

# AVTO CLVB

EJEMPLAR EXCLUSIVO  
PARA SOCIOS DEL A. C. A.

PROHIBIDA SU VENTA

## SOCIEDAD RURAL ARGENTINA: CIEN AÑOS AL SERVICIO DEL AGRO

VER PAG. 18

AÑO VI - Nº 30 - BUENOS AIRES - AGOSTO - SEP. DE 1966



\$ 150.-

mayor protección!...  
mayor seguridad!...

# SUPERMOVIL

El gran lubricante argentino de calidad probada en  
las más difíciles competencias mecánicas.

El primero!

El más solicitado!



**COMPRELE AL PAIS!**

# Qué es el Barroco

Si queriendo sentar definiciones exactas y al solo efecto de ubicarlo históricamente, puede decirse que el Barroco se extiende entre 1550 y 1730. En términos musicales se admite que dicho estilo nace, se desarrolla y finaliza entre Monteverdi y J. S. Bach.

El término Barroco no solamente se aplica a la música, sino a todas las expresiones artísticas del período de la Contrarreforma, del cual es genuino representante. Las características de este estilo son la vastedad de las proporciones, la libertad de las formas, el gusto por las curvas y las líneas dinámicas, el esplendor del color, el amor por los ornamentos y la decoración. Durante este período la música cobra relieves insospechados: refleja y manifiesta quizás con mayor fidelidad que ninguna otra expresión artística esa nueva y maravillosa forma de sentir la vida en esa época y cuyos ecos todavía se mantienen.

En la primera década del siglo XX un eminente crítico de arte, Heinrich Wölfflin dedicó buena parte de su afanes a demostrar las grandiosas contribuciones que el Barroco había aportado en el orden de la plástica, la arquitectura, la estética y la música, preparando así el camino de la reivindicación de los productos de este estilo que dominó una época y que hoy es reconocido como uno de los períodos más fascinantes de la historia.



HAENDEL



BACH

## ENVIE ESTE VALIOSO CERTIFICADO HOY MISMO

Este valioso Certificado le permitirá adquirir la maravillosa colección

### El Barroco

en 10 extraordinarios discos LP de Alta Fidelidad Monoaural. Por igual cantidad de discos usted tendría que pagar \$ 10.000.- pero serán suyos por sólo \$ 6.250.- en grabación monoaural. Si usted es poseedor de un aparato estereofónico y desea la colección en sonido estereofónico, ésta será suya por sólo \$ 500.- más. Estas son condiciones de Contado.

Pero si usted prefiere, puede pagar en COMODAS CUOTAS MENSUALES de la siguiente manera. PARA LA COLECCION MONOAURAL un primer pago de \$ 1.370.- (más un pequeño cargo por gastos de envío) y cuatro (4) cuotas de \$ 1.370.- cada una. PARA LA COLECCION ESTEREOFONICA: un primer pago de \$ 1.480.- (más un pequeño cargo por gastos de envío) y cuatro (4) cuotas de \$ 1.480.- cada una. El primer pago deberá ser efectuado al recibir la colección. Las cuotas restantes deberán ser giradas por correo en cheque, giro bancario, bono o giro postal, a la orden de DISCOS CBS S. A. I. C. F., o si le resulta cómodo, en nuestras oficinas Sarmiento 767 - Bs. Aires.

TENGA EN CUENTA QUE NO ENVIAMOS COBRADOR A DOMICILIO.

Envíe su certificado sin demoras. Nosotros le haremos llegar la colección inmediatamente. No envíe dinero. Usted abona al recibir la colección.

GUARDE ESTE TALON PARA SU CONTROL.

A prueba por 7 días: Usted tiene derecho al examen de la colección hasta un máximo de 7 días. Si la misma no le satisface deberá devolverla y nosotros le reintegraremos el importe pagado, previa pequeña deducción por gastos.

## CERTIFICADO ESPECIAL DE DESCUENTO

SOLO  
\$ 6.250.-

Háganos llegar su pedido HOY MISMO. Aproveche las excepcionales condiciones que le ofrecemos para obtener la extraordinaria colección.

AHORRA  
\$ 3.750.-

## el Barroco

Proceda de la siguiente manera:

- 1) Marque el cuadrado correspondiente al tipo de plan elegido y firme en el lugar indicado.
- 2) Desprenda por la línea de puntos y eche el Certificado al buzón. NO NECESITA FRANQUEO. Si lo desea, puede traerlo personalmente a nuestras oficinas, Sarmiento 767 - Buenos Aires.
- 3) Conserve el talón de la izquierda para su control y recordatorio de las obligaciones asumidas.

### RUEGO A UDS. ME ENVIEN LA COLECCION EL BARROCO

REMITA EL CERTIFICADO POR CORREO HOY MISMO. Nosotros le enviaremos la colección inmediatamente.

NO INCLUYA DINERO! UD. ABONA AL RECIBIRLA

- Deseo la grabación monoaural. Abonaré la colección en cuotas: en el momento de recibirla me comprometo a pagar \$ 1.370.- más un pequeño cargo por gastos de envío. El saldo lo abonaré en cuatro (4) cuotas de \$ 1.370.- cada una.
- Deseo la grabación estereofónica. Abonaré la colección en cuotas: en el momento de recibirla me comprometo a pagar \$ 1.480.- más un pequeño cargo por gastos de envío. El saldo lo abonaré en cuatro (4) cuotas de \$ 1.480.- cada una.
- DESEO PAGAR AL CONTADO. Envíeme la colección monoaural. Al recibirla me comprometo a pagar \$ 6.250.- más un pequeño cargo por gastos de envío.
- DESEO PAGAR AL CONTADO. Envíeme la colección estereofónica. Al recibirla me comprometo a pagar \$ 6.750.- más un pequeño cargo por gastos de envío.
- GASTOS DE ENVIO: Capital Federal: \$ 95.- Gran Buenos Aires: \$ 110.- Interior: \$ 125.-

Nombre y apellido .....

Calle .....

Localidad .....

Firma

Reservado para uso de oficina:

Aclaración de firma

Si es menor de edad, firma del padre o tutor.

# UD. TIENE UNA CITA CON EL BARROCO

ESTO ES  
EL  
BARROCO

## INDICE

Discos CBS le invita cordialmente a identificarse con la magnificencia, la pompa y el boato de los siglos XVI al XVIII, a tomar contacto con la alegre y colorida música que los representa. Música de innegable pureza constructiva, música de Reyes para Reyes. Conviva Ud. con los genios. El portentoso milagro del disco lo hará copartícipe del reinado de Bach, Vivaldi, Buxtehude, Couperin, Tartini, Telemann, Marcello.

### MAGNIFICA VERSION ESTEREOFONICA

Si posee aparato estereofónico, con un recargo de apenas \$ 600 Ud. tendrá la posibilidad de aquilatar la insuperable calidad técnica de la versión estereofónica.

**Disco N° 1 — MUSICA DE LA CORTE DE LUIS XIV**  
MARIN MARAIS: Suite de la ópera "Alcione". Piezas para viola, libro 2.  
FRANCOIS COUPERIN: "Conciertos Reales" - Segundo concierto. JACQUES HOTTETERRE: Primer libro de Piezas para flauta traversera. Intérprete: CONCENTUS MUSICUS.

### Disco N° 2 — MUSICA DE CAMARA DEL BARROCO ALEMAN

GEORGE PHILIPP TELEMANN: Cuarteto para flauta, oboe, violín y violoncello - DIETRICH BUXTEHUDE: Sonatas en dúo, Op. 1. Cuarta Sonata para violín, viola da gamba y bajo continuo.  
JOHANN SEBASTIAN BACH: Sonata en Sol Mayor para flauta, violín y bajo continuo - JOHANN SCHENK: "Le Nympe di Rheno" - GEORG PHILIPP TELEMANN: Sonata a quattro para flauta, 2 violas da gamba y clavecín. Intérprete: CONCENTUS MUSICUS.

### Disco N° 3 — BARROCO ITALIANO

TOMMASO ALBINONI: Sonata a cinque en Sol Menor, Op. 2, N° 6, para 2 violines, 2 violas, violoncello y bajo continuo - GIUSEPPE TARTINI: Sinfonía en La.  
FRANCESCO GEMINIANI: Concerto grosso en Sol Menor, Op. 3 N° 2, para 2 violines, viola, violoncello y orquesta de cuerdas - PIETRO LOCATELLI: Introduzione teatrale VI. Intérprete: ORQUESTA DE CAMARA DE ZURICH, dirigida por Edmond de Stoutz.

### Disco N° 4 — JOHANN SEBASTIAN BACH

Concierto Brandenbúrgues N° 2 en Fa Mayor. Doble concierto en Re Menor para violín, oboe, cuerdas y bajo continuo - Suite para orquesta N° 2 en Si Menor. Intérprete: ORQUESTA DE CAMARA DE ZURICH, dirigida por Edmond de Stoutz.

### Disco N° 5 — MUSICA DE MAESTROS

PIETRO NARDINI: Concierto en Mi Menor para violín - BENEDETTO MARCELLO: Concierto en Do Menor. Intérprete: DIE MASTERPLAYERS, dirigidos por Richard Schumacher. GEORG FRIEDRICH HANDEL: Sonata en Fa Mayor para oboe y guitarra. Sonata en La Menor, Op. 1, N° 4, para flauta y guitarra. Karl Sheit, guitarra; Alfred Hertel, oboe; Helmut Riessberger, flauta.

### Disco N° 6 — ANTONIO VIVALDI

Concierto en Do Mayor, F XII, N° 23, para 2 flautas, oboe, corno inglés, 2 trompetas, 2 claves y orquesta de cuerdas. Concierto en Do Mayor, F XII, N° 2, para 2 oboes, 2 clarinetes y orquesta de cuerdas - Concierto en Sol Mayor, F V, N° 2, para dos laúdes y orquesta de cuerdas. Concierto en Re Mayor, F XII, N° 15, para guitarra y orquesta de cuerdas. Intérpretes: Rudolf Kalup, violín; Alfred Dutka, 1er. oboe; Ernst Krall, 2º oboe; Rolf Eichler, 1er. clarinete; Adolf Schoebinger, 2º clarinete; Hilde Lanford, clavelín; Karl Schelt, 1er. laúd y guitarra; Christa Gruenmayer, 2º laúd; Theodor Guschbauer, clavicordio. Con la Orquesta Austriana Tonkuensler de Viena, dirigida por Edgar Seipenbusch.

### Disco N° 7 — GIUSEPPE TARTINI

Concierto en Do Mayor para violín principal, cuerdas y clavecín. Concierto en Fa Mayor para violín principal, cuerdas y clavecín - Concierto en Sol Mayor para violín principal, cuerdas y clavecín. Concierto en Re Mayor para violín principal, cuerdas y clavecín. Intérprete: ANDRE GERTIER; violín. Orquesta de Cámara de Zurich, dirigida por Edmond de Stoutz.

### Disco N° 8 — BENEDETTO MARCELLO

Concerti a cinque, Op. 1. Concierto N° 1 en Re Mayor. Concierto N° 2 en Mi Menor. Concierto N° 4 en Fa Mayor - Concierto N° 5 en Si Menor. Concierto N° 6 en Si Bemol Mayor. Concierto N° 12 en Sol Mayor. Intérprete: I SOLISTI DI MILANO. Director: Angelo Ephrikian. Tino Bacchetta, violín; Ennio Miori, violoncello.

### Disco N° 9 — FRANCOIS COUPERIN

Cuarto libro de piezas para clave: Serie Vigésimo tercera. Serie Vigésimo séptima - Serie Vigésimo quinta. Serie Vigésimo sexta. Intérprete: ETA HARICH-SCHNEIDER, clavecín.

### Disco N° 10 — GEORG PHILIPP TELEMANN

Sonata en Trío en Fa Mayor para flauta dulce, viola discante y bajo continuo. Sonata Polaca en La Menor para violín, viola y bajo continuo. Sonata en Trío en Si Bemol para flauta dulce, clave concertante y bajo continuo - Sonata en Trío en Sol Mayor para 2 violines y bajo continuo. Sonata en Trío en La Menor para flauta dulce, violín y bajo continuo. Intérprete: TRIO BARROCO DE VIENA.

