo alegre y colorido que se manifiesta en esas diabladas de máscaras brillantes y exageradas, de costosísimos trajes bordados que los mineros usan para bailar hasta la extenuación.

La Paz, esa gran feria

Todas las lentejuelas de las diabladas de Oruro se han volcado en la hoya de Choqueyapu, redondo valle a 3.700 metros de altura en el que está clavada La Paz. El tren llega desde El Alto, desde el marrón altiplano, y va circundando la ciudad al atardecer para descubrir, abajo, las redondas luces encendidas, y al frente, la fabulosa mole nevada del Illimani, la montaña de oro.

En el fondo de la hoya, el hervidero de esa vida hormigueante que tiene La Paz, tan diferente del nervioso ajetreo al que estamos acostumbrados los porteños; porque en La Paz hay cabida para todas las sorpresas.

La gente corre por las calles céntricas, y se apretuja en las angostas veredas; pero nada de agitarse, porque los transportes colectivos parecen ómnibus escolares y ninguna señora queda de a pie gracias a la caballerosidad paceña, y los taxis están al alcance de todos y en todos hay como una callada sonrisa, porque es como si la desesperación moderna todavía no los hubiera alcanzado. Por suerte.

Se reconoce a las elegantes por su andar erguido, siempre con las piernas un poco separadas por culpa de esas calles en pendiente, y por sus graciosos ponchitos bolivianos, muy rabones y que se usan con la punta hacia adelante. Las otras mujeres, las cholas que llegan desde las casas de adobe sin revoque que coronan El Alto, ésas no corren. Pasan el día acuclilladas en las veredas, en silencio, vendiendo toda clase de productos vendibles y que varían según el barrio. Sólo a mediodía hacen una pausa, para el almuerzo. Entonces cierran sus escuetos negocios cubriendo simplemente la mercadería con un corte de plástico, y se van con sus anchas



Un poco de coquetería nunca está de más. Por eso esta chola silenciosa peina los flecos de su poncho con una seca flor de cardo. →

●

Un poco alejada del centro de La Paz, más allá de las amplias avenidas y de los rascacielos, la calle Linares, más conocida como "la calle de los Brujos", donde se venden toda clase de ← gualichos.



polleras y sus lujosos sombreros de fieltro a comprarles milanesas, sopa caliente, o pincante de gallina a otra de ellas que se ha instalado en la esquina con su brasero y que cocina indiferente a los autos y a toda señal de civilización.

En realidad, la ciudad entera es un gran mercado, una romería, y sus viejos patios encierran puestos sobre los que están sentadas las mujeres para ofrecer al cliente frutos exóticos, o granos, o una gran variedad de comida altamente sazonada. Cada calle, también, tiene su vida propia, reserva su sorpresa. La calle Graneros, por ejemplo, tiene su mercado negro que figura en todas las guías de turismo, pintoresca feria donde sólo se venden productos de contrabando llegados del Perú. La calle Linares, menos abierta a la avidez turística, encierra lo que se conoce por el mercado de los brujos. Es otra forma de comercio negro en estas calles de salientes adoquines que trepan por la montaña. Allí las mujeres cuchichean en aymará, despreciando el castellano que no encierra magia alguna. Allí van los hechiceros y los curanderos para buscar sus hierbas de curación y conjuros —el alfeñique, la Koa, toda clase de yuyos—. Y también los elementos para armar las *"mesas blancas"* e invocar a la Pacha Mama, o para armar las *"mesas negras"* que han de acarrear el mal. Entre ese olor un poco fétido de los embriones de llama disecados que traen suerte a las casas nuevas, se encuentran uñitas de cerdo, lanitas de colores, tabletas de misterio y de conversación. Y también unas pequeñas parejas talladas en piedra que son talismanes de amor.

Talismanes y conjuros a pocos pasos de San Francisco, la fascinante iglesia de estilo mestizo, barrocamente tropical, que encierra en su atrio una fabulosa corte de los milagros formada por ciegos y pordioseros dispuestos a adivinar el porvenir por unos pocos bolivianos. Así en todas las iglesias de La Paz, iglesias de magníficos cuadros cuzqueños, con pisos de madera, con una eventual canilla por la que corre el agua bendita.

Es que estamos en una ciudad de descubrimientos, de tradición viva, donde cada balcón colonial es un asombro y algunas puertas, talladas con primitivo arte, vibran con esa americana e íntima belleza de lo religioso y lo pagano.

El alcalde de hoy y los otros alcaldes

A pocos kilómetros de La Paz la naturaleza y el hombre ofrecen vasto material para el asombro. En unas pocas horas se puede llegar a la selva tropical, pasando primero por las nieves eternas, o se puede ir a Tiawanacu, la cuna de la civilización preincaica con su fabulosa Puerta del Sol...

Pero sobre todo es necesario hacer la vital experiencia del lago Titicaca, pasar por esa primera sorpresa de descubrirlo tan azul y riente, después de haberlo imaginado lúgubre y desolado a través de las postales. En el Lago Menor, el más cercano a La Paz, flota la verde totora que es pasto para el ganado y material indispensable para fabricar las finas y características balsas sin fondo.

Y después de la inesperada arboleda de Huarina, del yacht club de Huatajata donde se pesca la trucha salmonada, llegamos al estrecho de Tiquina, que separa al Lago Menor de ese casi mar que es el Mayor. Hay que cruzar el estrecho, desde San Pablo hasta San Pedro, y los autos suben de a dos en las pesadas y primitivas embarcaciones a vela. Los nativos con poncho y gorro tejido izan la gran vela emparchada, rota, y empuñan los primitivos remos para emprender esa ruda travesía de un kilómetro que ha de durar una hora.

Se ve la Isla del Sol, a lo lejos, y también la Isla Coatí o de la Luna. Cuna de la raza incásica, en ese país donde el inca no se olvida porque aún hoy se transitan sus caminos sabiamente empedrados. Y después de las altas montañas, de la profusa vegetación en los valles, llegamos a esa Copacabana en el techo del mundo, a 4.000 metros de altura, que clama ser la verdadera.

Según parece, el originario nombre quichua era Copakahuana, fundada por el inca Tupac Yupanqui, y la conocida playa homónima de Brasil fue simplemente bautizada así porque en ese preciso lugar se hundió la nave que traía una imagen de la Virgen para el santuario boliviano de Copacabana. La pieza perdida, sin embargo, fue reemplazada en 1583 por una Virgen Morena tallada por Tito Yupanqui, descendiente del creador de la ciudad, y ésta es la imagen que hoy trona en la basílica y hasta la que se llega escalando las gradas de plata labrada del altar.

"Haremos el viaje para asistir a la toma de posesión del nuevo alcalde" —me habían dicho al salir de La Paz.

Pero al llegar a Copacabana el futuro alcalde sólo se preocupó por hacernos conocer la basílica y la magnífica colección de mantos de la Virgen, sin interesarse por los festejos en su honor. Sin embargo, afuera, un grupo de jóvenes tiznados de negro bailaba infatigablemente el tundiqui y los mineros de Oruro habían llegado con sus arcos triunfales adornados con platos de oro y plata y repartían chicha a los paseantes.

Las emociones alcaldeñas estaban reservadas para el día siguiente, que amaneció con nieve a pesar de ser verano. Ya ni soñar con subir a pie por el calvario e ir atando las hojas de las matas de paja brava, un nudo por cada pecado cometido, como lo hacen los indios. Fue el desayuno que nos compensó de la imposibilidad de paseos: bajo la nieve, junto a las mujeres descalzas, tomamos chocolate y api caliente —ese jugo de maíz morado— y comimos buñuelos con miel, todo cocinado en la calle sobre braseros al aire libre y bajo la tempestad.

Acto seguido, a la alcaldía. Los notables se sentaron a lo largo de las paredes, el pueblo se apretujó al fondo, de pie. Hombres adelante, mujeres atrás. Cholas con sus siete polleras y con sus sombreros en la mano como si estuvieran en misa. Un respetuoso silencio casi reverente hasta que terminaron los discursos, y entonces salió a relucir la mistura, el papel picado que las mujeres calladas tiraban con infantil alegría sobre los notables del pueblo. Y todas ellas adornadas con la cantuta, la flor que fue del Inca y que tiene todos los colores bolivianos.

Dejando al protocolar alcalde que imponen las leyes del hombre blanco, el enfrentamiento con estos otros alcaldes que vienen del incario. Son los hilacatas que, con sus largos ponchos negros y su cetro de plata, llegan parsimoniosamente desde extrañas regiones para asistir a la misa que les está destinada, la misa de 11.

En la nave principal la basílica ha abandonado su aspecto convencional. Los viejos alcaldes están sentados de perfil al altar, en dos hileras enfrentadas. Y las cholas, como tienen por costumbre, acuclilladas en el piso. Se respira una devoción que emociona porque allí, en ese momento, vuelven a ser ellos los dueños de esas tierras y de sus dioses. Es que Bolivia no puede olvidar su pesada tradición y por eso regresa a ella cada vez que puede; sobre todo los domingos, de 11 a 12.

CHRYSLER CORPORATION SUPERO SUS RECORDS DE VENTAS

Las ventas y las ganancias de Chrysler Corporation y de todas sus subsidiarias han sido, en los tres primeros meses de 1965, las mayores registradas que en cualquier otro primer trimestre de la historia de la compañía. Así lo hizo saber el Directorio.

En la comunicación a los accionistas, con el informe financiero del primer trimestre citado, el Directorio señala que las ventas mundiales en ese período ascendieron a 1.166 millones de dólares, lo que significó un aumento del 28 por ciento sobre los 951 millones de dólares, por igual concepto, en idéntico lapso de 1964.

ESTA EN EUROPA EL Dr. CESAR C. CARMAN

El presidente del Automóvil Club Argentino viajó en el "Augustus" a comienzos de mayo último

APROVECHANDO la primavera europea, siempre tan pródiga en encantos para el turista, el presidente del Automóvil Club Argentino, doctor César C. Carman, acompañado de su señora esposa, doña Sara Inés Defferrari de Carman, y algunos familiares, resolvió recorrer, en viaje de descanso —pero también de información—, los caminos del Viejo Continente. Seguramente visitará los países clásicos del turismo en occidente —Italia, Francia, España—, y es probable que extienda su excursión a los del Medio Oriente; no es difícil que su curiosidad lo lleve también a trasponer **"la cortina"** para actualizar su visión de ese hervidero político, social y cultural que es la Europa de nuestros días.

Para disfrutar mejor de sus planes de recreo, el doctor Carman se acogió a una licencia formal en sus funciones de presidente de la Institución, de modo que, oficialmente, no lleva misión específica alguna del Club, lo que se explica, por lo demás, tratándose de un viaje completamente privado en todo sentido. Sin embargo, debe esperarse que encuentre tiempo y oportunidad para transmitir los saludos de las autoridades y socios del Automóvil Cub Argentino a los principales dirigentes de la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.), especialmente su presidente, el príncipe Caracciolo di Castagneto, y a los presidentes de los Automóvil Clubs de los países que ha de visitar. Las autoridades de nuestra Institución confían, también, en que el doctor Carman pueda tomar a su cargo la entrega de un premio especial que esta entidad ha donado con destino al ganador del *"Gran Premio de Europa"*, que se correrá en Spa, Bélgica, durante el mes en curso.

El presidente del Automóvil Club Argentino reasumirá sus funciones a su regreso, a comienzos de setiembre próximo.

Le deseamos un viaje agradable y un feliz retorno a la patria.



El doctor Carman acompañado de familiares, poco antes de que el Augustus abandone el puerto de Buenos Aires, con destino al Viejo Mundo.



El doctor César C. Carman departe cordialmente con el director general de la compañía Italmar, capitán Alejandro Zerega; el capitán del Augustus, señor Salvatore Schiano, y el doctor Antonio Cataldo.



En esta vista parcial del banquete ofrecido al Dr. Carman por la Comisión Directiva del A. C. A., con motivo de su viaje a Europa, acompañan al agasajado (de izq. a der.) el señor Alberto De Ridder, integrante de la Asamblea de Delegados de la entidad; el doctor Manuel Goldstraj, secretario general de la revista AUTOCLUB; el señor Héctor Aizpiri, vocal de la Comisión Directiva; el señor Eduardo Del Piano, vicepresidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas; el ingeniero Mario L. Negri, vicepresidente 2º de la Comisión Directiva; el señor Marcos Victorica, presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas; el doctor Manuel Pérez Taboada, vocal de la Comisión Directiva; el doctor Walter A. Saborido, secretario de dicha Comisión, y el doctor Emilio Luis Villarroel, vocal de la misma.

● ● ●

Despiden al Dr. Carman, momentos antes de la partida del Augustus, los directivos del A. C. A., señores Federico Lajud, Esc. Roberto V. Vitale, Nicanor J. Arévalo y Enrique González Vidal; el embajador argentino en Italia, Dr. Luis Defferrari y el señor Leonardo Carman.





Despiden al viajero el gerente general del A. C. A., señor Domingo M. Armendáriz; el secretario general de AUTOCLUB, doctor Manuel Goldstraj y el auditor general de la Institución, señor Ricardo Parma.



FEALDAD

La fealdad está rodeada a menudo de resplandores de belleza

Por JUAN GOYANARTE

Para AUTOCLUB
Ilustró Barobio

EL artículo tan sugestivo y bien equilibrado de Dalmiro Sáenz *"Diálogo sobre la belleza y la fealdad"*, en el número 20 de AUTOCLUB y la sagaz pregunta del cronista: *"¿Cuál es a su juicio el lugar más feo de la Argentina?"*, me han hecho pensar en lo provechoso que resultaría que la revista hiciera una encuesta entre los escritores arrancando con la misma pregunta. La descripción sobria y precisa que Sáenz hace del Bajo del Gualicho, despierta más interés que un artículo de muchas páginas con bellas ilustraciones y descripciones llenas de poesía. Como dice muy bien Gauguin por boca de Sáenz: *"Lo feo puede ser hermoso, lo bonito jamás"*. Ante la impresionante fealdad del paisaje, de una mujer, de la máquina, ante ese divorcio con la estética, saltan a la mente otros detalles, y vemos pronto que la fealdad está rodeada de resplandores que se van embelleciendo más y más por efecto de ese mismo contraste. Pensamos que en la maraña de árboles enanos del Bajo del Gualicho, los acaudalados cazadores internacionales podrían muy bien cobrar soberbios ejemplares (tengo en casa la piel de un puma que mide dos metros con veinte del hocico a lo cola, cazado, no por mí, en el Lago San Martín). No sólo se evitarían pagar los doscientos, quinientos y hasta mil dólares con que tasan en los Cárpatos, el Cáucaso o en algunos países de Africa el honor de conquistar una pieza mayor, sino que percibirían los millares de pesos que entrega el Gobierno del Territorio por cada hocico del carnicero tan amado de Hudson como odiado por los estancieros de la zona. Además, comerían suculentos costillares y chuletas de jabalí, después de haber cobrado también la no menos suculenta prima que siempre corresponde a los destructores de bicho tan dañino. Y después de cazar y cazar, abriéndose camino por la broza virgen hasta no saber ya qué hacer con tanto trofeo, el deportista internacional podría descansar de la huraña aridez del paisaje yéndose a pasar sus fines de semana en el valle de Valcheta, allá donde Ameghino descubrió, después de laboriosas excavaciones, sus leviatanes antediluvianos, y donde todavía se encuentran gigantescos cocos petrificados, y troncos de palmeras y cocoteros también petrificados que sirven de palenque en los boliches; o podría visitar los grandes sembrados de remolacha azucarera de la vecina Conesa, las loberías que abundan por toda la costa, o el balneario *"Las Grutas"*; y aún correrse hasta Camarones para atiborrarse de mariscos, o un poquito más lejos a hacer vida de ciudad en el Comodoro de los bosques de feísimas torres, que quedan absueltas de toda su falta de belleza al pensar en los mares de petróleo que alcanzan sus caños galvanizados verticales, rectilíneos, kilométricos... (Para otros lugares de esparcimiento, no muy lejos del Gran Bajo, consultar la nueva guía turística del A.C.A.)



Los lugares feos

De esos trances de encontrarse con lugares muy feos, o que exasperan por carecer de lo más necesario o que causan horror por el encontrón con adversas circunstancias, todos hemos quedado con recuerdos execrables que siguen empañando determinados parajes. En el río Baker, al ir a visitar a don Lucas Bridges, autor de *"El último confín de la Tierra"* (Emecé Editores), me tocó recorrer el camino más pantanoso que he conocido, y los cuarteadores que me iban arrancando una y otra vez de los cepos de barro me contaban que llegó tiempo atrás a la región un grupo de veinticinco o treinta hacheros, de los cuales la gran mayoría, todos chilenos, murieron de escorbuto —se podían ver sus tumbas—, mientras los cinco o seis argentinos del grupo se salvaron por ser empedernidos chupadores de mate. Otra vez, al ir a visitar a otro de los Bridges, don Guillermo, cuyos interesantes relatos al amor del fogón fueron los inicios de *"Lago Argentino"*, me tocó recorrer otro camino, otro sendero que ni siquiera podía llamarse picada; tres días de marcha de Ushuaia a Puerto Harberton y de ahí al Lago Fagnano. Culebreaba el primer trecho del sendero costeando el Canal de Beagle, trepando y bajando acá y allá por rocas de granito de 45 grados o más de pendiente, por donde la huella no estaba marcada, y los cascos de los caballitos fueguinos, aguerridos como las mulas más serranas, se prendían a la roca con apenas breves resbalones mientras mirábamos con horror los acantilados, las aguas del Canal y allá en frente la Isla Navarino poblada de yaganes que cruzan en canoa el Canal con sus familias, sus perros y sus toldos, para esquilar en las estancias argentinas. Cuando encontrábamos en nuestro cabalgar de sol a sol unos hongos tan grandes como una boina vasca que se reproducen en tupidas colonias, o frutilla silvestre, nos apeábamos sin titubeos. La fresa que se cultiva en toda la Tierra del Fuego es tan grande como la mayor de las de frigorífico que se venden durante todo el año en Nueva York —huevos de gallina—, y, por supuesto, mil veces más fragante; pero en la silvestre había que cuidarse de la *"cayampa del diablo"*, que no mata en el acto pero tiene el mismo sabor endiablado de un cocktail de hiel de guanaco y kerosene. Un día, encontramos a un hombre que cuidaba un banco de cholgas. Nos invitó:

—Bajesen si gustan servirse. Yo no como por el hígado.

El hígado no cuenta

Mientras desensillábamos, llenó casi hasta el borde una lata de kerosene con cholgas bien elegidas y las puso en las brasas para que se fueran cociendo en su propio jugo.

Y BELLEZA en el PAISAJE

Sacó la lata del fuego cuando se fue insinuando el primer hervor. Nos sentamos en el suelo, la lata entre las piernas. Cada cholga tenía la pulpa de media docena de ostras de San Antonio. El hombre, parado a un costado, nos miraba comer. En su cara huesuda donde los vientos huracanos del Beagle no habían logrado cubrir el color a masilla fresca de las irregularidades digestivas, los ojos lanzaban fulgores de avidez. Hasta que tuvo de pronto un sobresalto y vino de un salto a sentarse a nuestro lado en el suelo, las rodillas a la altura de su boca, bien separadas:

—*¡Yo no aguanto más!... ¡Ni aunque se me reviente el hígado!*

Y se puso a comer con nuestra misma voracidad canina.

En el segundo tramo del camino, de Harberton al Lago Fagnano, no había en gran parte del recorrido ni siquiera un sendero. Se trepaba a 800 metros de altitud para salvar un cerro donde se encontraba nieve, aunque no muy limpia, durante todo el verano. Desde su cumbre, se podía divisar el Cabo de Hornos. La bajada hasta dar con el Lago, era una maraña como la del Bajo del Gualicho, pero de árboles ya mayores, y con todo el vivo verdor de la frondosa vegetación que rodea el Lago Monseñor Fagnano. Había que rumbear por el lecho de pequeñas corrientes de agua y atravesar espesuras ante las cuales parecía imposible se pudiera transitar por ellas, sin abrirse camino a machete, el caballo del cabestro.

Cuando se abra el camino Ushuaia-Harberton-Lago Fagnano, será una de las rutas turísticas más bellas del mundo. Caminos, hosterías, moteles, hoteles de turismo... Paisajes de ensueño... Y turistas... Los vituperados turistas, que son las abejas que aportan la miel de sus economías y sus caudales de entusiasmo para la ordenación de un mundo mejor, más bello, más confortable. Y que luego, al multiplicarse al compás de sus propias realizaciones y entusiasmos, serán mirados con sorna, con displicentes aires de superioridad, por los sedentarios hojeadores de enciclopedias, supremamente convencidos de hallarse muy por encima del común de los mortales.



EL CLUB una

A fuerza de ser comunitario, es un real ensayo de la igualdad

Por SILVINA BULLRICH

Para Autoclub

Fotos de SARA FACIO y JAIME G. FONT

EL hombre tiene miedo (¿Cómo no tenerlo? Su vida depende un poco de sí mismo y mucho del azar. Ese azar burlón, a menudo maligno, contra el cual podemos tan poco).

El hombre moderno cree en las estadísticas (en algo hay que creer), y según las estadísticas es mucho más difícil que un grupo de personas sea presa de la mala suerte que no una sola persona.

Además, como nadie llega a ser totalmente adulto, en el sentido que ingenuamente queremos darle a esa palabra, cada cual conserva en el fondo de sí mismo un cierto temor, recabio de infancia, a la oscuridad; a la soledad; al silencio crujiente de la noche. Para ahuyentar esos miedos no hay mejor remedio que zambullirse en la muchedumbre.

El hombre solo es siempre un objeto valioso. "El hombre más fuerte es el que está más solo", dice un personaje de Ibsen en "El enemigo del pueblo"; el hombre no lo ignora, pero tampoco ignora que ser fuerte es tremendo: sobre el hombre fuerte caen todas las responsabilidades, los problemas, los desamparos.

El mundo es de los débiles; el mundo danza al son de la música de los débiles. Los demás especulan siempre con la debilidad del prójimo: cuando nos piden lo que no deberían en justicia pedirnos, cuando quieren tomarnos de sorpresa, cuando fingen recurrir a nuestra bondad, recurren en realidad a nuestra debilidad; cualquier actitud fuerte, firme, resuelta, sorprende. A veces hasta escandaliza. El hombre débil hace concesiones, las hace a sus semejantes a cambio de que sus semejantes le hagan concesiones a

En la penumbra y el silencio acogedor del club, los socios toman contacto con la actualidad mundial a través del diarios y revistas.

invención admirable

su vez. Esta modesta ley del talión establecida en las sociedades civilizadas encuentra su máxima expresión en esa creación moderna llamada el club.

UN INVENTO INGLES

El club es un invento inglés. El primer club de que se tenga noticias nació en Londres a fines del siglo XVIII. Según todos los diccionarios del mundo, tan poco informados sobre lo que es un club, éstos fueron el producto de alegres grupos de amigos que se reunían para beber y comer en las tabernas. Un día, quizá cansados de los *"colados"*, se les ocurrió dotarse a sí mismos de carta de ciudadanía, de estatutos y reglas que impidieron aprovechar de esa solidaridad sin aportar algo. Para que una comunidad sea sólida debe prescindir de los parásitos; el club, tal cual se organizó en el mundo, es un potente insecticida, pues el parásito es siempre el que más paga.

En Francia, durante la Revolución Francesa, se organizaron clubes políticos que poco tienen que ver con el club tal cual se fundó en Inglaterra y tal cual lo entendemos nosotros. En primer lugar eran clandestinos, y nada tan ajeno al club en la acepción actual de la palabra como la clandestinidad, por el contrario, su existencia real tiene una presencia física continua, casi insolente: el club tiene derechos que el individuo no tiene, puede obtener prerrogativas, terrenos, locales, subsidios y canonjías a perpetuidad. Lo único que lo asemeja a las sociedades clandestinas de los revolucionarios es que, para formar parte, cada miembro debe tener lógicamente una similitud de gustos; no sería comprensible que alguien que odiara las cartas se hiciera socio de un club de bridge, o que alguien que aborrece el agua se haga socio de un club náutico.

De todos modos creo que la Revolución Francesa influyó mucho en la formación de clubes en el mundo. No olvidemos que la clase privilegiada fue la que formó los primeros clubes. Era gente que disponía de ocios. El ocio suele engendrar el tedio y el miedo. Cabe preguntarse qué hacían antes los hombres cuando tenían miedo. Supongo que iban a la Corte que era después de todo el club en su máxima expresión. En el siglo XIX quedaban pocos reinados y aún menos cortes. en el sentido total, protector, aglutinador de antes. Entonces los clubes comenzaron a proliferar.

LOS PRIMEROS CLUBES

Los primeros clubes eran clubes de hombres. ¿Por qué? ¿La mujer acaso no tenía miedo? ¿No tenía derecho a huir de la soledad de sí misma y del silencio? Sí, pero se suponía que los hijos, la servidumbre, la familia y las visitas llenaban esos huecos temibles a través de los cuales se corre el peligro de entrever a Dios o al Diablo.

En verdad, lo que el hombre pedía al club, la mujer podía obtenerlo en la vida hogareña o social: ese bullicio que nos incumbe poco y en el que nos interesamos mucho. O fingimos interesarnos para sentirnos vivir, porque es mucho más difícil y delicado sentirse vivir a solas que entre los demás. Es mucho más difícil reconocerse a sí mismo que ser reconocido por los demás. Cuando a cada paso alguien nos reconoce, nos palmea, nos tutea, nos llama por nuestro nombre, tenemos las pruebas irrefutables de que estamos vivos. Somos esa persona y no el mero sueño de algún loco que nos presta una vida transitoria y puede esfumarse en cualquier momento.

Yo, en infinitos momentos de mi vida, me pregunto quién me está soñando y siento que está a punto de despertar y de dejarme caer desde lo alto de su sueño confuso. El hombre más solo, por lo tanto el más fuerte, es sin lugar a dudas el escritor. El pintor o el escultor suelen tener maestros y discípulos,



La sala de lectura, parte integrante de la biblioteca, colabora eficazmente en la acción comunitaria que cumple el club.



El bar que muestra esta fotografía corresponde al Jockey Club y en él se reúnen muchos de sus socios para conversar, fortaleciendo así sus vínculos de amistad.

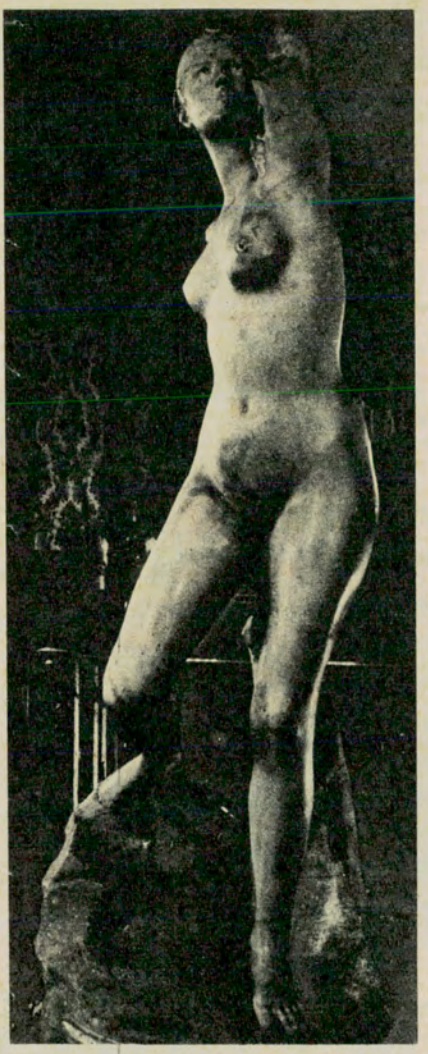
trabajan en un taller frecuentado por colegas, la gente puede entrar y salir sin turbarlos. Los monjes y las monjas viven en comunidades; los profesionales tienen socios, secretarias, empleadas, la gente sin oficio definido, o los que pueden dejar su oficio en la puerta a las siete de la noche, van al club. Los escritores nunca son tan escritores como cuando no escriben: ven, miran, observan, registran, padecen, tascan el freno. Cuando se ponen a escribir ya está abierta la válvula de escape, pero naturalmente tienen que estar solos. Por eso sabemos muy profundamente lo que es la sociedad. Por eso sabemos lo que es el club.

Estar solo es aceptar la obligación de ser uno mismo, en realidad de ser: cuando estamos con gente *estamos*, cuando estamos solos *somos*. El club entre otras innumerables ventajas tiene la de permitirnos ser, pero a medias; estar, pero también a medias. Nos mecemos entre los demás y somos nosotros mismos, no hay anfitrión responsable, esto nos permite gozar de una dependencia que la vida mundana no admite.

UNA ENTIDAD ABSTRACTA

Por supuesto, el bienestar tiene sus peligros: el club nos permite no ser a medias, con *"relantisseur"*, nos dispensa de toda iniciativa: ni siquiera hemos tenido que pensar con quien vamos a sentarnos a la mesa: el destino decidirá a último momento: nos dispensa también de desempeñar un papel señalado con anterioridad, nos permite improvisar, al azar de los socios que hayan ido aquel día.

Aunque parezca una absurda paradoja, el club que aparenta un baluarte de clases sociales y del capitalismo es, a fuerza de ser comunitario, un ensayo de igualdad. En el club todos somos iguales, una vez pagada la cuota de ingreso estamos salvados para la eternidad: ya no debemos destacarnos en nada, por el contrario, cuanto menos nos destaquemos más apreciados seremos... La edad feliz de la irresponsabilidad cae con suavidad sobre nosotros, apenas entramos en el



El arte tiene también su representatividad en la vida del club, junto a la frecuentación social, el deporte, la música y la lectura.

club. No tenemos la culpa de nada; si la comida es mala, si no hay agua, si hay un corte de luz, todo es culpa del club, es decir de nadie, de una entidad abstracta de la cual podemos reivindicar ser miembros cuando nos conviene, pero contra la cual podemos despotricar en cuanto algo nos molesta: *"En este club se come cada vez peor." "En este club hay mala luz." "Este club está lleno de socios imposibles."* El club tiene espaldas anchas y además mansas: nadie es ni más ni menos socio que uno mismo.

En verdad en el club todos nuestros ademanes resultan inofensivos como si estuviéramos moviéndonos en el fondo del mar: no hay peligro de rozar a un vecino. Todas nuestras palabras se reducen a ininteligibles movimientos de los labios, puesto que no hieren a nadie en particular; apenas emitidas se convierten en generalizaciones mundanas. No nos mortifica mucho que la comida del club sea mediocre o las toallas ordinarias, en cambio nos enorgullece que las toallas de nuestro club sean preciosas y se coma mejor que en ninguna otra parte.

Podemos reivindicar todo lo bueno, no somos responsables de nada malo.

Los pueblos que han sufrido mucho y han pasado sustos tremendos como el pueblo judío inventaron la manera de vivir en un eterno club: el *kibbutz*. Después de haber sentido la hostilidad del mundo es normal desear sentir incesantemente el calor de la humanidad que no sea hostil.

En el club se siente ese mismo calor humano. Se puede entrar y salir sin dar explicaciones; somos dueños de nuestro tiempo y de las decisiones intempestivas que crucen por nuestra mente. Nadie tiene sobre nosotros el menor derecho de fiscalización. Libre y al mismo tiempo amparado, es el terco sueño utópico del ser humano, que sólo en el club se convierte casi en realidad. El club, por lo tanto, es una invención admirable. Lo que resulta terrible en todo esto es llegar al fondo del asunto y reparar, a la luz de esas organizaciones que hemos inventado para protegernos, en la magnitud del miedo que nos acompaña casi sin intermitencias a lo largo de este camino al que hemos sido lanzados; no tan indefensos al partir como al ir internándonos en la vida.

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

4.17

...de paso, voy a cargar nafta para el fin de semana. Y aprovecho para pedir que despeguen el cartelito "en ablande". Después de todo, ya tengo... 212.544 kilómetros. Y el coche anda como nuevo. Ahora que, aún siendo un Di Tella 1500, eso depende también de la mano del que maneja. Y no es por alabarme... pero yo sé tratarlo. Y él responde.

DI TELLA 1500

Más coche por más tiempo



AGENS

En CAFAYATE hay un museo para visitar



Por
FERNANDO H. CASULLO
Para Autoclub

PONERSE a decir cosas de la provincia de Salta, *"la tierra gaucha"*, es sentarse frente a la máquina y llenar cuartillas. De sus paisajes, de su clima, de sus gentes, de sus magníficos lugares, de sus rincones históricos; habría mucho para escribir.

Pero, esta vez vamos a llevar nuestros pasos hasta Cafayate, población situada a 1.660 metros de altura sobre el nivel del mar, con más de cuatro mil habitantes, y de fácil acceso, pues se llega a su centro por dos caminos. De Salta el coche motor hasta Alemanía, donde se toma un ómnibus hasta allí, o bien desde Tucumán se llega por Acheral, Tafí del Valle, Amaicha del Valle, Santa María, Colalao del Valle y Cafayate, ya en auto o en ómnibus.

Situado este departamento en el extremo sur de la provincia, es uno de los más interesantes, tanto por su riqueza como por su clima, sus atractivos turísticos, sus yacimientos mineros y arqueológicos y sus bodegas.

El pueblo de Cafayate ha sido llamado *"capital del Valle Calchaquí"* por su importancia e influencia en esa zona. Cuenta con una hermosa iglesia de cinco naves que conservan pinturas e imágenes del estilo español-calchaquí. Posee diversas oficinas públicas, escuelas, servicios públicos, sucursal bancaria, clubes deportivos y culturales, comercios, hoteles y una importante tejeduría y, como digo al principio, un museo.

Un museo que no debe dejarse de ver, por el museo en sí y por la persona que lo formó, que lo cuida, que lo ama. Porque no parecen humanos el fuego y el vigor de este hombre joven, natural de la provincia, que lo hizo pieza por pieza, reuniéndolas desde bien niño.

No lejos de la plaza principal, hay un almacén. Pero el almacén no cuenta. Lo que interesa es su dueño, el señor Rodolfo Ildefonso Bravo, hombre joven, de ojos francos; alto, de voz agradable, de andar suave. Nació en *Animará*, distrito de San Carlos, en Salta, el 25 de enero de 1920. Desde *chango* le interesó todo lo que se relacionara con lo indígena; y una punta de flecha, un trozo de cacharro, el comentario sobre el descubrimiento de un antigal (palabra indígena que significa enterratorio de indios). Por eso, cada vez que

Una de las vitrinas del Museo, en la que pueden verse varios tipos de urnas funerarias.



Jarras, ollas y otros cacharros de origen calchaquí, en los que puede apreciarse su valor.



Cuatro cacharros de positivos valores artísticas y estéticos.

podía, en sus ratos libres, iba solo a realizar excavaciones. Su alegría era indescriptible al hallar bajo tierra trozos de alfarería calchaquí, una mano de mortero, flechillas, pedazos de ollas, de urnas, con guardas distintas que con santa paciencia coleccionaba, ordenaba, dibujaba y guardaba como avaro. Y hoy, todo aquello, trasladado a Cafayate, constituye un museo que ya debiera tener un nombre y apoyo, pero como muchas cosas nuestras, sólo persisten porque vive quien lo ama, que después, ¡Dios dirá!

Asombro, esa es la palabra que surge de los labios del que llega.

¿Cómo este hombre sin cultura, sin educación, se ha elevado por su esfuerzo y ha reunido en casi tres salas más de cien urnas funerarias de distintas épocas? ¿Cómo ha conservado, armado, reconstruido algunas de valor inestimable? ¿Quién le ha acuciado para estudiar, para valorar, para comprender toda la cultura calchaquí?

Más de doscientas piezas diferentes, pipas, adornos, ollitas, estatuitas funerarias, jarras; testimonio de esa antiquísima nación indígena, se suman en las vitrinas levantadas por su mano y por su esfuerzo conservadas.

Contemplar su biblioteca, leer títulos de filósofos, de músicos, de folkloristas, de novelistas famosos; contemplar uno por uno los dibujos que ha coloreado por las noches, copiados de asas, de trozos, de urnas, no tiene parangón con otro esfuerzo humano.

Un retrato de Florentino Ameghino, a quien admira, entre sus vitrinas, y la mar de figurillas de arcilla o cerámica, lisas o labradas, infinidad de puntas de flechas de distintos colores y formas, torteros, llenan las paredes.

Realmente, vale la pena visitar este museo sin nombre, este museo perdido en un lejano rincón de la provincia, del país, para comprender que todavía hay hombres que silenciosamente hacen patria...

BARSLEY

CALIDAD
SOBRIEDAD
ELEGANCIA



BARSLEY PRESENTA EN LAS CASAS DE ARTICULOS FINOS PARA HOMBRES UN EXTENSO SURTIDO EN PULLOVERS, ECHARPES Y MEDIAS



Respuesta segura!

Su pedido, su oferta, en los Clasificados de Clarín de los Domingos tienen respuesta segura. Son mensajes que van e inmediatamente vuelven con la contestación a su gusto. Siempre es así: los Clasificados de Clarín rinden más porque Clarín se vende más, y los Domingos, ¡mucho más!

PARA LOS CLASIFICADOS DE
Clarín
EL DOMINGO ES UN DIA HABIL

CLARIN de los Domingos Tiene 1.792.000 Lectores!

ES UN

VALIANT

...Y ES DE **CHRYSLER**

en el mundo entero,
máxima jerarquía en automóviles

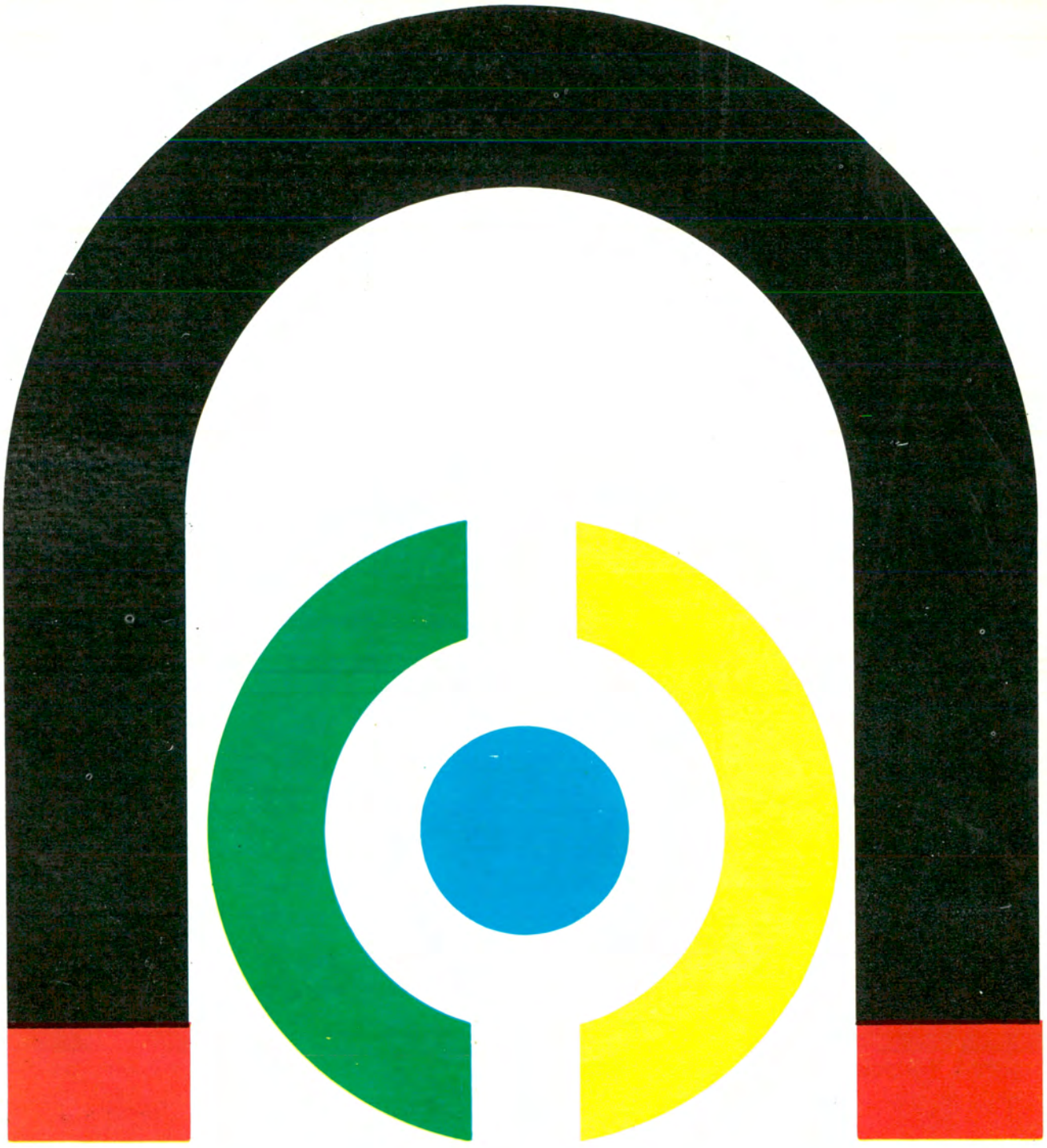


VALIANT III *el gran coche*

La elegancia de líneas del VALIANT III y la suntuosa terminación exterior armonizan con la belleza y los detalles de supremo confort de su amplio interior. Esa elegancia que lo destaca netamente, es digno complemento de sus notables características 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 otros refinamientos que contemplan las mayores exigencias.

Véalo en el Concesionario de su zona

Fabricado en la Argentina por **FÈVRE Y BASSET** LTDA S.A. **CHRYSLER ARGENTINA S.A.** Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores





olivetti 84

máquina de escribir eléctrica

Una máquina eléctrica construida para un elevado volumen de producción. La elección entre varios largos de carros, aumenta la variedad de sus empleos. Ella permite a cualquier oficina las ventajas de la electroescritura, es decir, impresión constante, disminución de fatiga y aumento de velocidad.

SIEMPRE EN ACTO DE SERVICIO!



SU TALLER

Dedicado a la atención integral del automotor, con todos los servicios propios de una moderna y gran organización.

- Mecánica completa.
- Todos los repuestos para todas las marcas.
- Sistema exclusivo de Compacto mediante su MAQUINA EXPANSORA HIDRAULICA que restituye a dimensiones normales el "chassis" de los compactos en pocos minutos.

y recuerde:

USTED SOCIO DE A.C.A. TIENE DESCUENTO ESPECIAL CON PRESENTAR SU CARNET, Y ALINEACION, ENGRASE Y CAMBIO DE ACEITE GRATIS CUANDO SU COCHE SALE DE REPARACION DE NUESTROS TALLERES.

COMPACTO
TALLER INTEGRAL
DE AUTOMOTORES
S. R. L.

JURAMENTO 5841-53 - T. E. 52-8167 - CAPITAL

CAPILLAS E IGLE

Son oasis de paz y piedras millares del camino de la fe

Por PARIDE CREVACUORE

Para Autoclub

Fotos de G. A. Guerrero

NO es fácil hablar de las capillas y de las iglesias del norte argentino. ¿Cuántas son? ¿Cuántos las conocen? Colocadas sobre una meseta de la precordillera, en la puna, o perdidas en el fondo de un valle, adosadas a las montañas o irguiéndose en el verde de la campiña, se levantan como oasis de paz y como piedras miliares del camino de la fe y de la civilización. Muchas surgieron como postas, descanso para el cuerpo y paz para el alma de los viajantes. Pero cualquiera que sea su ubicación, casi todas encierran páginas de nuestra historia o guardan en su interior tesoros de un arte que refleja la necesidad de embellecer la dura y a veces despiadada vida en la época de la conquista y de la colonización y las que no tienen historia ni guardan tesoros, son la expresión de un anhelo místico, porque todas las capillas del norte son profundamente místicas.

Las iglesias del norte están clasificadas como pertenecientes al estilo colonial. Ahora bien, si por estilo colonial se entiende el tipo particular de arquitectura correspondiente a la época colonial, esta definición se puede aceptar, pero únicamente como expresión *"temporal"*; en cambio, si con la denominación de estilo colonial se quiere proporcionar una definición arquitectural, esta afirmación no se puede aceptar, porque generalmente se clasifican bajo esta subdivisión obras de estilos demasiado distintos para poder ser reunidos en una denominación única.

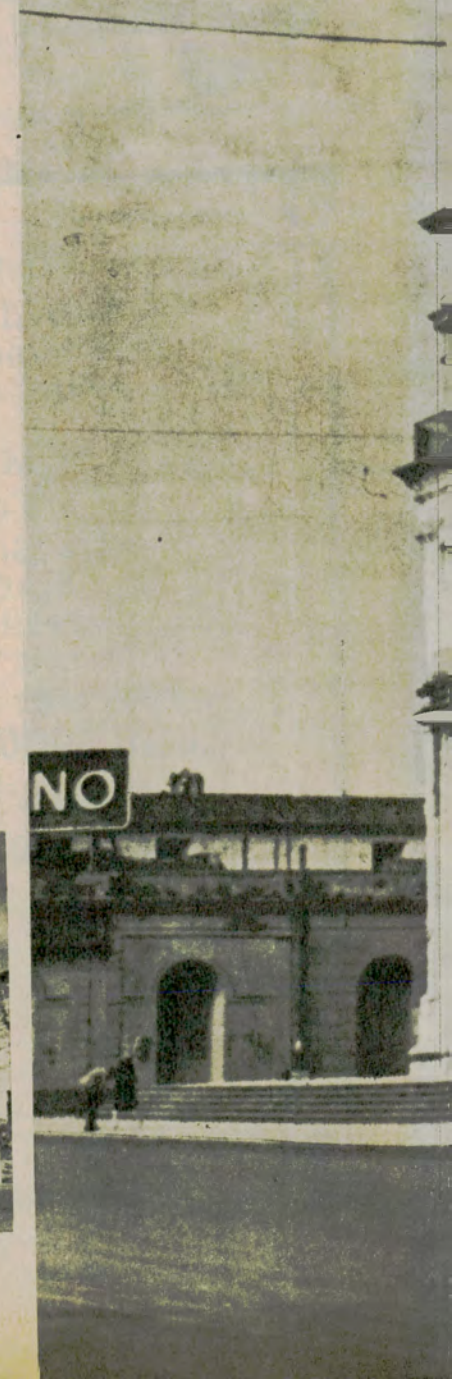
Las iglesias norteñas

Las iglesias del norte, pueden subdividirse por su arquitectura en varias clases: las que podrían definirse de estilo cuzqueño, que se hallan en su mayoría en las provincias del noroeste que pertenecieron a *"El Tucumán"*; las de estilo barroco, que podríamos llamar jesuíticas, que se remontan a la época de las misiones y que se encuentran preponderantemente en las zonas que fueron de influencia de la Compañía de Jesús; y, para finalizar, las iglesias y capillas cuyo estilo evidencia la influencia española y que constituyen el verdadero estilo colonial, o indohispánico, en el cual se juntan el barroco y elementos locales, alcanzando expresiones notables, particularmente en Salta.

Los historiadores afirman generalmente que la conquista del te-



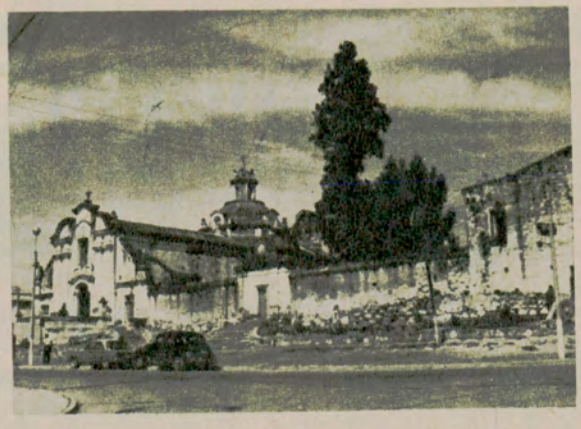
Las viejas iglesias como ésta, del norte argentino, son oasis de paz que el viajero halla a lo largo de todos los caminos.



Este es el sencillo y fresco aspecto que presenta la Capilla de Nuestra Señora del Rosario en San José, Catamarca.



También la muy conocida iglesia de Alta Gracia, Córdoba, muestra en sus viejos y descacarados muros la presencia de una época que se fue.



SIAS DEL NORTE ARGENTINO



rritorio argentino se efectuó por tres corrientes distintas. La primera, denominada corriente del este, que vino directamente de España y colonizó el territorio que debió comprender inicialmente parte de las actuales repúblicas de Argentina, Chile, Paraguay y Brasil, perdiendo sucesivamente la parte chilena, las regiones de *"El Tucumán"* y Cuyo. La segunda, procedente del norte, considerada como una prolongación de la conquista del Perú, que inició la conquista de *"El Tucumán"* (en algunos mapas muy antiguos llamado *"Tucumania"*), el cual comprendía las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, abarcando sucesivamente La Rioja, Catamarca, Córdoba y el noroeste del Chaco. La tercera corriente, procedente de Chile, ocupó la región de Cuyo que abarcaba las provincias de Mendoza, San Juan, San Luis, Neuquén, parte de La Pampa y Río Negro, y continuó la conquista de El Tucumán, hasta que una Real Cédula de 1563 segregó esta región de la Gobernación de Valdivia.

Las corrientes de la conquista

La corriente que más influyó culturalmente sobre nuestro país, y que dio origen a tantas obras de arte en el norte, para tomar sucesivamente un papel muy importante en la vida argentina, es la corriente del norte.

Durante el siglo XVI había en América del Sur, un imperio cuyos orígenes se remontan a los siglos XIII-XIV, es decir, el Tahuantinsuyu, o imperio incaico, formado por los territorios pertenecientes a las actuales repúblicas de Colombia, Ecuador, Perú, Chile y noroeste de la República Argentina.

La ciudad de Cuzco, era el centro de este im-

CAPILLAS E IGLESIAS DEL NORTE

perio y dio un aporte notable a la formación de la nueva cultura sudamericana. Las ruinas preincaicas de Tiahuanaco, las de Ollantytambo y Sajsawaman, testimonian el nivel alcanzado.

La corriente colonizadora y conquistadora procedente de una zona que ya había alcanzado cierto nivel de civilización, debía asimilar lo mejor de la cultura local y el centro del antiguo imperio incaico debía ser, necesariamente, el punto de partida para nuevas conquistas o el crisol en el cual se producía el encuentro de dos mundos del cual salían nuevas inspiraciones.



Esta capilla, remozada en su aspecto exterior es también de San José, Catamarca. Está dedicada al Señor de los Milagros, y data de 1793.

La corriente conquistadora del norte fue la que dejó rasgos más profundos en su camino, primeramente en el campo cultural y luego en el campo político, hasta llegar a la madurez que echó los cimientos de la independencia argentina.

El camino a lo largo del cual fluyó esta corriente, llegando de Bolivia, pasa por la quebrada y llega hasta Córdoba, siguiendo los valles Calchaquíes, justamente a lo largo de este camino, en la zona que fuera El Tucumán, encontramos las más lindas y significativas capillas e iglesias del norte, que marcan el camino hacia el sur como piedras miliares.

La serie empieza con la capilla de Yaví (1690), 3.400 metros en la puna jujeña, y sigue con la capilla de Huacalera (1796), Purmamarca (1648), Tilcara (1797), Tumbaya (1796), la iglesia de los Molinos (1659), las capillas de Chicligasta (fines del siglo XVI), de Fiambalá (1770), del Señor de los Milagros (1793). La histórica capilla de Lules de la cual quedan solamente ruinas, la capilla de San Ignacio (1746), hasta llegar a la provincia de Córdoba, en la cual capillas e iglesias forman un gran abanico y entre las cuales cabe nombrar por su valor histórico fundamental, la iglesia y colegio de la Compañía de Jesús (1649), la Catedral (1680-1718), las iglesias de las estancias de la Candelaria (1693) y la Santa Catalina (1730), la iglesia de San Isidro (siglo XVII), de la estancia Jesús María, la iglesia de Alta Gracia y un sinnúmero de capillas y de postas, de factura tal vez burda pero que representan una página de nuestra historia.

El factor religioso o místico

Por lo que se refiere al factor religioso o místico, creemos que no haya escapado a ningún estudioso que las capillas e iglesias de corte cuzqueño, Yaví, Purmamarca, Los Molinos, construidas todas en los primeros años de la conquista, se hallan casi en su totalidad en zonas donde el problema fundamental consistía en difundir la fe cristiana entre los nativos, mientras que las iglesias de estilo barroco y colonial se hallan casi todas en zonas donde la fe ya se había afirmado y se trataba más bien de encauzarla hacia la perfección, como en las reducciones jesuíticas.

Las capillas cuzqueñas son como un acto de fe y podrían definirse dogmáticas, como el estilo románico, sin ninguna concesión retórica, severas como baluartes, y en cambio las de estilo barroco son como un anhelo místico de elevación.

El segundo factor fue la influencia de la época. La conquista y la colonización de nuestro país se produjo en el siglo XVI, el siglo del barroco.

Este estilo inspiró muchas, tal vez la mayoría de las iglesias que nombráramos más arriba.

Resulta claro que la arquitectura del período colonial no podía sustraerse al influjo de la época y debía necesariamente dar origen a un nuevo estilo que ha sido llamado indohispánico, o comúnmente colonial, que por intermedio de la fusión de distintos estilos y la inevitable evolución en sus manifesta-



Detrás del Cerro Negro de la quebrada humahuaqueña se levanta, en Tilcara, este blanco templo a la veneración de la fe.

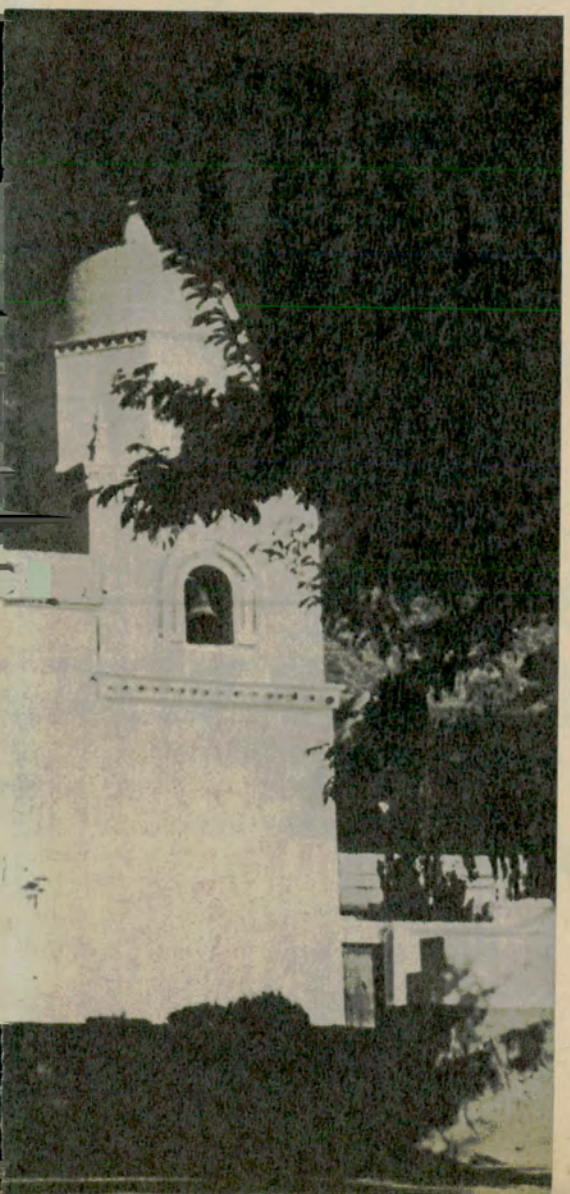
ARGENTINO

ciones variadas alcanzó expresiones notables tales como el barroco-salteño, entre cuyas obras típicas cabe nombrar el convento del Monasterio de San Bernardo.

El tercer elemento, de menor importancia que los anteriores, que concurrió a la difusión de ciertos estilos arquitectónicos, fue la tendencia de las órdenes religiosas hacia un determinado estilo. Queremos aclarar de antemano que las consideraciones que vamos a hacer son válidas casi únicamente para una orden religiosa, es decir, la Compañía de Jesús.

Vamos a recorrer algunas de las obras jesuíticas que pueden servir para determinar el aporte de la Compañía de Jesús a la difusión del estilo barroco y a las nuevas expresiones llamadas generalmente jesuíticas.

Al hablar del empuje de la Compañía de Jesús y de las obras que se definen jesuíticas, no queremos en absoluto afirmar que exista un estilo jesuítico o que los jesuitas, tal como han sido acusados, hayan creado un estilo y hayan divulgado





Siempre en el Norte, en Humahuaca, encontramos esta vieja iglesia restaurada con cierta irreverencia poco antes de 1940.



La campana de la torre de la iglesia de Huacalera que llama a los fieles, para que asistan a los oficios religiosos.

y tratado de imponerlo con el fin de someter las inteligencias por intermedio de las seducciones del arte.

Las iglesias de una sola nave

La Casa de la Compañía, el Colegio de Montserrat, la Universidad Mayor de San Carlos, son nombres que marcan una etapa fundamental en la cultura argentina y representan el centro del cual salieron para divulgar la cultura, no sólo hombres de ciencia sino también misioneros, forjados en la severa disciplina de la orden. Muchos de ellos, siguiendo el ejemplo del hermano Lemer, constructor de la iglesia de la Compañía, la cual es un notable ejemplo de arquitectura que se aparta del estilo español, fueron los maestros de obra que nos dieron las iglesias y capillas de las estancias je-

Motivo de atracción para los turistas que recorren sus dependencias es esta iglesia de Santa Catalina, en Córdoba.



suíticas que nombráramos más arriba.

Al mismo tiempo, los artesanos indígenas educados en el nuevo estilo nos proporcionaban las maravillosas obras de tallado en madera que son los retablos, los púlpitos, los altares de las iglesias de Yaví, Jujuy, San Francisco en Salta, realizados en ñandubay y cedro paraguayo, muchos traídos directamente del Paraguay, como el altar de la iglesia de Tulumba, o de las estancias de Misiones, para embellecer iglesias más severas de otro estilo.

No es posible resumir en pocas páginas siglos de historia y analizar centenares de obras, y por consiguiente, nos hemos limitado, siguiendo el camino de la conquista, a hacer una reseña de obras, tratando de colocarlas en el marco de la historia como teselas de mosaico.

La conquista y la colonización se desarrollaron, por lo que se refiere al aspecto religioso, en la época de la Reforma Católica, seguramente definida como Contrarreforma.

El neopaganismo del Renacimiento y la Reforma que socavó los cimientos de la Unidad Cristiana en Occidente, tuvieron como reacción el florecer de nuevas órdenes militantes y la arquitectura trató de adaptarse a las nuevas exigencias modificando la estructuración interior de las iglesias mediante la supresión del coro que, por tradición monástica y litúrgica, siempre había predominado, y mediante la exaltación de la Eucaristía, dando asimismo un papel de preeminencia a la predicación. Nacieron así las iglesias de una nave única, cuyos elementos fundamentales eran el tabernáculo y el púlpito. •

VENECIA,

BAJO EL SIGNO DE DESDEMONA

Una especie de tierna canción sin palabras envuelve a la ciudad

Por ULYSES PETIT DE MURAT

Para Autoclub

Fotos de Jaime Giralt Font

Por la amplia explanada, junto a la columna con el león alado y farolas de cristal de murano, la ciudad muestra su cosmopolitismo.



El tránsito de las góndolas por los estrechos canales exige a sus conductores la obediencia a inflexibles reglas de circulación. →

HABIA un final de cuentos infantiles con llegada. Después de una áspera caminata, venciendo innúmeros peligros, aparecía el castillo soñado. Poco importa que luego Bernard Shaw, por ejemplo, tratara de destruir la ilusión hablándonos, en su magistral Santa Juana, de las despojadas y frías habitaciones de los castillos, por donde se paseaban ateridos (y a veces con hambre) los nobles medievales. La plenitud del arribo, ese momento eufórico entre todos, donde se mezcla el sentido del descubrimiento y uno se siente vivir verticalmente con la dicha plena de un existir total, de poros íntegramente abiertos a una recepción inusitada, acuciante. Personalmente, me produjo ese impacto Venecia, aunque la novedad podría imaginarse desgastada, a fuerza de ver sus imágenes desde niño, a fuerza de leer obras que definen su contorno y tratan de aprehender su alma, desde esa enumeración prolija de sus piedras, saturadas de recuerdos, por John Ruskin, hasta la mórbida atmósfera que crearon Henry James en *"Las alas de la paloma"* o Thomas Mann en *"La muerte en Venecia"*. Conocía muchas ciudades. Todas me sorprendieron en alguna medida. Pero Venecia se me hizo, de inmediato, el castillo de los lejanos relatos de la infancia, cuando surgió desde el signo del agua, que es su clave profunda. Lo dice Filippo Sacchi, cuando afirma. *"Nacida en el agua, sometidas a todas las cosas creadas en el agua, que son frágiles, raras y segregadas, como los atolones o las ninfas. Venecia se ha formado de un modo misterioso, emergiendo lentamente del mar, por la paciencia de una multitud de fuerzas oscuras, delicada como una filigrana y compacta como una roca, mostrando en todas sus partes el mismo motivo inconfundible y repitiéndolo infinitamente, y renovándolo incansablemente"*.

Venecia y Desdémona

Fue una noche de septiembre, el tiempo más hermoso para Venecia, como lo es octubre para Roma. Cuando dejé la Taverna del Cavalleto, cuyos primeros muros fueron edificados en 1604 y llegué a la Plaza de San Marcos, una gran orquesta ejecutaba la inmortal Toccata y Fuga de Bach. La música de Bach conviene a cualquier situación de ánimo, a cualquier tentativa de intimar con la belleza por un estremecimiento emotivo o discernirla con limpia especulación matemática. Quizá un poeta del





En lo cima del elegante "Campanile", una de las muchas estatuas de Venecia, preside secularmente el vuelo de las palomas de la Plaza.

agua, como Debussy, hubiera sido más exacto en este instante, para agudizar la gracia de Venecia con los misteriosos sones de esas Sirenas un poco roncas, como oídas a través de intensos y grandes caracoles marinos, de los nocturnos memorables del músico impresionista y sensual. Pero a la verdad que la música constituía un lujo inusitado. Bastaba la presencia de Venecia, para hacerme sentir en el seno de una de esas radas que proponen los más hondos sueños.

Venecia se fijó para mí en Desdémona. ¿En qué otro lugar una criatura frágil podría haberse alucinado tanto con los relatos de mar de un rudo capitán negro: Desdémona había tenido siempre abierta todas las puertas de su imaginación a la fantasmagoría que trae el mar a Venecia, hasta cuando se desfleca en lentos canales de aguas calladas.

El genio de Shakespeare, que en el momento de escribir Otelo posiblemente pasaba por una crisis terrible de maduro desencanto, creó ese conflicto alucinante entre dos almas dispares. Otelo es la fuerza de un mar embravecido. Desdémona es Venecia misma. Yo la vi alzando sus ojos para mirar distraídamente en la cima de las columnas señeras, a San Teodoro o el León rampante. O quizás, la multiplicidad de las estatuas de la Biblioteca Vieja o la que se alza en la cima del elegante Campanile.

En su pecho juvenil iría creciendo una sensación extraña de poder al trasponer el Palacio de los Dux por la Porta della Carta, decorada por el grupo antiguo, en pórfido, de fines del siglo III, donde unos caballeros (a los que la invasión lenta y mortal del tiempo ha desfigurado los rostros) fraternizan en un abrazo grave, melancólico, sin abandonar la empuñadora de sus espadas. Su Venecia se hacía fuerte en todos lados, en los caballos de San Marcos, en la multiplicidad de los palacios que se aquietan sobre el Gran Canal, en la fábrica complicada de sus numerosas iglesias (dicen que llegó a haber una iglesia, capilla o pequeño oratorio para cada uno de los 365 días del año), en la inaudita riqueza de sus interiores, ya contaminados por el lujo pesado, complejo, que venía de Oriente. Los caballos de San Marcos habían llegado a la ciudad, desde Constantinopla, en 1204. Y muchas otras cosas que evocaban la grandeza pretérita de Bizancio. Pero Venecia no es un bastión. Seguía mostrando



Un detalle de la Plaza de San Marcos con la catedral al fondo y las mesas de los bares, desde las que se escuchan las últimas novedades musicales.

su potencia interna de un modo vulnerable. Todo un dédalo, necesitaba de la protección que dan las naves de guerra. Desdémona estaba preparada, por ese juego contrastado entre un vigor inusitado de realización donde se asentaba el orgullo veneciano y el peligro de tenerlo expuesto constantemente a las más oscuras asechanzas de las conquistas piratas, a fundirse en el amor de un héroe del mar. Por eso no necesitó prolijas palabras de esas que inventan los balbuceos de la pasión. Le bastó con escuchar a Otelo relatando sus hazañas, con una clara naturalidad de hombre auténticamente valiente, a su padre, noche tras noche, para enamorarse perdidamente.

Plaza y teatro

El signo de Desdémona parece renacer una y otra vez, sea en los tempestuosos amores de Alfred de Musset y George Sand, sea en los tormentos que Byron creaba y compartía en sus altos palacios, sea en la vivencia enloquecida de un Casanova, hecha de pasión y cárcel. El escenario es, simplemente, teatral. Napoleón dijo que la Plaza de San Marcos era la más bella sala de recepción de toda Europa. Mejor la hubiera definido, poniéndole paréntesis a Venecia, como el más hermoso teatro. Sí, paréntesis y muy breve, pues esa naturaleza teatral de Venecia no se limita de ningún modo a la Plaza, cuyo aire perezoso rigen, de tanto en tanto, vuelos breves de un motín de palomas. Todos los ángulos son favorables a la existencia condensada e intensa del existir que comporta el teatro. Y a su afán de darnos su verdad dentro de la convención permanente de la belleza. Y ver a Desdémona mirando a Santa María della Salute, desde la Piazzetta, con la interpolación de los maderos que configuran sus breves muelles, con las góndolas de su tiempo, que no eran negras, como quedaron después de ser pintadas así para conmemorar a los muertos de una peste que afligió horrorosamente la ciudad. La veo siempre perseguida por la mirada fascinante del agua, creando una imaginería poética, cuya extrema dulzura, para marcar la atrocidad de los conflictos humanos, la íntima tragedia de nuestro destino siempre coronado con un final de sufrimiento y ceniza, la iba llevando a los meandros que señorea el dragón de los celos. ¿Estaba ya edificada la Cá d'Oro? No importa. Ya existirían vidrios de estilo flamígero, para quebrar el sol del atardecer en un millar de llamas en otros lugares. Ya la brisa agitaría esas vastas cortinas recamadas, de precioso encaje, y siempre el agua sería el inimitable zócalo que a la unidad monumental de Venecia le fabrica el agua. La ilusión de permanencia es única en Venecia. Puesto que tan sólo la aparición de las lanchas a motor nos hablan de contemporaneidad. Todo está, sobre todo en sus alboradas, cuando algunos detalles actuales como la vestimenta o la luz eléctrica se extinguen, como en la época en que Desdémona esperaba a su Moro pacientemente, con los pulsos afiebrados ante el pensamiento de que estaba peleando más allá de su horizonte. Podemos revivir su anhelo, su ansiedad, su efusión, su éxtasis... Sobre todo su éxtasis. Si semejante estado puede ser alcanzado por el ser humano, Venecia parece uno de los sitios en que ese milagro puede realizarse. Cada calleja, cada plaza (con excepción de la de San Marcos y la plazuela del mismo nombre, a las demás les llaman *"campos"*), cada iglesia, cada portal, convocan una apretada exaltación. No es raro que el metódico Ruskin se entusiasmara hasta la adoración con cada una de las piedras de Venecia. Basta para comprenderlo el cruzar el Puente de Santa María Nova, el del Campo San Vidal, el de los Suspiros, transitar por la Giudecca o frente al Palacio que está sobre el río Van Axel. O embriagar la vista con el estallido de unos geranios rojos sobre un muro antiguo.

Todo es aventura

Con razón se ha dicho que Venecia es la ciudad del mundo menos premeditada y más armoniosa, una improvisación en el mármol. En ella se han aquietado los estilos más opuestos y estridentes. La espontaneidad creadora ha obtenido una conciliación que nos pasma. A partir de la arquitectura, todo es aventura en Venecia. Históricamente, apuntemos, tan sólo, el hecho asombroso que durante medio siglo toda la política de Italia estuvo regida por la necesidad de forzar alianzas en contra del temido poderío de Venecia. ¡Un grupo de pescadores sin más que un poco de sal y los frutos del mar la iniciaron, y siglos después, armó, por sí sola, toda una Cruzada!

¿Cómo no iba a ser sensible Desdémona, la joven noble, a la flor de aventura que dejó caer en su mano el almirante negro? Cada recodo de su ciudad estaba aguzándole el fantaseo. En Venecia no es posible ceder a la costumbre. Cada trayecto —zigzagueante en extremo, si se hace a pie, por la configuración de los canales y la imposibilidad de multiplicar los puentes— conduce a lo inesperado. Y cada travesía en góndola —la navegación más encantadora que pueda imaginarse— está revestida de un halo poético que nace del mismo hecho de que la góndola se mece, nos acuna, tiene en su marcha silenciosa una especie de tierna canción sin palabras.

Es la misma que, entre cielo y agua, envuelve a toda la ciudad, esa flor de piedra en que nace y muere la leyenda trágica, insólita y conmovedora, de Desdédoma. •

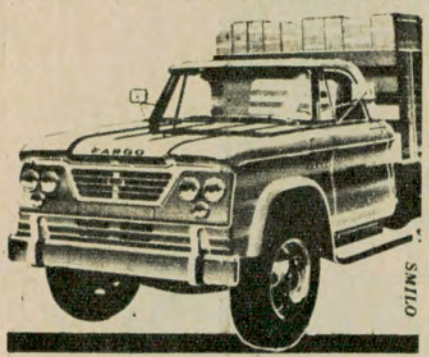
FARGO

CAMIONES NAFTEROS Y PICK-UPS

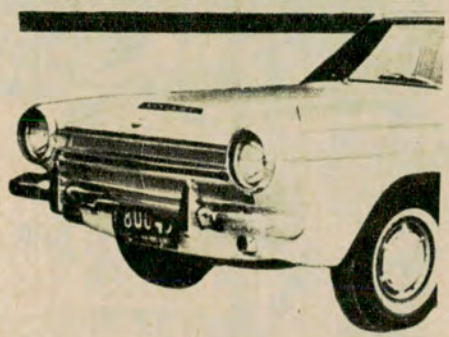
con nuevo y potente motor Chrysler "Slant Six" de 137 H.P.

CAMIONES GASOLEROS

con motor diesel Perkins



FACILIDADES



VALIANT

Con motor "Slant Six" 6 cilindros, inclinado 30°

TOMAMOS SU UNIDAD USADA COMO PARTE DE PAGO

REPUESTOS LEGITIMOS

BARBAGALLO S.A.

EN SU NUEVO LOCAL

J. B. ALBERDI 1823/29

EN VIAJE



Arte, historia y vida, son las tres expresiones que el viajero puede encontrar casi sin solución de continuidad en las calles de Roma. Esta fotografía demuestra la verdad de ese aserto.

ROMA: HISTORIA Y ARTE

Vive y lucha sin desprenderse de la raigambre de los siglos

Por MANUEL GOLDSTRAJ

Para Autoclub

Fotos de JAIME GIRALT FONT

LLEGAMOS con cerca de una hora de retraso al aeropuerto de Fiumicino, que en realidad se llama *"Leonardo da Vinci"*, aunque casi nadie emplea este nombre. La demora no se debió a la máquina ni al comando del avión sino a ciertas *"razones técnicas"*, cuyo anuncio a medías no dejó de inquietarnos un tanto antes de abordar el Caravelle de Alitalia, en el aeródromo de Barajas. Pero ya estamos en el aire. En tanto la discreta camarera ofrece sándwiches y alguna bebida gaseosa, nos informa el altoparlante que dentro de unos minutos pasaremos sobre Barcelona. Sólo vemos de Barcelona algunas luces que centellean en la profundidad de la noche que se ha venido encima. Pienso que deberemos volver pronto a España, porque, entre otras muchas y buenas razones para hacerlo está la ciudad condal, que merece algo más que un distante contacto aéreo.

Mientras transcurre el breve viaje de Madrid a Roma —sólo un par de horas—, leo los diarios de la mañana de la capital italiana. Grandes y negros titulares: tremendas nevadas en el Véneto, espantosos temporales en los Alpes; frío, nieve y vientos en todo el norte de la península. Frío y nieve. Empiezo a tiritar, pese a la agradable temperatura en el interior del avión. Por decir algo o para aliviarme, quizás, le pregunto al comisario de a bordo, en *mi* italiano no demasiado académico:

—*¿Está nevando también en Roma? ¿Ha hecho mucho frío hoy?*

Me mira como sorprendido, aunque sin perder la sonrisa profesional, y con acento un si es no es burlón, me dice muy seriamente:

—*¿A Roma? A Roma non nevica mai.*

No le creo. Si yo mismo he leído... Pero dejo de preocuparme. Allá veremos.

* * *

Hemos cruzado sobre el cielo de Cerdeña, según nos informa la oculta voz del parlante, aunque nadie pudo ver nada. Pienso que la tierra histórica está ya sólo a un paso. Un paso, ¡y Roma! Nada menos. Y ahí está realmente. Empieza a espesarse el bosque de lámpadarios que brillan hospitalariamente abajo. No es Roma todavía, pero sí la comarca del Fiumicino, vecina a la capital. Una vuelta en el aire y un aterrizaje impecable. Un vehículo colectivo trasporta a todo el mundo a los edificios del aeropuerto. ¡Qué agradable tibieza en el interior! Voces, llamadas desde todos los rincones, encuentros, sonrisas, abrazos. También sonríen los funcionarios y empleados aduaneros. Amables hasta la sorpresa; increíblemente amables y diligentes. En realidad, esta actitud hacia los turistas de parte de esos caballeros de la Aduana, es la invariable norma que encontramos en la Europa que visitamos, empezando por Madrid; pero en cada oportunidad no deja de causarnos el mismo asombro, hasta pensar que todo fuera solamente el fruto del error o de la negligencia. Pero no es así: es la invitación permanente y cordial del país a visitarlo una y otra vez, a conocerlo de cerca y mejor. La política de promoción del turismo en Europa, por lo menos en el occidente europeo, tiene, así, su primera y más halagüeña manifestación concreta en la amabilidad real, no simulada, de su personal aduanero. Es bueno recordarlo.



El Arco de Constantino, hecho construir por el emperador romano de ese nombre con la nada modesta pretensión de perpetuar su memoria, se levanta junto al Coliseo como testigo de una pasada grandeza.



Centenares de fuentes como ésta, casi todas debidas al genio italiano, asociadas a nombres que resplandecen con fulgor inextinguible en el arte, adornan toda la ciudad.



La fuente de Trevi, quizás la más conocida y fotografiada por los turistas, que la buscan para arrojar en ella las monedas de los buenos deseos, eterniza el nombre de Salvi, su autor.



Las ruinas del coliseo romano atraen permanentemente el interés de los viajeros que visitan la Ciudad Eterna.

A mis espaldas alguien me llama y, claro, me doy vuelta entre sorprendido y alarmado, sin razón, por supuesto. Un sonriente oficial de policía me saluda cortésmente y me dice:

—*Estos caballeros le buscan.*

Es una deliciosa sorpresa. El señor Embajador de la República en Roma, Dr. Luis María Defferrari, ha tenido la gentileza de enviar a un secretario y su vehículo privado para recibirnos. El sabe muy bien, es evidente, lo que significa para el viajero escuchar un acento familiar en los umbrales de una tierra extraña. Y al amparo de una palabra argentina entramos en Roma. Creo que murmuré este nombre muchas veces. ¡Cuántas imágenes y recuerdos —sólo literarios, en mi caso— acudían de pronto, y qué cálida y dulce la emoción que acelera al pulso! Roma.

♦♦♦

Quien se proponga hablar o escribir sobre Roma como si solamente se tratase de una ciudad, no conseguiría reflejar la esencia, el alma de la urbe imperial. Porque, antes que una ciudad, Roma es un concepto, una idea, un espíritu; quizás un sentimiento. Y con este criterio iniciamos nuestras breves jornadas romanas.

Llevábamos en las carteras de viaje una discreta carga de *guías* y otros elementos por el estilo; pero comprendimos muy pronto, como lo habíamos presentido, que Roma no podría ser captada ni siquiera con el objetivo de una máquina cinematográfica que estuviese funcionando sin descanso.