PERMISO N° 29

RESPUESTAS POSTALES PAGADAS

EL FRANQUEO  
SERA PAGADO  
POR EL DESTINATARIO

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

PRODUCTOS ESPECIALES CBS  
Un Servicio de Discos CBS

Apartado Especial N° 196  
**BUENOS AIRES**

# UNA COLECCION DE VALOR EXCEPCIONAL



DISCOS CBS - AMADEO:  
*conjunción de calidad*

Conformando los términos de una conjunción excepcional, Discos CBS-AMADEO, con la responsabilidad de su jerarquía incuestionable, garantizan la seriedad y calidad de esta monumental colección, aportando su extraordinaria capacidad técnico-científica que le permitirá aquilatar en su más exacta dimensión la absoluta y alta fidelidad de la versión monoaural, así como la deslumbrante conquista de su irreprochable versión estereofónica.

- 10 DISCOS LP** Producidos con la más avanzada técnica: utilizando el mejor material de polivinilo irrompible para asegurarle los perfectos resultados de novísimos sistemas de grabación europea.
- 8 HORAS** de maravillosos conciertos con los más grandes conjuntos, los mejores directores y los más brillantes solistas del mundo interpretando exclusivamente para Ud.
- 1 LIBRO DE EXTRAORDINARIO** valor literario firmado por el notable musicólogo Jorge D'Urbano.
- 1 ELEGANTE CAJA-ESTUCHE** práctica, sencilla y de alto valor estético funcional.

## DISCOS CBS-COLUMBIA,

en extraordinario esfuerzo y como real aporte a la cultura, pone a su alcance esta obra en condiciones excepcionales

SOLAMENTE

**\$ 6.250.-**

POR LOS DISCOS UNICAMENTE (EXCLUIDOS LIBRO Y DISCOTECA) UD. TENDRIA QUE PAGAR

**\$ 10.000.-**

Ud. enriquece su discoteca, amplía su cultura musical y

ADEMAS AHORRA

**\$ 3.750.-**

\* NO ES UN POTPOURRI

Esta colección no es un brillante pòurrit de melodías ni una miscelánea de temas felices. Es un compendio orgánico e inteligente, por donde desfilan Bach, Handel, Vivaldi, Telemann, con sus obras más representativas, completas e interpretadas por los mejores conjuntos del mundo en su género.

Estos son precios de CONTADO, pero, si lo prefiere, Ud. puede llevar esta obra UNICA abonando muy cómodas cuotas mensuales. Consulte para ello el Certificado Especial adjunto. NO DEMORE, RESERVE YA SU COLECCION, llene y remita el Certificado Especial HOY MISMO. Tenga en cuenta que se trata de una edición limitada.

## LAS OBRAS DEL BARROCO COMENTADAS EN UNA LUJOSA EDICION

Es difícil tarea para el profano, y aún para el profesional, hallar material que comente ampliamente el Barroco. Era labor de Discos CBS lograr el material más interesante y mejor informado y fue de esta manera que comprometió para esta delicada misión al destacado crítico y musicólogo Jorge D'Urbano. El magnífico libro que acompaña la colección, espléndidamente ilustrado con el invalorable aporte del distinguido crítico de arte Córdova Iturburu, contiene un interesante ensayo que sitúa con elocuencia la época del Barroco; biografías de todos los compositores que integran la colección, y un análisis de cada obra en particular. El arte y la diagramación corresponden al valorado artista Cerdá Carretero.

## SEA UD. DE LOS PRIMEROS

EN TENER EL PRIVILEGIO DE LLEVAR ESTA OBRA A SU HOGAR!! PRECIOS Y CONDICIONES EXCEPCIONALES. ESPECIALMENTE ESTUDIADOS PARA EL LANZAMIENTO DE ESTA COLECCION Y QUE NO PODRAN REPETIRSE. LA PONEN REALMENTE AL ALCANCE DE TODOS!!

NO PIERDA ESTA OPORTUNIDAD DE ACRECENTAR LOS TESOROS DE SU DISCOTECA Y DE AMPLIAR SUS CONOCIMIENTOS MUSICALES RESERVANDO HOY MISMO SU COLECCION. LLENE EL CERTIFICADO ESPECIAL QUE SE ADJUNTA Y ENVIE POR CORREO (NO NECESITA FRANQUEO). (Si lo prefiere puede traerlo personalmente a nuestras oficinas, Sarmiento 767, P. B. Capital.)





CON LA RESPONSABILIDAD  
DE SU PRESTIGIO UNIVERSAL,

DISCOS CBS-COLUMBIA  
SE ENORGULLECE EN  
PRESENTAR UNA OBRA  
UNICA E INSUPERABLE

# El Barroco \*

10  
DISCOS LP

QUE ABARCAN LA MAGICA ESENCIA  
DE LA MUSICA BARROCA

## UNA COLECCION PARA TODOS

El Barroco es música con la maravillosa simplicidad y grandeza del genio. Fácil, alegre, amena, de sublime encanto, que representa el alma popular de toda una época de esplendorosa vitalidad y radiante optimismo.

## UNA OBRA DISTINTA

Interpretaciones de los mejores conjuntos europeos, los más afamados directores, los más brillantes concertistas del momento, en registros efectuados por el sello Amadeo, uno de los más prestigiosos de Europa. Discos CBS completando este monumental esfuerzo coloca a su alcance esta magna obra a un precio y en condiciones excepcionales que no se han de repetir.



UNA OBRA SIN PRECEDENTES EN EL MUNDO ENTERO

# ERRATA IMPORTANTE

Por error técnico excepcional, motivado por factores extraños al cuerpo de redacción de AUTOCLUB y al personal de la empresa que imprime esta Revista, se ha omitido la publicación de la parte final del artículo "Ocaso de un campeón", que co-

mienza en las págs. 86/87 de esta edición, que debía estar en el lugar que ocupa la "cola" de la pág. 192, que no corresponde porque el artículo al que aparentemente pertenece está completamente impreso en las págs. 92 a 95. El texto que debía aparecer es:

## OCASO DE UN CAMPEON

che respondió mejor; pero casi al final de la carrera Hill comprobó que el motor había perdido la presión del aceite. Hizo notar esto a su mecánico. Franklin indicó que debía ir más ligero. Hill presionó a fondo, el acelerador y el motor estalló. Esto fue el final de su contrato.

En 1964, en Le Mans, las cosas fueron un poco mejor. Conduciendo un Ford especial marcó un record en una vuelta, y repitió la hazaña en Spa con un Ford Cobra. Durante

la primavera, en Sicilia, practicó en el circuito montañoso de Targa Florio, con el novato corredor norteamericano Bob Bondurant de acompañante. Más tarde Bondurant manifestó que Hill debía, sin duda, ser uno de los mejores corredores. Pero estos fueron pequeños destellos en un año brumoso, y nada más.

Actualmente Hill sabe que con sólo 37 años de edad ya se lo considera un campeón en decadencia, y lo siente por el público, que tanto lo ha seguido, y por sus amigos, que están desconcertados.

En el mundo del deporte son mu-

chos los que todavía creen en Hill. Ford ha vuelto a contratarlo para las importantes carreras de resistencia, inclusive las 24 horas de Le Mans, que Hill ya ha ganado tres veces. El invierno pasado, Hill conquistó varios segundos y terceros puestos en Australia y Nueva Zelanda, superando a menudo la actuación de los mejores campeones de Europa.

Hill tiene presente que ha sido campeón una vez. Recuerda la desagradable temporada de 1964 y eso todavía le preocupa: "No deseo retirarme con una nota tan baja", dice. •

# XLIV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA "SUPERMOVIL" Y. P. F. 1966

## RECORRIDO

La carrera se disputará sobre un recorrido total de 4.204,7 Km., dividido en seis (6) etapas.

## FECHA

Se disputará del día 2 al 11 de diciembre de 1966

## ETAPAS

2 de diciembre — 1ra. etapa — MERCEDES — GENERAL PICO	564,6 Km.
3 de diciembre — 2da. etapa — GENERAL PICO — ZAPALA	857,0 „
4 de diciembre — DESCANSO EN ZAPALA	
5 de diciembre — 3ra. etapa — ZAPALA — ESQUEL	707,3 „
6 de diciembre — DESCANSO EN ESQUEL	
7 de diciembre — 4ta. etapa — ESQUEL — TRELEW	614,5 „
8 de diciembre — DESCANSO EN TRELEW	
9 de diciembre — 5ta. etapa — RAWSON — BAHIA BLANCA	769,8 „
10 de diciembre — DESCANSO EN BAHIA BLANCA	
11 de diciembre — 6ta. etapa — BAHIA BLANCA — NECOCHEA	691,5 „

Los kilometrajes parciales y generales podrán ser modificados o confirmados luego de realizado el reconocimiento de la ruta.

## PREMIOS

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO abonará a los corredores participantes los premios que a continuación se detallan:

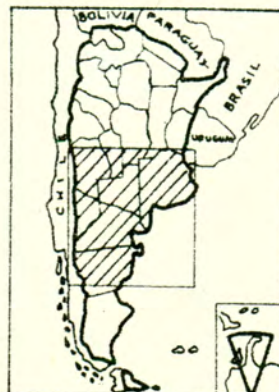
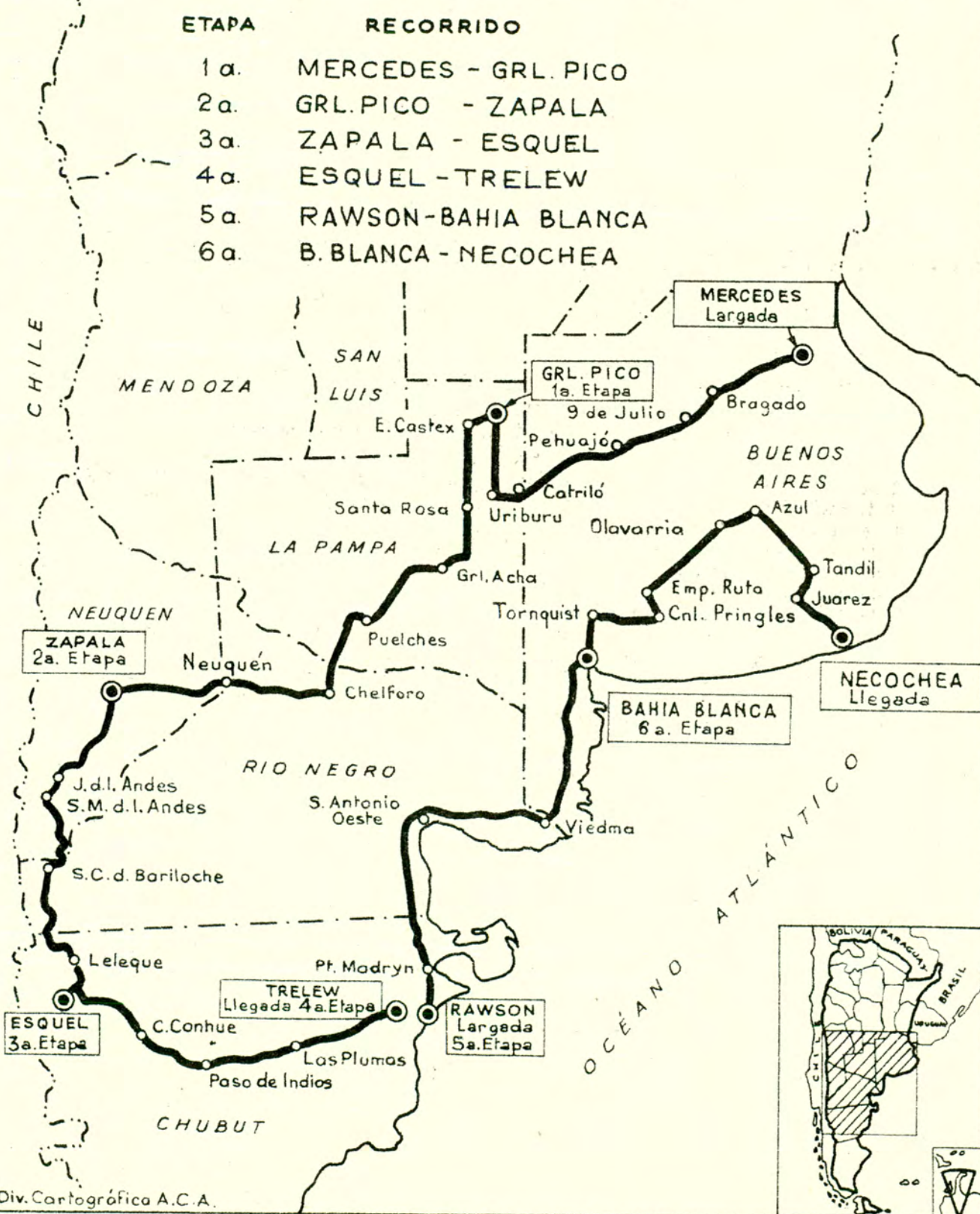
CLASIFICACION GENERAL		CLASIFICACION ETAPAS	
Al 1º	\$ 1.000.000.—	Transporte	\$ 4.550.000.—
Al 2º	750.000.—	Al 1º	\$ 70.000.—
Al 3º	600.000.—	Al 2º	50.000.—
Al 4º	500.000.—	Al 3º	40.000.—
Al 5º	400.000.—	Al 4º	35.000.—
Al 6º	250.000.—	Al 5º	30.000.—
Al 7º	200.000.—	Al 6º	25.000.—
Al 8º	150.000.—	Al 7º	20.000.—
Al 9º	130.000.—	Al 8º	15.000.—
Al 10º	120.000.—	Al 9º	12.000.—
Al 11º	110.000.—	Al 10º	11.000.—
Al 12º	100.000.—	Al 11º	10.000.—
Al 13º	90.000.—	Al 12º	9.000.—
Al 14º	80.000.—	Al 13º	8.000.—
Al 15º	70.000.—	Al 14º	7.000.—
	\$ 4.550.000.—	Al 15º	6.000.—
			\$ 348.000.—
		SON \$ 348.000.— × 6 etapas	\$ 2.088.000.—
		TOTAL DE PREMIOS EFECTIVO	\$ 6.638.000.—



# XLIV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERA 1966 SUPERMOVIL YPF



ETAPA	RECORRIDO
1a.	MERCEDES - GRL. PICO
2a.	GRL. PICO - ZAPALA
3a.	ZAPALA - ESQUEL
4a.	ESQUEL - TRELEW
5a.	RAWSON - BAHIA BLANCA
6a.	B. BLANCA - NECOCHEA







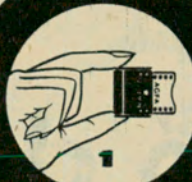
como por arte de...



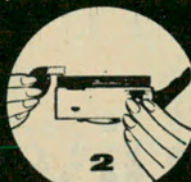
tan SENCILLO...  
tan SEGURO...  
tan ECONOMICO...  
tan... RAPID

# ISO RAPID IF

(la sensación fotográfica)



1



2



3

- 1 Coloque el chasis RAPID, cierre la tapa, transporte la película (se enhebra automáticamente) y...
- 2 DISPARE.

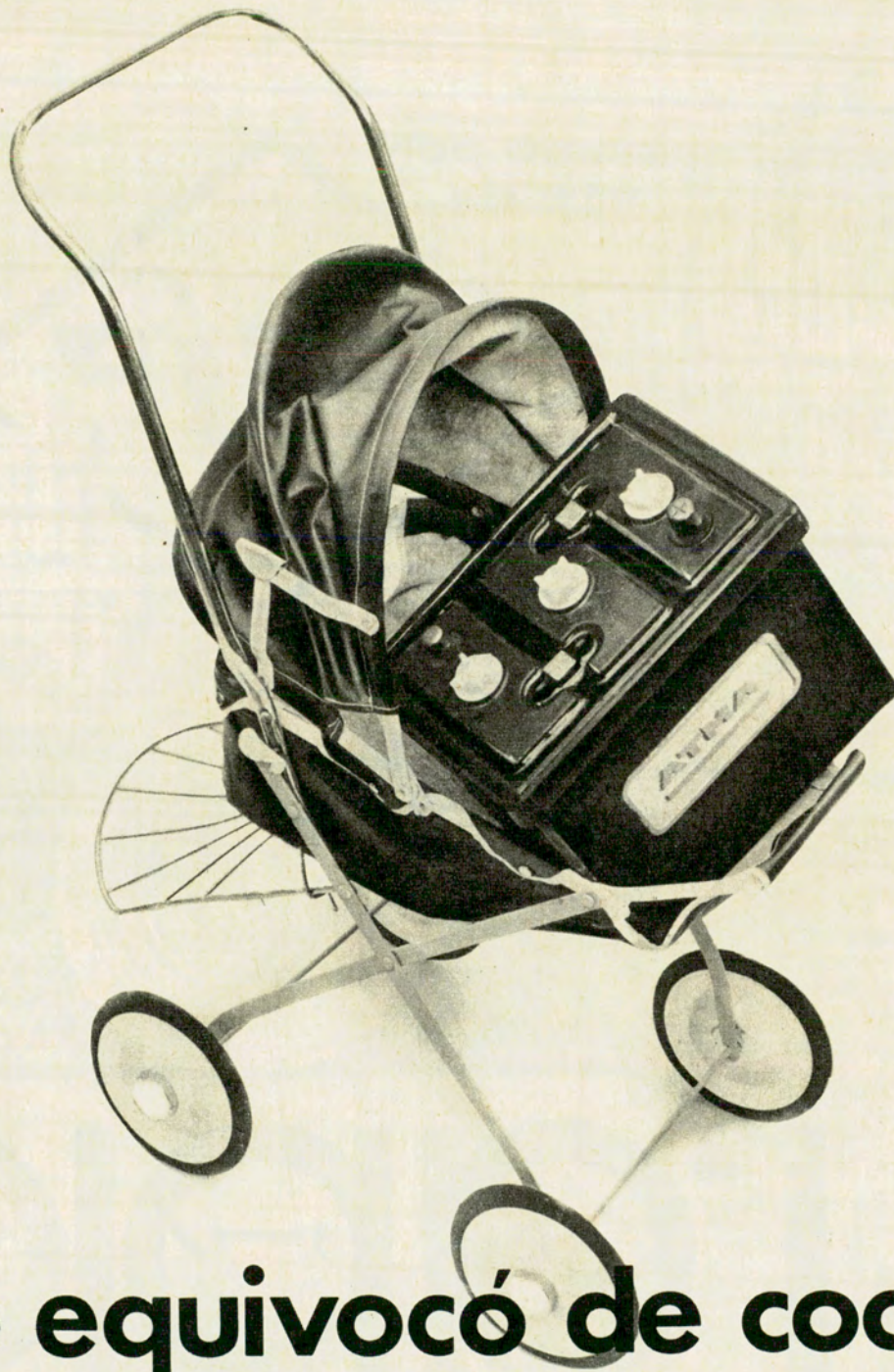


Le pagamos \$ 300.- por su vieja cámara GEVAERT REX LUJO en canje por la nueva ISO-RAPID IF AGFA.

AGFA - GEVAERT

Sus mejores fotos en blanco y negro o color con una cámara de bolsillo con la que todo el mundo puede fotografiar, 16 fotos con su película RAPID. Visor grande y claro. Contador de tomas que salta automáticamente a cero al cambiar el rollo. Así no es difícil lograr buenas fotos en todas condiciones de luz, de la manera más SENCILLA... más SEGURA... más ECONOMICA (la de menor precio en su tipo), más... RAPID.

\* Tiene Flash incorporado, que emerge con un solo movimiento.



# ¿Se equivocó de coche?

Claro.

Aunque esa es una batería recién nacida. Se llama Atma.

Seguramente usted ya sabe que es la batería que cobra vida cuando usted la compra.

Porque está cargada en seco y recibe el electrolito un minuto antes de ser ubicada en el automotor.

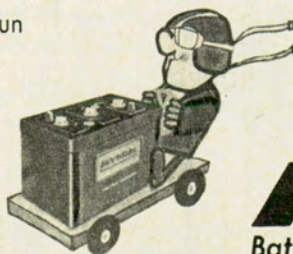
Así usted tiene una batería absolutamente fresca.

Con todos los amperes que corresponde.

Pero eso no es todo (aunque ya es mucho, no?).

Es también la única batería con Separadores Porvic. Microporosos. El ácido no les hace mella.

Naturalmente, una Batería Atma dura una barbaridad.



## ATMA

Baterías que duran!

También puede adquirirla en todas las estaciones de servicio del Automóvil Club Argentino



**PORCELANA VERBANO**  
**MODELO LAVINIA**  
 JGO. P/mesa completo  
 12 Personas  
**\$ 24.800**

**PORCELANA TSUJI**  
 JGO. P/mesa completo  
 12 Personas  
**\$ 23.000**



**PORCELANA MAGDALENA**  
 JGO. P/mesa completo  
 85 Pzas.  
**\$ 13.500**

**JUEGO COPAS SONORO**  
 M<sup>o</sup>. BOHEMIA  
 74 Pzas.  
**\$ 12.500**



**JUEGO COPAS FUNCIONAL**  
 Tallados a mano  
 74 Pzas.  
**\$ 5.900**



**BATERIA DE COCINA**  
**acero importado**  
 12 PIEZAS  
**\$ 6.900**

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.

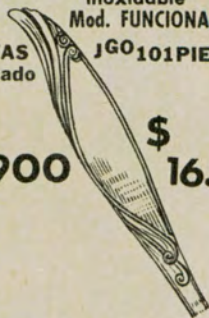
PARA ENVIOS AL INTERIOR REMITIR 5%  
 PARA EMBALAJE CONTRA GIRO POSTAL

**GAMUZA**  
 inoxidable  
 Mod. SCALA  
 JGO 101 PIEZAS  
 incluido pescado



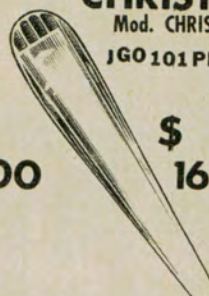
**\$ 15.900**

**ROMEO**  
 inoxidable  
 Mod. FUNCIONAL  
 JGO 101 PIEZAS



**\$ 16.500**

PRODUCTO DE  
**CHRISTOFLE**  
 Mod. CHRISTOFINOX  
 JGO 101 PIEZAS



**\$ 16.000**

**LOZAPLAT**



**EL MAYOR BAZAR  
 AL POR MAYOR**

UNICA DIRECCION  
 CORRIENTES 2699  
 Tel. 89-9321 - 88-2882

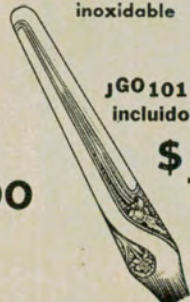
UN NUMERO DE ESQUINA A MITAD DE CUADRA

PRODUCTO DE  
**PLATA**  
**LAPPAS S. A.**  
 BLANCO LANTEL  
 JGO 101 PIEZAS  
 incluido pescado



**\$ 16.500**

**GUADIX**  
 inoxidable



JGO 101 PIEZAS  
 incluido pescado

**\$ 10.500**

**GAMUZA**  
 Mod. EMBAJADOR  
 inoxidable  
 JGO 101 PIEZAS  
 incluido pescado



**\$ 23.500**

**7**  
**JUEGOS PARA**  **12 PERSONAS**

**13.900**

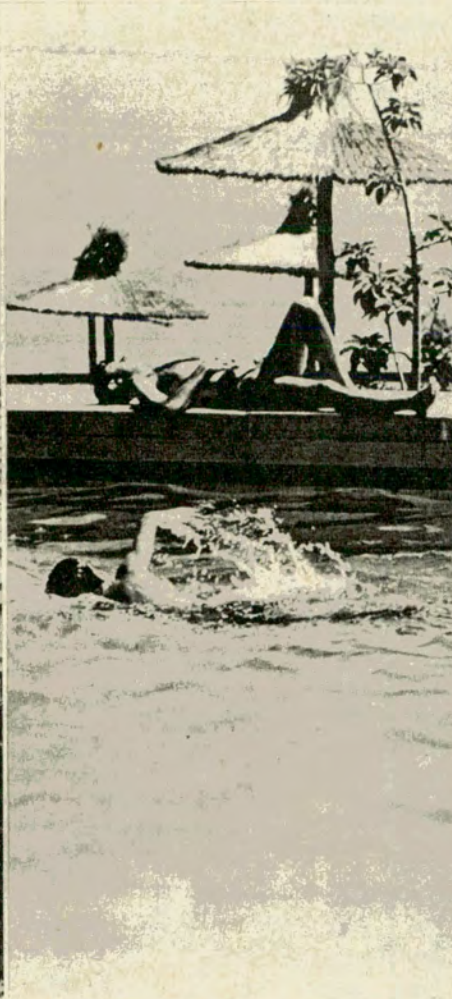
- 1 Jgo. Platos decorados
- 1 Jgo. Lunch "
- 1 Jgo. Té "
- 1 Jgo. Café "
- 1 Jgo. Cubiertos Inox Mod. Carol
- 1 Jgo. Copas Mod. Funcional
- 1 Jgo. Whisky

**TOTAL 164 PIEZAS**



# Conozca todo lo europeo en un solo país: C 643

## ESPAÑA



### espléndida variedad de paisajes, culturas y tradiciones

Ciertamente. ESPAÑA presenta una viva selección, amena y completa, de la realidad europea: de sus gentes, de sus paisajes, de sus culturas y de sus tradiciones; de su moderna civilización industrial.