Esto nos indujo a caminar *a la deriva*, al azar. Caminar, mirar y ver. Ya sé que éste no es un procedimiento *científico*, y quizás tenga un limitado alcance como fuente de información *artística;* pero nos sirvió, en cambio, para penetrar, siquiera sea en alguna medida, en el alma humana de la ciudad. Es probable que pocos estudiosos serios del arte —en Italia, es difícil pensar en una ciudad cualquiera sin asociarla al arte—. participen de este punto de vista; pero sigo creyendo que, por lo menos en cuanto atañe a Roma, resulta muy fructuoso recorrer pausadamente sus calles. Se tropieza a cada paso con lo que importa ver, porque todo lo que puede ser visto es interesante y grávido. Así, pues, abandonamos en el hotel los folletos primorosamente ilustrados y salimos a la calle, un día y otro también, simplemente a caminar. Encontramos en todos los rincones lo que buscábamos. Fue una experiencia sabrosa y estimulante.

Esto tiene una explicación nada artificiosa ni literaria. Roma es una grande y hermosa metrópoli moderna que vive y lucha sin desprenderse un ápice, sin embargo, de su raigambre histórica. Toda la infraestructura de su modernidad es historia: calles, palacios, monumentos, arte y recuerdos. Es la ciudad histórica por antonomasia. Y creo que sólo sintiéndola así, sin dejar de lado su *actualidad*, Roma puede ser comprendida. Sólo que en Roma, pese a la apariencia severa de las piedras, todo está vivo, todo palpita, como si el proceso acabase de iniciarse y el mundo romano estuviese en plena formación. Inclusive cuando el andante se detiene a contemplar las ruinas, puede percibir el pulso de la civilización y la cultura de Occidente que late sobre las piedras, bajo los arcos impasibles o a la sombra de los palacios. Se tiene la sensación de que nuestra alma occidental está apoyada en esas columnas que no han conseguido derribar ni el tiempo ni las tragedias.

♦♦♦

Naturalmente, sin olvidar las grandes cosas, hay lugar en el recuerdo para la visión circunstancial o anecdótica, digamos, saturada de color y de tibieza. Algunas voy a mencionar:

Villa Borghese. Un templo laico donde la luz, que llega a raudales del exterior, hace más conmovedora la floración del arte armoniosamente acumulado en sus salones señoriales. Belleza casi quintaesenciada. Oleos indescriptibles, y las esculturas, relativamente escasas, de maravillosa línea e inspiración. Nunca olvidaré el grupo del *Rapto de Proserpina* de Bernini y la *Paulina Borghese* de Canova. No haré aquí una apreciación crítica, que nada agregará a las tantas voces autorizadas que se conocen; diré solamente que, al irme, seguía preguntándome si *aquello* era carne que se había hecho mármol o mármol convertido en carne viva.

♦♦♦

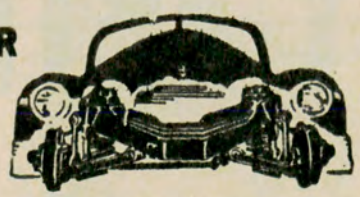
Las fuentes de Roma. ¿Cuántas fuentes hay en Roma? ¿Cien? ¿Diez mil? Los libros y folletos de turismo son prolijos en la enumeración nominal. Hemos tropezado con decenas. ¡Qué espectacular generosidad de mármol inteligente y bello! La fuente de los Ríos, de la Piazza Navone (otra vez Bernini); la fuente de Trevi, de Salvi, quizás la más conocida por los turistas y seguramente la más monumental de la ciudad; la fuente del Tritón —y de nuevo Bernini—, y... ¿Cómo continuar? En una esquina cualquiera de una calle cualquiera, una bella fuente menor... No, no es una; son cuatro. una en cada esquina. La calle se llama precisamente *Via delle quattro fontane*. Centenares de fuentes, y casi todas debidas al genio italiano, asociadas a nombres que son resplandores inextinguibles en el arte mundial.

(Continúa en la pág. 175)

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

VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400

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



Don Martiniano Leguizamón, fotografiado en la época en que ya "Calandria" había obtenido carta de ciudadanía en los gustos del público.

Entrerriano ilustre fué

MARTINIANO LEGUIZAMON

Su obra "Calandria" marca una fecha señera en la historia del teatro argentino

Por

JUAN JOSE DE URQUIZA

Para Autoclub

No se habían apagado aún los ecos de las dianas de Caseros, cuando en 1858 nacía, en su entrañable Entre Ríos, Martiniano Leguizamón, espíritu excepcional, cuya vida ha sido una lección permanente. Su alma y sus pupilas se llenaron durante el período de la infancia con las imágenes del terruño que serían luego evocadas en libros admirables de sinceridad y de amor por los hombres y las cosas de nuestro pasado.

Una de las primeras expresiones de Leguizamón en ese sentido fue *"Calandria"*, que marca una fecha inolvidable en la historia del teatro argentino. Su obra *"significó el momento en que los volatineros y juglares gauchescos saltan de la pista circense, en la que como los héroes de Tespis tenían su escenario, al teatro propiamente dicho"*. Además, *"Calandria"*, ofrece *"un cuadro vivo, tomado al natural, arrancado de las sombrías espesuras de las selvas entrerrianas. Aunque el fondo de la obra lo constituye el gaucho, lo ha colocado a una distancia inmensa de esos tipos sanguinarios y brutales como Juan Cuello y Juan Moreira"*.

El estreno de "Calandria"

¿Cómo surgió en su autor la idea de escribir *"Calandria"*?

En carta dirigida a Enrique García Velloso, el 30 de abril de 1925, Martiniano Leguizamón revela cómo surgió en él esa idea. Al mismo tiempo evoca con emoción a los hermanos Podestá, intérpretes de los dramas criollos, en el circo de Río Bamba y Cuyo (hoy Sarmiento) y que representaron magníficamente en 1896 los cuadros campestres de *Calandria*.

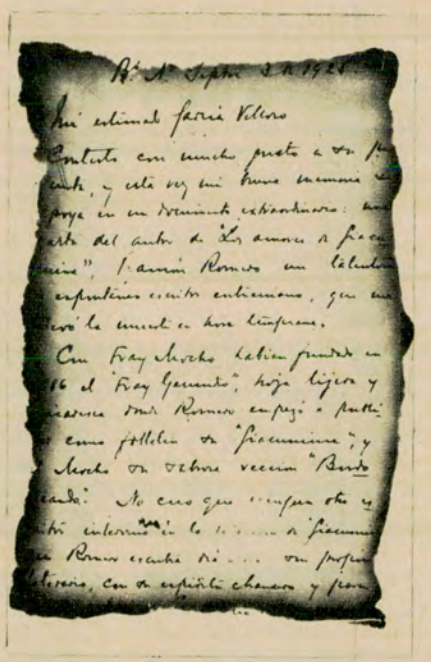
"Traía de mi selva montielera —dice— *la visión de aquellas figuras hirsutas y bravías"*. Más adelante relata con entrañable cariño, de qué manera tiene grabadas las proezas y costumbres del gaucho entrerriano —protagonista principal de su obra—, y los pericones, cielitos y estilos de su tierra natal, tomados para demostrar —señala— que *"por medio de escenas reales de la vida gauchesca, sin sangre, con la sana e ingenua alegría campesina, era posible entretener al espectador"*.

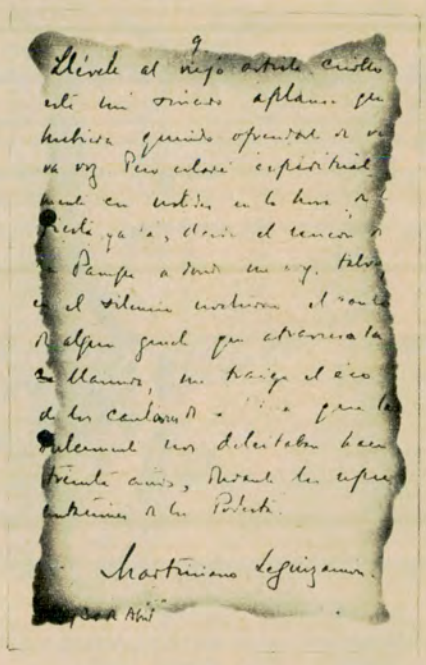
Origen de Cocoliche

Enrique García Velloso ha evocado, como se sabe, en fervorosas páginas a los intérpretes del circo criollo, señalando que al primitivo plan dramático que trazó Eduardo Gutiérrez para la pantomima de su *"Juan Moreira"*, con el correr de los años se le fueron agregando



En un viejo archivo hemos logrado esta fotografía, en la que José J. Podestá luce el atuendo gaucho de su personaje en "Calandria".





Dos páginas de otras tantas cartas de Martiniano Leguizamón, en las que el insigne entrerriano evoca hechos de su conocimiento.

otros cuadros extractados de la novela y que además se incorporaron a las escenas episódicas algunos personajes extraños de la obra original. El más destacado de todos ellos y que contribuyó en gran parte a acrecentar los triunfos de *"Moreira"* fue Cocoliche, tipo *"colosalmente cómico"* por su arbitraria prosodia.

¿Por qué se llamó el personaje Cocoliche?

Del libro *"Memorias"*, de José J. Podestá, resumimos la circunstancia que determinó dicha denominación. Una noche, durante el cuadro de la fiesta campestre, *"mi hermano Jerónimo* —dice el creador de "Juan Moreira"— *estaba de buen humor y empezó a bromear con Antonio Cocoliche, peón calabrés del circo"*. Aquella escena a *"soggeto"* que divirtió más a los artistas que al público, sugirió otra broma similar a Celestino Petray, que tenía gran facilidad para imitar a los italianos acriollados. Y montando un petiso se presentó en el picadero remedando al peón. Jerónimo, al verlo entrar, le dijo: *¡Adiós, amigo Cocoliche! ¿Cómo le va? ¿De dónde sale tan empilchado?* A lo que Patray respondió: *—¡Vengue de la Petagoña co este parejiere macanuto, amique! Ma quiame Franquisque Cocoliche, e songo cregollo gasta lo guese de taba e la canilla de lo caracuse, amique, afficate la parada...*

Literatura "Giacumina"

Pero anterior a la aparición del estrafalario personaje de Cocoliche debemos anotar el nacimiento, en 1886, de una expresión popular escrita, en el *"pintoresco lenguaje de los genoveses que italianizaban el castellano,* a la que Vicente Rossi, en su libro *"Teatro Nacional Rioplatense"*, denomina *"literatura giacumina"*. El origen de ese nombre proviene de un *"ensayo literario"* titulado *"Los amores de Giacumina"*, *"género completamente nuevo entre nosotros"*, según la opinión de un crítico cuando fue publicado el raro trabajo.

Luis Soler Cañas ha dedicado un largo e interesante estudio a la *"literatura Giacumina"*, que tuviera vida periodística antes de pasar a la del libro.

¿Quién era, en verdad, el autor del *"potpourri"* de frases que no son ni castellano ni italiano, ni pertenecen a ninguno de los dialectos conocidos, pero que tan gráficamente pinta el modo de hablar de muchos hijos de la bella Ausonia?

En la edición de *"Los amores de Giacumina"* (La Barcelonesa, 1909), hallada en el archivo de García Velloso, figuran tres juicios críticos. Dos de ellos señalan a Ramón Romero como el *"padre y responsable del caprichoso romance"*. *"Cuesta creer* —puntualiza Soler Cañas— *que se tratase de un seudónimo porque en uno de los comentarios se alude a nuestro querido amigo y compañero Ramón Romero, soldado esforzado en la gran batalla de la vida"*. Vicente Rossi afirma, por su parte, que nunca se descubrió a su autor, aunque se dijo que era obra de un periodista bonaerense. Tal punto de vista tiene su fundamento en el hecho de que la edición de *"Los amores de Giacumina"* está firmada graciosamente por *"ilhicos del dueño de la fundita dil pacarito"*.

Interesado, sin duda, García Velloso por el tema, recurre a la autoridad historiográfica de don Martiniano Leguizamón para que le proporcione datos esclarecedores sobre el posible autor de *"Los amores de Giacumina"*. La contestación de Leguizamón, fechada el 3 de setiembre de 1925, confirma la existencia del precursor de los Félix Lima y los Alberto Vacarezza, *"expertos como pocos en imitar la parla curiosa de los extranjeros acriollados"*.

Dice así:

"Mi estimado García Velloso: Contesto con mucho gusto a su pregunta, y esta vez mi buena memoria se apoya en un documento extraordinario: una carta del autor de "Los amores de Giacumina", Ramón Romero, un talentoso y espontáneo escritor entrerriano, que nos llevó la muerte en hora temprana. Con Fray Mocho habían fundado en 1886 el "Fray Gerundio", hoja ligera y picaresca donde Romero empezó a publicar como folletín su "Giacumina", y el Mocho su sabrosa sección "Bordoneando". No creo que ningún otro escritor intervino en la redacción de "Giacumina", que Romero escribía día a día sin propósito literario, con un espíritu chancero y para llenar espacio. El diario era de formato pequeño y sólo Alvarez y Romero lo escribían, pues no había otros redactores. Tal o cual amigo fechaba algún suelto de ocasión, como lo hice yo, entregándoselo al Mocho, que era mi camarada desde el Colegio del Uruguay. A Romero lo conocí aquí. Era un tipo travieso, de gracia fácil, que escribía con mucha intención. El diario era popular, el público lo arrebataba a los vendedores. Viajaba por ese tiempo en el tranvía de caballos de la línea de Flores, los viajeros nos conocíamos y se hacía tertulia en voz alta. Recuerdo haberlos oído comentar y reír de las saladas ocurrencias de



El certero lápiz caricaturesco del dibujante Cao vio a Leguizamón en la forma que muestra la presente ilustración de una revista de la época.



El legendario "Cocoliche", personaje fundamental del teatro criollo, tal como lo personalizaba su creador, el estudiante De Negri.

Giacumina, entre otros a mi profesor el doctor Pedro Goyena, admirable conversador que gozaba en que se le escuchara. Yo solía discutir con Romero sobre el género cocolichesco que explotaba, porque lo consideraba falso, pues fue inventado como usted sabe por un bohemio durante las representaciones de "Juan Moreira", por que el grotesco personaje no existe en la novela de Gutiérrez. Ya ve usted si tenía razón, observando a lo que se ha llegado en el teatro actual, donde cada autor se cree con derecho a inventar palabras y dar acepciones nuevas, por lo general disparatadas, de que el buen público ríe y acepta como moneda de ley... Y va mi prueba, que ilustrará su curiosidad, en la carta de Romero donde alude a su Giacumina, la cual le ruego me devuelva. Con mi antiguo afecto le saluda su viejo amigo".

Efectivamente, Leguizamón ha enviado su prueba que *"ilustrara la curiosidad"* de García Velloso. Es la carta de Ramón Romero a *"Fray Mocho"*, del 4 de diciembre de 1886. El autor de *"Fruta picada"*, de acuerdo con el pedido, devuelve el original, pero conserva una copia que reproducimos a continuación:

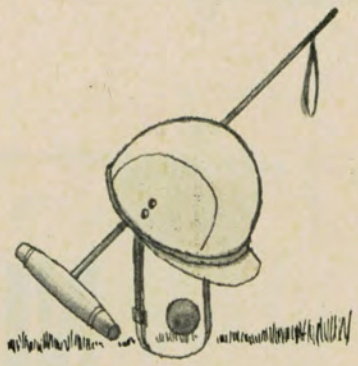
"Estimado Mocho: Tengo el sentimiento de anunciarte que tu hijo "Fray Gerundio" deja de existir mañana sin falta, según el pronóstico del médico Pedro Costa. ¡Los lectores de la Giacumina y del Bordoneando están de felicitaciones! Te adjunto tus pilchas, pasado mañana temprano irán dos mesas y los m$n. 50 que aún te debo, que aún te adeudo de lo que me resta don Pedro (el cruel), para saldar los sueldos de diciembre. La noticia de la muerte de Fray Gerundio les ha caído como un bombazo a mi hermano y al portero Manuel. Te pido que no los olvides, conforme con lo que hablamos. Ya sabés que cualquier cosa es buena cuando se está con la soga al cuello. Quedas invitado para los funerales de "Rosina" que tendrán lugar en breve. El aviso lo encontrarás a la vuelta. Muy tuyo. R. Romero. P/D. Mis respetos a tu señora y cuñada".

El testimonio de Leguizamón y la carta de Romero a Alvarez desvanecen las suposiciones acerca de la paternidad de *"Los amores de Giacumina"*, y completan las investigaciones de Soler Cañas, relacionadas con esa rara pieza bibliográfica de nuestra literatura popular, cuya resonancia determinó que su argumento fue llevado al teatro. •

LOS FRANCESES Y EL CINE

Los franceses van cada vez menos al cine. Según estadísticas del Centro Nacional de Cinematografía, se ha registrado en 1964 un 5,5 % menos de espectadores que en 1963, con un total de 273.588.000 entradas. En cambio, la recaudación bruta aumentó en un 3, 14 %, debido al aumento del 9,15 % experimentado por el precio medio de las entradas, y ascendió a 758 millones de francos (unos 22.740 millones de pesos).

Desde 1957, el público que va al cine ha mermado en un 33,1 %, mientras que la recaudación aumentó en un 39,18 por ciento.



De 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.)

NUEVOS AUTOS EN NEW YORK

En la Exposición Internacional figuraron 60 Compañías Extranjeras

Por JOSE M. VIDAURRE

Para Autoclub

NUEVA YORK, JUNIO

Como las ventas van bien —precisamente en estos días las firmas fabricantes han batido records de produción y la demanda sigue sostenida—, no hay necesidad de grandes innovaciones, y éstas, efectivamente, no se vieron en la gran exposición realizada durante una semana en el Coliseum, enorme edificio en extensión —no en altura, sólo tiene tres pisos—, donde las colas para entrar mostraron el entusiasmo que siempre tiene el norteamericano por todo lo relacionado con el automóvil.

Junto a los tradicionales fabricantes americanos, figuraron esta vez 60 compañías extranjeras, casi en su totalidad europeas, y de los 450 modelos presentados, solamente un nuevo Griffith, modelo más potente; el ASA, de excelente diseño, y el Triumph MK2, fueron coches presentados por primera vez. Lo demás osciló entre el impetuoso colorido y la fastuosidad de la industria de los Estados Unidos, y la producción clásica europea, con líneas invariables desde hace largo tiempo.

De todas maneras, en el conjunto existieron automóviles para conformar las exigencias más disímiles. La fuerte demanda pide de todo, y por eso los fabricantes extranjeros, que en 1964 vendieron 484.131 coches en Norteamérica, siguen confiados el cálculo de que en 1965 llegarán a colocar 525.000 unidades en este mercado. Por supuesto que la Volkswagen sigue manteniendo un vigoroso primer puesto en las ventas foráneas, aunque Gran Bretaña, Francia e Italia, con sus coches deportivos y los económicos, traten de desplazarla con modelos como el Renault Dauphine con U$S 1.515 de precio; el Ami-6, de 1.595, todos andan tras la venta del centavo, ya que aquí también, a pesar de los altos salarios, el consumidor piensa continuamente en el costo del combustible, y la propaganda se los ofrece generosamente.



El Mercedes 230 SL, Hardtop, 6 cilindros, cambio automático y bellas líneas, interesó bastante, no así su precio de 7.500 dólares, alto para el automovilista norteamericano medio.

Además de los motores económicos, otros aspectos de la producción europea preocuparon a los americanos, y así ofrecieron en seguida a su clientela innovaciones como los frenos de disco, y otros detalles de técnica del viejo continente, que saben impresionar al consumidor local.

Contra esa constante inquietud de fabricantes y compradores por las innovaciones, la Volkswagen, con su modelo 1.200 manteniendo la misma línea de 30 años atrás, sigue vendiendo abundantemente por 1.640 dólares el modelo que es su caballo de batalla, porque a los norteamericanos el andar en él les da la anhelada seguridad de que nadie puede dudar, al ver esa línea, de que manejan un coche importado; y por eso el modelo 1.500, dentro de un diseño normal, no mereció de los directivos de esa empresa ni la consideración de presentarlo en el festival.

Otra gran firma alemana con buen éxito es Mercedes Benz. Su estrella delantera constituye también otro signo de prestigio, y sus modelos van desde 3.844 dólares el más barato, por sus 4 cilindros, al de 25.000 dólares por el Mercedez Benz 600, de 8 cilindros, precio únicamente batido por el de 30.000 dólares que la Rolls Royce tiene fijado para su suntuoso modelo Phantom V, una limousine para siete pasajeros, que la gente mira poco en la exposición, pues les impresiona más cuando la ve pasar por la Quinta Avenida, co un chófer uniformado al volante.

Las otras marcas inglesas acaparan principalmente el mercado deportivo de la juventud, ofreciendo cantidad de **spyders** por pocos dólares, terreno en el que también Fiat, con su 1.500 convertible de espléndida línea, y a sólo 2.639 dólares, compite confiada, además de ofrecer sus tradicionales modelos, como el 600-D, a 1.262 dólares.

De los europeos, Citroën, con su actual convenio con N.S.U. para fabricar el coche con motor Wankel, constituye una novedad, además de su producción de los Ami-6 y los Citroën DS 19, porque indudablemente el motor Wankel, con sus pistones rotativos, de menos desgaste, será en el futuro comercial del automotor algo importante. Lo curioso del caso es que no fue presentado en la exposición y, por el contrario, el distribuidor de esta marca alemana hace propaganda en los diarios ofreciendo visitas especiales para grupos de colegios, etc., que quieran ver el modelo Wankel retenido como una auténtica estrella cerca de la exposición internacional.

CASAS AUTOMOVIL

En otro aspecto, se produce también la coincidencia de los fabricantes al ofrecer vehículos con casas adaptadas. Tal es el caso de Studebaker, de un diseño moderno; el de la General Motors, que las monta en sus **pick-ups**, o la de Land Rover con su modelo Explorer, pequeña casita de aluminio montada sobre sus **pick-ups** 109, equipadas con cocina de gas, heladera, mosquiteros y todos los implementos para el campo.

EL JAPON

La poderosa industria japonesa, que invade el mercado americano con disímiles productos, no podía faltar en el del



Dodge, también ofreció una interesante presentación para su Charger II, con un excepcional despliegue de asistentes alrededor del automóvil.



Studebaker Wagonaire Kamp King Coach, el largo nombre de este modelo de esa firma para playa, turismo, caza, etc. Abundaron los modelos y firmas que ofrecieron este tipo de vehículo.

automóvil, y se presenta con éxito ofreciendo motos y automóviles. Estos, principalmente los de la firma Datsun, tienen buena penetración; por eso los representantes de la firma, generosamente y conservando su tradición de fineza oriental, regalaban en su **stand** bolsas de papel a los visitantes, quienes las usaban para llevarse los folletos de otras marcas, pero los rostros de ojos oblicuos no se alteraban por esto; seguían así la política de su empresa: tapar a los demás. Afuera, siempre quedaba a la vista, en los dos lados de la bolsa, Datsun..., Datsun. Esta compañía presentó 7 vehículos: dos sedan cuatro puertas, dos **station wagon**, un **jeep** patrullero, una **pick-up** y un sport. El de mejor venta en los Estados Unidos, en lo que va del 65, es el modelo Datsun-D, de 4 puertas, de tamaño y línea parecido a un Fiat 1.100. Su mejor diseño es el Datsun coupe 1.600, de 4 cilindros, 96 HP, con transmisión manual y de gran belleza.

LOS DEPORTIVOS

Una plataforma alfombrada de rojo, una modelo vestida de negro, para presentar un coche amarillo, son buenos elementos llamativos, agregado a esto la belleza de líneas del Jaguar XK-E, le permitieron a esta famosa marca inglesa conservar una vez más el lugar de privilegio que ocupa dentro de los coches deportivos. Otros coches ingleses tienen considerable éxito en las ventas de los Estados Unidos, y entre ellos sobresale la firma Triumph, que esta vez presentó su nuevo Spitfire Mark 2, pequeño convertible, diseñado por el italiano Michelotti, con volante ajustable, dos carburadores, frenos de disco en las ruedas delanteras y que levanta de cero a 50 millas por hora en 10 segundos. Todo esto por 2.199 dólares, lo pone bastante al alcance de la juventud local, que bloqueó prácticamente el **stand** donde se exhibió.

Esta vez el público admiró más a un coche de carrera americano que a las famosas Ferrari. Se trató del Ford Gran Turismo, que después del triunfo —bien explotado— en Sebring de las máquinas americanas, ha vuelto la vista de los aficionados hacia las marcas deportivas de casa. El Ford GT, que ha sido mejorado en su estabilidad, es junto con el Cobra, el otro modelo de carrera de la Ford, con su motor de 27 HP, parte del conjunto deportivo que esta compañía tiene en juego ahora en este terreno, completado con los Mustangs, de diferentes diseños y poderosos motores de 8 cilindros, que andan por los 3.000 dólares de precio.

LOS FUTURISTAS

Como los hombres se casan con las mujeres pero viven enamorados de los automóviles, los fabricantes tratan de ofrecerles nuevas bellezas y presentan en las exposiciones ideas futuristas de mayor o menor gravitación, pero siempre interesantes de observar. En esta exposición, la Chrysler; a través de su división Plymouth, exhibió su VIP, con teléfono y TV y vidrio corredizo por capota.

La Dodge presentó el suntuoso Charger II, de luces enterizas traseras, limpiaparabrisas invisibles y una estilizada línea.

Coches todos éstos que al cerrarse la exposición internacional quedaron en el ánimo como un interrogante preparado de exprofeso para despertar el deseo por el coche de mañana.



LAS MENSAJERIAS DE DON LUIS MORENO

Al evocarlas llegan los ramalazos de la patria vieja

Por
E. F. SANCHEZ ZINNY
Para Autoclub
Ilustró Domingo Villafañe

LOS cañones de Caseros despertaron al país del alucinante sueño de la tiranía. Luego, con el alborear de la paz alentando al trabajo, se afirmó la prosperidad y la civilización que detuvieran veinte años de cruento despotismo. Y, con el anhelo de progreso, los campos de las *pampas* comenzaron a poblarse. Puede decirse que en 1878 se inició el éxodo de gente y de haciendas hacia esas regiones del sud, cercanas al Atlántico. Dicha zona ofrecía la ventaja de las aguas de los ríos y arroyos en naturales abrevaderos para el ganado. De tal suerte la corriente pobladora se extiende a la zona regada por los ríos San Borombón, Salado y Quequén y muchos arroyos. Casi todos vuélcanse en el océano y algunos en la dilatada laguna de Mar Chiquita.

Simultáneamente con el incremento de la industria rural en la zona anotada, desde 1860 cobra intensidad la inmigración extranjera. Todo esto plantea el urgente problema del transporte y de las comunicaciones difíciles y precarias. Aparece la era de las mensajerías. Entre 1857 y 1876, se constituyen varias empresas que extienden su servicio por todo el sudeste del territorio, partiendo de la ciudad de Buenos Aires hasta la lejanísima población de Bahía Blanca. Son las que dirige don Luis Moreno, verdadero precursor del sistema vial en una época en que tales tareas debían afrontar las incalculables dificultades que oponían los malos caminos y las inclemencias del tiempo. Fueron cumplidas, sin embargo, con tesonero empeño y un sentido de la responsabilidad digno de ser recalcado. Las galeras eran, no sólo el vínculo que unía las estancias con la ciudad, desempeñando un medio de transporte humano, sino que hacían de correo y portadoras de valores con una honestidad nunca desmentida. El *galeristo*, encargado de las más diversas comisiones, era un hombre honrado a carta cabal, auténtico representante de los viejos criollos, capaces de todas las hazañas. Se encargaba, asimismo, de divulgar las noticias que interesaban a aquellos individuos dispersos en los campos solitarios. Conocía las *marcas;* sabía dónde se hallaba fulano y dónde había visto el caballo perdido de zutano. O cómo se había *anoticiado* de su existencia en algún lugar. Ejercía de noticioso y de Argos en ciertos casos. Señaló una época y tuvo en ella una implicancia que será menester rememorar con justicia.

Dos "estaciones" y tres caminos

De dos lugares de la capital porteña partían las galeras. Uno, era el Hotel España, del vasco Oribe, en la plaza Monserrat; otro, el hotel de doña Joaquina. Todas las diligencias seguían la misma ruta hasta Chascomús, pasando por la fonda La Unión de Olano; la posada El Atalaya y las Lomas de Zamora. De ahí no encontrarían más poblaciones hasta Chascomús, por lo cual el recorrido se hacía con tropillas. Cruzaban el río San Borombón por los Barros Blancos de Ferrari. Más adelante las mudas de caballos se efectuaban en las postas establecidas en las estancias o pulperías del camino. Los días y horarios determinados para el tránsito eran cumplidos con bastante normalidad, dentro de un margen prudencial de demoras, excusadas por el tiempo.

Vadeado el San Borombón, el camino se bifurcaba; uno, soslayando la laguna del Burro hasta la Casa de Lacombé; el otro cruzaba la laguna por su lugar más angosto, donde se hallaba la Posta de Yzaurrieta, hasta Las Armonías. Luego, unidas nuevamente ambas rutas, pasaba por la estancia de Castro para llegar al Salado por el llamado Paso, en El Venado de don Felipe Botet. De allí a Dolores, las diligencias cruzaban los campos y estancias: El Polvorín de Martín de Alzaga; La Figura de don Víctor Tayllade y la estancia de don Faustino Medina.

De Dolores partían tres caminos: uno a Rauch y Azul; otro a Ayacucho y Tandil, para de ahí recorrer campos semidesiertos hasta Juárez, Tres Arroyos y Bahía Blanca: el tercero iba inclinándose a la zona más poblada de la costa atlántica y llegaba a Mar del Plata. Estos caminos se dividen a su vez para servir a las más importantes estancias de la región. Es interesante recordar algunas de ellas, cuyos nombres pertenecen a la historia agraria bonaerense. Por ejemplo, la estancia de Miraflores y Kaquel de los Ramos Mejía, ya mencionadas en 1820, cuando el general Martín Rodríguez, gobernador de Buenos Aires, realiza su expedición al desierto. Más o menos de esa época eran San Simón de Alzaga; La Azotea de Pizarro; La Porfía de Areco; la estancia de Trelles; La Blanqueada de Garciarena; Vivoratá, de Bernal; La Armonía, de Torres; La Brava, de Sáenz Valiente; la estancia de Camet; Las Piedritas de Luro y la estancia de Martínez de Hoz, lindando con Miramar. Dentro de esa zona estaban, además, El Rincón de Baudrix; La Fortuna de Peña; El Juncal de Lezama; la estancia de Senillosa; La Sultana de Fernández; El Rosario de Miguens; La Reconquista de Jacobé, y otras muchas que encontraremos a medida que nos vamos orientando al oeste y que figuran en el plano adjunto. Todas ellas constituyen la



tradición rural de la provincia y pertenecen a las históricas estancias de las pampas de Buenos Aires, considerando las pampas con un criterio convencional, como la comarca sureña del Salado. Así dio en llamársele en la era colonial, cuando la zona poblada tenía ese río por frontera. Entonces, cruzar el Salado era internarse en el desierto, al que, sin embargo, poco después de 1810, hombres decididos, pusieron los cimientos de las primeras estancias, entre ellas Kaquel y Miraflores de los Ramos Mejía, anotadas antes.

No olvidemos los pulperos

Pero, si hasta ahora nos hemos referido a las estancias de alto linaje, sería injustificable olvidar otros más humildes pobladores, verdaderos precursores en la paulatina entrada al desierto. Fueron los *pulperos*, pequeños comerciantes que, a costa de grandes y muchos riesgos y sacrificios, vivían en esas soledades, mercando con los indios y gauchos y haciendo trueque de pieles y plumas. Incompleta sería cualquier historia de la frontera, incluyendo más tarde la rural y aun la incipiente historia social de esos pequeños grupos que, más tarde, constituyeron pueblos y ciudades, sin mencionar esos antiguos conquistadores del desierto, sobre la base de cuatro botellas y un tercio de yerba paraguaya. La pulpería fue una institución en las pampas bonaerenses y, de alguna manera expresaba, en germen, un sentido de comunidad y un primitivo y comunicativo carácter social en cierta área del territorio. En el plano que acompaña este trabajo, algunos pertenecen al recorrido de las mensajerías, cuya memoria ha quedado adscripta a la tradición de cada *pago* con la nostalgia de las cosas transcurridas. Así, pasando el Puesto de las Yeguas, se hallaba la pulpería de Martínez, cerca de la laguna de Juancho. La de Miranda, en el camino de Vivoratá; o aquélla de Francisco Díaz y Antonio Diana, lindera al Rincón de Baudrix; o la de Jáuregui, en la Laguna de los Padres. Estos lugares, señalaron, con lo que hoy son taperas o simples montes de sauces, con algún ombú centenario, lo que en el pasado fuera cobijo de gente animosa y quizá nido de amores y esperanzas. Lo cierto es que marcaron con su humilde presencia en la inmensidad de las pampas, el advenimiento de la civilización.

Un hecho excepcional

En el período a que nos referimos, ya las épocas heroicas de la lucha con el salvaje habían pasado, aunque todavía en las pulperías, en las noches invernales, mientras la escarcha blanqueaba los campos, a la luz de los candiles y mientras corría el porrón de ginebra, los gauchos recordaban antiguas hazañas de esos tiempos de temores y osadías. O, en el estío, bajo las ramadas se oía con el rasguear de las guitarras, la voz de algún cantor añorando lejanos amores.

Esta es la vida que emerge del viejo documento, señalando el itinerario de las mensajerías de antaño. Vida de hombres y de cosas diseminadas entonces en la lejanía de los campos y hoy inmersos en aquello que fue. Al removerlos ahora, pareciera el regustar del mate dulce con hojas de cedrón, con que

(Continúa en la pág. 175)



HEMISUR

DE CUANTO TIEMPO DISPONE UD.

para conocer los Ultimos Sucesos?



diario
EL MUNDO

se lo sirve todo... de una ojeada!

Las cosas
...y su tiempo.
Los días
...y sus hechos.
Todo vive, palpita y mueve,
tocándonos de cerca!
Conoce los últimos sucesos?
Diario **"EL MUNDO"** - de una ojeada! -
se los ubica "a diario"!

diario
EL MUNDO

Entre lo dicho y lo hecho... un MUNDO de verdad!

SE CONSTRUYEN EN TODO EL PAIS 7000 KILOMETROS DE CAMINOS

VIALIDAD NACIONAL DESTINA PARA ELLO MAS DE 28.186 MILLONES DE PESOS

EL Ministerio de Obras y Servicios Públicos ha dado a conocer un informe sobre los trabajos que está realizando Vialidad Nacional en todo el país.

Señálase que es propósito del P. E. terminar la grandes rutas troncales que, como las Nos. 3, 7, 9, 11, 34, 22 y otras, son vitales para la economía nacional. Vialidad Nacional está construyendo 139 obras por contrato y 36 por administración, habiéndose terminado 71 en los últimos doce meses. Esos trabajos comprenden casi 7 mil kilómetros de caminos y un presupuesto que supera los 28.000 millones de pesos.

La labor desarrollada por la Dirección Nacional de Vialidad, durante los doce meses, puede sintetizarse así:

OBRAS POR CONTRATO. En construcción:139. Terminadas: 42. En trámite: 17. Estas obras comprenden una longitud de 6.647 kilómetros de caminos y 9.126 metros de puentes. Los presupuestos ascienden a 27.397 millones de pesos y las inversiones realizadas a 18.171 millones.

OBRAS POR ADMINISTRACION. Se hallan en ejecución 36 obras; se han terminado 29 y otras 28 se encuentran en vías de iniciación, con una inversión total autorizada de 790 millones de pesos.

Se efectuaron trabajos de mantenimiento en una longitud de 43.755 kilómetros, y en 1.791 puentes de distintas características.

Han sido colocadas 17.600 señales camineras en todo el país y han sido repintadas otras 5.830. Fueron plantados 180.000 ejemplares de distintas variedades y se destruyeron plagas y malezas en una superficie de 25.600 hectáreas.

CAMINOS DE FOMENTO AGRICOLA. Durante los últimos doce meses fueron iniciadas 280 obras por valor de 235 millones de pesos. En el mismo lapso fueron terminadas 245 obras, con una longitud de 11.305 kilómetros y una inversión total de 249 millones de pesos, de los cuales Vialidad Nacional aportó más de 178.

PRINCIPALES OBRAS. Entre los trabajos que realiza Vialidad Nacional merecen destacarse por su importancia los que se detallan a continuación:

Sistemas terrestres de comunicación con la Mesopotamia. Aprobación de bases para el llamado a concurso del proyecto para la construcción de las obras que permitan la comunicación terrestre mixta, carretera y ferroviaria de la Mesopotamia, con la provincia de Buenos Aires y toda la República.

Ruta Nº 12. — Provincia de Corrientes. — Itatí al límite con Misiones. Tramos: Itatibaté-Ituzaingó, Ituzaingó-límite con Misiones. Adjudicadas y en construcción, por m$n 165.129.497 y m$n 170.154.493, respectivamente.

Acceso Norte a la Capital Federal. — Ramal: Tigre-Tramo: km 9.600-13.500. Adjudicada su ejecución en m$n 264.333.049.

Provincia de Río Negro. — Tramo: Gral. Roca-Trica-Có-Puente s/Río Negro en Gral. Roca y La Laguna. Adjudicada su realización en m$n 71.628.969.

Provincia de Buenos Aires. — Ruta Nº 33 — Tramo: San Germán-Meridiano V. Adjudicada en m$n 101.021.169.

Provincia de Santa Fe. — Avenida de Circunvalación Ciudad de Santa Fe. Accesos puentes sobre laguna Setubal y río Colastiné. Ejecución de rellenos de recintos con material refulado. Adjudicada en m$n 117.967.500.

Nuevo cruce del Riachuelo a la altura del puente Pueyrredón. Presupuesto: m$n 950.000.000. Será licitado el 22 de junio próximo.

Provincia de Buenos Aires. — Ruta 7 - Tramo: Moreno-Luján, Sección Moreno-General Rodríguez. Adjudicada en m$n 349.449.085.

PUBLICACIONES CARTOGRAFICAS Y TURISTICAS DEL A.C.A.

LOS 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.

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.

SATZ y ALVAREZ S.R.L.

CALIDAD EN CORTINAS METALICAS DE TODO TIPO



NUEVOS DISEÑOS PARA LOCALES MODERNOS TODOS CON LA PROTECCION Y SEGURIDAD DE NUESTRO SELLO DE FABRICACION

-A PEDIDO LISTAS DE PRECIOS Y CATALOGO ILUSTRADO

MAS Y MEJOR EXHIBICION

OFICINA DE VENTAS

LOPE DE VEGA 2821 Tel 53-1313/0255 Bs Aires



En Las Juntas, la otra perla del Ambato, el paisaje es imponente y más aún adentrándose en sus quebradas o escalando sus cumbres. El río Las Salvias y el río Las Juntas serpentean orgullosos en medio de tanta belleza.



La naturaleza ha sido pródiga sin limitaciones con el cañón de Las Juntas. El aficionado Marcos Gerardo Thompson ha captado en su cámara este paisaje admirado por los turistas que llegan a visitar las perlas del Ambato.

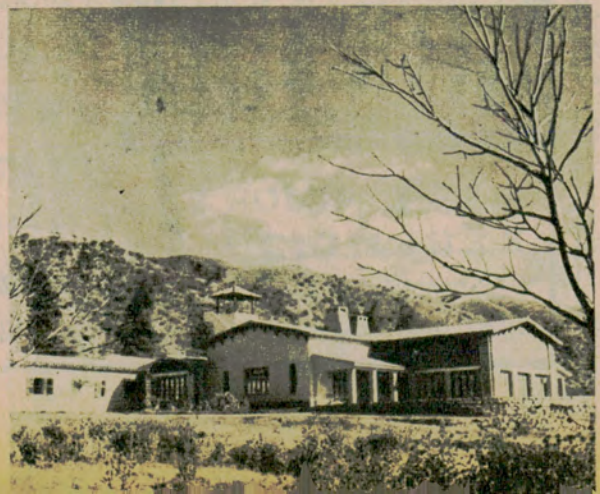
Hablemos de CATAMARCA

El Rodeo y Las Juntas son dos Perlas del Ambato

Por S. RICARDO ZURITA SANCHEZ

Para Autoclub

Fotos de Marcos G. Thompson



Hosteria provincial "El Rodeo": Vista panorámica de la simpática hostería, que desde octubre hasta abril alberga a miles de turistas que año tras año llegan en procura de paz y belleza. Cuenta ahora con pileta de natación al aire libre, otro motivo más de notable atracción.

DE un extremo al otro del país, cuando se habla de Catamarca, es preciso mencionar las dos perlas del Ambato, las simpáticas villas veraniegas de El Rodeo y Las Juntas.

Por la quebrada de El Tala, por un camino adornado con los más variados verdes que contrastan con las rocas vírgenes del Ambato, se recorren los 40 kilómetros que separan a la ciudad de El Rodeo, donde, a su entrada, se levanta la Hostería Provincial al pie de los cerros, como escalando las alturas en procura de más belleza.





Como el corazón de los nativos, siempre abierto a la amistad y la hospitalidad, para los visitantes, de dentro y fuera de la provincia, está este portón de una casa-quinta de El Rodeo, respaldada por las montañas del Ambato.

Ya en su corazón, varios callejones recorren y cruzan la villa, mostrando bellezas por doquier, oponiendo a un paisaje otro paisaje mejor, permitiendo su quietud sentir el rumor de las aguas de múltiples vertientes.

En plena villa, el motel de Villafañe, de Cardozo y otros más, y varias pensiones familiares, son, cada uno, un jalón más en la trayectoria de esa hospitalidad distinguida y única, que ofrece Catamarca a los turistas.

La perla de más adentro: Las Juntas

Más allá en El Rodeo, penetrando por los cerros de Ambato, se llega al cañón de Las Juntas, donde el río La Salvia derrama sus aguas, y donde el río Las Juntas refleja el más hermoso de los cielos.

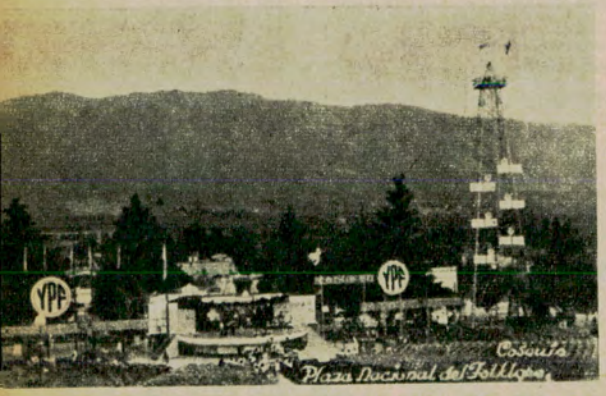
En Las Juntas, los árboles, los ranchos, las montañas, los ríos, el cielo, todo, todo parece más puro y aguardando que mejores caminos y más hosterías permitan a los turistas el conocerlos. •



Prefiera lo mejor

ACUMULADORES Willard

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



Esta es la plaza principal de Cosquín, en la que tienen lugar los actos del Festival Nacional del Folklore, cuya repercusión alcanza a todo el país.

COSQUIN, la de la PLAZA EMBRUJADA

Por ISOLINA BOSIO DE PSENDA RE

Para Autoclub

***AUTOCLUB** no ha podido hacerse representar especialmente en el Festival Nacional del Folklore celebrado a comienzos del año en Cosquín, Córdoba. Lo hemos lamentado de veras. Pero la buena suerte nos ha brindado la colaboración espontánea de una vecina de esa bella localidad —que ya se ha convertido en el tablado tradicional de la fiesta del floklore—, quien, aparte de su agudeza "periodística", revela sensibilidad y entrañable amor a su patria chica, a través de las breves páginas que nos ha enviado de prosa fresca matizada con versos "populares", que nos complacemos en publicar. (N. de la D.).*

Me remordería la conciencia explicar a las gentes lo que es Cosquín, haciendo uso de los mil lugares comunes con que todos hacen sus relatos. Yo los voy a entusiasmar con un aspecto de Cosquín que pocos conocen: su Festival Nacional del Folklore.

El primero lo hicimos en medio de la calle, en la ruta 38, sin bancos, sin sillas, de paraditos no más. El segundo en la mismita calle, pero ya nos sentábamos y nos agrandamos un poquito en cuanto a concurrencia y delegaciones de todo el país. Para el tercero arrasamos con una plaza: la Iglesia a un lado, la Jefatura de Policía del otro, el Club Social de este lado y, frente a él y ocupando la calle íntegra, los fogones, y las marmitas para el locro, y el horno de barro para el asado con cuero y las ollas con grasa hirviendo para las empanadas. Y se fue poniendo lindo y así seguimos hasta el quinto, que fue el de este año. De "éste" les voy a contar.

Todo ocurre en la última semana de enero. Llegan conjuntos de todo el país. De Tierra del Fuego y de Jujuy. Del Chaco y de Mendoza y también del Uruguay, y del Japón, y este año hasta la vieja Inglaterra nos envió una delegación. Y todos ponemos el hombro: el cura párroco, el Juez de Paz, los médicos y la policía, los "munícipes" y hasta algún inspector. Maestras y alumnos, vecinos, nueva ola y vieja ola, todos trabajando para el festival. Este año tuvimos 12.000 plateas; pero de pie, fuera de la empalizada, tuvimos hasta 40.000 turistas asombrados que a las 5 de la mañana aún estaban en los fogones, en las peñas, en las calles, en el río, guitarreando y bailando y cantando, descubriendo a Cosquín. Este inefable Cosquín que todo lo da: río, montañas, aire y mucho sol, un aroma de poleo y peperina y ese tranquilo dejarse estar y no desear irse más de aquí.

Y como las gentes que vienen a participar del festival y en el festival merecen todo nuestro afecto y cordialidad, abrimos nuestras casas para ellos, queremos saber de sus provincias, anhelamos saber cómo viven y, sobre todo, queremos que conozcan y vuelvan a Cosquín. En nuestro barrio se hospedaban los de Formosa, con sus arpas y sus guitarras. Tuvimos serenatas, alegría, y canto y música a raudales, y para que se decidan ustedes a venir, sepan lo que pasó:

¡CHA DIGO! Los de Formosa
No se parecen a mí.
Cuando yo canto lo hago con pena,
Ellos..., ¡meta bailar y reír!

Me dijeron cosas lindas,
En idioma guaraní...
Ycuando quise saber qué era...
¡meta bailar y reír!...

Les dimos champagne y sidra,
Los rechazaron; muy gentil...
Pidieron agua ardiente y pura caña,
y... ¡meta bailar y reír!...

¡CHA DIGO!... Los de Formosa
Cuando vienen por aquí:
Truene, llueva o sople el Zonda,
¡meta bailar y reír!...

Diez días que nadie olvida jamás. Claro que no todo es perfecto; no podemos dar a los turistas todo lo que se merecen; pero cada año procuraremos que Cosquín les guste más y más y, si vienen, verán también que:

Las muchachas de Cosquín
Tienen formas de guitarra
En la noche bordonean
En la mañana son vidalas.

Y: *Galoperas del litoral*
Montoneros de La Rioja amada
Zafreros del Tucumán
Fogones con churrasqueada

Y hasta la luna en Cosquín tiene un burro, un burro con alforjas llenas de estrellas de plata. Para enero, ¿en Cosquín?

Cuando los cultores del arte nativo se van, Cosquín, en el invierno, suele presentar, a veces, el singular aspecto que nos muestra esta fotografía.



Protéjase con el pequeño y eficaz MATAFUEGO

ABO

AEROSOL "FREON"



ES IMPRESCINDIBLE PARA EL COCHE Y EL HOGAR

Precio con soporte $ 490

ABO

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

EXITOSOS RESULTADOS DE LA ESCUELA DE CAPACITACION PARA EL PERSONAL DEL A.C.A.

EN oportunidad de la creación de la Escuela de Capacitación y Entrenamiento para el Personal del A.C.A., explicamos someramente el espíritu que animaba a dicha iniciativa de las autoridades de la Institución: brindar a la masa societaria servicios cada vez más eficientes desde el punto de vista cualitativo. Nada mejor entonces que la apertura de dicha escuela, destinada a capacitar al personal sobre todo, y cada uno de los aspectos, a veces simples detalles, que asegurarán la amable atención y el alto grado de idoneidad técnica que los agentes del A.C.A. se hallan en condiciones de brindar a los socios en cada una de las estaciones de servicio de la entidad.

Esa preparación teórico-práctica del personal de estaciones se ha desarrollado éxitosamente a lo largo del año 1964. Y en virtud del saldo, evidentemente favorable que arrojaron los cursos, se está estudiando la posibilidad de expandir el radio de acción de los mismos, de manera tal, que también tengan acceso a ellos los agentes que prestan servicios en estaciones del interior del país y los operarios especializados en mecánica de emergencia.

Una nueva iniciativa del Automóvil Club Argentino, cuyas autoridades son conscientes de que la expansión servicial que ha caracterizado a la labor de la institución durante los últimos años, debe ir acompañada de la debida capacitación del personal afectado a las diversas prestaciones, especialmente aquél que mantiene un contacto permanente con los asociados. Una forma de asegurar "más y mejor servicio" para aquéllos.

HA SIDO ATENDIDA UNA INQUIETUD DEL A.C.A.

Los organismos policiales de las provincias exigirán el estricto cumplimiento de la ley 13.893

EL congreso de filiales del Automóvil Club Argentino, realizado en junio de 1964, recomendó a las autoridades de la entidad llevar a cabo las gestiones necesarias ante los organismos policiales de los estados provinciales, a efectos de que los mismos adoptaran las medidas pertinentes para lograr una vigilancia más estricta en rutas y caminos del país, en lo que se refiere a la falta de acatamiento a las disposiciones de la ley nacional Nº 13.893, y en forma especial a las normas relativas a animales sueltos en los caminos y a la circulación de automotores de carga de gran volumen, sin las correspondientes luces, o en deficientes condiciones.

En cumplimiento de lo resuelto por dicho congreso, las autoridades del A. C. A. realizaron las gestiones respectivas, ante los mencionados organismos recibiéndose respuestas, hasta el momento, de la policía de Salta, Misiones, Córdoba, Santiago del Estero y Buenos Aires, como así también de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Neuquen. En sus respectivas comunicaciones, las entidades nombradas manifiestan haber impartido las instrucciones correspondientes a su personal a los efectos de exigir el estricto cumplimiento de la ley Nº 13.893 y especialmente con relación a los puntos indicados por el A. C. A.

Se trata de otra gestión exitosa del Automóvil Club Argentino en favor de la solución de problemas referidos al ordenamiento y la seguridad en el tránsito, que constituyen preocupación constante de sus autoridades y oficinas especializadas.

PP



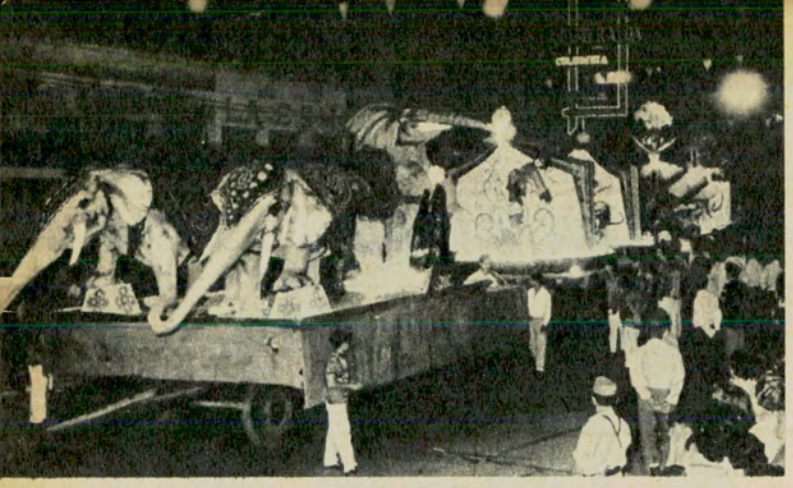
Afeitadas Nº1
con la Nº1 de las

CREMAS de AFEITAR!

La única crema de afeitar que Ud. puede adquirir también en económico sachet de repuesto. Usela y comprenderá su nombre: Nº 1 en calidad, Nº 1 en rendimiento, Nº 1 en economía...

Nº1 ...en todo! con la seguridad Odol





Esta coraza, con acoplados artísticamente decorados, da una idea de la fastuosidad con que los vecinos de Paso de los Libres festejan el carnaval.



La mitología y la fauna figuraron exitosamente entre los temas elegidos por los creadores de las carrozas que desfilaron en el singular corso.

CARNAVAL TIPO CARIOCA

Festejos de gran lucimiento hubo este año en Paso de los Libres

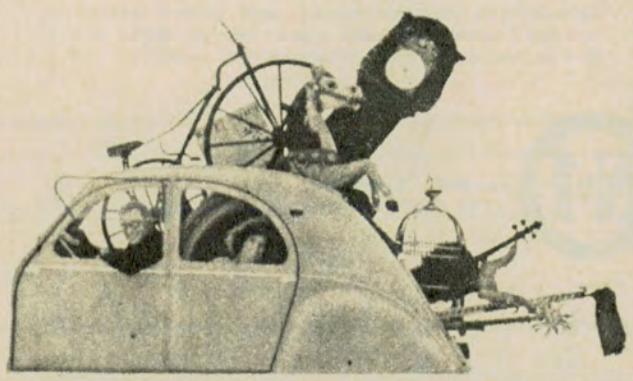
LA clásica fastuosidad y alegría de las fiestas carnavalescas brasileñas tienen ya una adecuada réplica en los corsos que este año se han efectuado en la localidad de Paso de los Libres, en la provincia de Corrientes, y a los cuales corresponden las fotografías que ilustran esta nota. Los pobladores de ese pequeño rincón del suelo argentino, quizá contagiados un poco por su proximidad con la República del Brasil, dan a sus fiestas carnestolendas un matiz de extraordinario interés, que se manifiesta en la gran cantidad de turistas que llegan a Paso de los Libres para participar en el amplio "programa de actividades recreativas" preparado con lógica anticipación por la Comisión de Vecinos encargada de la organización de los festejos.

Como lo evidencian las fotografías, el viejo y bastante desacreditado Rey Momo está tratando de volver por sus perdidos fueros en Paso de los Libres.

HIJOS DE ISIDORO ANDRADES

Concesionario Citroën

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



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

AUTOMOVILISTA

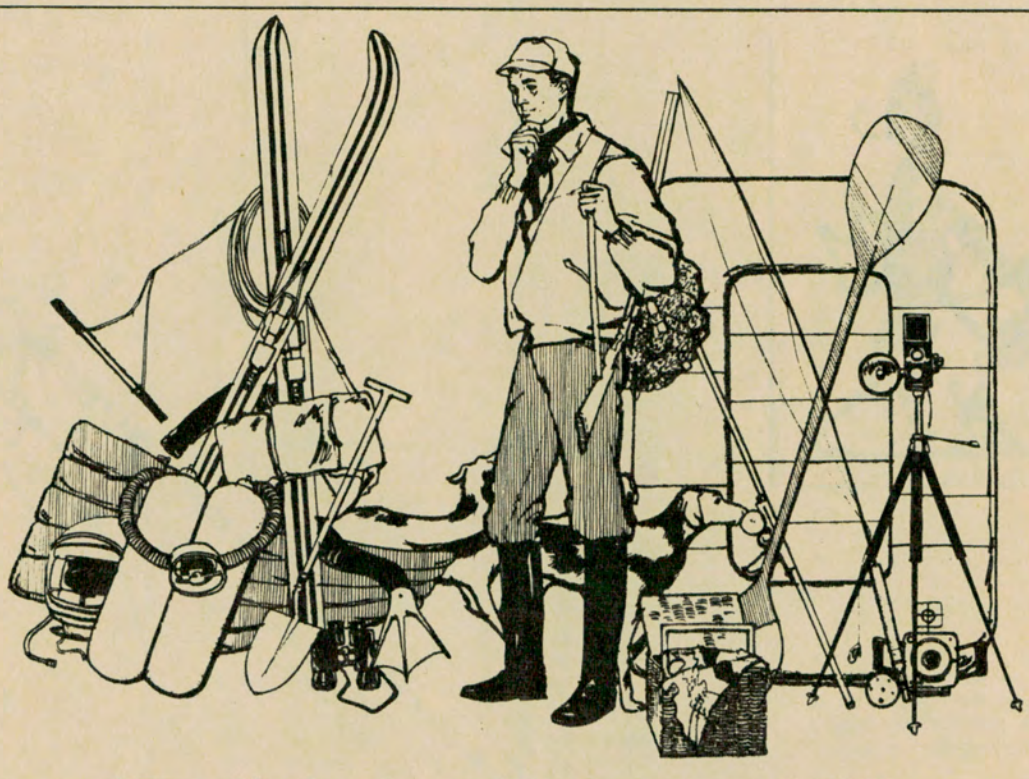
RECTIFIQUE INTEGRALMENTE SU MOTOR: UN ANTICIPO Y DIEZ MENSUALIDADES

- TRABAJOS GARANTIDOS POR ESCRITO
- MATERIALES DE PRIMERA CALIDAD
- BALANCEO ELECTRONICO EN TODOS LOS MOTORES
- 400 MATRICES ORIGINALES PARA ARBOL DE LEVAS
- TRATAMIENTOS Y BAÑOS ESPECIALES
- MOTOR ASEGURADO EN EL CICLO DE RECTIFICACION

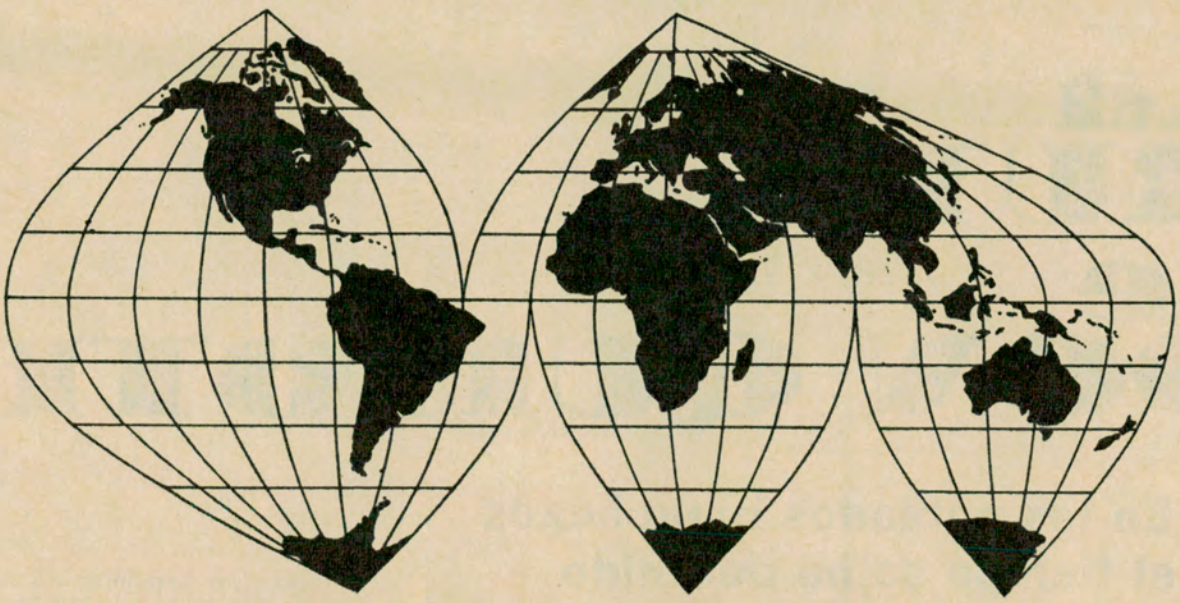
ORGANIZACION TARPA

PRIMERA ORGANIZACION ARGENTINA PARA EL REACONDICIONAMIENTO INTEGRAL DE MOTORES

MARIANO ACHA 1669 CAPITAL
T. E. 51-4380/5291



¿Por dónde piensa ir Vd. con su 2 CV?



nosotros ya lo probamos por aquí.

. . . en una vuelta al mundo de 100.000 kilómetros. A través de 50 países. Cruzando ocho desiertos. Cinco continentes fueron escenario de las pruebas a que fue sometido el 2 CV. Lo vimos sobre los territorios del Círculo Polar. También en las ardientes arenas del Sahara. En todo lugar donde el terreno exigía un automóvil "responsable", que no fallara, allí vimos un CITROËN 2 CV. Y ahora díganos . . . ¿por dónde piensa ir usted con su 2 CV?.

citroën 2 CV

Consulte al CONCESIONARIO CITROËN más próximo!





Los viejos y maltratados molinos manchegos parecen hitos que marcasen el itinerario de Don Quijote en su tarea de desfacer entuertos y proteger doncellas en peligro.

La RUTA de DON QUIJOTE

En los poblados manchegos el tiempo se ha detenido

Por TERESA RAMONET

Para Autoclub

EL comienzo del Quijote ha hecho ya correr ríos de tinta. Pero esta manera de comenzar a referir con menciones puramente imaginarias e indeterminadas, es propia de las narraciones de aventuras maravillosas y de cuentos populares, y seguramente Cervantes había pensado en un lugar determinado de la Mancha para hacer vivir allí a su héroe. ¿Cuál era ese lugar del cual no quería acordarse Cervantes?

El lugar parece ser el humilde pueblecito de Argamasilla de Alba, cerca de Ruidera, allí donde el lloroso Guadiana va a ocultar las aguas a la vez dulces y salobres.

Azorín, que ha hecho la peregrinación lírica por la ruta de Don Quijote, llama a Argamasilla *"villa andante"*, por los cambios de lugar que realizó su población antes de su asentamiento definitivo. Después de algunas dudas, llega a la conclusión de que Don Quijote tenía que ser fatalmente de este lugar.

Si bien está plenamente demostrado que Cervantes era manchego y que estuvo encerrado en la cárcel de Argamasilla de Alba, donde escribió su obra magna, la cuna de Don Quijote no está clara. Los de Argamasilla, como es natural, lo hacen nacer allí, contra la opinión de los eruditos que la sitúan en Esquivias, lugar donde tuvo amores Cervantes. Sin contar con los de Tomelloso, Criptana, Alcázar, y otros lugares, que discuten porfiadamente sobre el respectivo lugar de nacimiento de Don Quijote, de Sancho y de los demás personajes de la obra.

Pero volvamos a Argamasilla. En un informe de 1575 enviado a Felipe II por sus vecinos, dicen éstos:





"Es pueblo pasajero y que está en el camino real que va de Valencia y Murcia a Almansa y Yecla".

Así, pues, pueblo errante y pasajero. Como Don Quijote.

¿Cómo es ahora Argamasilla de Alba? Como casi todos los pueblos castellanos tiene un aire de vetustez, de inmovilidad, de reposo secular. En 1565 contaba con 700 vecinos. En 1965 contará todo lo más con mil. Las calles son anchurosas, las casas son bajas, anchas y blancas.

"Todo está en reposo —dice Azorín—. *El sol reverbera en las blancas paredes; las puertas están cerradas; las ventanas están cerradas. Y la llanura, en la lejanía, allá dentro, en la línea remota del horizonte, se confunde imperceptible con la inmensa planicie azul del cielo. Y el viejo reloj lanza despacio, grave, de hora en hora, sus campanadas".*

Sí. En contraste con los pueblos levantinos, progresivos, llenos de movimiento y de bullicio, en los poblados manchegos el tiempo se ha detenido.

Según los vecinos actuales, el pueblo es un pueblo enfermo y sus gentes son nerviosas e hipersensibles, porque cerca de la villa remansa sus aguas el río Guadiana y a causa de dicho remanso y detenimiento del agua, salen muchos vapores que acuden al pueblo y trastornan a sus gentes, creando un ambiente de fantasía, locura y exasperación.

En Argamasilla, lugar andante, gran trampolín de la Mancha, *"la locura es tanto más accesible y practicable"* y los vapores de esa divina locura nublaron la mente de Don Alonso Quijano el Bueno y lo llevaron a emprender maravillosas aventuras en pos de su caballeresco ideal.

La venta de Puerto Lápice

Puerto Lápice es un mojón importante en el itinerario quijotesco, y en sus aledaños mostró su bravura el gran caballero. Puerto y angostura que enlazaba importantes poblaciones con el camino romano que conducía a Toledo, es ahora un pueblo pequeño, formado por una sola calle ancha, de casas bajas, que entran y salen formando recodos, esquinazos y rincones. Colocado en lo alto de la montaña, en la alta depresión de la abrupta serranía, este lugar se ha formado lentamente, gracias al continuo trajinar de viandantes. Lugar ideal para levantar una venta, en sus cercanías se levantó en tiempos de Cervantes una famosa, aquella en la que fue armado caballero Don Quijote.

En las ventas españolas puede resumirse la historia interna de España en los siglos de oro. Por ellas pasaban soldados y peregrinos, pí-

¿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 salvex

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





caros y mozas del partido (mujeres de vida alegre), gitanos y titiriteros trashumantes, clérigos y mercaderes, y hasta algún veedor de Indias.

La venta de Puerto Lápice era anchurosa, inmensa. Situada en lo alto del puerto, se abría por una parte a tierras de Toledo y por otra a la región de la Mancha. El ancho camino iba recto desde Argamasilla a la venta. En ella paraban los viandantes que venían de Madrid o de Valencia y en ella se detendría Cervantes cuando iba a visitar a la dama de sus amores en el pueblo toledano de Esquivias.

En la venta se da para Don Quijote el primer contraste entre lo real y lo ideal. Para él la venta es castillo, castellano el ventero, caballeros los gañanes y doncellas las mozas del partido.

Siempre hay una venta en la ruta de Don Quijote, siempre un lugar donde se siente la palpitación de las distintas formas de vivir españolas, y donde se truecan en realidades los sueños y las fantasías.

Ruidera, la murmureante

Al sudeste de Argamasilla de Alba está la aldea de Ruidera, de sonoro nombre, llamada la Ciudad de las Lagunas; esta región de las lagunas —famosa en toda España— destruye por sí sola el clisé tan difundido de que la Mancha es una región totalmente seca y falta de vegetación.

Según la leyenda cervantina estas lagunas que *"lloran eternamente por sus hermosos ojos"* (los *"ojos del Guadiana"*, es decir, el lugar en que el río vuelve a aparecer después de su misteriosa desaparición) fueron encantadas por el mago Merlín. Y el guardián de ellas, convertido en el río Guadiana, cuando llegó a la superficie de la tierra y vio el sol del otro lado, sintió tanto pesar de ver que dejaba en las entrañas de la tierra a su carísimo primo Durandarte, que se sumergió otra vez, aunque de cuando en cuando sale y se muestra para que el sol y las gentes lo vean.

Las Lagunas de Ruidera son ya obligado lugar turístico de España. Eugenio Noe ha descrito el lugar como *"un paisaje de abrumadora fortaleza, orgulloso de su capacidad de seducción y de lirismo. Uno de esos panoramas inolvidables, demasiado vastos para que sean recogidos por el arte, que caben en los ojos, pero no en el pecho"*.

La cueva de Montesinos

En el corazón de la Mancha, en término de Osa de Montiel, a unos ochocientos sesenta metros de altitud, se encuentra situada la cueva de Montesinos.

Allí llegan actualmente —como llegó Don Quijote— muchos viajeros para ver también *"si eran verdaderas las maravillas que de ella*



CAMPAÑA DE ADHESION DE SOCIOS EFECTUA EL A. C. A. HASTA EL 15 DE JULIO PROXIMO



Sus familiares o amigos podrán asociarse sin cuota de ingreso

LA Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, colaborando con los socios de la entidad, y para facilitarles la posibilidad de tener una atención con algún familiar o amigo automovilista que aún no es socio, ha resuelto llevar a cabo una "Campaña de adhesión de nuevos socios", para lo cual se han emitido bonos de valores internos de un mil pesos cada uno, suma equivalente a la cuota de ingreso que rige para todas las categorías.

Estos bonos, de los cuales reproducimos uno en forma facsimilar, están extendidos a la orden de cada socio, y su valor puede ser transferido a un tercero que desee asociarse al Automóvil Club Argentino, sirviendo únicamente para pagar la cuota de ingreso de un nuevo socio que presente su solicitud antes del 15 de julio próximo. En consecuencia, acompañando ese bono, solamente deberá abonar tres cuotas mensuales adelantadas, según categoría. Corresponde destacar que los aspirantes a socios que no tengan el bono de referencia abonarán la cuota de ingreso en vigencia.

A los asociados titulares de los bonos que fueren utilizados para pagar la cuota de ingreso de un nuevo socio, se les remitirá, sin cargo alguno y como recuerdo de su atención, una insignia para el ojal, con frente de oro, para hombre, y con broche prendedor para dama, si así correspondiera.



El gran pintor manchego Gregorio Prieto junto al molino que le fuera regalado para ser decorado por él en las fiestas en las que se exalta la calidad de los "caldos" manchegos.

se decían en todos los contornos". Y allí, en las paredes recias y altas de la espaciosa bóveda, a punta de navaja, dejan esculpidos nombres y fechas para recuerdo eterno, como lo haría el hombre prehistórico en las cuevas de Altamira.

La parte más amplia y profunda de la cueva, llamada Gran Sala, tiene unos treinta metros de longitud por quince de ancho. Junto a ella, hay un recinto menor donde se cobijan los murciélagos. Al fondo, se escuchan los rumores del agua, que han dado lugar a tantas leyendas de misterio y que alimentaron la predisposición a lo sobrenatural del Ingenioso Hidalgo. Por la cueva vagan los fantasmas del anciano Montesinos, del caballero Durandarte, de la dueña Quintañona y de la reina Ginebra.

Pero es en el agua callada, en el agua negra, en el agua profunda y misteriosa, que reposa eternamente lejos de los cielos azules y de las nubes amigas, donde —según Azorín— está toda la sugestión y toda la poesía inquietadora de la cueva de Montesinos.

Los molinos de viento

—"*Los molinitos de Criptana andan y andan*"— dice el refrán. Campos de Criptana reunió en el siglo XIV los elementos de dos núcleos de población: Chitrana y el Campo. En esta localidad quedó hermanado lo industrial y lo agrario y de su laboriosidad surgieron como elementos demostrativos de progreso los molinos de viento.

En la época en que vivió Don Quijote los molinos de viento eran una novedad estupenda. Implantados en la Mancha en 1575, estos molinos del llano tienen linaje industrial y hasta la época del maquinismo, molían casi todo el cereal. Los molineros eran buenos ejemplares del pueblo manchego, cuya vida transcurría en la gigantesca fábrica de los molinos, porque el complicado arte del molino de viento, prodigio de intuición mecánica, exige una atención cuidadosa.

"*Embudo de ilusión, yelmo en lo alto / gloriosa y peregrina barquillera / con sus aspas igual que cuatro agujas / que cosieran el cielo con la tierra*".

Así los canta el gran poeta manchego Alcaide Sánchez.

Enclavados en pequeñas elevaciones de terreno, como buscando las veredas del aire, sus aspas recogen así con más facilidad el viento. Estas máquinas, entonces inau-

¡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.

ditas y maravillosas, parecieron a Don Quijote *"desaforados gigantes"*. Ahora, los molinos son los castillos de La Mancha.

Y en Toboso fue el amor...

El Toboso, en la provincia de Toledo, tiene hoy no mucho más de tres mil habitantes y produce algunos de los famosos *"caldos manchegos"*. Pero ha pasado a la historia por ser la patria de Dulcinea, el amor de Don Quijote.

En El Toboso, según Sancho Panza, *"era uso edificar en callejuelas los palacios y edificios grandes"*. Uno de éstos, que todavía está en pie, fue el palacio de doña Aldonza Zarco de Morales, la supuesta Dulcinea. Palacio al estilo manchego, con el frontis blasonado de escudos, grande y señorial, como correspondía a dama de tal alcurnia y belleza. Porque bella seguro que lo fue, siendo manchega. *"Cuando una mujer es manchega castiza* — afirma Azorín — *tiene el espíritu más fino, más sutil, más discreto, más delicado que una mujer pueda tener"*.

Pero, ¿fue esta Aldonza Zarco de Morales la Dulcinea de Don Quijote? Lo único cierto es que en El Toboso abundan los apellidos Zarco y que la casa de la sin par y amada princesa se levanta todavía a un extremo del poblado —lejos de la calle del Diablo, la principal de la villa— y conserva aún los



magníficos blasones que dan fe de la existencia de una dama aristocrática que bien pudiera ser la dama que inflamó los pensamientos de Don Quijote, y a quien él tuvo a bien llamar Dulcinea.

El retorno de Don Quijote

Otros pueblos de la Mancha figuran en el relato cervantino.

De todos ellos conservó el autor detalles y referencias. Pues Cervantes, contra lo que se ha dicho a veces, conoció su patria en forma directa y estaba familiarizado con los usos, costumbres y carácter de los pueblos que citó en su obra.

Pero Don Quijote —él, sí— retorna a su patria. Ha visto el mar y ha disfrutado de la libertad soñada en las playas barcelonesas. Y después, el vencido caballero vuelve a su Mancha nativa, a su patria chica, al pueblo que *"no quiso poner puntualmente Cide Hamete, por dejar que todas las villas y lugares de la Mancha contendiera entre sí por ahijárselo y tenérsele por suyo, como contendieron las siete ciudades de Grecia por Homero"*. •

EN MARZO SE FABRICARON 16.583 AUTOMOTORES

LA Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA) informa que la producción total de automotores, durante el mes de marzo de 1965, alcanzó a 16.583 unidades.

En el primer trimestre de 1965 se produjeron 41.244 unidades y en el mismo lapso de 1964 sólo 26.518, representando un aumento de 55,53 %.

Con tal motivo, ADEFA ha dado a conocer el informe estadístico Nº 161, en el que discrimina la producción del mes y del año según marcas y características de los automotores.

CITROËN 2 CV

CONCESIONARIO OFICIAL

ZEN - OLSEN S. A.

Recepción del coche usado.
Amplias facilidades.



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

LUSTRAUTOS

DAGHY



GARANTIZADO COMO EL MEJOR DEL MUNDO

FABRICANTES:

SCOPETANI Y CIA. S.R.L.

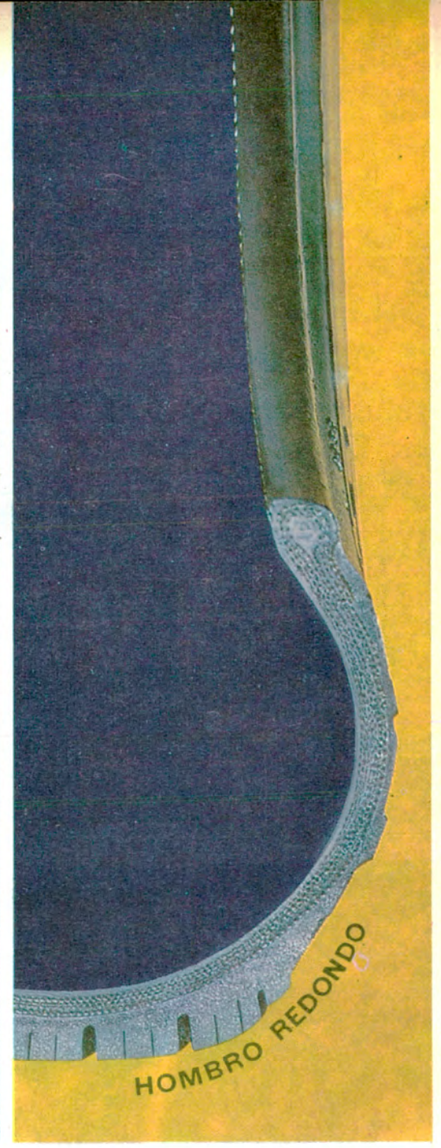
SAN MARTIN - PROV. DE BS. AS. - F.N.G.B.M.
T. E. 755 - 2232/2888



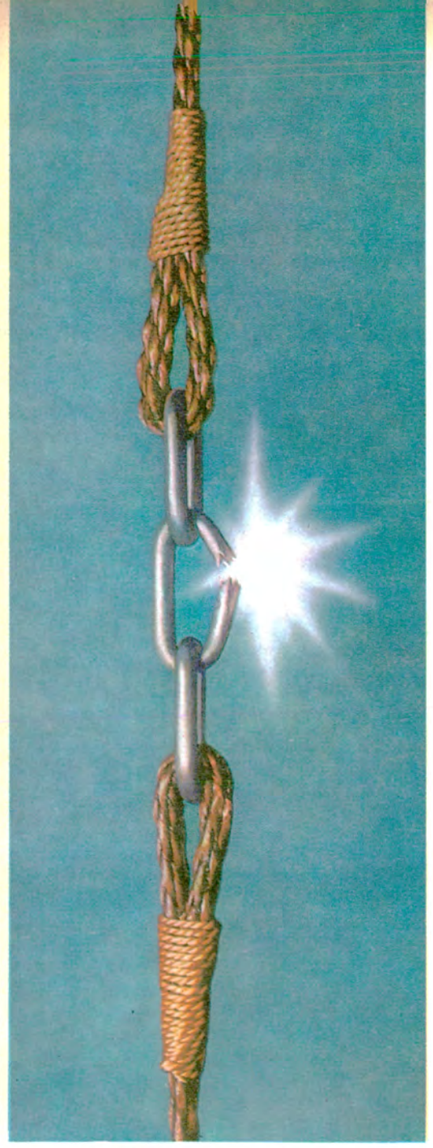
Con la nueva G8 usted tendra más seguridad total a elevadas velocidades.