El pujante desarrollo de ESPAÑA ofrece, además, todo el moderno confort: una magnífica organización de hostelería, transportes y comunicaciones, una industria avanzada en todos los sectores de la vivienda, alimentación, vestido, etc. y los precios más ventajosos de Europa.

Conozca usted la riqueza histórica de España, su tipismo vivo y diverso. Disfrute la incomparable dulzura de su clima, la variedad de su paisaje, el esplendor de su sol, la belleza de sus montañas, de sus jardines, de sus playas... ¡Disfrute la amabilidad entrañable de las gentes de ESPAÑA!

A bordo de los reactores Turbo Fan de IBERIA - donde únicamente el avión recibe más atenciones que usted - conducidos por una tripulación con millones de kilómetros de vuelo, disfrutará plenamente de la cordialidad española, del ambiente de ESPAÑA... Saboreará platos y vinos de ESPAÑA, atendido por encantadoras azafatas. En su viaje a Europa entre (y salga) por ESPAÑA, la PUERTA del Viejo Continente.

Informes y folletos en su Agencia de Viajes; en la Oficina Nacional Española del Turismo, Florida 753, Galerías Pacífico; o en IBERIA, Líneas Aéreas de España, Avda. Roque Sáenz Peña 947.



VUELE A ESPAÑA POR  
**IBERIA**

# SEPA QUE LIMPIAPARABRISAS LE CORRESPONDE A SU COCHE



MARCA DE COCHE	MEDIDAS DE SU ESCOBILLA				
	11 PULGADAS (275 mm) ENGANCHE BAYONETA	11 PULGADAS (275 mm) ENGANCHE CUCHARA	12 PULGADAS (300 mm)	13 PULGADAS (325 mm)	15 PULGADAS (375 mm)
ALFA ROMEO			59/62		
AUSTIN			59/63		
BEDFORD		59/63	59/63	64/66	
BERGANTIN		TODOS LOS MODELOS			
BUICK		49/53	54/56	57/58	59/65
CADILLAC		46/53	54/56	57/58	59/66
CHEVROLET		49/54	55/57	58	59/66
CHEVROLET PICK-UP				60/66	
CHRYSLER			53/56		
DI TELLA			TODOS LOS MODELOS		
FIAT		57/61			
FIAT 600/ 750	61/66				
FIAT 770					66
FIAT 1100	61/65				
FIAT 1300				61/65	
FIAT 1500				61/66	
FORD		52/54	55/58	59	60/66
FORD F - 100 - 300 - 350 - 500 - 600 - 900				TODOS LOS MODELOS	
HUDSON		46/49-54			
JEEP GLADIATOR					64/66
KAISER CARABELA		TODOS LOS MODELOS			
LINCOLN			56/57		
MERCURY		52/54	55/58		61/66
MORRIS		54/60	59/66		
NASH		49/54			
OLDSMOBILE		48/53	56	57/58	59/62
PACKARD		51/54	55/58		
PEUGEOT 403	TODOS LOS MODELOS				
PEUGEOT 404			TODOS LOS MODELOS		
PICK-UP CHEVROLET y FORD				60/66	
PONTIAC		49/54	55/57		
RENAULT DAUPHINE - GORDINI	TODOS LOS MODELOS				
RAMBLER					60/66
SIAM DI TELLA			TODOS LOS MODELOS		
SIMCA	59/63/66				
STUDEBAKER			56/62		
VAUXHALL		57/61			

Téngalo en cuenta al renovar  
anualmente las escobillas de sus

LIMPIAPARABRISAS

# TRICO



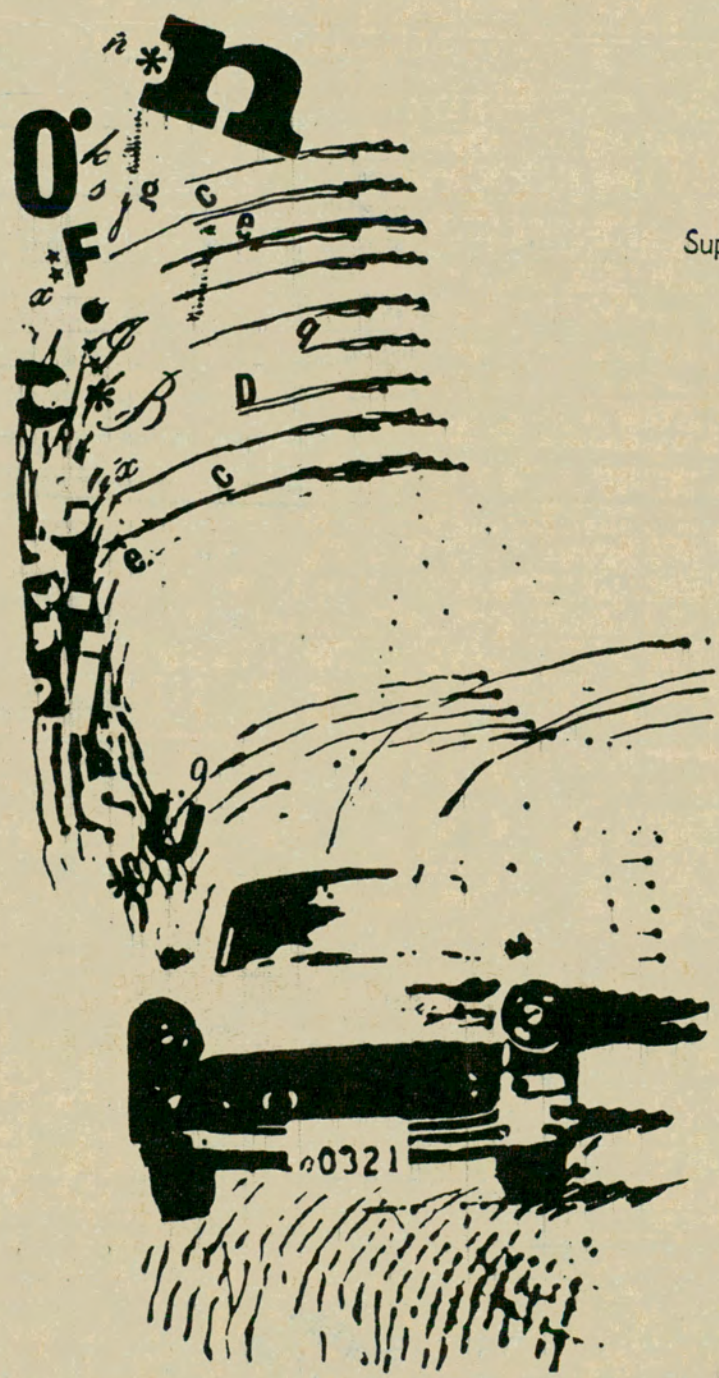
BARRIDO PERFECTO  
NO RAYA EL CRISTAL  
GOMA IMPORTADA

BAJO LA LLUVIA Y EL BARRO TRICO ABRE SU CAMINO

PRODUCE **BUFFALO S.A.** Catamarca 177 - 5° Piso - Tel. 93-3376

# EL MUNDO

**UN DIARIO VIVO,  
QUE SE MUEVE CON EL MUNDO!**

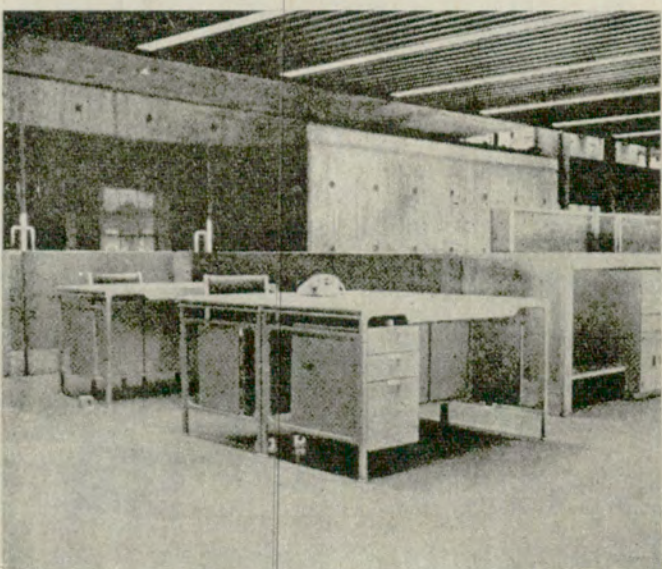
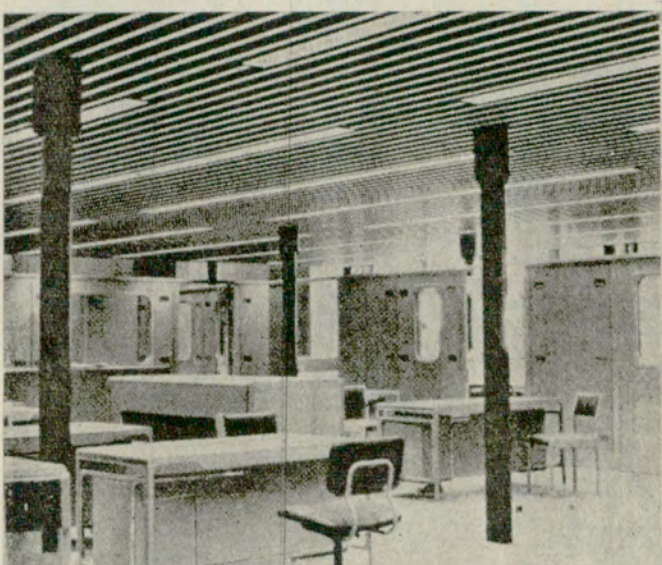
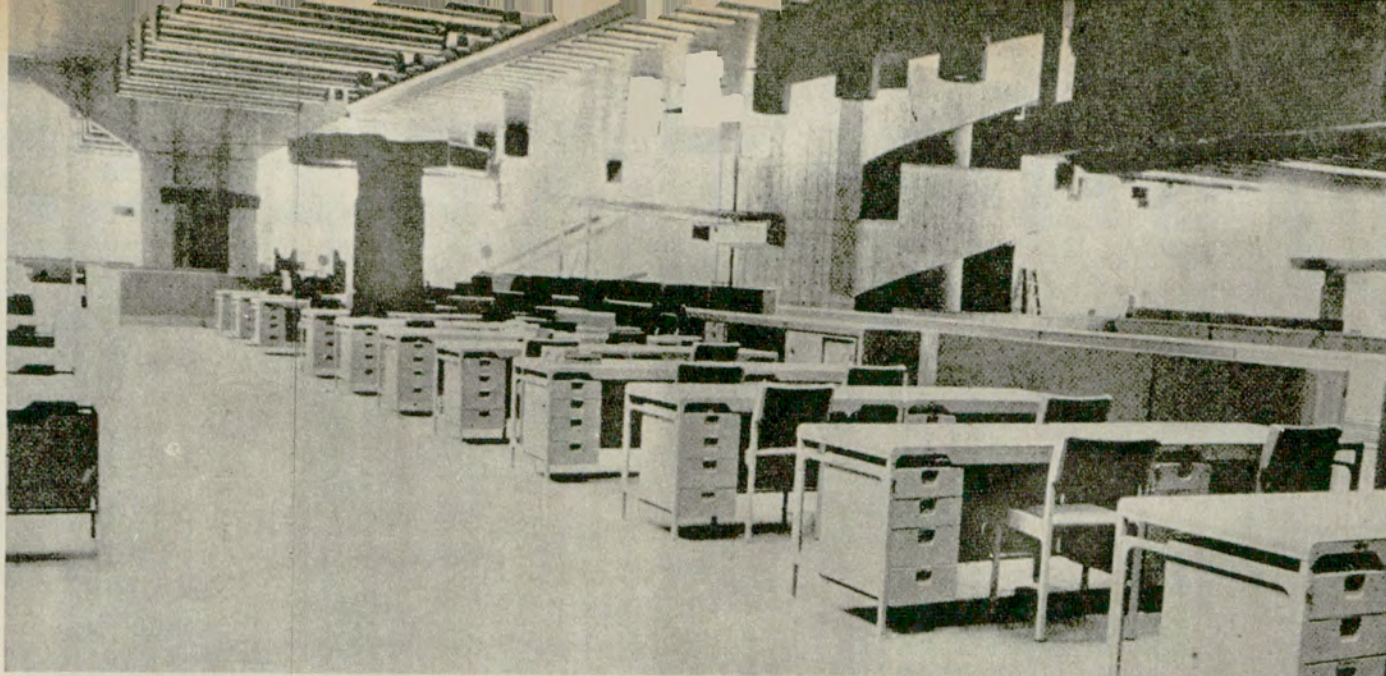


Toda la vida de  
**EL MUNDO  
AUTOMOTOR**

sígala los **MIERCOLES** en el  
Suplemento Especializado que trae  
EL MUNDO a toda marcha  
y se lee sobre ruedas.  
La información más completa  
con novedades 0 Km. de todo  
el mundo, para  
saber y comentar.