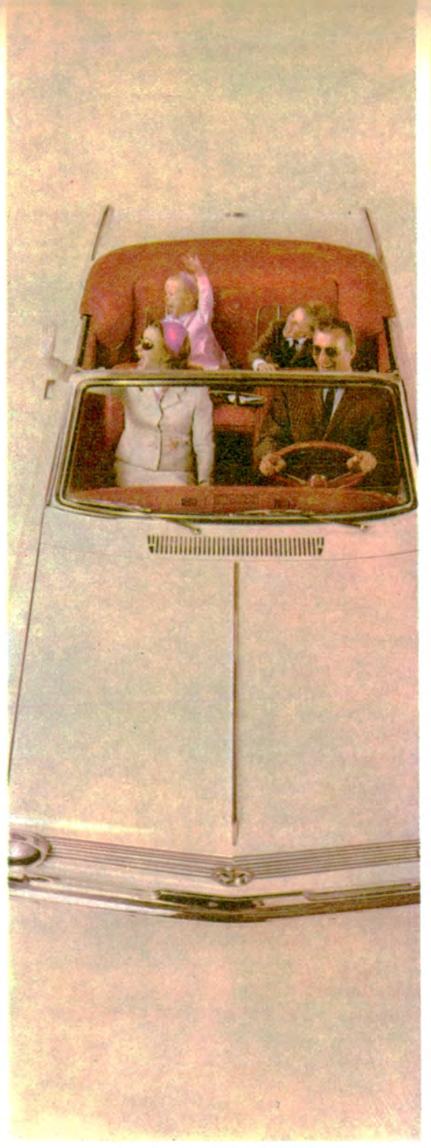
Le da a usted mejor dirección del coche en las rectas y más seguridad en los virajes...



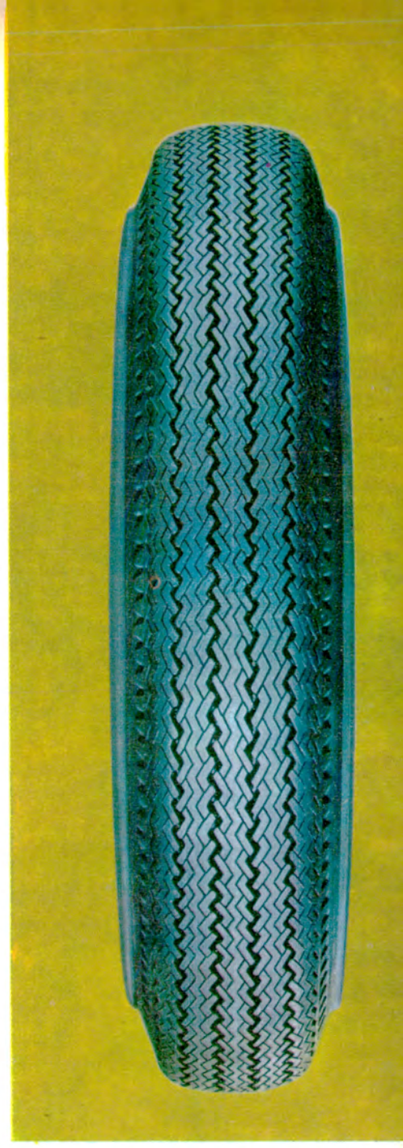
porque la banda de la G8, alrededor del hombro, afirma el coche sobre el camino.



Para resistencia a reventones y calor, su armazón es de cordón 3-T, más fuerte que el acero.



Y para miles de kilómetros extra de marcha segura, está hecha con caucho Tufsyn.



Vea pronto la extraordinaria Super-Cushion G8 en casa del revendedor Goodyear.

AVANCE EN SEGURIDAD: LA G8 DE GOODYEAR

La nueva Super-Cushion G8 de Goodyear está hecha para seguridad a elevadas velocidades. Su diseño de hombro redondo pone más banda de tracción en el hombro de la cubierta, para seguridad en el momento crítico de un viraje a velocidad. Mejora también la dirección. Y la G8 está hecha con cordón 3-T, el más fuerte que se fabrica. Resiste golpes y calor, aun a velocidades tope. Y con caucho Tufsyn, el más durable de todos los cauchos para cubiertas. La G8 es una cubierta más recia, totalmente más segura en el camino. Y no cuesta más. Es fácil manejar con confianza... sobre cubiertas Goodyear.

GOODYEAR



MENDOZA
SAN LUIS
CORDOBA
BUENOS AIRES
NEUQUEN
RIO NEGRO
LA PAMPA
Río Atuel
Río Salado
Río Colorado
Río Salado o Curacó
Loma del Jagüel del Moro
Co. Chical-có
Co. Patagua
Co. Pichi Mahuida
Salina Grande
Salinas Grandes
Salinas chicas
Lag. del Guanaco
Lag. Parque Luro
Lag. Grande Colorada
Lag. Blanca Grande
Lag. La Amarga
Lag. Brava
Lag. La Dulce
Lag. Urre-Lauquen
Médanos El Guanaco
Médano Colorado
Médano Leoncito
PAMPA ALTA
SA. DE CARAPACHA
SA. DE LIHUEL CALEL
VALLE DE UTRACAN
VALLE DE MARACO
TRAVESIA
Chamaicó
Rancul
Quetrequen
Maisonnave
REALICO
Van Praet
Cnl. H. Lagos
M. Miró
Sarah
B. Larroudé
PARERA
R. Lavalle
Falucho
INT. ALVEAR
Alta Italia
Ojeda
Ceballos
Ingº Luiggi
Emb. Martini
Vértiz
Speluzzi
Trebolares
La Maruja
Pichi-Huinca
Caleufú
Arata
TRENEL
GRL. PICO
Ingº Foster
Lobocó
Monte Nievas
Metileo
Dorila
Agustoni
EDUARDO CASTEX
A. Peña
Trili
QUEMU QUEMU
Rucanelo
Ceriola
Conhello
Boeuf
Va. Mirasol
Huelen
Miguel Cané
Tte. Grl. E. Mitre
Km. 655
Winifreda
M. Mayer
Cnia. Barón
Relmo
Loventuel
Luan Toro
Lag. del Guanaco
Cnia. Inés y Carlota
Bajo de las Palomas
Anquilobo
Anguil
Uriburu
Lonquimay
CATRILO
La Gloria
Est. Ivanowsky
SANTA ROSA
TOAY
Cachirulo
Cereales
Miguel Riglos
Tomás M. Anchorena
Naicó
Ataliva Roca
Quehué
MACACHIN
Hidalgo
Doblas
Atreucó
Salinas Grandes
Rolón
Utracán
Valle Argentino
Cnia. Cazaux
Alpachiri
Apuyaco
Grl. M. Campos
Cnia. Sta. Teresa
El Carancho
La Lonja
GRL. ACHA
Gamay
Unanué
Epu-Pel
Perú
Kemecó
GUATRACHE
Coliqueo
Hucal
Abramo
Cnia. N. Leven
BERNASCONI
Grl. San Martín
J. Araujo
Valle Daza
Chacharramendi
Lihuel Calel
Motels
La Asturiana
Salitral Levalle
PUELCHES
CUCHILLO-CO
Gobernador Duval (La Japonesa)
RIO COLORADO
Gaviotas
Dv. Km. 154,7
Anzoategui
MEDANOS
BAHIA BLANCA
PUNTA ALTA
GRL. VILLEGAS
LINCOLN
Roberts
Timote
RIVADAVIA
CARLOS TEJEDOR
Sto. Tomás
Guanaco
Chiclana
PEHUAJO
Fco. Madero
Paso
Beruti
Pra. Junta
T. LAUQUEN
La Zanja
Mari-Lauquen
Bocayuba
De Bary
PELLEGRINI
GUAMINI
ADOLFO ALSINA
CNL. SUAREZ
PUAN
PIGUE
Vista Alegre
Cnias. Busalá
SANTA ISABEL
Casa de Piedra
ALGARROBO DEL AGUILA
Pto. Trapalcó
La Pastoril
E. Mitre
La Guadalosa
Telén
VICTORICA
Carro Quemado
El Durazno
Po. de los Algarrobos
Ea. La María Luisa
La Primavera
La Copelina
Punta de la Barda
Puelén
LIMAY MAHUIDA
La Reforma
Cnia. Gdor. Ayala
CNIA. 25 DE MAYO
Juan OLSINA
GRL. ROCA
NEUQUEN
CHOELE CHOEL

HAGA TURISMO CON AUTOCLUB



La clásica puelchana en todo su esplendor con flores y frutos. Esta opuntia es exclusiva en el mundo de las sierras de Lihuel-Calel, en el centro de La Pampa.

POSEE LA PAMPA VALIOSOS RECURSOS TURISTICOS

Grandes atractivos ofrecerá el futuro Parque Nacional Lihuel-Calel

LA Pampa, que en nuestro pasado histórico fue el amplio escenario de la épica lucha del indígena en defensa del solar nativo, concentra una serie de agrestes atractivos turísticos, que permiten asegurar que será, a corto plazo y siempre que se adopten las medidas conducentes a estos propósitos, una actividad provechosa para la provincia.

La caza mayor es por ahora una de las mayores riquezas turísticas. Para la temporada, que se inicia el 1º de marzo y termina el 31 de julio, llegan numerosos adeptos de este deporte.

El futuro Parque Nacional Lihuel-Calel

Las sierras de Lihuel-Calel, cuyo nombre en araucano ha sido traducido y aceptado como "Sierra de la vida", constituyen el principal accidente orográfico de la provincia, con picos que superan los 500 metros sobre el nivel del mar. Tienen una extensión de unos 15 kilómetros de noroeste a sudeste por unos siete de ancho. Se encuentran divididas en varios cordones que forman valles y quebradas de distinta conformación. Las sierras más altas son conocidas con los nombres de Grande, de la Cruz, Fea, Pirámide, Fortaleza, etc.

Por

GUSTAVO A. GUERRERO

Para Autoclub
Fotos del autor
Ilustró JUAN OLSINA



Palacio Municipal de la ciudad de General Pico, segunda ciudad en importancia de La Pampa, y la más progresista por sus actividades económicas e industriales.



Flamante centro cívico de la capital provincial. Allí se concentran las oficinas del Poder Ejecutivo local y de los ministerios.

Las sierras de Lihuel-Calel se encuentran a unos 220 kilómetros de Santa Rosa y emergen en una zona cubierta de fachinales y rodeada por lagunas y salitrales. Su vegetación es baja en general y compuesta por algunos arbustos, gramíneas, cactáceas y líquenes, muchos de los cuales tienen la particularidad de ser exclusivos en otras partes de la provincia. Llama la atención en la amplia flora la puelchana o penca, o puelchenie, especie única en el mundo, cuyos troncos secos son muy decorativos. Sus ramas están cubiertas de fuertes espinas blanquecinas, de unos cuatro centímetros de largo, y produce flores cobrizas y fruto amarillo.

También es característico el alpataco, un algarrobo enano y rastrero de flores rojas. Entre los arbustos se distinguen la jarilla, muy abundante, el atamisque, el sombra de toro, el piquillín, el chañar y, entre las especies menores, el olivillo, la paja vizcachera, la barba de chivo, el pasto puna, la doradilla, la vara de ángel, algunas enredaderas, la pichana de carqueja, la chilladora, la oreja de gato, el berro, la verbena y muchos más.

La fauna de las sierras de Lihuel-Calel está formada por numerosas especies, siendo la más abundante la mara o liebre de la Patagonia.

En general, este pintoresco rincón pampeano, pleno de leyendas, supersticiones y mitos, con cambiantes panoramas de agreste belleza, está a punto de convertirse en el más nuevo de los parques nacionales argentinos. La creación se efectuará sobre la base de la expropiación de 10.500 hectáreas.

El gobierno de La Pampa, por ley provincial Nº 307, declaró ya de utilidad pública esa zona que abarca las sierras, y la expropiación se realizará con el fin de transferirla al patrimonio de la Nación, con destino a la Dirección General de Parques Nacionales, sobre la base de un convenio especial.

En medio de esas sierras, el cacique Namuncurá encontró momentáneo refugio con su familia y el resto de su tribu, ante la tenaz persecución de las fuerzas conquistadoras del desierto. Un arroyuelo con el nombre de Namuncurá recuerda ese episodio de la campaña civilizadora. Se puede visitar en la región un cementerio indígena, grutas, ojos de agua, y en la sierra Fea se pueden encontrar algunas pinturas rupestres, puntas de flecha y otras manifestaciones de la vida del hombre primitivo. Es interesante el llamado valle de los Angelitos, donde los indígenas sepultaban a sus niños, al cual sólo se puede llegar con conocedores del lugar. Un extraño dolmen y la destruida casa de uno de los más importantes pobladores son también motivo de excursiones. En la estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Lihuel-Calel hay ya buenos conocedores de la zona.



La zona de Lihuel-Calel, donde se encuentra el magnífico motel anexo a la estación de servicio del Automóvil Club Argentino, ofrece interesantes atractivos, entre los cuales cabe señalar la llamada Gruta del Indio, de gran extensión.

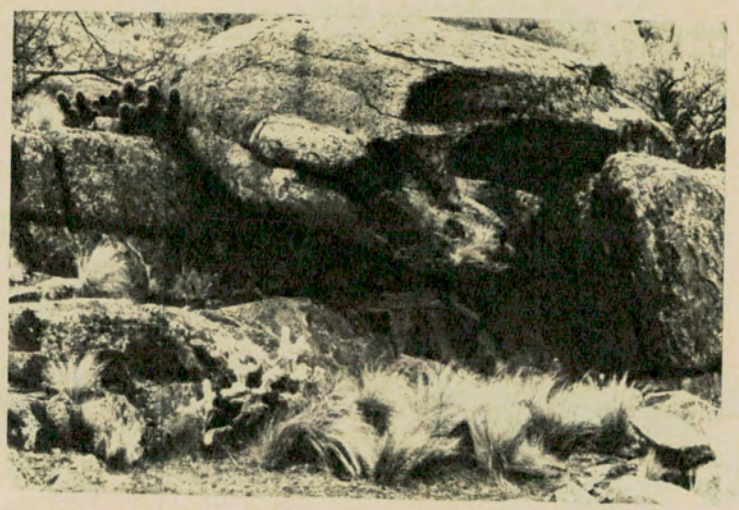
La tarifa en el motel del Automóvil Club Argentino es la siguiente: Una persona, $ 300; dos personas, $ 400, y 3 personas, $ 500. El reglamento dice: "Cada socio podrá utilizar, como máximo, la cantidad de camas necesarias para los acompañantes, ocupando hasta dos habitaciones, siempre que las disponibilidades lo permitan. Las habitaciones no podrán ser utilizadas por un período mayor de 18 horas".

La caza mayor en La Pampa

La práctica de la caza mayor en la provincia de La Pampa adquirió resonancia internacional merced a los éxitos logrados por visitantes extranjeros que elogiaron las magníficas posibilidades que la actividad cinegética tiene en todo su territorio.







Dolmen natural de la Sierra Fea, de Lihuel-Calel. Presenta algunas escrituras e inscripciones de dudosa autenticidad. Se aprecian en el lugar ejemplares de la típica flora del futuro parque.

En otro de los sectores del futuro Parque Nacional de Lihuel-Calel se encuentran refugios indígenas que presentan pinturas rupestres en buen estado de conservación.

Entre las especies particularmente incluidas bajo el nombre genérico de caza mayor, figuran el puma, el jabalí, el ciervo, el guanaco y el avestruz.

Las dos formas clásicas para la caza mayor son acecho y rececho. A ello hay que agregar la breve temporada anual, que se extiende a 15 ó 20 días del mes de marzo, en que se practica también la caza de la brama, que consiste en seguir al animal guiándose por el bramido que emite.

La caza del ciervo está limitada a dos ejemplares adultos, machos, por cazador autorizado. En cambio, no está limitada la caza de pumas y jabalíes, por los enormes daños que causan. El puma, especialmente, causa verdaderos estragos en las majadas.

El ciervo colorado, que es el que más abunda fue traído a principios del siglo pasado y se multiplicó en forma extraordinaria, al extremo de que en la actualidad la zona de dispersión abarca las grandes regiones boscosas de la provincia, en las inmediaciones de las localidades pampeanas de General Acha, Utracán, Quehué, Naico, Ataliva Roca y Doblas.

El jabalí europeo, encontró es-

TAURUS Publicidad



- La Pampa, predominantemente agrícolo-ganadera, procura diversificar su economía, industrializándose, para lo cual tiene planes de fomento y promoción (Ley Nº 274) que otorgan créditos y exenciones impositivas.
- En el orden institucional como en el económico y social, la provincia vive un clima de tranquilidad, de comprensión, de trabajo y de progreso.
- Acción mancomunada de gobierno y pueblo, para hacer de La Pampa un lugar en que el hombre sea el protagonista de su propio destino.
- Progreso económico y social dentro de un régimen de respeto a todas las libertades, activa participación de los intereses privados y de los sectores de la empresa y el trabajo para construir una gran provincia.

GOBIERNO DE LA
PROVINCIA DE LA PAMPA



Este es uno de los panoramas típicos del campo pampeano. El caldén domina el paisaje y cubre una vasta extensión de la provincia.



La tranquila y apacible localidad de Toay se levanta junto a un extenso y añoso bosque de caldén, y son muy frecuentados sus altos médanos. Aquí vemos su avenida principal: San Martín, la iglesia parroquial y, en primer término, el obelisco en homenaje al fundador del pueblo, don Carlos Guillermo Brown.



La plaza San Martín de la localidad de Eduardo Costex, centro de una importante región agropecuaria.



Hermosos paseos y avenidas caracterizan a la ciudad de General Pico. Aquí vemos la plaza principal, frente a la cual se levanta su iglesia parroquial.

cenario propicio para su desarrollo y ha proliferado enormemente, por lo que fue declarado plaga. Algunos pesan hasta 200 kilos y se los puede cazar durante todo el año.

Planes camineros

La red caminera de la provincia de La Pampa tiene más de 600 kilómetros de rutas pavimentadas en buenas condiciones y unos 2.000 kilómetros de otros tipos de carreteras.

Actualmente tiene principio de ejecución un plan de ocho años destinados a dotar a La Pampa de 650 kilómetros de carreteras pavimentadas, 573 de rutas mejoradas y las obras básicas de otros 550 kilómetros de caminos, con una inversión de más de 3.360 millones de pesos.

Asimismo, si el Gobierno Nacional, no comienza dentro de un plazo prudencial la pavimentación de las rutas 143 a San Rafael (Mendoza) y de la 152 de El Carancho a La Japonesa, sobre el río Colorado, la provincia realizará estas obras con cargo posterior de reintegro por parte de la Dirección de Vialidad Nacional. Esta última ruta, la 152, es de primordial importancia, pues acorta el viaje de Buenos Aires a Neuquén, en más de 100 kilómetros y pasa por el motel recientemente construido por el Automóvil Club Argentino al pie de las serranías de Lihuel-Calel.

Itinerario Nº 1: Buenos Aires - Santa Rosa

El camino que une la Capital Federal con Santa Rosa, capital de la provincia de La Pampa, tiene una extensión de 608 kilómetros, totalmente pavimentados. La salida de la ciudad de Buenos Aires se efectuará desde la plaza del Congreso por la avenida Rivadavia hacia el Oeste por la ruta nacional Nº 7 hasta Luján.

Se pasará por las dos estaciones de servicio del Automóvil Club Argentino en Flores y en el kilómetro 12 se cruzará la avenida General Paz, desde donde se seguirá con el siguiente itinerario:

13 CIUDADELA. Estación de Servicio.
16,4 RAMOS MEJIA. Estación de servicio.
19,4 HAEDO. Estación de servicio.
21,6 MORON. Estación de servicio adherida al Automóvil Club Argentino.
24,3 CASTELAR. Estación de servicio.
27,1 ITUZAINGO. Estación de servicio.
30,1 SAN ANTONIO DE PADUA. Estación de servicio.
33 MERLO. Estación de servicio.
33,3 Curva pronunciada con paso a nivel.
34 PASO DEL REY. Estación de servicio.
36 MORENO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
40 LA REJA. Estación de servicio.
43 FRANCISCO J. ALVAREZ. Estación de servicio. Restaurante. Acceso a José C. Paz.
53 POLICIA CAMINERA
51 GENERAL RODRIGUEZ. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
57 Restaurante.
62,1 Estación caminera y campo de recreo del Automóvil Club Argentino. Tel. 3. Restaurante.
65 LUJAN. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Desde este punto se adoptará la ruta nacional Nº 5 en dirección a Mercedes.
67 Estación de servicio.
94 Paso a nivel.
95 Estación de servicio. Acceso a Navarro.
97 Entradas a la ciudad de MERCEDES.
99 MERCEDES (Centro). Estación de ser-

vicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 2525. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
109 Puente Cañada Hinojo.
114 Puente arroyo Los Ranchos.
125 Puente arroyo Las Saladas.
126 SUIPACHA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
139 Puente angosto.
145 GOROSTIAGA. Estación de servicio. Restaurante.
146 Paso a nivel.
157 CHIVILCOY. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
159,3 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel.3822. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera. Acceso a San Sebastián y La Riestra.
160 Estación de servicio. Gomería. Restaurante.
163 Puente arroyo Lagos.
174,6 Cruce ruta provincial Nº 51 a 25 de Mayo.
181 Puente angosto.
189,6 ALBERTI (Acceso 3 km). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida), en Uriburu y 10 de Julio. Tel. 49. Bar.
191 Restaurante.

364 Cruce con ruta nacional Nº 226. Estación de servicio.
366 PEHUAJO (Acceso 5 km). Estación de servicio del A. C. A. (Adherida), en General Mitre y Teniente Zanni. Tel. 267. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía Caminera. Empalme camino a Bolívar.
371 Paso a nivel.
383 Estación F. Madero (1 km). Taller mecánico. Gomería. Bar.
397 Paso a nivel.
403,8 Acceso a J. J. Paso. Estación de servicio.
421/425 Acceso a Berutti (5 km).
445,5 TRENQUE LANQUEN (Acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
446 Estación de servicio del A. C. A. (Adherida). Restaurante.
449 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
451,6 Cruce con la ruta nacional Nº 33 a Bahía Blanca.
459 Estación La Zanja (Acceso 5 km).
464 Paso a nivel. Acceso a Pehuelche y Tres Lomas.
474 Estación Mari Lauquen.
486 Acceso estación Bocayuva (1 km).



Casco de la estancia Santa María, de Lihuel-Calel, perteneciente a los herederos del doctor Angel Gallardo. Fue destruido ante la decisión de las autoridades de expropiar esos campos para convertirlos en un nuevo parque nacional.

192 Puente río Salado.
197,5 LARREA (Acceso).
202,5 MECHITA (Acceso).
204,5 Puente arroyo Saladillo (angosto).
208 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a 25 de Mayo.
210 BRAGADO (Acceso). Estación de servicio del A. C. A. (Adherida), en avenida Rivadavia 1889. Tel. 70. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
214,5 Bar.
230 OLASCOAGA (Acceso 8 km). Estación de servicio. Gomería. Bar.
244,5 Descanso El Fogón.
259,2 Paso a nivel.
262 Estación de servicio.
263 NUEVE DE JULIO (Acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Camino a Bolívar.
265,3 Estación caminera del A. C. A. Tel. 294. Restaurante. Policía Caminera.
267 Estación de servicio. Gomería.
268 Empalme camino pavimentado a Bolívar.
270 Paso a nivel.
276 Acceso a French (3 km). Almacén.
291 Acceso a Cambaceres (3 km).
312,1 CARLOS CASARES (Acceso 3 km). Estación de servicio adherida al A. C. A., en 9 de Julio e Yrigoyen. Tel. 108. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
313 Estación de servicio. Acceso a Bolívar.
353 Descanso El Palenque.
356 Almacén.

495,9 Acceso a Pellegrini. Estación de servicio del A. C. A. (Adherida). Bar.
508 Estación de Bary (Acceso 1 km).
511 Empalme camino a Quenumá (35 kms) y a Salliqueló (63 km).
520,7 Límite provincial Buenos Aires - La Pampa.
524 CATRILO. Estación de servicio.
525 Cruce con ruta provincial Nº 1 a Quemú Quemú y a General Pico.
526 Estación de servicio.
526,8 Paso a nivel. Acceso a Iwanowski y Guatraché.
545 Acceso a Lonquimay. Estación de servicio. Acceso a Quemú Quemu.
556 Acceso a La Gloria.
565/67/71 Acceso a Uriburu. Cruce con ruta provincial Nº 3 a General Pico.
580 Acceso a Anguil. Nafta. Empalme con ruta provincial Nº 3 a General Pico.
603 Autódromo de Santa Rosa.
607 Futuro motel del Automóvil Club Argentino.
608 SANTA ROSA. Estación de servicio del A. C. A., en Avenida San Martín y Coronel Gil. Tel. 435. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.



AROS
PARA
PISTON
RAMCO

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

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

AGENTES EN TODO EL PAIS



Sede de la estación de servicio del Automóvil Club Argentino en la ciudad de Santa Rosa, en la intersección de las avenidas San Martín y Coronel Gil. Enfrente se levanta el edificio del Banco Hipotecario Nacional.



La excelente urbanización de General Pico se advierte en su trazado urbano y en las bien cuidadas calles y paseos. En el grabado aparece su principal boulevard.

Itinerario Nº 2: Buenos Aires Junín - General Pico

El camino a General Pico alcanza los 576 kilómetros de extensión y se desenvuelve a través de dos tramos, de los cuales uno es pavimentado hasta los accesos a Lincoln, en el kilómetro 318, y luego sigue mejorado con trechos en regular estado de conservación. Se retomará el pavimento 18 kilómetros antes de llegar a General Pico.

Como en el anterior itinerario, se saldrá por la avenida Rivadavia (ruta nacional Nº 7) hasta JUNIN. Desde Luján iniciaremos las indicaciones.

62,1 Estación de servicio y recreo del Automóvil Club Argentino. Tel. 3. Restaurante.
65 LUJAN. Desde este punto se seguirá la ruta nacional Nº 7 en dirección a San Andrés de Giles.
69 Puente río Luján.
73 Paso a nivel.
76 Paso a nivel. Accesos a Cortínez.
77 Acceso a Carlos Keen. Estación de servicio. Bar.
80 Almacén.
90 Villa Spil. Nafta. Almacén.
93 Acceso a Cucullú (7 km).
96 Estación de servicio. Gomería. Restaurante.
100 Almacén.
101 Policía caminera. Bar.
102 Acceso a Mercedes (24 km).
103 SAN ANDRES DE GILES. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Puente arroyo Giles. Acceso a San Antonio de Areco. (24 km).
125 Acceso a Heavy (5 km). Cruce caminos a Mercedes y Espora.
129/138 Acceso a Gouin (10 km).
137 Puente angosto.
139 Acceso a CARMEN DE ARECO (3 km). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Tel. 100. Accesos a Gouin y Castilla.
142 Cruce ruta provincial Nº 51, de Arrecifes a Chivilcoy. Acceso a Carmen de Areco (5 km). Estación de servicio.
144 Puente arroyo Lamela (angosto).
148 Rotonda accesos a Salto.
153 Paso a nivel.
154 Puente arroyo de Ranchos.
155 Tres Sargentos.
156 Doblar a la izquierda.
172 Accesos a Salto y Chivilcoy.
179 Paso a nivel. Acceso a Monroe (9 kilómetros) e Ing. Silveyra (2 km).
199 Aeródromo provincial.
200 Bar.
201 Acceso a Cucha Cucha (1 km.).
202 Cruce caminos a Chivilcoy. Seguir la ruta nacional Nº 7.
203 Accesos pavimentados a CHACABUCO (5 km). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida), en Sarmiento y Rivadavia Tel. 209-234 y 322. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
204 Almacén.
207,5 Empalme con la ruta nacional Nº 191. Doblar a la izquierda. Restaurante.
211 Acceso a Chacabuco, de tierra (4 km), a Rojas (59 km).
212 Acceso a Membrillar (12 km). Paso a nivel.
214 Almacén.
217 Acceso a Coliqueo (2 km).
228 Almacén.
235 Acceso a O'Higgins (10 km).
236 Puente río Salado.
242 Acceso a Irala (20 km).
246 Estación de servicio. Almacén.
249 Accesos a Bragado y a Morse.
250 Acceso a La Oriental (9 km).
258 Acceso a Baigorrita y Los Toldos.
259 Acceso a Balneario Laguna de Gómez. Puente río Salado (angosto).
260 Acceso a JUNIN. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (adherida) en M. Lebenshon y C. Saavedra. Tel. 86.
261 Abandonamos la ruta nacional Nº 7 y seguiremos la 188, hacia Lincoln.
265 Aeródromo.
273 Puente canal laguna de Gómez.
283 Laplacette. Paso a nivel. Estación de servicio. Almacén.
309 Acceso a Bermúdez.
311 Acceso a Bayauca.
317 Almacén.
318 Termina el pavimento y siguen 240 kilómetros de camino mejorado y abovedado, con algunos tramos desparejos.
322 Paso a nivel.
324 LINCOLN. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida Massey y Rawson. Tel. 163. Acceso a 25 de Mayo y 9 de Julio. Desde este lugar se adoptará la ruta nacional Nº 143.
356 ARENAZA. Nafta. Almacén. Taller mecánico.
358 Paso a nivel.
381 Paso a nivel.
382 ROBERTS. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
383 Paso a nivel.
405 Acceso a Necol (13 km).
414 Paso a nivel.
415 TIMOTE. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Almacén.
416/419 Paso a nivel.
436 CARLOS TEJEDOR. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (Adherida) en Dr. Piransola y Tejedor. Tel. 162. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
443 Paso a nivel.
452 Estación Santa Inés. Acceso a Drysdale (16 km).
466 Colonia Seré. Nafta. Gomería. Almacén.
480 Cerrito.
502 RIVADAVIA (Estación América). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Maipú y Moreno. Tel. 90. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Accesos a Trenque Lauquen, General Villegas y Pradere.
503/506 Paso a nivel.
523 Acceso a Fortín Olavarría (30 km). y a Sauce.
524 Estación San Mauricio. Doblar a la derecha.
539 González Moreno. Nafta. Gomería. Almacén. Acceso a Trenque Lauquen.
540 Límite provincial Buenos Aires - La Pampa.
559 TREBOLARES. Paso a nivel. Almacén. Se inicia el pavimento en dirección a General Pico.
560 Paso a nivel. Acceso a Intendente Alvear. Doblar a la izquierda.
576 GENERAL PICO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (Adherida) en calles 18 y 19. Tel. 2421. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

Itinerario Nº 3: Santa Rosa General Pico

Este tramo, que une a las dos más importantes ciudades de La Pampa, se cumplirá por la ruta nacional Nº 35 hasta Eduardo Castex y luego por la Nº 143 hasta General Pico. El pavimento es casi total, menos unos 30 kilómetros de enripiado.

0 SANTA ROSA. Salida desde la rotonda del centro cívico.
10 Acceso a ruta provincial Nº 4.
35 Laguna del Guanaco (Luan Lauquén). Acceso a Bajo de la Paloma.
45 Acceso a WINIFREDA (4 km). Cruce con la ruta provincial Nº 12 a Quemú-Quemú y a Victorica. Estación de servicio.
60 Cruce con la ruta provincial Nº 11 a Quemú-Quemú.
79 Acceso a Eduardo Castex (3 km). Cruce con la ruta provincial Nº 10. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
80 Abandonamos la ruta Nº 35 y seguimos la número 143 hacia General Pico.
81 Empieza el tramo enripiado de 32 kilómetros de extensión.
91 Monte Nievas. Almacén.
92 Acceso a Trenel.
111 Metileo (Acceso). Almacén. Cruce con la ruta provincial Nº 10 y Nº 3
113 Se reanuda el pavimento hacia General Pico.
121 Cruce con ruta provincial Nº 12 a Uriburu.
128 Cruce con la ruta provincial Nº 9 y Acceso a Trenel (34 km).
129 Paso a nivel. Acceso a Dorila (13 km).
131 Estación de servicio.
132 GENERAL PICO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (Adherida), en calles 18 y 19. Tel. 2421.

Itinerario Nº 4: Santa Rosa Lihuel Calel - La Japonesa

Este tramo forma parte del camino que se dirige al alto valle del río Negro y a la región de los lagos. Se inicia en la ro-





tonda del centro cívico de la capital provincial por la ruta nacional Nº 35 hacia el sur, y en Valle Argentino se adoptará por último la ruta nacional Nº 152.

0 SANTA ROSA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida San Martín y Coronel Gil. Tel. 435.
1 Estación de servicio.
3 Se inician los montes de caldén.
21 Empalme con la ruta provincial Nº 13.
31 Empalme camino a Naico.
33 Laguna Parque Luro.
46 ATALIVA ROCA. Almacén.
56 Cruce con la ruta provincial Nº 14.
75 Lugar con agua potable, pero la bomba no funciona.
76 VALLE ARGENTINO. Empalme con la ruta nacional Nº 152, que seguiremos hacia Lihuel Calel hacia la derecha. Corresponde este punto al kilómetro 0 de la ruta Nº 152.
101 Camino pavimentado a Utracán.
103 Lugares para descanso en las cercanías de General Acha.
104 GENERAL ACHA. Estación de servicio del A. C. A. (Adherida), Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
106 Paso a nivel.
135 La Lonja. Empalme con la ruta Nº 143
146 EL CARANCHO o CARANCHOS. Puesto caminero Empalme con la ruta provincial Nº 21 a Chacharramendi. Seguir hacia la izquierda.
155 Termina el pavimento y empieza el tramo enripiado hasta La Japonesa, en buen estado de conservación. Hasta Lihuel Calel existen 16 guardaganados angostos, desde allí hasta Puelches hay cinco y desde Puelches a La Japonesa unos diez. Todos ellos en buen estado.
177 El Aljibe. Existe agua.

En este lugar de las sierras de Lihuel-Calel se encuentran los restos de un antiguo cementerio indígena. Revolviendo la tierra se suelen encontrar puntas de flecha y otros objetos de la artesanía pampa. Rodean el lugar puelchanas, alpatacos y otros ejemplares de la flora autóctona.

192 Salitral Levalle.
223 LIHUEL CALEL. Estación de servicio y motel del A. C. A. Taller mecánico y auxilio. Gomería. Restaurante. Pista de aterrizaje.
257 PUELCHES. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
311 La Vasconia.
346 LA JAPONESA. (Gobernador Duval). Límite provincial de La Pampa y Río Negro.

MOLINOS WERNER
SRL

Marcas Registradas

Harinas REALICO 000
Harinas Ranqueles 0
Harina Leudante TOAY
Alimento para niños TOAYCITA
Budín de Sémola TOAYLINDO (10 gustos)

Molinos en La Pampa

REALICO Y SANTA ROSA

Escritorios en Buenos Aires

Calle Suipacha 268 - 6° Piso
T. E. 46-4378 - 4471

INDUSTRIAS
MARACO
S. R. L.

Gral. Pico - LA PAMPA

Una Industria Pampeana al Servicio del Agro

FABRICANTES de
- ARADOS
- SEMBRADORAS
- PIE DE PATO
- PICOS ROCIADORES

Escritorios en Bs. Aires
Avda. R. S. PEÑA 636
T. E. 30-4323

Administración - Fábricas
Gral. Pico - La Pampa
T. E. 589

La costa entrerriana del Uruguay —el Río de los Pájaros—, que algunos han dado en llamar la Costa Azul sin establecer, por supuesto, relación alguna con la europea del Mediterráneo, con una sucesión infinita de cambiantes panoramas, debe ser considerada como un imperioso itinerario en todo plan turístico, en cualquier época del año.

Esta extensa faja entrerriana, con sus barrancas sobre el río, con gran variedad de atractivos, cruzada por numerosos arroyos de cristalinas aguas; con simpáticas ciudades de hondo contenido histórico, hermosos bosques y el hechizo de su paisaje, está favorecida por la escasa distancia que separa a sus bellezas.

En pocas horas se podrá conocer una serie de lugares tan heterogéneos como el Palacio San José, las playas del Uruguay, los palmares Yeruá y Grande, los bosques de cítricos o el valioso acervo histórico de muchos lugares y edificios de Concepción del Uruguay, Concordia o Gualeguaychú, que evocan épocas cruciales de nuestra organización nacional, o el romántico Palacio San Carlos, símbolo de un pasado ya desvanecido. La cordialidad del hombre de la ciudad o del campo, permite comprender el extraordinario significado de la convivencia humana a través de sus magníficas colonias de suizos, italianos, judíos, alemanes, japoneses, argelinos, etc., que, al par que recuerdan sus milenarias tradiciones y ceremonias, cantan con emocionado acento los aires de su tierra de adopción, como una irrefutable muestra de amor hacia el país que les ofreció las más amplias posibilidades de paz y trabajo.



Grupo de palmeras reflejadas en las aguas del arroyo Capilla, en el Palmar Grande, de las cercanías de la localidad de Ubajay.

ENTRE RIOS HERMOSA PROVINCIA para el TURISMO

Ofrece gran variedad de atractivos en los más sugestivos y hermosos escenarios

Los puentes sobre el Uruguay

Desde hace muchos años se habla y se proyectan puentes entre las costas argentina y uruguaya, sin que esos ambiciosos proyectos puedan cristalizarse. En los más diversos lugares se han estudiado las posibilidades para establecerlos y de todos ellos el que está en vías de ejecución es el que unirá las ciudades Colón y Paysandú, aunque sin olvidar la importancia que supone la concreción de las obras de Salto Grande, de Colonia-Buenos Aires o del Puerto Unzué a Fray Bentos, sólo para nombrar a los más promocionados.

El puente entre Colón y Paysandú, del cual se han iniciado las tareas para establecer su emplazamiento, se realizará sobre la base de un revolucionario proyecto del técnico uruguayo Leonel Viera y concretará el primer puente flotante del mundo, con un costo de alrededor de dos millones de dólares. Se cree que podrá habilitarse en 1966.

El puente, cuyo proyecto ya ha sido aprobado, alcanzará una extensión de unos 750 metros sobre el agua y no tendrá cimientos, ni columnas con excepción de las cuatro que servirán de sostén al sector de puente que girará sobre el canal, es decir, en la parte más profunda del río. Los basamentos del puente estarán integrados con cajones flotantes de hormigón de 15 metros de largo por 5 de ancho y 2,50 de alto, cada uno. Esos enormes cajones huecos, serán cubiertos con planchas de acero inoxidable. Una vez construidos en tierra, se arrojarán al agua y se procederá a unirlos fuertemente para formar unidades de 325 metros de longitud, que partirán de una y otra orilla para ambas vías de tránsito. Los extremos de esos dos tramos, en el centro del río, serán unidos por medio de un arco de 100 metros de largo. El punto más alto de dicho arco será de siete metros, lo que permitirá el pasaje de los barcos fluviales. Para barcos de mayor calado y arboladura sería necesaria la apertura del arco por un sistema especial. El sistema de bisagras que tendrá el puente en los accesos le permitirá seguir las fluctuaciones del agua en las épocas de crecidas.

Las unidades del puente para ambas vías de tránsito formadas por los cajones flotantes estarán separadas por unos diez metros de agua. Estos canales se podrán utilizar para la instalación de piletas de natación, como así también otros factores de recreación, plazas flotantes, lugares de pesca, etc., con los correspondientes bares y restaurantes, con cómodos accesos por veredas para peatones.

Para costear la obra se ha constituido una comisión mixta integrada por dos Bancos y dos compañías de construcción. Los Bancos que aportan el capital se resarcirán de la inversión por medio del peaje, sistema que por primera vez se implantará en nuestro país.

El Salto Grande

Las reuniones realizadas recien-



En el Parque Rivadavia, de la ciudad de Concordia, se levanta el monumento en homenaje de Entre Ríos al pueblo uruguayo con motivo del éxodo de 1811.





Las obras viales de Entre Ríos, aunque lentamente, siguen progresando. Este hermoso puente de la ruta nacional Nº 14, a la altura del Palmar Grande, está preparado para complementar las obras de pavimentación.

temente entre la Comisión Mixta de Salto Grande y las altas esferas del Poder Ejecutivo nacional y luego con las autoridades de la cancillería uruguaya, tuvieron por objeto declarar la prioridad internacional y el respectivo llamado a licitación para iniciar esas obras, ubicadas 16 kilómetros aguas arriba de Concordia. El conjunto de contrucciones proyectado está constituido por dos centrales hidroeléctricas, una en cada orilla, que podrán generar 6.300 millones de kilovatios por año. Constará de un vertedero para el control de crecidas, un puente carretero y esclusa para el tránsito de peces.

Para la navegación se prevé la construcción de esclusas para pasaje de trenes, de barcazas de utilización corriente con 2,74 metros de calado.

El río Uruguay y la pesca

El río Uruguay tiene su origen en dos ríos brasileños: el Canoas y el Pelotas. En su curso medio presenta dos importantes cascadas, una de las cuales, el Salto Grande, interrumpe la navegación fluvial. Sobre la margen uruguaya existen grandes barrancas, especie de acantilados donde las aguas forman verdaderos rápidos y correderas. Hacia el sur de Concordia el curso del Uruguay muestra una profusión de islas que semejan verdaderos archipiélagos, especialmente en la zona de Concepción del Uruguay. Muchas de estas islas están habitadas y otras se utilizan ocasionalmente para paseos de fin de semana o pesca.

En todo su curso el río Uruguay ofrece una extraordinaria riqueza íctica. Abunda el pejerrey, de 2 a 4 kilos de peso, el dorado, de hasta 20 kilos, y la boga, de hasta 4 kilos. También se extraen ejemplares del salmón-pirapytá, parecido a la trucha; el pacú, de un peso promedio de 6 kilos; surubíes de hasta 80 kilos, tarariras de 8, sábalos, corvinas, bagres, manduvíes, armados, etc.

La selva de Montiel

La selva de Montiel, surcada por largas cuchillas de moderada elevación, ocupa un amplio sector del centro-norte de la provincia, adquiriendo características propias en la zona de Federal hacia San José de Feliciano y hacia Sauce de Luna. Abundan en la zona el ñandubay, el espinillo y la palmera caranday. Los tres son objeto de intensa explotación. Anualmente se produce 17.000 toneladas de leña, 4.200 de carbón y 1.600 de postes y varillas para el alambrado, y varios miles de kilos de crin vegetal extraída del caranday. Esta fibra, usada como estopa vegetal y para cordelería y alpargatería, está siendo objeto de pruebas de laboratorio, habiéndose logrado extraer una fibra peinada clara de fácil hilado y con mejores posibilidades que las actuales.

La selva de Montiel tiene el atractivo de su numerosa fauna y la caza ofrece grandes oportunidades. Abundan las perdices, las martinetas, los zorros y otros animales que brindan buen escenario para las actividades cinegéticas.

El emporio del pollo parrillero

Los que viajan de Gualeguaychú hacia Concordia, y especialmente en la zona de Concepción del Uruguay, se sorprenderán de la gran cantidad de criaderos de aves que se levantan a lo largo del extenso tramo. Concepción del Uruguay es llamada Centro del pollo parrillero. Esta relativamente nueva y evolucionada industria de Entre Ríos, se desarrolla de acuerdo con los más modernos sistemas. El año pasado se produjeron 70 millones de docenas de huevos y también una entrega al mercado de 5 millones de pollos parrilleros, lo que significó el treinta por ciento de la producción anual del país.

Concordia y también Colón y Federación, están rodeadas de inmensos montes de cítricos. Esa zona rinde el 45 por ciento de la producción nacional de cítricos, y tiene, además, importantes fábricas industrializadoras de jugos.

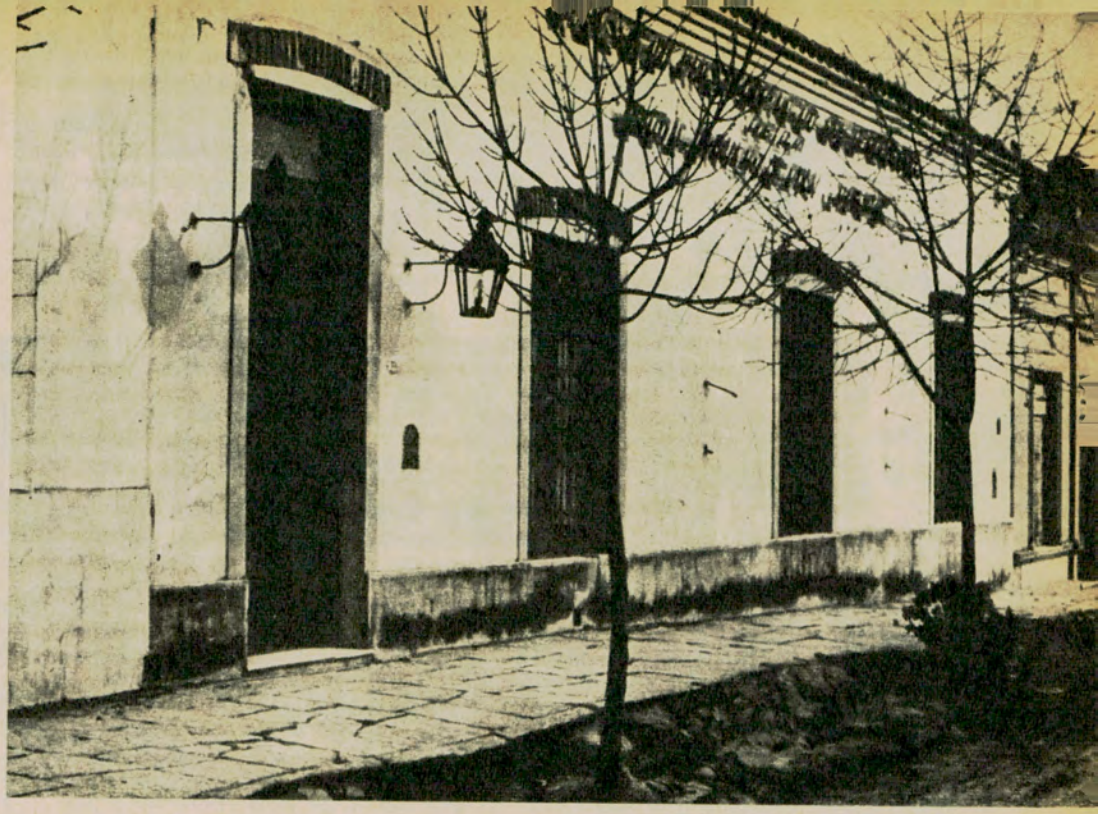
La ciudad de Gualeguaychú

Gualeguaychú es una extensa ciudad junto al río del mismo nombre, con su avenida costanera, sus balnearios y sus clubes de deportes náuticos. Su zona se enorgullece de producir el mejor lino del país, y la ciudad y el departamento están rodeados de grandes arroceras y molinos harineros. Son dignos de visitarse su catedral; la plaza de los Antepasados; la casa donde se editó el primer periódico de la zona, que se llamó el "Progreso de Entre Ríos". En el cementerio local se encuentran las tumbas del poeta Gervasio Méndez, de Juan Francisco Seguí, primer constituyente de 1853, y del periodista y escritor José S. Alvarez, más conocido como "Fray Mocho".

Asimismo, se pueden visitar su Museo Histórico y de Bellas Artes, la casa natal del poeta Olegario Víctor Andrade; el parque y puerto Unzué, a orillas del río Uruguay; los balnearios Municipal y el proyectado desde hace muchos años en el Ñandubaysal. A siete kilómetros de Gualeguaychú se encuentra la chacra donde vivió Urquiza, y a unos veinte kilómetros, ofrecen un atrayente paseo el salto Méndez o Las Piedras.



Sobre la costa del río Uruguay, junto al parque Quirós, fue descubierta una placa recordatoria a las víctimas del vapor "Ciudad de Buenos Aires" que se hundió hace pocos años.



Frente del museo de la colonia y villa de San José, que se encuentra frente a la plaza de la actual localidad de Villa San José.

La localidad balnearia de Colón

La construcción del puente internacional dará, sin duda, gran movimiento a esta apacible y tranquila población. Su parque Herminio J. Quirós, en las barrancas del río Uruguay, es digno de una gran ciudad, aunque actualmente está un poco descuidado. Posee una agradable avenida costanera y es muy concurrido su balneario Piedras Coloradas.

En sus inmediaciones se estableció el 2 de agosto de 1857 la primera colonia extranjera en Entre Ríos. En sus cercanías está la Fábrica Colón de productos alimenticios, que emplea a 2.500 obreros.

Villa San José

Villa San José surgió como centro urbano a consecuencia de la instalación de la primera colonia extranjera en Entre Ríos, por iniciativa del general Justo José de Urquiza.

Combine diversión y placer con aventura, después de cada semana de trabajo.

Usted que dispone de automóvil, lleve a cuestas su propia embarcación "desde su casa al agua" con toda comodidad.

Consúltenos sin compromiso, le brindamos la posibilidad más directa para estar en contacto con la naturaleza.

"Embárquese" en este negocio, la familia agradecida.

Diseñamos y construimos embarcaciones en poliester reforzado, en modelos para turismo, trabajo, deporte, pesca, ski y servicio público.

Planes de financiación.

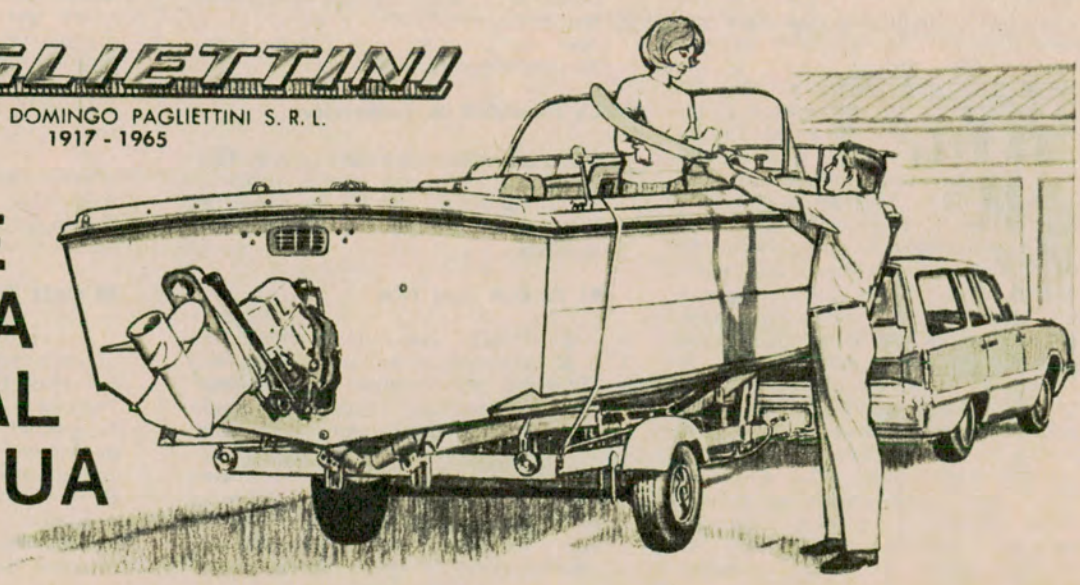
Agentes en todo el país.

Representantes exclusivos de los motores fuera de borda **MERCURY**, unidades dentro - fuera de borda **MERCRUISER**, de 3,9 a 310 HP nafta y diesel.

ASTILLERO
DOMINGO PAGLIETTINI S. R. L.
CALLE COLON Y EL RIO LUJAN,
Tel. 749-0579 - SAN FERNANDO
BUENOS AIRES
Dirección Postal: 11 de SETIEMBRE 931
SAN FERNANDO - BUENOS AIRES
ARGENTINA

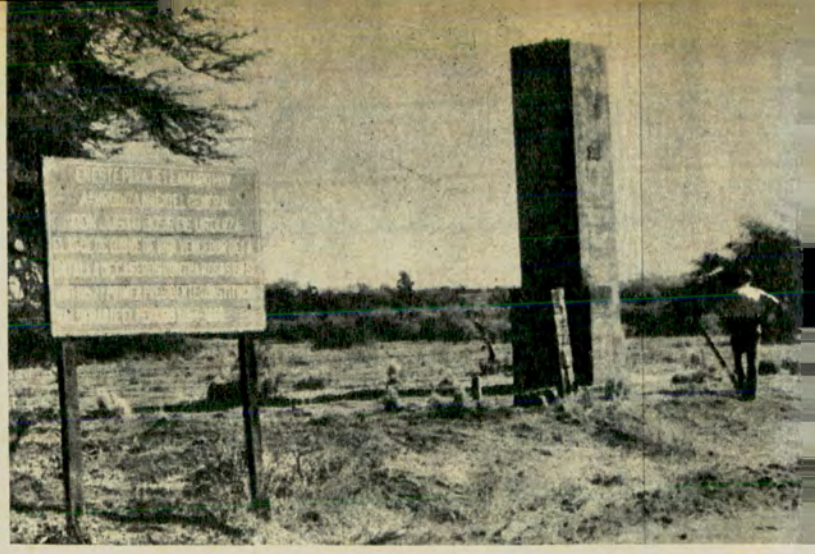
PAGLIETTINI
ASTILLERO DOMINGO PAGLIETTINI S. R. L.
1917 - 1965

DE CASA AL AGUA





Interesantes artefactos de la primera época de la colonia San José se exhiben en el importante museo. Entre ellos se destaca este molino que utilizaron los colonos alrededor de 1860.



Monolito en homenaje a Urquiza. El cartel explicativo dice así: "En este paraje llamado hoy arroyo Urquiza, nació el general don Justo José de Urquiza el 18 de octubre de 1801. Vencedor de la batalla de Caseros contra Rosas en el año 1852 y primer presidente constitucional durante el período 1854-1860".

En su museo, situado frente a la plaza principal, se reúnen, en varias salas, recuerdos del principio de la colonia, entre ellos, enseres agrícolas, vestidos de época, elementos caseros, libros antiguos, documentos históricos, etc.

Concordia, segunda ciudad de Entre Ríos

Concordia es la segunda ciudad de Entre Ríos, fundada por Mitre en 1832. Rodeada de grandes plantaciones de cítricos, es un centro moderno y progresista con atractivos alrededores. Es digno de visitarse su museo municipal de Bellas Artes y la Iglesia San Antonio de Padua. Posee dos importantes balnearios: el Municipal y Los Sauces. Cerca se encuentra el Parque Rivadavia, con ruinas del Palacio San Carlos.

Concepción del Uruguay

Fundada el 25 de junio de 1783, junto al arroyo de la China, Concepción del Uruguay es una de las ciudades de mayor valor histórico de la provincia, de la cual fue capital hasta mediados del siglo pasado. Por sus tradicionales colegios pasaron distinguidas figuras de todo el país que contribuyeron con su esfuerzo a la organización nacional. El Colegio Nacional, fundado por iniciativa de Urquiza, en 1849, fue declarado monumento histórico en 1942. Eminentes personalidades ejercieron la dirección de este establecimiento, que irradió una vasta obra educacional. Allí estudiaron, entre otros, Julio Argentino Roca, Victorino de la Plaza, Olegario V. Andrade. El edificio sufrió después algunas modificaciones. Se conserva su notable biblioteca, el torreón con la primitiva campana, árboles centenarios en su patio central y el viejo aljibe. No debe dejar de mencionarse "La Fraternidad", que sigue siendo el pensionado estudiantil y "La Salamanca", un lugar junto al arroyo Itapé, con playa, pequeños bosquecillos, grutas, etc. Allí los estudiantes del Colegio Nacional pasan largas horas de esparcimiento deportivo.

El arroyo de la China, junto a cuya margen se fundó Concepción del Uruguay, es actualmente un balneario. El 26 de marzo de 1814, durante las luchas por nuestra independencia, se libró allí el combate naval entre las fuerzas realistas del capitán Jacinto de Romarate y las del almirante Brown. Este lugar fue declarado histórico en 1942.

En la plaza Ramírez, el 1º de mayo de 1851, don Juan Francisco Seguí leyó la proclama de Urquiza contra la tiranía de Rosas. Allí se reunió también el pueblo, el 21 de noviembre de 1852, para rechazar la invasión del general Madariaga y defender la instalación del Congreso General Constituyente que sancionó la Constitución de 1853. En el centro de la misma plaza, que fue declarada lugar histórico en 1956, se levanta una pirámide de homenaje a Francisco Ramírez.

En la iglesia parroquial de Concepción del Uruguay, frente a la plaza de la Constitución, se encuentra el sepulcro del general Justo José de Urquiza, que fue declarado monumento histórico.

La localidad de Federación

Federación es una antigua población, con hermosas playas sobre el río Uruguay y rodeada de silvestres campos apropiados para la caza deportiva.

El Palacio San José

El Palacio San José se encuentra a 35 kilómetros de Concepción del Uruguay por camino pavimentado. Es una extraordinaria residencia que perteneció al general Urquiza y fue escenario de su trágica muerte en 1870. Allí funciona el museo donde se exhiben, en numerosas salas, importantes recuerdos del prócer y sus familiares. Salones de refinado gusto, amplios patios porticados, capilla con admirables pinturas murales, pajareras, jardines versallescos, un lago artificial de unas dos hectáreas, actualmente derruido, donde se realizaban fiestas venecianas; un extenso parque, verdadero jardín botánico, componen el palacio que Urquiza mandó construir en 1848 y que fue declarado monumento nacional en 1935.

Visita a ciudades uruguayas

El recorrido realizado en esta oportunidad a lo largo del río Uruguay, ofrece el doble atractivo de poder visitar una serie de poblaciones de la costa uruguaya, hasta las cuales se puede llegar mediante el servicio de balsas para automóviles o el de lanchas.

Salto, frente a Concordia, está a 15 minutos de lancha, las que realizan un servicio permanente. Está conceptuada como una de las más hermosas ciudades uruguayas, con importante centro urbano y atractivos alrededores, especialmente sus barrancas sobre el río.

Paysandú está río por medio al sur y norte, respectivamente, de Colón y Concepción del Uruguay, a las que está unida por servicio diario de lanchas. Actualmente es importante por sus frigoríficos, fábricas de cerveza, azúcar, plásticos y la industrialización de lanas, cueros y otros productos agropecuarios.

Fray Bentos, importante centro industrial, está unida por lancha a Gualeguaychú. Son dignos de mención su rambla y teatro de verano.

El viaje desde Buenos Aires

El viaje desde Buenos Aires se efectúa a través de las balsas de los ríos Paraná de las Palmas y Paraná Guazú, con partida desde la ciudad de Zárate. A los efectos de ofrecer una información rigurosamente actualizada del estado de los caminos y de las facilidades que el turista encontrará en las distintas rutas, personal especializado de AUTOCLUB efectuó un

amplio recorrido por las zonas aledañas al río Uruguay, donde se realizó, asimismo, una amplia documentación gráfica.

Desarrollo de la ruta

El desarrollo de la ruta que nos hemos propuesto aconsejar en esta oportunidad, comprende caminos de todo tipo, desde el amplio afirmado de la ruta Panamericana Nº 9, a los caminos de tierra de los accesos a Federal. Todos ellos son transitables aun con fuertes lluvias, con excepción de los 60 kilómetros anteriores a Villa Federal, que son intransitables con lluvias. El enripiado general de las rutas 12 y 14, aunque presenta algunos trechos en mal estado, es practicable en todo momento, pero exige imperiosamente el uso del protector de parabrisas y de faros. En la zona de embarque en Zárate, una casa comercial atiende durante las 24 horas del día, y coloca las defensas a precios razonables.

La salida de la Capital Federal la realizaremos por el llamado Camino del Bajo. Desde la esquina de Callao y Rivadavia seguiremos por la primera, para tomar luego las avenidas Libertador, Figueroa Alcorta y luego de la curva del Tiro Federal Argentino, volveremos de nuevo a la Libertador, que corresponde a la ruta nacional Nº 195. Una vez cruzada la avenida General Paz, daremos el itinerario y las facilidades que el turista encontrará en el camino, de acuerdo con los mojones de la ruta:

14 VICENTE LOPEZ. Estación de servicio.
16 OLIVOS. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, avenida del Libertador 2362. Tel. 791-2121/4095.
21 SAN ISIDRO. Estación de servicio.
24 BECCAR. Estación de servicio.
27 SAN FERNANDO. Estación de servicio. Al enfrentarse con el Canal San Fernando, se deberá doblar hacia la izquierda, por la avenida Colón, y después de andar unos 300 metros por ésta, se tomará la avenida Cazón hacia la derecha, por unos cien metros, con cruce de vías, y seguidamente se doblará hacia la izquierda, por la calle Almirante Brown. Unos 200 metros al frente se deberá trasponer un paso a nivel. Pasadas las vías se marchará al frente por la ruta nacional Nº 197 en dirección a la localidad de General Pacheco.

Desde San Fernando hasta la intersección de las rutas 197 y 9 seguiremos las indicaciones de la primera en un tramo de ocho kilómetros.

RUTA NACIONAL Nº 197

2 San Fernando. Paso a nivel.
3,6 Estación de servicio.
6 Acceso a Don Torcuato. Estación de servicio. Paso a nivel.
7 GENERAL PACHECO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
8 Empalme con la ruta nacional Nº 9, que adoptaremos hacia la derecha.

RUTA NACIONAL Nº 9

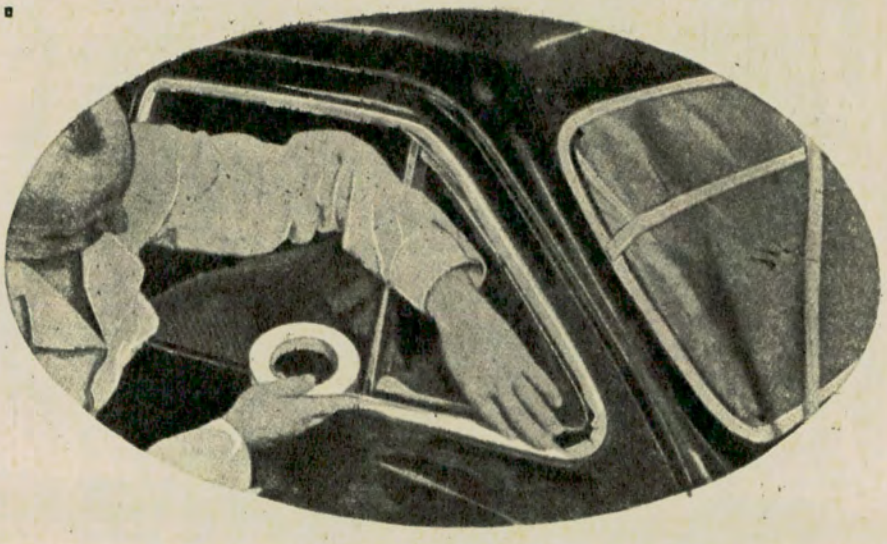
Adoptamos la ruta nacional Nº 9 en el kilómetro 29/30 y las indicaciones las daremos de acuerdo con los mojones de la ruta, de manera que para tener la distancia exacta es necesario adicionar los ocho kilómetros de la ruta 197.

30 Gomería.
31 Restaurante.
33 Puente arroyo Las Tunas.
34 Acceso Parada Km 38.
35 Restaurante.
37,5 Acceso a Benavídez. Puente arroyo Claro.
41 Estación de servicio. Restaurante.
42,5 Puente arroyo Garín.
43 Acceso a INGENIERO MASCHWITZ (Centro).
44 Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Tel. 39. Restaurante. Motel.
46 Puente arroyo Escobar.
49,5 BELEN DE ESCOBAR. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Pilar. El Cazador y Paraná de las Palmas por el camino del Isleño.
52 Estación de servicio.
54 Estación de servicio. Gomería. Restaurante.
59 Puente arroyo El Salado.
60 Puente río Luján (angosto).
60,5 Puente brazo río Luján (angosto)
62 Acceso a Estación Río Luján. Cruce de camino a Los Cardales y Capilla del Señor.
62,5 Bar.
64 Puente arroyo Pescado.
74,5 Estación de servicio.
76 Acceso a Campana. Estación de servicio. Gomería. Almacén.
76,8 Empalme con la ruta nacional Nº 12, en dirección a Zárate, que adoptaremos hacia la derecha.

RUTA NACIONAL Nº 12

La ruta 12 sigue el kilometraje de la 9, y la adoptaremos hasta Gualeguaychú, donde continuaremos por la 14.

87 ZARATE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. El camino conducirá directamente al embarcadero de la balsa. Los coches formarán fila sobre el lado derecho. Los autos de menos de m. 4,50 abonan $ 65, y los de más de m. 4,50 pagan $ 94. Además, los boletos por cada pasajero valen $ 33. En los momentos en que efectuamos la operación de cruce, era inminente un incremento del 20 por



PINTE MAS RAPIDO
Y MEJOR
CON LA AYUDA DE...

se "amolda" a su necesidad y a todo contorno!



Scotch®

CINTA ADHESIVA DE PAPEL, PARA PINTORES, PROTECTORA Nº 202 R.

SENSIBLE A LA PRESION

Recubra molduras y bordes que quiera dejar sin pintura, con la Cinta de Papel para Pintores marca SCOTCH. Así pintará sólo donde Usted quiere, en menos tiempo, con menor costo y "limpiamente"

● ahorra tiempo, dinero y... le ofrece un acabado perfecto del trabajo.

AUTOMOTORES - CONSTRUCCION - REFRIGERACION - METALURGIA - AIRE ACONDICIONADO - TAPICERIA -

no pida cintas, exija... Scotch

Un producto 3M fabricado por ADMA S. A. C. I. Tucumán 117 Buenos Aires T. E. 32 6591 al 95



Vieja iglesia parroquial de la localidad de Federación en el norte de Entre Ríos. A su lado fue levantado un moderno templo.

ciento en esa tarifa.

Desde el muelle de Zárate la balsa cruza el Paraná de las Palmas hasta el atracadero Martín Irigoyen, sobre la costa del Delta. Allí prosigue la ruta nacional Nº 12, camino abovedado y enripiado de alto nivel para tránsito permanente, en un trecho de 25 kilómetros, que conduce en recta casi perfecta y paralela al canal Martín Irigoyen hasta el lugar donde el río Pasaje Talavera vuelca sus aguas en el Paraná Guazú. Los autos guardarán en la fila el mismo orden con que embarcaron en la primera balsa. Desde el Talavera la otra balsa los cruzará hasta el punto denominado Brazo Largo. El horario de las balsas es ininterrumpido durante las 24 horas y el trámite para el cruce de los dos ríos demanda aproximadamente dos horas. En los embarcaderos y en las balsas existen pequeños bares. Al desembarcar en Brazo Largo, el mojón de la ruta nacional marca el número 115, que no corresponde a la realidad, pues el nuevo camino entre Brazo Largo y los accesos a Puerto Constanza modificaron las distancias. Los mojones escasean y no han sido rectificados, por lo que las distancias las daremos de acuerdo con el registro de nuestro automotor en forma aproximada, siguiendo la progresión desde Zárate, sin adicionar los ocho kilómetros de la ruta Nº 197 entre San Fernando y General Pacheco.

115 Brazo Largo. Bar.
123 Puente arroyo Ibicuicito.
127 Policía Caminera. Destacamento Puerto Constanza.
130 Puente arroyo Baltazar.
132 Puente arroyo Talar.
133 Puente arroyo Carqueja.
135 Puente arroyo El Pórtico.
136 Puentes arroyos Deslinde y El Toro.
137 Puente arroyo Las Rubias Chico.
138 Puente arroyo Las Rubias.
139 Santo Domingo. Puente arroyo Luciano. Acceso a Paranacito e Ibicuy.
140 Puente arroyo Del Medio.
142 Puente arroyo De la Virgen.
143 Puente arroyo Malo.
145 Puente arroyo Mandinga.
148 Paso Astorga. Puente río Paranacito. Almacén.
149 Puente arroyo Paso Ancho.
150 Almacén.
151 Puente arroyo Malambo.
153 Puente arroyo Perico. Almacén.
159 Puente arroyo Sagastume. Almacén.
160 Puente arroyo Salinas 1º.
161 Puente arroyo Salinas 2º.
161 Puente arroyo Salinas 3º.
162 Puente arroyo Salinas.
166 Acceso Islas del Ibicuy. Almacén. Se inicia un tramo pavimentado hasta Ceibas.
167 Puente arroyo Grande.
168 Puente arroyo Dulce.
169 Puente arroyo Verde.
171 Puente arroyo El Chango.
173 Puente arroyo Neffa.
175 Puente arroyo del Desembarco.
175,5 CEIBAS. Almacén. Nafta.
176 Puente arroyo El Ceibo.
176,2 Puente arroyo Médanos. Se inicia un tramo pavimentado de 22 kilómetros de extensión.
179 Puente arroyo Achiras.
181 Almacén. Nafta. Taller mecánico. Gomería.
192 Puente arroyo Ñancay. Se inicia una serie de puentes angostos.
198 Termina el tramo pavimentado y se continúa por camino enripiado por espacio de veinte kilómetros.
202 PERDICES. Nafta. Almacén. Acceso a Gualeguay por la Ruta 136.
217 Acceso a Gualeguaychú (de tierra) por ruta nacional Nº 14. Conviene seguir al frente por la 12 (pavimentada).
219 Se inicia un tramo de 25 kilómetros pavimentado hasta Gualeguaychú.
221 Puente arroyo El Sauce.
227 Almacén.
231 Nafta. Acceso a Gualeguay y Ruta 136.
234 Acceso a Larroque y Ruta 14.
238 Almacén. Doblar a la derecha hacia Gualeguaychú. Al frente, acceso a Palavecino y Urdinarrain.
244 Estación de servicio.
245 GUALEGUAYCHU. Estación de servicio del A. C. A., en Urquiza y Chacabuco. Teléfono: 2788. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

RUTA NACIONAL Nº 14

Desde Gualeguaychú seguiremos hacia Concepción del Uruguay, Concordia y Federación por la ruta nacional Nº 14. Desde Gualeguaychú a Concordia se deberán recorrer alrededor de 225 kilómetros, y 50 más hasta Federación, en su casi totalidad enripiados. Pasado el puente sobre el río Gualeguaychú en dirección a Concepción del Uruguay, el mojón de la ruta 14 señala el número 227, con cuya base seguiremos en la indicada dirección.

227 Puente La Balza sobre el río Gualeguaychú.
233 Comisaría. Acceso a Puerto Unzué.
247 Puente arroyo Isleta. Almacén.
262 Acceso a Zelmira. Almacén.
275 COLONIA ELIA. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Comisaría. Acceso a Campichuelo (15 Km).
279 Puente arroyo Osuna (angosto).
281 Puente aroyo San Miguel.
285 Puente arroyo De los Gansos.
289 Puente arroyo El Tala.
295 Puente arroyo La China.
297 Empalme con la ruta nacional Nº 131 a Rosario Tala y Palacio San José. Se inicia un sector pavimentado hasta Concepción del Uruguay, donde se superponen por seis kilómetros las rutas 14 y 131. Adoptaremos el camino hacia la derecha.
303 Entrada a Concepción del Uruguay, cuyo centro dista 3 kilómetros, para seguir a Concordia doblar hacia la izquierda. Termina pavimento.
CONCEPCION DEL URUGUAY. Estación de Servicio del Automóvil Club Argentino (adherida). Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
304. Paso a nivel.
306 Puente arroyo Curro.
308 Acceso a Concepción del Uruguay. Almacén.
311 Puente arroyo Molino (angosto y en curva).
314 Puente arroyo Colman.
315 Se inicia un tramo pavimentado de poco más de dos kilómetros.
317 Almacén.
320 Puente arroyo Urquiza. Monolito que indica el lugar del nacimiento de Justo José de Urquiza.
328 Puente arroyo Pelado.
330 COLONIA HUGHES. Almacén.
334 Acceso a la localidad de Colón por camino de ripio, distante 9 kilómetros.
339 VILLA SAN JOSE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Entrada a la ciudad de Colón por pavimento 9 kilómetros.
COLON. Estación de servicio del A.C.A. (adherida) en avenida Rivadavia y Alberdi. Tel. 323. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Desde Colón regresar por el mismo camino pavimentado y adoptar la superposición de las rutas nacionales 14 y 16 por espacio de unos 7 Km y luego seguir al frente por la 14. El kilómetro 0 de la ruta 16 está en Colón y conduce a Villa Elisa y Villaguay. En los mojones de la ruta 14 se nota un aumento de catorce kilómetros con la entrada y salida a la localidad de Colón.
354 Puente arroyo Verne.
355 Termina la superposición de las rutas 14 y 16. Seguir por la primera hacia el frente por camino enripiado.
357 CUATRO BOCAS.
361 Puente arroyo Caraballo. Acceso a Colonia Hocker (8 km).
363 Comisaría. Almacén.
365 Puente arroyo Mármol.
375 Puente arroyo Pos Pos.
383 El Palmar.
385 393 Palmar Grande. Bosque de palmeras.
388 Puente arroyo Capilla.
390 Puente arroyo Palmar.
392 Puente arroyo Borracho.
397 Paso a nivel.
398 UBAJAY. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
399 Empalme camino a San Salvador y Villaguay.
400 Puente arroyo Ubajay.
401 Puente arroyo Concepción.
408 ALDEA SAN GREGORIO. Almacén.
410 Puente arroyo Grande.
418 Puente arroyo Rabón.
423 Puente arroyo Seco.
427 Acceso a Estación Ledesma (2 km) Puente Cañada Venancio.
433,8 Empalme con la ruta nacional Nº 18 a San Salvador y Villaguay.
436 Puente arroyo Yeruá. Acceso a Colonia Yeruá (1 km).
440 Acceso a Puerto Yeruá. Almacén.
443 Estación de servicio. Almacén.
445 Puente arroyo Yuquerí Chico.
448 Estación de servicio. Gomería. Taller mecánico. Restaurante.
451 Policía Caminera.
452 Puente Alvear del arroyo Yuquerí Grande.
455 CONCORDIA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en Pellegrini y Corrientes. Tel. 3478. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

TRAMO CONCORDIA - FEDERACION

Separan estas dos poblaciones 51 kilómetros. Los mojones de la ruta siguen sin rectificar y por el camino a Federación a los dos kilómetros está el primer paso a nivel con el mojón 453. Basados en esos mojones daremos el desarrollo de este corto trecho.

451 CONCORDIA. Camino pavimentado por espacio de 16 kilómetros.
453 Paso a nivel.
454 Paso a nivel.
456 Curva y paso a nivel.
457 Acceso a Osvaldo Magnasco. Almacén.
458 Puente arroyo Ayuí Chico.
459 VILLA ZORRAQUIN. Policía Caminera. Almacén.
461 Acceso al Aero Club.
462 Acceso al aeródromo El Espinillar.
465 AYUI. Nafta. Almacén. Gomería.
466 Puente arroyo Ayuí Grande.
467 Termina el pavimento. Sigue un camino enripiado en buen estado.
471 Acceso a Paso del Gallo y Federal por ruta nacional Nº 128.
476 Puente arroyo Gualeguaycito.
476,1 Camino a Salto Grande del río Uruguay (5 km.).
478 Puente arroyo Isthilart.
480 Puente arroyo Chaviyú.
494 COLONIA FLORES. Nafta. Almacén.
501 FEDERACION. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.



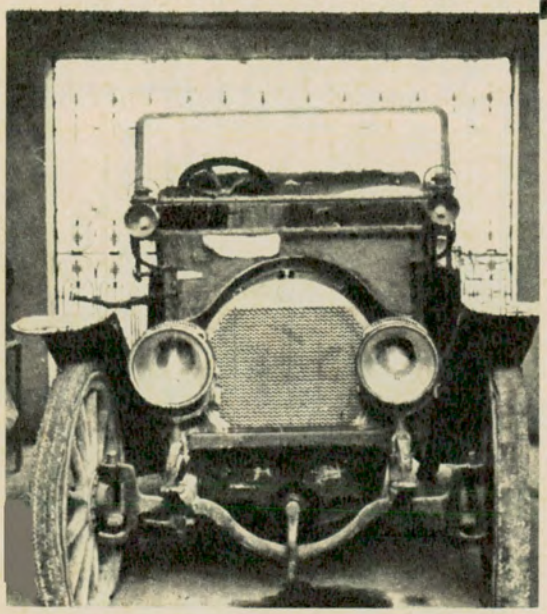
Interesante vista del patio central del Colegio Nacional de Concepción del Uruguay, fundado por Urquiza en 1849.

CONCORDIA - FEDERAL

Desde Concordia se adoptará la ruta provincial Nº 4, que es enripiada en sus primeros 25 kilómetros y de tierra en los restantes 73. Este último sector no es practicable con lluvia. Las distancias las indicaremos de acuerdo con nuestro cuentakilómetros.

0 km. CONCORDIA. Salida desde el A.C.A. por las calles Carlos Pellegrini, Las Heras y su prolongación.
20 Nafta. Almacén.
21 Empalme a Los Charrúas. Desde este punto se puede seguir por la izquierda por el camino más corto. Por Los Charrúas y Paso Gallo a la derecha es un poco más largo y atraviesa zonas más pobladas, pero en iguales condiciones de camino. Seguiremos por el primero.
22 Puente arroyo Yuquerí Grande.
25 Empieza el camino de tierra a Federal.
37 Puente angosto.
70 Acceso a la ruta nacional Nº 12 a Villaguay. Seguir al frente.
75 Moreira. Caserío.
77 Paso Duarte. Puente río Gualeguay.
79 Puente arroyo Olivera.
83 Puente arroyo Maturrango.
90 Acceso a La Virgen. Puente arroyo Las Chilcas.
98 FEDERAL. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.





Costa del río Uruguay en las inmediaciones del puerto de la localidad de Colón donde se construirá el puente colgante entre ese lugar y la ciudad uruguaya de Paysandú.

☆

Auto marca Oski, de origen francés, que funcionó en la colonia San José hasta el año 1917. Actualmente se exhibe en el museo de la localidad.

VER MAPA EN COLOR
EN LAS PAGINAS 96-97

NEXO

NUEVO ENVASE!

ORE POINT

1ER. ADITIVO SINTETICO CONCENTRADO

Importado de EE. UU.

PARA NAFTA O GAS-OIL

AHORA EN CAPSULAS HERMETICAS



CAPSULAS INVIOLABLES, PRACTICAS, 100x100 SEGURAS!

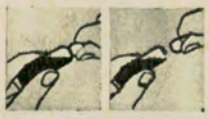
UNA CAPSULA PARA CADA CARGA...



y Ud. obtiene un promedio del 15% DE AHORRO EN COMBUSTIBLE

CAPSULAS DE APERTURA INSTANTANEA!

Están pre-cortadas en el cuello. Se abren en un tac!



MAXIMA PRACTICIDAD!

Al cargar se vuelca una cápsula en la manguera de combustible... y ya está!



ORE-POINT DA VENTAJA SOBRE VENTAJA...

- Descarboniza y mantiene limpio el motor
- Neutraliza y elimina la acidez del combustible
- Aprovecha al 100%, el poder calórico del combustible
- Mantiene la compresión ideal del motor

Ore-Point se presenta en cápsulas herméticas para cargas de 20, 30 y 80/100 litros de combustible. En cajas de 6 y 12 cápsulas. Pídalo!

ORE-LUBE SUDAMERICANA S.A.C.I.
Diagonal Roque S. Peña 846 - 4º Piso, Tel.: 49-5778/4285 - 46-9671 - 40-4776/4791

letra viva

POR ULYSES

Para AUTOCLUB

RENOIR POR RENOIR

Existir en la embriaguez del color y de la forma.

Estará muy contento Renoir si en el día del Juicio Final, se encuentra con su hijo Jean, el director de cine, y éste le presenta, en silencio, la notable biografía que ha escrito sobre el pintor impresionista. Hay algo de convencional en la relación hijo-padre. Demasiadas fórmulas gastadas, una obligación de sujetarse al imperio de la sangre común, lógico temor reverencial, sobre todo en el caso de sobrellevar la carga de ser el directo descendiente de un genio, pacatería para ver al padre como otro ser humano. Nada de esto aqueja a la espléndida biografía de Renoir, pintor, por su hijo Renoir, el cineasta.

El oficio le ha servido a Jean para dar a su relato un ritmo plástico-dinámico, como lo exigía el tema y como lo exige la creación cinematográfica. De pronto, ante nuestros ojos asombrados, lejos de las teorías que una crítica siempre a la zaga de la creación inventa con dificultad, está Augusto Renoir, jocundo, viviente, sorbiendo la vida esencial que conformó su destino, en la zona alucinante del color y la forma. Mucho tiempo después de cerrar las páginas de este libro apasionante, seguiremos viéndolo en el alegre seno de una sencilla vida familiar, en un fraseo agudo, en el chisporroteo de su risa, en la preparación de sus comidas, en el paseo de sus modelos desnudas, en los días finales zaheridos por la presencia de una terrible artritis. Pero pintando hasta el final, vale decir viviendo, porque para Renoir vida y pintura, como nos revela su hijo en páginas memorables, fueron una sola cosa. Así, con el milagro del color, se situó en el misterio central del universo que nos bloquea y alcanzó una libertad angélica.

GENIO Y FIGURA

Vida y obra de cuatro grandes creadores de América.



La persistencia inteligente de la Editorial Universitaria de Buenos Aires, entrega con éxito, a un público ávido de asomarse a la realidad creadora de América, cuatro pequeños volúmenes acerca de Pablo Neruda (por Margarita Aguirre), Alfonsina Storni (por Conrado Nalé Roxlo), Rubén Darío (por Roberto Ledesma) y Jorge Luis Borges (por Alicia Jurado).

No estamos de acuerdo con la exigencia crítica minuciosa con que estas obras han sido recibidas en más de una ocasión. Aunque tan sólo Margarita Aguirre trae aportaciones frescas y esenciales al ocuparse de Neruda, todas las pequeñas biografías que nos ocupan cumplen la misión de divulgar el aporte de figuras señeras, de acuciar el deseo de internarse en la profunda latitud de sus imaginerías. Ciertamente era difícil aprehender en tan escasas páginas, el ámbito, pongamos por ejemplo, de un Jorge Luis Borges o un Rubén Darío, en toda su extensión. Pero los esquemas de Ledesma o Alicia Jurado son válidos para una especie de iniciación. Obras pequeñas, pero decorosas, entrañan el comienzo de un diálogo fecundo entre la masa de lectores y los cuatro poetas que abarcan los primeros títulos de la colección. Ciertamente, por más que sus nombres sean citados con frecuencia, no hay, al alcance del lector medio, valoraciones fácilmente asequibles de sus obras y personalidades. "Genio y figura" fija un rumbo, abre una picada en la selva siempre un poco secreta de la poesía. La presentación simpática, la iconografía bien seleccionada y su misma brevedad, constituyen elementos poderosos en la fijación del interés nervioso del lector de nuestra hora. Los nombres de los biógrafos, elegidos entre escritores importantes, rubrican el excelente nivel de la colección.



REY Y PUEBLO

Enconados testigos fían el límite de un drama.

Nos cuesta confesarlo, pero estamos hartos de una historia fría, empecinada en establecer hechos y fechas, sin asignarles su vibración humana. Los papelistas han agotado los archivos, dejándolos, por rara paradoja, intocados. Por eso, cuando aparecen los que pueden y saben hurgarlos con oídos listos a recoger el menor rumor de vida, surge una obra como la que firman G. Pernoud y S. Flaissier sobre la Revolución Francesa. Al leer este libro de Mirasol, que tiene prefacio de André Maurois, el lado humano, inmediato, estremecido, de la magna gesta, revive y hace impacto tremendo en nosotros. Se establece un hecho, una fecha, pero en seguida comparecen los testigos, en un juicio que no tiene rival.

Así es como leemos, asombrados, que Luis XVI, anota en su diario: "14 de julio de 1789: Nada". Estaba en Ver-



MUERTE Y ANGEL

Un hombre extraño observa el rostro del misterio.

Poe se embriagaba terriblemente en el drama (en dos actos y dos tabernas) de Abelardo Castillo, titulado "Israfel", que acaba de publicar Losada, con excelente prólogo de Edmundo Guibourg. No puede soportar ver extinguirse a todo lo que ama. Le resulta insoportable —a él, gran descifrador de claves enrevesadas— instalarse en la penuria de una realidad que comporta la pena máxima del destierro y la antesala de una muerte que siempre lo acompaña. La pieza teatral ganadora del premio de la UNESCO, nos trae a un Edgar Allan Poe escudriñador del rostro del misterio. Cumpliendo un trabajo de singular maestría, Abelardo Castillo perfila a ese hombre extraño, ese pasajero de las noches, de Baltimore o Nueva York, ese desesperado inventor de belleza, que careció desde el principio de la aptitud que otros inferiores tienen para situarse entre los signos indescifrables del existir. Dialogando con precisión, Castillo establece etapas centrales de la vida del genio de "Cuentos de lo arabesco y lo grotesco". Su amor por Virginia Clem, su enfrentamiento a un mundo editorial hostil, la búsqueda del remedio de una falencia atroz para el trajín de todos los días en el oscuro pozo del alcohol, su torpe final en un día de elecciones. Tentativa audaz, lograda mediante una rara identificación con el personaje y un sentido estricto de la verdad histórica, "Israfel" tiene más de una escena memorable. Entre todas ellas destacamos las finales y aquélla en que Poe se enfrenta con unas señoras plácidas y burguesas, haciéndoles sentir la presencia insólita del ángel de la muerte.



sailles. Y la muralla cortesana había conseguido ocultarle el estado de efervescencia de París que culminó con la toma de la Bastilla por el pueblo.

Estos testigos —gente del pueblo, políticos, estadistas, simples mujeres que escriben a sus amigos, militares en acción— fijan los límites de un drama grandioso. Lo sacan del fraseo académico de la historia oficial y pedantemente didáctica y lo tornan sorprendentemente actual. Pernoud y Flaissier tuvieron a su disposición unos 50 mil documentos. Con absoluta modestia y equilibrio veraz, aseguran que muchas otras historias pueden ser extraídas de ese precioso material. Por lo pronto, la que ellos lograron, es de antología. El enfrentamiento de la realeza con el pueblo no creemos que haya sido dado con tan bella simplicidad como en este libro claro, de una claridad diáfana y de un interés sólo comparable al de ciertos folletines clásicos. Inclusive la exageración que muestran ciertos testigos enconados, resulta útil para la reconstrucción de este fresco de pelea, fervor, abnegación y sangre.

ASOMBRO Y DUDA

Deslumbradas y tristes son las interrogaciones de Uset.

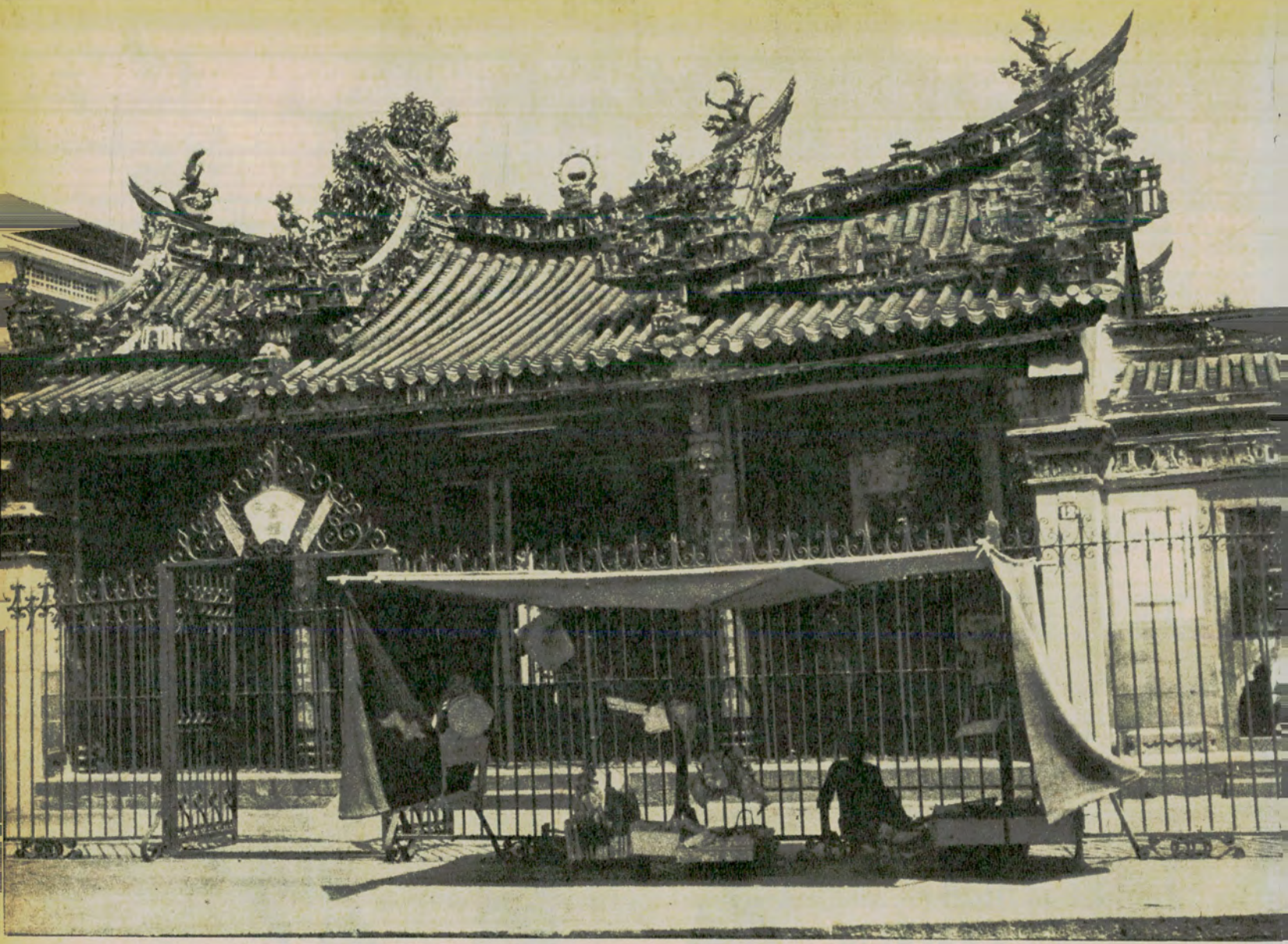
Sobrecoge la hondura melancólica de los "Poemas sin Respuesta", de René Daniel Uset, poeta de 33 años, porteño, que ha editado el librero Falbo, tan conocido ya por su pujante tarea en la difusión de nuevos valores. También sobrecoge en estos poemas la presencia del monstruo que evoca Baudelaire en su Prefacio a "Las Flores del Mal". Claro que nos referimos al Tedio. Los poemas VI y X son los más válidos de la entrega. Los que luego dedica a la Gente vienen a soldarse con los anteriores con rara unidad. Se ha omitido en esta obra el separatismo de un titulaje muy buscado. Así, "Poemas sin respuesta" resulta un solo poema, una adentrada interrogación muy triste. La ansiedad con que termina el poema VII está planteada a través del verbo más insólito (y al mismo tiempo más común) de nuestro idioma, el verbo ser, con una excelente economía de expresión. Uset irrumpe en el silencio (que siempre circunda al poema) con una nota no muy alta, insistida, mantenida en un tono como lejano, como de quien se despide, como de quien empieza a bloquearse de ausencia.

FAMILIA Y MISERIA

Cinco historias para revelar un mundo casi desconocido.

"Antropología de la Pobreza" de Oscar Lewis, ha llegado a su cuarta edición, publicado por el Fondo de Cultura Económica. Es la historia de cinco familias mexicanas. El joven crítico argentino Cristián Petit de Murat lo ha valorizado así desde el mismo corazón de México: "Revela un mundo casi desconocido de seres con otras perspectivas completamente distintas a las que conocemos. Todo está hecho con una grabadora o tomado en taquigrafía, y los diálogos son increíbles. 'Antropología de la pobreza es un verdadero descubrimiento de los nativos que venden tres naranjas durante siete horas en algún portón, o de los que manejan camiones o cultivan la tierra de México. Nos damos cuenta de que viven muy alejados de todo aquello que es habitual —por ejemplo— para nuestra abundante clase media. No ven nada extraño y deprimente en vivir así, o al tener que aceptar ciertas normas de conducta absolutamente primitivas. Son exactamente tan felices o desgraciados como los que luchan en otros estratos sociales. Eso explica en gran parte la actitud y situación social en México. En Argentina todos miden todo por el mismo patrón, y el que tiene menos sufre más. En México no es así. El rico es un desconocido para el pobre y viceversa. Difícilmente ninguno de los dos cambia de condición. Viven vidas totalmente independientes, sin cruzarse para nada. Resultado: la estabilidad política y social, ya que el gobierno también es una casta aparte, a la que el pueblo de los pobres ve como algo inalcanzable, inamovible y lejano". A este agudo análisis que sitúa con sintética claridad el notable libro, sólo nos queda por añadir que su letra es totalmente viva y que su lectura apasionante resulta profundamente conmovedora.





SAIGON, en VIETNAM del SUR

País antiquísimo que acaba de incorporarse a la corriente de las "nuevas" naciones del Asia, Vietnam del Sur y Saigón, su capital, asombran y a menudo desconciertan al viajero.

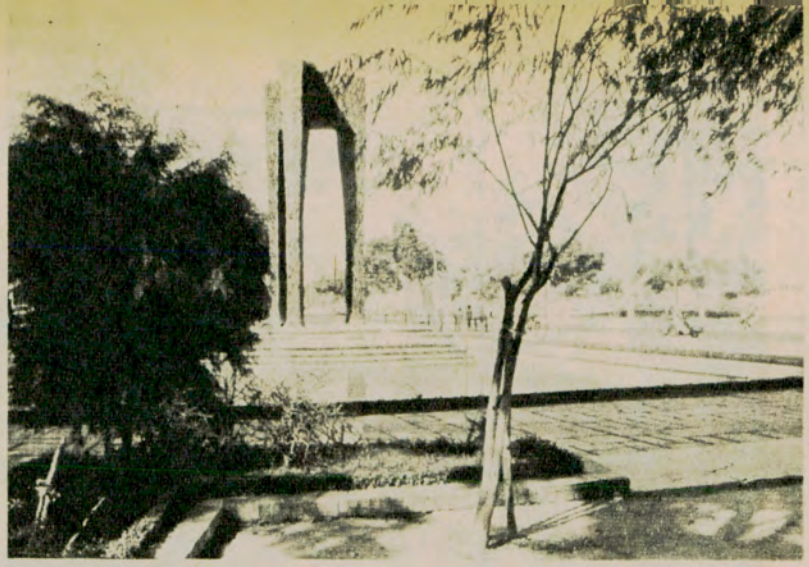
Textos y Fotos de PAULINA ROSENVASSER

Para AUTOCLUB

FUE en el aeropuerto de Bum Bum, en Calcuta, donde lo decidimos. En esa hora de espera obligada e interminable que precede a la salida de los aviones, entablamos conversación con una joven pareja francesa establecida en Saigón, adonde regresaba después de unas cortas vacaciones. Nos hablaron con entusiasmo de la cordialidad de sus habitantes y la belleza de sus mujeres; del contraste entre el centro de la ciudad, tan parisiense, y el mercado ruidoso y colorido, o el suburbio de Cholon, donde viven casi un millón de chinos; de las lacas que producen los artesanos locales, cuyo difícil arte guarda celosamente la tradición familiar, y, en fin, disiparon nuestros temores por la situación política hasta convencernos de que hiciéramos allí una de las etapas siguientes en nuestro viaje al Lejano Oriente. Unas semanas más tarde estábamos en Vietnam del Sur, esa joven nación que está pagando tan cara su emancipación, mu-



Otro templo budista. Magníficamente decorado con motivos de honda significación ritual está ubicado en la zona del barrio chino.



El monumento levantado para recordar la independencia sorprende por la sencilla estilización de sus líneas y adecuada ubicación.

cho más que ninguno de los países que han logrado su independencia en los últimos años. La crónica periodística nos trae diariamente noticias de los horrores bélicos que asuelan a ese país.

Saigón, su capital, lo fue de la baja Cochin-China antes de la conquista francesa; luego, durante 90 años, como toda la Indochina, estuvo gobernada desde París. De esa época ha heredado el uso del idioma francés y algunas costumbres parisienses como los cafés con mesitas en las aceras, que dan a la ciudad un ambiente europeo.

El pueblo de Vietnam, que fue en sus orígenes una mezcla de tribus sud-mongólicas y malasias, desarrolló una cultura fundada en la escritura, la etiqueta y la moral chinas. Esta mezcla de Extremo Oriente y Europa hacen de Saigón un lugar de contrastes interesantísimos.

Año Nuevo

El Año Nuevo lunar o chino es la fiesta anual más importante y se celebra a mediados de febrero. Durante los tres días que anteceden a la celebración, en la calle principal de Saigón —la avenida Le Loi— se instala un mercado de flores donde se venden, sin interrupción ni descanso, plantas, flores y ramas de gran variedad y belleza. Abundan los vendedores de jugo de caña de azúcar, carne y pescado seco, y los trishaws con los conductores que esperan pasajeros. El lugar cobra un alegre aspecto de feria, y durante la noche adquiere extraordinaria animación. Los festejos incluyen, además, iluminación especial de la ciudad y fuegos artificiales, visitas a los familiares y amigos e intercambio de regalos.

Pero el espectáculo más esperado y de gran popularidad es la danza del dragón. Varios jóvenes ocultos bajo un vistoso mascarón y largo atuendo se contonean y brincan por las calles. Un grupo acompaña a este dragón carnavalesco tocando platillos, tambores y otros elementos de percusión que ponen su cuota de estrépito para ahuyentar al Año Viejo.



En esta interesante fotografía documental vemos a mujeres vendedoras ambulantes ofreciendo su mercancía en el barrio chino de Saigón.



Este es el aspecto que ofrece uno de los muchos templos budistas de Saigón. En éste se quemaron premeditadamente varios monjes.

Animal fabuloso de existencia muhas veces milenaria, animal sagrado de la fauna mitológica del Extremo Oriente, el dragón continúa viviendo en la imaginación de los pueblos de Asia. Emblema de la China Imperial, desempeña un papel muy importante en el arte de ese país. Simboliza una serie de virtudes: la grandeza, el poder, la inteligencia, y su figura es reproducida en profusión de bordados, pinturas, esculturas y bajorrelleves.

Bajo sus auspicios se celebra el Año Nuevo, con la esperanza de que sea pródigo en los poderes benéficos que se le atribuyen.

Historia de una tradición

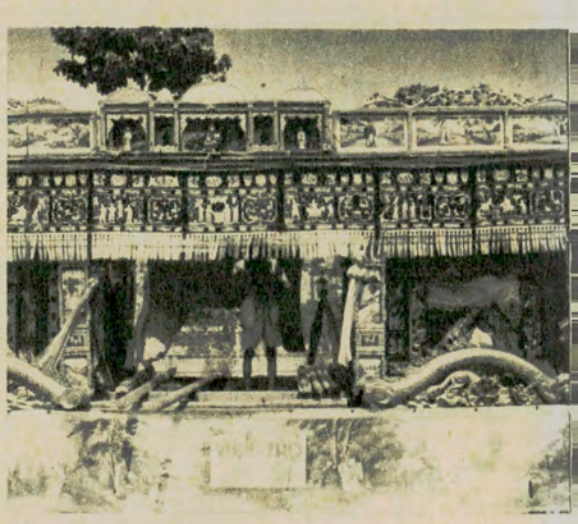
Viendo a las vietnamesas por las calles de Saigón con sus largas túnicas de cuello alto sobre pantalones de colores contrastantes, es difícil saber si se trata de niñas adolescentes o mujeres más o menos jóvenes. Su grácil figura, esbelto talle y cutis de fina transparencia les da una apariencia de muñequitas, aire que acentúa el peinado de cabellos largos, sueltos, y la sonrisa que luce su rostro.

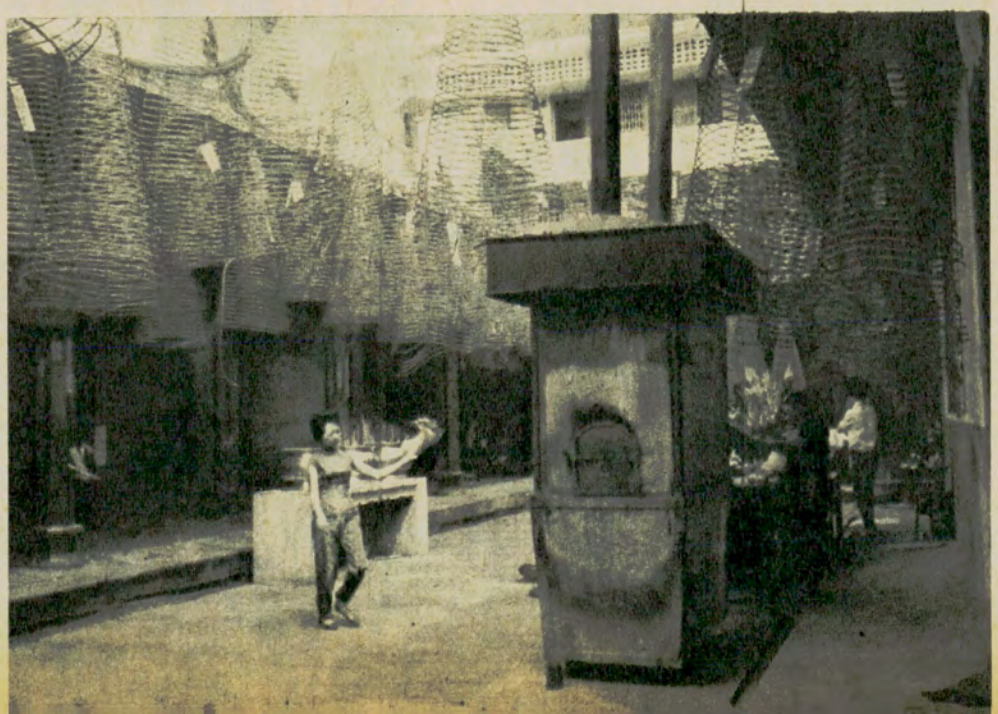
Tienen su día: **"El día de la mujer"**, que se festeja el 22 de marzo, llamado también **"El aniversario de las hermanas Trung"**, porque se dedica a conmemorar dos figuras legendarias de la historia del país.

Durante un levantamiento popular contra los chinos, las hermanas Trung actuaron como dirigentes y perecieron en la lucha. Han quedado incorporadas a la tradición nacional como símbolo de abnegación y amor a la patria y su memoria es venerada.

Durante el gobierno de Ngo Dinh Diem, la célebre Mme. Nhu, cuñada del presidente, queriendo congraciarse con el pueblo, anunció que haría levantar en una plaza pública un monumento a la Independencia con las figuras de las hermanas Trung. Se contrató al efecto a un famoso escultor francés, y cuando llegó el momento de la inauguración, el público vio con estupor que las heroínas de la patria eran... Mme. Nhu y su hija.

Junto con el gobierno fueron derribadas estas estatuas. La estatua caída de Mme. Nhu decapitada y la cabeza exhibida como trofeo recorrió todo Saigón. •





Cuando los creyentes de la religión budista trasponen el templo pueden adquirir en la trastienda aromáticas espirales de incienso.

CONSTITUYERONSE LOS CUERPOS DIRECTIVOS DEL A. C. A.

De acuerdo con la proclamación de autoridades, electas de conformidad con los artículos 25, 37 y 55 del Estatuto Social, recientemente aprobado por la Inspección General de Justicia, se procedió a constituir los cuerpos directivos del Automóvil Club Argentino por el período 1965-67.

Asamblea de delegados

El 4 de mayo a las 18 horas se realizó la sesión preparatoria de la Asamblea de Delegados. El doctor Carman, en su carácter de titular de la institución invitó al cuerpo a darse un presidente y un secretario provisorios con el fin de proceder a cumplimentar los puntos del orden del día. Para tal fin fueron propuestos, respectivamente, el doctor Nicanor Arévalo y la señora Anette Peters, quien después de ocupar sus cargos, cumplimentaron la convocatoria procediéndose a designar a los titulares del cuerpo, siendo electos para tal fin el doctor Ricardo Aráoz y el señor Guillermo Mirás. Al aceptar su designación el doctor Aráoz pronunció algunas palabras que exteriorizaron su emoción y su admiración por la labor cumplida en el A.C.A.

Seguidamente el cuerpo procedió a elegir a los miembros del tribunal de honor, siendo designados los doctores José Canasi, Enrique J. R. Sojo, Ricardo Bassi, Roberto López Novillo y Manuel Rodríguez Ocampo y el señor Manuel Rawson Paz.

Comisión fiscalizadora

Esta Comisión distribuyó así los cargos:

Presidente: señor Marcos Victorica. Vicepresidente: señor Eduardo Del Piano. Secretario: doctor Luis Orcoyen. Vocales titulares: doctor Adolfo M. Díaz, doctor Adalbert Reynal O'Connor. Vocales suplentes: señores Jorge Alvarez Trongé, Pedro Guglielmino, Oscar San Miguel.

Comisión directiva

Está integrada por:

Presidente: doctor César C. Carman. Vicepresidente 1º: doctor Horacio C. Rivarola. Vicepresidente 2º: ingeniero Mario L. Negri. Secretario: doctor Walter A. Saborido. Pro-secretario: doctor Plácido Seara. Tesorero: señor Federico Lajud. Pro-tesorero: cap. de Navío ingeniero Luis M. A. Gianelli. Vocales titulares: señor Héctor Aizpiri, escribano Enrique F. Ghezzi, doctor Fernando González Canicova, señor Enrique González Vidal, doctor Roberto N. Lobos, doctor Angel Maccarrone, doctor Manuel Pérez Taboada, señor Ovidio H. Salgueiro, doctor Emilio L. Villarroel, escribano Roberto V. Vitale. Vocales suplentes: señor Alfonso Castellanos Esquiú, ingeniero Emilio J. Ferro, señor Alejandro G. G. Giono Giardino, doctor Horacio A. Hueyo, señor Rafael Levy, ingeniero Abel M. Lissarrague, doctor Eduardo A. Ortiz, vicecomodoro Gustavo J. Tornquist.

Tribunal de honor

Está integrada por:

Presidente: doctor José Canasi. Secretario: doctor Enrique J. R. Sojo. Vocales: doctores Ricardo A. Bassi, Roberto López Novillo, Sr. Manuel Rawson Paz, Dr. Manuel Rodríguez Ocampo.



En su sesión constitutiva, la Asamblea de Delegados eligió como Presidente y Secretario titulares del cuerpo, respectivamente, al doctor Ricardo E. Aráoz y al señor Guillermo O. Mirás. Les acompañan el señor N. Arévalo y la señora Annette Peters.



En la sesión preparatoria de la Asamblea de Delegados recientemente elegida, el señor Nicanor Arévalo y la señora Annette Peters fueron designados autoridades provisorias. La nota registra el momento de su actuación, asesorados por la Jefa de Despacho de la Institución, señorita Olga Turati.



NUEVO EN ARGENTINA!

TOTAL RECONSTRUCCION DE TALON A TALON

RENDIMIENTO Y ASPECTO DE UNA CUBIERTA NUEVA A MENOS DE LA MITAD DEL PRECIO

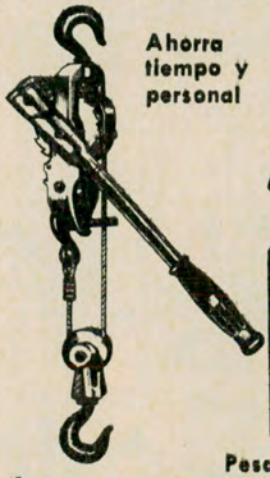
TOTALMENTE GARANTIZADA

TYRESOLES

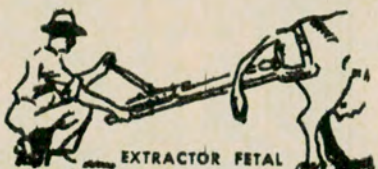
ARGENTINA DE NEUMATICOS S. A.

RAWSON 354 T. E. 88-7207 - 89-9766

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



Ahorra tiempo y personal

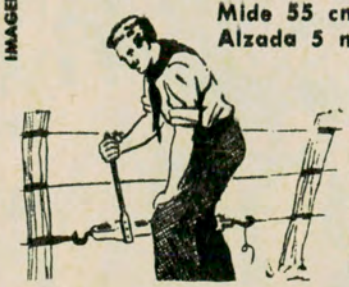


ARGENTINA APAREJOS S.R.L.
Ore 1857 - Bs. As.
Nombre .....
Localidad .....
Domicilio .....

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

ADQUIERALO O SOLICITE FOLLETO

IMAGENES



FABRICADO por ARGENTINA APAREJOS acorde al progreso y gran calidad de la Industria Argentina.

BOSQUEJOS DE TOLEDO

La ciudad encantada tiene al medioevo adherido a sus murallas

Por LYDIA GOLDSTRAJ

para AUTOCLUB

TOLEDO está recostada sobre una curva del Tajo. Cuando uno se va acercando a ella por la carretera, el terreno adquiere el clásico aspecto de la meseta castellana: seca, áspera, casi ascética. Y esto de arriba, —Toledo está en el valle—, se refleja en las casas esparcidas en el bajo y las laderas, y todo toma la uniformidad terrosa del suelo.

El espectáculo tiene la atracción de lo primitivo. Pareciera que esas construcciones hubieran brotado, como los arbustos calcinados, de las entrañas mismas de la tierra. Sin una concesión al color, a la blandura, a la mansedumbre. Es un paisaje austero, duro, casi hierático, donde lo único que parece vivir son las cabras y los borricos que pastan indiferentes en los espacios libres. Pero sólo el paisaje es rudo. Porque la gente es cordial, con verdadera calidez humana. Con esa fresca simplicidad campesina que inmediatamente obliga al extranjero a bajar la guardia. Y uno se siente como en su casa, y entre viejos amigos.

Un camino de circunvalación, y la muralla, —testigo impasible, aunque herido en partes, de luchas, victorias y derrotas; de asaltos feroces y resistencias heroicas—, rodean esta ciudad impar que es casi un símbolo del carácter español.

Ya dentro de ella, se tiene la sensación de haber vuelto al medioevo. Callejuelas retorcidas, acaracoladas; tan angostas, que cuando un coche las atraviesa, el caminante debe hacerse oblea contra la pared. Pavimento de piedra despareja, pero pulida por los andares de generaciones. Algunos balcones de madera tallada y ventanas y puertas herméticamente cerradas que guardan celosas la intimidad de los que viven tras ellas. Pero de pronto, por algún descuido, una puerta entreabierta deja ver la frescura y la belleza tapizada de mayólica de un típico patio español; con sus rejas y sus tiestos y su fuente en el centro. Imaginamos a la cascada en miniatura haciendo eco en la noche estrellada a la copla que brota espontánea, como si fuera el alma desnudada del pueblo español.



Este es el cuadro del Greco, "El entierro del conde de Orgaz", considerada una de sus obras más expresivas, que se exhibe a la admiración pública en la iglesia de Santo Tomé.

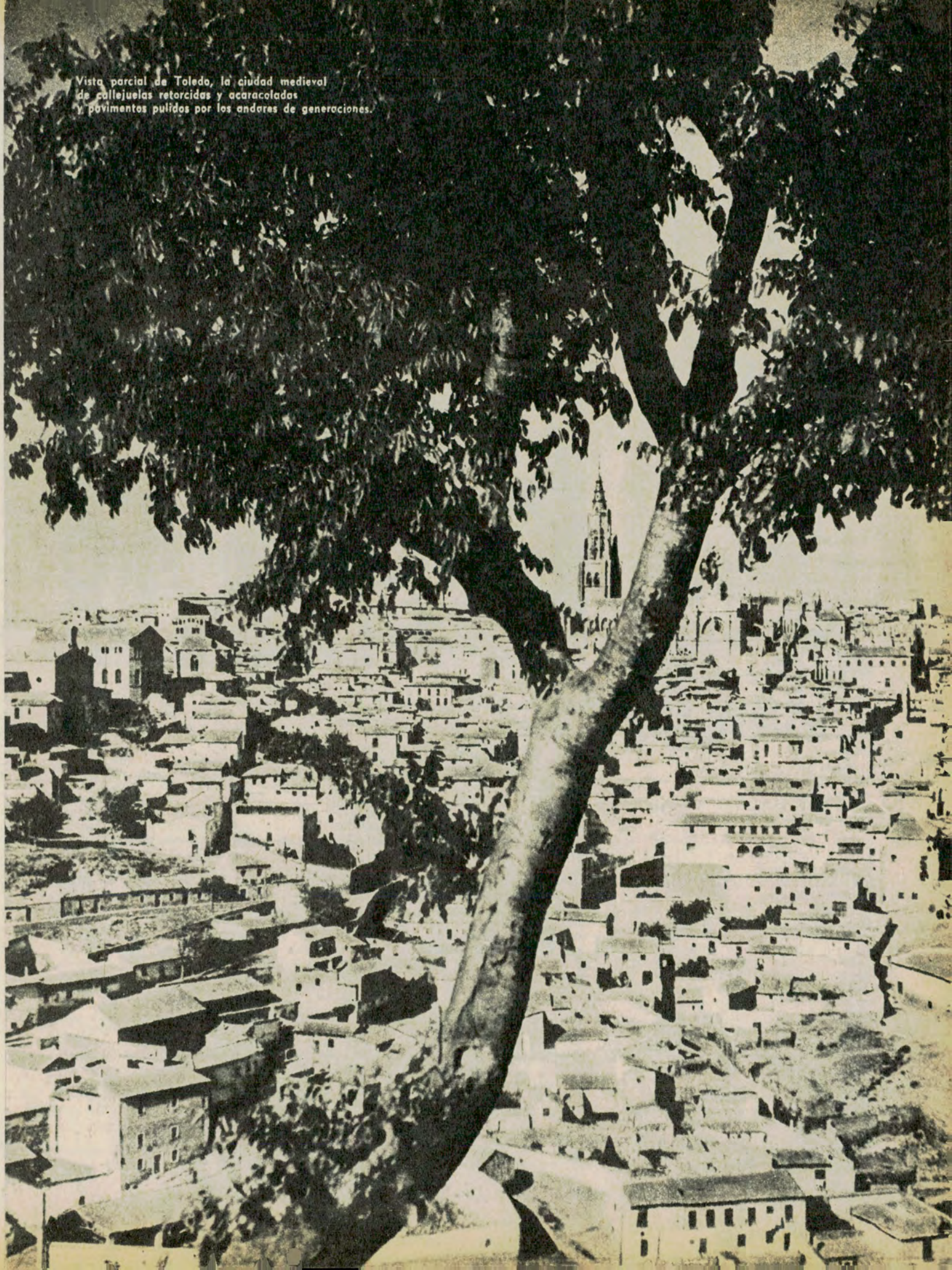
La artesanía del acero

Todos los que llegan a Toledo, y nosotros no fuimos la excepción, van en busca del acero toledano. Y es que, realmente, esa artesanía de tradición añeja es única en el mundo.

El acero toledano tiene un temple perfecto: es elástico y flexible como un junco, pero duro como la misma roca.

Pero ésta, no es era de dagas ni de espadas: las que se fabrican en Toledo sólo cumplen la misión de enorgullecer las panoplias de los coleccionistas.

La artesanía del acero se ha volcado, en gran proporción, a la pieza para vitrina. De acero se hacen ánforas y campanillas; candelabros y petacas; floreros y cajas de música; pero incrustados con oro fino.



Vista parcial de Toledo, la ciudad medieval de callejuelas retorcidas y acaracoladas y pavimentos pulidos por los andares de generaciones.



En las calles toledanas, escenario auténtico del siglo XVI, es dable ver, a veces, a las mujeres lugarteranas ataviadas con sus esplendorosos atavíos.



La Puerta del Sol, de la que sale una retorcida calleja en ascenso, es otro de los testimonios de un pasado heroico que configura la faz de honda evocación de la ciudad.

El procedimiento es el resultado de un arte singular: sobre la pieza metálica ya modelada se labra un canevá apretado y, sobre él, presionando con un punzón muy fino, se va incrustando, formando hermosos diseños, un delgadísimo hilo de oro. A veces se rellenan las líneas, tomando entonces el aspecto de aplicaciones o placas de oro labradas que representan animales, flores u objetos; otras, queda la línea limpia, como un arabesco.

Llama la atención que en un país donde los judíos fueron expulsados hace cerca de cinco siglos, un muy común elemento decorativo sea la "estrella de David".

En una de las fábricas más importantes que visitamos, no vimos altos hornos ni calderas monumentales. Sólo unos recipientes de aproximadamente dos metros de altura y diámetro, como grandes calderos, suspendidos sobre algo así como un fogón, y unos fuelles hipertrofiados, como los los que se utilizan para avivar el fuego de los hogares. Los que manejan estos instrumentos tan poco ortodoxos, industrialmente hablando, no lo hacen desde un tablero de control, donde basta apretar un botón para obtener el movimiento deseado, sino que lo hacen a mano, ayudados por un sistema de palancas y poleas. Y nos explicaba uno de los dueños que, por ejemplo, el operario que maneja el fuelle, ha hecho un verdadero arte de esa tarea, puesto que el fuego, para que produzca la fundición en el punto exacto requerido, debe ser aplacado o avivado en una cierta medida: ni un poco más, ni un poco menos. Y no hay termómetro que indique la temperatura óptima. Todo se hace sobre la base de la experiencia y las enseñanzas trasmitidas de padres a hijos; familiarmente, "a ojo".

No obstante ello, el acero toledano sigue siendo uno de los mejores del mundo.



La catedral de Toledo es más impresionante que bella. En la densidad de sus sombras el altar mayor confunde por su magnificencia.

Lugares de Toledo

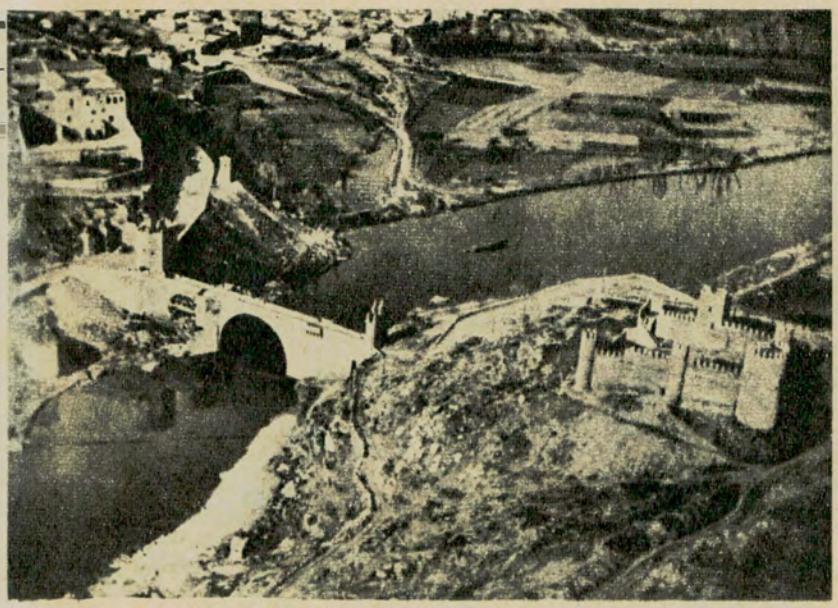
No me atrevería a decir que la catedral de Toledo es bella, pero es impresionante. Para nuestro gusto es demasiado sombría, aun cuando brillen en la penumbra los dorados y la pedrería: el altar mayor confunde por su magnificencia.

Cuando penetramos en la nave nos sentimos intimidados y muy pequeños porque es imponente.

Haciendo abstracción de su función, la catedral es, sin lugar a dudas, una obra de arte. Por ella en sí y por lo que contiene. Es el exponente de una época y de un modo de sentir y, además, la prueba de todo lo que el hombre es capaz de dar de sí cuando intenta ser grato a los ojos de Dios.

No muy lejos de allí, casi pegada a la casa del Greco, está lo que queda de la Sinagoga de Toledo. Cuatro paredes que aún conservan, desvaídos, los restos de pinturas de ornamentación; inscripciones en hebreo; ventanas por donde la luz se derrama sin retaceos; asientos de madera tallada, de alto respaldo, paralelos a las paredes laterales; una —¿o son dos?— tumbas de la época posterior a la expulsión.

En fin, muy poco; casi nada. Sólo recuerdos que trepan por los mu-



Toledo, la ciudad amurallada, se halla recostada sobre una curva del río Tajo, cuyas tranquilas aguas vemos en esta fotografía.



La Puerta de Bisagra, que el viajero debe franquear para penetrar en los escenarios del siglo XVI, muestra orgullosa el escudo de nobleza de la vieja ciudad.

ros envejecidos, En la actualidad se la conserva como reliquia.

La casa del Greco

La casa en la que vivió el Greco había pertenecido a Samuel Leví, un servidor leal del rey en su época, aunque luego le fuera confiscada. No obstante ello, hay en Toledo una calle que lleva su nombre.

Cuando se la visita se tiene la sensación de que, en cualquier momento, por una de sus puertas, va a aparecer el pintor para platicar con sus huéspedes.

No impresiona como un museo, donde todo tiene la inmovilidad de las cosas muertas, sino como un hogar, sencillo, casi monacal; de paredes encaladas, vigas de madera oscura y puertas compactas. Los muebles, los cacharros, los adornos, los cuadros, parecieran aguardar la llegada de su dueño.

Y la casa está llena de sus cuadros. Los de las primeras épocas y los de su plenitud como artista.

Impresionan tremendamente las pinturas de los doce apóstoles. He oído decir al guía que los modelos que utilizó para realizarlas eran internados de un manicomio. Es difícil comprender por qué eligió seres mentales anormales. Se nos escapa el motivo. Lo único que podemos asegurar es que tienen un vigor extraordinario. Su mirada es penetrante y en algunos melancólica. Como imágenes de santos se escapan de los cánones tradicionales porque estamos acostumbrados a identificarlos por su expresión dulce y llena de misericordia, y éstos, los del Greco, nos han desconcertado.

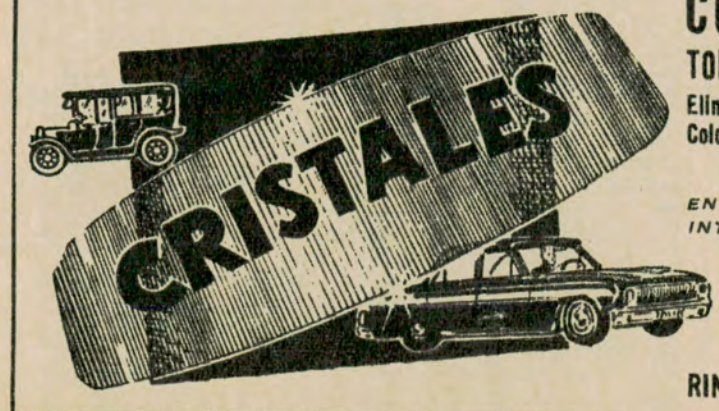
Otra pintura del genial artista que Toledo exhibe orgullosa en la iglesia de Santo Tomé, es "El entierro del conde de Orgaz".

Nosotros no somos críticos de arte y por ello no haremos la descripción y el análisis del cuadro como conocedores o como técnicos; pero sí podemos hacerlo como gente con sensibilidad estética, como simples seres que se emocionan ante la belleza. Porque en pintura el arte es sinónimo de belleza, y ésta, de armonía. Y "El entierro del conde de Orgaz" abunda en ambas. Es una muestra perfecta de lo que puede conceder a las generaciones de todos los tiempos un ser humano tocado por la chispa del genio.

Despedida a Toledo

Nos vamos de Toledo, la ciudad encantada. Cuando el coche se aleja, no dejamos de volver la cabeza. Nos hemos prendado de ella, irremediablemente. De su aire quieto y severo. Del espíritu del medioevo adherido a sus murallas, a sus casas y a su empedrado. Del Tajo impetuoso, su río, que encajonado entre las altas riberas parece, visto desde el alto, una corriente de bruñido acero toledano.

Está cayendo la tarde, quietamente. Toledo, de a poco, queda envuelta en las sombras que van desdibujando sus perfiles. Aparecen las primeras estrellas que la contemplan impasibles. La estrecha el silencio lleno de rumores de la noche. Como un susurro más, nuestra voz dice "hasta pronto". •



CURVADOS PARA AUTOMOTORES
TODOS LOS MODELOS DE AUTOMOVILES Y CAMIONES
Eliminación total de filtraciones.
Colocación en el acto.
IMPORTADORES:
ENVIOS AL INTERIOR
Mulé y Cía. S.R.L.
MAYORISTAS Y MINORISTAS
RINCON 1331/41 Bs. As. - T. E. 23 - 7044 y 26 - 7004

DESDE $ 1.000.-
POR AÑO



CON TODA SEGURIDAD
Las cajas blindadas proporcionan una protección integral y económica a las alhajas, valores, documentos y efectos personales.

CAJAS DE SEGURIDAD
son las modernas asistentes de quienes saben por experiencia que ningún valor está suficientemente seguro fuera de una institución responsable.
ATENCION DE 12 A 18 HORAS

BANCO DE AVELLANEDA
SARMIENTO 546 T. E. 49-4001 - 6606

La casa más completa del Repuesto y Accesorio para su DKW

AUTO UNION

Adquiéralos en

MELONI Hnos. S. R. L.
Importadores

Envíos rápidos
al interior

Taller Autorizado
I.A.S.F.

Av. Las Heras 3449-3451/53 - Suc.: D. Alvarez 90
T. E. 71 7376 y 72-6747 T. E. 66-3237

LA EXCURSION DE A. C A. EN PANAMA



El grupo de excursionistas de nuestra entidad, que recientemente visitó Panamá, México y distintas zonas de los Estados Unidos de América, aparece en esta nota gráfica durante el almuerzo que el embajador Rodolfo Baltiérrez les ofreció en el patio tropical de El Panamá Hilton, uno de los hoteles más lujosos del Caribe. El conjunto de música y danza del Instituto Nacional de Turismo de Panamá, que dirige Petita Escala, amenizó la grata reunión.

NUEVOS LIBROS TIENE LA BIBLIOTECA DEL A. C. A.

Para conocimiento de los señores asociados y público en general, detallamos a continuación los libros recientemente incorporados a nuestra Biblioteca. Que serán publicados en la revista **AUTOCLUB**.

AUTOMOTORES

Parque automotor en la República Argentina 1962-63 ADEFA.
Industria automotriz Argentina, 1964 ADEFA.
Memoria y Balance I.K.A., 1964. Industrias Kaiser Argentina.
Accidentes de automotores, 1961. R. Brebbia.
The road is yours, 1951. R. Cleveland.
You and your car insurance, 1954. G. Coughlin.
Liste generale des records en automobile, 1964. F.I.A.
Statistic of road traffic accidents in europe, 1963. U. Nations.

EMPRESA

Manual para gerentes de empresa, 1963. A. Ivars Moreno.
Nuevas fronteras para director de empresa, 1963. R. Cordiner.
La simplificación administrativa, 1962. P. Beaugonin.
Organización de oficinas, 1960. C. Litterfield y R. Peterson.
El estudio de mercados al servicio de la empresa, 1964. F. Bouquerel.

GUIAS

Guía turística 1964-65. División de Turismo de Brasil.
Guía de la industria 1965. Instituto de Publicaciones y Estadísticas S. A.
Guide to the motor industry of Japan, 1964. Japan Motor Federation.

VARIOS

La lana y el agua en el desarrollo de la Patagonia. 1964. Emilio E. J. Ferro.
Planned pedestrian program. 1958. A.A.A.
Transistores básicos, 1964. A. Schure.
Testar y Ensayos, 1961. Horacio P. A. Picasso (Donado gentilmente por el autor, Socio P. 26203).

CINCO VENTAJAS EN EL NUEVO SERVICIO...

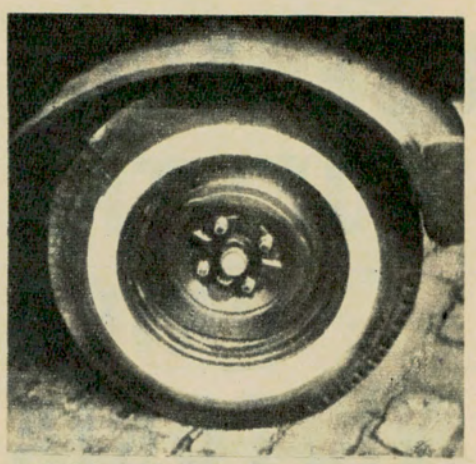
El nuevo servicio de remates de automóviles de propiedad de socios del A.C.A., convenido con el Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, ofrece las siguientes ventajas:

1º) Venta sujeta a la aprobación del socio vendedor.
2º) El vendedor no paga gastos de tasación ni comisión de venta.
3º) Percepción inmediata del precio de venta logrado, sin deducciones.
4º) Venta en pública subasta, con amplia exhibición y publicidad.
5º) Valuación en el dia.

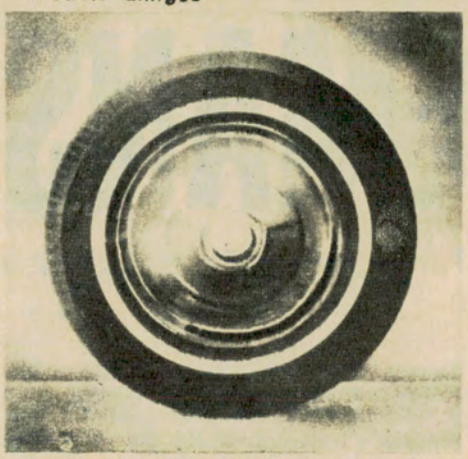
NO CONFUNDA!

Banda blanca fina *con* Banda blanca y negra fina

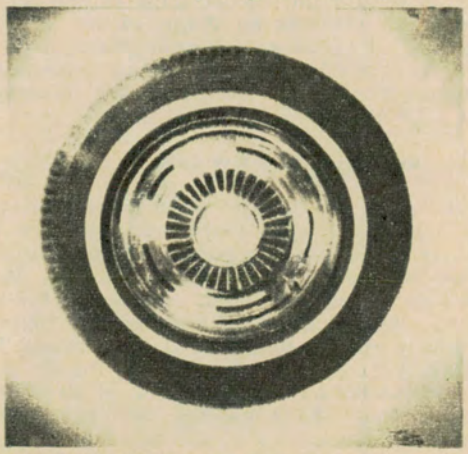
(INTERMEDIA)



Modelo antiguo



Banda blanca y negra intermedia



SUPER POLO

SUPER POLO®

Las compañías fabricantes de neumáticos, comenzaron alrededor de 1960 en los EE. UU. a cambiar los viejos diseños de las cubiertas de costado blanco.
Se abandonó el viejo diseño de bandas anchas contra el talón de la cubierta, es decir, a continuación de la llanta metálica.
Se consideró más ágil, más elegante, dando al coche un señorío más de acuerdo con la época; un filete blanco, que diera la impresión de una pincelada circular, que adorna el costado negro visible de la cubierta, quedando ésta, enmarcada entre dos zonas negras. Hoy, los fabricantes de neumáticos en nuestro país, han eliminado el viejo diseño y, comenzado a fabricar el blanco y negro intermedio. Solamente

SUPER POLO®

con una novísima técnica y una moderna maquinaria, pudo lograr establecer dos zonas sin que los colores se interfieran.

SU GOMERO YA LA TIENE



A ONCE AÑOS DE NUESTRA UNICA VICTORIA EN LEMANS

José Froilán González cumplió en 1954 el mejor año de su actuación en Europa. No sólo llegó a vencer en dos competencias en un mismo día. Se impuso, también, además de su triunfo en Le Mans, en el Gran Premio de Portugal.

Por JUAN CARLOS VALENTE

Para Autoclub

FUE entre el 12 y 13 de junio del año 1954 que se disputaron una vez más las XXIV Horas de Le Mans. De ella recordamos que participaron cerca de sesenta automóviles representando a varios países extranjeros. Para nosotros, los argentinos, tuvo particular importancia este evento pues participaba en él Froilán González.

Este lo hacía integrando binomio en compañía del francés Maurice Trintignant y sobre el coche Ferrari de 4.500 c.c. lograron imponerse en la importante justa. El tiempo se presentó lluvioso y la precipitación fue enorme, al extremo de dañar muchos automóviles que debieron renunciar a la lucha dando interesante marco a la carrera. (¡Oh, los encendidos!)

El piloto francés que viéramos triunfar en nuestro país, condujo el automóvil por espacio de 10 horas y 40 minutos, haciendo lo mismo nuestro compatriota durante 13 horas y 20 minutos correspondiéndole buena parte bajo la lluvia.

González, hizo suyo el mejor tiempo sobre una vuelta, al cumplir la vigésimanovena en 4 minutos y 16 segundos al promedio de 189,140 kilómetros horarios. Esta marca batió la que estableciera el año anterior Alberto Ascari, cuyo promedio estuvo en 181,642 kilómetros por hora.

El gran triunfo de González

La Ferrari ganadora cuyo número de orden era el 4 tomó la vanguardia desde el comienzo de la prueba, manteniendo la posición hasta la cuarta hora. Luego fue aventajada y recién en la octava pudo recuperar la posición de líder y conservarla hasta las décimasegunda, décimasexta, vigésima y final, soportando el ataque del duo Rol y Duncan a cargo del poderoso Jaguar.

Estos finalizaron a más de una vuelta de diferencia y habían sido los ganadores del año anterior. En total, la pareja González y Trintignant, condujeron durante 86.400 segundos para cubrir 301 vuelta completando la distancia de 4.061.750 kilómetros.

El motor de este auto italiano erogaba la potencia de 340 HP y era de 12 cilindros en V que ideara el propio Ferrari hace años, al observar el motor Packard de esa conformación. Su cigüeñal apoyaba sobre siete soportes fijos, teniendo tres carburadores Weber cuadrúples invertidos 40 —IF/4C.

Su mejor año fue 1954

Citaremos de paso que el año 1954 representó para José Froilán González el más fructífero vivido en pistas europeas. De sus triunfos recordamos que hasta logró dos en un solo día. Tal cosa aconteció el 15 de mayo al adjudicarse una carrera de coches sport y otra sobre máquina de fórmula. Ellos fueron logrados en Gran Bretaña y por los premios "Daily Express Trophy Sports Cars y Daily Express Trophy Race". Estas dos carreras, efectuadas bajo la lluvia en el circuito de Silverstone, que media 4.172 metros, tuvieron pasajes de honda emoción.

En la primera condujo un Ferrari de 4.900 c.c. y se-

ñaló el promedio de 133,586 kilómetros por hora, en la otra sobre máquina de 2.500 c.c. realizada, también, sobre piso mojado obtuvo 149,369 kilómetros de promedio horario. A la semana siguiente ganó el Gran Premio de Bari sobre máquina de fórmula al promedio de 141,300 kilómetros por hora, pero en jornada sin lluvia. Y agreguemos, a la vez, que la semana anterior a las carreras de Gran Bretaña, que acabamos de indicar, González había ganado en Burdeos, también, con una máquina de fórmula al promedio de 97,352 kilómetros por hora haciendo suyo el primado de vuelta con 106,990 mejorando el anterior de Giuseppe Farina, que lograra 104,588. También, esta carrera debió disputarla íntegramente bajo la lluvia.

A más de vencer las XXIV Horas de Le Mans, se impuso finalmente en el Gran Premio de Portugal realizado en el circuito de Monsanto que medía 5.440 metros. Condujo entonces, el automóvil sport Ferrari 3.000 c.c. y ese día caluroso y de fortísimo sol le vieron puntear, quedar tercero al equivocarse el camino y recuperar posiciones hasta vencer muy merecidamente. El promedio logrado fue de 132,134 kilómetros horarios y obtuvo el primado de vuelta a 138,238 kilómetros por hora.

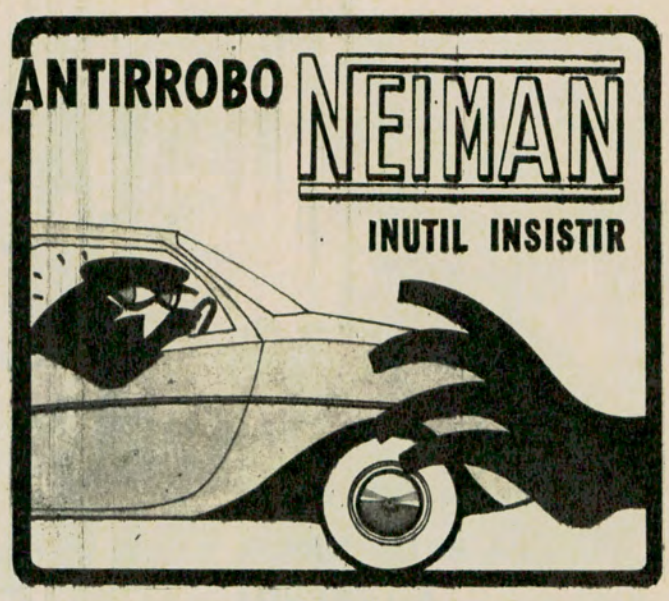
Un juicio de Ferrari

El Campeonato Mundial de Volantes que ese año ganó Juan Manuel Fangio con 36 puntos, ubicó en el segundo lugar a este simpático hijo de *don Joselín* con 17½ puntos. A manera de broche final de este rosario de recuerdos, transcribimos la impresión que González mereció al famoso constructor de automóviles y otrora consumado volante, Enzo Ferrari. En el libro *Le mie gioie terribile*, del que éste es autor y que se editara en el año 1963, ante la pregunta de si González tenía alguna afinidad con Fangio, respondió Ferrari así:

—"*En cierto sentido era el tipo opuesto. El "cabezón", como todos lo llamaban, era propiamente contrario a la continuidad y regularidad de Fangio. Alternaba los momentos de velocidad extraordinaria, directamente desconocidos, con los de alarmante pausa. Cuando se hallaba a la vanguardia, disminuía su velocidad hasta dejarse superar inexplicablemente; pero cuando perseguía era francamente un demoledor de adversarios. También, difería de Alberto Ascari en este aspecto. Y yo confieso no haber entendido por qué este hombre sustentara así una forma tan variable de comportamiento en carreras. Tampoco comprendí por qué corría hasta cansarse tanto, sudar tanto y preocuparse tanto. Debo concluir señalando que es un piloto valeroso, audaz y generoso. No puedo olvidar que él hizo que la Ferrari ganara dos veces seguidas a la Mercedes Benz en la Argentina y que luego venciera por primera vez a la Alfa Romeo en Silverstone*". •



Juan Manuel Fangio podrá presentarse siempre como la antítesis de José Froilán González. Era exactamente lo contrario a la continuidad y a la regularidad de Fangio. Pasaba de pronto de la punta a una pausa que lo descolocaba inexplicablemente.



INDUSTRIA ARGENTINA

Asegura en forma total y automatica 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.

REPUESTOS

FORD

LEGITIMOS

PARA

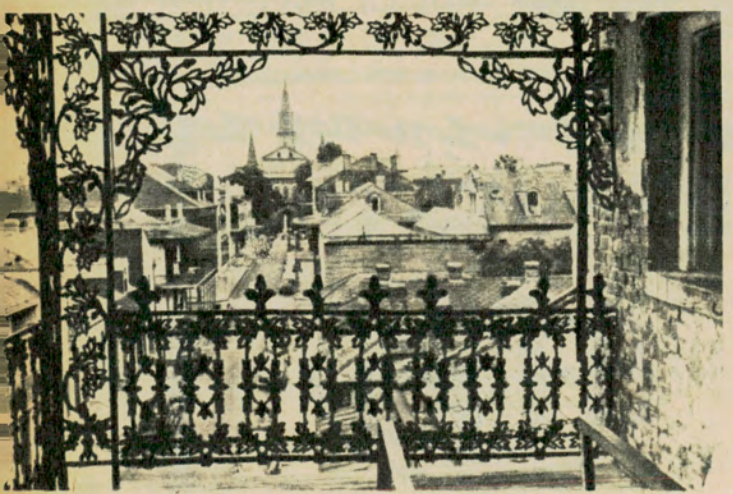
CAMIONES	AUTOS
F 100	Ford
F 500	Mercury
F 600	Falcon
F 900	Taunus

MONTESANO H.

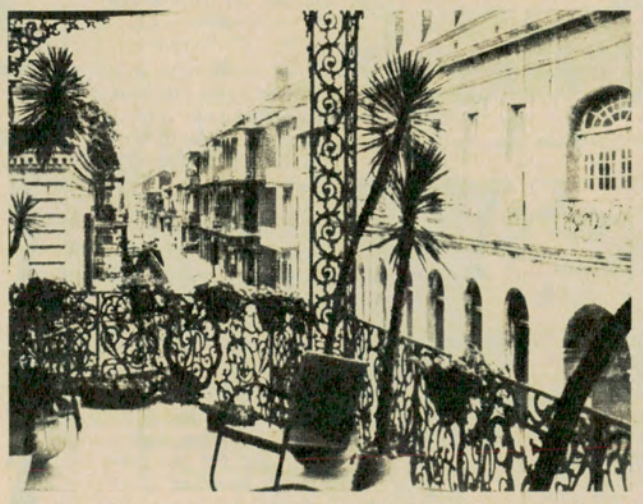
JOSE MARIA MORENO 712/26
T. E. 923 - 9051/6231/9966

LA VIEJA NUEVA ORLEANS

LA HISTORIA, LA AVENTURA Y LA LEYENDA FORMAN SU SINGULAR BIOGRAFIA



La perspectiva que se encierra en el marco formado por la elaborada herrería de este balcón, parece propia de cualquier lugar menos de una ciudad americana. Este es, sin embargo, el cuadro constante que se ofrece en el Vieux Carré de Nueva Orleáns, que en este caso muestra al fondo la catedral de San Luis.



Otra vista en la que se afirma el aire español que las rejas, los balcones y la edificación de tipo colonial, le prestan a las angostas calles del paraje de Nueva Orleáns, donde comenzó a crecer la ciudad.

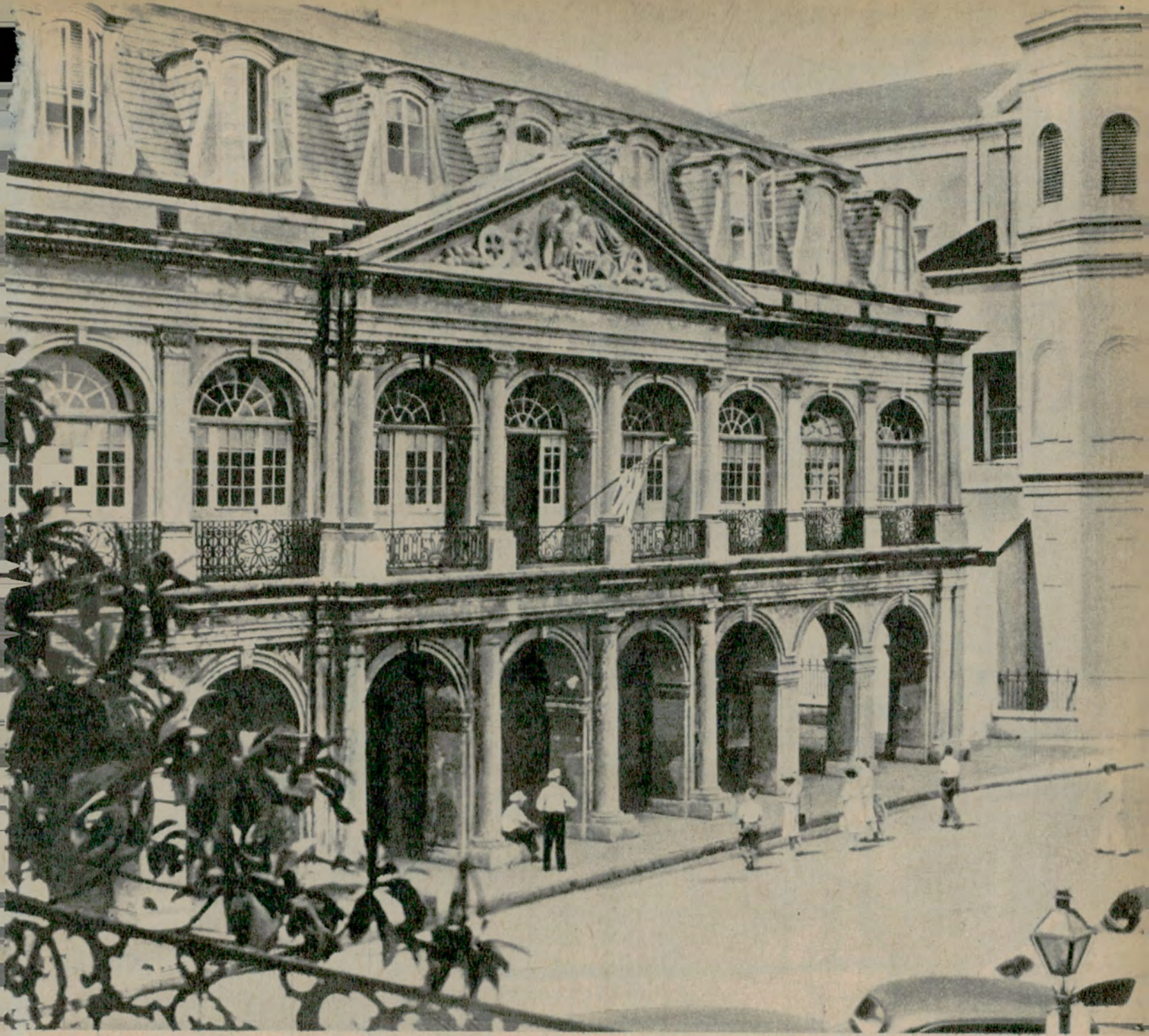


Por

HORACIO ESTOL

Para Autoclub

NUEVA ORLEANS. *Junio.* A 170 kilómetros de su desembocadura, el curso del Mississippi dibuja claramente una letra "ese" como si fuera la inicial de un aviso para detenerse: *Stop.* Y vale la pena tomar la indicación al pie de esa letra, porque sobre la costa derecha del río se extiende Nueva Orléans. En EE.UU. —donde hay 130 ciudades de más de 100.000 habitantes y 21 con más de medio millón— sólo pueden contarse tres que, siendo absolutamente diferentes entre sí, también son diferentes de todas las demás: Nueva York, San Francisco y Nueva Orléans. Todas las demás, Baltimore o Boston o Pittsburg, Los Angeles o St. Louis o Des Moines, todas tienen mucho en común. Entre Filadelfia y Chicago hay diferencias de clima, tamaño e importancia, que no afectan fundamentalmente a la semejanza de carácter que tienen. A su vez, Washington, que se ha hecho de uno especial, se hace valer principalmente por todo lo que no es consustantivo con la ciudad en sí misma, que son los jardines y los parques,



El viejo Cabildo es un edificio doblemente histórico, porque además de ser antiguo, fue escenario de las ceremonias finales que cerraron la venta del territorio de Louisiana a los EE. UU., que fue, indudablemente, uno de los mejores negocios de tierras que se han hecho en todo el mundo. El Cabildo hoy es el Museo del Estado de Louisiana.

las arboledas, los espacios abiertos y cuanto sirve para darle un aire campestre urbanizado. Irónicamente, la capital de EE.UU., país de grandes metrópolis, es la que menos aire metropolitano tiene.

Una entre tres

En cambio, las tres ciudades que hemos separado del resto poseen un intenso sentido metropolitano y son, incuestionablemente, muy exclusivas, cada una de ellas por razones diferentes. Nueva York por su vitalidad arrolladora, San Francisco por su aire europeizante y Nueva Orleáns porque en ella se ofrece un caso único debido a la armonía del pasado y el presente. Por supuesto, hay ciudades muchísimo más antiguas aun en el mismo continente americano —La Habana, México, Lima, Buenos Aires, Asunción, La Paz etc.— así como las hay también en EE.UU. —Jamestown, Plymouth, Hartford, Albany, Nueva York misma, etc.—; pero esa no es la cosa, porque de la antigüedad de Nueva York, por ejemplo, queda muy poco. Lo que distingue a Nueva Orleáns es que puede figurar entre las ciudades antiguas como la más representativa de la vida moderna al tiempo que, como ciudad moderna, conserva como ninguna su sabor de antigüedad. Además, y esto es lo fascinante, no se trata de una antigüedad de museo ni de la preservación artificial de algunas reliquias, sino de la simple fisonomía de otro tiempo incorporada naturalmente a la actualidad; otro tiempo lleno de color y aventura y una actualidad que incluye preocupaciones espaciales. En Nueva Orleáns hay una combinación mágica de puentes modernos y patios antiguos, anchas avenidas y calles angostas, tumulto y sosiego. Por eso mismo impresiona más el peso de una antigüedad modesta, después de todo, si se la compara con los más imponente rastros del pasado que



La idea de cómo se conserva la antigüedad de Nueva Orleáns, la da esta vista de Pirates Alley que, en contraste con su tenebroso pasado, hoy se ha convertido misteriosamente, en un paraje preferido por pintores, donde además hay varias galerías de pintura.

existen en todo el mundo. En este caso, se trata de una antigüedad transitable, familiar, envolvente. A lo largo de muchísimas cuadras se extiende un fragmento del siglo XVIII que está a cincuenta metros de 1965.

Gracia y vigor

La zona central de la ciudad está dividida por una ancha y larga avenida que nace en la costa del Mississippi y se interna 85 cuadras, hasta terminar en la orilla de un lago que se llama Pontchartrain. Al comienzo de esa avenida, a la derecha, está el sector donde empezó la ciudad, que conserva todo lo que puede conservarse después de 250 años. En ese lugar, Canal Street es una frontera entre el pasado y el presente. A la izquierda está la ciudad de los altos edificios y la actividad turbulenta; los tubos de neón, las vidrieras brillantes, los nombres de la industria y el comercio que son clásicos en todo el país, los grandes hoteles, los bancos, las calles congestionadas de vehículos, los negocios repletos de gente... Pero del otro lado, allí donde empezó la ciudad, están las casas de dos pisos, los techos de tejas, las aceras angostas y los balcones decorados con rejas que tienen bordados dibujos metálicos de gusto español...

La ciudad revela su historia en las esquinas de ese paraje. En casi todas hay una plancha de mayólica en la pared donde está la constancia, por ejemplo, de que Royal Street, antes se llamó Calle Real y mucho antes fue la Rue Royale; que lo que era la Rue de St. Charles, luego se convirtió en la calle de San Carlos y ahora es St. Charles Street. Este es el paraje donde los nombres de las calles cuentan el origen francés de lo que comenzó siendo la Nouvelle Orleans porque se escalonan Marais, Treme, Crozat, Basin, Rampart, Burgundy, Dauphine, Bourbon, Chartres, Magazine, Bienville, Dumaine, Tolouse, Antoine, etc., etc., mientras las rejas de los balcones, los patios floridos y las tejas, cuentan el período de vida española que tuvo esta ciudad.

Sur tropical

Para puntualizar ese proceso, recordemos que Nueva Orleáns formaba parte del enorme territorio colonizado por los franceses, que se llamó Louisiana, en honor de Luis XIV. Luego, en 1764, Luis XV le cedió esa región a su primo, el rey de España Carlos

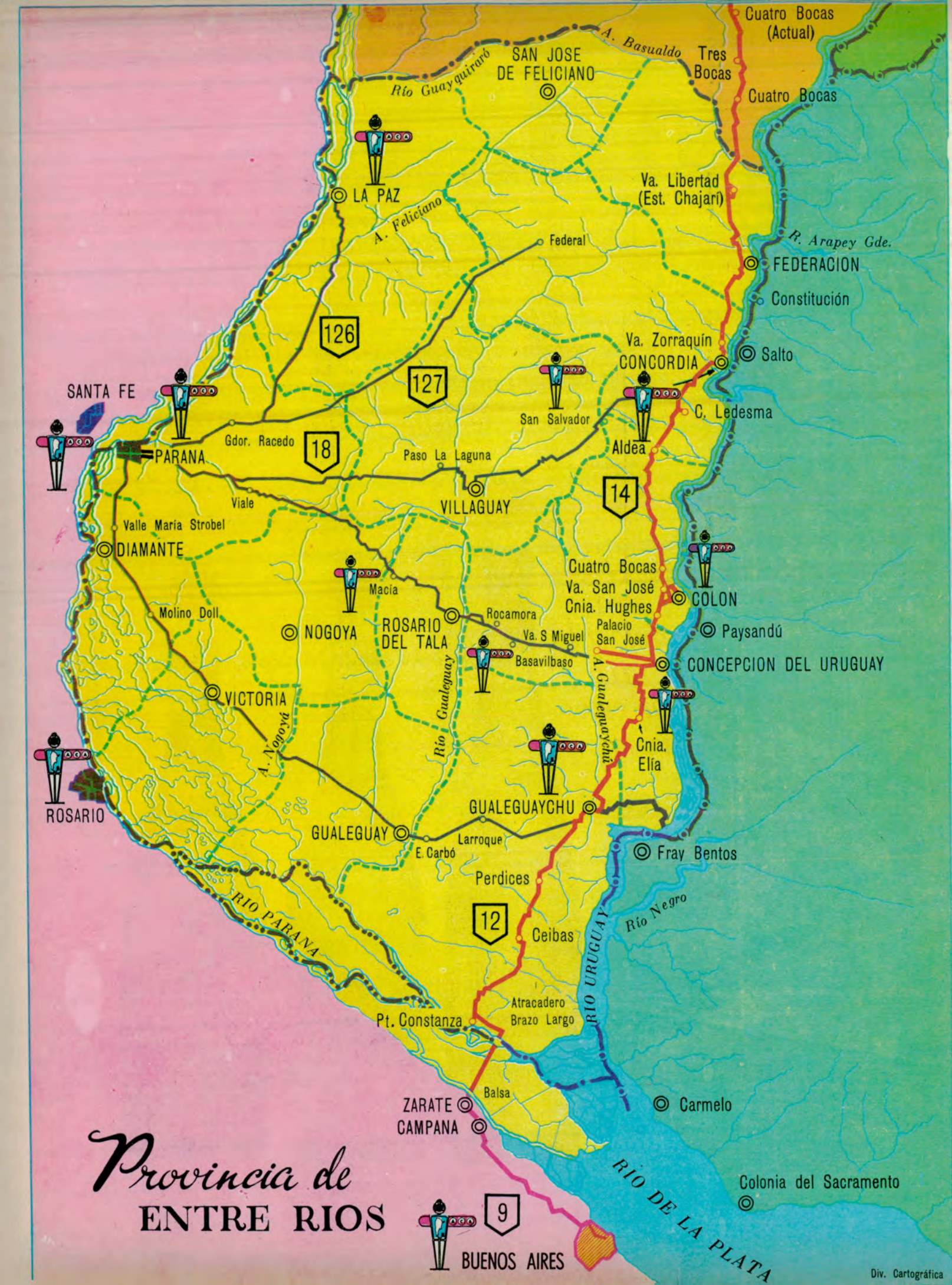


Viñedos de alcurnia respaldan su nacimiento. Años de larga espera sazonan el sabor de sus selectos frutos convertidos en vino.
El sol que doró los racimos renace en la rubia transparencia de estos finísimos vinos: Rhin - Vezelay - Fond de Cave.
Origen TRAPICHE: vinos de nobles viñas.

el oro del sol vive en estos vinos...