**¡MUEVASE CON EL MUNDO!**



Vistas del reciente  
amoblamiento al nuevo  
edificio del Banco de Londres  
y América del Sud.

ESCRITORIOS  
ARMARIOS  
MESAS  
SILLAS  
SILLONES, Etc.



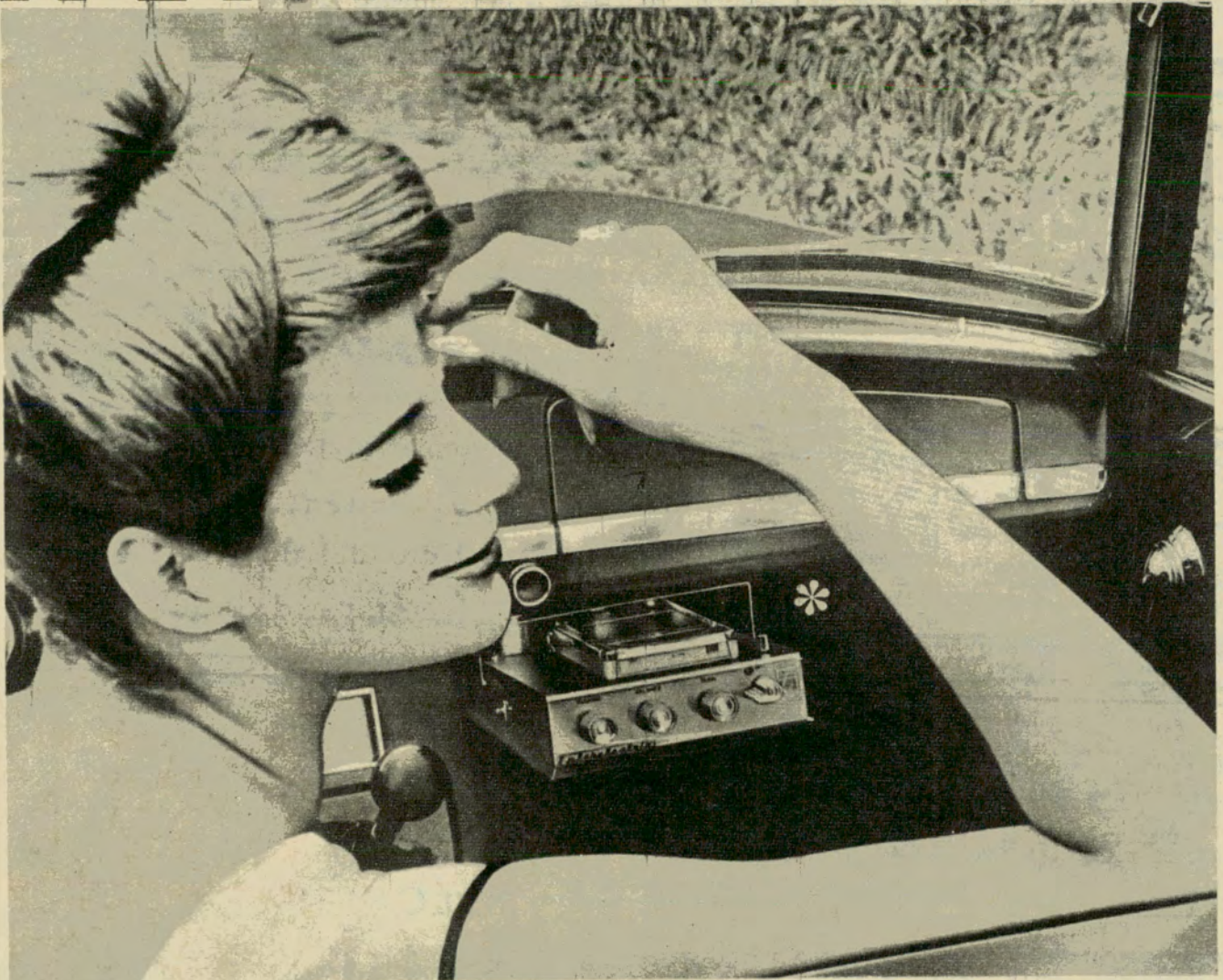
CAJAS FUERTES - MUEBLES DE ACERO

Una firma de 60 años fabricando Cajas Fuertes y Muebles de Acero para las Empresas más importantes del país.

"COMPRANDO CALIDAD NO HAY EQUIVOCACION"

**462 - CANGALLO - 462 - BUENOS AIRES - T.E. 33 - 9649**

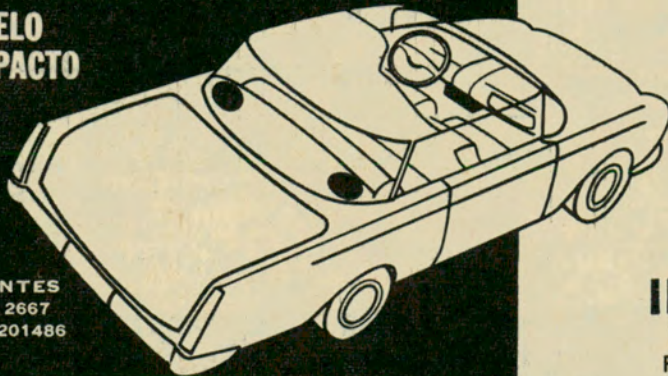
# INIMITABLE!



## CAR-STEREO

*Interelectric®*

MODELO  
COMPACTO

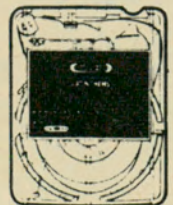


PATENTES  
A N° 2667  
A N° 201486

### PARA VIAJAR A TODA MUSICA

Al Car-Stereo INTERELECTRIC hay que oirlo, de nada vale describir la pureza de su sonido o su alta fidelidad estereofónica. Car-Stereo INTERELECTRIC se fabrica bajo licencia exclusiva de TAIKO ELECTRIC WORKS LTD. - Audio Device Division TOKIO JAPON. Sin dejar el volante Ud. "dirige" la música de su preferencia. No vibra, ni salta, aún transitando por los peores caminos.

El Car-Stereo INTERELECTRIC es completamente automático; "los magazines" de Cinta Magnetofónica (Pat. 145131), abarcan la más amplia gama de temas musicales, clásicos, populares, etc.; contienen 4 bandas de sonido, se colocan y retiran en un segundo sin tocar la cinta.



C 706

**INTERNATIONAL ELECTRIC**  
S. en C. p. A.

PARANA 425 - PISO 6 • TEL. 46-7579 / 7684 45-6495



**TIRADA**  
**335.000**  
**EJEMPLARES**

PUBLICACION ADHERIDA AL



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

# sumario

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

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

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

**SECRETARIO GENERAL:**  
Dr. Manuel Goldstraj

**SECRETARIO DE REDACCION:**  
Sr. Jaime G. Font

**PROSECRETARIO:**  
Sr. Eduardo Palacios Videla

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

**DEPARTAMENTO DE PUBLICIDAD Y RELACIONES PUBLICAS:**  
Jefe: Sr. Fortunato Valotta  
Sr. Mario R. Lavera  
Sr. José Peluso

Editorial	10	La Dirección
Nos escriben los lectores	12	
El estanciero gaucho y el estanciero señor	14	Ulyses Petit de Murat
La Sociedad Rural Argentina	18	
El Polo, deporte de grandes satisfacciones	42	
Aquel del instinto fiel	46	Máximo Aguirre
Las calles de Buenos Aires	48	Gustavo García Saravi
Los 25 ombúes	52	Esmeralda Radaelli
Letra viva	55	Ulyses
¿Quién le teme a Edward Albee?	56	Victoria Ocampo
Libreta de viaje	58	Bernardo González Arrili
El caballo y el motor no son rivales	60	Eduardo Botta
¿Todo tiempo pasado fue mejor?	64	
El X Gran Premio "Supernafta YPF"	65	
El progreso del turf en la Argentina	66	Manuel Anasagasti
Comentando música grabada	71	Disc-Driver
Economía y Turismo	72	Jacinto Toryho
Fiesta hípica mundial en Buenos Aires	76	Esteban Mallo
Cómo se trabaja en una estancia patagónica	78	Juan H. Lenzi
Monte Maíz, capital del ganado porcino	80	Héctor Oscar Santos
Un coloso atravesará el gran río	82	Isaac Tissebaum
Ocaso de un campeón	86	Robert Daley
Las 24 horas de Le Mans	92	Paul Frère
Una exposición de José Martorell	96	M. G.
Haga turismo con AUTOCLUB (Prov. de Santiago del Estero)	97	Gustavo A. Guerrero
Frente al volante de un Valiant IV	108	Gilberto J. Riega
Noticias de la F.I.T.A.C.	111	
La ciudad de la puerta de oro	112	
El Lago Lemán es un mar fracasado	114	Eduardo Zamacois
Las danzas totonacas	118	Roberto Cuevas Paradizabal
Operativo "Seguridad"	124	
El hombre de campo, modelador de paisajes	126	Javier Collazo
Esta gran Estancia Argentina	128	Alfredo A. Gandolfo
AUTOCLUB informa	134	
De aquí, de allá y de más allá	138	Juan Averiguador
La ruta de la mujer	141	
162 estrenos en seis meses	156	C.R.U.Z.
Repáre usted mismo su automóvil	158	M. Steinberg
Caza, camping y pesca	162	
Actividades del A.C.A.	169	

Fotografías de G. A. Guerrero, J. Giralt Font, J. M. Martinena, R. J. Tolosa, E. Altstadt y Margaret Dammer. Ilustraciones de Villafañe, Borobio y Olsina.

Redacción y Administración: Avda. del Libertador 1850, piso 7º. Teléfonos: 83-8081, interno 281; Secretaría y Redacción: 80-1837; Publicidad: 84-9556. Reg. de la Propiedad Intelectual 702.641. Distribuidores: Cap. Fed.: NICOLAS PELLOZA, Valle 273. Interior: SADYE, S. A., México 625, Buenos Aires.

**AÑO VI**  
**Nº 30**  
**Agosto - Sep. 1966**  
**BUENOS AIRES**

Precio del Ejemplar  
en la República  
Argentina: \$ 150.- m/n.

La Dirección de Autoclub no mantiene correspondencia acerca de colaboraciones no solicitadas y declina toda responsabilidad sobre los originales enviados espontáneamente que no sean publicados, los que en ningún caso serán devueltos. Las colaboraciones firmadas expresan la opinión de sus autores y no necesariamente la de la Dirección de esta revista.