Son productos de Benegas Hnos. & Cia. Ltda. - Casa fundada en 1883


Cuatro Bocas (Actual)
A. Basualdo
Tres Bocas
SAN JOSE DE FELICIANO
Río Guayquiraró
Cuatro Bocas
LA PAZ
A. Feliciano
Va. Libertad (Est. Chajarí)
Federal
R. Arapey Gde.
FEDERACION
Constitución
126
Va. Zorraquín
CONCORDIA
Salto
SANTA FE
127
San Salvador
C. Ledesma
Gdor. Racedo
18
PARANA
Paso La Laguna
Aldea
Viale
VILLAGUAY
14
Valle María Strobel
DIAMANTE
Macía
Cuatro Bocas
Va. San José
Cnia. Hughes
COLON
Molino Doll
NOGOYA
ROSARIO DEL TALA
Rocamora
Palacio San José
Paysandú
Va. S Miguel
Basavilbaso
CONCEPCION DEL URUGUAY
VICTORIA
A. Nogoyá
Río Gualeguay
A. Gualeguaychú
Cnia. Elía
ROSARIO
GUALEGUAYCHU
GUALEGUAY
Larroque
E. Carbó
Fray Bentos
Perdices
RIO PARANA
12
Río Negro
Ceibas
RIO URUGUAY
Atracadero
Brazo Largo
Pt. Constanza
Balsa
ZARATE
CAMPANA
Carmelo
Colonia del Sacramento
RIO DE LA PLATA
9
BUENOS AIRES
Provincia de
ENTRE RIOS
Div. Cartográfica

III; pero en 1808, Napoleón se dio maña para recuperarla y vendérsela a EE.UU. por 27 millones de dólares al contado...

Esas alternativas en la vida de Nueva Orléans influyeron en su carácter. Los franceses y los españoles mantuvieron allí un gran centro de esclavos y favorecieron la inmigración de blancos, mulatos y negros de Cuba, Santo Domingo y las Indias occidentales. El florecimiento económico y la situación estratégica de la ciudad, atrajo piratas y filibusteros del Caribe, entre ellos a los famosos hermanos Jean y Pierre Laffite, que terminaron entrando en la historia de la ciudad. Todo eso le dio a Nueva Orleáns un aire pintoresco, aventurero y peligroso. A tal punto, que en los comienzos fue necesario importar mujeres para crear familias y se organizó el viaje de las famosas *"filles a la cassette"*, muchachas francesas que fueron a vivir con las monjas ursulinas hasta que se casaron, formando familias de las que descienden muchos de los nombres más resonantes que le dan prestigio a la crónica social de la ciudad.

La población negra, que creció sincronizada con el crecimiento de las plantaciones de caña de azúcar y de tabaco, incorporó ritmos musicales, comidas, supersticiones y algo de sangre al carácter de la ciudad. De esa manera se sumó a su población, un tipo único, el *"creole"* —criollo— componiéndose humanamente otro de los aspectos peculiares de Nueva Orleáns.

Mezcla y color

Cada uno de esos aportes, franceses, españoles, americanos, negros y mulatos antillanos, aventureros de todo color y nacionalidad, más algunas circunstancias geográficas especiales, compusieron la fisonomía exclusiva de la ciudad que tiene más *"color"* de EE.UU...

En enero de 1812 llegó a Nueva Orleáns el primer barco de vapor que bajaba por el Mississippi desde Pittsburg. Desde ese momento se abrió a la ciudad el más importante de los accesos porque se convirtió en el puerto de una inmensa región del país que hasta entonces había tenido dificultosas salidas al exterior. Se convirtió así en la meta de una intensa navegación fluvial que casi durante un siglo estuvo a cargo de los tradicionales barcos a pala que, cuando remontaban el Mississippi de regreso llevaban algo de Nueva Orleáns a todo el país y, en especial, la noticia de su fisonomía diferente. Tan diferente que no se pudo alterar cuando a fines del siglo pasado se inició el desarrollo decisivo de la ciudad...

Todo comenzó a cambiar, menos esas doscientas manzanas que fueron la cuna de Nueva Orleáns y que, para que no haya confusión, tienen su nombre propio, que en inglés es French Quarter y en francés es Vieux Carré...

Se puede decir que Nueva Orleáns no es una gran ciudad ni es

Un espectáculo clásico y único, además, es la celebración del Mardi-Gras —nuestro carnaval— que se caracteriza por los grandes desfiles de carrozas alegóricas, y el medio centenar de bailes de disfraz que hay todas las noches durante los días de la fiesta.



AROS DE PISTON
Y VALVULAS
DE MOTOR



TP
Thompson

Fabricados ahora en el país bajo licencia de la
THOMPSON RAMO WOOLDRIDGE INC. de los E.E.U.U. de América.
La más alta calidad respaldada por una marca de prestigio mundial
Cuando Ud. se lo mencione su mecánico se lo ratificará

DISTRIBUIDORES: WILL L. SMITH SA CI
LUIS SAENZ PEÑA 443/447 - T. E. 38-2011 BUENOS AIRES

TRADICION Y EXPERIENCIA CON DINAMICA MODERNA



Uno de los lugares más famosos de Nueva Orleáns es el Preservation Hall, donde se escucha la música que tocan los sobrevivientes de la generación que creó el jazz, entre ellos, Dede Pierce, trompeta, y George Lewis, clarinete, que fueron los primeros que tocaron jazz fuera de Nueva Orleáns.

●



Del otro lado del Vieux Carré, Nueva Orleáns es una ciudad pujante y moderna, como lo demuestra esta vista de Carondelet Street, donde se encuentra el sector financiero de la ciudad. →

●

El comercio de esclavos tuvo en Nueva Orleáns uno de sus grandes centros, al punto que en el Museo de Cera, que reproduce la historia de la ciudad, se ofrece esta escena, entre otras, de las que registran ese período.

una ciudad grande y por eso, aparentemente, describirla no demandaría un gran esfuerzo, si no fuese por la existencia del Vieux Carré. La historia, la aventura y la leyenda que allí se concentran, componen a esta fecha una densa bibliografía de la que derivan los temas más inesperados, desde las aventuras de los Laffitte hasta el vudú, y desde las andanzas de Mark Twain hasta el nacimiento del jazz. Y lo extraordinario es todo lo que perdura de esa historia, la perennidad de sus escenarios dándole vecindad a un pasado que está al alcance de cualquiera, cruzando Canal Street.

Recuerdos vivos

Ni siquiera se puede soñar en darle orden al relato de todo lo que sale al paso en las calles de ese paraje. Basta tomar como ejemplo la esquina de Canal y Basin St., por la proyección que ha tenido ese lugar en el mundo. Allí, al amanecer del siglo, Jelly Roll Morton le dio identidad a una música que hasta entonces sólo se había escuchado en las calles de Nueva Orleáns y en circunstancias especiales. Cada vez que, durante fiestas o desfiles, se encontraban dos bandas de música, con preponderancia de músicos negros, era inevitable que se planteara una especie de competencia; y se dirimía con improvisaciones alrededor de formas melódicas populares que combinaban ritmos antillanos, resabios de canciones francesas y acentos de música latinoamericana. Jelly Roll Morton fue de los primeros en darle sentido a esa música y lo hizo en esa esquina de Nueva Orleáns, cuando todavía faltaban dos décadas para que el sonido llegara a Chicago, donde se lo identificó despectivamente como jazz, porque esa palabra tenía una connotación obscena en el *slang* de





la ciudad. Y de lo que ocurrió después no hay que hablar, porque la misma palabra pasó a darle nombre a una época, en todo el mundo.

A poca distancia de esa esquina, en Conti y Dauphine, está la casa donde vivía —y estudiaba— John James Audubon, y a dos cuadras, hay una callejuela que se llama Exchange Alley, donde durante muchas décadas se midieron los duelistas más famosos de la ciudad que, probablemente, tuvo más duelos en el continente americano. A la vuelta, en Chartres y St. Louis, se encuentra la casa que hubiera servido de albergue a Napoleón si la historia no hubiese querido que muriese en Santa Helena...

Al fondo de Bourbon St., ahora se toma café en la penumbra de un lugar que fue una herrería, y que tuvo que ver con la suerte de Nueva Orleáns, porque allí Laffitte negoció su apoyo al general Jackson cuando los ingleses se aprestaban a atacar la ciudad. En Rampart y Orleáns está la casa de Marie Laveau, la mulata que fue una de las mujeres más novelescas de Nueva Orleáns, en los días cuando nadie se burlaba de que se la reconociera como la Reina del Vudú. En Bourbon y Bienville se puede beber "*julep -ment*" en la Old Absinthe House, donde bebieron John L. Sullivan y Mark Twain, el general Grant, Theodore y F. D. Roosevelt, Caruso, John Barrymore, Barnum, Huey Long y todos sus parientes, el Duque de Windsor, un inmenso lote de cantantes y actores famosos, y todos los políticos que fueron tan importantes como para que se recuerden sus nombres. También, seguramente, debieron beber allí para celebrar, los caballeros y los tahúres que asociaron su ingenio en esa ciudad, para inventar el poker...

En lo que fue la Rue Dumaine, a dos cuadras de la costa que ahora es puerto, se encuentra la vieja casona que se identifica con el nombre de Madame Johns Legacy, donde se





En primer plano uno de los cruces de caminos expresos que no faltan en Nueva Orleáns, y el puente que lleva el nombre de la ciudad, mientras el curso del río dibuja parte de la letra "ese", que señalamos al comienzo de esta nota.

reunían Laffitte, otros piratas y variedad de malandrines, cuando llegaban a la ciudad clandestinamente. Y esa casa, que se ha conservado con el mínimo de alteraciones, es la más antigua del valle del Mississippi, y una de las más antiguas de todo el país. De esa misma época, también queda, en la calle Chartres, el convento de las ursulinas, donde se albergaron aquellas *"filles a la cassette"* que fundaron la vida doméstica de la ciudad.

Años y flores

La catedral de San Luis luce como pudo haber lucido en 1795 cuando fue terminada, pero lo que ha cambiado mucho seguramente es el callejón que la separa del viejo Cabildo, porque se llama Pirates Alley, y eso es casi todo lo que queda de aquella época... Pero está igual la casa de los Lauriex, en Royal Street, que se levantó en 1859 y sólo fue ocupada durante once años porque después, hasta hoy, quedó a merced de los fantasmas y el miedo que el tiempo no ha borrado.

Pero a todo esto, en los patios escondidos, en los jardines del barrio residencial que también es antiguo, en las plazas y en los parques y en los balcones, hay que agregar azaleas y camelias y azaleas y camelias indefinidamente, para que el retrato de la ciudad tenga todos sus gestos. Hay que agregar, además, los restaurantes suntuosos, señoriales, con cierto aire clandestino de fin de siglo, a fuerza de felpas rojas y alfombras gruesas o viejas maderas gastadas por el lustre, restaurantes como Antoine's, Broussard's, Maison Blanche, Tujaques, Moran's, La Louisiane, que están al tope de una lista que, de noche, tarde, no excluye a los bodegones donde sin cumplimientos se sirven mariscos aderezados con extraños e inolvidables condimentos que, como tantas cosas más, vienen de otro tiempo. Hay que agregar los negocios de anticuarios que se alinean en Royal Street, las angostas aceras de losas pulidas por los años, los portales solemnes...

Nueva Orleáns es todo eso y es el aire. Es una ciudad donde la lluvia canta esa redoblada canción que ya no se oye en las ciudades donde los techos son muy altos. Es una ciudad con flores y con la historia a flor de piel, con nombres y lugares que no se han dejado llevar por los años. En Bourbon Street, por ejemplo, a lo largo de siete u ocho cuadras se concentra el insomnio del Vieux Carré, aunque todo lo que antes era can-can ahora sea stript-tease; y en febrero o en marzo, por ejemplo también, la ciudad entera vive envuelta en el Mardi-Gras que se viene celebrando desde 1727, y le da a Nueva Orleáns la única fiesta de carnaval que hay en EE. UU. Inclusive, la ciudad es inseparable del Bayou —como Buenos Aires es inseparable del Tigre—, donde Laffitte, entre riachos y pantanos tropicales, tuvo sus dominios, y que hoy es un paraje que se ofrece al visitante como la escenografía viva de una vieja película que documenta de muchas maneras otro de los capítulos de una historia exclusiva.

Cara y cruz

Si cuanto venimos anotando fuese todo, Nueva Orleáns no tendría el carácter que tiene. Al fin y al cabo, no sería más que una ciudad antigua, y ciudades antiguas hay muchas. En cambio, lo que le da valor a su antigüedad es que ha



sabido convivir con los tiempos, combinando toda la sugestión de su pasado con la vida moderna, de modo que se cruza Canal Street y se ganan dos siglos...

En las afueras, en Michoud, junto a uno de los canales del Mississippi, se levanta una de las estructuras industriales más impresionantes del país. Allí, en un *"taller"*, digamos, con aire acondicionado, que tiene dos pisos y una superficie de 17 manzanas, se construyen diversas secciones del cohete Saturno S-1, que le dará impulso a la cápsula Apolo en su viaje a la Luna. Sobre el lago Pontchartrain, cruzándolo, se extiende uno de los puentes más largos de EE. UU. con 38.400 metros, en tanto que, junto a la ciudad, el Mississippi pasa por debajo de dos grandes puentes —el Huey Long, de 7.200 metros, y el Gran New Orleans, con tres arcos, uno de los cuales tiene 372 metros de luz; y allí, donde Bellcastle Street termina en el río, se levanta un elevador de granos que tiene una capacidad de siete millones de bushels...

El resto de Nueva Orleáns, aunque sea una ciudad que no llega al millón de habitantes, hace juego con los puentes, los elevadores de granos y las instalaciones de Michoud. Y es por eso que vale más, tiene más sentido y tiene más importancia, la existencia del viejo Nueva Orleáns. •



Otro aspecto moderno de Nueva Orleáns lo ofrece el Centro Cívico, que es la zona donde se encuentran los edificios correspondientes a las diversas ramas de la Municipalidad.



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 percudida 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 lustra-autos que más se vende en el mundo.



...y en su equipo de limpiar que no falte

CERA PARA AUTOS JOHNSON'S*

M. R.

Es protección brillante de larga duración!

Son productos garantizados por la experiencia mundial de **CERAS Johnson**

Los DESCUBRIDORES

Por JUAN DRAGHI LUCERO

Para Autoclub

Ilustró Borobio

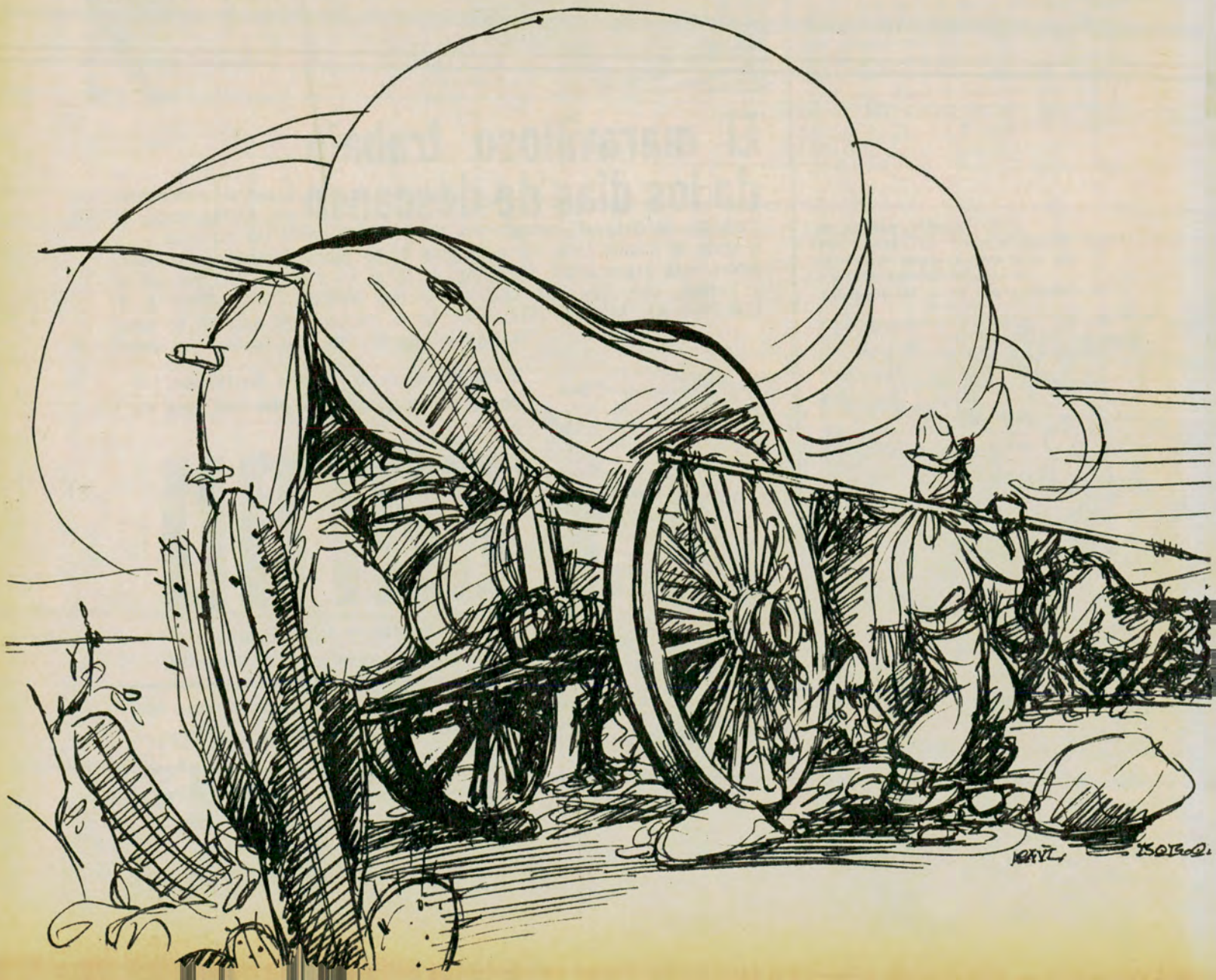
CON la fundación de la capital de Chile (12-2-1541), se aproximaron los conquistadores del Mar del Sur a los ansiados portales del Mar del Norte, propicia ruta marina a la Metrópoli. Mas la porfiada guerra de Arauco y las contiendas civiles del Perú restaron fuerzas constructivas a la penetración española y retardaron considerablemente la implantación del camino de salida, rumbo al naciente cisandino por el austro americano.

Tardíamente y por razones un tanto personales, se funda la ciudad de Mendoza el 2 de marzo de 1561, con lo que se da un paso decisivo para la consecución de la ruta del Atlántico por quienes atraídos por las fascinantes riquezas metalíferas del Incario peruano, han penetrado por el apestado istmo de Panamá a la costa occidental de América.

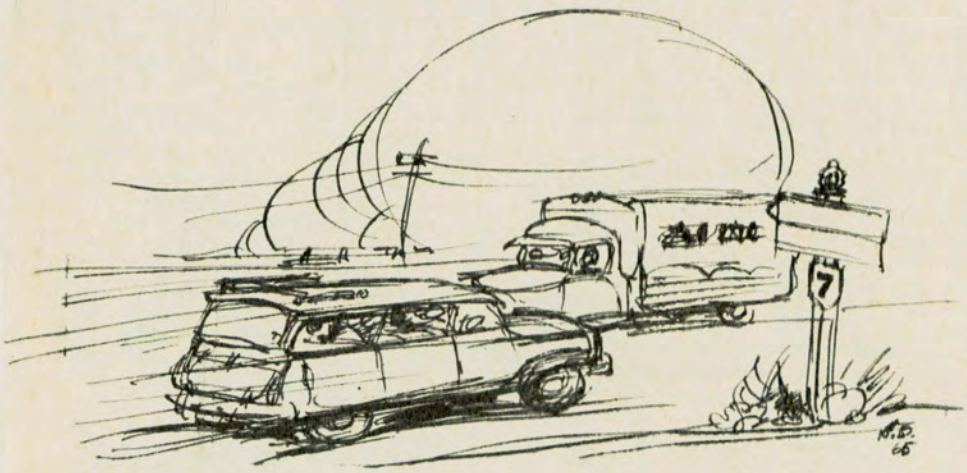
La ruta de Panamá con su clima tórrido, sus pantanos palúdicos, infestada de peligros incombatibles, era tan mala como la del estrecho de Magallanes, tragadora de hombres. Ambas entradas a la América ocasionaban más muertes que las guerras con los indígenas. Imponíase el descubrimiento de un camino seguro que desembocara en el mar, obligado camino de España, con clima sano y tierra sin pantanos de la fiebre. Mentes esclarecidas señalaban ya el imperativo de hallar un camino que uniera Valparaíso con Buenos Aires; pero el fracaso de la fundación de don Pedro de Mendoza al oriente y la agotadora guerra del extremo de Chile al poniente, aplazaban la instalación de la gran ruta de aires tónicos, piso firme y horizontes abiertos.

Tardíamente y en forma irregular se produce la fundación de San Luis de la Punta de los Venados (por agosto-setiembre de 1594). Este decidido avance al oriente responde a dos objetivos: el primero, inmediato, la posesión legalizada de los indios comarcanos por los pobladores de la nueva ciudad, y el segundo, con vistas al esperanzado futuro, la solicitación de las playas portuarias del Plata para eslabonar los dos océanos.

Las huertas cuyanas, especialmen-



d ≥ CAMINOS

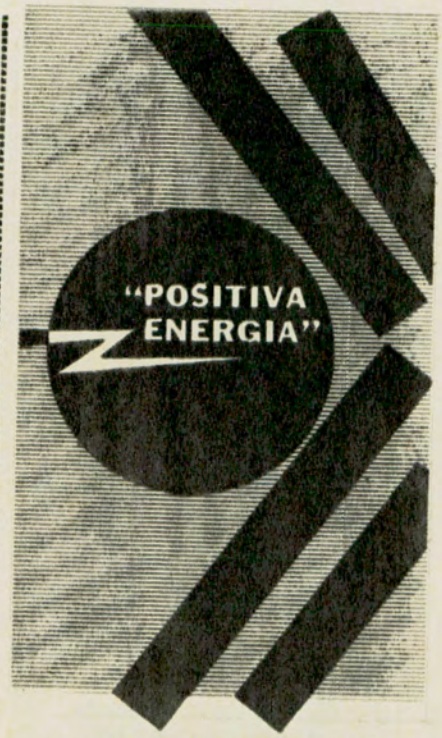


te las de Mendoza y de San Juan, alimentadas por los ríos homónimos, iniciaban ya la cosecha de vinos, aguardientes, orejones y otras frutas desecadas, caras al paladar español, hecho a las excelencias del Mediterráneo. Solicitaron aquellas bendiciones los nuevos núcleos de Córdoba, Santa Fe, Buenos Aires, las misiones del Paraguay, etc., y Cuyo desparramó sus frutos, incitando al establecimiento de vías de comunicación estables servidas por arrias de mulas y carretas movidas por bueyes. Los rodados del legendario Tucumán, región maderera, son los que por primera vez van a hollar las pampas y las travesías en solicitación del vino, tan apetecido por los paladares latinos. Y he aquí como la consecución de los dulzores cuyanos, propios de las riberas del Mediterráneo, más la creciente solicitación del Mar del Norte, trazarán la gran ruta Buenos Aires-Valparaíso.

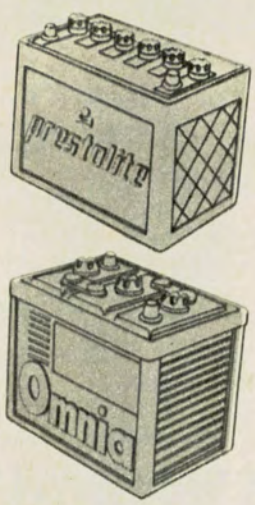
En los primerísimos tiempos de la colonia, para trasladarse de Buenos Aires a Mendoza, se siguió un itinerario que hoy nos parece ilógico, pero el misterio geográfico imperante en la época lo explica. Se partía de Buenos Aires por el Paraná, se bajaba a tierra no lejos de lo que es hoy Rosario y se seguía por tierra hasta llegar a Córdoba; desde ahí se hacía rumbo a San Juan y desde esta ciudad se ganaba finalmente a Mendoza. Los que se dirigían a Santiago o Valparaíso, seguían por el camino del Inca, que marginaba el actual río Mendoza, trasponían el macizo andino por la ruta del Incario y bajaban a los valles chilenos.

Una frase que hoy ha perdido toda vigencia podría repetirse hasta el cansancio para espejar la realidad de aquellos tiempos: el misterio geográfico. ¿En qué lugar del huyente horizonte pampeano quedaba Buenos Aires? ¿Dónde mismo, al pie de la inmensa cordillera de los Andes, se alzaba Mendoza? ¿Qué senda con rastros de guanacos y ñandúes conducía a un poblado español? ¡Nadie podía atesorar suficiente baquía para no perderse en la llanura infinita! ¿A quién recurrir en demanda de auxilios en tan tremendas soledades? Y las inmensidades levantaban barreras pavorosas que contenían a los audaces porque las mentes de entonces, muy tocadas de fantaseos magicistas, poblaban los desiertos con monstruos, horribles comedores de hombres; de poblados áureos como la Ciudad de los Césares; de brujos y demonios que descaminaban a los que se aventuraban por tan apartados lugares. Estos temores que hoy hacen sonreír a los que presionan el acelerador por la Ruta Nº 7 en solicitud de los 100 o más kilómetros por hora, eran comunes en las épocas iniciales. Si alguien duda de la existencia de estas fantasías debiera leer a los primeros cronistas coloniales y aceptará el clima de los temores corrientes por esa época. Por ejemplo, el muy serio y responsable jesuita Diego de Rosales, en su *"Historia General del Reino de Chile"*, al referirse a los indios de Mendoza, sostiene: *"De éstos son raros en su naturaleza los Cuc-yames, porque de las rodillas para arriba son como los demás hombres, y de las rodillas para abajo tienen las piernas y los pies como avestruces, muy enjutos y ligeros, cosa de admiración... Otros indios hay que llaman los Mensuyames, que tienen cola de una tercia y peluda, para sentarse la enroscan y se sientan sobre ella, y cuando quieren pelear con sus enemigos de otras naciones les muestran la cola y la menean muy aprisa provocándoles a la pelea."* Según lo atestigua este responsable cronista, los mendocinos tenemos antepasados que ni Darwin se atrevió a insinuar.

Los primeros descubridores de caminos fueron hombres de gran arrojo, sedientos de aventuras y muy dispuestos a medirse, como Don Quijote, con los bárbaros y demonios que se presentaran. El espejis-



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 PAIS
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

GOFFRE, CARBONE S.A.I.C.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOVIL

AUTORIDADES DEL A. C. A.

COMISION DIRECTIVA

Presidente:
Dr. César C. Carman
Vicepresidente 1º:
Dr. Horacio C. Rivarola
Vicepresidente 2º:
Ing. Mario L. Negri
Secretario:
Dr. Walter A. Saborido
Prosecretario:
Dr. Plácido Seara
Tesorero:
Sr. Federico Lajud
Protesorero:
Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli
Vocales Titulares:
Sr. Héctor Aizpiri
Esc. Enrique F. Ghezzi
Dr. Fernando González Canivoca
Sr. Enrique González Vidal
Dr. Roberto N. Lobos
Dr. Angel Maccarrone
Dr. Manuel Pérez Taboada
Sr. Ovidio H. Salgueiro
Dr. Emilio L. Villarroel
Esc. Roberto V. Vitale
Vocales Suplentes:
Sr. Alfonso Castellanos Esquiú
Ing. Emilio E. J. Ferro
Sr. Alejandro G. Giono Giardino
Dr. Horacio Alberto Hueyo
Sr. Rafael Levy
Ing. Abel M. Lissarrague
Dr. Eduardo A. Ortiz
Vicecomodoro (R) Gustavo J. Tornquist

ASAMBLEA DE DELEGADOS

Presidente:
Dr. Ricardo E. Aráoz
Secretario:
Sr. Guillermo O. Mirás

COMISION FISCALIZADORA DE CUENTAS

Presidente:
Sr. Marcos Victorica
Vicepresidente
Sr. Eduardo Del Piano
Secretario:
Dr. Luis F. Orcoyen
Vocales Titulares:
Dr. Adolfo M. Díaz
Dr. Adalberto Reynal O'Connor
Vocales Suplentes:
Sr. Jorge Alvarez Trongé
Sr. Pedro Guglielmino
Sr. Oscar San Miguel

TRIBUNAL DE HONOR

Presidente:
Dr. José Canasi
Secretario:
Dr. Enrique J. R. Sojo
Vocales:
Dr. Ricardo A. Bassi
Dr. Roberto López Novillo
Sr. Manuel Rawson Paz
Dr. Manuel Rodríguez Ocampo

mo de las lejanías, los horizontes huyentes, inalcanzables, y la sed de aventuras romancescas los atraían con renovadas fuerzas. La huidiza Ciudad de los Césares con sus mosaicos de oro y plata y las esperanzas de refrescarse en las aguas del legendario Mar del Norte, con su antesala del estuario del Plata, eran ya bastante premio a sus fatigas y desvelos. Hoy nos cuesta creerlo, pero la realidad es que la fantasía conllevadora rindió, al final de cuentas, espléndidos frutos a los descubrimientos geográficos. Entre los arrojados descubridores de caminos que atropellaron con sus rocines de guerra a las inmensidades pampeanas y los llanos de la sed, se cita a don Alonso de la Cámara, uno de los descubridores y fundadores de Córdoba, en cuya información de servicios sostiene que: *"fue a descubrir el camino que hay desde Córdoba a las provincias de Chile en compañía de 14 hombres"*, antes de 1588. Varios testigos sostienen que llegó a la ciudad de San Juan. Don Alonso de Sotomayor, en viaje de España a Chile por Buenos Aires, en 1583,y se atribuyó el descubrimiento del camino de Buenos Aires a Cuyo. Fray Juan de Rivadeneyra manifiesta que: *"la ciudad de San Juan de la Frontera es el primer pueblo de Chile, yendo por Córdoba, de la ciudad de Córdoba 50 leguas"*. El 25 de octubre de 1602, según acta del Cabildo, salía de Mendoza, don Alvaro de Jelves *"para el descubrimiento del camino de Buenos Aires"*, más o menos por esos años se había comisionado a don Pedro López Maldonado, *"venido del Tucumán para la jornada y descubrimiento del camino que hay desde esta ciudad de Mendoza al puerto de Buenos Aires"*. Las distintas fechas de estos *"descubrimientos"* indicarían que, a pesar de que algunos osados viajeros habían unido Buenos Aires con Mendoza, todavía no existían huellas de carretas. Lo cierto es que muchos pobladores se lanzaban a la aventura de trazar la ruta definitiva que, partiendo de la capital de Cuyo y luego del peligroso cruce del Desaguadero, ganara la fuerte posta de San Luis para, desde esa atalaya cuyana, internarse en las pampas infinitas en solicitud del gran ventanal portuario. La España conquistadora ahorró muchas vidas con la implantación definitiva de esta ruta, infinitamente más segura que la del Estrecho de Magallanes y la tórrida de Panamá y con esto tomaba posesión real y estable de las tierras australes, de clima sano, piso firme y de porvenir maravilloso. Esta ruta en el austro de América, hoy denominada No. 7, requirió en su nacer inmensos sacrificios y fatigas; pero es de justicia asignar también prominente valor a la fantasía, que llevó a muchos aventureros a ganar horizontes detrás de sueños dorados: la Ciudad de los Césares, los ríos encantados, sirenas de la mar y otros señuelos del medioevo...



LEVANTARA EL A. C. A. UNA ESTACION DE SERVICIO EN HUALFIN, CATAMARCA

EL Automóvil Club Argentino ha adquirido, por donación de la familia de Aníbal Felipe Leguizamón, un terreno en Hualfin, Catamarca, para la instalación de otra de sus estaciones de servicio.

La proyectada estación se erigirá en una zona excepcional, dado que se trata de un hermoso lugar de veraneo, en el que abundan los recuerdos históricos, las riquezas arqueológicas, los cotos de caza mayor y menor y los baños termales, de nombradía mundial.



Un aspecto de la zona donde se hallan los baños termales de Villamil, en las tierras donadas al A. C. A. por la familia Leguizamón, en Hualfín, Catamarca.

Hualfín proviene del nombre de la tribu guerrera calchaquí Malfin, cuyos cementerios cubren la zona de restos arqueológicos, apenas explorados.

Colonizadas esas tierras por los guerreros españoles, pasaron a ser propiedad de doña Leonor de Medina y Montalvo, a quien heredó el marqués y alcalde de primer voto Eduardo Llano, cuyos dominios pasaron luego a la familia Leguizamón. Esta síntesis histórica comienza en el año 1595.

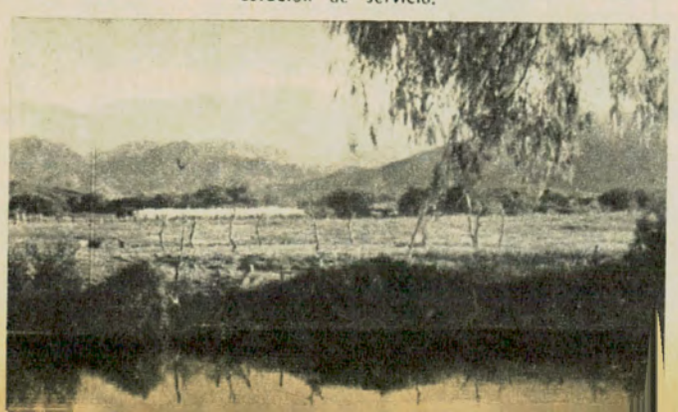
Se conserva aún la capilla de Nuestra Señora del Rosario, terminada en 1777, la tumba del general Yazón, lugarteniente de Peñaloza, y la casa donde habitó Lavalle en oportunidad de su retirada a Jujuy.

Los baños termales de Villamil, Llampa y La Colpa, redescubiertos por los doctores Enrique y Leopoldo Herrero Ducloux, alcanzan nombradía mundial como tratamiento para los trastornos de vías digestivas y de origen reumático.

Hualfin es también una hermosa región montañosa y con una gran riqueza mineral, dado que abundan el oro, la blenda, la plata, el manganeso, etc.

Por último, y esto para los amantes de la caza mayor, en la zona proliferan los pumas, los guanacos, los zorros y las vicuñas.

Nota gráfica del paraje denominado Potrero Grande, en Hualfín, donde el Automóvil Club Argentino instalará una estación de servicio.





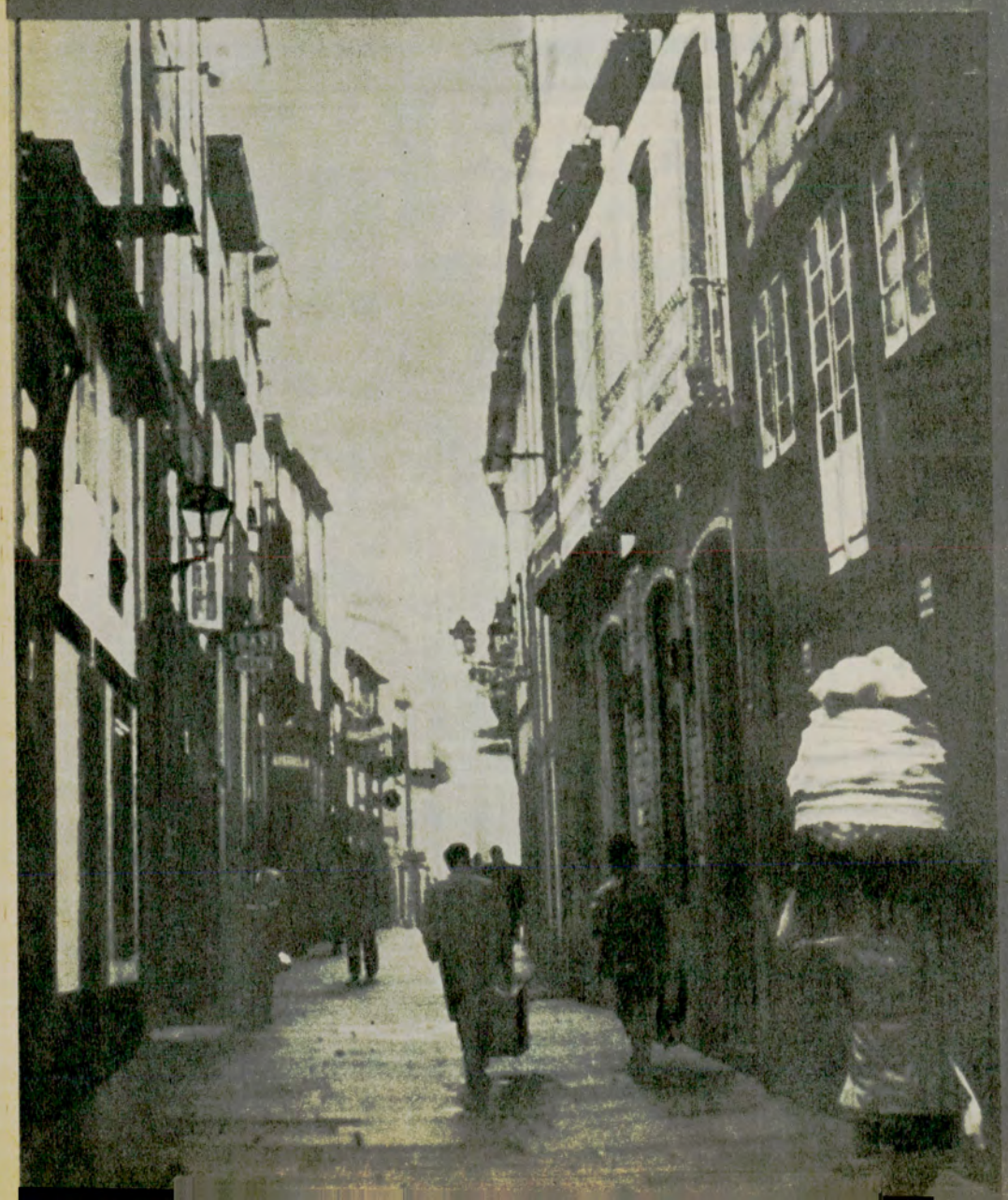
Montecarlo Publicidad

SANTIAGO SANTA

En el año jubilar se apresta a recibir peregrinos de todo el orbe

Por HORACIO MARTINEZ

Para AUTOCLUB



EL camino de Santiago es múltiple. Las vías tolosanas, podiensis, lemosina y turonensis, conocidas de antiguo, son sólo cuatro de las rutas del espíritu. Las tierras y los mares del mundo conocen infinitos modos de llegar a la morada del Patrono de España. El polvo de estrellas de la Vía Láctea señaló ese rumbo a Carlomagno, primer peregrino de Santiago. Y hubo otro peregrino, samaritano anónimo, que llegó por los aires en un corcel alado del propio Santo.

A pie, a caballo, en auto, en tren, en ómnibus, en barco, en avión, solo, con amigos o con séquito. Los medios y modos de llegar son múltiples. Los zapatos destrozados de algún caminante pendieron como trofeo glorioso en las paredes de su choza. Reyes y papas dejaron señas más renombradas y perdurables. Pero todos, sin excepción, encontraron lo que buscaban, que es lo que suele ocurrir en esta vida. Compostela, la tercera ciudad santa del mundo católico, supo dar a cada uno plena satisfacción.

Quien quiera conocer a España no debe privarse de la visita a Santiago. "*Santiago, corazón de Galicia, es uno de los corazones de España; lo específico y diferencial galaico parece que se borra en él y resurge el alma común española, a base castellana, el alma nacional*". ¿Qué se puede agregar a esta invitación de Unamuno? Sólo ponerse en marcha hacia el "*campo de estrellas*", *campus stellae*, Compostela.

En procura del viejo ambiente tradicional que reina en la monástica y universitaria ciudad coruñesa, elegí el camino más apropiado a mis amores. Buena ruta, como todas, para seguirla en este año de 1965, Año Santo Compostelano. De Madrid a San Lorenzo del Escorial: primera inmersión en ascetismo, el de Felipe II; en arte descarnado, el de su arquitecto; en espíritu religioso, el de su iglesia, sus reliquias y sus obras. Del Escorial a Avila y está todo dicho con rememorar a las más ilustre hija de esta ciudad, Santa Teresa de Jesús, que ciertamente aún vive en todas y cada una de sus piedras y almas. Luego, a Salamanca, "*plateresco rosal de otoño, con la encendida amarillez de la tarde del Renacimiento en las hojas*": la ciudad de mi quijotesco Don Miguel de Unamuno, donde junto al Tormes, Fray Luis de León meditó y soñó el cielo platónico. Pasando por Puebla de Sanabria y Verín —¡extraordinario Monterrey!— surge Orense, preanuncio con su "*Paraiso*" del anhelado Pórtico de la Gloria.

Santiago de Compostela

Un peregrino más se asoma al paisaje de Santiago de Compostela. Uno más que expresará su gozo ante el petrificado bosque de doradas estalagmitas del cual se destacan las torres empinadas de la catedral. Hay en el cielo, sin duda muy cerca de Santiago el Mayor, un buen clérigo cluniacense que ve satisfecho cómo forman legión los que siguen sus pasos en alabanzas a Santiago.

Aymery Picaud, monje de la orden de Cluny, autor de la Guía de Peregrinos, formuló ponderaciones, escribió advertencias, aconsejó etapas y señaló rumbos —a comienzos del siglo XII— que aún repetimos y seguimos los viajeros del siglo XX. Tal como lo hicieron en otros

Las ruas, de amplias lajas, flanqueadas por románticas arcadas y lavadas por más que frecuentes lluvias, están pobladas por orfebrerías, figones y pastelerías que tientan al más sobrio. Pero lo mejor que tiene es vagar por ellas en paz.

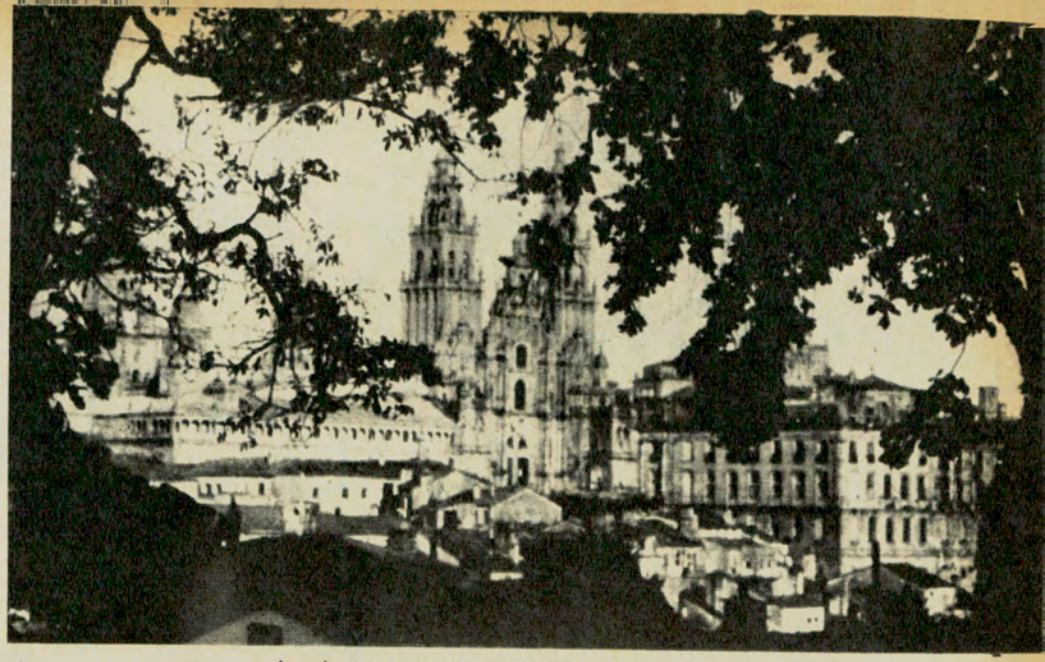
tiempos Alfonso el Sabio, Gonzalo de Berceo o el Arcipreste de Hita. El buen clérigo pretendía que todos sus peregrinos llegaran a buen puerto y lo mismo nos ocurre a todos los que nos adentramos en Santiago.

Cuando contemplé la ciudad desde el Paseo de la Herradura, cuando anduve las calles soportaladas, cuando escuché el concierto de los veinticuatro ancianos del Pórtico, deseé compartir mi felicidad y siento hoy —en este Año Santo— la necesidad de decirlo sin importarme que voces más altas me hayan precedido. ¡Si sólo pudiera expresar mejor lo que vio mi alma que cuanto captó mi vista!

Pelayo, que moraba en una cueva y se alimentaba con hierbas y miel silvestre, y Teodomiro, obispo de Iria Flavia, guiados por una enorme estrella que brillaba sobre el Sar, descubrieron la pequeña tumba que albergaba el sarcófago con el cuerpo de Santiago, hijo de Zebedeo, apóstol de Cristo, decapitado por Herodes y transportado a España por Atanasio y Teodoro. Fue el 25 de julio del año 813. Así nació la ciudad de Santiago de Compostela, en torno de la iglesia sencilla que en aquel lugar mandó construir el rey don Alfonso II, el Casto. El mismo rey de Asturias y León proclamó Santo Patrono de toda España al Apóstol que había predicado la nueva fe en la provincia romana.

Santiago Peregrino

"Mira, mira, ecco el barone / per cui laggiù si visita Galizia", dijo Dante refiriéndose a Santiago. Y no era para el peregrino sino quien visitaba la casa de Jacobo Zebedeo. En hábito de peregrino recibe Santiago a quien llega a su casa; su presencia es la más extraordinaria del Pórtico de la Gloria. En medio del arco central, el más grande de los tres, al pie de una colosal figura del Salvador, ofrece al recién llegado su bienvenida con una mirada simple y dulce. Descansa en su cayado y aguarda infinitamente para guiar las almas e interceder por ellas.



Los hermosos jardines del Paseo de la Herradura ofrecen una extraordinaria vista de Santiago y las verdes colinas circundantes. Se destacan las torres de la Catedral.

La Catedral, desde el siglo XVIII y por obra del arquitecto Casas y Novoa, esconde y protege el Pórtico con una fachada a modo de tríptico barroco, ejemplo deslumbrante de este estilo en España. También el neoclásico, el plateresco y el gótico lucen con encantos innegables en otras fachadas o en el hermoso claustro. Pero déjenme a mí el expresivo románico y, por sobre todo, la sinfonía en piedra que labró el insigne y casi desconocido maestro Mateo. En ese Pórtico, al cual puso término hacia el año 1188, trazó el artista la historia sintética de la humanidad en su lucha por la última bienaventuranza. Paraíso, Purgatorio e Infierno, profetas y apóstoles, ángeles y pobres hombres sufrientes, y coronando el tímpano central una orquesta de reyes. Los Reyes Músicos del Apocalipsis afinan sus instrumentos, conversan entre ellos con expresivo gesto y oportuno ademán, y aguardan la señal definitiva de su Director para ejecutar su música para bienaventurados.

En la columna central sobre la que descansa Santiago Peregrino, llamada *árbol de Jessé*, los dedos de los peregrinos han desgastado en siglos cinco mar-

1

ISARD ARGENTINA

SOCIEDAD ANONIMA

INFORMA:

El 19 de Marzo pasado fue suscripto un convenio de licencia de fabricación y asistencia técnica con **Nissan Motor**, de Tokyo, Japón, para la producción de la línea de automóviles **Datsun**, de 1.200 cm³ de cilindrada.

Asimismo ha sido suscripto un convenio mediante el cual **Nissan Motor** realizará un aporte de maquinarias, matrices e instrumental de precisión, como así también una inversión en divisas - dólares destinada a aumentar el capital social de **Isard Argentina S.A.** Este acuerdo se encuentra actualmente sometido a la aprobación final de las autoridades gubernamentales del Japón.

Nissan Motor opera en forma creciente desde 1933 y es, en la actualidad, el primer exportador de automotores del Japón.

La asociación de **Nissan Motor** con **Isard Argentina S.A.**, marcará una etapa fundamental en el desarrollo y crecimiento de la industria del automóvil en el país.

Pacto Industrial con Nissan Motor, del Japón

2

ISARD ARGENTINA

SOCIEDAD ANONIMA

INFORMA:

La expansión y diversificación de las líneas de producción no alterará el ritmo de fabricación de los modelos que el público argentino ya conoce. En la planta industrial de General Pacheco, Provincia de Buenos Aires, se ha reiniciado activamente la producción de los modelos **Isard** 700 e **Isard** 1.200.

Asimismo, el mantenimiento de millares de vehículos en circulación se encuentra plenamente garantizado, puesto que la reposición de piezas se realiza con la intensidad prevista en los planes de fabricación.

Isard Argentina S.A., en el momento en que se prepara para llevar a cabo un ambicioso paso hacia el porvenir desea agradecer a sus agentes de ventas, proveedores y al público en general, la confianza que le brindan.

Plena producción de automóviles ISARD

COLABORE CON SU CLUB



CARGUE NAFTA EN SUS DEPENDENCIAS

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.

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
FIA-AIT

PUBLICIDAD A. C. A.

cas, allí donde se apoyaban para decir sus primeras oraciones a la entrada de la Catedral. Repetir el ademán es envolverse en una conmovedora nube de historia, es perderse gustosamente en el tiempo.

Al otro lado de este parteluz, hay una figura pequeña, arrodillada, que con toda modestia mira hacia el altar mayor y reza. Es el sencillo autorretrato del maestro Mateo, a quien el pueblo llama *o santo dos croques*, o cabezazos, pues contra él dan su cabeza los estudiantes que esperan ver aumentada su inteligencia.

En el altar mayor está la efigie en piedra de Santiago. Bajo ésta, la cripta con la urna de plata que contiene sus reliquias. Por detrás, un camarín al cual se llega por una escalerilla y desde donde los peregrinos de 1965 cumplirán el rito de abrazar al Santo, tal como se viene haciendo desde el siglo XII. También, como entonces, volará este año el Botafumeiro, aunque no el mismo, a lo largo del crucero. Esparcirá este incensario sus perfumes sobre los fieles, aunque ya no para cubrir su hedor.

Santiago Santa

Todos los años en que el 25 de julio cae en domingo, son Años Santos Compostelanos, como éste, y Santiago se convierte en la tercera Ciudad Santa por disposición del Papa Alejandro III. Corresponden indulgencias plenarias, como en las peregrinaciones a Roma y Jerusalén.

La ciudad se apresta a recibir a los peregrinos. Se supone que habrá de doblarse el número de 700.000 que concurrieron en 1954. A los hoteles habituales y al inaugurado con todo lujo en aquel año en el antiguo y hermoso Hospital Real, se sumará un barco anclado en la ría baja de Arosa y se habilitarán viejos monasterios y hospederías.

Los múltiples caminos a Santiago verán pasar los millares de viajeros que irán a dar a las cuatro plazas que rodean a la Catedral. En la más hermosa y mayor, la del Obradoiro, flanqueada por la Catedral, el Hospital de los Reyes Católicos, el Palacio Rajoy y el Colegio de San Jerónimo, tendrán lugar los actos principales. Allí el 24 de julio será quemada *La Fachada*, fuego de artificio que reproduce el barroco frente de la Catedral. El 25 resonarán las campanas que fueron a Córdoba a hombros de cristianos cautivos y que volvieron a hombros de moros. Y se entonarán muñeiras y alalás con acompañamiento de gaiteros y tamborileros vestidos con sus ropas tradicionales. Gigantones y cabezudos, máscaras monumentales del siglo XVIII, pondrán una nota ligera en las ceremonias.

Las vastas naves de la Catedral, el crucero y el triforio albergarán nuevamente a creyentes y curiosos; volverán a formarse filas de devotos ante los confesionarios, y circularán como puedan los turistas con sus guías. Se celebrará la solemne misa de pontifical y será un deleite para el espíritu escuchar y atender el canto de los coros antifonales. De Norte a Sur y de Sur a Norte, el enorme botafumeiro de plata correrá su perfumada carrera.

En el instante de nacer el año 1965 tuvo lugar la ceremonia de apertura de la Puerta Santa de la Catedral. Las piedras volteadas y las rejas abiertas volverán a clausurar la puerta que mira a Oriente cuando den las últimas campanadas de 1965. En estos 365 días la ciudad engarzada en la campiña gallega habrá cobijado congresos y reuniones españolas e internacionales; los viajeros habrán vagado por las rúas compostelanas, más pobladas que nunca de canónigos y con sus estudiantes de siempre; los edificios eclesiásticos y civiles habrán quedado registrados en memorias y en películas fotográficas; la calle de la Casa de la Troya y la tumba de Rosalía de Castro, en Santo Domingo, habrán sido objeto de peregrinaciones literarias. En fin, Compostela, y sus visitantes habrán vivido otro año más, pero robado al tiempo, ubicado quien sabe cuándo en los últimos siete siglos.

Al volver a sus tierras, algunos peregrinos irán purificados por su religión; otros atesorarán la imagen del Pórtico cuando el sol crepuscular pone fuego en él; algunos retendrán la música de los conciertos medievales ejecutados con los instrumentos de los Reyes apocalípticos; cada uno con su propio tesoro y todos, como yo, con el anhelo del retorno a Santiago.

ACLARACION

En la edición Nº 20 de AUTOCLUB, bajo el título *¿Qué ofrece el A.C.A. a sus socios?* (Pág. 50), se incluyó a la peluquería de la Filial Mar del Plata de la Entidad, entre las que atienden únicamente durante la temporada estival. Aclaramos que se trata de un error. *El mencionado servicio está habilitado durante todo el año.*

Wagner Lockheed
MARCAS REGISTRADAS
SIMBOLO DE SEGURIDAD



BUENOS FRENOS, VIAJES SEGUROS!

Sí, señor: para viajes seguros, haga revisar periódicamente los frenos de su automóvil. Exija, además, que le coloquen Flúido y Repuestos para frenos WAGNER LOCKHEED, y su seguridad quedará verdaderamente garantizada.

Los frenos equipados con Flúido y Repuestos WAGNER LOCKHEED responderán al menor requerimiento y funcionarán normalmente en cualquier ambiente, con elevadas o bajas temperaturas y en las condiciones de trabajo más rigurosas.



FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

Wagner Lockheed

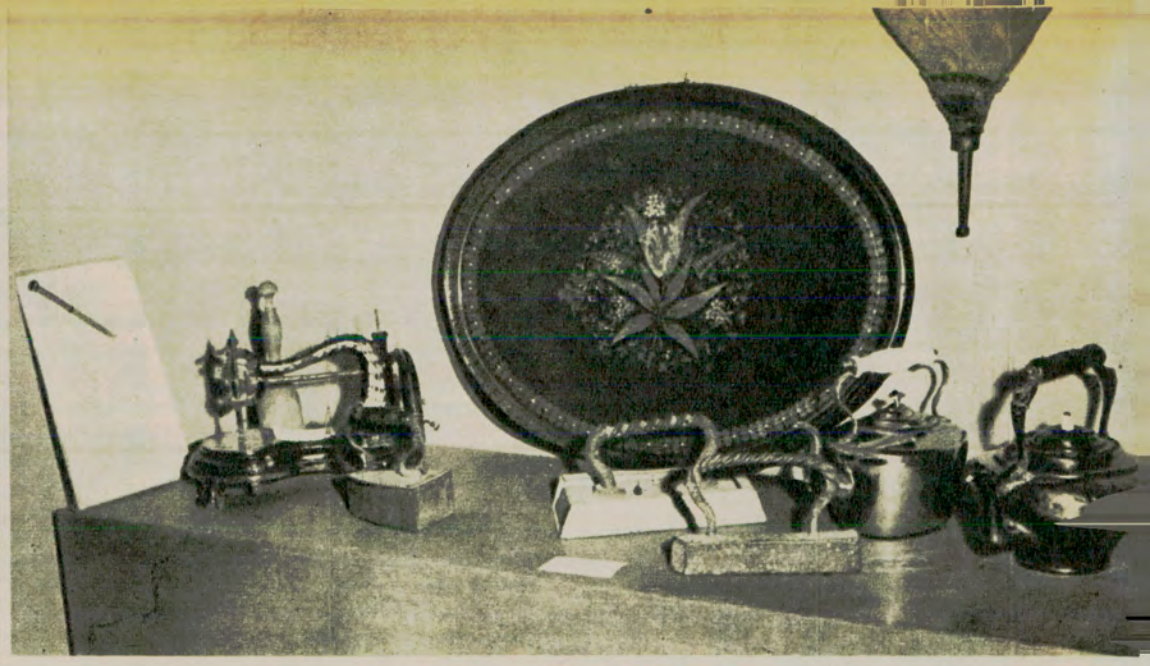
MARCAS REGISTRADAS

PRESTIGIO MUNDIAL EN FRENOS HIDRAULICOS

Fabricados por FARLOC ARGENTINA S.A. en sus establecimientos de José León Suárez, Prov. de Bs. Aires, bajo licencia exclusiva y control técnico de Wagner Electric Corporation, U.S.A.



Conserva los rasgos típicos de su raza de origen este niño de la localidad de Dolavon, una de las más tradicionales de la epopeya galesa.



En el museo de Gaiman se conservan dos salas con numerosos recuerdos de la primera época de la colonización galesa. Tiene a su cargo el cuidado del museo la señorita Roberts, descendiente de los primeros habitantes del valle del río Chubut.

LOS COMIENZOS DE LA COLONIZACION GALESA DEL CHUBUT

Por G.A.G.

Para Autoclub

EL 28 de julio próximo se cumple el centenario del desembarco del grupo de galeses que llegó a bordo del "Mimosa" para establecerse en lo que hoy es el territorio de la provincia de Chubut.

Estos primeros habitantes protagonizaron, más que una simple empresa de radicación de pacíficos trabajadores, una de las más sensacionales aventuras que haya podido vivir un puñado de humildes familias, cuyo único propósito fue el de encontrar seguridad de trabajo y sosiego espiritual, en un ambiente alejado de extrañas influencias.

Hacía apenas treinta años que Carlos Darwin había lanzado su anatema de *tierra maldita* contra la Patagonia, y todavía no se había iniciado la campaña definitiva contra los indígenas del Sur, que culminó en los años 1882|83. Las tierras del Chubut en la zona del Golfo Nuevo, elegidas por esa gente, no sabemos por qué designios del destino, no eran ni siquiera comparables a las de Estados Unidos, México o Australia, sobre las cuales habían recibido ofrecimientos en firme. Estos antecedentes seguramente los ignoraban, pues tampoco parecían tener noticias de los esfuerzos de colonización realizados, años antes, por los hermanos Viedma, que habían fracasado en parte por la hostilidad de las tribus indígenas.

Por eso llama la atención que eligieran una tierra de antecedentes tan inhóspitos como su clima. Chubut, con excepción de la estrecha franja paralela a la cordillera de los Andes, beneficiada por las lluvias provenientes del Pacífico, es azotado en la mayor parte de su extenso territorio por los vientos fríos y secos del sur, que soplan con verdadera violencia durante largos meses del año.

Fueron 153 los galeses que abandonaron su tierra natal con la firme esperanza de un venturoso futuro, y no hay dudas de que quemaron sus naves, pues nadie pensó jamás en el regreso. Los

Como en los viejos tiempos, una anciana descendiente de los primitivos galeses pasea en su calesa por una calle de Dolavon.

El ferrocarril patagónico, que recorría todo el valle de Chubut, fue clausurado por ser deficitario. Actualmente, la estación ferroviaria de Dolavon es utilizada como terminal de ómnibus. Allí vemos a una agraciada niña, también descendiente de galeses.





tremendos sacrificios realizados para concretar su obsesión patagónica y las inmensas penurias sufridas desde el primer momento en que pusieron el pie en lo que hoy es Puerto Madryn, tenían que arrojar resultados positivos. Difícilmente pudo haberse reunido un grupo de mayor tenacidad y aguante a los sutrimientos. ¿Qué otros colonos habrían soportado sin desmayo la pérdida sucesiva de cosechas o las tremendas inundaciones del río Chubut?

Bien es cierto que contaron con la ayuda del gobierno, y en ese sentido el ministro Guillermo Rawson, con una clara visión de futuro, perseveró incansablemente hasta lograr la radicación definitiva de aquel grupo de auténticos conquistadores del desierto.

EL MONUMENTO DE LUIS PERLOTTI

El monumento en homenaje al centenario de la admirable gesta, se levanta en el centro de la zona balnearia del ahora importante centro turístico que es Puerto Madryn. El autor es Luis Perlotti, y será inaugurado el 28 de julio. En la notable obra escultórica se consideran dos motivos primordiales de la colonización. El primero es el homenaje a las mujeres que compartieron la inconcebible aventura y que dieron la clave definitiva del sistema de riego, que originó las primeras cosechas exitosas. El segundo motivo importante elegido por Perlotti fue la amistad con el indio, al cual los galeses tendieron la mano. Mantuvieron cordiales relaciones con los aborígenes y comerciaron con ellos. Estos, por su parte, enseñaron a cazar a los galeses y los proveyeron de carne en los momentos más duros pasados por los colonos.

PRECURSORES DE LA COLONIZACION

Precursor de la colonización galesa en el Chubut fue el reverendo Michael Daniel Jones, miembro de la secta congregacionalista y considerado como la personificación de la indignación galesa contra la opresión del latifundio en Gran Bretaña. Aconsejó durante largos años, a sus connacionales oprimidos, abandonar el país de su nacimiento y buscar su hogar en el nuevo mundo. Ejecutor de la idea fue un joven tipógrafo de Liverpool, Lewis Jones (25 años) cuyo nombre se perpetuaría luego en la ciudad de Trelew o sea Tre-Lewis (Pueblo Lewis). Entusiasta propagandista, viajó en 1863 al valle del Chubut con Love Jones Parry de Madryn, cuyo nombre también se perpetuó en Puerto Madryn. Realizaron las gestiones correspondientes ante el gobierno argentino, y luego las complementarias en Gales con el apoyo del reverendo M. D. Jones.

A cien años de la llegada del primer grupo, se calcula en unos diez mil los miembros de esa raza que habitan en Chubut y en el resto del país. Se conserva la lista completa de las 153 personas que viajaron en el "Mimosa", y entre ellos, como dato ilustrativo, diremos que figuraban 27 de apellido Jones, 23 Hughes, 20 Davies, 17 Williams, etc., no todos de las mismas familias, a pesar de su apellido

Muchos pueblos y lugares señalan el avance de la colonización galesa en Chubut y llevan nombres en ese idioma; tales Madryn, Treley, Treorki, Drofa Bulog, Bryn Gwin, Drofa Gabets, Trevelyn, Bryn Brown, Dolavon, Ebenezyen, Puente Hendre, Bethesda, Maesteg, Moriah, etc. El primero en desembarcar el 28 de julio de 1865 fue Hughes Caf-dan, y la primera mujer, Elizabeth Humphreys.
igual.

El mismo día del desembarco, un joven soltero, David Williams, ascendió a unas colinas cercanas para observar los alrededores y se extravió. Sus restos fueron encontrados años más tarde. El primer nacimiento se registró poco después del arribo. Nació una niña que llamaron Mary Humphreys. En homenaje a este hecho se denominaron Lomas de Mary unas elevaciones que están entre Puerto Madryn y el valle del río Chubut.

El 15 de setiembre de 1865 fue izada la bandera argentina en el valle del río Chubut, en el lugar llamado Caer Antur por los galeses, que lo habían fundado el 10 de agosto anterior, y que en homenaje al ministro que contribuyó al éxito de la radicación galesa fue denominado Tre-Rawson (Pueblo Rawson).

Nada pudo abatir el animoso espíritu de los colonos afincados allí. Los infortunios y sacrificios fueron enormes para obtener el producto del suelo, perdido todo o casi todo por el clima adverso o por las grandes inundaciones del río Chubut. A poco menos de un siglo, fue inaugurado el año pasado el dique Florentino Ameghino, que regula las aguas del río y evitará en lo sucesivo las calamitosas inundaciones que tanto daño causaron desde la fundación de la colonia.

Los festejos se han iniciado ya en la provincia de Chubut para recordar el acontecimiento. Se realizaron, recientemente, Las Primeras Jornadas de Promoción del Chubut, como adhesión a los festejos del centenario, las que adquirieron trascendente resonancia en toda la provincia. ●

ADOPTADOS

Como equipo original por las fábricas de vehículos en la Argentina. Cuando su auto necesite un cambio de aros de pistón, no acepte más que aros de pistón PERFECT CIRCLE, probados, aprobados y recomendados por los fabricantes de autos y motores de todo el mundo.



AROS DE PISTON

PERFECT CIRCLE

EL ARO PERFECTO SE LLAMA PERFECT CIRCLE

NOVEDADES TECNICAS DE ALEMANIA

LOS PRIMEROS AUTOMOVILES CON MOTOR WANKEL

TRAS varios años de ensayos se ha iniciado en Neckarsulm la producción en serie de un automóvil de sport equipado con el famoso motor Wankel o rotatorio. Para el año actual se prevé la fabricación de una pequeña serie de unos 1.000 automóviles. Montado en la parte trasera, el motor posee una potencia de 50 CV., lo que le permite desarrollar al automóvil, de tipo *"Spider"*, una velocidad máxima de 155 kilómetros por hora. El consumo de gasolina corriente oscila entre 9 y 11 litros.

La originalidad del motor Wankel o rotatorio consiste en el giro de un disco semitriangular dentro de una cámara, transmitiéndose directamente el movimiento rotatorio al cigüeñal. De esta manera desaparece el movimiento lineal del motor tradicional de émbolo, que tiene que transformarse en un movimiento giratorio, ahorrándose así peso y espacio. Dada una tara de 700 kilogramos, el *"Spider"* puede transportar un peso útil de 250 kilogramos. Pero en este modelo no se aprovechará totalmente la economía de peso, ya que el automóvil no ha sido especialmente diseñado para el nuevo motor. Los técnicos alemanes creen que los camiones de gran tonelaje actualmente en uso, necesitan motores de unos 200 CV. de potencia y de elevado peso; un motor Wankel de la misma potencia no pesaría más que una tercera parte, reduciéndose también en la misma proporción su tamaño.

Actualmente se están realizando ensayos con dos discos semitriangulares. Con ellos se podría fabricar un motor de tamaño no superior al tradicional de 60 CV. y cuatro cilindros, cuya potencia, sin embargo, sería de 120 CV. Pero haciendo caso omiso de estas especulaciones, los expertos creen que el motor Wankel acabará conquistando un lugar junto al de émbolo, como ocurrió con el diesel.

Los periodistas alemanes del automóvil que han realizado viajes de prueba con el nuevo modelo, lo califican de automóvil de sport muy atractivo, dotado de excelentes cualidades. Cuando mayor es la velocidad, más suave su marcha, tomando también muy bien las curvas. El motor no es ruidoso, aspecto éste que no deja de tener importancia en una época de aumento constante de los ruidos. Gracias al progreso general técnico *"el motor Wankel* —que tiene ya una antigüedad de diez años— *se halla hoy más avanzado en su desarrollo que el de émbolo a los 40 años de haber sido inventado"*. Desde el punto de vista económico cabe decir que el automóvil equipado con motor Wankel podrá competir en cuanto a precio con los automóviles de sport de la misma potencia provistos de motor tradicional.

(Información suministrada por el Departamento de Prensa e Información del Gobierno Federal Alemán.)

SOLUCION DEL AUTOGRAMA DEL NUMERO ANTERIOR

CUADRO B: A) Humildad. B) Importante. C) Labardén. Ch) Amarillento. D) Renovación. E) Indiscreción. F) Omoplato. G) Alhajará. H) Senectud. I) Carbonell. J) Aleluya. K) Sacabocado. L) Urquiza. M) Brebaje. N) Imberbe. Ñ) Subterráneo. O) Arquero. P) N. B. C. Q) Tremendo. R) Otoño. S) Salmón. T) Verbena. U) Empellón. V) Galanteador. W) Arbolado.

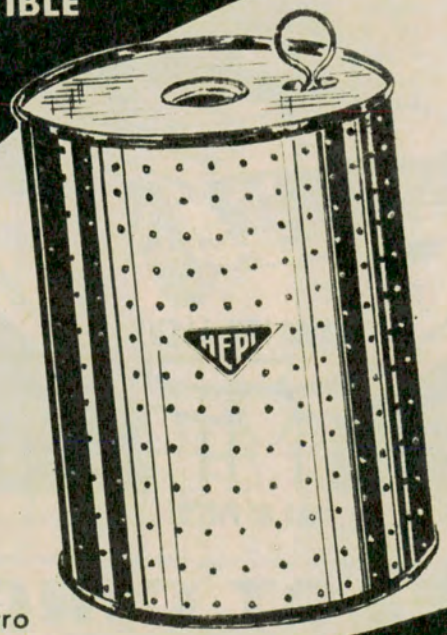
CUADRO A: "Y como antorcha lejana | de brillante reverbero, | alumbrando al campo entero | nacía con la mañana | brillantísimo el lucero. | Viento blandito del norte | por San Borombón cruzaba | sahumado porque llegaba | de Buenos Aires, la corte | que entredormida dejaba".
(Hilario Ascasubi: Santos Vega)

ELEMENTOS FILTRANTES

PARA ACEITE Y COMBUSTIBLE

HEPI

INDUSTRIA ARGENTINA





DE ESTOPA Y CELULOSA

Solicite nuestro catálogo ilustrado

PIÑA HNOS S.A.
COMERCIAL e INDUSTRIAL

BOEDO 2046/58 - 923-5555/9077/7755/5851 - BUENOS AIRES

LOZAPLAT



UN NUMERO DE ESQUINA A MITAD DE CUADRA

EL MAYOR BAZAR AL POR MAYOR

UNICA DIRECCION

CORRIENTES 2699

Tel. 89 - 9321 - 88 - 2882

Mientras todos aumentan LOZAPLAT realiza rebajas efectivas en todos los artículos ofreciéndolos a precios más bajos de costos de fabricación.
Compre por juegos a precios de mayoristas a CREDITO sin anticipo; sin recargo, únicamente a Socios de Capital Federal y Gran Buenos Aires.

PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5 % PARA EMBALAJE CONTRA GIRO POSTAL

FOTOS PUBLICIDAD Tel. 28-0210

VISON
INOXIDABLE



$ 6.900
Jgo. Completo 101 Pzas.

GAMUZA
INOXIDABLE



inc. cubiertos pescado
$ 17.500
Jgo. Completo 101 Pzas.



BATERIA DE COCINA 12 pzas.
acero importado Inoxidable
$ 6.900

DUQUESA
Prod. PEREL
Inoxidable

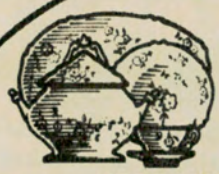


inc. cubiertos pescado
$ 7.700
Jgo. Completo 101 Pzas.

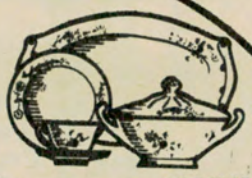
CHRISTOFLE
Mod. GARDENIA
Inoxidable



$ 12.800
Jgo. Completo 101 Pzas.



PORCELANA **VERBANO**
Juego Completo 12 PERSONAS
$ 18.500



PORCELANA **TSUJI**
Juego Completo 12 PERSONAS
$ 16.800

GAMUZA
FUNCIONAL
Inoxidable

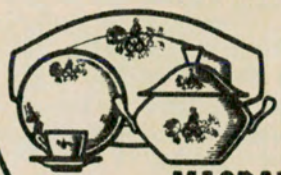


$ 10.900
Jgo. Completo 101 Pzas.

WOLF
INOXIDABLE
Totalmente
importado



$ 9.900
Jgo. Completo 101 Pzas.



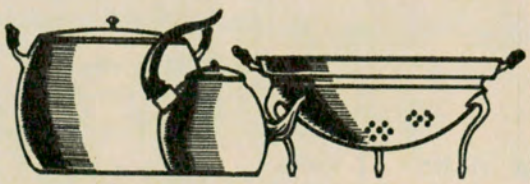
PORCELANA **MAGDALENA**
Juego Completo 12 PERSONAS
$ 8.900



PORCELANA **MARLY**
Juego Completo 12 PERSONAS
$ 13.500



JUEGO DE COPAS SONORO
Mod. BACCARAT
74 pzas. $ 8.900



BATERIA DE COCINA
ALUMINIO IMPORTADO 14 pzas. $ 2.800



JUEGO DE COPAS SONORO
Mod. BOHEMIA
74 pzas. $ 6.800

PROGRAMA DE EXCUR

El presente programa ha sido preparado con el objeto de anticipar a nuestros asociados las excursiones a realizarse en 1965 —éstas 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.
Salidas: 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. 19/6, 3/7, 7/8.	Excursión en grupo del ACA. **"Asunción del Paraguay y Cataratas del Iguazú",** vía ríos 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

3/7, 7/8, 11/9, 9/10, 6/11 y 4/12.	**"Excursión al Brasil por vía terrestre",** desde Montevideo a Melo, Porto Alegre, Curitiba, São Paulo y Río de Janeiro.
Salidas julio y agosto.	Excursiones de invierno por vapor y/o avión a Brasil.
Fecha a confirmar.	**"Caravanas"** al Brasil, en coche particular, con coche piloto y de auxilio. (En preparación).
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 3 y 24/7, 7 y 21/8, 4/9/65.	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.	**. "Conozca Europa".** Tour ACA 543.
Salidas 29/6, 13 y 27/7, 17/8/65.		Tour ACA 778.
Salidas 19/6, 17/7, 7/8/65.		Tour ACA 712.
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".**	

SIONES DEL A.C.A. 1965

VIAJES ALREDEDOR DEL MUNDO

Salidas 18/11. — **"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, Honolulú, Japón, India, C. Oriente, etc.

Salidas 19/9. — **"Vuelta al mundo en 59 días"**. Salidas desde San Francisco combinando por avión desde Buenos Aires.

ESTADOS UNIDOS

Salidas por avión en grupos acompañados, 14/7 y 19/8. — **"Extraordinaria excursión a Estados Unidos y Feria Mundial de Nueva York"**.

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 — TRENES.

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. - CERCANO ORIENTE Y ALREDEDOR DEL MUNDO, etc.



Los "LEGIONARIOS DEL ESPIRITU"

Fueron animadores de una década encantadora basada en la amistad y el vino

Por HAYDEE M. JOFRE BARROSO

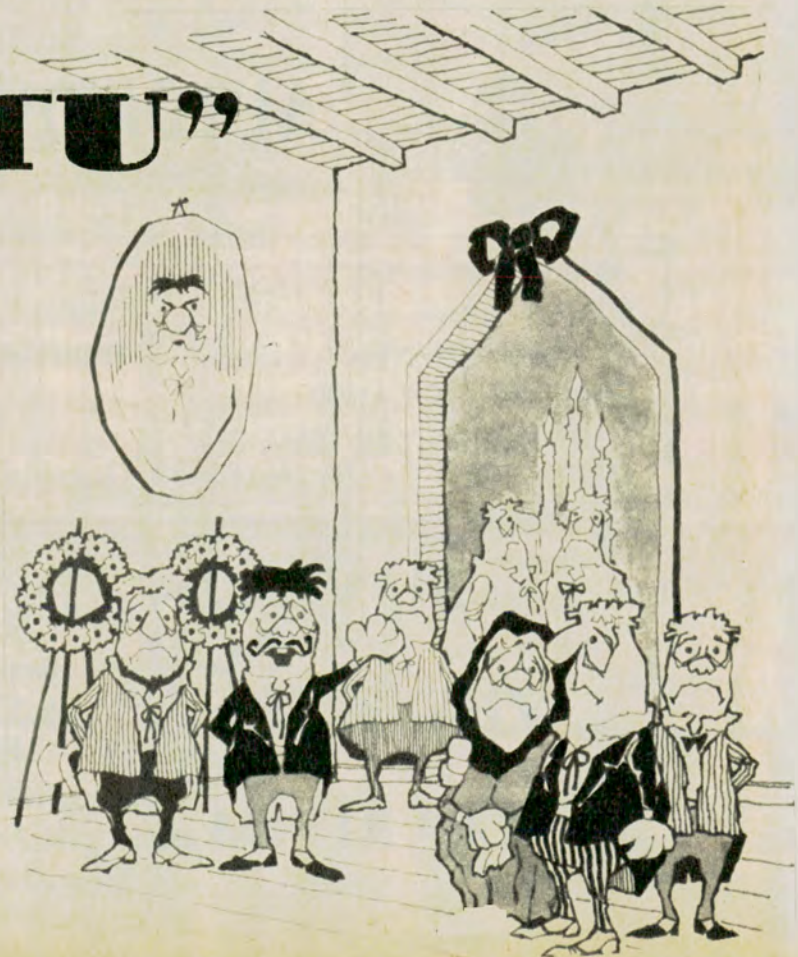
Para Autoclub

Ilustró JEW

FUE una idea nacida en Cuyo —más exactamente, en Mendoza—, allá por la década del 80, entre un grupo de estudiantes pobres que realizaban las primeras reuniones de su cruzada al aire libre, al amparo de las sombras de la catedral, poco y mal alumbrada por las velas de candeleros ordinarios. Llegaban con las últimas luces del día envueltos en una cautela sospechosa y un silencio casi religioso, para cumplir tareas que, como dijera el presidente y fundador de los *"legionarios del espíritu"*, Ramiro Díaz Vélez, *"reimplantarán el cultivo de los sentimientos, trabajarán para el mantenimiento de la hermandad entre los hombres, restablecerán el imperio de la solidaridad, la belleza y la confraternidad"*. Y lo hacían, por lo menos en la medida de sus posibilidades. Todos los medios eran útiles a los empeñosos legionarios: exposiciones, conciertos, representaciones, banquetes, conferencias, ¡hasta un *diario oral* tuvieron la audacia de fundar en momentos no muy adecuados del pasado siglo! Y, naturalmente, todas las oportunidades les resultaban propicias: ¿La niña menor de los Urruzueta se casaba? Magnífico, buena ocasión para demostrar sus simpatías agasajándola con una serenata. ¿La esposa del señor gobernador había dado a luz? Allá iba el *diario oral* pregonando la noticia para que todos los ciudadanos compartieran la emoción de Su Excelencia... ¿Cómo? ¿Había cerrado los ojos el pío escribano Benítez? ¡Qué pena!, allí se escuchaba entonces la vibrante voz de un legionario pronunciando una estupenda oración fúnebre, en la que resaltaban las virtudes del buen señor (y acallándose piadosamente sus defectillos, hasta para los conmovidos parientes que alguna vez los sufrieron en carne propia...). ¡Bueno, bueno, conque por fin llegaba aquel artista de que tanto se hablaba en Europa! A organizarle en seguida una exposición con ayuda de la publicidad de entonces, ¡y ríanse ustedes de las actuales *"relaciones públicas"*...! ¿Que el chico de los Reinafé había escrito una obra teatral y no conseguía quién la representase? Allá iban los afanosos legionarios a encargarse de conseguirle un local y artistas... Si faltaban unos y otros, se cotizaban entre sí para pagar una sala de alquiler, ¿y acaso ellos mismos no podían ser artistas?

La fuerza del ridículo

Claro que no siempre las cosas salían bien. A veces no se satisfacía la vanidad de autores, músicos o pintores, o su *"interpretación"* daba lugar a reideras complicacio-



nes; quizá endilgaba a otros alguna paternidad en su *diario oral* (como cosa ya menos divertida..., especialmente para el *"padre"*), o bien el casamiento celebrado con chanzas y canciones era llorado en la intimidad por la contrayente, víctima de los intereses paternales. Pero fuera de estos tropiezos, los legionarios cumplían una simpática labor social, prodigaban alegría, irradiaban el dulce calorcillo de la amistad y se divertían muchísimo.

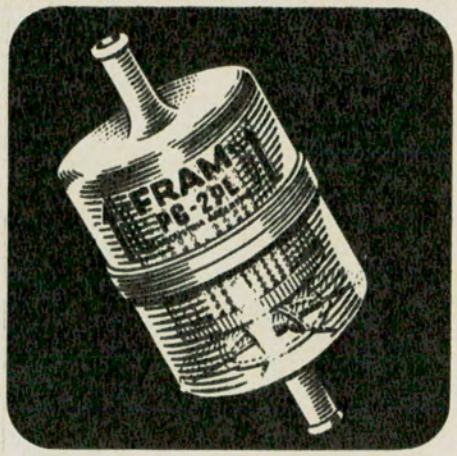
Nos enteramos de todo esto leyendo apolillados archivos; y también del final de la deliciosa legión; un mal día, Enriquito Mendiaharzú, flamante secretario de la organización, fue sorprendido en evidente y comprometido idilio con Baco, vía botellas de riquísimo tinto, y a consecuencia de tal idilio, cometió la mayor *"gaffe"* de la vida institucional de los consternados consocios: anunció en el *diario* la muerte del Excelentísimo Señor Gobernador, que ese día, a despecho de sus 70 gallardos inviernos, contraía matrimonio con las 16 floridas primaveras de la *"niña Anita"*. Cayó el ridículo y el desprestigio sobre la legión; ya sabemos todos que, en América, hombres e instituciones caen más por fuerza del ridículo que por imperio de las armas.

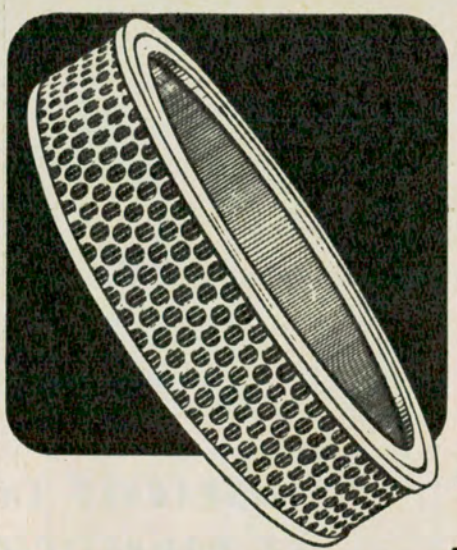
Se habilitó su influencia cuando en pública expiación los legionarios juraron no humedecer sus labios más que con (¡puaff!) agua gaseosa y bebidas sin alcohol. Sus reuniones perdieron gracia, su trabajo se debilitó por efectos del retraimiento popular, y sin poder evitarlo acabó su existencia de doce fecundos años con, ¡eso sí!, una fiesta que tuvo el calor y el color de las suyas de mejores tiempos. Las figuras más relevantes de la ciudad se hicieron presentes, las aglomeraciones de público fueron un espectáculo más dentro de aquél, en el que inflamados discursos, serpentinas y caídas de flores, alternaban con fuegos de artificio y acertadas frases, como aquella del presidente, Omar de Torrecilla, que enterró a los *"Legionarios del espíritu"* diciendo:

"¿Cómo puede lucharse por las fuerzas del espíritu sin el auxilio del más espirituoso de los compañeros, el vino? Khayyám..., tú que dijiste 'Ahogadme en vino, compañero', *¿qué dirías viendo este entierro? ¡Amigos, cofrades, no puede lucharse por la belleza, la comprensión, el bien, la amistad, el amor, si está ausente el amigo vino! Comenzamos a morir como institución el día en que lo alejamos de nuestras copas, refrendando su partida de defunción en cada gota de indecente bebida que acercábamos a nuestros labios. ¡Prostituimos lo más bello de nuestra alma en el momento en que prostituimos nuestras copas!"*

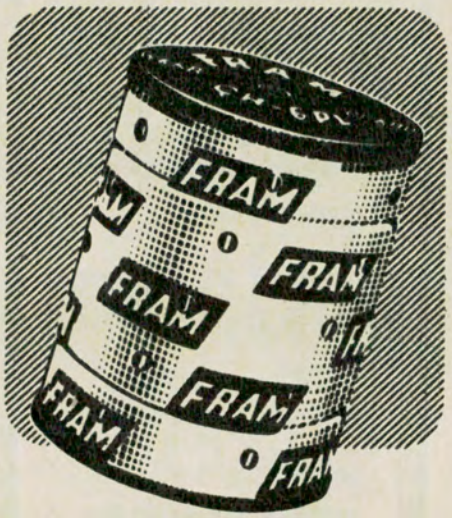
Y para no ser menos, el recio gobernador también dejó su lucido epitafio: *"La Argentina es tierra de sabrosos licores que la técnica de nuestros mayores contribuyó a mejorar; pero también somos un pueblo idealista y sentimental, para quien aventuras de la amistad y la belleza, como las que durante doce años animaron estos legionarios, son empresas de amor al hombre. Juntos, alegres bebidas y dispuestos jóvenes, hicieron prodigios; separados, concluyen un ciclo de la vida de nuestra ciudad. Levantemos las copas en memoria de estos generosos amigos y demos gracias de que, al menos, no nos falten en ellas estos otros "amigos" no menos espléndidos, hijos de las fértiles tierras cuyanas"*.

Y era cierto: el gobernador tenía razón, como bien quedó asentado en las polvorientas hojas de antiguos archivos de entonces. Toda una época desaparecía con los *"Legionarios del espíritu"*; arribaban al puerto del descanso estos valientes animadores de una década encantadora. Por fortuna quedaban (como hubieran dicho aquellos alegres muchachos, *"y que sea por mucho tiempo"*) aquellos otros espíritus... del vino, para animar a los que, sin los legionarios, quedaban en soledad. ¡A su salud, amigos! •





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.



Los unidades que serán subastadas son exhibidas al público en el "hall" del Banco Municipal, lo que permite que los interesados puedan verificar su estado sin ninguna clase de dificultades.

NUEVO SERVICIO PARA SOCIOS DEL A. C. A.

Se efectuó la primera venta de automóviles de propiedad de socios por intermedio del Banco Municipal de Buenos Aires

FUERON iniciados los remates, por intermedio del Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, de automóviles de propiedad de socios del Automóvil Club Argentino, con lo cual quedó concretado un nuevo servicio para los asociados, y puesta en marcha la colaboración de las dos entidades, motivo de un convenio sobre el cual se informó en su oportunidad.

Este nuevo servicio, además de la garantía de las entidades intervinientes, llena un verdadero vacío al cumplir una función de asesoramiento y compulsa de la opinión de la plaza. Ha podido soportar airoso su bautismo el 26 de abril último, en el remate de 4 unidades, ya que los precios de venta superaron los valores de aprobación aceptados por los socios vendedores, quienes percibieron los importes netos alcanzados en la subasta, sin deducciones de ninguna índole.

Instrumento fundamental del nuevo servicio es el que permite asegurar al socio vendedor, por anticipado, un precio de venta mínimo, entrando a partir de él en el libre juego de la oferta y la demanda, con la ventaja de que la capacidad, seriedad e idoneidad de la entidad vendedora juega un factor preponderante ante la opinión compradora.

Los interesados en utilizar este nuevo servicio pueden requerir informes en la planta baja de la sede del A.C.A., avenida del Libertador 1850, Capital Federal.



La intervención del A. C. A. y del Banco Municipal es una garantía que concita un mayor interés del público. La crecida cantidad de interesados que se congregó en la primera subasta dio una pauta del éxito del nuevo servicio.

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

EMBRAGUES EN LOS "FALCON" DE LA COMPETICION "DOS OCEANOS"

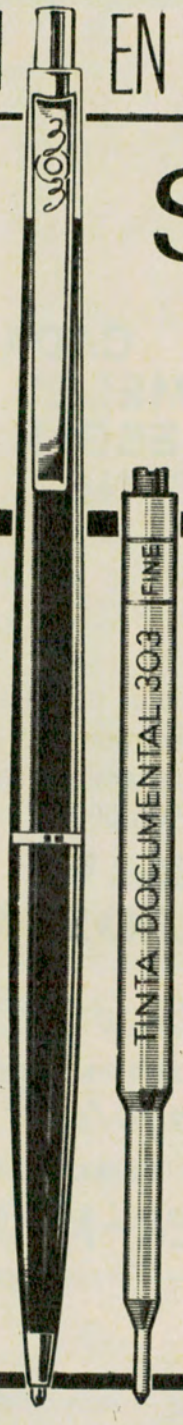
DENTRO de las características técnicas que hicieron posible la sobresaliente actuación de los coches Ford Falcon en la reciente carrera "Dos Océanos", cabe señalar que los embragues y discos de embrague de aquéllos fueron construidos en nuestro país por Wobron S.A.I.C.

Diseñados por personal técnico argentino de esa firma, que logró embragues y discos de embrague sólidamente reforzados que llegaron intactos al final de la competencia, esos elementos vitales de los Falcon piloteados por Rodolfo de Alzaga y Atilio Viale del Carril, confirman la calidad de la industria automotriz argentina y la bondad de los productos Wobron.

LA MAS NUEVA CONCEPCION EN BOLIGRAFOS!

NUEVO BOLIGRAFO

SUPER 303



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.

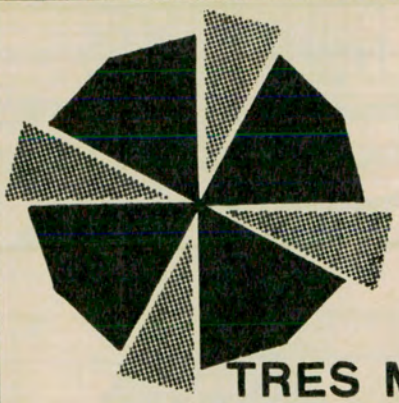
NUEVO! Por su CLIP SUPER PRENSIL DE SEGURIDAD, de novedoso diseño.

NUEVO! Por la perfección del funcionamiento de su BOLILLA CALIBRADA CON EXACTITUD MICROMETRICA.

NUEVO! Unico Bolígrafo que permite usar, a opción, el tanque 303 de medida universal o el supertanque 303.

Y, como siempre, con la famosa TINTA DOCUMENTAL 303

SHEAFFER | ***Packard Ralph Mengel S. A.***
COMERCIAL, INDUSTRIAL Y FINANCIERA



CADA TRES MESES, SIN ARRIESGAR, GANE...

Con un ahorro mensual de $ 300.-, adquiera un nuevo certificado de ahorro con estímulo de la CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL.

Con un mínimo de tres cuotas pagadas y en proporción con lo ahorrado, participará así en sorteos trimestrales con 239 premios de hasta $ 500.000.-

CAJA NACIONAL DE AHORRO POSTAL

su automóvil estará



COMPLETO

equipandolo

CON RADIOS

SUPER-KAR



Y

SUPER-SON





SOLICITELAS EN LAS BUENAS CASAS DEL RAMO





DISTRIBUIDOR EN CORDOBA. T. E. 37.606
DISTRIBUIDOR EN SANTA FE. "RADIO CENTRAL" - San Jerónimo 2363

Todos nuestros modelos tienen sintonía variable a permeabilidad

MENSAJEROS DE LA LIBERTAD

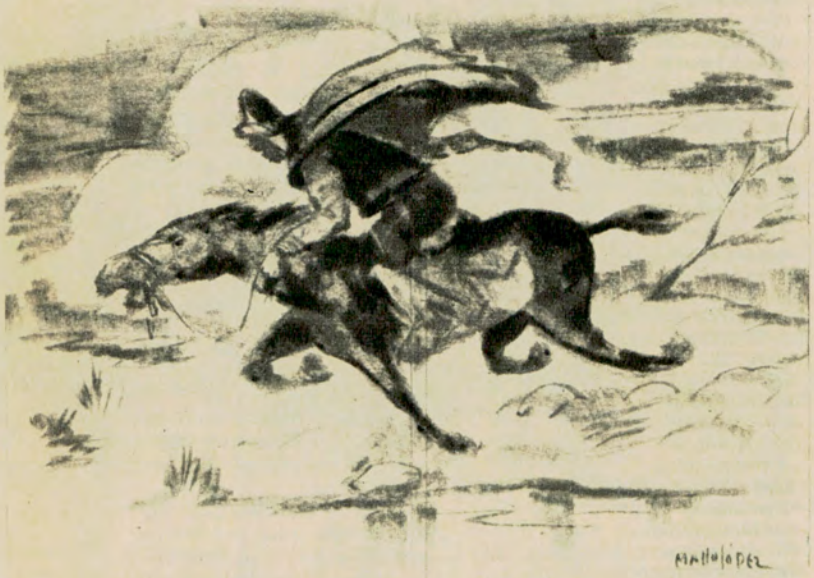
Por CARLOS VILLAFUERTE

Para Autoclub

EN la mañana otoñal del 25 de mayo de 1810, cuando todavía la bruma del río se desperezaba abriéndose en pequeña llovizna, sonaron insistentes las campanas del cabildo, llamando al pueblo. Algo notable sucedía, y la ciudad se alborotó bulliciosamente. La alcaldía citó a los vecinos más notables y el pueblo se congregó en la plaza. A las tres de la tarde, el primer gobierno argentino, la Primera Junta, estaba constituido. Este fundamental hecho, que dio nacimiento a *una nueva y gloriosa nación*, realizado por el pueblo de Buenos Aires, había que comunicarlo a las provincias del interior para que eligieran un representante y delibera-raran en Buenos Aires sobre la forma de gobierno que más convenía al país. También era necesario informar al mendocino Juan Martínez Rozas, que se hallaba en Chile, para que incitara al pueblo a imitar el ejemplo de la Junta de Mayo. Y apareció el primer chasqui de la Revolución Argentina: Gregorio Gómez Orquejo, que se ofreció como voluntario para viajar a Chile. Era amigo de los cabildantes, y aunque fue protegido de Cisneros, se sumó a la causa de la libertad. Había nacido en 1780, y contaba treinta años, pero endurecidos en el campo. El cruce de la cordillera le resultó difícil y penoso; lo hizo a pie y por senderos nevados. Sus ropas, desgarradas y sucias, despertaron sospechas en Chile y fue hecho prisionero; pero no le encontraron los mensajes, que llevaba ocultos en el forro del sombrero. Portaba en su cabeza una revolución. Cuando lo pusieron en libertad entregó los recaudos a Juan Martínez Rozas, y de esta forma fue posible el 18 de septiembre chileno de aquel año. Murió Orquejo en Buenos Aires, el 30 de septiembre de 1876, a los noventa y seis años de edad.

El chasqui Corvalán

Detras de este chasqui partieron otros con la buena nueva para todas las provincias del interior. No eran simples correos, eran expresos que recorrían su camino a galope tendido. ¿Quién llevó aquel trascendental mensaje a Salta, a Tucumán, a Catamarca, a La Rioja, a San Juan? La magnitud del acontecimiento superó la hazaña de los chasquis y han quedado, para nosotros, en el olvido; pero no sucedió lo mismo con el que llevó la voz de Mayo a Mendoza. Era un hijo de la tierra que se hallaba estudiando en el colegio de San Carlos, en Buenos Aires. Se llamaba Manuel Corvalán. Arribó a su ciudad natal el 13 de junio con el mensaje de la Junta de Mayo. Diversos acontecimientos se sucedieron en Mendoza, después de la noticia, que pusieron a prueba el temple de Corvalán, que, como chasqui, recorrió dos veces el mismo camino, lo que le valió más tarde el grado de Capitán. Su hazaña la reco-



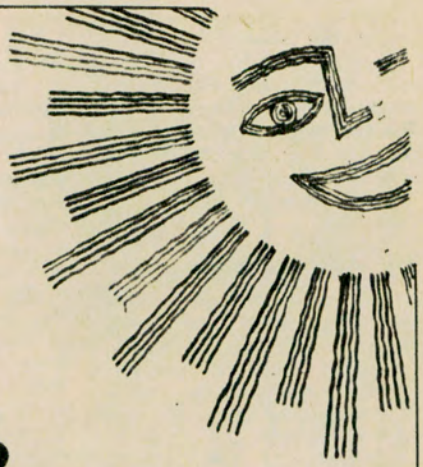
gió el coplero popular en esta forma:

Allí viene Corvalán
de posta en posta;
matando sarracenos
como langostas.

•

Señor don Félix Ferreyra
tiene usted cara de quisco,
cuando vino Corvalán
fue llorando a San Fran-
[cisco.

La noticia llegó a Salta el 17 de junio y al otro día se reunió el cabildo para tomar conocimiento de los sucesos producidos en la capital del Virreinato y de la comunicación recibida de la Junta, invitando al pueblo salteño a plegarse al movimiento. Se resolvió que el 19, a las 8 de la mañana, se tratara en cabildo abierto tan importante asunto. Aquella magna asamblea fue presidida por el coronel Nicolás Severo Isasmendi, quien, juntamente con otros españoles, se pronunció en contra de la Revolución; pero la mayoría de los salteños se inclinó por la Junta de Mayo. Isasmendi, instigado por los españoles, ordenó la detención de los cabildantes rebeldes. Ellos fueron Antonio Fernández Cornejo, Calixto Ruiz Gauna, Mateo Zorrilla, José Francisco Boedo, el licenciado Juan Esteban Tamayo y los asesores letrados Santiago Saravia y Gavino Blanco. Los encerraron en los altos del cabildo. Y viendo ellos que de esa forma no podrían comunicarse ni hacer llegar un mensaje a Buenos Aires, se sortearon para ver cuál de todos trataría de huir y hacer de chasqui, llevando un parte a la Junta de Mayo. Le tocó a Gauna. Desde los altos del cabildo bajó, prendido de una soga hecha con las capas de los compañeros, y oculto entre las sombras de la noche, comenzó una de las hazañas más notables, donde se puso en evidencia el patriotismo, el valor, el compañerismo, el temple gaucho y hasta la resistencia del caballo criollo. Inició el viaje el 6 de julio, y andando por caminos que se escondían en los pliegues de la montaña, por senderos boscosos, vadeando ríos y cambiando caballo donde la suerte y amigos podían facilitarlo, llegó a Buenos Aires a los ocho días. Entregó a la Junta el pliego que portaba, y después de descansar 24 horas, inició el regreso, conduciendo el nombramiento del coronel Feliciano Antonio Chiclana como gobernador intendente de Salta. Lo alcanzó a Chiclana en Córdoba y juntos siguieron hacia Salta, donde llegaron al decimosexto día de la partida. Pusieron en libertad a los cabildantes detenidos, y presos a Isasmendi y a los otros españoles contrarios a la causa de Mayo. A Gauna le costó dos meses de cama aquel tremendo viaje de 56 leguas por día. Le amputaron el dedo grande de un pie, que se le había gangrenado a causa de una infección que le produjo el roce del estribo. Su hazaña fue más tarde señalada en Buenos Aires por una calle que



este invierno el sol lo espera en Tucumán

¡El nuevo Centro Turístico del país!...

DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO
TUCUMAN
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

llevaba el nombre de "Camino de Gauna", que fue por donde entró aquel jinete gaucho con el pronunciamiento de libertad de Salta en sus manos. Era el camino de salida de Buenos Aires, que actualmente lleva el nombre de Gaona.

Un viaje asombroso

Fue el de Gauna uno de los viajes más asombrosos que se realizaron a caballo por los caminos patrios; pero cerca también anduvieron otros chasquis con partes de triunfos. El 24 de septiembre, pocas horas después de la victoria de Belgrano en los alrededores de Tucumán, salió un chasqui para Buenos Aires, llevando la noticia y tres banderas tomadas al enemigo. Era Manuel Rojas, nacido en Buenos Aires, y oficial de Belgrano; realizó el viaje en seis días, y no sólo trajo la noticia del triunfo sino también el renacer de la fe en la causa de la Revolución, que se hallaba abatida por los desastres sufridos en el norte. Rojas volvió luego y se incorporó al ejército de Belgrano, y más tarde fue el portador de la victoria de Salta, el 12 de febrero de 1813. Rojas siguió después militando en el ejército de San Martín e intervino en la campaña de Chile y Perú. Murió en Buenos Aires, el 26 de mayo de 1856, al día siguiente de formar, viejecito ya, en la Plaza de la Victoria, en los actos celebratorios de la libertad argentina.

Cuatro años más tarde del primer viaje de Rojas, el mensajero de Tucumán, otro chasqui partió desde esta ciudad: Cayetano Grimau y Gálvez, llevando a Buenos Aires el acta declaratoria de la Independencia de las Provincias Unidas. En Córdoba, en la posta de Cabeza de Tigre, fue asaltado por elementos políticos; no obstante el trance difícil que pasó, llegó a Buenos Aires, en el noveno día. No superó a Rojas, pero se cuenta como otra hazaña de la época.

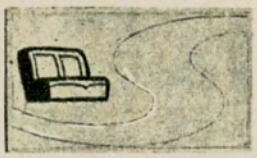
El 12 de febrero, San Martín venció a los españoles en Chacabuco, y esa victoria fue conocida en Buenos Aires catorce días después de haberse producido. Manuel de Escalada, coronel de las fuerzas sanmartinianas, fue el encargado de portar la noticia juntamente con una bandera tomada al enemigo. El 26 de febrero, a las tres de la tarde, puso en manos de Pueyrredón el trofeo y los pliegos. Un año después, el mismo coronel Escalada cumplió la honrosa misión de traer a su patria la noticia del triunfo de Maipú.

Así actuaron los chasquis

Así cruzaron los chasquis los caminos de la patria. Más tarde las diligencias los fueron reemplazando. Ellas rodaban la inmensidad argentina y se encargaron de la correspondencia; pero aun así, cuando se necesitaba que un parte llegara urgente, salía el chasqui como jinete alado para depositar *un propio* a doscientas o trescientas leguas de distancia.

Cuando Urquiza convocó a todos los gobernadores a una conferencia en la villa de San Nicolás de los Arroyos, para el 20 de mayo de 1852, con el propósito de reorganizar la nación de una manera pacífica y amigable, el gobierno de Catamarca se hallaba en manos de don Manuel Navarro, hombre bondadoso y probo, pero que se encontraba muy enfermo, y falleció el 4 de mayo. La legislatura catamarqueña se reunió el 11 de dicho mes y resolvió que Catamarca estuviera representada en aquella histórica conferencia por el mismo general Urquiza. Las credenciales fueron despachadas con el teniente coronel Luis Fernando Leiva, con la recomendación de que ellas deberían estar en poder del general Urquiza a más tardar el día 20 de mayo. Leiva viajó a caballo por el camino de postas y recorrió los 772 kilómetros en nueve días. Llegó pocas horas antes de iniciarse la conferencia.

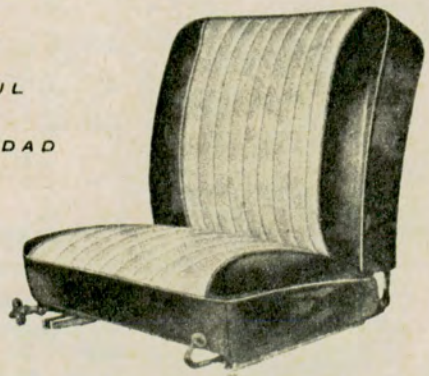
Todavía los chasquis correo andan por las viejas montañas con sus maletas a cuestas. Cumplen su misión como antes, como en los tiempos añejos, con frío, con calores, con lluvias y cerrazones; suben y bajan las lomadas y se pierden en los lejanos horizontes de las cumbres, sin saber si al otro día podrán continuar por la misma senda, abierta y huellada por ellos, o si ya el tiempo y el progreso los ha reemplazado, echándolos del último refugio.



SUPERFUND
LA FUNDA PERFECTA PARA SU AUTOMOVIL

Símbolo de Calidad
en Fundas Anatómicas para Automóviles

PREMIADA
CON LA
CINTA AZUL
DE LA
POPULARIDAD



SUPERFUND
LA FUNDA PERFECTA PARA SU AUTOMOVIL
GIORDANO Y POGGIO S.R.L.
Alsina 2761/65 - Cap. Fed. - T.E. 93-6871 y 97-3211

AROSA S.A.
provee sus famosos



AROS de PISTON

a más fábricas argentinas de automotores, que el conjunto de todas las demás empresas de aros de pistón.

PUBLICIDAD A. C. A.

SEGURO QUE LE CONVIENE

SEGURO DE AUTOMOTORES

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

A TARIFAS REDUCIDAS

- **ROBO o HURTO:**

$ 8.- ANUALES POR CADA MIL PESOS DEL CAPITAL ASEGURABLE

- **DESTRUCCION TOTAL**
- **INCENDIO**

$ 4 ANUALES POR CADA $ 1.000 DEL CAPITAL QUE SE ASEGURE EN ROBO O HURTO

INDEMNIZACION POR MUERTE EN ACCIDENTE AUTOMOVILISTICO HASTA $ 300.000.- **GRATIS**

- **RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS**
- LESIONES CORPORALES O MUERTE A PERSONAS
- DAÑOS MATERIALES A COSAS

PRIMA ANUAL, DESDE $ 675.- A $ 1.700.- SEGUN CAPITALES QUE SE ASEGUREN, QUE VAN DESDE $ 100.000.- A $ 500.000.- Y DE $ 30 000.- A $ 100.000.- PARA LOS RIESGOS LESIONES O MUERTE A PERSONAS Y DAÑOS MATERIALES A COSAS, RESPECTIVAMENTE.



SERVICIO DE PREVISION DEL

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

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



EL RANCHO

Por ERNESTO DIAZ VILLALBA

Para Autoclub
Ilustró Borobio

NO el de la leyenda poematizada. No el rancho del gaucho teatralizado, sino aquel otro, el auténtico, el humilde rancho de nuestro campesino; ese que es como un repliegue del suelo, sustancia de tierra y alma de tierra. Pequeño y conciso, como el infinitivo de un verbo, sin tiempos de conjugación y resumiéndolos a todos.

Yo habité alguna vez en él. Tuve la sensación cálida de alojarme dentro de una fruta. Es, desde luego, estrecho en dimensiones geométricas, pero enormemente dilatado en medidas del afecto. Sus fronteras llegan hasta la cordialidad. En sus paredes sin pinturas ni empapelados, se incrusta la estaca que sostiene el abrigo (poncho, saco, manta) o conserva, listo y apercibido, el lazo de labor, el bozal de la doma hombruna y el crucifijo piadoso frente al cual, cada amanecer, se desgrana balbuciente y temblorosa, la oración encomendadora.

Fue construido a ras del suelo. No lastimó la entraña de la tierra para afirmarse en cimientos. Se apoya blando y confiado en la corteza madre que lo sustenta generosa y agradecida. Tampoco se eleva en busca de cielo. Por el contrario, trae el cielo hasta su interior. Cielo de símbolo: azul de paz y serenidad de hogar; inmensidad de esperanza y concreción de sutiles realidades que se disuelven en el aire como un viento mañanero.

Su piso es la continuación del campo. No tiene umbrales que lo divorcien. El camino adyacente penetra en el rancho con amistosa benevolencia, se anuda debajo del moblaje imprescindible, se enternece con la marcha indecisa del hijo pequeño, se adorna con el rayado de las espuelas sonadoras y contagiado de amor, vuelve afuera para continuar su marcha, ennoblecido de intimidad.

El rancho se alza por necesidad concreta. Cumple su función de abrigo sin pretensiones de traspasar fronteras de objetivo. Y tal vez por ello, llega hasta la emoción. En su interior sucinto la familia se encuentra más unida, más firme, más reforzada de afectos y más segura de esperanza. Y es que sus paredes fueron afianzadas en el amor. Nació para ser hogar, resumiendo la casa y la progenie.

Es hechura de barro, como el hombre. Por eso en su interior hay un latido. Se diría que lo nutre un corazón. Su muerte es también la paralización de un pulso, y venido de la tierra a la tierra, vuelve de acuerdo con la sentencia divina. No deja tras de sí ni vigas ni concretos. Solamente recuerdos.

Lo circunda todo cuanto hay de humilde y simbolista. El árbol para la sombra siestera, la parra para la fruta jugosa, precursora del mosto rubricado de sol. Su fauna es como su misma construcción: la gallina batataza con su collar de pollitos, las congéneres de aquélla bulliciosas y cacareantes, el gallo compadrón y cantarino que hace innecesario los relojes, el perro barcino, que duerme con un solo ojo mientras el otro, avizor y taimado, otea las vecindades en prevención de centinela. El acompañará a veces al dueño en su deambular campestre o se hará el desentendido cuando el chico, con inocencia cruel, le retuerza las orejas a falta de otro juguete



El rancho crece al pie de la montaña o en la extensión pampeana o en mitad de la selva o a la orilla del cauce. Será siempre el mismo. Petiso y amable, con su pava hirviente y convidadora y su girón de cielo, por fuera y por dentro.

Un poeta ha dicho que el rancho es como una ala posada en el campo. Verdad honda y simbolista; ala de libertad, evocadora del vuelo y plumón tibio donde se acendra la ternura. •

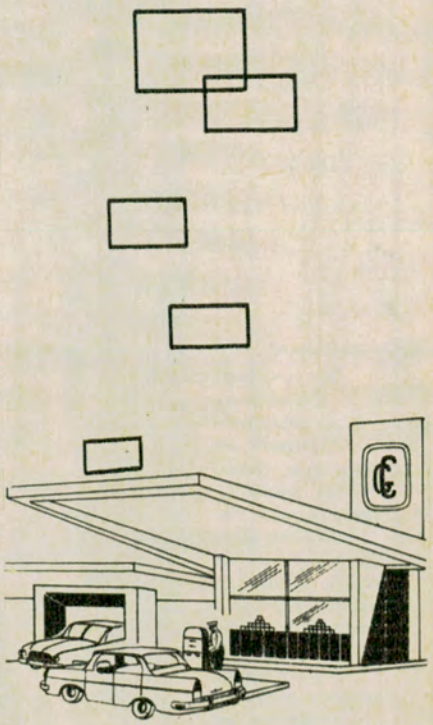


EN LOS 4 PUNTOS CARDINALES DEL PAIS!

INSTALA ESTACIONES DE SERVICIO GOFFRE, CARBONE Y Cía. S.A.C.I.

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

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



OTOÑO - INVIERNO 65

DESDE hace algunas temporadas las creaciones deportivas han comenzado a ocupar un lugar destacado en las colecciones de los más afamados modistas. La actuación de la mujer en el deporte, en el manejo del automóvil y en actividades que eran exclusivamente masculinas, lo hicieron necesario. Este será el año de su consagración. Una línea simple que la hace esencialmente cómoda, pero donde la femineidad está siempre presente, y colores y detalles suaves y graciosos, harán que este otoño presencie el desfile más espectacular de modelos deportivos.

El conjunto pantalón no sólo se usará para el paseo de fin de semana, sino también para recibir, para la calle, para la oficina, para salir de compras, para asistir a reuniones elegantes. Los accesorios son deliciosamente juveniles: boinas de todo tipo, gorros de piel, gabanes, botas. Las telas son tibias y resistentes: gabardina, shetland, bouclée, tweed. Los colores son nuevos y agradables: ladrillo, azul persa, rosa invernal, marrones cálidos, verdes tiernos y grises azulados.

Creo que esta moda, un poquito revolucionaria, abrirá un nuevo camino, tal vez hacia un estilo distinto, menos tradicional pero igualmente atractivo.

Una moda que nos va a seducir



Dos graciosas creaciones deportivas. La primera en franela gris, consta de pantalón, chaleco y saco con cuello-solapa y dos tapas de bolsillo. Detalle de pespuntes. Chaqueta larga con cuello baby y tres tapitas en la segunda creación, realizada en shetland rosa invernal. Botones de carey.

por
SUSY TAFUNI



Para las que no gustan del pantalón J. Griffe ha creado este conjunto realizado en tweed azul-rosa, compuesto por falda-pantalón, chaqueta corta con pequeño cuello-solapa y blusa en surah color púrpura con cinturete que anuda a un costado.

CONFITERIA
FUNDADA EN 1884
LAS VIOLETAS
SOC. DE RESP. LTDA.
MARCA REGISTRADA
CASAMIENTOS Y FIESTAS
DE VERDADERA DISTINCION
RIVADAVIA 3899 esq. MEDRANO 15
T. E. 87 MITRE 0170-0455 — BUENOS AIRES



Las mansas aguas del lago Tromen y las cumbres nevadas del volcán Lanín. Una vista de la inmensa belleza natural de la provincia de Neuquén.



El lago Lacar, frente a San Martín de los Andes, bordeando el paisaje de belleza indescifrable que ofrece el Parque Nacional *Lanín*.



Una atractiva vista del paisaje que rodea las dependencias de la administración del Parque Nacional *Los Alerces*, en la provincia de Chubut.

◆

Hermosa vista del lago Traful perteneciente al Parque Nacional *Nahuel Huapi*, en la provincia de Neuquén.



El espectáculo de las Cataratas del Iguazú constituye sólo un ejemplo de la infinidad de atracciones turísticas con que cuenta nuestro país.



IMPORTANTE CONVENIO ENTRE EL A. C. A. Y LA DIRECCION DE PARQUES NACIONALES

COMO lo anticipáramos en nuestra edición anterior, ha quedado formalizado el convenio entre el Automóvil 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, celebró dicho acuerdo tendiente a promover una acción conjunta, encaminada a fomentar y facilitar el acceso y permanencia en los mismos de los socios del Club.

Por el referido convenio —que suscribieron los ingenieros Andrés R. Biaggini y Oscar Arce por Parques Nacionales y los doctores César C. Carman y Walter A. Saborido por el A.C.A.— dicha Dirección concedió al Club un permiso precario para que éste utilice una superficie de dos hectáreas en cada uno de los Parques Nacionales de Nahuel Huapi, Lanín, 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.

La nota gráfica que ilustra estas páginas, permite apreciar en algunos de sus aspectos la belleza panorámica de los parques donde el Club hará las construcciones necesarias para que sus socios puedan disfrutar confortablemente del nuevo servicio.

Reserva nacional "Finca El Rey" (Salta)

El Automóvil Club Argentino ha iniciado gestiones complementarias ante las autoridades de Parques Nacionales, con vistas a la ampliación del convenio recientemente suscripto, de modo que en el mismo se incluya también la Reserva Nacional "Finca El Rey", en la provincia de Salta. Dicho propósito del A.C.A. obedece a una iniciativa del presidente de la Asamblea de Delegados de la entidad, Dr. Ricardo E. Aráoz, quien es autor de la ley que declara "Reserva Nacional" a la referida zona salteña.



Muestra panorámica de las Cataratas del Iguazú, en el Parque Nacional del mismo nombre, provincia de Misiones.





→ Un aspecto de la Reserva Nacional *Finca El Rey*, en la provincia de Salta. Las autoridades del A. C. A. procuran su incorporación al régimen del convenio suscripto con Parques Nacionales.

◆



→ Un rincón del lago Menéndez, y al fondo el espectáculo fascinante de las cumbres nevadas. Parque Nacional *Los Alerces*, provincia de Chubut.

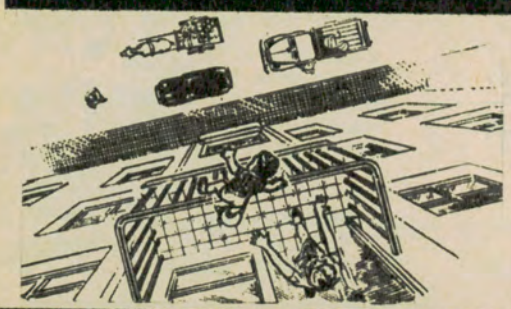
◆

Las enormes moles heladas del ventisquero Moreno, en medio de las aguas del lago Argentino. Jurisdicción del Parque Nacional *Los Glaciares*. ←

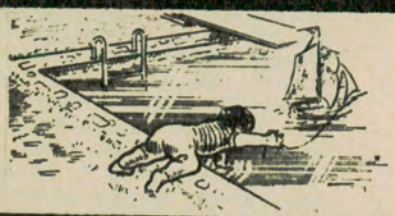
¡PROTEJA A SUS HIJOS!

MAS VALE PREVENIR QUE LLORAR

¡Esto no debe ocurrir!...



¡Ni esto tampoco!...



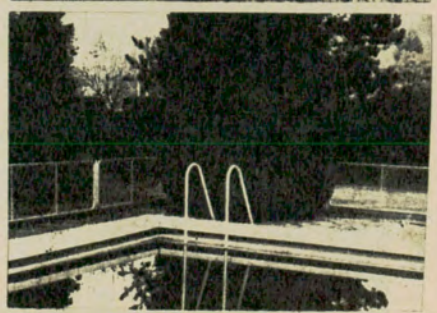
Protecciones de alambre, tejidos y cercamientos en general.

Defensas para balcones.

Defensas para natatorios.

Solucione su problema llamando a:





EL ARGENTINO - RIGLOS 1020 - Tel. 923 - 7298 Bs. As.



Comentando MUSICA GRABADA

Estereofonía, Alta Fidelidad, Magnetofonía

Por DISC - DRIVER

Para Autoclub

VUELVEN LOS COSACOS. *Desde la ya desaparecida época del procedimiento de grabación acústica y ortofónica, las editoriales mostraron predilección por algunos difundidos temas populares de la música rusa. Recordamos aún vagamente algunas canciones de ese tipo que ahora reviven en la magia de los cada vez más capaces ingenieros de sonido, puesta hoy al servicio de las voces de los 18 integrantes del conjunto coral dirigido por Ivan Romanoff, ex niño prodigio que a los 8 años ofrecía recitales de violín y a los 14 comenzó a escribir arreglos y armonizaciones para coro y orquesta. En este disco, "Balada de los Cosacos" (Monoaural CBS Nº 8521), se escuchan doce canciones populares rusas, entre ellas "Canto juvenil", de neta raíz folklórica danzante y ritmo de torbellino; "Canción de los barqueros del Volga"; "Anastasia",en la que la solista le dice cautamente al impetuoso cosaco que quiere entrar en su aposento: "Con gusto abriría la puerta, pero temo que el viento y la lluvia desbaraten la guirnalda de flores que luce mi cabeza"; "Tierra de praderas" y "Dos guitarras", la harto difundida melodía que tiene aquí una interpretación de poco común armonía.*

VOCES HISTORICAS. Una grabación monaural de duración extendida y características poco frecuentes acaba de ser editada por el sello "United Artists". Destinada a un pequeño número de posibles adquirentes, no alcanzará seguramente la difusión de los grandes éxitos populares, pero quedará como un dramático testimonio de los hombres y de los hechos fundamentales de nuestro tiempo. Nos referimos al disco "Voces históricas" (UNITED ARTISTS, Nº UAL 3351). Moderna "máquina del tiempo", esta selección contiene fragmentos de algunos discursos pronunciados en los últimos treinta años por los presidentes Roosevelt, Truman, Eisenhower, Kennedy y Johnson, el primer ministro Winston Churchill y el general Douglas Mac Arthur. Los temas por ellos tratados abarcan sucesos de tal magnitud como la crisis de 1930 en los Estados Unidos, el ataque de los japoneses a Pearl Harbor, la batalla de Gran Bretaña, la guerra contra el nazifascismo, la muerte del presidente Roosevelt, la guerra de Corea, la crisis de los proyectiles rusos en Cuba y el asesinato del presidente Kennedy. La fidelidad del sonido es perfecta y el prensado impecable.



ARIAS DE OPERAS RUSAS.

Los amigos de escuchar temas fuera de lo habitual pueden oír ahora —y juzgar consecuentemente— a la joven soprano rusa Natania Davrath, en la interpretación de grandes arias de óperas rusas, cantadas en su idioma original. Grabado por el sello "Vanguard", este disco "Grandes arias de óperas rusas" (VANGUARD Nº 14085), con el coro femenino y orquesta de la Opera del Estado de Viena, conducida por Vladimir Golschmann, habrá de ser recibido con agrado por los aficionados a la literatura musical de alta inspiración. Arias de "Eugene Onegin" y "Pique Dame" de Tchaikovsky, "Sadko" y "Snegourotcha" de Rismsky-Korsakoff, "Una vida por el Zar" de Glinka y "El príncipe Igor" de Borodín, sirven para especial lucimiento de la señorita Davrath, en cuya voz, cálida y cultivada, se descubren matices de auténtico virtuosismo.

UNA GRAN NOVEDAD. **Bueno. Aunque decirlo parezca una perogrullada, debemos señalar que la ciencia de la grabación electrónica avanza, como se dice en "La verbena de la paloma", —"una barbaridad"—. Ahora, acaban de darse a conocer en nuestro país los primeros dos discos estereofónicos de CUATRO canales, lo que significa el más grande progreso registrado hasta la fecha en la reproducción de música grabada. Hablar de "cuatro canales", o de "phase four" como se dice en inglés, equivale a expresar que en el microsurco por el cual se desliza la púa del aparato reproductor existen nada menos que cuatro pistas distintas de sonido en las que se registran respectivamente otras tantas frecuencias correspondientes a los tonos de agudeza de instrumentos musicales y cantantes. Este prodigio electrónico transforma sorprendentemente, no sólo la versión de pequeñas agrupaciones de instrumentos, sino también la de los grandes conjuntos orquestales. Estos dos discos que comentamos fundamentalmente en su aspecto técnico y sonoro se titulan, respectivamente, "Showcase" (LONDON Nº S4P 201), interpretado por varios pequeños conjuntos orquestales de distintas modalidades, evidenciando las enormes posibilidades de este nuevo sistema de grabación, y "Percusión para gran orquesta" (LONDON Nº S4P 202), por Ted Heath y su música, integrada por 4 trombones, 4 trompetas, 5 saxos y un pequeño ejército de percusionistas que dan una atronadora sonoridad al completísimo conjunto. Hemos escuchado varias veces estos novedosos discos y nos han agradado mucho por sus temas y realización orquestal, especialmente el primero, "Showcase", que es de los dos hasta ahora editados, el más apropiado para figurar en nuestra discoteca.**

DUMAS Y SUS TANGOS. *Ya dijimos en un número anterior que el tango está volviendo por sus fueros. Así lo demuestra el interés con que distintas grabadoras están brindando al gran público muchas nuevas entregas, interpretadas por conjuntos e intérpretes de moda. De los varios que hemos estado escuchando últimamente, queremos destacar "el porteñísimo Enrique Dumas" (POLYDOR Nº 20287, monoaural, y 27125, stereo). Los tangos incluidos en este disco pertenecen a la vieja ola. Enrique Dumas" (POLYDOR Nº 20287, mocomunicativa personalidad que tiene su mayor mérito en el hecho de dar a esas conocidas interpretaciones acentos propios y sin tendencia a la imitación.*

UN DUO DE PIANOS AGRADABLE. En la serie recientemente iniciada de discos con 50 temas cada uno, hay que agregar ahora "50 Fabulosos Temas en dúo de Pianos" (UNITED ARTISTS, Nº UAL 3343), interpretados en forma brillante por los pianistas Ferrante y Teicher. Este dúo de pianos, uno de los más conocidos en Estados Unidos en el campo de la música popular, se ha especializado en la interpretación de temas de películas y éxitos musicales de Broadway, además de las tradicionales melodías de siempre.

MELODIAS EUROPEAS.



Con muy buen criterio se han seleccionado los temas que integran la placa "Importaciones Instrumentales" (ROULETTE Nº 635), interpretada por el afiatado conjunto que dirige brillantemente nuestro viejo conocido Joe Reisman. Melodías muy populares en Europa, tales como "Petite Fleur", "De azul, pintado de azul", "Moritat", "Melodie d' amour" y "La ronde", figuran, entre otras, en este disco en que los ingenieros de sonido han puesto, también, lo mejor de su atención.

ULTIMO MOMENTO. **Una buena noticia para los amigos del buen jazz "de antes". Con el título de "Benny Goodman Trío-Cuarteto" (VICTOR Nº AVL-3596) se acaban de presentar 16 extraordinarios temas de jazz, por el fabuloso Goodman, al que acompañan en sus interpretaciones Gene Krupa, Teddy Wilson y Lionel Hampton, es decir, un trío de ases. Estas grabaciones fueron registradas entre los años 1935 y 1938 y son de sorprendente pureza.**

REUNION EN EL ALTO PARANA

Cientos de pescadores buscan al dorado, pez combativo y feroz

En el tiempo que media entre marzo y noviembre cientos de pescadores se dan cita en los puertos costaneros del Alto Paraná para doblegar deportivamente a uno de los más combativos y feroces peces argentinos: el dorado.

En las noches de clara luna o en aguas que reverberan bajo el sol, el pescador vive una experiencia inolvidable: los despliegues acrobáticos del dorado, sus saltos de hasta dos metros de altura, destacan la gracia de su figura de oro, de la que se desprenden brillantes destellos.

Pero la temporada de pesca propiamente dicha comienza generalmente a mediados de julio y se extiende hasta fines de setiembre, en ocasiones hasta octubre, dependiendo esta prolongación de la creciente del río.

Corrientes, anualmente celebra en Paso de la Patria, localidad costera pródiga en peces, los certámenes nacional, sudamericano e internacional de la pesca del dorado.

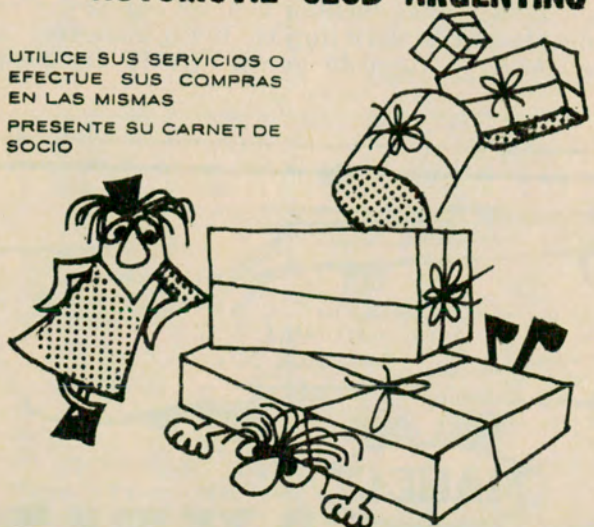
Paso de la Patria dista sólo 37 Km de la capital de la provincia, la ciudad de Corrientes, a la que está unida por una ruta pavimentada y un inmejorable servicio de ómnibus, reforzado en la temporada de gran afluencia turística.

Esto representa una gran ventaja para el turista y el deportista que van a competir en los certámenes, pues en Corrientes existen hoteles de diversas categorías, adaptables a todos los presupuestos, desde el gran Hotel de Turismo, instalado con todos los detalles de lujo y el confort, hasta las pensiones familiares, pero

BENEFICIESE
CON LOS DESCUENTOS QUE LE OTORGAN LAS
CASAS ADHERIDAS
AL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

UTILICE SUS SERVICIOS O EFECTUE SUS COMPRAS EN LAS MISMAS

PRESENTE SU CARNET DE SOCIO



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

PUBLICIDAD A.C.A.

¿Desea Ud. pescar dorados?

INFORMESE

CASA DE CORRIENTES EN BS. AS.

Informaciones generales y turismo.

Venta de estampillas fiscales.

Consulta y venta de legajos de licitaciones públicas.

Gestión de partidas de nacimientos legalizadas.

Pago de premios menores de la Lotería Correntina.

ESMERALDA 561, p. 15° T. E. 31 - 9777

todos brindan sin retaceos, comodidad y cordial estadía al viajero.

La capital de la provincia cuenta con confortables salas de esparcimiento, paseos como la Avenida Costanera, que la enmarca con la majestuosidad del Paraná, negocios, *boutiques* y galerías con artículos de última moda.

La construcción colonial que aún se conserva pone un toque de contraste con la edificación moderna y está llena de sugestiones.

Desde Corrientes se pueden realizar excursiones a San Cosme, antigua y silenciosa población que data de la época de las Misiones jesuitas. A Itatí, santuario y meta de miles de peregrinos y a otros bellos lugares cercanos a la ciudad capital.

Para el participante de los certámenes, a quien sólo le interesa el aspecto deportivo del viaje, Paso de la Patria le brinda la posibilidad de alojarse cómodamente en los *bungalows* de la Hostería en las orillas mismas del Paraná.

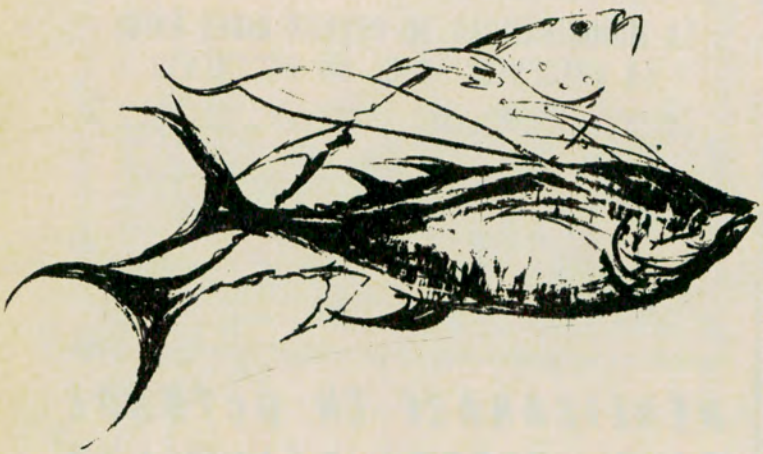
Desde el año pasado la Hostería de Paso de la Patria ha ampliado y mejorado sus instalaciones y servicios y puede alojar 450 personas en *bungalows* que cuentan con las siguientes comodidades: 1-2 dormitorios, living-comedor, baño, *kitchenet* y tinglado garaje. La Hostería cuenta



El rostro satisfecho del pescador pone en evidencia el peso excepcional que el ejemplar acusa en la balanza.





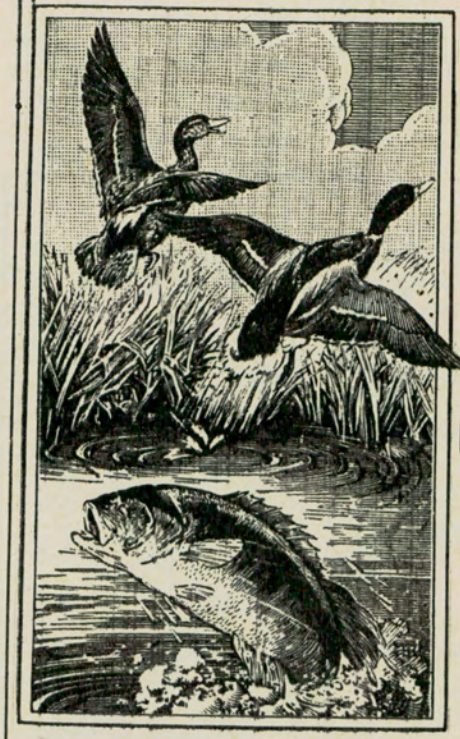


con un salón comedor central donde funciona el restaurante.

El Paraná, a la altura de Paso de la Patria, es pródigo en peces. Los dorados que allí pueden pescarse son ejemplares cuyo peso oscila entre los 12 y los 20 kg, habiéndose obtenido en oportunidades, dorados de 27 kg.

Como la pesca se hace en el mismo lugar donde se encuentra la Hostería, las lanchas no son imprescindibles. La Hostería cuenta con un servicio de 20 lanchas rápidas y nuevas para el uso de los turistas, además de las que poseen los vecinos del lugar.

En Paso de la Patria existen toda clase de comodidades para el pescador: hosterías, lanchas,



PESCA
•
CAZA
•
CUCHILLERIA
AFILACION
•
CAMPING
•
Y AFINES

A los socios del A. C. A. 10 % de descuento

ELFAR S.A. SARMIENTO 689 T. E. 45-3528
Entre Florida y Maipú - Buenos Aires

ARTICULOS
DE-PEPE
GARANTIZADOS





Trajes para agua DE-PEPE

En algodón y Polinol. Talles 46 al 60. Verde oliva y amarillo cromo (navegación) ..... $ 3.300.

BOTAS PESCADORAS

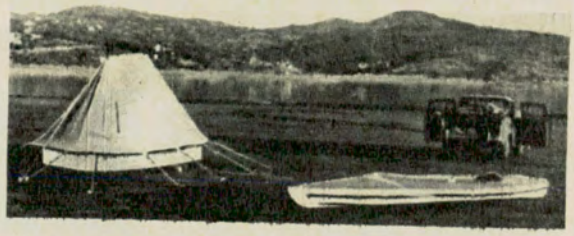
Negras, Nos. 39 al 46, $ 1.650.

Precios especiales a comerciantes

ALCIBIADES YRIART

Rivadavia 2516 - Piso 8, dto. 34 - T. E. 47-6188, Capital
Afiliado a la Cámara Argentina de Artículos de Pesca Deportiva

OHANI
PARA UN CAMPING FELIZ



Para aumentar nuestra línea de producción
Para ampliar nuestra organización de ventas
Para ofrecer mejor calidad a un menor precio

NOS VAMOS A FLORES

Desde el 20 de mayo atendemos en nuestro local propio: Juan Bautista Alberdi 2482, Capital (a dos cuadras de Plaza Flores).
Kayaks, carpas, bolsas camas, colchonetas individuales, mochilas y toda la línea de artículos para camping.
Y desde ahora, en las buenas casas del ramo

CURSOS DE CAMPING PARA NIÑOS Y ADULTOS

¿Quiere hacer campamento?
¿Quiere saber cómo se hace campamento?
¿Quiere conocer la actividad de campamento?
Si su respuesta es SI, escríbanos al Camping Club.
Queremos conocerlo y que nos conozca.
J. B. Alberdi 2482, Capital.

aparejos, carnadas, baqueanos... sin que falte por las noches una buena guitarreada y la oportunidad de comentar con otro aficionado la calidad de un equipo, las incidencias de un pique o el tamaño de la última pieza cobrada a las aguas.

DOS LEONES

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
- Cachas anatómicas de plástico, segrinadas, color nogal.
- Mira y guión cuadrado.
- Seguro automático.

Distribuidores: JUAN DE GIACOMI e Hijos S. A. - Moreno 785 - Cap. - Tel. 30-5078

TODO PARA SKI - CAMPING - ANDINISMO

MONTAÑA SPORT



ANORAKS
CAMPERAS CAZA Y PESCA
CAMPERAS DE ABRIGO
GILET DE DUVET
SACOS DE DUVET

CARPAS - MOCHILAS - BOLSAS DE DORMIR

DISTRIBUCION Y VENTAS:
BME. MITRE 1747, 2º p. of. 6
BUENOS AIRES
T. E. 46-1839

FABRICA:
ESTANISLAO DIAZ 244
SAN ISIDRO, Pcia. de Bs. As.
T. E. 743-5507

LA MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES EXIGE LA PRESENTACION DE UN DOCUMENTO

Se pone en conocimiento de los lectores que para cualquier gestión que deban realiza ante la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires es indispensable la presentación de la Libreta de Enrolamiento o Cívica, según el caso, con lo que los ciudadanos nativos o naturalizados acreditarán la emisión del voto en las elecciones del 14 de marzo pasado. Los que por cualquier motivo no hubiesen cumplido con este requisito, deberán exhibir el correspondiente justificativo de 1 aJunta Electoral.

Sin perjuicio del cumplimiento de la citada disposición, la Municipalidad exigirá igualmente la presentación de la Cédula de Identidad para realizar todos aquellos trámites en que dicho documento esté reglamentariamente exigido.

REALIZARASE EN OCTUBRE LA 1ª. FIESTA DEL DELTA

El Secretario de Agricultura presidirá la Convención de Productores e Industriales

Organizada por los clubes de Leones de San Fernando y Tigre, se realizará del 31 de octubre al 7 de noviembre próximos, la primera Fiesta del Delta, en el Mercado de Frutos de Tigre.

La Comisión Organizadora informó que, simultáneamente, se reunirá la Convención de Productores e Industriales del Delta, que será presidida por el secretario de Agricultura y Ganadería, ingeniero Walter Kugler, para considerar diversos temas referidos al proceso de explotación y comercialización de los productos de la zona.

Asimismo, durante los actos programados se expondrán en la muestra industrial, aspectos de la explotación maderera, papelera, cultivos de formio, fabricación de sogas, alfombras, cabos, cordeles, frutas, bebidas derivadas, maquinarias agrícolas e industria liviana en general.

Instituciones oficiales y privadas, así como representativas de la banca y el comercio y las fuerzas vivas del Delta, han comprometido su colaboración para esta iniciativa que, con fines benéficos, patrocinan los clubes de Leones.

LOS ACTOS

La Comisión Organiza-



dora ha programado también otras ceremonias artísticas, culturales y deportivas que alternarán con las reuniones técnicas y de empresarios, durante los ocho días de duración de la fiesta.

En este aspecto, se efectuará una Muestra de Productos a cuyo término se premiarán las mejores muestras, se elegirá la reina del Delta y se efectuarán concursos de pintura, cuentos, deportivos y de pesca, en certámenes abiertos para todas las zonas del país.

El acto inaugural coincidirá este año con la celebración tradicional del Día del Isleño, que se celebra en las islas con diversas ceremonias.

Asimismo, participará el ingeniero Gastón Bordelois, presidente del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, institución que simultáneamente contribuirá a ampliar los estudios técnicos que se editarán en una obra moderna que será presentada durante la fiesta.

Pabellones de cultura destinados a la "Justa del Saber", y otras muestras de diversas manifestaciones de esta naturaleza, completarán los "stands" de exhibición que se distribuirán en las superficies cubiertas y al aire libre, dispuestas para la realización de la fiesta con el apoyo del Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires.

LOS MEJORES AUTOMOVILES DEL MUNDO

Acaban de anunciarse los resultados de la mayor encuesta de opinión pública sobre automovilismo, llevada a cabo en los Estados Unidos de América, declarando al Ford "Lotus-Cortina" el mejor automóvil deportivo en su categoría. El "Mustang" —fabricado por la Ford Motor Company— obtuvo por su parte idéntico galardón en la categoría superior a los 2,4 litros.

La encuesta y los premios fueron auspiciados por la revista "Car and Driver", la más importante publicación en su género en los Estados Unidos. Los editores de la revista aseguraron que la encuesta realizada puede ser considerada como la más significativa de los últimos años. Por otra parte, el gerente general de Ford de Inglaterra declaró que el mayor mérito de estas distinciones reside en el hecho de que no fueron otorgadas por un puñado de hombres reunidos en secreto, sino que privó en su determinación la opinión de miles de automovilistas de la nación más exigente del mundo.

EL NUEVO REEL
SUPER X 4
CON GARANTIA TOTAL

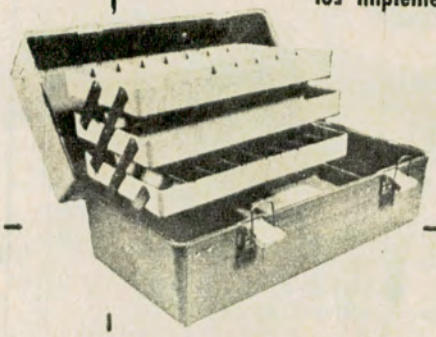
- EL MAS VELOZ, EL MAS POTENTE EN ARRASTRE
- MONTADO SOBRE RULEMAN DE 26 MM
- ENGRANAJES TOTALMENTE METALICOS
- EL REEL FRONTAL CON LAS MAXIMAS CUALIDADES Y AL ALCANCE DE TODOS
PICK-UP MONTADO SOBRE BOLILLAS

J. PIQUERAS

PRIMER FABRICANTE EN EL PAIS DE REEL FRONTAL
UNICO DISTRIBUIDOR:
AGUSTIN LLERA 290 (esquina LAPRIDA) T. E. 740 - 4196
FLORIDA - F.C.G.B.M.

GUNGADIN

Nueva caja funcional para útiles de pesca. Su construcción de material plástico irrompible e indeformable, es garantía de duración ilimitada. Las tres bandejas con divisiones, brindan gran comodidad para clasificar los implementos.



SOLICITELA EN LAS CASAS DEL RAMO

Salguero 2670

T. E. 71-6529

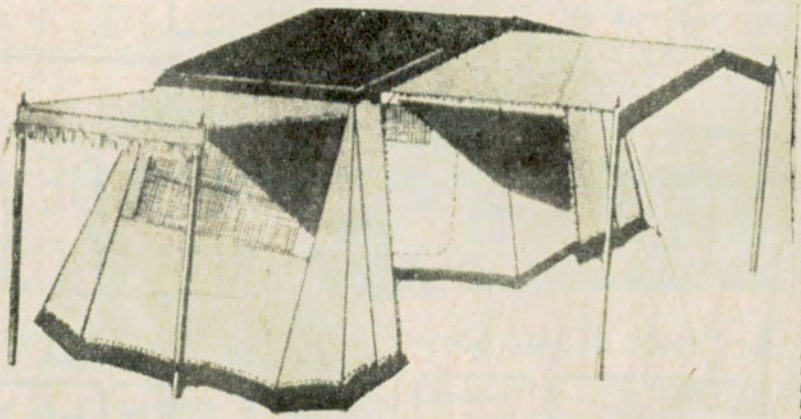
CAMPING CON Pionero

Es AHORA una realidad en la Argentina, luego de muchos años de experiencia en EUROPA.

La TECNICA más avanzada en la especialidad se aplica en todos los detalles de una fabricación exclusiva.

PIONERO produce las ya tradicionales carpas y el tipo BUNGALOW. Además, fabrica bolsas de dormir y otros accesorios para un camping confortable y feliz.

NUESTRO sistema de VENTA DIRECTA AL PUBLICO nos permite dar mayor calidad a menos precio.



PIONERO no es una carpa más; es única, insuperable, sus colores: INALTERABLES, su impermeabilidad: ABSOLUTA. PIONERO lanza sus modelos revolucionarios en Técnica - Diseño - Calidad - y precios.

Enviamos contra reembolso.

PIONERO INDUSTRIA DE ARTICULOS PARA CAMPING - Av. TISCORNIA 933 S. ISIDRO - Bs. As.

CHRYSLER EXTIENDE SUS ACTIVIDADES A LA CONSTRUCCION DE BARCOS DE PASEO Y DE PESCA

Chrysler Corporation, de Detroit, ha adquirido la empresa Lone Star Boat Company, constructora de embarcaciones de paseo y de pesca, con astilleros a 25 millas de Dallas, Texas. Hizo el anuncio el señor C. B. Gorey, vicepresidente de Chrysler Corporation a cargo de la División de Productos Diversificados.

La planta principal de la Lone Star, ocupa más de 31.500 metros cuadrados y sus astilleros tienen una capacidad anual para 35.000 unidades. Además posee en Ohio depósitos e instalaciones para distribución y servicios con cerca de 16.000 metros cuadrados. La Lone Star se especializa en varios modelos de paseo y de pesca, en tamaños entre 3,65 y 7,31 metros de eslora y en acoplados.

Ampliando su información, el señor Gorey manifestó: "Las embarcaciones de la Lone Star gozan de gran aceptación por su condiciones marineras y su calidad, de este modo Chrysler Corporation ampliará su fabricación de automotores con la inclusión de la línea de barcos de paseo. Si bien esta actividad es nueva para Chrysler, la complementará la elaboración de motores marinos, a la que se dedica desde hace 38 años y además con la producción y comercialización de motores fuera de borda, que adquirió a principios del año a la Westbend Company".

Dijo también que la denominación de la Lone Star Boat —cuya marca no se cambiará— será en adelante Chrysler Boat Corporation, y se la administrará como empresa subsidiaria; las relaciones entre la Lone Star, con sus 1000 concesionarios y 3 firmas distribuidoras serán mantenidas como hasta ahora.

NADER'S SHOPS

REELS NACIONALES E IMPORTADOS - CAÑAS DE FIBRA DE VIDRIO - EQUIPOS COMPLETOS A PRECIOS ESPECIALES - HILO - NYLON - DAMYL - ARMAS DEPORTIVAS - CARPAS NACIONALES E IMPORTADAS
Dto. a socios del A.C.A.

CENTRO COMERCIAL ARISTOBULO DEL VALLE

LOCAL E5 AV. MAIPU 130 VICENTE LOPEZ

Bru-mi

TODO PARA EL CAMPING

Deportes

CARPAS DOBLE TECHO (tela avión)



2 personas	$ 8.750	Anoraks	$ 2.290
3 y 4 personas	$ 16.850	Mochila 15 kg	$ 1.990
Bolsa medio Douvet	$ 3.780	Mochila 25 kg	$ 3.800
Bolsa puro Douvet	$ 7.450		

COPAS - MEDALLAS - TROFEOS
Enviamos catálogos al interior.

Equipos atléticos en general

Descuentos a socios del A. C. A.

H. YRIGOYEN 84 T. E. 792-3444 Martínez

UN PUEBLO QUE TIENE 9.000 AÑOS

El arqueólogo francés Frédéric Engel ha dirigido excavaciones en la región de Paracas, en la costa peruana, que han dado como resultado el descubrimiento de un pueblo de hace 9.000 años.

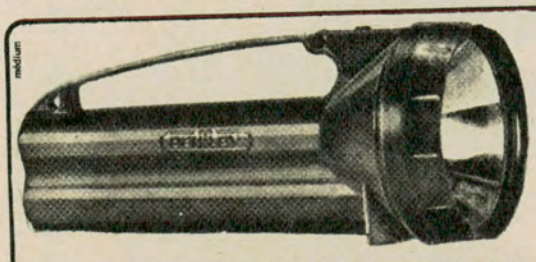
Esta civilización de la edad de piedra presenta caracteres muy próximos a la de los descubrimientos neolíticos hechos recientemente en el Cercano Oriente. Esto podría conducir a probar que el nivel de desarrollo logrado por los hombres de hace 9.000 años era el mismo en el Viejo y en el Nuevo Mundo.

Los trabajos del señor Engel han revelado que los 500 ó 600 habitantes del pueblo peruano descubierto, vivían en covachas hechas de cañas y barro. Llevaban vestidos tejidos con fibras vegetales, cultivaban habas y se dedicaban a la pesca.

Poseían preocupaciones artísticas evidentes: jarras de tierra de formas trabajadas, collares de perlas pulidas, espejos de piedra y sobre todo flautas de madera; todos estos objetos se han conservado perfectamente.

Enterradas al lado de los muertos se han encontrado ofrendas, y los esqueletos demuestran que el hombre prehistórico del Perú era de talla más alta que el indio actual.

El descubrimiento reviste un gran interés, puesto que plantea la cuestión de saber si existía un lazo entre las civilizaciones neolíticas del Antiguo y Nuevo Mundo, o si, por el contrario, los elementos que las caracterizan fueron inventados separadamente.



MAS ALLA DE SUS OJOS

ALCANCE DE LUZ 500 METROS

super linterna BENTLEY



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 sujección.

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

EXPOSICIONES

JEAN COCTEAU Y SU TIEMPO

Acaba de inaugurarse en el Museo Jacquemart-André de París una exposición dedicada a "Jean Cocteau y su tiempo", en la que se reúnen unas 600 piezas prestadas por todos los que fueron íntimos del poeta. Sorprende a los visitantes el descubrir, ya en los dibujos de infancia de Cocteau, las fuentes de su mitología y la prefiguración de su obra "La sangre de un poeta".

Los dibujos de Jean, de su hermano Paul y de su hermana Marthe son, desde luego, "Retratos-recuerdos".

Cinco grandes salas evocan, en torno a Cocteau, los "monstruos sagrados" y los tiempos del "Boeuf sur le toit" y de Montparnasse, así como los Ballet Rusos. El cartel de la exposición está ilustrado con el retrato del poeta por Picasso. También puede contemplarse un busto de Cocteau esculpido en granito por Lipschitz, que estuvo siempre en la habitación del vate.

UN SUBMARINO EN LA REVOLUCION DE MAYO

Proyectó su construcción un ciudadano norteamericano para impedir el bloqueo de Buenos Aires

EL señor Arturo Carranza Casares, conocido comentarista radiotelefónico que hace ya 33 años que actúa en ese medio con la audición *"Palabras Argentinas"*, comentó en una de sus charlas un episodio poco difundido de la Revolución de Mayo, que se refiere al proyecto de un ciudadano norteamericano residente en Buenos Aires, para construir un submarino que permitiese poner fin al bloqueo de la ciudad. El indudable interés del tema nos mueve a reproducir el comentario del señor Arturo Carranza Casares sobre ese hecho.

A pocos meses de cumplida la gesta de Mayo, la flota española intensificó el bloqueo de Buenos Aires, dejándola, prácticamente, aislada por vía marítima.

Fue entonces cuando un súbdito norteamericano, Samuel Guillermo Taber, de 30 años de edad, que pertenecía a una familia de solidez comercial en su país y que había llegado al Plata en 1810, se presentó al gobierno que presidía Saavedra, poniendo —expresaba— *"al servicio de las ideas revolucionarias, un proyecto de máquina submarina con objeto de atravesar la línea del referido bloqueo, tratando, por supuesto, de hundir buques enemigos"*.

Las escasas crónicas de la época lo retratan como de: "fuerte complexión física, amplio don de gentes, inteligencia sagaz en mecánica y de ideas liberales".

Cornelio de Saavedra y el vocal Miguel de Azcuénaga, comisionados expresamente por la Junta para atender la original e interesante idea, aconsejaron aceptar y financiar dicho proyecto. Y es interesante dejar señalado que *míster* Taber sólo aceptó el informe favorable, rechazando la ayuda pecuniaria. Y dio comienzo a la obra de su propio peculio.

Cabe destacar el mérito de nuestro gobierno inicial, el que, sin medios ni seguridades en su acción y sin otra garantía que la honorabilidad personal de un súbdito de otras tierras, aceptó y hasta ofreció de sus escasos caudales, la financiación del notable proyecto; nada menos que la utilización de una máquina que aún no utilizaba ninguna armada del mundo, salvo, esporádicamente y sin resultados positivos, la del también norteamericano Bushnell en 1776. Dejemos, ya en materia, anotadas otras experiencias con *"máquinas submarinas"* en los años 1844, hasta 1888 (esta última casi un siglo más tarde que la de nuestro tema central) en que aparece en España el famoso *"aparato submarino"* del guardamarina español don Isaac Peral y Caballero: hecho que en su hora tuvo trascendencia mundial a pesar de la injusticia con que fuera dejada de lado, en su país, la prosecución de las pruebas de tan admirable esfuerzo de la ciencia mecánica.

Pudo aquí, en rigor de verdad, haber sucedido algo admirable de no haber llegado a buen término la mediación del jefe de la flota británica, quien obtuvo el levantamiento del bloqueo marítimo español en 1811.

Suprimido el peligro, la "máquina submarina" quedó en proyecto. Mientras tanto, míster Taber —por lo visto reconocido en su valer científico y social se convierte en uno de los hombres de confianza de la Junta. Consolidado en ella, la Junta de Mayo lo envía como agente secreto a Montevideo para que informe sobre las actividades contrarrevolucionarias del virrey Elío.

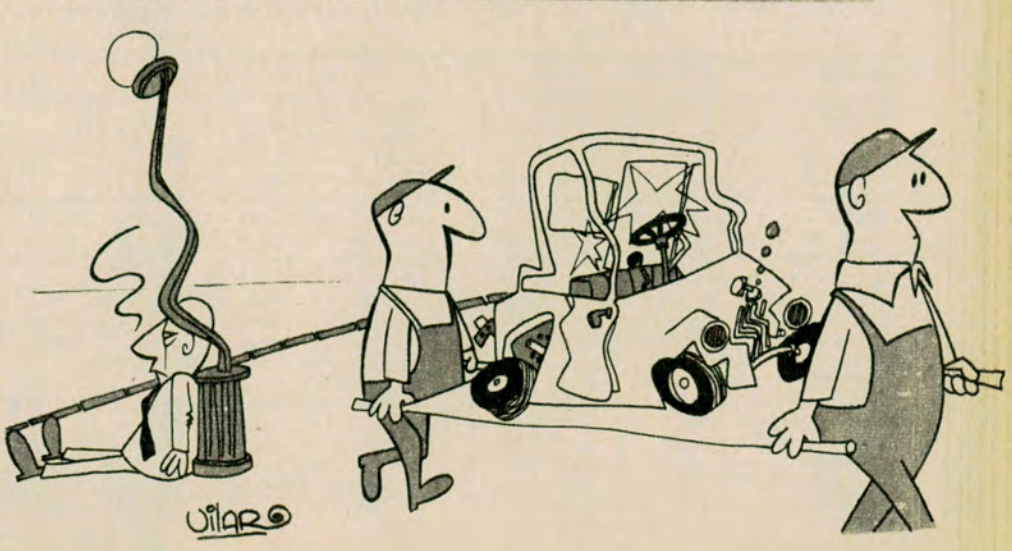
Dicha misión alcanzó éxito en la faz política ya que míster Taber consiguió remitir a la Junta importantes observaciones de valor en la guarda de la nacionalidad argentina que apuntaba. Sin embargo, no fue así la suerte corrida personalmente por míster Taber. No consiguió salir ya de Montevideo; fue apresado y materialmente hundido en horrible mazmorra durante cuatro meses, ignominiosa prisión de la que fue liberado, por extraña decisión del destino, el 25 de mayo de 1811.