# editorial

## EL SOCIEDAD

nuestra  
portada



La espectacular escena de un match de polo que ilustra nuestra portada ha sido elegida por AUTOCLUB como frontispicio de este número especialmente dedicado a destacar, en el centenario de la fundación de la Sociedad Rural Argentina, el aporte económico y progresista del importante sector agropecuario nacional. AUTOCLUB, que desde su número inicial puso en su prédica periodística el fuerte acento argentino que es su primordial característica, está seguro de cumplir así, cabalmente, con lo fundamental de su tarea.

Foto de R. J. Tolosa.

AUTOCLUB ha querido destacar con este número la importancia y la gravitación que tiene y ha tenido la Sociedad Rural Argentina en el desarrollo de las actividades productivas fundamentales que han hecho posible el progreso de la República durante la última centuria; y precisamente porque la nombrada entidad acaba de cumplir el centenario de su fundación, hemos traído a estas páginas episodios, parciales pero elocuentes, de su fecunda historia, para expresar de este modo la adhesión del Automóvil Club Argentino, y de este su órgano periodístico oficial, a los actos con que se celebra, en el ámbito de las industrias madres de nuestra tierra, esa fecha feliz.

Por otra parte, nos halaga doblemente el poder aprovechar esta oportunidad para poner de relieve la eminente función que la Sociedad Rural cumple en beneficio del país: en primer lugar, porque el Automóvil Club Argentino, por su esencial vocación argentinista, debe estar y está constantemente atento a todas las manifestaciones orgánicas que traducen, de una u otra manera, el permanente proceso constructivo de la Nación, y todo lo que atañe al progreso del país nos interesa de cerca; y por otro lado, porque una considerable proporción de los socios de esta Institución son partícipes esforzados en la explotación productiva del agro argentino, y sabemos con certeza que acogerán con justa satisfacción esta edición de AUTOCLUB, destinada especialmente a celebrar el impresionante progreso de la básica actividad nacional en cuyo desarrollo son actores.

Creemos útil llamar la atención también sobre la cada vez más estrecha y creciente relación e interdependencia, digamos así, entre las industrias del agro y las que se dedican a la producción de automotores, en sus diversas expresiones, y nos proveen así de eficaces, veloces y económicos medios de transporte de bienes y de personas.

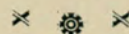
# CENTENARIO DE LA RURAL ARGENTINA

El hábito mental urbano hace que, cuando se habla de automóviles —y de automovilismo— se piense casi automáticamente en su empleo en las ciudades, donde, claro es, su utilidad es más aparente, y también más ruidosa. Pero lo cierto es, que precisamente la industria automotriz ha venido a resolver muchos de los más importantes problemas planteados por la explotación agropecuaria racional y evolucionada, como es notorio, y entre las soluciones más fecundas debe contarse la utilización del automóvil por el hombre de campo, estanciero o agricultor, en espera del momento, cuya llegada parece inevitable, en que el simple trabajador asalariado pueda reemplazar su caballo tradicional por los modernos medios de transporte mecánico —lo que quizás, o mejor dicho, sin duda alguna, restará cierto encanto a la campaña, pero aportará mayor comodidad a quienes la hacen producir. Finalmente, poco podríamos decir que no sea más que conocido y reconocido en nuestro tiempo, acerca de la fundamental importancia y el ya insustituible uso del tractor para el buen desarrollo y la adecuada ejecución de las tareas agrarias, lato sensu.

Prácticamente, todo el progreso económico del país, indiscutiblemente basado sobre sus dos industrias madres, depende hoy en gran medida de la dotación suficiente de medios motorizados de tracción para nuestro agro. Digamos incidentalmente, que una de las iniciativas de mayor trascendencia que podría realizar cualquier gobierno sensato, sería la que tuviese como objetivo el abaratamiento de la fabricación y adquisición por los usuarios de maquinaria agrícola y de automóviles de uso personal para los productores del campo; e igual recomendación debiera hacerse en favor del usuario de las ciudades, porque obviamente, si se consiguiese dar vida a ese desideratum, todo el pueblo saldría beneficiado, y no puede esperarse que esto ocurra mientras se insista en la

política impositiva que, muy erróneamente, a nuestro juicio, se ha seguido en esta materia durante los últimos seis u ocho años, con perceptible e innecesario daño para la motorización del país y sin ventaja consistente alguna para la solución de nuestros problemas financieros internos. Finalmente, creemos que también se debe pensar en la manera de facilitar la adquisición de aviones para uso privado, que, aunque aún no se producen en el país, son hoy instrumentos indispensables para la dirección eficaz de una buena explotación agropecuaria.

Y volvamos ahora a nuestro tema inicial.



La Sociedad Rural Argentina hace tiempo ya que ha dejado de ser una asociación restringida, de intereses exclusivos y más o menos limitados a un grupo social. Es hoy una verdadera, grande y viva institución nacional, que sirve con desinterés y altura de miras al progreso del país. La evolución de ese ente y su actividad, permanente y tenaz, lo han convertido en un instrumento auténtico y eficaz de nuestro desarrollo, como, por lo demás, era dable esperar si se piensa en la generosa y amplia visión de sus fundadores y en el sentimiento argentino de quienes continuaron su tarea a lo largo de un siglo. La Sociedad Rural Argentina ha ganado, así, el derecho a la consideración y el aplauso de todo el pueblo, que, directa o indirectamente, recoge el fruto de su acción. El brillo de la reciente Exposición Internacional de Ganadería, Agricultura e Industria, que dio tanto colorido a la celebración del Centenario de la Sociedad, confirma plenamente cuanto acabamos de decir y explica la adhesión popular al acontecimiento, que también nosotros hemos tratado de destacar en estas páginas.

LA DIRECCION



# NOS ESCRIBEN LOS LECTORES

## MÁS SOBRE ESTE TEMA

Señor Director:

Con respecto a los artículos que se publican en la revista AUTOCLUB sobre la provincia de Chaco con la finalidad de promover el turismo, y al solo efecto de contribuir al estudio de su historia, que se inicia con la organización nacional, cúmpleme informarle que las viejas reducciones de indios en tiempos del coloniaje se destruyeron a consecuencia de las guerras de la Independencia. El verdadero comienzo de una conquista perdurable tuvo lugar en el año 1870, cuando, luego de haber luchado en la guerra del Paraguay, asumió la Comandancia en Jefe de las Fronteras del Norte del Interior el valiente militar general don Manuel Obligado, quien, con la eficaz colaboración de los frailes franciscanos, sometió por medios pacíficos a las tribus que asolaban la zona. Del "Fuerte Belgrano", en 1870, sobre el río Salado en la actual jurisdicción de San Justo, provincia de Santa Fe, pasa en 1871 a "San Pedro", ruina de una antigua misión colonial, y el 27 de abril de 1872 llegó hasta el arroyo de "El Rey" y sobre la tapera de la vieja reducción de "San Jerónimo del Rey" fundó la floreciente ciudad de Reconquista, en la provincia de Santa Fe.

Las fuerzas nacionales prosiguieron las campañas en el desierto, preparando el traslado de la línea de fronteras hasta el río Bermejo, y cuando lo consiguieron, el general D. Manuel Obligado fue nombrado primer gobernador del Chaco Austral. Con la ley de inmigración habían surgido, al amparo del campamento militar, diversas colonias de promisorio porvenir, tales como Villa Ocampo, Las Garzas, Las Toscas, Avelaneda y Resistencia, todas bajo la dirección y tutela del general Obligado. Es injusto, pues, hablar del Chaco y no recordar a quien tanto luchó en el campo de batalla y en su obra civilizadora.

El general Obligado combatió a las órdenes del general Mitre, como teniente, en Pavón, y en la guerra del Paraguay combatió en Paso de la Patria, Estero Bellaco, Tuyutí, Boquerón y Curupaytí. Cuando terminó la guerra las tropas desembarcaron y desfilaron en la ciudad de Buenos Aires bajo su mando.

LUIS A. OBLIGADO  
Las Heras 2010, Buenos Aires

## EL NOMBRE "YAPEYÚ"

Señor Director:

Volviendo las páginas de la muy interesante revista AUTOCLUB, de mi predilección, he encontrado algo que despierta en mí un leve interrogante. Se trata de la etimología del nombre que lleva el pueblo donde viera la luz nuestro héroe máximo. Con José de San Martín.

No me lleva a escribirle el afán de la controversia, sino, simple y modestamente, el deseo de contribuir con datos que han llegado a mí por pura tradición y que pudieran aportar algún beneficio a los estudiosos que tratan de esclarecer y descifrar el origen de la nomenclatura guaranítica.

En vida de mi padre, Juan de Dios Soto, hijo del coronel Miguel Gerónimo Soto, a quien en el siglo pasado cúpole el sacrificio de sofocar algunas revoluciones correntinas, refería el significado de ese nombre: Yapeyú.

En esa región y en el pueblo en cuestión (hasta su expulsión) actuaron los jesuitas, que tenían a su cargo la instrucción y el trabajo de los indios. Entre las múltiples actividades que desarrollaban, se encontraba la música; en las orquestas tenían instrumentos de viento, que mucho agradaban a los indios. Y cuando éstos eran llamados para ejercitarlos en el arte, se decían en

guaraní: "yajha yapeyú" —que significa: yaj (vamos) y yapeyú (nosotros a soñar)— y en tan continuada repetición se hizo tan usual el vocablo "yapeyú", que, según afirmación de ellos en aquella época, dio el nombre al lugar de referencia de mi privilegiada y heroica provincia de Corrientes.

Cuento con el aval de otros contemporáneos de mi padre, entre los que puedo citar al doctor Francisco Benítez, ex ministro de gobierno de la provincia, quien en una oportunidad me confirmó el significado del vocablo "Yapeyú" tal como lo explico en ésta.

Los nombres guaranícos aplicados sufren a menudo modificaciones, como podría citar el del arroyo que sirve de límite entre Corrientes y Misiones, el "Itaimbe", que debió ser "Itajaimbe", que significa "piedra filosa" y tal como quedó carece de significado.

CATALINA SOTO VEDOYA DE AMORES  
Angel Acuña 275, Posadas (Misiones)

## BUSCANDO TESOROS

Señor Director:

Es posible que en los Estados Unidos todo sea mejor, pero no hay que creer que tanto. El señor César A. Ramos no lo entiende así en su artículo sobre un rallye que se realizó en el norte, y termina el artículo con estas palabras: "Es de esperar que en la Argentina se organicen rallyes de este tipo, por las satisfacciones que ellos reportan". De esto deduzco que el autor ignora que durante el invierno en la ciudad de Buenos Aires se corren casi todos los fines de semana Cacerías o Búsquedas del tesoro, que son precisamente "rallyes de este tipo", que reportan idénticas o mayores satisfacciones y que, a juzgar por el comentario, pueden ser más difíciles que aquél, aunque menos extensos en recorrido.

Para ilustrar esto narraré algunas alternativas de una competencia organizada el año pasado por el Club Central Buenos Aires, organismo del Colegio Nacional de Buenos Aires. La largada se produjo desde la esquina de las calles Cangallo y Costanera. La hoja de ruta decía más o menos esto: "Tomamos la dirección en que un francés se sentiría seguro acentuadamente. Nos dirigimos hacia un club náutico, dejando a la derecha a la Sarmiento hay algo que nos recuerda una película. A propósito, ¿cómo se llama, quién la dirigió, sus principales intérpretes y cómo se llamaba su música marcial?"

Había que hacer ejercicios tales como dejar a uno de los corredores empaquetado con una nota dirigida al presidente del Camerún (con el nombre) en pleno Palermo.

La segunda etapa había que correrla íntegramente disfrazado de miembro de otro sexo, con ruleros, peluca y colorete además de tacos. Así había que sacarse una foto en plaza Italia.

También había una parte que consistía en malestar a terceros que no tenían nada que ver. Había en la hoja de ruta seis números mezclados que había que combinar para hallar un número de teléfono del que se obtendría una respuesta.

Para cada una de las etapas había un tiempo prefijado, el que había que tratar de respetar, computándose puntos negativos por atraso o adelanto. Se impuso el Auto Nº 14 marca Ford Falcon que condució Eduardo Rodríguez Paz, quien llevaba como acompañante a Roberto Naikassán, a Ricardo Malano y al que escribe, aventajando por escaso margen de siete puntos al segundo. Como detalle comparativo diré que el auto panador representaba a una revista

editada por alumnos de ese colegio llamada "Godot".