De nuevo en Buenos Aires, aquel bloqueo se reinicia. Rivadavia en el gobierno, reconociendo los méritos de míster Tabert, le designa capitán de artillería, en mérito —reza el decreto— a sus distinguidos servicios y sacrificios, grado que aceptó Taber, y, como en otra oportunidad, con la condición de que fuera *"ad-honorem"*, pues entendía que era necesario proseguir su idea de aquella *"máquina submarina"*. Y la comienza con las pruebas a las que asistía el perito oficial don Pedro Pablo Torres quien informaba favorablemente. Por supuesto, los ensayos fueron secretos. Leemos en una nota de Taber: "requiero permiso para conducir la máquina por agua hasta la Ensenada de Barragán, encerrada en una caja tosca de pino, marcada con la letra T, a efectos de practicar en ese puerto solitario, ciertos ensayos secretos que acaso fuesen útiles en lo sucesivo a los intereses del país, debiendo volver por la misma vía, para que nadie pudiera impedírmelo ni tomar conocimiento de lo que se trataba" (Archivo Nacional).

Lamentablemente corrían horas de desasosiego en la naciente patria. El mayor silencio rodea a tales *"experiencias"*. La información queda trunca en este estado. Sólo consta —documentalmente— que el inventor, con su salud reagravada por el mal que le causara aquella citada prisión, debió buscar aire puro en el campo y fue a la estancia de otro compatriota, don Ricardo Hill, a diez leguas de Buenos Aires, donde dejó de existir el martes 8 de noviembre de 1813 a las 3 y 45 minutos, según reza la partida.

.....

Y bien. No hubo más información sobre la *"maquina"*. Pero nos queda el nombre, la lucha, el recuerdo y el ejemplo de aquel americano.



De aquí, de allá y de más allá

Por JUAN AVERIGUADOR
Para AUTOCLUB

LA CALLE AUSTRIA de la Capital Federal, en la cuadra comprendida entre Las Heras y Melo, cuenta con dos nutridas filas de coposos árboles que en ambas aceras dan oportuna sombra en los cálidos días de la estación estival y decoran con sus toques de verde la monotonía "municipal y espesa". Ahora bien, frente al número 2390, tres árboles, ennegrecidos y sin hojas, muestran sus enhiestos despojos, desprovistos totalmente de vida. Si usted, lector, al verlos muertos de pie gira sobre sus talones y mira lo que dice una gran chapa de mármol, ubicada en el edificio que corresponde a ese espacio, podrá leer esta inscripción: "Ministerio de Asistencia Social y Salud Pública Servicio Nacional de Telecobalterapia. Pabellón Familia Domingo Funes". Los vecinos de esa cuadra de la calle Austria sostienen que esos tres árboles murieron en poco menos de un mes, cuando en el mencionado edificio se instaló la bomba de cobalto utilizada para combatir en su período incipiente algunas enfermedades malignas. **JUAN AVERIGUADOR** quiso indagar algo más acerca de tan insólita comprobación y estas son sus conclusiones. Alguien, vinculado con el Servicio de Telecobalterapia, que no quiso dar su nombre, admitió como causa de la muerte de esos tres árboles, las irradiaciones de la bomba de cobalto, agregando que ese hecho no supone, sin embargo, ningún peligro físico para el vecindario. "Los árboles —agregó— tienen una altísima sensibilidad a la energía atómica, intensificada por su alto porcentaje de clorofila. Su muerte es lamentable, pero todo sea en homenaje a las vidas que salva la bomba de cobalto".

UN NUEVO COCHE BRITANICO, presentado en la Exposición Internacional Automovilística celebrada recientemente en Londres (ver foto Nº 1) combina las líneas más modernas con un rendimiento excepcional y ofrece capacidad para cuatro personas. Se trata del Bond Equipe G. T., que, fundado sobre el excelente chasis del Triumph Herald, tiene una carrocería de fibra de vidrio recubierta de acero y es accionado por un motor de carburadores gemelos y 1147 centímetros cúbicos de capacidad. A despecho de su velocidad máxima de 136 millas por hora, su bajo consumo de combustible lo torna particularmente indicado para el automovilista que busca un coche familiar fuera de lo común, pero básicamente práctico.



CON UNA SUPERFICIE CUBIERTA de dos mil metros cuadrados, en la que funcionan cinco aulas, laboratorios de física, química y electricidad, un amplio taller-escuela, bibliotecas, vestuarios, duchas, baños, patio, sala, sala de profesores y dependencias administrativas, se ha inaugurado en la vecina localidad bonaerense de Pacheco, la Escuela Técnica Henry Ford (ver foto Nº 2). Asisten a ella 48 alumnos en el primer curso y 36 en el segundo, con carácter de becarios; es decir, se los provee de uniformes de calle, de taller y de gimnasia; libros de texto; útiles de clase y de dibujo; herramientas y material de taller; almuerzo en los comedores del personal; transporte; el uso de los servicios médicos de la empresa, estando además asegurados contra accidentes. Cada año se irá sumando un nuevo curso hasta completar los seis que comprende la carrera, es decir, que a fines de 1969 egresará la primera promoción de técnicos de la especialidad mecánica. Al concluir el ciclo básico, cuya duración será de tres años, los estudiantes podrán optar por un año más de formación profesional —auxiliar técnico—, con lo que pasarán a la actividad como personal calificado, o bien podrán completar la carrera cursando el ciclo técnico, también de tres años. Es, como se ve, una iniciativa privada merecedora de caluroso elogio.

EN NUMEROSAS LOCALIDADES DE Italia, los hoteles y pensiones acaban de adoptar el sistema que consiste en aplicar tarifas máximas "todo incluido". Entre las primeras que pusieron en vigor la medida se halla Turín. La iniciativa ha sido promovida por el Ministerio de Turismo y Espectáculos de aquel país, y significará una apreciable facilidad para el turista que llega a Italia. Con el nuevo sistema, las tarifas para este año, dadas a conocer por las entidades turísticas de algunas provincias italianas, incluyen, además del costo de la habitación, el porcentaje de servicio, los suplementos para el suministro de calefacción o refrigeración y los impuestos. De esta manera, el cliente podrá conocer de antemano cuánto tendrá que abonar por su estada en el hotel.

EN LA LOCALIDAD DE Ariel, partido Azul, se ha inaugurado, con asistencia de altas autoridades y la unánime adhesión del pueblo, una moderna escuela rural cuyo costo, en el que no se incluye el trabajo personal de muchos profesionales y obreros voluntarios, pasa de tres millones de pesos, los que han sido aportados desinteresadamente por el Colegio de Escribanos de la Provincia de Buenos Aires, que prosigue así su plan de levantar en distintos lugares de ese Estado, establecimientos educacionales de enseñanza primaria. La de Azul es la tercera escuela donada por los notarios bonaerenses, y ya se hallan otras tres en vías de ejecución, las que, como aquéllas, responden a perentorias necesidades de vecindarios rurales, con densa población en edad escolar que se halla ubicada a mucha distancia de esos establecimientos. En todos estos edificios, que se entregan a la Dirección de Escuelas y son cuidados por los mismos padres de los alumnos, se han incluido habitaciones confortables para la maestra que dicta clase, a fin de que de esa manera, se radique en su lugar de actuación. Esta iniciativa, como la de la Ford, que comentamos más arriba, demuestra que el sentido de solidaridad social y de desinterés no está olvidado, por fortuna, entre los argentinos.



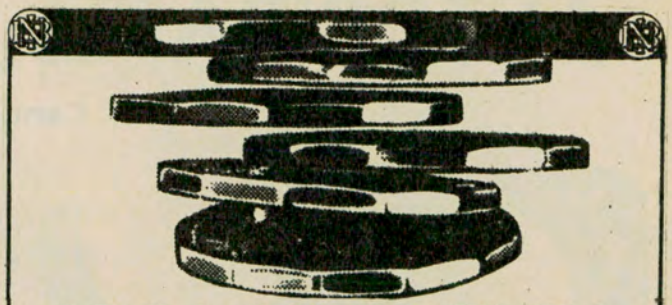
BELLAS MONTAÑAS, SOLEADAS PLAYAS, coloridas fiestas, recuerdos históricos y precios bajos, unidos a la cordialidad de su pueblo, han convertido a Yugoslavia en un centro de gran atracción turística. Sus ciudades guardan recuerdos históricos y artísticos de la época medieval y el viajero podrá apreciar impresionantes castillos y monumentos. Aún existen pueblos que fueron fundados antes de la Era Cristiana. Belgrado, capital de la república, posee hermosos paseos y parques, un Museo Nacional del mayor interés y el famoso Parque del Fuerte Prehistórico de Kalemegdan. Otras ciudades dignas de ser conocidas son Zagreb, Liubliana, Sarajevo, de dramática recordación, Skopie y Titograd. De todo esto, nos enteramos personalmente al ver una película que sobre Yugoslavia se proyectó en un hotel céntrico, con asistencia del embajador Pavel Bojk, quien brindó, por último, en obsequio de los invitados, con una copa de slivovitz, la bebida nacional de su país, circunstancia ésta que también puede ser un real motivo de interés turístico.

EL SAFARI RALLY, QUE acaba de finalizar en el Este africano, ha sido el más difícil y penoso jamás realizado. De los 85 coches que partieron de Nairobi para cumplir la primera etapa del itinerario, solamente 42 regresaron al punto de partida dos días más tarde, luego de cubrir unos 2.000 kilómetros en condiciones francamente desfavorables. La segunda etapa, en el Sud, hacia Dar-es Salaam fue, aún más peligrosa. Solamente 17 coches pasaron la línea de llegada. Entre estos, los cinco Citröen participantes dieron una magnífica demostración de conjunto. Dos jóvenes francesas, Lucette Pointet y François Houillon, se adjudicaron la Copa para damas (ver foto Nº 3) demostrando una gran capacidad en la conducción de su DS 19, al llevar a buen término una hazaña en la que esta vez fracasaron volantes tan experimentados como el sueco Erik Carlsson o el alemán Eugen Bohringer.

EL DIA 3 DE abril último señala una fecha inolvidable para los amigos de la pesca deportiva en la zona de Bariloche. Satisfacción y alegría produce a los pescadores cuando se cobran truchas de 4, 5 y hasta 6 kilos de peso. Imagínese el lector lo que sucedió en el nacimiento del río Correntoso el día mencionado, a las 9 de la mañana, cuando el señor Luis Peyrano, de la Asociación de Pesca y Caza Nahuel Huapí, pescó una trucha marrón de ¡Once kilos quinientos gramos! La trucha marrón es una especie propia de los ríos y lagos de aguas cristalinas. Se la llama también "trucha europea", y es original de Eurasia. Fue introducida al país en 1906 y sembrada en el lago Nahuel Huapí en 1930. El extraordinario trofeo se halla actualmente en poder de la Asociación de Pesca y Caza Nahuel Huapí, entidad que ha resuelto arbitrar los medios para su conservación definitiva, al mismo tiempo que hace los trámites necesarios ante la Federación Argentina de Pesca para obtener su registro oficial en el orden nacional e internacional.

POR INFORMACIONES PROCEDENTES DE Alemania occidental, nos acabamos de enterar que el premio Miguel de Unamuno, creado por la fundación Pedro de Mendoza de Buenos Aires, ha sido concedido a Friedrich Schürr, catedrático jubilado de Filología Románica en la Universidad de Friburgo, por su ensayo "El amor, problema existencial en la obra de Unamuno". ●





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.

POLUX

Medias y Soquetes

RONCEY

PARA HOMBRES Y NIÑOS

- **Distinguidos**
- **Durables**
- **Garantizados**

• FABRICADOS EN PUERTO MADRYN CON HILADOS Helanca



AUTORIDADES DEL AUTOMOVIL

Comisión directiva



Dr. Horacio C. Rivarola
Vicepresidente 1º



Dr. César C. Carman
Presidente



Ing. Mario L. Negri
Vicepresidente 2º



Dr. Walter A. Saborido
Secretario



Dr. Plácido Seara
Prosecretario



Sr. Federico Lajud
Tesorero



Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli
Protesorero

Vocales titulares



Sr. Héctor Aizpiri



Esc. Enrique F. Ghezzi



Dr. Fernando González Canicova



Sr. Enrique González Vidal



Dr. Roberto N. Lobos

Dr. Angel Maccarrone



Dr. Manuel Pérez Taboada



Sr. Ovidio Horacio Salgueiro



Dr. Emilio Luis Villarroel



Esc. Roberto V. Vitale



CLUB ARGENTINO

Vocales suplentes



Sr. Alfonso Castellanos Esquiú



Ing. Emilio E. J. Ferro



Sr. Alejandro G. G. Giono Giardino



Dr. Horacio Alberto Hueyo



Sr. Rafael Levy



Ing. Abel M. Lisarrague



Dr. Eduardo A. Ortiz



Vicecomodoro (R) Gustavo J. Tornquist

Comision fiscalizadora de cuentas



Sr. Marcos Victorica
Presidente



Sr. Eduardo del Piano
Vicepresidente



Dr. Luis F. Orcoyen
Secretario

Vocales titulares • Vocales suplentes



Dr Adolfo M. Díaz



Dr. Adalberto Reynal O'Connor



Sr. Jorge Alvarez Trongé



Sr. Pedro Guglielmino



Sr. Oscar San Miguel

Asamblea de delegados

Sr. Guillermo O. Mirás
Secretario



Dr. Ricardo E. Aráoz
Presidente



Tribunal de honor



Dr. José Canasi
Presidente



Dr. Enrique José Ramón Sojo
Secretario

Vocales



Dr. Ricardo A. Bassi



Dr. Roberto López Novillo



Sr. Manuel Rawson Paz



Dr. Manuel Rodríguez Ocampo



Sr. Domingo M. Armendáriz
Gerente General del Automóvil Club Argentino

Titulares

Dr. Ernesto J. Aberg Cobo; Gral de Brigada Gualterio E. Ahrens; Ing. Darío H. Anasagasti; Dr. Mariano A. de Apellániz; Dr. Ricardo E. Aráoz; Sr. Nicanor J. Arévalo; Sr. Loris Argento; Dr. Eduardo Astarloa; Dr. Mariano Manuel Balverde; Esc. Héctor Barbosa Sarmiento; Sr. Juan Antonio Baudrix; Dr. Juan José Beretervide; Sr. Antonio Bernárdez; Sr. León C. Billet; Dr. Luis L. Boffi; Sr. Asdrúbal Bosio Blosi; Ing. Enrique Brané; Ing. Mauricio Braun Menéndez; Sr. Arturo C. A. Buxton; Sr. Rafael Cabal; Dr. Carlos Alberto Camuyrano; Sr. José Manuel Canale; Ing. Luis de Carli; Dr. Emilio Carreira; Sr. Lucilo del Castillo; Arq. Miguel Angel Cesari; Dr. Enrique Cifuentes; Sr. Victorio Coppoli; Dr. César G. Coronel; Dr. José María Costoyas; Sr. Alberto De Ridder; Sr. Jorge A. Defferrari; Sr. Alberto D. Dodero; Dr. Luis Esparbe; Sr. Juan M. Fernández Saralegui; Dr. Héctor M. Freyre; Dr. Horacio Frías Pasman; Sr. Juan Antonio Gaudino; Sr. Rafael Gaudio; Sra. Sara Pradere de Gayán; Dr. Adolfo E. Gómez; Esc. Pedro L. González Victorica; Dr. Marcelo Gowland Acosta; Sr. Virgilio D. Gregorini; Dr. José Grinstein; Sr. Saúl Hermida Márquez; Dr. Alejandro von der Heyde; Dr Alfonso Hourcade; Sr. Antonio F. Isolabella; Esc. Gerardo Iturbe; Sr. Jorge Lastiri Ruiz; Sr Justo A. López Carballido; Sr. Curt Gustavo Lowe; Dr. Guillermo R. Lowe; Dr. Luis Norberto Magnanini; Sr. Juan Daniel Malcolm; Sr. Francisco Marino; Sr. Felipe Marvaso; Esc. Juan María Mathet; Sr. Luis J. R. Méndez Calzada; Ing. Luis Mariano R. Michi; Sr. Guillermo O. Mirás; Sr. José María de Monasterio; Dr. Juan Carlos Morchon; Dr Jorge M. F. Murga; Sr. Angel Mussi; Ing. Bartolomé Naón; Sr José A. Nazar Anchorena; Sr. Jaime Nudelman; Ing. Mariano C. Otamendi; Sr. Norberto S. Paoletti; Sr. Secundino Parada; Arq. Raúl G. Pasman; Sra. Elsa Shaw de Pearson; Ing. Ricardo M. Pearson; Sr. Ernesto Peña; Sr. José María Peña (h.); Sr. Antonio Pereyra Iraola; Dr. Salvador Perrota; Sra. Annette M. G. Peters; Dr. Juan Carlos Pinasco; Arq. Mario Juan José Podestá; Ing. Eduardo Pous Peña; Dr. Carlos Alberto Rancati; Ing. Enrique Resnicovsky; Sr. Carlos A. J. Restelli; Sr. Teodoro A. L. Rigamonti Rappi; Sr. Raúl Riganti; Esc. Horacio E. Ringuelet; Dr. Rogelio J. Rivero; Dr. Héctor F. Rodríguez Bidegain; Dr. Luis Rodríguez Yrigoyen; Dr. Abel M. Sánchez Díaz; Dr. Juan M. Sanguinetti; Sra. María Celia A. de Schlieper; Sr. Augusto H. Sturla; Sr. Alfredo N. Tollo; Arq. Federico A. Ugarte; Ing. Justo J. de Urquiza Anchorena; Dr. Enrique A. Vidal Molina; Dr. Luis María Zambrano; Sr. Víctor Guillermo Zemborain

Suplentes

Sr. Adolfo Albisú; Dr. René Baron; Dr. Alberto Bigatti; Ing. Enrique Brand; Sr. Fabio F. Capra; Sr. Ricardo Casal; Dr. Indalecio Carmona Ríos; Sr. Jorge Crotto Posse; Sr. José Cullare Pi; Dr. Enrique A. Dacharry; Sr. Antonio M. Delfino; Sr. Carlos María Denna; Dr. Héctor G. Doblas; Sr. Alberto J. Durand; Sr. Nojem Epelholc; Dr. Gualberto A. Ferrari; Sr. Hernán Hugo Frega; Sr. Oscar A. Gálvez; Esc. Hipólito García Segret; Sr. Simón Grau; Sr. Germán N. Guglielmetti; Arq. Antón Gutiérrez y Urquijo; Sr. Juan Knudsen; Dr. José A. Lazcano; Sr. Salvador López Mansilla; Sr. Rodolfo Maglia; Sr. Alfredo Esteban Moler; Esc. Francisco J. Oliver; Sr. Ricardo Pedreira; Sr. Julián Pérez Martín; Sr. Carlos Pablo Piatti; Dr. Jorge B. Prats; Sr. Abel Oscar Romegialli; Dr. Enrique B. Sabena; Sr. Félix E. Sarlangue Verdeau; Sr. Federico E. Senz; Ing. Rafael Sierra; Sr. Juan Alfredo Sixto; Sr. Eduardo Smith Molina; Ing. Boris Sternberg; Dr. Juan Pedro Torroba; Sr. Rinaldo Néstor Zozaya.

ARTES Y LETRAS

PREMIOS Y RECOMPENSAS PARA PERIODISTAS Y ARTISTAS

El premio italiano "Rustichello da Pisa" ha sido otorgado, para la prensa extranjera, a la periodista francesa Dominique Durable, de la revista "Signes des Temps" de París.

El premio, de un valor de ochenta libras esterlinas oro, se entregó a la laureada en París.

Pierrette Mari, compositora y musicóloga, ha recibido el premio de la Unión Parisiense de Artes, por su obra "Berceuse et Instant". El segundo premio ha sido otorgado a los compositores Georges Guinet y Paul Corbet.

En el concurso Gabriel Fauré organizado en la Escuela Normal de Música por los amigos de Mozart y de los maestros clásicos, Philippe Davent, de 18 años, ha ganado el primer premio. Bernard Fauchet, de 23 años, y Jean-Rodolphe Kars, de 18 años, han obtenido cada uno un segundo premio.

El premio Champlain, de un valor de 500 dólares, que recompensa obras publicadas en francés en América del Norte, ha sido otorgado por el Consejo de la Vida Francesa en América al profesor Jean-Louis Allard, de la Universidad de Ottawa, por su libro "El Matematismo de Descartes".

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.

SE OTORGA UNA MEJORA EN LAS CONDICIONES DEL SEGURO DE VIDA PARA SOCIOS DEL A. C. A.

La Caja Nacional de Ahorro Postal comunicó al A.C.A. una modificación del Art. 15 de la Póliza 14.295 (Seguros de Vida para Asociados), referido al reconocimiento de indemnizaciones adicionales sin afectación del capital asegurado, sobre las consecuencias de accidentes que determinen el fallecimiento del asociado o situaciones de invalidez total o parcial.

La citada modificación establece una ampliación de cobertura en el riesgo concerniente a mutilaciones que afecten al aparato locomotor, extendiéndolas al concepto de pérdida funcional. Por ello, constituye una mejora en las condiciones del servicio de seguro, que no tiene ninguna gravitación en el costo del mismo.

VISITAS DE BECARIOS AL A. C. A.

Los becarios de la Fundación de Y. P. F. "General Mosconi", realizaron una visita a la sede central del Automóvil Club Argentino, oportunidad en que fueron interiorizados de las diversas actividades de la Entidad. Los visitantes fueron agasajados con un vino de honor.





...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!

VISIONES DE ESPAÑA

GIBRALTAR

EL Rey Católico —dice en una de las cláusulas del Tratado de Utrecht—, *por sí y por sus herederos y sucesores, cede por este Tratado a la corona de la Gran Bretaña la plena y entera propiedad de la ciudad y Castillo de Gibraltar*, etc..."

Así ha sido, efectivamente, y continuará siendo, nadie sabe hasta cuándo. Lo acordado por los hombres en aquella ocasión parece haberse convertido en accidente geográfico; en el peñón de Gibraltar el Tratado de Utrech se hizo hierro, basalto y granito.

Gibraltar —la antigua Calpe de los fenicios— es un enorme bloque tajado en diversas partes por la naturaleza casi verticalmente y cuyo pico más alto se levanta a cuatrocientos metros sobre el nivel del mar. Visto desde Algeciras y frunciendo ligeramente los párpados para mejor reunir los detalles y circunstancias del panorama, el peñón ofrece de norte a sur una doble corcova, como los dromedarios, de la que la meridional se denomina Altura de Europa, y la norteña el Macho; especie de calvero amarillo destacado sobre la gran sombra oscura de la minúscula península. Aunque está terminantemente prohibido a los turistas visitar las baterías, salta a los ojos el extraordinario poder militar acumulado allí por el previsor espíritu inglés. En las cuatro laderas lapidarias del monte y ocultas entre la maraña de los jarales y de los brezos, las baterías fueron dispuestas, como en los buques de guerra, unas encima de otras, por estratos, desde el plano más inferior e inmediato al mar hasta las cumbres.

Así, el disparo simultáneo de tantos cañones arrojaría contra todos los puntos del horizonte una ola irremisible de plomo, y daría la sensación de que la fortaleza entera ardía y saltaba en pedazos.

La estrella roja

Hay también, para el caso de tener que resistir las contingencias de un bloqueo, una cisterna de fabulosa capacidad y ascensores que permiten el rápido acceso a los montes; vías férreas secretas destinadas al transporte de municiones; caminos subterráneos, absolutamente desconocidos, que se relacionan unos con otros, como venas, ponen en comunicación los lugares más extremos del peñón y mantienen en su interior lo que pudiéramos llamar una "vida subcutánea", y otras muchas sorprendentes estrategias y recursos.

La estrella de Gibraltar es roja; su historia, exclusivamente guerrera. Su suelo estéril, de no servir de pretexto para que los hombres se maten, de nada sirve. Tener Gibraltar es como tener un revólver.

Conquistada por los agarenos, cambió su nombre primitivo por el de Chebal-Tarik, o "monte de Tarik". Luego se llamó Gibraltar, corrupción de Gabltar o Gebaltor, que significa en árabe "monte cortado" o "monte alto". A principios del siglo XIV, la temible fortaleza se rindió a Castilla. Años después fue recobrada por los muslimes, quienes pasaron a cuchillo al alcaide don Vasco Pérez de Neira y al puñado de ballesteros, mal armados y hambrientos, que la defendían. Alfonso XI le puso cerco y falleció de la peste, sin poder tomarla. Un conde de Niebla la sitió más tarde y también recibió bajo sus muros gloriosa muerte. Al cabo, don Alfonso de Arcos la ganó por asalto con sólo ochenta jinetes y doscientos infantes, auxiliados por algunas tropas del duque de Medinasidonia, y los monarcas Católicos la declararon patrimonio real. Los piratas turcos y argelinos la saquearon diferentes veces. Finalmente, a principios del siglo XVIII, durante la llamada *"guerra de sucesión"*, fue bombardeada por la escuadra anglo-holandesa, y el príncipe de Darmstadt, que mandaba la flota, clavó en ella el pabellón británico.

"Un espía alemán..."

Llegamos a Gibraltar en el vaporcito que sale de Algeciras a las siete de la mañana; media hora o poco más invierte en cruzar la bahía. El acceso a la plaza —especialmente desde que empezó la guerra de 1914— ofrece dificultades: el viajero deberá exhibir sus documentos de identidad, y si éstos no inspiran confianza cumplida, un policeman, alto, hercúleo y correcto, lo seguirá a todas partes a distancia, pero sin perderlo de vista.

Casi todo el pasaje lo componen vecinos de Algeciras que tienen en Gibraltar asuntos comerciales; turistas hay muy pocos. Al llegar a la puertecilla donde la policía aguarda, el convoy se detiene y comienza la exhibición de cédulas, pasaportes, carnets, etc.... Uno a uno los viajeros van pasando. Delante de mí camina un muchachón, ancho, rubio, de ojos azules y occipital cuadrado. Representa dieciocho años, diecinueve... La mirada zahorí, mirada fría, de los inspectores, se clava en él con tal fuerza que el mozo cambia de color; sus blancas mejillas parecen dos manzanas maduras.

—*¿De qué nacionalidad?* —le preguntan.

—*Inglés* —responde.

Exhibe un pasaporte. El empleado coge el papel, y sus ojos, de una expresión huída y sin cuartel, van del documento a su dueño y viceversa, con agresiva tenacidad.

—*No puede usted pasar* —le dice—. *Este pasaporte no sirve; por el momento queda usted arrestado.*

El tagarote baja la cabeza. Ha vuelto a cambiar de color; ahora su rostro es de cera. ¡Demasiado joven, el pobre, demasiado inexperto, para meterse en aventuras tales...! La gente le mira curiosa y cuchichea:

—*¡Es un espía alemán...!*

El incidente no es nuevo: son muchos los alemanes espías que, tratando de penetrar en Gibraltar, quedaron detenidos.

Hemos recibido, al entrar, un ticket firmado por el jefe de policía que dice: "Autorización para permanecer hasta el primer cañonazo de la tarde". Este cañonazo, que dispara la batería de San Jorge, a las seis, retumba en la amplitud de la bahía algecireña como un gruñido de malhumor y señala el instante en que la ciudad, cerrando sus puertas, recobrará todo su formidable imperio militar.

Cruzamos la Plaza de Cuarteles y nos hallamos en la calle Real, raquis o eje máximo de la población. Los bazares turcos y judíos, los almacenes indios, donde se venden objetos de marfil y sedas ardorosas del Oriente, los comercios tunecinos, dan al cuadro una extraordinaria expresión de cosmopolitismo. A la puerta de las tiendas hay marroquíes ventrudos, envueltos en teatrales albornoces blancos; hay hebreos de perfil pálido y astuto; hay asiáticos de tez cobriza y dentaduras magníficas; hay colosos noruegos, rosados como el nácar, que transpiran sencillez, castidad y salud...

La vida y la muerte

Recorremos la vía Irish Town, la Plaza Comercial o del Baratillo, y nos asomamos al cementerio de los mártires de Trafalgar. Acostumbrados al tradicional

Por EDUARDO ZAMACOIS *Para AUTOCLUB*

hace 50 años



Pocos años después de los hechos que nuestro colaborador D. Eduardo Zamacois refiere en esta crónica, de romantica evocación, fue obtenida la presente fotografía. El 21 de enero de 1923, un destacado grupo de hombres de letras de la intelectualidad española, con elegante y fino sentido de la oportunidad y del buen humor, agasajaron con un banquete en un vagón de ferrocarril a D. Eduardo Zamacois, quien acababa de obtener un éxito, tanto de venta como de crítica, con su nuevo libro titulado, precisamente, "Memorias de un vagón de ferrocarril". Entre las personas que figuran en esta fotografía memorable aparecen la periodista Teresa Escoriaga, redactora de "La Libertad", de Madrid"; José Franco Rodríguez, director del "Heraldo de Madrid"; el marqués Antonio de Hoyos y Vinent; Dionisio Pérez, periodista que se había destacado por sus críticas implacables a la Enciclopedia Espasa, y al que la empresa que la editaba terminó por contratar; el poeta Antonio Casero, Luis de Oteiza, Ricardo León, y a la derecha, en última fila, con su aludo sombrero, José María Carretero, "El Caballero Audaz".

abandono de las ciudades españolas y a la infecunda pereza de nuestras costumbres, mis ojos no se cansan de admirar la limpieza de las calles gibraltareñas, ni la esmerada crianza y buen orden que en todo resplandece. Diríase que Gibraltar se halla muy lejos de España, lo que demuestra que no debemos tener la comodidad de hacer al sol responsable principal de nuestra negligencia, y cómo la civilización se impone a los climas y es más fuerte que ellos...

Gibraltar tiene juegos de pelota y de tenis, un buen hipódromo, campos de instrucción militar, cuarteles, almacenes, hospitales, quintas lindísimas de recreo y astilleros magníficos. A vista de pájaro —porque ya hemos avanzado mucho y siempre cuesta arriba— columbramos la apacible ensenada de Santa Rosa, y más allá las caletas de los Remedios y de Landero. Marchamos con la esperanza de llegar temprano a Punta Europa, donde hay buen número de soldados alemanes prisioneros. Pero nuestra ilusión tropieza y se rompe contra un centinela, que nos cierra el camino. Está prohibido seguir adelante, y a las palabras del centinela no hemos opuesto ninguna objeción; nadie sabe la sequedad, el desjugamiento inhumano de una consigna dada en inglés.

Detalle interesante:

La semana anterior, a un soldado alemán que intentó evadirse, un centinela lo mató de un tiro. En el cortejo que acompañó al cadáver formaron todos sus compañeros y dos compañías de infantería inglesa. Ahora ese pobre anónimo, que peleó quizás sin saber fijamente por qué, descansa delante del mar, bajo una cruz, y la tierra que él creyó enemiga le recibió piadosamente como un hijo. Los hombres que hace poco disparaban contra él, luego se descubrieron ante su tumba.

—"*Es que todos* —dice el vulgo— *somos hermanos en la Muerte*".

Sin considerar que a esta afirmación, rigurosamente exacta, podría oponerse esta pregunta:

—"*¿Es que no somos también iguales y hermanos ante la Vida...?*"

Una tarde, paseando en lancha por las inmediaciones de la península Verde, el botero ha tenido para Gibraltar una mirada de odio; un odio irrazonado, transmitido de padres a hijos desde hace dos siglos.

—*Si nosotros quisiéramos* —murmura—, *"eso" volvería a ser nuestro.*

Se escupe las manos, y con la ira que repentinamente se ha encendido en él, boga más fuerte. Le pregunto:

—*¿Y para qué quiere usted que "eso" vuelva a nosotros?*

—*¿No es usted español?* —exclama.

—*Sí* —respondo—, *soy español; pero al mismo tiempo soy un poco inglés, francés, italiano, argentino; porque "soy hombre", en fin, y el hombre debe considerarse ciudadano de todos los países y amarlos a la vez por igual. ¿Cree usted que el peñón de Gibraltar vale una sola vida...?*

Cuando el príncipe de Darmstadt ganó Gibraltar, defendían la plaza sesenta soldados y seis artilleros, al mando de don Diego de Salinas. A la intimación

(Continúa en la pág. 175)

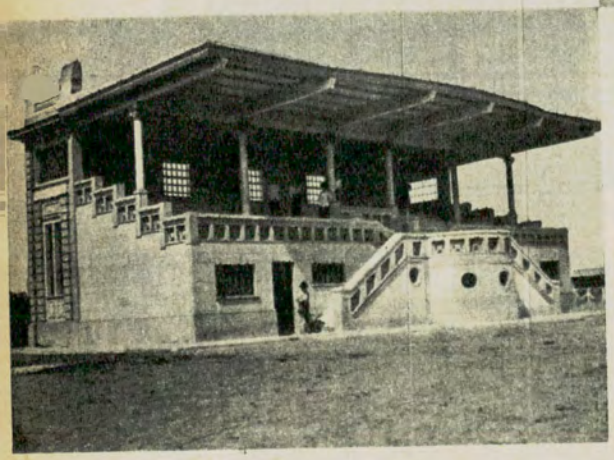
AUTOCLUB, órgano oficial del Automóvil Club Argentino que refleja las actividades de esta Institución en todos los campos en que se proyecta, es esencialmente una revista que, cuidando su instrumentación periodística y su jerarquía literaria, dedica sus enfoques a las realidades, problemas y perspectivas del turismo y del automovilismo, como deporte y como industria, en la República Argentina, vinculándolos, como es lógico, con los del mundo exterior.

No obstante esa finalidad específica y primordial, atendiendo a las aficiones o a la curiosidad de la enorme nómina de asociados que prestigian al Automóvil Club Argentino y que, obviamente, son lectores de AUTOCLUB, hemos pensado que, por lo menos de tanto en tanto, sería útil traer a estas páginas otros temas que también atañen a la fenomenología social argentina. Nos referimos a las actividades deportivas distintas al automovilismo, que han adquirido una expansión y una importancia que las convirtió en una singularísima expresión de la civilización contemporánea.

Nos proponemos, en consecuencia, publicar con cierta regularidad una serie de artículos, debidos a plumas especializadas sobre las manifestaciones de los deportes en la Argentina, que tanto apasionan a nuestro pueblo. En este número de AUTOCLUB la iniciamos con una nota dedicada al deporte hípico y la cría de los "pur sang" de carrera, enfocada a través de una somera recordación del origen y el desarrollo de los hipódromos en nuestro país. (N. de la D.)



Vista parcial de las instalaciones actuales del Hipódromo de San Isidro que figura en primera línea entre los mejores del mundo.



Aspecto que ofrecía la tribuna de socios del Hipódromo de Tandil en la época en que era propiedad de "The Azul and Tandil Race Horse".

Desde 1826 hay carreras de caballos e Buenos Aires

El primer hipódromo funcionó en las lomas de San Isidro

Por JORGE R. CERMESONI

Para AUTOCLUB

BAJO la influencia del medio en el que se desenvolvieron los primeros habitantes de nuestro largo y anchuroso suelo, donde la pampa alterna con montañas y ríos, se plasmó el plantel que posibilitó la proliferación y el desarrollo del ganado caballar.

Los comienzos de nuestra industria ganadera fueron muy pobres, por cuanto los distintos órdenes de animales estaban representados por especies de inferior calidad, sobre todo entre los equinos.

Los primeros planteles traídos por los conquistadores y colonizadores desde España, que posteriormente se reprodujeron en nuestras pampas en una convivencia salvaje, dieron origen al caballo criollo, de sangre y estampa pobres y de escasa acción y energía.

Fue necesario fortalecer esa raza equina enclenque e insuflarle nueva sangre, para que, al amparo de procedimientos científicos de selección y reproducción, alcanzara el nivel de eficacia y rendimiento necesarios para su útil empleo como medio vial y de mejoramiento de la raza.

Y ese fue el comienzo de una fuente de riqueza natural que, con la ayuda de la inteligente labor de nuestros primitivos cabañeros, puso el jalón inicial de lo que en la actualidad es la cría del *"pur sang"*. Esta incipiente industria de la cría del *"pur sang"* evolucionó y nos ha ubicado en el presente como el segundo país productor, después de los Estados Unidos, y como la segunda nación exportadora de equinos de esta clase, después de Inglaterra, índices suficientemente elocuentes como para medir la importancia alcanzada en nuestro medio por la cría de caballos de raza. El



éxito de esa producción lo consignan, casi a diario, los periódicos extranjeros que publican los triunfos que conquistan en los principales centros hípicos del mundo, nuestros caballos exportados.

Las primeras carreras de caballos

Los criollos y algunos entusiastas ingleses, propulsores e iniciadores de las cruzas caballares, a las que eran tan proclives por su entusiasmo secular, implantaron, al radicarse en nuestro país, los primeros establecimientos de cría importando ejemplares ingleses que formaron las familias-tipo y engendraron un conjunto de animales de gran renombre. De esta manera, se dio el paso inicial para la instalación de hipódromos, donde lucieron esos ejemplares de brillo y calidad.

La primera carrera organizada por los ingleses

El 6 de noviembre de 1826 se realiza la primera carrera que organizaron los residentes ingleses, en esta ciudad. A un arquitecto escocés, de apellido Reid, que vivía en su quinta ubicada en la parte Sur de la ciudad de Buenos Aires, cercana a la Iglesia de San Telmo, le debemos la tramitación de las primeras pruebas hípicas.

Un periódico editado en inglés, *"The British Packet and Argentine News"*, consigna en su primer número la primera crónica turfística de la reunión que se realizó en aquella fecha, en una pista demarcada en Barracas. En la prueba se inscribieron nueve ejemplares, y la disputaron seis. Venció el caballo Shamrock, cuyo propietario era el señor Whitfield.

El entusiasmo por esta nueva actividad reunía en la casa del escocés Reid —al amparo de su amplia y generosa amistad— a un grupo calificado de connacionales y nativos, como el acreditado botánico Bompland, los hermanos Robertson, Juan Miller, el doctor Collin Campbell, el almirante Guillermo Brown, el cónsul Parish, Santiago Wilde, Roberto Billinghurst, Santiago Bevans, Daniel Mackinlay, T. Eastman, Antonio Lynch, el capitán Craig, y muchos otros aficionados. En esa hospitalaria casa también se engendró el interés por la práctica de otros deportes y juegos, como el croquet, el cricket, la cacería y las carreras pedestres.

El primer hipódromo de Buenos Aires

El entusiasmo creciente de los ingleses propulsores de las carreras de caballos, halló su camino al fundarse la *"Foreign Amateur Racing*

ALTO RENDIMIENTO



SKF

Los rodamientos SKF por su materia prima seleccionada y por su proceso de elaboración técnicamente estudiado con máquinas y métodos modernos, garantizan una alta calidad de terminación, en su material y medidas, lo cual es causa de su gran capacidad de carga y duración. Donde sea que se utilicen los rodamientos SKF, tanto en los más diversos tipos de maquinarias como en algunos instrumentos indispensables para nuestra vida diario, se comprueban invariablemente su óptima calidad y su ALTO RENDIMIENTO.







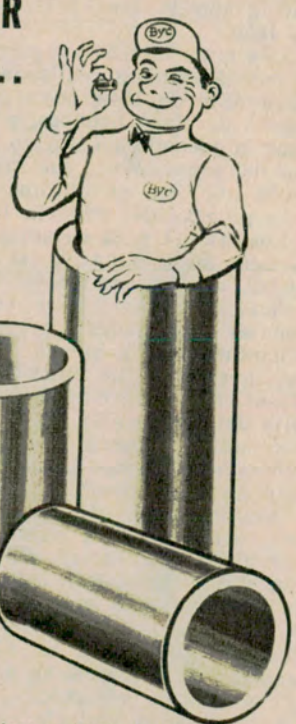


COMPAÑIA SKF ARGENTINA
S. A. Comercial e Industrial
PERU 545 - BUENOS AIRES - VIAMONTE 1450
T. E. 33-3061 T. E. 40-3417/19-3649
MENDOZA: San Luis 53 CORDOBA: Avenida Gral. Paz 369
TUCUMAN: Salta 127 ROSARIO: Corrientes 380

HAY QUE ENTRAR POR EL BUJE...

Byc M.R.

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



Tribuna oficial, casilla de los jueces y parte del comisariato del Hipódromo de Azul, inaugurado el 1º de enero de 1870 en la estancia "Buena Suerte".

Society", entidad que reunió a un conjunto de aficionados ingleses y nativos, quienes alentados por la bondadosa donación de uno de sus pares —don Diego White—, pudo concretar, sobre terrenos cedidos por éste en una amplia extensión de su propiedad —situada en las Lomas de San Isidro—, el área suficiente para instalar el primer hipódromo en esa zona, tan importante actualmente. Cabe señalar que se adoptó para la organización de esas pruebas hípicas de la naciente entidad, el reglamento que regía en Newmarket, cuya publicación vio la luz el 1º de marzo de 1850.

Este circo hípico inauguró su pista con la reunión realizada el 8 de noviembre de 1849, cuyo programa constó de cinco pruebas, y al finalizar la jornada un núcleo de amigos del señor White fue invitado al baile que, en su quinta, organizó este pionero del deporte hípico.

Los días 11 y 12 de abril inauguráronse las tribunas, y en esas jornadas las carreras tuvieron un significado especial, pues concurrieron las autoridades a presenciarlas. Miembros del gobierno de entonces, que era el de Juan Manuel de Rosas, fueron acompañados por la hija del gobernador, Manuelita Rosas, quien irrumpió en la pista montada en brioso corcel, y acompañada por numerosas amazonas.

Era creciente el entusiasmo por las carreras, y las autoridades de ese hipódromo hicieron que el señor Juan Rusiñol, con el afán de brindar mayores comodidades a los aficionados, importara dos ómnibus, que sustituyeron a las viejas diligencias. Esto ocurría en el año 1852 y los nuevos vehículos partían de la Plaza de la Victoria hacia el hipódromo.

El general J. J. de Urquiza en el hipódromo

A poco de comenzada la reunión del 22 de abril de 1852, el general Justo José de Urquiza, acompañado por el general Virasoro, visitó el circo de carreras, en el que penetró en un lujoso coche impulsado por cuatro caballos blancos y recibió el cálido y entusiasta aplauso del público, que quiso de esa manera demostrar su admiración por quien los había liberado de la tiranía.

Otros hipódromos

La afición hípica crecía con ritmo acelerado. El 24 de abril de 1857 se inauguraba en Belgrano un hipódromo, delimitado por las que hoy son las calles Olazábal, Pampa, Crámer y Melián. Las autoridades provinciales prestaron apoyo al segundo hipódromo de la República, instalado en poco menos de un año. Siguieron luego fundándose muchos centros hípicos, como el de la Navarro Amateur Racing Society, en 1865, debido a la colectividad irlandesa; en el mismo año, la Sociedad Ferias y Carreras de Morón; el Santa Fe Racing Club, en 1866; los de Carmen de Areco y Ranchos, en el mismo año; el de Ferrari, en 1867, así como también el del Gualeguaychú English Race Club, en 1868. Las pruebas realizadas en Cañada de Gómez, el 8 de septiembre de aquel año, alcanzaron gran repercusión entre los aficionados ingleses de Córdoba y Santa Fe. En otras localidades, como Azul, se inició esta afición oficialmente con la organización de The Azul and Tandil Race Horse, el 1º de enero de 1870, en la estancia Buena Suerte, propiedad de los señores Prince y Wilson. El 20 de septiembre de 1870, en Mercedes, se corrían carreras al estilo inglés, y en Quilmes se tenía conocimiento de que, con motivo de la epidemia de fiebre amarilla, se efectuaron carreras durante los días 25 y 26 de mayo de 1871 destinadas a fines benéficos, es decir, para paliar las consecuencias de esa terrible epidemia que dejó numerosos huérfanos como saldo.

En el Chaco, la reunión que se realizó el 25 de diciembre de 1872, en la Colonia Alejandra, tuvo la especial característica de que los concurrentes se presentaron convenientemente equipados con armas, para prevenirse de los malones de indios que asolaban esa región. No se amilanaron por ese peligro y asistieron en grupos numerosos, a los que se agregaron familias de las colonias vecinas y de la provincia de Santa Fe.

Así fue, a grandes rasgos, la actividad que desarrollaron esos pioneros de nuestro deporte hípico, tan arraigado en el pueblo de antes como en el de ahora.

El doctor Carlos Pellegrini, visionario en todos los órdenes de nuestro quehacer nacional, fundó la entidad más importante, el Jockey Club, el 15 de abril de 1882, que regentea actualmente los principales hipódromos de país.

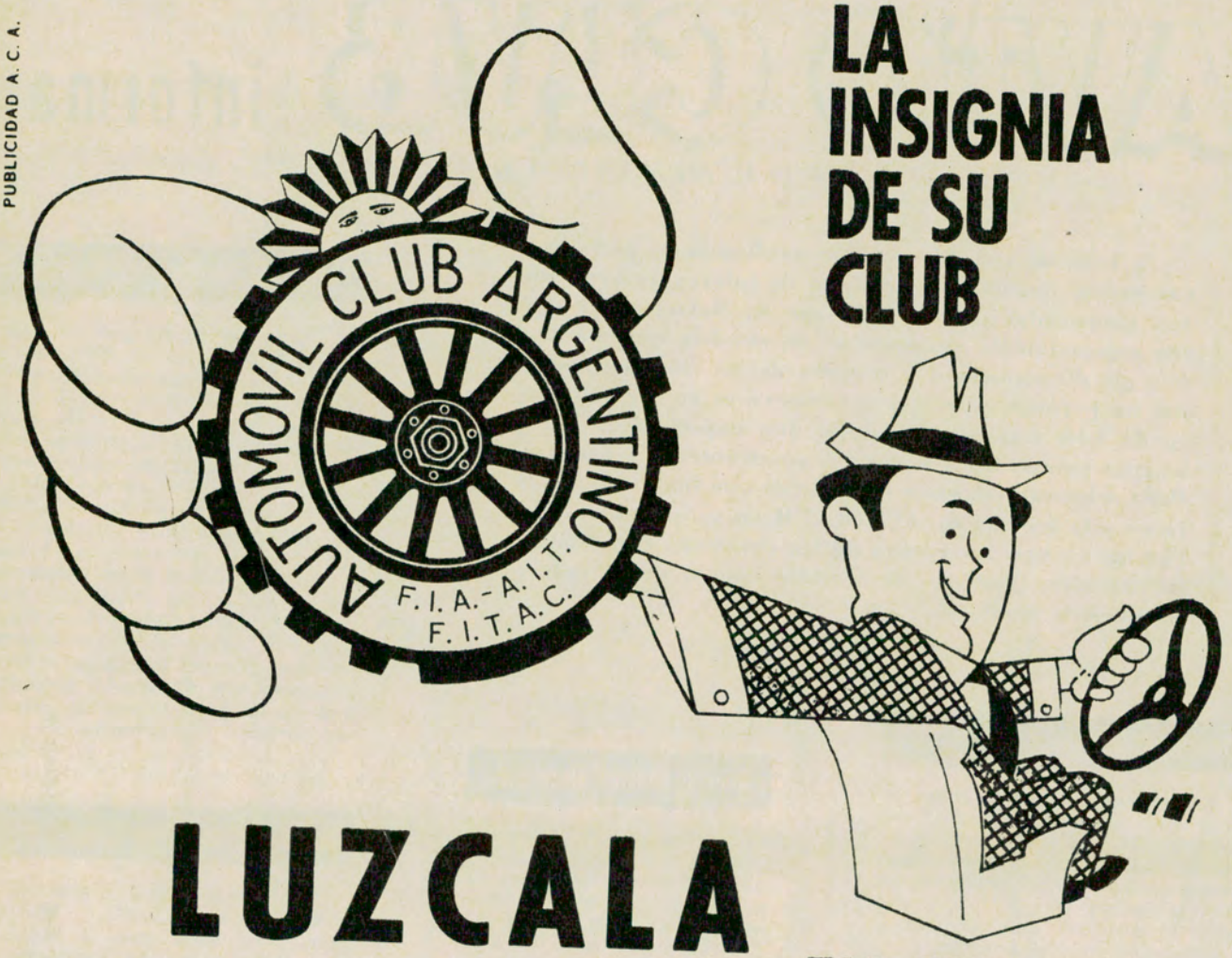
Es innecesario esclarecer la figura de tan insigne y noble ciudadano; pero sí cabe rendir este sencillo homenaje al recuerdo de quien tanto hizo por la patria, e impulsó a una entidad que ha alcanzado gran predicamento entre todas sus similares del orbe. La idea del gran patriota y tribuno tiene plena vigencia, y al par que significa encauzar una afición, ha estimulado su finalidad primigenia, que fue, entre otras, la cría y el mejoramiento de la raza caballar. Merece recordarse parte de las expresiones de Ricardo Rojas en una conferencia que sobre Carlos Pellegrini diera en el Jockey Club el 22 de junio de 1921: "Así era Pellegrini, un hombre total, un porteño genuino, inteligente, sensible, alegre, activo, generoso... De ese fondo de salud vital provenían su sinceridad en la palabra, franqueza en la acción, y de ahí su movido temperamento. Soñador indolente en sus horas de reposo, parecía un jaguar dormido en la siesta del bosque y, sensitivo artista en sus páginas mejores, parecía tras las verjas del estilo, un jaguar que paseaba su pintada piel dorada por el sol. Combatiente soñador en la política, era ya el jaguar furibundo que desenguantaba la garra para despedazar al adversario."

Al doctor Carlos Pellegrini lo acompañaron en la primera comisión que rigió los destinos del Jockey Club, del que fue titular, el señor Eduardo Casey, como vicepresidente; el doctor Santiago Luro, como tesorero, y Carlos J. P. Rodríguez, como secretario.

A este núcleo de esforzados caballeros se debe, pues, el que contemos con una de las instituciones hípicas más importantes del mundo, cuya trayectoria está en pleno auge y con vuelo de futuro, proyectándose hacia sus mejores destinos.

PUBLICIDAD A. C. A.

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

AUTO CLUB informa

POR EL REPORTER S.

A la redacción de todas las publicaciones periodísticas suelen llegar informaciones de interés general que son preparadas por las Oficinas de Relaciones Públicas especialmente interesadas en su difusión. La técnica de diagramación y armado de las revistas modernas no permite satisfacer muchas veces en medida adecuada tales requerimientos, lo que impide, lógicamente, que esas noticias lleguen a conocimiento del lector. Para subsanar ese inconveniente es que hemos decidido crear esta sección de AUTOCLUB en la que se reflejarán las últimas novedades de las entidades empresarias industriales, fabriles y comerciales que se desenvuelven en nuestro medio.

Convencion de venta

En los salones del City Hotel se efectuó con éxito la Primera Convención "Fate". Convencionales de todo el país fijaron los objetivos fundamentales de la dinámica de comercialización de "Fate" y sus productos previstos por la política de expansión de la empresa.

Cicero tiene nuevos clientes

Cícero Publicidad ha sumado a su cartera de clientes las firmas Evelina S.A.I.C., productora de las medias "Evelina", y Estexa, Establecimientos Textiles Argentinos S.A. Ambas firmas, de reconocida trayectoria, han confiado a la mencionada agencia su promoción publicitaria.

Condecoraron a Edgar Kaiser

En una ceremonia realizada en el Kaiser Center en Oakland, California, el embajador de Brasil en EE.UU. señor Juracy Magalhaes, entregó al señor Edgar F. Kaiser, la Orden Nacional do Cruzeiro Do Sul, en el grado de comandante, que el gobierno brasileño acaba de conceder al titular de Kaiser Industries Corporation. La condecoración de referencia ha sido instituida por el gobierno de Brasil para galardonar a los extranjeros, civiles o militares, que se hayan hecho acreedores de la gratitud de esa nación.

Nuevos aditivos sintéticos

El medio automotriz argentino puede juzgar ahora una nueva formulación en aditivos, de la que se tenía noticia por la prensa de los EE.UU. y Europa: los aditivos sintéticos concentrados. Los que se conocen ahora son dos, "Ore-Point" para agregar a la nafta y al gas-oil, y "Ore-Jet" para la mezcla 2T. Estos productos, totalmente importados y distribuidos por Ore-Lube Sudamericana S.A.C.I., forman parte de una extensa gama de lubricantes y aditivos sintéticos de características técnicamente revolucionarias, elaborados por un importante centro de investigación de EE.UU., la Ore-Lube Corporation, de Nueva York.

Regreso de un ejecutivo

Luego de haber asistido al desarrollo de la Exposición del Altántico realizada en el Uruguay, con participación de expositores latinoamericanos, ha regresado desde Montevideo el señor Raúl Terminiello, ejecutivo de la empresa "Puertas ultra - plegadizas Castelar", quien tuvo a su cargo el stand de esa empresa en la citada muestra.

Temporada invernal en Bariloche

La Dirección Municipal de Turismo de San Carlos de Bariloche ha preparado un extenso programa a cumplirse entre el 9 y el 18 de julio próximo, con motivo de inugurarse oficialmente la temporada invernal de 1965. A los medios mecánicos de elevación ya conocidos, se agrega este año el nuevo Chairf-Lift que posibilitará un mayor lucimiento de los actos, al brindar mayor comodidad a los concurrentes. Como en oportunidades anteriores, el Cerro Catedral centro indiscutido de los deportes invernales en el Nahuel Huapí, se verá engalanado con diversos y novedosos festejos en los que podrán intervenir turistas y residentes.

Cursos en Mercedes - Benz

Cumpliendo otra etapa de su plan de capacitación, Mercedes Benz Argentina, con la colaboración del Centro de Productividad de la Argentina, ha comenzado a dictar los cursos para jefes. Anteriormente la empresa envió técnicos argentinos a especializarse en sus plantas de Alemania y trajo técnicos alemanes con la misión de aumentar la idoneidad de la mano de obra local. Actualmente mantiene la Escuela de Aprendices de Fábrica, y en los terrenos del Centro Industrial Mercedes-Benz, funciona la Escuela Experimental Nº 106, "República Federal de Alemania".

Competencia motociclistica

Un importante triunfo han conquistado las motocicletas "Zanella" en la competencia efectuada en Santa Fe y que abrió la temporada en el interior del país. Esta prueba, organizada por el Moto Club Venado Tuerto, se corrió en el circuito "Raimundo Caparrós", de 10 kilómetros de camino de tierra que los participantes debieron recorrer quince veces para totalizar 150 kilómetros. Entre los primeros diez clasificados, ocho lo hicieron con máquinas de marca "Zanella".

Nuevo gerente en Siam

Siam Di Tella Automotores ha dado a conocer la noticia de la designación del ingeniero Fernando Blanco como gerente general de la empresa. El señor Daniel García, en su carácter de director delegado de la misma, puso en posesión del cargo al ingeniero Blanco, quien asume las responsabilidades relativas a la conducción operativa de Siam Di Tella Automotores.

El ingeniero Blanco ingresó en 1953 en la Organización Siam, donde ocupó sucesivamente los cargos de subgerente técnico, gerente técnico y subgerente general de SIAT, S.A.

Cursos nocturnos en la Ford

En la Escuela Técnica "Henry Ford", situada en el Centro Industrial Ford de General Pacheco, tuvo lugar el acto de inauguración de los cursos nocturnos para el personal de sus plantas, al que asisten 176 personas, entre operarios y empleados. Asisten a estos cursos hombres ya formados, a quienes se les imparte instrucción teórico-práctica con vistas a que adquieran nuevas técnicas y perfeccionen sus conocimientos en matricería, tornería, pintura, mantenimiento y reparación final.

Los precios de automotores

La Asociación de Fábricas de Automotores ha dado a conocer un nuevo informe estadístico sobre la evolución de los precios de los vehículos producidos por sus empresas asociadas. Surge de la comparación del índice de precios de los automotores con el índice nivel general de precios mayoristas de productos no agropecuarios, que los precios relativos de los vehículos con índice base 1960=100, descienden en Diciembre de 1964 a 71,7. En otras palabras, se puede decir que el precio de los automotores con relación al conjunto de dichos bienes, ha disminuido un 28,3 % desde Diciembre de 1960 a Diciembre de 1964.

Convenio de Isard Argentina

Acaban de concluir en Tokio las conversaciones entre el presidente de Isard Argentina, señor Natan Catzman y los directivos de Nissan Motor Co. de Japón. Fue refrendado un convenio de licencia de fabricación y asistencia técnica, que la corporación japonesa brindará a la empresa argentina para producir en nuestro país los automóviles de la línea Datsun, de 1.200 centímetros cúbicos de cilindrada.

Futbolistas empresarios

Siete jugadores de la primera división del Club Independiente: Navarro, Rolán, Salvio, Bernao, Mura, Ferreiro y Santoro, han constituido una empresa de taxis con el nombre de Navarro S. R.L. Para ello, han comprado a "Avellaneda Automotores", concesionaria de Siam Di Tella, siete unidades de esa marca, las que llevan como distintivo en el capot un diablito rojo y el nombre de su feliz propietario.

Materiales reflectivos

Se ha constituido recientemente la firma Lumicot S. A. que fabrica materiales reflectivos para la señalización vial bajo licencia de Cataphote Co. de Estados Unidos. Esos materiales sirven para señalización de caminos, marcación de pavimentos y marcación de aeropuertos. Lumicot ha instalado sus oficinas en San Martín 551, cuarto piso.

Entre esos materiales figura Catatherm, pintura plástica reflectante de aplicación en caliente. Se aplica a 170 grados y seca en cinco minutos. Sirve para la marcación y pintado de pistas de aterrizaje. Une a una gran resistencia y durabilidad una perfecta visibilidad para operaciones nocturnas.

HOY TAMBIEN EN NUESTRO PAIS

PARA UN MODERNO TURISMO O FELIZ VERANEO

Nada mejor que un cómodo y lujoso trailer Asegúreselo cuanto antes

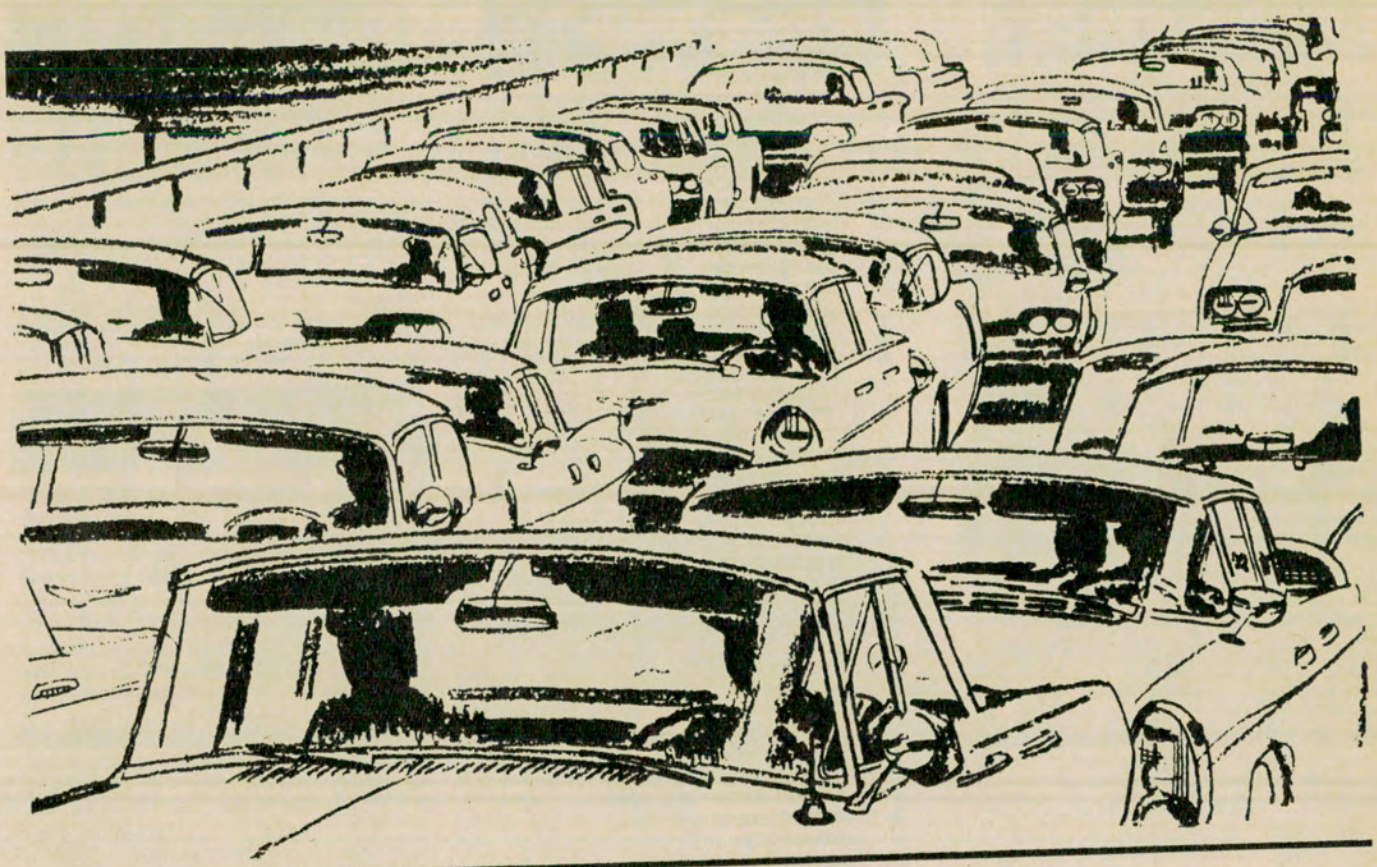
roler CASA

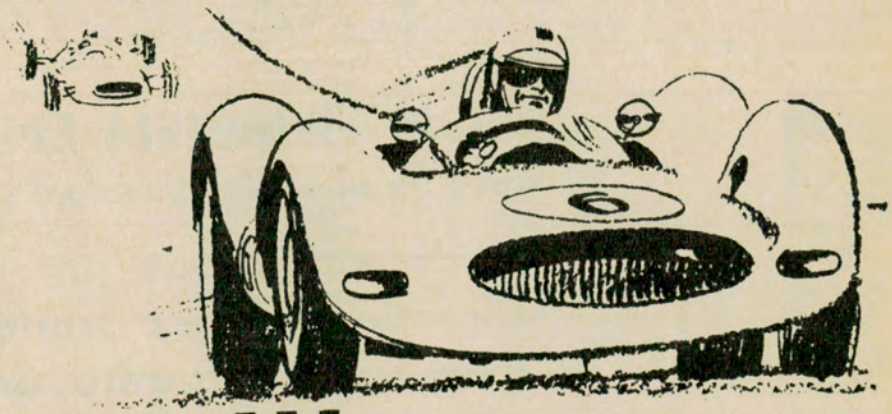


Modelos para 4 y 6 personas

PIDA FOLLETOS Y PRECIOS

Fabrica y vende
ROLERCASA S. A. I. C.
Gral. Hornos 38
SARANDI (Bs. As.)
Tel. 22-1433 - 0424





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!

CASAS ADHERIDAS AL A.C.A.

(Continuación) Artículos para el Hogar

CASA BRITANICA
Bmé. Mitre 439 ..... 5 % al 20 %
INDIASPUM S.R.L.
Chacabuco 580 - Art. Plásticos y en espuma de nylon para el hogar .... 5 %

ARTICULOS DE SPORT

ALTHER SPORT
Paraná 1170 ..... 5 % al 20 %
BARBERA MATOZZI Y CIA.
Esmeralda 328/32 - Entre Ríos 900
Excepto ofertas o art. importados .. 10 %
"CASA CUMBRE"
Calle 10 Nº 909 (50 y 51) La Plata
Art. para camping ..... 5 %
DUVE SPORT
Bermúdez 1670 (Olivos) - Carpas - Mochilas - Bolsas para dormir - Sobre precio de fábrica ..... 10 %
EL REY MAGO
Art. Sport - Entre Ríos 643
Ambo en pantalones, saco sport .... 5 %
CASA EL TRIUNFO
Pasteur 529 - Fabrica artículos deportes y cuero ..... 10 %
GORI Y CIA.
Cangallo 1214 ..... 10 %
GRILLO y PORTAS S.R.L.
Bdo. de Irigoyen 1458 ..... 10 %
LAKE
(Sport damas) - Santa Fe 1346 .... 5 %
LORD S.A.
(Bicicletas) Bmé. Mitre 1746 ..... 10 %
MONTAÑA SPORT
Estanislao Díaz 244 - San Isidro
Camping - Carpas - Bolsas de dormir - Mochilas -Squí - Andinismo 5 % al 10 %
NOCETO SPORT
Cangallo 747 - Excepto saldos y mercaderías importación ..... 10 %
OLAVARRIA DEPORTES S. R. L.
San Martín 112 .... Excepto ofertas 10 %
OLIMPIA SPORTS
Rivadavia 7501 - Equipos Gimnasia para colegiales (s/contado) ..... 10 %
CASA PANIZO
Avda. E. Ríos 998 - C. Calvo 1799 - Bdo. de Irigoyen 1645 - Sobre mercaderías ..... 5 % al 10 %
TERNO SPORT
Ropa Sport - Florida 165 - Local Nº 4
Para caballeros ..... 10 %
TESTAI S.A.
Entre Ríos 910 - Corrientes 536 -Sabildo 2172 y Rivadavia 6670 5 % al 10 %
CASA TOR
Callao 737 - Excepto liquidaciones .. 10 %
TRICOT ONCE
Pasteur 475 - Tejidos de punto - damas - caballeros - niños ..... 10 %
Ban-lon ..... 5 %

ARTICULOS PARA VIAJES, MARROQUINERIA

ATORRASAGASTI, BARGUES, PIAZZA Y CIA.
Bmé. Mitre 1443 ..... 5 %
CARTERAS BON
Tucumán 871 ..... 10 %
CASA ELIANE
Cabildo 2280 - Local 9 y Cabildo 1887 10 %
CASA FIOL S.R.L.
Calle 47 (Nº 642 (La Plata) ..... 5 %
CASA FONTAINEBLEAU
Marcelo T. de Alvear 714
Marroquinería ..... 10 %
CASA FREZZA
Rivadavia 3691 (s/artículos) 5 % á 10 %
CASA FURTS
Florida 577 ..... 5 % á 10 %
CASA HENRI
Florida 445, 735 y 823
Valijería ... 20 % - Marroquinería .. 10 %
Ofertas ..... Neto
CASA POLACK
Larrea 36 - Pta. Baja, Dto. A. Art. viaje - Marroq. - Quillangos - Mantas
Sobre precios mayoristas ..... 10 %
CASA SIGAL
Rivadavia 6618 y Avda. Elcano 3240 10 %
EMPORIO DEL CUERO
Corrientes 2248 y Pinzón 1239
Marroquinería ..... 10 %
GIROTTI e Hijos S.R.L.
Calle 54 Nº 641 (La Plata) ..... 5 %
CREACIONES HARRY
Santa Fe 1275 ..... 15 %
HOGARPLAST
Brown 809 (Morón) Art. plástico tejido y simil. - Cuero Plavilón 10 % al 15 %
LE SAC S.R.L.
Av. Santa Fe 1347
Carteras, guantes, fantasías ..... 15 %
MATTALDI S.R.L.
Sarmiento 667 ..... 10 %
PEDRO MAYORGA
Florida 394 y 777 y Sarmiento 648
Excepto mercaderías en oferta ..... 5 %
NAT' ALBERT
Suipacha 232 y Cabildo 2348
Marroquinería ..... 15 %
Paraguas y Guantes ..... 10 %

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

RADIOGRAFIA DEL CHACO

La ruta 11 abre un nuevo camino para conocer mejor a esa provincia argentina

Por LUIS GOVI — *Para Autoclub*

LA inauguración de la ruta 11 que comunica a Buenos Aires con Asunción del Paraguay, en el tramo hasta Resistencia, Chaco, constituye un acontecimiento de la mayor trascendencia para esta provincia, que ve materializado ese anhelo después de largas décadas de espera.

La oportunidad nos parece más que propicia para hablar un poco del Chaco. Lo haremos con la pasión propia de los nativos que hablan de su tierra, refiriéndonos a hechos, cosas y cifras concretas que estamos seguros no son del conocimiento general.

El movimiento inmigratorio se inició en el Chaco el 2 de febrero de 1878 con 67 familias italianas compuestas por 250 personas, que fundaron la capital, Resistencia.

En abril de 1879 ingresaron otras 48 familias también procedentes de Udine en un contingente de 200 personas; en esta época había en el Chaco 80.000 indígenas de diversas tribus.

En 1887 Resistencia tenía 3.000 habitantes y en 1891 entraron 375 inmigrantes más. El gobierno nacional en 1889 le asignaba al territorio 14.500 habitantes y en 1895 la cantidad de 10.280 habitantes, excluyendo los indígenas.

En 1921 vino una ola inmigratoria del Norte de Santa Fe, de Tostado, y otros desplazamientos del interior se produjeron en 1923, 1928 y 1932.

Desde 1923 a 1930 ingresaron al Chaco 15.575 europeos con un máximo anual en 1929 de 3.938 agricultores. En 1933 ingresaron 360 inmigrantes y de 1934 hasta 1938 llegaron 4.118. Estos últimos fueron ucranianos, polacos y checos.

En 1960 de acuerdo con el último censo, la población del Chaco era de 549.462 habitantes de los cuales 522.380 eran argentinos y 27.082 extranjeros: 5 % de extranjeros solamente. De esta cantidad total de extranjeros, 13.317 son de unos 50 años lo que representa el 49 %.

De manera que la composición étnica del Chaco actual evidencia una gran mayoría de argentinos. El progreso, la vitalidad y el dinamismo de la provincia en todas sus esferas es el resultado de este conglomerado comunitario de argentinos que, con energía, se proyecta al futuro.

El grupo inicial que le dio al Chaco un sentido organizado de trabajo rural, agrícola e industrial fue el de los inmigrantes italianos, al que se unieron españoles y yugoslavos que contribuyeron al potencial de esta valiosa provincia.

Quebracho

La riqueza arbórea importante del Chaco es el quebracho colorado; sus bosques están poblados de esta especie. Es una madera de gran peso específico y dureza, llamada por eso madera de hierro, que se utiliza en la fabricación de durmientes y construcción de puentes. Pero su utilización industrial se debe a su gran contenido de sustancias curtientes. Tiene un coeficiente del 33 % de sustancias tánicas, que es el porcentaje mayor que tiene cualquier producto natural y aún no ha sido substituido ventajosamente para el curtido del cuero por ningún producto químico.

Los bosques del Chaco vírgenes de explotación, ofrecen el espectáculo de estos árboles, que se alzan tupidos como columnas.

Esa inmensa selva de quebracho es como un templo telúrico que va siendo abatido para extraerle la esencia tánica que tienen sus tejidos. Ese contenido rojo, de color sangre rutilante, cuenta la leyenda de un viejo hachero calchaquí, es la expresión de la sangre indígena derramada en su lucha con los blancos a la manera de holocausto en la defensa del solar nativo.

Primera luz eléctrica del país

La provincia del Chaco es el lugar donde se encendió por primera vez en el país la luz eléctrica, en el año 1882, en el primer ingenio de azúcar que se instaló en Las Palmas, del Chaco Austral, para suministrar energía eléctrica. Se trataba de un equipo inglés Mirley - Watson. Ahora esta dinamo forma parte del museo del gran complejo industrial de Las Palmas, que cuenta, además del gran ingenio de azúcar, con curtiembre, destilería de alcohol y fábrica de cartón y de papel.

Al mismo tiempo, en aquella zona se instaló el primer "*decauville*" del Chaco, con 50 Km de vía para el transporte de la caña de azúcar al ingenio.

Antes del año 1500, en Resistencia, los primeros inversores locales dedicados a la explotación forestal contribuyeron a la transformación del ambiente en su esfera de acción. Uno de los primeros empresarios fue el señor Atilio Chiazzaro, quien construyó una línea de "*decauville*" con rieles de quebracho colorado asentados sobre durmientes. El recorrido era entre Resistencia y el Salado o estación La Palometa, para llevar rollizos desde el obraje hasta el aserradero en zorras tiradas por mulas. Este tipo de transporte fue el "*palo-carril*", que luego fue adquirido por la firma Fratelli Dufour, la que sustituyó los rieles de madera de quebracho por rieles



Aspecto de una de las arterias centrales de la ciudad de Resistencia, en la que puede apreciarse el toque artístico que le agrega la presencia de bellas esculturas

de hierro. Más tarde pasó a ser propiedad de la Compañía Ganadera e Industrial de Resistencia, que a su vez lo vendió a Demetrio Baranda y luego pasó a La Forestal.

Este fue el tránsito inicial que en 1902 llevó caña de azúcar al ingenio de Colonia Vicentini, que, fuera de la época de la zafra, elaboraba extracto de quebracho.

Don Gustavo Lagerheim emprendió la construcción del "*decauville*" a Puerto Tirol y Villa Jalón, ocupando en su realización más de mil obreros, y don Carlos Dodero comenzó la construcción del tranvía a vapor en Barranqueras, que luego fue el ferrocarril rural de Resistencia a Barranqueras, combinado con el servicio de trenes a Puerto Tirol y Villa Jalón.

Aún recordamos con familiaridad doméstica el nombre del "trencito Dodero", que paseaba con estridentes pitadas y sus chorros de vapor por las calles centrales de la ciudad de Resistencia.

Vialidad

En el Chaco están en construcción caminos pavimentados en una extensión de 624 kilómetros, que se calculan estarán habilitados para el año 1966. Actualmente se ha realizado ya el 60 % de este plan. Está en plena ejecución la ruta nacional 11, que va del paralelo 28, límite con la provincia de Santa Fe, hasta el río Bermejo por Puerto Vélaz, límite con Formosa, para seguir hasta Clorinda, frente a Asunción del Paraguay. Esta ruta tiene dentro de la provincia del Chaco 171 Km. Además están: la ruta 16, de Resistencia hasta Avia Terai, de 194 Km, que pasará por Sáenz Peña y llega actualmente pavimentada hasta Quitilipi; la ruta 94, de Avia Terai a Pinedo, de 90 Km; la ruta de Margarita Belén a General San Martín, de 79 Km; la ruta 95, de Sáenz Peña a Villa Angela, con 90 kilómetros ya pavimentados y habilitados al tráfico.

De vías férreas el Chaco tiene 1.231 Km.

Desde Resistencia salen diariamente 13 líneas de ómnibus al interior de la provincia, al resto del país y hacia la República del Paraguay.

Aeropuerto internacional

En el curso del año quedará definitivamente inaugurado el aeropuerto de Resistencia, que ya está habilitado, con una pista de 2.800 metros de largo y 45 metros de ancho y más de 15 metros de banquina estabilizada, pista preparada para soportar una carga de 30 toneladas por rueda.

Actualmente el aeropuerto en funcionamiento ocupa el cuarto lugar en el orden comercial de tráfico del país y se cree que será el segundo aeropuerto de la república después de Ezeiza y podrá ser la escala obligada de las líneas internacionales de norte a sur y de este a oeste del sur de América.

Está proyectada la construcción de un gran hotel de turismo de cien habitaciones con baño privado, aire acondicionado, piscina, auditorium, stands para negocios, gran parque, etc.

Los precursores de la aviación en el Chaco fundaron en 1921 el Aero Club Chaco, que se afanó en ser cuna de pilotos, escuela de aeronautas. En el año 1924 dio al país los siete primeros pilotos, adjudicándose la copa Presidente de la Nación por el gobierno nacional, por haber sido el Aero Club Deportivo que dio más pilotos en el país durante ese año.

Primer municipio socialista de Sud América

En las elecciones comunales de Resistencia, en el año 1915, triunfó el Partido Socialista, siendo la primera comuna socialista en Sudamérica. Este acontecimiento electoral motivó frecuentes viajes de legisladores nacionales socialistas de aquella época a Resistencia, que visitaron el Chaco y recogieron elementos de juicio para proyectar las principales leyes laborales de nuestra legislación. Por ejemplo, el pago de los jornales a obreros en dinero efectivo, porque en la zona se pagaba con vales que se emitían como si fuera moneda nacional.

Esta municipalidad socialista constituida por cuatro extranjeros, los señores Juan Govi, Alfredo Guerrero, Carlos Diez y Jesús Alonso, hizo una administración ejemplar, instituyendo en Sud América las primeras normas de legislación laboral en la esfera de su jurisdicción municipal.

Fijaron la jornada laboral máxima de ocho horas de trabajo, que sólo nueve años después impuso una ley nacional. Se intentó establecer el impuesto único sobre la tierra, impuesto sobre el mayor valor del suelo, concepción teórica del Georgismo, que no se concretó pero significó una gran preocupación de ese núcleo de hombres.

Periodistas de aquella época fundaron el periódico "La Verdad", tribuna de civismo y educación democrática; la Casa del Pueblo, con biblioteca y centro de debates y discusiones de los problemas edilicios, y una cooperativa obrera de viviendas que creó el barrio Villa Alberti, de Barranqueras.

Estas son, a grandes rasgos, algunas características de la región geográfica del Chaco. Su capital, Resistencia, la ciudad de las cincuenta estatuas, ciudad del "Fogón de los Arrieros", templo de amistad y arte y muchas expresiones del espíritu que endulzan la existencia y hacen atractiva esta zona del país. El camino pavimentado a inaugurarse ya nos ofrece la oportunidad de conocerla. ●

Parece otro...
pero es UD..!

LA DIFERENCIA ES...

LA NUEVA CAMISA

Integral R

JAMAS SE PLANCHA

CON CUELLO INTEGRALIZADO

Integral 555 CON LICENCIA Ban-Lon

Integral 2002 CON TELA Impecal



NICOSIA HNOS. S.R.L.
Garantizan nuestra calidad 100.000 vehículos que transitan en todo el país. Somos proveedores oficiales de Siam, Auto Unión y Rastrojero.
FABRICA Y VENTA
SAN MARTIN 3451 - 56 - 73
T. E. 81 - 1269 ROSARIO

BANCO MUNICIPAL DE ROSARIO
FUNDADO EN 1896

Cabal...
VINO SIN IGUAL

DINAM
PEDRO GUSPI
Pueyrredón 35 - Tel. 39 - 6081 - Rosario

ZAMBRUNI SEMILLAS
ALFALFA-PRADERAS
URQUIZA 2512 - ROSARIO

ROSARIO



LA segunda ciudad de la República se manifiesta en toda su pujanza a través de la vida industrial y comercial que le ha dado una ubicación de primera línea en el cuadro de la economía argentina. Punto de concentración y de partida para el exterior de la riqueza agraria, Rosario no ha olvidado los hechos fundamentales de la historia, tributando emocionado homenaje a los creadores de la nacionalidad. El monumento a la Bandera, que muestra su mole imponente frente al Paraná, es la más alta expresión de ese sentimiento, al que no es ajeno, tampoco, el homenaje a los pueblos hermanos de América.

Su creciente actividad industrial y comercial y su perspectiva de importante centro cultural son vivos exponentes de la vocación de progreso que la anima.

AUTOCLUB quiere hacerse presente en la recordación de Rosario, próspera ciudad que marcha hacia la consolidación de un destino de grandeza.

GRAND HOTEL ITALIA
(Sucesores de Albino Pagliano S. R. L.)
GRAN SALON RESTAURANTE A LA CARTA - BAR - 200 HABITACIONES CON SUS CORRESPONDIENTES BAÑOS, TELEFONOS, CALEFACCION, AIRE ACONDICIONADO, ETC.
Salones de Recepción, Cabinas telefónicas, Peluquería.
Dirección Telegráfica: HOTELITALIA
Maipú 1065 T. E. 60061/66 Rosario

HOTEL INTERNACIONAL
JOSE RASCHIA y Cía. S. R. L.
Comodidad para pasajeros y familias
Entre Rios 1043 T. E. 21426 Rosario
(Frente a plaza Sarmiento)

REGINA HOTEL
Juan Borra e Hijos
Habitaciones con baños privados y teléfonos - 30 aparatos internos
Calefacción central a vapor
San Lorenzo 1329 T. E. 23416/17 Rosario

TIERI Y CIA. S. R. L.
SEMILLAS DE ALFALFA
Pampera "OMBU" Cordobesa "CEIBO"
Urquiza 1953/59 T. E. 22737 Rosario

colchones de
ESPUMA de POLIETER
más liviano
más higiénico
más económico
es un sueño!
proveedores de los principales hoteles y sanatorios del país
Establecimiento Colresort
el palacio del sueño
rioja 1180 - tel. 43400 - 63300 - rosario

La gran marca Argentina de calidad probada!

SUPERMOVIL

- El más solicitado.
- El que brinda más protección y mayor seguridad a su motor.
- El de más **CONFIANZA.**
- El que ha conducido al éxito a las mejores máquinas en las más difíciles competencias deportivas.
- Toda una garantía.

Confíe en YPF

COMPRELE AL PAIS!

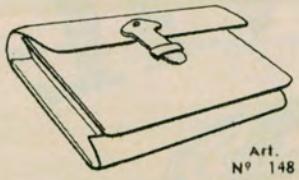




YPF PUBLICIDAD

ARTICULOS PARA PROPAGANDA Y REGALOS CONFECCIONADOS EN TELAS PLASTICAS

Plásticos EIFFEL ®

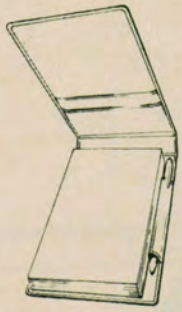


Art. Nº 148

Agendas - Almanaques - Anotadores - Biblioratos - Billeteras - Bolsas para viaje - Carpetas en cualquier tamaño, con aparatos simples y automáticos, o con aletas internas - Carteras para mazo - Chequeras - Estuches - Fundas de todo tipo, para libros, biblioratos, máquinas de escribir y calcular, ventiladores, etcétera - Indices telefónicos - Llaveros - Monederos - Plastificación de carnets, contratos, fotos, hojas, etc. Porta carnets - Porta cédulas - Porta cupones de viaje - Porta documentos en todo tipo - gran surtido para obsequiar al pasajero - 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.



Art. Nº 216



Art. Nº 120

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

NOTICIAS DE ENTRE RIOS

La provincia está superando sus dificultades

HACE pocos días, un importante órgano metropolitano se ocupaba editorialmente de determinadas obras públicas proyectadas en el ámbito nacional, cuya finalidad, decía, es la de marginar los tropiezos de nuestra conformación hidrográfica y, en el mismo orden de estimaciones, pormenorizaba la Presa de Salto Grande, el túnel subfluvial y los puentes carreteros —ferroviarios en el Paraná Las Palmas y en el Paraná-Guazú, unas, según es sabido, en ejecución y otros a punto de comenzarse.

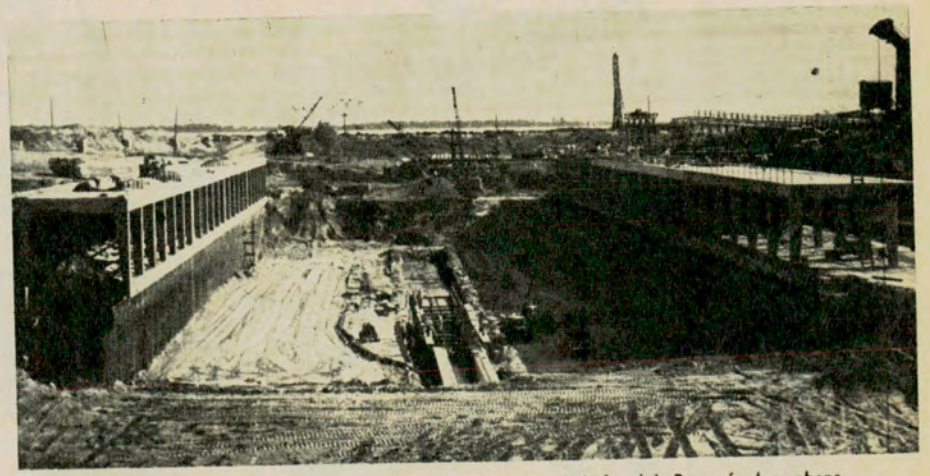
Con ellas, decíase, lograremos corregir la singularidad geográfica del encierro que ha padecido nuestra provincia y se abrirán las puertas para establecer comunicaciones con el resto del cuerpo nacional. En efecto, las mencionadas obras, con excepción del túnel subfluvial, corresponden a la iniciativa nacional. Mas nosotros debemos incluir para completar el panorama, un importante grupo de obras de gran envergadura de reciente iniciativa, reclamadas con clamorosa insistencia y que, sin duda alguna, van a superar las vicisitudes de nuestro aislamiento y de nuestro retraso en materia de comunicaciones.

Sobraría, para ello, la sola mención de un proyecto que abarca la construcción de trescientos kilómetros de camino pavimentado, financiado con un préstamo por valor de treinta millones de dólares.

Pero resulta que en el campo de la actividad, tenemos, además, el tramo Diamante-Crespo en ejecución, con una inversión de 142 millones de pesos, el primer tramo de la ruta 131 Paraná-Crespo en licitación, y la reconstrucción del camino Doll-Victoria, aparte de muchos kilómetros más en distintos puntos de la Provincia. Paralelamente, débese incluir la compra de sesenta motoniveladores e incluso la provisión de fondos y materiales a las Comisiones de Puentes y Caminos departamentales para construcción y mantenimiento de caminos vecinales y pequeñas obras para acceso a las rutas troncales.

Sin embargo, no es solamente el tránsito seguro y permanente la preocupación única de los hombres de Entre Ríos. La electrificación y la fuerza motriz generadora de bienes de consumo tiene tanta o más importancia, para el desarrollo de la actividad y es por entenderlo así que se están construyendo dos centrales eléctricas, una en Nogoyá y otra en María Grande, con cables de alta tensión que conducirán el fluido a numerosas localidades y centros urbanos, detenidos en su desarrollo por falta de condiciones para el aprovechamiento integral de la energía humana. Ciento veinte edificios escolares en construcción, también van a superar los problemas que crea a la población infantil, con demografía en avance, la falta de establecimientos de enseñanza cercanos y adecuados. La ampliación de la red telegráfica y telefónica y la conexión de ésta con el complejo nacional posibilitarán las comunicaciones entre todos los pueblos del territorio; igualmente la provisión de medicamentos, materiales de cirugía, etc., y el mejoramiento de los servicios hospitalarios, realizados en este breve lapso, aseguran una efectiva asistencia social.

La creación de la Corporación del Azúcar, el sostenido apoyo a la Corporación del Citrus, agregando esto a los propósitos de reactivar importantes plantas frigoríficas detenidas por razones obvias, son factores de innegable impulso para la economía general y para la creación de fuentes permanentes de trabajo, realidades que bien merecen ser subrayadas.



Estado en que se encuentran actualmente, en el lado del Paraná, las obras del dique seco del túnel subfluvial, cuyos trabajos progresan con ritmo acelerado.

CONSTITUYOSE LA FILIAL ZARATE DEL A.C.A.

Ha quedado constituida la Filial Zárate del Automóvil Club Argentino, integrándose de la siguiente manera la nómina de sus autoridades:

Presidente: Señor JORGE SEADY
Vicepresidente: Señor OVIDIO A. ROTA
Secretario-Tesorero: Señor ALEJANDRO CORSARO
Vocales Titulares: Señor ROGELIO GRANESE, Señor OSCAR BARRATINES, Señor QUIRINO E. SILVESTRINI y Doctor CARLOS A. GUILERA
Vocales Suplentes: Señor RUBEN I. REALE, Doctor MIGUEL B. GRACIARENA y Señor MAXIMO FRIDMAN

La Filial Zárate atiende a los socios del A. C. A. en la calle 19 DE MARZO 537, de esa ciudad.

PUBLICIDAD A. C. A.



....Y TODOS PUEDEN ASEGURAR SEGURIDAD PARA LOS SUYOS

INCORPORANDOSE 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	Indemnizacion por Accidentes	
$ 100.000.-	$ 100.000.-	$ 600.-
" 200.000.-	" 200.000.-	" 1.200.-
" 300.000.-	" 300.000.-	" 1.800.-
" 400.000.-	" 400.000.-	" 2.400.-
" 500.000.-	" 500.000.-	" 3.000.-
" 600.000.-	" 600.000.-	" 3.600.-
" 700.000.-	" 700.000.-	" 4.200.-
" 800.000.-	" 800.000.-	" 4.800.-
" 900.000.-	" 900.000.-	" 5.400.-
"1.000.000.-	"1.000.000.-	" 6.000.-

CAPITALES ASEGURABLES SEGUN EDAD					
Hasta 40 años	De 41 a 45 años	De 46 a 50 años	De 51 a 55 años	De 56 a 60 años	De 61 a 65 años
$ 100.000.-	$ 100.000.-	$ 100.000.-	$ 100.000.-	$ 100.000.-	$ 100.000.-
" 200.000.-	" 200.000.-	" 200.000.-	" 200.000.-	" 200.000.-	
" 300.000.-	" 300.000.-	" 300.000.-	" 300.000.-		
" 400.000.-	" 400.000.-	" 400.000.-			
" 500.000.-	" 500.000.-	" 500.000.-			
" 600.000.-	" 600.000.-				
" 700.000.-	" 700.000.-				
" 800.000.-	" 800.000.				
" 900.000.-					
"1.000.000.-					

INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS, ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL AVDA. DEL LIBERTADOR 1850 - BUENOS AIRES

autoclub sugiere

GAMUZAS PARA LIMPIEZA

AUTOMOVILES, PLATERIA, CRISTALES, MUEBLES, OPTICA, etc.

cm	c/u
73x57	$ 420
68x53	„ 360
63x47	„ 320
58x42	„ 280
53x37	„ 230
48x37	„ 180
40x30	„ 95

Directamente de CURTIDURIA MILAN

Los pagos, con cheque o giro, sobre Avellaneda, a la orden de EUGENIO MILAN e HIJO. Agregar $ 40 para franqueo certificado.

CONSULTE PRECIOS POR CANTIDAD

- Cueros para marroquineros.
- Encuadernaciones.
- Cerdo legítimo.

Brandsen 3457/61

Sarandí (Avellaneda), Provincia de Buenos Aires, Tel. 207-7927



ADELGACE...

Sin dieta ni sacrificios con el maravilloso mameluco *"DINTY"* AUTENTICO adelgazante. Enviamos al interior previo giro especificando medidas; su precio $ 1.990. *Fabricantes:* DALLA RIVA, *Andrés Lamas 914, Capital. Tel.: 58-1075.* Pida catálogo sin cargo. También disponemos de una línea completa de adelgazantes parciales.

EN VENTA TAMBIEN EN: Harrods, 1er. piso; Gath y Chaves, Sección Dep. Caballeros y Corset Damas, y Casa Testai y sucursales. Representante en las provincias del Chaco, Formosa, Misiones y Corrientes; Sr. Francisco Gimeno, Sgo. del Estero 846, Resistencia, Chaco.



FUME EN PIPA... PERO CON TABACOS: DOLAR

en 3 tipos

DULCE | SECO

y ahora

DEMI SEC

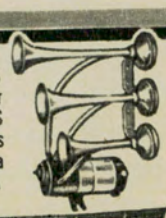
AL-CROM

ACCESORIOS DEL AUTOMOVIL

FUNDAS SUPER ANATOMICAS



BOCINAS con compresor ITALIANAS de 3 y 4 tonos y mugido de vaca U.S.A



COLOCACION EN EL DIA



DEFENSAS ESPECIALES

AUTORRADIOS - ANTENAS ELECTRICAS - FAROS MARCHAL - HELLA - CINTURONES DE SEGURIDAD - TACOMETROS - ALTIMETROS - BRUJULAS RELOJES TRANSISTORIZADOS U.S.A. etc.

ADQUIERALOS EN: **AL-CROM en sus tres esquinas de Jujuy y Moreno**

JUJUY 292-299 y 306, Cap., Tel. 97-1221 y 4205

y también en Harrods y Gath y Chaves, casas centrales y sucursales en Rosario, Mendoza, Mar del Plata y Bahía Blanca.

FUSARO

AMUEBLAMIENTOS DE COCINAS

SANITARIOS

Para ésta, SU COCINA FUNCIONAL



En revestimiento cerámico venecita y lo moderno para la construcción, concurra o escriba a:

CASA FUSARO

Av. PAVON 3535 LANUS Prov. Bs. As.

NO CONFUNDA!

BANDA BLANCA FINA *con* **BANDA BLANCA NEGRA FINA** *(INTERMEDIA)*

SU GOMERO YA LA TIENE

Cambie su viejo diseño por la moderna banda: Más ágil, más elegante, dará a su coche un señorío . más de acuerdo con la época.

Una novísima técnica y moderna maquinaria lograron dos zonas (blanca y negra) sin que los colores se interfieran.

SUPER POLO®

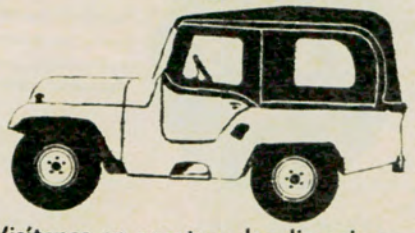
No Viaje así **EN 2 Hs.** *Hágalo así...!*



Confeccionamos la capota de su Jeep o Pick-Up IKA, en lona o plástico de primera calidad, con estructuras y medias puertas metálicas.

TOTALMENTE DESARMABLES

Fundas cristal para coches nacionales.



RAUL A. LOMBO y Cía.

Visítenos en nuestras dos direcciones:

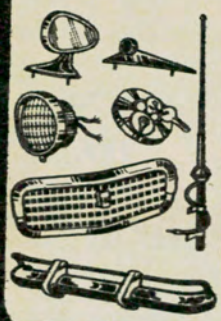
ARIAS 2451 - T. E. 70-2716

RIVADAVIA 10102. Capital

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

BEL-FRAN S.A.

IMPORTACION, FABRICACION



STOCK PERMANENTE DE ACCESORIOS DE PRIMERISIMA CALIDAD DE TODOS LOS MODELOS A

PRECIOS DE FABRICA

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

KOLLAR FABRICA DE SILLAS, SILLONES Y MESAS PLEGADIZAS



MODELO PLANO: Para playa o camping.

MODELO DE PIE: Para el hogar y lugares firmes.



Fabricados con caños acerados, esmaltados al horno.

Tejido de cordones plásticos - Colores varios.

Mesas de fórmica o esmaltadas al horno, útiles para el hogar y exteriores. Fáciles para transportar y guardar



VENTAS POR MAYOR Y AL PUBLICO

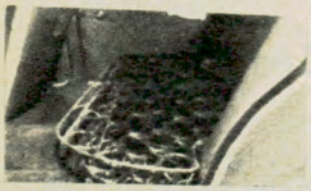
ESTABLECIMIENTO ESTEBAN KOLLAR

QUEVEDO 3646 - Buenos Aires

(Alt. Francisco Beiro al 4900)

TAPICERIA GENERAL DEL AUTOMOVIL

FUNDAS TRANSPARENTES. • FUNDAS, CAPOTAS y AFINES



Base reforzada para asiento trasero DI TELLA 1500.

Descuento especial para socios del A. C. A.

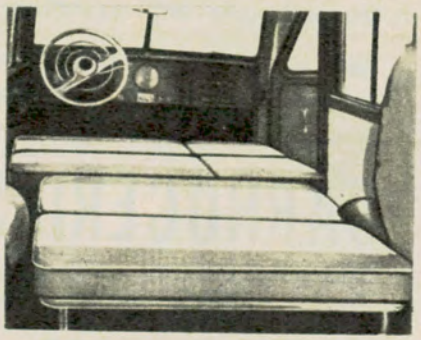
FEDRE S. R. L.

SAN JUAN 3851 T. E. 97-1545

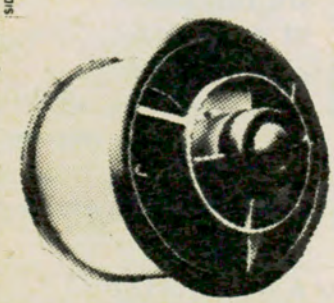
Su ESTANCIERA gana en comodidad y confort colocando los ASIENTOS - CAMAS, único totalmente horizontal, con interior de espuma de goma.

También la línea completa para VALIANT, CHEVROLET, RAMBLER, FALCON, CITROEN, DI TELLA, RENAULT 4L, FIAT, PEUGEOT.

Son sus fabricantes: MAURICIO VITIS y Cía., San Blas 1375/79, (alt. Av. San Martín 2700) Tel. 59-2026. Bs. Aires.



SIDERAL



SOUTH BEND

EXTRACTOR funcional REVERSIBLE

¡Siempre serán UNICOS!
Patente Nº 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

Y en las buenas casas del ramo de todo el país

autoclub sugiere

TAPAUTO "BRUNO"

DESDE
$ 3.900
Patente
Nº 172.348

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

CARROCERIAS MILAN



PARA TODA MARCA Y MODELO DE PICK-UP, AHORA TAMBIEN PARA JEEP GLADIATOR

Un accesorio imprescindible en varios modelos.

Para uso comercial o familiar. Solicite folletos y lista de precios sin compromiso a vuelta de correo a:

CARROCERIAS MILAN

BRANDSEN 3739 (Alt. Av. Mitre 3.600)
SARANDI (Avellaneda)

Tel. 207 - 8103

COMPRE EN 10 MINUTOS. PAGUE EN 10 CUOTAS

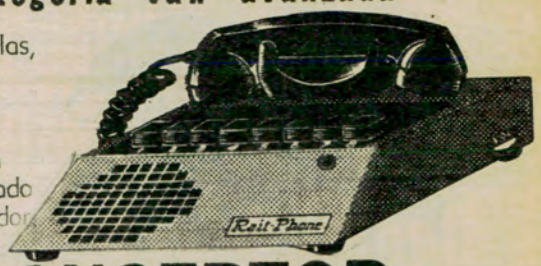
El hoy elevado costo de una batería de auto induce a los usuarios a un esmerado cuidado de la misma. El AGUA DESTILADA "65", la primera en el país presentada en sachets inviolables con tapa, es la garantía, de mejor cuidado y duración máxima de su batería. Producida y distribuida exclusivamente en toda la República por MOVILEM-PLASOL, S. R. L., Serrano 423-25. Buenos Aires.



USTED LOS NECESITA

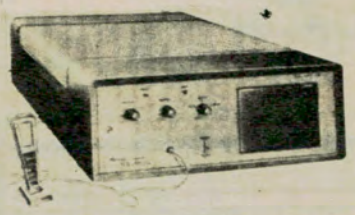
Jamás se presentó en el país un intercomunicador de técnica y categoría tan avanzada

Funciona sin pilas, sin instalación y en duplex (igual al teléfono), sin tener presionado el botón pulsador



TRANCEPTOR BANDA AGRARIA

Larga Distancia



ALCANCE 500 kms.

Uso libre de 7 a 10 hs.
Alimentación 6-12-220 V.

SOLICITE INFORMES

Autorizados por Correos y Telecomunicaciones

ELECTRONICA *Monercia S.C.A.*
VARELA 765 T. E. 612-8523 Buenos Aires

A LOS SOCIOS DEL A. C. A.

AUTO RADIO EN 6 CUOTAS

A TRANSISTORES INSTALADA CON ANTENA CON LLAVE Y GARANTIA DE FABRICA

CUOTA-CAR S.C.A.
SUIPACHA 842 (Pta. Baja) TEL. 32-6674 y 31-7407, Cap.

A LOS SOCIOS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO



CUBIERTAS

A precio oficial en 6 cuotas
SIN INTERESES
NI RECARGOS

CUOTA-CAR
Suipacha 842 - pta. baja
T. E. 32-6674 y 31-7407 - Bs. As.

Prof. Dr. JUAN AKIMENCO
MATR. PROF. Nº 6960

RESERVAR TURNO
CARLOS PELLEGRINI 465 P. 1º Dto. 6 T. E. 35 - 7113

haga que su automóvil sea más COMODO, DEPORTIVO, IMPORTANTE, DISTINTO,

instalándole en el día una FUNDA ANATOMICA MARCAR

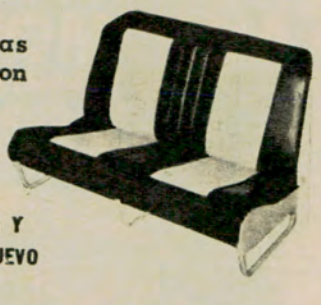


MARCAR CANGALLO 3021

TAPIZADO DE SUPER LUJO para CITROËN 2CV

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

Páguelo en cuotas

Fabrica y vende: ENRIQUE BRUNO e hijos

DONATO ALVAREZ 186 T. E. 63-6519



Línea completa de Cargadores de baterías para talleres

MICRO AUTO CARGADOR DE BATERIAS

STIN - SELEN

- Del fabricante a usted
- ¡Asegúrese arranque instantáneo en pleno invierno!
- Elimine problemas de encendido.
- Prolongue la vida de su batería.

En pocas horas, en su casa, el Micro Auto Cargador STIN-SELEN, conectado a la corriente de 220 volts CA, hará que su batería responda como nueva.

Para baterías 6 V .. $ 2.400.—
Para " 12 V .. $ 2.700.—
Para " 6 y 12 V .. $ 3.100.—

STIN - SELEN Ind. y Com.

CURAPALIGUE 317 66 - 9104
Buenos Aires 92-0386

Dto. 10 % y franqueo gratis a socios del A. C. A.
Giros a sus fabricantes:

ALGUNAS RAZONES DEL SENSACIONAL TRIUNFO DE FORD EN INDIANAPOLIS

El resultado de la carrera de Indianápolis —una de las carreras más difíciles y duras de la actualidad— indica el interés de analizar algunos delos elementos que permitieron que los cinco primeros puestos fueran ocupados por máquinas Ford, y que ocho máquinas de la misma marca estuvieran entre las diez primeras en la llegada.

Desde luego, el aspecto humano es esencial, y cabe destacar la valentía y la destreza de que hicieron gala Jim Clark, con su Lotus-Ford; Parnelli Jones también con Lotus-Ford; Mario Andretti, con Ford; Al Miller, con Lotus-Ford y Gordon Johncock, con Ford, que fueron los clasificados en los cinco primeros puestos.

Ford venía preparando cuidadosamente sus equipos y sus máquinas para intervenir en la competencia. No obstante, últimamente se introdujeron aún nuevas mejoras, que se sintetizan a continuación:

1) La potencia fue elevada a 500 HP a 8.600 rpm; mientras que el motor utilizado para la misma carrera en 1964 era capaz de desarrollar 475 HP a 8.000 rpm.
2) El sistema de lubricación fue verificado íntegramente en todo el bloque de cilindros para aumentar el rendimiento de los cojinetes a fin de que su acción fuera lo más efectiva posible, facilitando también el enfriamiento. El rendimiento del filtro de aceite de tipo avión fue aumentado para asegurar la filtración de hasta partículas de 25 micrones de diámetro, con lo que se alargó la vida útil del motor.
3) El rediseño de las bielas contribuyó al logro de una capacidad de resistencia considerablemente mayor contra las fuerzas de inercia que se desarrollan a altas revoluciones por minuto.
4) Un nuevo sistema de inyección de combustible.

Todas estas innovaciones, sumadas al avance técnico de la fábrica Ford, al servicio del progreso automotor, comportan siempre el propósito esencial de que esos adelantos queden incorporados a los coches y camiones que se ofrecen al público consumidor.

ENFUNDA CON CALIDAD



Nueva super funda funcional en colores combinados y haciendo juego con los tonos de moda del Citroën.

Se adapta sin afectar el Tapizado original por su elástica estructura. Desmontable, fácil y rápidamente. Bolsillo aplicado en el respaldo. Cierre relámpago. Lavable.

UNICOS MODELOS: Negro; Verde metalizado con negro, y celeste metalizado con negro.

SE COLOCA EN EL ACTO.

PARA QUE SE "SIENTA" COMODO

TH TAPIZADOS AVENIDA®



Av. Mitre 88/94 - Tel. 740-7446 y 3342
Villa Martelli - Pcia. Buenos Aires

EN CAPITAL: Berutti 2813
Tel. 82-0375



AQUAPUR

PROTEGE EL RADIADOR Y EL MOTOR

AQUAPUR se mezcla con el agua del radiador, formando una fina película, impermeable y dura como el vidrio, que protege las paredes internas del sistema de enfriamiento del motor.

ANTICORROSIVO
ANTINCRUSTANTE
ANTIOXIDANTE

PRECIO FIJO Y UNIFORME EN TODO EL PAIS, SACHETS DE 100 cc. **$80**

EN VENTA EN TODAS LAS ESTACIONES DE SERVICIO, GARAJES Y CASAS DEL RAMO, TAMBIEN EN LAS BOUTIQUES DEL AUTOMOTOR DE HARROD'S Y GATH & CHAVES



Fabricantes: AQUAPUR SUDAMERICANA S.C.I. y F.
Agustín de Vedia 2531 - CAP. FED.
Organización de Ventas:
ORO - Sgo. del Estero 366, 4º P., Tel. 37-4868

APROBO LA MEMORIA Y BALANCE DE 1964, LA ASAMBLEA DE DELEGADOS DEL A. C. A.

CON asistencia de numerosos integrantes, tuvo lugar la Asamblea de Delegados del Automóvil Club Argentino, convocada de conformidad con el artículo 28 del Estatuto Social, para el día 21 de abril último.

La Asamblea aceptó la renuncia del presidente de ese cuerpo deliberativo, doctor Domingo Romano, y aprobó la designación de distintas personalidades como socios honorarios, así como también las obras de ampliación de Estación Santa Rosa, el convenio con el gobierno de la Provincia de Chubut y la adquisición de una propiedad en el Delta del Tigre para recreo de los señores asociados.

Puesta en consideración la Memoria y Balance correspondiente al año 1964, la misma fue aprobada por unanimidad, previo informe del Tesorero de la Institución, don Federico Lajud, quien destacó que, no obstante la considerable evolución de la actividad servicial, el ejercicio pasado arrojó un superávit del orden de los 98 millones de pesos, que serán destinados a la ampliación de los servicios para los socios de todo el país.



El doctor Manuel Pérez Taboada y la señora Sara Pradère de Gayán, elegidos Presidente y Secretario "ad-hoc" de la Asamblea de Delegados en el ejercicio de sus funciones.

Corresponde consignar que la Memoria y Balance aprobados fueron reproducidos "in extenso" en el anterior número de AUTOCLUB y que el cuerpo, en esta sesión, en virtud de la dimisión a que se hace referencia precedentemente, eligió para presidente y secretario "ad-hoc" al doctor Manuel Pérez Taboada y a la señora Sara Pradère de Gayán, respectivamente.

Numerosos delegados componentes del cuerpo deliberativo del ACA se hicieron presentes en la Asamblea que aprobó por unanimidad la Memoria y Balance correspondiente a 1964.



GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

Auto Unión D.K.W.
SERVICE GARANTIZADO

F. D. BOZZINI y CIA. S.R.L.
AUTO UNION
LINEA COMPLETA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
EXPOSICION Y VENTAS:
CONCESIONARIO OFICIAL
RIVADAVIA 14800
T. E. 658-3368 Ramos Mejia

DELTA Motor
CONCESIONARIO OFICIAL
AUTO UNION
TALLER AUTORIZADO
STOCK COMPLETO DE REPUESTOS
SAN MARTIN 241 - T.E. 755-0288
SAN MARTIN

AUTO UNION
TALLERES SPORT S.R.L.
Service autorizado Engrase especializado Chopa -Pintura
REPUESTOS LEGITIMOS
Descuentos a socios del A.C.A.
HONDURAS 5857 **T. E. 77 - 0146**
(Altura Juan B. Justo 1500)

SERVICIO AUTORIZADO
AUTO UNION
BALANCEADO ESTATICO Y DINAMICO DE RUEDAS
Dto. a los socios del A. C. A.
UGARTECHE 3288 T. E. 71-9751
IGNACIO GIRO

TECNICA MECANICA "SILVIO"
Service Cadillac y Oldsmobile
Caja Hidra - Matic
77 - 7777
CADILLAC Nicaragua 5856
OLDSMOBILE ROSETI 101

Borgward
SERVICE GARANTIZADO

T. E. D. M. A. S. R. L.
concesionarios BORGWARD
Talleres de mecánica en general. Línea de repuestos y accesorios para
ISABELLA y camión B-611
Descuentos especiales a socios del A.C.A.
Constitución 1045 **T. E. 26-0476**
REPUESTOS: T. E. 26-0373

BORGWARD ISABELLA
Servicio Mecánico Completo
BORGWARD
Venta de Repuestos y Accesorios al Detalle
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
AUTO UNION DKW

AUTO UNION
No pague de más, pague lo justo Descuentos especiales a socios del A. C. A.
AREVALO 1354 (alt. Córdoba 5900) T. E. 772 - 9958

APEX S.A.C.I. y A.
SERVICE MECANICO AUTORIZADO
REPUESTOS LEGITIMOS
BORGWARD
Rivadavia 13112
T. E. 653 - 6583
RAMOS MEJIA
TALLERES:
Balcarce 80 — Bmé. Mitre 856
T. E. 653-5959 y 5252

AUTOCLUB es la revista de automovilismo de **mayor tirada** en América latina


El cristal curvo de su automóvil está en
FRUMENTO HNOS.
ALVAREZ THOMAS 928/44
T. E. 55 - 0446
54 - 1880
S. A. C. I. F. I.
IMPORTADORES
COLOCACION INMEDIATA
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 Cía
SOCIEDAD ANONIMA
Servicio
CADILLAC,
OLDSMOBILE
Y PONTIAC
Repuestos y accesorios legítimos
Austria 2658 T. E. 83-8310
(a una cuadra del A.C.A.)

TECNICA MECANICA "SILVIO"
Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77-7777
CADILLAC NICARAGUA 5856
OLDSMOBILE ROSETI 101

AUTOCLUB
es la revista de automovilismo de **mayor tirada** en América latina.

Citroën
SERVICE GARANTIZADO

Enrique Stramschak y Cía. S.R.L.
CITROËN 2 CV
SERVICIO AUTORIZADO
Av. JUAN B. JUSTO 4640/62
T. E. 59-7853

PARA SU CITROËN 2 CV
TALLER AUTOMEC
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

REPUESTOS
para
CITROËN

MIGUEL DEVOTO e Hijos

FABRICA
y VENTA
RIO de JANEIRO 781 - 793
Tel. 88 - 6145 / 7224
Buenos Aires

CITROEN 2-CV
MECANICA-INTEGRAL ESPECIALIZADA
AUTO FRAN
NEUQUEN 1020 / 24
T.E. 90-2548 - Bs. As.
(sábado abierto todo el dia)

ANUNCIE EN
AUTOCLUB
SU TIRADA DE
295.000
EJEMPLARES
ES TOTAL GARANTIA DE
EFICACIA VENDEDORA

De Carlo
SERVICE GARANTIZADO

¡¡SU MANTENIMIENTO!!
ALCAR
Repuestos y Service
AUXILIO GRATIS
JEAN JAURES 1021 T. E. 80-4878

TECNICA MECANICA "SILVIO"
Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77-7777
CADILLAC NICARAGUA 5856
OLDSMOBILE ROSETI 101

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

ANEXO J
ISARD - DE CARLO
REPUESTOS Y
ACCESORIOS
ENV. AL INTERIOR
CONTRAREEMBOLSO
JUAN B. JUSTO 4300
CAP. FED.

Talleres
AVIANI - BOZZI S. R. L.
Automotores
Mecánica - Chapa - Pintura - Electricidad
Estación de Servicio - Alineación y Balanceo
CAVIA 3297
(alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600)
T. E. 72 - 4207
VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS
Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533
PEUGEOT
SERVICIO AUTORIZADO

GERSIL

Distribuidores autorizados Línea completa

REPUESTOS Y ACCESORIOS

NAZCA 1269 T. E. 59-2656

TECNICA MECANICA "SILVIO"

Service Cadillac y Oldsmobile

Caja - Hidra - Matic

77-7777

CADILLAC NICARAGUA 5856 OLDSMOBILE ROSETI 101

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

Fiat

SERVICE GARANTIZADO

VERONESI - PIANIGIANI

Concesionarios

FIAT

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- REPUESTOS

Calle 24 (Rivadavia) Nº 720/24

MERCEDES - (Bs. As.) T.E. 3699

Almacenes

Av. Gral Paz 12100 esq. Emilio Castro

T.E. 64-9318 - 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

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

Isard

SERVICE GARANTIZADO

Mercedes Benz

SERVICE GARANTIZADO

MABA S.R.L.

OFRECE SERVICE ESPECIALIZADO FIAT

MECANICA GENERAL

trabajos en el día

Contamos con instrumental moderno para afinación de motores

Balanceo de ruedas electrodinámico

Máquina electrónica de alineación de dirección

MABA S. R. L.

CONGRESO 3555 CAPITAL

VI - DEL MOTORS

REPUESTOS ACCESORIOS

Ventas por mayor y menor

Avenida Constituyentes 4982

T. E. 51 - 5437

TALLER ALVAREZ

Service Especializado

MERCEDEZ BENZ

- Mecánica general
- Electricidad
- Alineación de Dirección
- Balanceado de Ruedas
- Chapa y Pintura

Arias 3153

Altura Cabildo 4500 T. E. 701-7733

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

D'ANGELO PREPARA TURISMO MEJORADO

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS. Sábados abierto todo el día; domingos hasta las 13 horas.

TALLERES MAURE

ACEVEDO-MACIEL ESPECIALISTAS FIAT

Reparación general del automóvil

MAURE 2179 T. E. 77-0369

FIAT

REPUESTOS MIKO S. R. L.

600 REPUESTOS Y ACCESORIOS 1100

750 NACIONALES E IMPORTADOS 1500

VENTAS POR MAYOR Y MENOR Descuentos 10%

Av. JUAN B. JUSTO 3374 T. E. 58-9479 a socios del A.C.A.

TECNICA MECANICA "SILVIO"

Service Cadillac y Oldsmobile

Caja - Hidra - Matic

77-7777

CADILLAC NICARAGUA 5856 OLDSMOBILE ROSETTI 101

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.

N.S.U.
SERVICE GARANTIZADO

DEL TEJAR
REPUESTOS

NSU — DE CARLO

ACCESORIOS

Av. DEL TEJAR 3095

PRINZ NSU-PRINZ **"76"**

REPUESTOS Y ACCESORIOS

SERVICE ESPECIALIZADO

Atendido por su dueño

MARIO IRIGARAY

Dto. a socios del A.C.A.

Av. J. B. JUSTO 7692 T. E. 67-9218 - Bs.As.

EN CABALLITO EL SERVICIO MAS COMPLETO PARA SU

MECANICA INTEGRAL

Repuestos y accesorios
Especialista Caja amortiguación 404

Y como siempre, atendido y garantizados los trabajos por:

ENRIQUE J. F. CUPINI Y CIA. — **J. M. MORENO 1540**

TALLERES MECANICOS

SAN EDUARDO

PEUGEOT

MANTENIMIENTO AUTORIZADO

Fabricamos y colocamos soportes de paragolpes de acero tipo amortiguable, alargados, exterior e interior con su cubre piedra.

REFUERZA SU BASE DE CARROCERIA COMPACTO

Dr. J. F. ARANGUREN 1061, Caballito

T. E. 99 - 8813

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

LEMA AUTOMOTOR

- Mayoristas
- Repuestos nacionales e importados
- 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 N S U PRINZ

TRIUNVIRATO 2891 — T. E. 54 - 2629

PEUGEOT

403 - 404

REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS

Enviamos al interior

SOCIOS A. C. A.

DESCUENTO ESPECIAL

DISA

LA CASA DEL PEUGEOT

Av. LAS HERAS 3311

T. E. 72 - 8162 — Buenos Aires

Peugeot

SERVICE GARANTIZADO

HELLER Hnos.

SERVICIO AUTORIZADO

PEUGEOT

Técnicos Especialistas
Balanceado Electrónico

REPUESTOS LEGITIMOS

CRAMER 3274 - 76 — T. E. 70-0325

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

Señor SOCIO:

Examine detenidamente esta guía: le resultará beneficiosa.

PEU CAR S.R.L.

LINEA COMPLETA — REPUESTOS ACCESORIOS

Talleristas y Socios del A.C.A.

Descuentos especiales

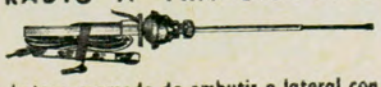
J. B. ALBERDI 3016/18

T. E. 611-1848

---

compre en FABRICA

RADIO A TRANSISTORES PARA AUTO

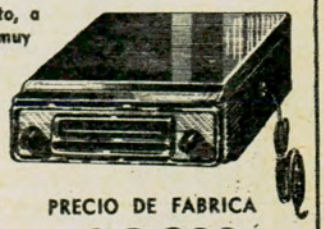


Antena cromada de embutir o lateral con llave, para cualquier marca de auto.

PRECIO DE FABRICA **$ 750.-**

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

Hermosa Radio para auto, a transistores importados, muy bajo consumo, 6 y 12 volts, adaptable a cualquier marca de auto, camión, lancha, etc.
Potente, armada con bobinas Topeco especiales, de largo alcance, con garantía escrita.



PRECIO DE FABRICA

$ 3.990.-

FABRICANTE: **J. C U E L L O** RIVADAVIA 3559 - T. E. 87 - 5775 - Buenos Aires

TECNICA MECANICA "SILVIO"
Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77-7777
CADILLAC NICARAGUA 5856
OLDSMOBILE ROSETI 101

Renault
SERVICE GARANTIZADO

MECANICA INTEGRAL
Renault

REPUESTOS y ACCESORIOS LEGITIMOS
También para modelos 1951 4 C. V.
SALTA 1160
T. E. 23 - 8913 BUENOS AIRES

Volkswagen
SERVICE GARANTIZADO

GERMANIA S.R.L.
SERVICIO AUTORIZADO
MECANICA ELECTRICIDAD
REPUESTOS LEGITIMOS
VOLKSWAGEN
DTO. 10 % A SOCIOS DEL A. C. A.
EL SALVADOR 4186
T. E. 89 - 6164

REPUESTOS Y ACCESORIOS
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

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES, LEGITIMOS E IMPORTADOS, EN SU LINEA MAS COMPLETA
"CASA CARPE"
Comunica a su distinguida clientela y proveedores su traslado, para su mejor atención, a Rojas 1901, donde continuará atendiendo en la forma habitual que la caracteriza.
ROJAS 1901, ESQ. JUAN B. JUSTO
T. E. 59 - 0784

TECNICA MECANICA "SILVIO"
Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77-7777
CADILLAC NICARAGUA 5856
OLDSMOBILE ROSETI 101

CHEVROLET 400 - Super - Pick - up
REPUESTOS LEGITIMOS
PATRIMAR s.c.a. GM
DISTRIBUIDORA GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A.
Av. JUAN B. JUSTO 7158 T. E. 69 - 2441
BUENOS AIRES

"CASA LUDIN"
Repuestos para camiones
BEDFORD
WARNES 1138/40
T. E. 54-4136 :: Buenos Aires

REPUESTOS - ACCESORIOS
SIMCA - FIAT
E. BECERRA FANDIÑO Y CIA.
GUISE 2093
T. E. 83 - 2963
(Alt. Santa Fe 3260)

Packard
REPUESTOS LEGITIMOS
JOSE ARES y Cía.
GÜEMES 4151 T. E. 72-0825

LA CASA DE LAS BUJIAS
CHAMPION AUTOLITE
BOSCH LODGE
K·L·G AC
HASTINGS
WALTER GOICOECHEA
IMPORTADOR
MONTEVIDEO 623 Cap.
40 - 3237/3372

Studebaker
REPUESTOS LEGITIMOS
CHARCAS AUTOMOVILES S. R. L.
Charcas 399 T. E. 32-9179

DE CARLO
MONSA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
BATERIAS ATMA
NAZCA 800 - T. E. 611 - 2678
Buenos Aires

VICENTE LOPEZ

EL CENTRO AUTOMOTOR MAS IMPORTANTE DEL PAIS

MORENO y Cía.

REPUESTOS EN GENERAL

Rulemanes - Especialista en frenos, cintas Vulcanizadas y Preasentadas.

Av. Maipú 1233 Vicente López
T.E. 795 - 6917 791 - 8520

AUTOMOVILES
ALBERTO
TECNICO ESPECIALISTA EN "ISARD", UNICO EN LA ZONA
VENTA DE "ISARD" USADO CON 3 MESES DE GARANTIA
Ventiletes, una exclusividad ALBERTO para puertas delanteras.
AV. LIBERTADOR 875 T. E. 797 - 3984

CERRAJERIA "ROBERTO"
Llaves de tipo Yale. Cajas de hierro y doble paleta. En el acto trabajos generales en automóviles.
Gral. ROCA 1523 Alt. Av. Maipú 1200 - Vte. López

MAIPU MOTOR CONCESIONARIO SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S. A.



Ventas:
Av. MAIPU 1971 - T. E. 797-1544 y 1635 - VTE. LOPEZ
Av. FOREST 663/5 - T. E. 54-3696 y 3201 - CAPITAL
Service y Repuestos: LAVALLE 1430-T. E. 795-6914-V. LOPEZ

CASA EROSTAL
AMORTIGUADORES
DISTRIBUIDOR EN ZONA NORTE
Venta - Service
Colocación en el acto
Av. Maipú 1471 Vte. López T. E. 797 - 6559
FRIC-ROT

CORRECTOR DE COMBA

FIAT
PEUGEOT 403
RENAULT
DI TELLA



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO

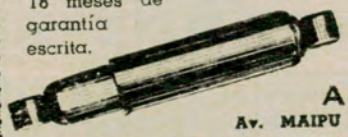
PIDALO EN SU TALLER DE ALINEACION

AUTOLANDIA S.R.L.

Av. Maipú 2170-74
T. E.: 791 - 4511|2184
Olivos

ESTOMBA 2490
T. E.: 51 - 1509
Capital

18 meses de garantía escrita.



SEGURIDAD Y CONFORT SERVICE Y VENTAS
AMORTIGUADORES **MONROE**
AUTOLANDIA S.R.L.
Av. MAIPU 2170 - 74
T. E.: 791 - 4511 - 2184 OLIVOS

TALLER DE ELASTICOS PARA AUTOMOVILES
DURAN HNOS.
Colocación y reparación de cualquier marca
Todo trabajo perteneciente al ramo
Av. MAIPU 900 T. E. 791-1436
VICENTE LOPEZ

J. J. CAMACHO
Especialistas en PEUGEOT
Unico en la zona - Repuestos
AGUSTIN ALVAREZ 735
T. E. 791-8461 VTE. LOPEZ

MENDOZA

GOLONDRINAS TODO EL AÑO
TURISMO TODO EL AÑO

Luján de Cuyo, Cacheuta, Potrerillos, Chacras de Coria, Vistalba, Carrizal, Carrodilla, Vallecitos, Las Vegas, Puente del Inca, Las Cuevas, Cristo Redentor.

Excursiones, esqui, "camping", funicular, aero-silla.



Hoteles, moteles, hosterías confiterías.

Consultas, informes, reservas de hospedaje:

San Martín 250, Tel. 67 - Luján de Cuyo; "Casa de Luján de Cuyo en Mendoza", Galería Tonsa B-10.

Dirección Municipal de Turismo de Luján de Cuyo.

MENDOZA

PRODUJOSE UN ACUERDO ENTRE SIAM E IKA

COMO resultado de una serie de conversaciones previas que involucraron desde el análisis de la consolidación de servicios que son comunes a SIAM e Industrias Kaiser Argentina, hasta el de nuevos productos, cuya fabricación podría ser encarada en forma conjunta se ha llegado a una etapa inicial de complementación industrial parcial entre ambas empresas.

El objetivo básico del acuerdo es consolidar y fortalecer empresas auxiliares tanto de IKA como de SIAM, proveedoras de partes y herramental para la industria automotriz, actualmente con producciones paralelas y con miras a lograr una mayor producción, eficiencia y menores costos.

En esta etapa y con un criterio básico de igualdad y mutua participación en la gestión, por una parte se incorporan a Metalúrgica Tandil activos de SIAM y empresas de su grupo destinados a ampliar la capacidad de producción de Metalúrgica Tandil y por otra, IKA incorpora a Perdriel S. A. a cambio de acciones de esta última, su taller de matricería y dispositivos.

Este primer paso dará como resultado un fortalecimiento de sus actividades, llevando asimismo a la práctica un principio de racionalización industrial, elemento indispensable para enfrentar mercados futuros, tanto nacionales como de la ALALC, en condiciones favorables de competencia.

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

BATERIAS

...y en baterías GENERAL MOTORS LOS MEJORES PRECIOS



TOGNETTA

NAZCA 667 - T. E. 611-5108 - Bs. As. 430, CIUDADELA - T. E. 653-5892

CARBURACION

CARBURADORES

BOMBAS DE NAFTA
BOMBAS ELECTRICAS

ROBERTO

Atendido por sus dueños
TECNICOS ESPECIALIZADOS

JUANA AZURDUY 2435 - T. E. 701 - 5568
(Altura Av. Cabildo 3500)

Cerrajería del Automóvil

CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL PASCUAL MOAVRO

Arreglos de picaportes y levantavidrios, cambio de colisa. TRABA DE DIRECCION. CERRADURAS AL CAPOT.

BILLINGHURST 1083 T.E. 87 - 4410

AUTOCLUB llega a los hogares de 295.000 miembros del A. C. A.

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

CROMADOS

MARIO IBERTI y Cía.

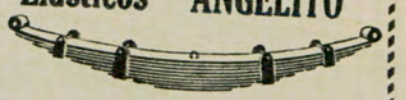
REPARACION DE ACCESORIOS



AUSTRIA 2576 - T. E. 82-7344 y 83-3824

ELASTICOS

Elásticos "ANGELITO"



Colocación y reparaciones. Especialistas en Peugeot, Fiat, Siam, M. Benz, etc., en su vigésimo aniversario al servicio del automotor.

MONROE 4069 T. E. 52 - 5262

GOMERIAS

GOMERIA "EL CID"

SU ESQUINA AMIGA

Cubiertas y Cámaras, todas las marcas
Recauchutajes - Vulcanizados
ANEXO: Reparación de Ruedas - Centrado - Desabollado, etc.
DESCUENTO SOCIOS A.C.A., 15 %
RECUERDE "EL CID"
Avda. EL CANO 3299, esq. SUPERI

TIRADA DE ESTA EDICION 295.000 Ejs.

ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL

TALLER ELECTROTECNICO FRASER S.R.L.

BOBINAJES EN GENERAL

Dínamos - 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.

TALLER ELASTICOS "CABILDO"



REPARACIONES EN GENERAL
Repuestos y Accesorios
SERVICIO NOCTURNO PERMANENTE
VIDAL 4747 (altura Cabildo) T. E. 701-8111-2704 Buenos Aires
Entrada por: Av. SAN ISIDRO 4812 (a 1 cuadra de Puente Saavedra)

AUTO UNION

EXCELSA S. A.

MEDRANO 784

Atención integral de su Auto Unión
Amplio Stock Repuestos: 3 = 6

Service Especializado en Chapa - Pintura - Repuestos Legítimos
Engrase - Lavado - Recambio de Motor.
Ajuste de Motor - Frenos - Electricidad - Mecánica.

AUXILIO MECANICO

EXCELSA S. A - MEDRANO 784 - T. E. 86 - 5019

potencia
economía

ENCENDIDO VEGAS S.R.L.

velocidad
rendimiento

ELECTROTECNICA DEL AUTOMOVIL

Agente oficial de:
Disponemos de FASFILTER nuevo sistema de filtrado de aire
equipo de ignición a transistores

Levas especiales para distribuidores PEUGEOT 403 - 404 - FIAT 1500
DESCUENTO ESPECIAL A SOCIOS DEL A. C. A.

Avda. CABILDO 3310/20 T. E. 70-4729 y 5378

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 PARA AUTOMOVILES



INSTALACIONES
ANTENAS
REPARACIONES

Av. Juan B. Justo 6215
T. E. 67-1588 BUENOS AIRES

Auto Radio NORTE

Especialistas Receptores Europeos
SERVICE AUTORIZADO Y AGENTE
R. C. A. VICTOR - AUTOVOX - MOTOROLA - BLAUPUNKT
Ventas - Instalaciones en el día
Av. MAIPU 1275 T. E. 797-2809
VICENTE LOPEZ

RADIOS PARA AUTOMOVILES TITO

Service Autorizado
BLAUPUNKT - AUTOVOX
10% descuento a socios del A.C.A.
Colocación en el día
Avenida MAIPU 3145 OLIVOS
T. E. 795 - 0864

TECNICA MECANICA "SILVIO"

Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77-7777

CADILLAC NICARAGUA 5856
OLDSMOBILE ROSETI 101



KOËNIGS S.R.L.

RADIOS PARA AUTOMOVILES

Especialistas en tocadiscos auto Philips
Descuento especial a socios del A. C. A.
FRENCH 2600 T. E. 82-3972

Agentes y Service Autorizado
BLAUPUNKT, AUTOVOX
y MOTOROLA

AUTO RADIO OSCAR

FABRICACION
VENTA Y
REPARACIONES
CERRITO 776
T. E. 41 - 0446

SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

SILENCIADORES Y
CAÑOS DE ESCAPE

PARA TODAS LAS MARCAS
EQUIPOS ESPECIALES TIPO ABARTH para
PEUGEOT - FIAT - FORD FALCON
VALIANT - CHEVROLET 400

COLOCACION EN EL ACTO
DESCUENTO ESPECIAL A SOCIOS A. C. A.
Bulnes 739 (casi esq. Corrientes)
T. E. 86 - 1343

TABLERO DEL AUTOMOVIL

VELOCIMETROS

ELECTRICIDAD
Casa "CUREGIA"
de BALSAMO y FERNANDEZ
Malabia esq. Güemes - T. E. 71-0489

Trofeos y Medallas

CASA BELLUNI
FRONTELY CIA

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

TECNICA MECANICA "SILVIO"

Service Cadillac y Oldsmobile
Caja - Hidra - Matic
77-7777

CADILLAC NICARAGUA 5856
OLDSMOBILE ROSETI 101

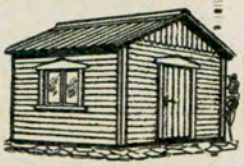
ESPACIO

Decídase por **AUTOVOX**

AUTO RADIOS
TELEVISORES

...es gran calidad europea para los más exigentes públicos del mundo.
Fabrica y Garantiza: AUTOVOX ARGENTINA S.A.C.I. Uspallata 2430 - T. E. 91-9251/58

CASILLA PORTABLE "RELAMPAGO"



FACIL DE ARMAR. Ideal para depósito, vivero, garage, cuadrillas, taller, fin de semana, etcétera. Construida en madera cepillada nacional. Techo asfáltico acanalado. Con 1 puerta, 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

LABORATORIO FOTOGRAFICO

Precios p/profesionales y aficionados (blanco y negro, papel doble peso)

7½ x 10, $ 15.— :: 10 x 15, $ 21.—
9 x 12, $ 18.— :: 12 x 18, $ 24.—
9 x 14, $ 19.— :: 18 x 24, $ 50.—

"ARIEL"

¡Ampliaciones impecables!
CHARLONE 49
(Chacarita) - Capital
¡Revelamos y ampliamos color!
¡Envíos al interior!

HOTELES

PROMENADE
HOTEL

SU CASA EN BUENOS AIRES

Exclusivamente familiar

Reservas: 31 - 5851 y 31 - 5761

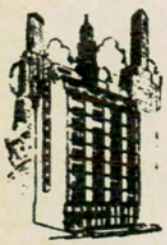
CHARCAS 444 **32-5681/5**

VIAMONTE HOTEL

Dirección Telegráfica "VIAMONTEL"

VIAMONTE 833 **T. E. 31-5241/47**
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 Telegráfica ROMAHOTELES

UNA ORGANIZACION AL SERVICIO DEL VIAJERO



HOTEL CRILLON

REFRIGERACION
GRILL Y SALON DE TE DANZANTE
APARTAMENTOS CON BAÑO PRIVADO Y TELEFONOS
DOS PERSONAS DESDE $ 600

SANTA FE 796 esq. ESMERALDA T.E. 32-8181/9
Frente a la Plaza San Martin

NORMANDIE Hotel

EN PLENO CENTRO
1/2 CUADRA DE CORRIENTES
1/2 CUADRA DE Av. CALLAO
2 CUADRAS DE PLAZA CONGRESO
HABITACIONES CON BAÑO PRIVADO Y TELEFONO
AIRE ACONDICIONADO
DOS PERSONAS DESDE $ 450



RODRIGUEZ PEÑA 320 - T. E. 40-7001/6

BUENOS AIRES

GOLDEN HOME

Sesenta apartamentos con baño privado y teléfono
POSADAS 1557 **T. E. 42-3471/6**
BUENOS AIRES

BRISTOL HOTEL

124 habitaciones con baño privado
CERRITO 284 y SARMIENTO
T. E. 35-5401/09
BUENOS AIRES

HOTEL TRES SARGENTOS

Departamentos con baño privado - Radio Televisión - Teléfono - Aire acondicionado Agua caliente - Agua helada Calefacción.
TRES SARGENTOS 345 - T. E. 32-6081

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

Gran Hotel San Carlos

100 HABITACIONES AMPLIAS

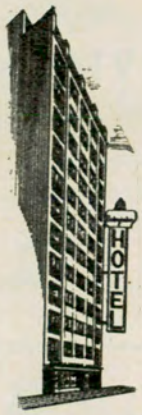
Bien aireadas, con profusión de luz y sol. Todas con baño privado. Agua caliente, Calefacción, Teléfono, Radio, Televisión.

En el corazón de Bs. Aires: Suipacha 39
A un paso de todo. **T. E. 40-7021 al 26**

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

PRINCE HOTEL

Todas las habitaciones con baño, teléfono y calefacción
ARENALES 1627
Dirección telegráfica: PRINCEHOTEL
T. E. 41-8004, 42-4853, 41-8275, 42-3546 y 60 internos.

Plasticote
WITH NUCLEARITE

PRODIGIOSO LUSTRE PLASTICO PROTECTOR DE LA PINTURA Y CROMADOS DE SU COCHE. LE OTORGA BRILLO, PROTECCION, BELLEZA, GALLARDIA Y JUVENTUD POR LARGO TIEMPO.

EN TODA BUENA ESTACION DE SERVICIO Y CASAS DEL RAMO

THE ARGENTINE PLASTICOTE INTENDENTE GRANT 474 - MORON (Bs. As.)

Plasticote
WITH NUCLEARITE

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.



BRASIL
EXPRESO BUENOS AIRES - PORTO ALEGRE
M$N 2.500.000
Servicio diario, directo de lujo, con derecho a la compra de U$S 100.- a cambio oficial.
AUTOBUSES SUDAMERICANOS
Florida 142 - Local 4 T.E. 46-1444

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

A LOS SEÑORES SOCIOS

Auxilio Mecánico en "Las Flores"

Se informa a los señores socios del A.C.A., que los pedidos de auxilio mecánico en la localidad de "Las Flores" deberán ser solicitados al respectivo concesionario, cuyo teléfono es 394 - Las Flores.

ASUMIO SUS FUNCIONES EL INTERVENTOR EN LA DIRECCION NACIONAL DE TURISMO

FUE puesto en posesión de sus funciones el interventor en la Dirección Nacional de Turismo, contador Mauricio Fischer, habiendo asistido a la ceremonia el ministro de Economía, doctor Juan Carlos Pugliese; el secretario de Transportes, doctor Miguel Angel Martínez; altas autoridades de esa Secretaría, funcionarios y amigos. Previamente, se dio lectura al decreto por el cual se aceptaron las renuncias del titular de la dirección, doctor José Antonio Garayzábal, y de los directores, señores Enrique G. González Vidal, Oscar Bagnardi, Primo Martínez y Federico Fernández Pita, a quienes se agradeció los servicios prestados; se dio por terminadas las funciones del resto de los integrantes del directorio y se designó el interventor. Seguidamente, hizo uso de la palabra el Secretario de Transporte, quien se refirió a las causas que motivaron la designación de un interventor, es decir, las renuncias presentadas; por último habló el señor Fischer.

Terminado el acto, el doctor Garayzábal, que se hallaba presente, fue despedido por sus colaboradores, a quienes presentó al interventor puesto en posesión de su cargo.

EL ENGAÑO DE LAS APARIENCIAS

LO aparente no siempre coincide con lo real. La foto sugiere una escena de angustia: dos manos aferradas a los zapatos de un ser desconocido. Lo real es que el encuadre fotográfico, así pensado, permite apreciar la nueva suela para zapatos creada por el Departamento de Calzados de Goodyear, hecha a base de una goma química antideslizante y resistente a la acción de los aceites, lo que le permite una gran adherencia al suelo. El fotógrafo, con sentido del efecto dramático, logró la toma colocándose debajo de un obrero que estaba parado sobre una plataforma de vidrio plástico.



SUGIERE EL A.C.A. UNA ADECUADA SEÑALIZACION DEL ACCESO NORTE

EN nota dirigida al señor presidente de la Dirección Nacional de Vialidad, ingeniero Enrique J. Laiseca, el A.C.A. pone de relieve la importancia que ha adquirido el acceso Norte, señalándose que "al permitirse el tránsito en todo su recorrido pavimentado —desde la avenida Gral. Paz hasta Bancalari— en dicha vía de acceso y salida de esta ciudad, día a día se acrecienta el ya muy numeroso caudal de automotores que circula por ella".

"Lamentablemente —continúa la nota—, una arteria de tal magnitud ha sido descuidada en materia de obras complementarias imprescindibles, como lo son el señalamiento informativo y el preventivo."

Se hace notar luego que hay pocos indicadores sobre la traza longitudinal, algunos de los cuales se hallan mal ubicados o semiocultos por matorrales que invaden las banquinas e impiden su lectura. "En los accesos a la arteria —se expresa también— es prácticamente total la ausencia de señales".

Por último, el A.C.A. sugiere a la Dirección Nacional de Vialidad se lleve a cabo una adecuada señalización en el acceso Norte, considerando la posibilidad de emplear indicadores de mayor tamaño que los actuales, y utilizar en la confección de los mismos material o pintura reflectante.

T.E.M.A.
TALLER DE MANTENIMIENTO
OPEL Y TAUNUS
Mecánica en General
Chapa y Pintura
Parral 1474 Buenos Aires Tel.: 58-1880
OPEL
TAUNUS
ESPECIALIDAD EN SUSPENSION Y PUESTA A PUNTO
con instrumentos especiales
CATALOGOS EN CASTELLANO
VENTA REPUESTOS IMPORTADOS

LAS MENSAJERIAS...

(Continuación de la pág. 51)

una moza insinúa su amor al gaucho esquivo. O sentir en nuestros corazones los ramalazos de la patria vieja...

Antes de cerrar esta especie de álbum de recuerdos, quizá convenga agregar algunas reflexiones que complementan lo expuesto. Sobre todo, configuran el carácter moral de la gente y de una época, explicando las peculiaridades propias de la estirpe criolla. Raza bravía, sanguinaria a veces, pero con la hidalguía donde se generan los gestos altivos del señorío honesto y generoso. Estas modalidades caballerescas y dignas, eran patrimonio moral del paisano de nuestros campos. Así lo denuncian con unanimidad los viajeros ingleses que a mediado de siglo pasado recorrieron tierras argentinas. Todos coinciden en reconocer al gaucho actitudes de exquisita cortesía y generosidad. Por lo pronto, en aquellas edades primitivas, en medio de los campos desiertos, jamás fue robado ningún viandante, ni asaltada una galera o diligencia en los campos solitarios. Detalle es éste poco recalcado y que debe apuntarse como hecho excepcional en esa época y en el mundo. Entonces y ahora. Invito al lector a meditar en ello para justipreciar lo nuestro. En ese detalle importantísimo se pueden conjeturar muchas falsas aseveraciones; sobre todo ubicarse mal, no en aquellas épocas de *"barbarie"*, sino, precisamente, en nuestra actual civilización que tanto tema brinda a la crónica delictiva. •

GIBRALTAR...

(Continuación de la pág. 145)

de rendirse que le dirigiera el almirante inglés, este candoroso y heroico don Diego, capaz también, como don Quijote, de lancear molinos de viento, respondió *"que tenía jurado por su rey y señor natural a don Felipe V. y que sus fieles y leales vasallos sacrificarían las vidas en su defensa..."* Y mientras esto sucedía, Darmstadt, que *"esperaba andando"*, desembarcaba al frente de tres mil alemanes.

¿No sentís esta gran ironía del tiempo y de la historia? El príncipe de Darmstadt conquista con soldados alemanes un peñón para Inglaterra; el mismo peñón en que ahora, los ingleses, tienen prisioneros a centenares de alemanes.

Y habiéndose repetido este caso innumerables veces, ¿por qué los hombres se matarán así por la posesión de tierras que tan pronto ganan como pierden y son, en resumidas cuentas, de todo el mundo?. •

EL VIAJE

(Continuación de la pág. 44)

La Plaza de San Pedro —Bernini principalmente, y algunos otros— es asombrosa. Enorme, liviana y ágil como un bello sueño de luz. ¿Y San Pedro? No voy a hablar de la Catedral por excelencia; esto está fuera de mis posibilidades. No en vano en sus paredes y en su seno ha florecido la fantasía creadora de cien artistas incomparables. ¿Quién puede atarla a las palabras? Yo no me atrevo a intentarlo.

Durante el almuerzo, la inteligente esposa del Embajador de la República ante el Vaticano, la señora Hortensia Quirno de Moreno Hueyo, habla de la escultura de Pío XII que ya integra la nutrida colección de estatuas de los pontífices, que ilustran las naves y galerías de la Basílica. Medito un instante antes de opinar:

—*Es excelente. Sólo que el Papa está representado más en actitud de orador que arenga a la multitud que de predicador ante la grey.*

Mi interlocutora, más sensible que yo seguramente, no compartió mi juicio de profano.

❦❦❦

Vía Véneto es una moderna y lujosa arteria comercial. Le dan un tono especial, además, la presencia del gran palacio que ocupa la Embajada de los Estados Unidos, por una parte, y las muchas oficinas centrales de compañías aéreas internacionales —Aerolíneas Argentinas inclusive—, que en esa *vía* tienen su sede. Es la calle preferida por los turistas de gran jerarquía económica, amada por los *snobs* internacionales de cierto tipo. Pero, por supuesto, no es la calle más típica de Roma.

Mucho más modesta pero infinitamente más interesante y más viva, es la *Vía Frattina*. Relativamente estrecha y no muy extensa, está literalmente ocupada. centímetro por centímetro, por peatones y automovilistas, a toda hora del día, desde la mañana y hasta bien avanzada la noche. Decenas de miles de personas circulan permanentemente por sus aceras y su calzada, a despecho de los automotores, cuyos conductores no son demasiado complacientes, por cierto.

En la Vía Frattina, una versión romana de nuestra calle Florida, he admirado, en una decena de joyerías, la más espectacular exhibición de joyas extraordinarias, sencillamente inapreciables. En París, en Nueva York, en Buenos Aires, seguramente existen en los negocios de la especialidad piedras, piezas y conjuntos no menos bellos y valiosos; pero no están expuestos así, a la vista del público, casi al alcance de la mano, como en la Vía Frattina.

❦❦❦

En Vía Véneto Nº 7, gracias al tenaz y casi diría visionario empeño de nuestro Embajador, Dr. Defferrari, funcionará desde mediados de este año la *Casa Argentina* en Roma. Nuestro Ministerio de Relaciones Exteriores resolvió apoyarle en esa empresa de establecer, precisamente en ese punto excepcional de la urbe, con los balcones que se abren sobre la Piazza Barberini, el centro desde donde ha de difundirse permanentemente la promoción de los intereses y, en cierta medida, de la cultura argentinos. El Dr. Defferrari es, además de dinámico e inteligente, un hombre singularmente tenaz, y lo consiguió. Mientras cambiábamos impresiones sobre la vida en Roma con el Embajador y su gentilísima esposa, la señora Inés Micheo de Defferrari, aquél abandonó repentinamente la mesa para atender un llamado urgente de nuestra Cancillería; al regresar, le brillaban los ojos cuando nos anunció triunfalmente:

—*¡Tendremos la "Casa Argentina" en Roma!*

Durante una hora recorrimos el magnífico piso alquilado en Vía Véneto, 7. El Embajador merece que le felicitemos por su iniciativa. •

REALIZO UNA VISITA AL A.C.A. EL PRESIDENTE DE FORD MOTOR ARGENTINA

El presidente del Automóvil Club Argentino, Dr. César C. Carman, y el señor Douglas B. Kitterman, en ocasión de la visita que este último realizó a la entidad y durante la cual se manifestó vivamente interesado por los diversos aspectos de la actividad que en ella se desarrolla. Los acompañan el Dr. Plácido Seara, prosecretario del A.C.A.; el Dr. Julio Navarro Monzó, gerente de Relaciones Públicas de Ford, y el Ing. Gabriel Lamarque, director de la Escuela de Conducción y Tránsito del A.C.A.





Esta es la avenida José Ignacio de la Roza, que recuerda al gobernador sanjuanino que ayudó a San Martín en su hazaña de libertad. Fue abierta después del terremoto del 15 de enero de 1944. Pero la bajada o subida de los coches aún no ha sido indicada con señales.

SAN JUAN EN VERDE Y ROJO

por SILVANA ROGER

Para Autoclub

EN la noche sanjuanina hay guiños en verde y rojo. Los modernos edificios que cada día le van dando la fisonomía de una ciudad con proyecciones al futuro, sus anchas veredas y el ir y venir de transeúntes y vehículos, han obligado a las autoridades de la Municipalidad de la Capital a colocar en el casco urbano gran cantidad de semáforos.

San Juan, en comparación, tiene un alto porcentaje de accidentes de tránsito y en sus calles mueren más personas que en las camas de los hospitales.

La semaforización viene a solucionar una necesidad imperiosa. El público se ha adaptado a estos nuevos "varitas" eléctricos que no perdonan las infracciones.

Sosecal, que es la empresa que ganó la licitación en la comuna, cobró por los trabajos y colocación de los semáforos la cantidad de $ 11.177.000.

El antiguo casco de la ciudad, comprendido por cuatro avenidas, ha sido el primer objetivo. Luego se dilatará el espacio.

De esta manera se ha dado el primer paso para solucionar un grave problema que ha colmado ya la paciencia de las autoridades y del peatón.

Para lograr una uniformidad de criterios sobre la base de reglamentos internacionales, la comuna inició conversaciones con la Dirección de Tránsito de la Provincia, a la que le ofreció el Instituto de Hemoterapia para los análisis de sangre de los accidentados, a fin de investigar el dosaje de alcohol en sangre.

Si bien es cierto que en materia de tránsito San Juan estaba a la zaga por el imperio de un desorden organizado, hoy está en el espíritu de todos el poder lograr una ordenación rápida que evite tantas muertes por imprevisión y falta de respeto a las normas vigentes.

En este sentido, no marchaban de acuerdo el adelanto espiritual ni edilicio con las normas de tránsito. Pero San Juan, que siempre ha sabido sobreponerse a las vicisitudes, sabrá también someterse a un nuevo régimen de transitabilidad que la colocará entre las primeras provincias argentinas.



La mano es la derecha: Sin embargo todos estos vehículos están cometiendo infracción. Cuando se imponga un orden al tránsito urbano en San Juan cesará el flagelo de los muertes por accidentes.

Impr. en Fabril - Junio de 1965
Industria Argentina

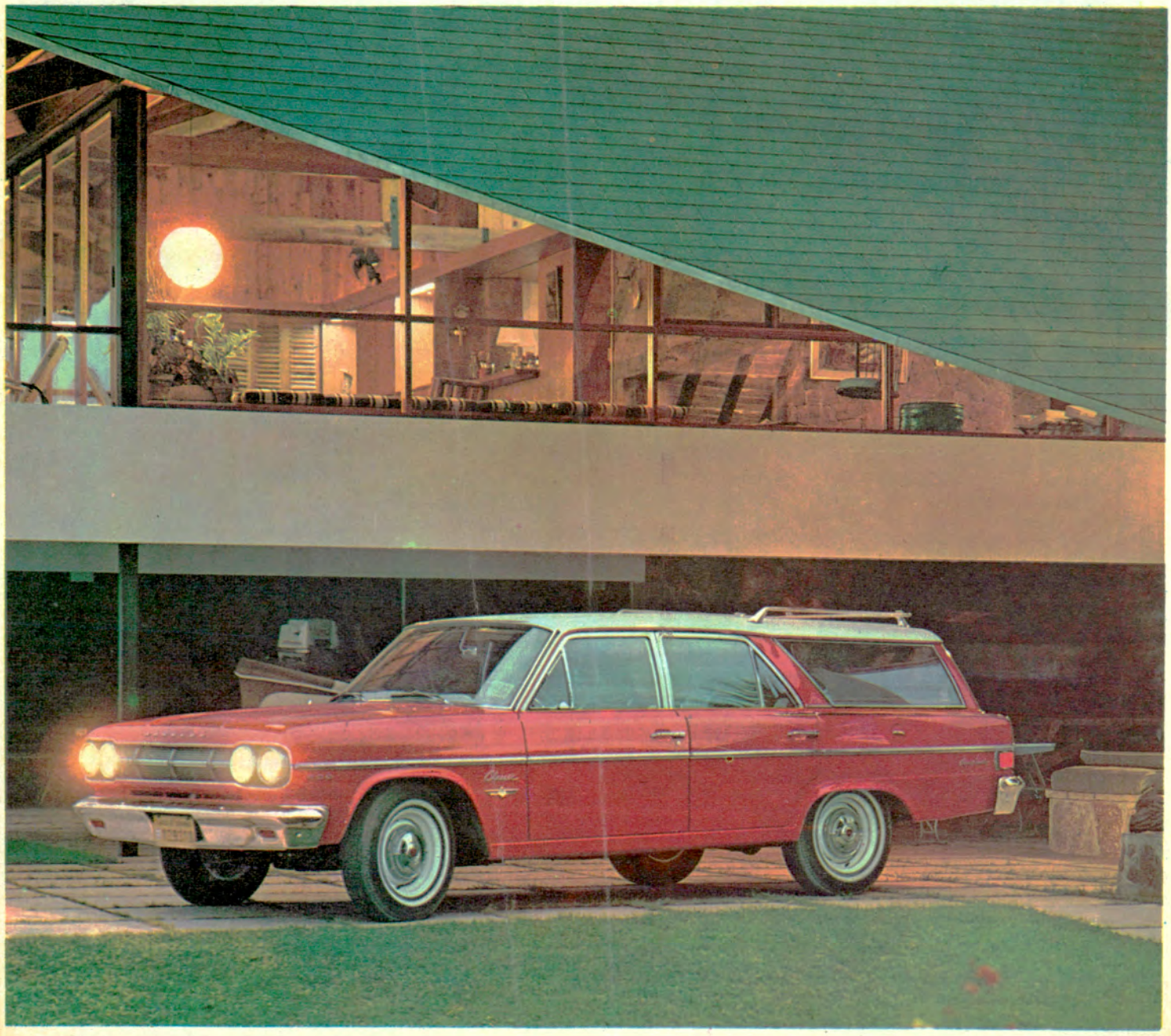
NUCLEO

RAMBLER CROSS COUNTRY

una nueva dimensión del confort familiar!

Las excepcionales cualidades de potencia, amplitud y confort que identifican al nuevo Rambler Classic Cross Country, superan ampliamente las ventajas ofrecidas hasta hoy por vehículos de su tipo. Una línea totalmente nueva y una exquisita gama de colores exteriores, en una nueva pintura esmaltada, anticipan las lujosas innovaciones interiores: suntuosos tapizados, en modernos tonos combinados; mayor amplitud interior, en largo y en ancho, para más pasajeros y equipaje; elegante tablero de instrumentos, antirreflectivo, y asientos delanteros individuales, reclinables en cinco posiciones. Fabuloso motor Tornado - Jet de 145 HP. y, como siempre, amplio portaequipaje superior y compartimiento para objetos de valor, sin costo adicional. Y culminando estas ventajas, aire acondicionado y vidrios matizados, así como frenos y dirección de potencia, como equipos opcionales.

Producto de calidad de Industrias Kaiser Argentina - Miembro de ADEFA





Maneje tranquilo y seguro a cualquier hora.

Los Faros Leyden para automotores fabricados de acuerdo al código europeo iluminan su ruta con máxima claridad hasta una distancia de 100 mts.

No vea a medias, domine claramente cuanto ocurre frente a su automóvil como si fuera de día.



FAROS LEYDEN

Leyden, la línea de encendido que eligen las fábricas de automotores bobinas, reguladores, capacitores, distribuidores, faros.

LEYDEN ELECTROMECANICA S.A.I.C. y F

FAROS COMPLETOS PARA:
Peugeot 403 - 404 - Gladiator - Estanciera - Jeep IKA

OPTICAS PARA:
Peugeot 403-404 tipo Ducellier Peugeot 403-404 sistema Marchal - Ford 1964 - Chevrolet 1964/5 Línea Di Tella - Valiant III

UNIDADES SEMI SELLADAS "Universal".
Adaptables a cualquier automóvil que utilice la UNIDAD SELLADA UNIVERSAL de 180 mm. (7 pulgadas)