PABLO POTENZE  
San Martín 244, Capital

## "SAN" JOSE DE LA QUINTANA

Señor Director:

Con el agrado de siempre, recibí mi ejemplar de AUTOCLUB número 27; agrado que lamentablemente no es continuo por cuanto por interferencias en el largo trayecto entre la Capital y la ciudad del Tajar, algunos números siguen otro rumbo.

He de referirme con sorpresa al artículo que en la página 126, en recuadro y título por demás llamativo reza: EL CAMINO DE ALTA GRACIA A SAN JOSE DE LA QUINTANA, que encierra equívocos, y que someteré a un trabajo de vivisección.

1º — José de la Quintana no figura aún en el santoral de la Iglesia romana, sin negar por ello sus altas virtudes que lo acreditaran para recibir culto en sus altares; pero como no se realizó el proceso de beatificación y canonización posterior, el ingeniero José de la Quintana, por el momento, tendrá que seguir registrado en los anales del hoy Ferrocarril Gral. Bm. Mitre, por cuanto fue el técnico en el ramal establecido entre las localidades de Despeñaderos y la actual JOSE DE LA QUINTANA, hermoso lugar éste en el Departam. to Santa María, que hace digno honor a su nombre.

2º — El camino a que se alude NO ES desde Alta Gracia a José de la Quintana, sino desde Anisacate (con s y no con z) a la localidad mencionada, por cuanto desde Anisacate, apartándose de la Ruta 36 y en dirección al sudoeste, parte el camino que mueve estos comentarios.

3º — Gracias a Dios, y luego de muchas gestiones que llevaron años, moviendo y removiendo papeles e influencias, sacudiendo inercias y trabas inverosímiles, como la de paralizar las obras por no querer una empresa mover unos postes de un servicio público, las obras básicas se efectuaron y el pavimento fue su inmediato corolario; con lo que, desde entonces, quedó José de la Quintana unida por camino pavimentado a la hermosa Alta Gracia, satisfaciendo así un justo y viejo anhelo.

4º — Tanto está terminado y afirmado el camino desde Anisacate a José de la Quintana, que su inauguración tuvo lugar el 5 de octubre, con motivo del día del Camino, y como uno de sus números simbólicos, con la presencia de autoridades y muchos vecinos.

5º — Los vecinos de Alta Gracia estamos muy satisfechos con esta nueva ruta, por cierto, pero en realidad, las aspiraciones satisfechas lo fueron en especial para los de José de la Quintana, que en época de lluvias quedaban prácticamente aislados, por cuanto el viejo camino de tierra se tornaba intransitable.

José de la Quintana es una pequeña población, muy atrayente y pintoresca, es cierto, pero que carece aún de una cantidad de cosas, lo que la hace depender en buena medida de su hermana mayor, Alta Gracia.

6º — Es con simpatía que he leído la inquietud de ese grupo de vecinos calificados de Alta Gracia y la mediación del señor Oficial Instructor de Alta Mar, en favor de la obra caminera a que se alude, que significa preocupación y deseos por que las cosas se realicen; es un ejemplo que debería imitarse en todos los ámbitos, por la sencilla razón de que el país es de todos y para todos, y no de un grupo y para el grupo de turno.

Alta Gracia ha llegado adonde todos sabemos, gracias, en gran parte, a la preocupación de su gente que quiere entrañablemente al lugar, y que se mueve y trabaja y se desvela por la causa única del bienestar de todos los que integramos con orgullo su comunidad.

7º — Y para terminar, Sr. Director, ya en calidad de viejo socio, que lo soy desde el año 1935, lamento el referido error en que se ha incurrido, que, si no de mucha trascendencia, me permite pensar que pueden deslizarse otros de mayor importancia, que desorientan al lector y que deben ser evitados en la muy estimada Revista que con acierto tan ponderable usted dirige, que es tan esperada y que llega a miles de hogares, que la toman como si de la Biblia se tratase.

H. GILBERTO GIOVANNINI  
Socio Vit. Nº 8536  
Belisario Roldán 53. Alta Gracia - FCNGBM

REV

zangari - 4/66



**la bebida tradicional única en su tipo**

Tómelo solo, con café, americano, vermouth  
o bebidas gaseosas. Es digestivo, aperitivo y refrescante.

# FERNET-BRANCA



**único en el mundo**

/ DESDE 1845

y ahora... también **FERNET-BRANCA** A LA **MINTA**

# EL ESTANCIERO GAU ESTANCIERO

*En un opúsculo muy poco conocido, Benito Lynch nos pinta los dos tipos de patrón que dominaron el campo porteño a fines del siglo pasado y comienzos del XX*

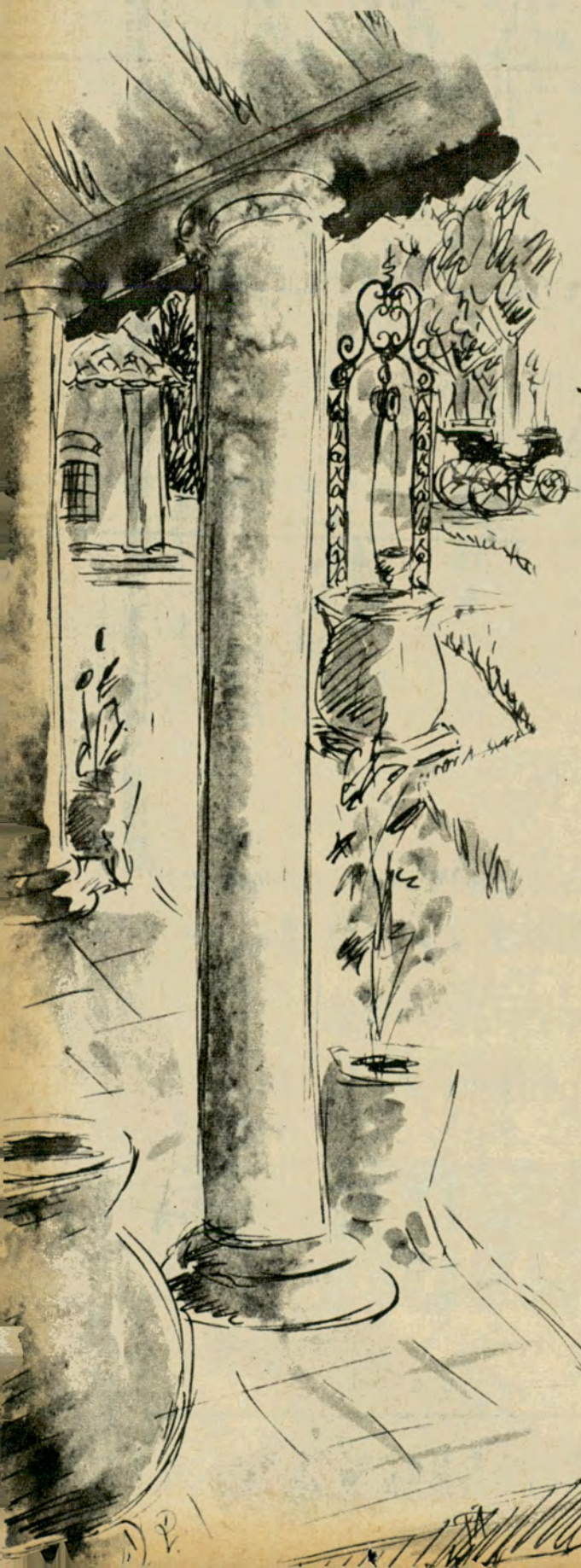
Por ULYSÉS PÉTIT DE MURAT

Para Autoclub  
Ilustró O. Villafañe

DE pronto, hacia 1837, la literatura argentina se deja de imitaciones pueriles de las tragedias clásicas o de poemas rebosantes de dices griegos, o referidos a la tradición castellana, para mirar al país. Es así como Esteban Echeverría, el joven romántico recién llegado de París, abre el gran ciclo de nuestra pampa con "La cautiva". Poco a poco surgen visiones más precisas de nuestro campo, del que se abre en los aledaños de la ciudad y que tan sólo un crecimiento babélico de Buenos Aires ha ido alejando. Pero no del todo. Arrabal y pampa se abrazan en más de un lugar. Y basta ir hacia Mar del Plata para tener visiones de horizontes circulares, con escasos montes y poblaciones, como las que tenían los hombres que partieron hacia el sur a fundar un imperio ganadero. De la rudeza de aquellos rincones, disputados al desierto y al indio, hay numerosos recuerdos. Estos evocan la presencia de Juan Manuel de Rosas, joven estanciero, que se va al rincón del Salado e instala una estancia duramente disciplinada. Sus gauchos son el plantel de colorados que le permitirá bien pronto pesar en el desarrollo político del país, afligido por un estado caótico y anárquico.

## Los recuerdos de Hudson

Más tarde tenemos los deliciosos recuerdos de Guillermo Enrique Hudson. Paisano auténtico, propietario, con su familia, de la estancia "Los 25 Ombúes", situada en el antiguo pago de Quilmes (hoy Florencio Varela), Hudson vivió un lírico vagabundeo pampeano. Lo fascinaba la fauna y la flora. Desde aquí envió comunicaciones de orden científico a Londres. Se alejó del país cuando tenía treinta y un años. Siempre sintió nostalgia por sus días juve-



# CHO Y EL SEÑOR

niles. De ese estado de ánimo, a veces muy melancólico, porque las circunstancias económicas no le permitían regresar, nacieron "El ombú" y "Allá lejos y hace tiempo". Estos libros, junto con "El naturalista en el Plata", cubren el ámbito de un campo bien argentino. Pero su novela magistral, "La tierra purpúrea", aunque tiene lugar en la antigua Banda Oriental, pinta un campo estrechamente emparentado con el nuestro. Son memorables varias de las estancias que convoca su prosa magistral. Establecimientos tirados en medio de un campo poco civilizado, únicos islotes de una civilización naciente, hitos de la conquista pacífica de un territorio abandonado,





misterioso cercado por la soledad y el silencio, marcan los rumbos del porvenir. No sólo nutren a las ciudades —tan exclusivamente carnívoras como la propia campaña, en aquel entonces—, sino que son los núcleos en donde el radical patriótico de independencia se instaura con más fuerza, frente a las típicas vacilaciones de las clases acomodadas. Estas, en más de una ocasión y lugar, desde la Pampa a Salta, tenían un pacto muy estrecho con el dominador hispánico. La rebeldía generosa está en los gauchos de esas estancias y en gran cantidad de estancieros que llevaban una vida paralela. Tal el caso de los que escribieron la epopeya de la guerra gaucha, a las órdenes de un estanciero bien gaucho, Martín Güemes, cuidándole las espaldas a San Martín, que preparaba la liberación de Chile y el Perú, única manera de consolidar nuestra precaria libertad y llegar a una total independencia. La costumbre de la obediencia disciplinada en el peón hizo que con rapidez se transformara en soldado activo y capaz. También, es cierto, en montonero manejado por los demagogos, capaz de desangrarse en una estéril lucha fratricida. Pero cuentan más los hombres innumerables de la Pampa, de Mendoza, de San Luis y tantas otras provincias, que formaron en las huestes de los ejércitos libertadores, saliendo de las estancias criollas.

### Hernández y Güiraldes

El ciclo pampeano, registrado por nuestra literatura en su máxima grandeza, encuentra los nombres señeros de José Hernández —el más grande e inspirado de todos— y Ricardo Güiraldes. Muchos pensaron que el ciclo pampeano se cerraba con él. Pero, en realidad, es Benito Lynch el que, con su prosa de notable vigor testimonial, cierra todo un apogeo del campo argentino. Benito Lynch enfrenta con estas palabras de lógica evolución que marca el paso del tiempo: *“Designar al progreso por amor a la tradicional y noble sencillez de las viejas costumbres criollas es casi un delito de lesa cultura y de lesa patria; pero bien se puede —al advertir cómo se van para siempre, con toda la poesía de los antiguos campos— dedicarles la misma mirada melancólica con que contemplamos, tendidos en el suelo, el árbol añoso que nos vio nacer, pero cuyo sitio hace falta para construir un garage...”*.

Güiraldes cinceló, con fina mano de orfebre, el broche poético de toda una época de nuestras estancias. Benito Lynch, aunque pleno de una nostalgia que, para nosotros, se refería más al patio de su infancia que al campo porteño (la prueba está en que a pesar de ser dueño de campos en el Uruguay y aquí nunca regresó a vivir en él, quedándose permanentemente en La Plata), nos dio una pintura austera de los lugares y los hombres. Pero no era muy disgresivo en sus novelas y cuentos, ciñéndose a los hechos y a los hombres, dejando que el ambiente se fuera dibujando casi por sí solo, en el curso de una acción de tono típicamente realista. Por eso tiene singular importancia un opúsculo muy poco conocido, que se titula *“El estanciero”*. Lo publicó en 1933 *“Selección-Cuadernos Mensuales de Cultura”*, que dirigía Atilio García Mellid, y que se vendía al increíble precio de veinte centavos en la Capital y veinticinco en el interior.

### Habla Benito Lynch

En *“El estanciero”* Benito Lynch tipifica al patrón de los campos tal y como él lo conoció. Sabemos que la familia Lynch se fue a vivir a la estancia El Deseado, en el partido de Bolívar, de la provincia de Buenos Aires, cuando el lugar era casi un desierto. Lynch dice al comienzo de su obra: *“No tendría nada de extraño que de aquí a un poco más quien desease conocer ‘de visu’ a ese tipo de personaje social que tan reiteradamente encontrará mencionado bajo la denominación de ‘estanciero’ en las páginas de la historia, de la literatura y aún de los viejos códigos en desuso, no encontrara en toda la inmensidad de la república, florecida de estancias, un solo ejemplar del que fuera por espacio de tantos años el estanciero típico de nuestros campos. La clásica estancia argentina, expuesta a la poderosa influencia del progreso y a la no menos efectiva del elemento extranjero, habrá perdido por completo sus viejas y simpáticas características, y el estanciero, vale decir, el hombre que la hacía a su manera y a su manera*



la manejaba y disfrutaba, habrá pasado también a la leyenda, con sus escasos defectos y sus muchas virtudes. La sociedad anónima, la progresiva subdivisión de la tierra y ese desamor manifiesto con que miran al campo los más de los descendientes de los hacendados de ayer y de hoy, vienen coadyuvando desde hace tiempo a la desaparición total y definitiva del viejo señor de los campos, de aquel estanciero, que fue por espacio de más de un siglo el sostén de la vida del país y el factor casi único de sus progresos materiales”.

A pesar de manifestarse permeable a las exigencias del progreso, a pesar de que no fue nada romántico en la pintura de toda una época de nuestras estancias, le sale a Lynch por todos los poros la nostalgia por el tiempo que pasó. Pero no le coarta un examen claro de personajes y ambientes. Por lo pronto, hace con mucha claridad la definición del estanciero a la antigua, como el hombre que además de poseer y administrar un campo, lo habita. Pasa luego a exponer una diferencia que le parece fundamental. Entre los distintos tipos de patronos criollos, distingue al estanciero señor del estanciero gaucho.

Dice luego que el estanciero señor, en uso de la superioridad que le acordaba su mayor alcurnia, miraba despectivamente al estanciero gaucho, y éste, “con sinceridad unas veces y con malicia otras, nunca dejó de encontrar criticables o risueñas todas aquellas acciones o ideas de su colega, que no coincidían con las suyas”.

### Los dos estancieros

Lynch vincula al estanciero señor con la ciudad, mientras que el estanciero gaucho tiene por todo mundo los límites del campo donde vive. Para nada necesita de aquellos “puebleros entecaos y pura labia, tan incapaces de aguantarle dos corcovos a un potro como de soportar un aguacero”. Este patrón gaucho convive en fraternidad con el paisanaje; mientras que el estanciero señor, por bueno y humano que pudiera ser para sus subalternos, siempre los mantiene a una respetable distancia. En esta actitud se origina, según Lynch —que ahora seguimos puntualmente—, la cocina de los peones, que nada tenía que ver con la del patrón ni con sus habitaciones. El estanciero gaucho convertía los trabajos de la estancia en auténticos torneos de habilidad entre pialadores y jinetes, con grave perjuicio para los animales y para la seriedad y eficacia de la tarea. Lynch califica de atroz el maltrato de los animales en los trabajos de corral o rodeo, para que amigos, peones y agregados lucieran a voluntad sus virtudes gauchas. Describe cómo animales en serie quedaban con los fémures fracturados como consecuencia del porrazo resultante de la costumbre bárbara de dejar disparar la res con el lazo cruzado por debajo de la barriga, para derribarla con el efecto de un tirón brutal. Cuenta cómo las vacas eran entorcadas a argollazos, cómo se rompían a pechazos las costillas y se llegaba al extremo de quebrar *ex profeso* a un novillo para sacarle los “matambre”.

Lynch dice que, en cambio, el estanciero señor puso orden y activó el progreso del campo. En sus establecimientos fue donde se construyeron los primeros alambrados, tan resistidos por la tendencia nómada del gaucho. Hizo desaparecer los viejos jagüeles pampas, para sustituirlos por otros, de donde se sacaba el agua primero con manga de cuero, luego de madera, que es más práctica y limpia. También instalaron las primeras norias, los primeros bañaderos para ovejas y los primeros galpones de material para guardar productos, plantando también árboles, por lo menos en algún monte, para el ganado y en el casco de la estancia, cosa que poco interesaba al estanciero gaucho.

En lo que ambos estancieros coincidían es en una magnífica generosidad, en un sentido humano hospitalario. El lema de: “En mi es-

tancia no se le niega carne a nadie”, era una señal de desprendimiento que mantenían con igual rigor el estanciero señor y el estanciero gaucho.

Y es que se nos ocurre, luego de leer el folleto de Benito Lynch, que en el fondo las diferencias y oposiciones no eran tan tremendas ni abismáticas. La nobleza esencial del criollo, su innato señorío que le permitió domar y dominar la amplitud de la pampa, estaban tanto en el señor estanciero que Güiraldes, que opinaba así, no erraba, por más que sus apreciaciones, a diferencia de las de Lynch, estuvieran señaladas por un matiz de honda poesía. •



*EL PRESIDENTE DE LA  
SOCIEDAD RURAL  
ARGENTINA,  
FAUSTINO ALBERTO FANO,  
habla para **AUTOCLUB***



El presidente de la Sociedad Rural Argentina, Faustino Alberto Fano, quien ha expresado a AUTOCLUB los conceptos que reproducimos en esta misma página.

*Sociedad Rural Argentina*

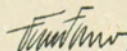
Para la Revista "AUTOCLUB"

Las huellas de la carreta, la diligencia y el automóvil han ido marcando en nuestros caminos etapas del progreso, del mismo modo que las haciendas oriollas, mestizas y de pedigree, jalonaron el adelanto de la riqueza ganadera.

Basta contemplar la calidad de los ejemplares presentados en la XXIII Exposición Internacional de Ganadería, Agricultura e Industria, celebrada en homenaje al centenario de la fundación de la Sociedad Rural Argentina, para comprobar la extraordinaria evolución de nuestro acervo agropecuario.

Ante esa evidencia señalo también la obra que realiza el Automóvil Club Argentino, que tanto contribuye al progreso vial y al desarrollo de muchas actividades colaterales, siendo su revista "AUTOCLUB" un magnífico exponente de esa importante y tesonera acción en beneficio del país.

Buenos Aires, Agosto 3 de 1966.

  
FAUSTINO ALBERTO FANO  
PRESIDENTE

# DE LAS VAQUERIAS COLONIALES A LAS MODERNAS CABAÑAS

La creación de la

Sociedad Rural

Argentina marca el límite histórico entre el desorden y la prosperidad en nuestra explotación agropecuaria

muerte para los cuatrerros, y se adoptaron medidas complementarias para evitar el uso de marcas que no hubieran sido registradas. Sin embargo, las vaquerías y las curtiembres continuaban desarrollando su actividad. Las exportaciones de cueros en gran escala, con destino al Viejo Mundo, y paralelamente el contrabando de esos productos, adquirieron una dimensión impresionante. Son muchos los que encontraban, por otra parte, en los mercados de Chile y Perú una demanda tentadora para introducir ganado en pie, también de contrabando.

Pero la actividad de los contrabandistas estuvo especialmente estimulada por el monopolio impuesto por España, por cuanto dio impulso al desarrollo de vastas organizaciones que operaban en el Río de la Plata, y que embarcaban el producto de las vaquerías con destino a diversos mercados donde aquéllos eran bien cotizados.

Los intentos de la racionalización de la explotación ganadera, protagonizados por los estancieros que criaban hacienda mansa y marcada, se veían seriamente perturbados por la acción de las vaquerías que operaban con el ganado cimarrón, y también por el cuatrerismo, que, lógicamente, no discriminaba entre hacienda marcada y cimarrona.

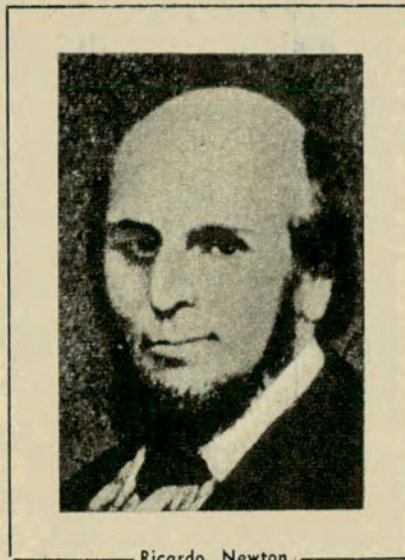
De la depredación sufrida por la riqueza ganadera pueden dar idea las siguientes cifras: la existencia de ganado vacuno alrededor del año 1750 era calculada en, aproximadamente, 48 millones de cabezas. Treinta años más tarde esa cifra se había reducido a sólo 6 millones.

La Primera Junta procuró introducir algunas normas tendientes a la preservación de la riqueza ganadera. En 1812, sus integrantes apoyaron con entusiasmo la instalación del primer saladero de técnicas racionales en la localidad de Ensenada, de propiedad de John Mc Neile. Se declaró también libre de cargas impositivas a las manufacturas de la carne. Esas medidas crearon una coyuntura propicia para la inversión de capitales en nuevos

**D**URANTE los primeros años posteriores a la fundación de la ciudad de la "Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires" por Juan de Garay, en 1580, el ganado se multiplicaba libremente por las tierras del Plata, sin experimentar otras matanzas que las determinadas por las necesidades del consumo de la pequeña población de la ciudad. Pero esa situación se mantuvo sólo hasta el año 1603, cuando se realizó la primera exportación de *cecina* (carne cortada en tiras angostas, secadas al sol y saladas.). A partir de entonces comienzan las matanzas masivas e irracionales de ganado, que diezman peligrosamente la riqueza vacuna y ovina que se había multiplicado merced al clima de estas tierras y de la increíble generosidad de sus praderas.

Las exportaciones de cecina terminan en 1655, cuando los mercados exteriores clausuran las demandas del producto; pero esta circunstancia estuvo lejos de significar un freno para la matanza irracional: ya en 1607 se había efectuado la primera exportación de cueros curtidos con destino a la isla de Cuba. Durante mucho tiempo —150 años— las carnes no tuvieron valor pecuniario, y las haciendas se faenaban con el solo objeto de comercializar los cueros.

Por ese entonces, nutridas partidas de jinetes salían a los campos con el objeto de apropiarse del ganado cimarrón. Uno de los integrantes de la partida, provisto de una filosa media luna adherida al extremo de una caña, cortaba los garrones de los animales que, imposibilitados de escapar, eran luego sacrificados. Se les extraía el cuero, la lengua y el cebo. El resto quedaba en el lugar. Las consecuencias de esta costumbre no tardaron en manifestarse: las "vaquerías" y los cuatrerros diezmaron peligrosamente la riqueza ganadera; las osamentas y carroña diseminadas en los campos dieron origen a numerosas pestes, que a su vez se transformaron en un nuevo factor de mortandad.



Ricardo Newton

## Las primeras normas

El Cabildo dictó entonces algunas normas tendientes a neutralizar aquellos males. Prohibió la matanza de ganado alzado por el término de dos años, organizó el Registro de matrícula y estableció penalidades para los infractores. Pero la merma de ganado ya operada era tan notoria, que fue necesario repoblar los campos con haciendas provenientes de las provincias norteañas. En 1623 se estableció la pena de



Luis Amadeo



Francisco B. Madero



Jorge Stegmann

saladeros —Juan Manuel de Rosas, entre otros, instaló uno en Quilmes—, y otras disposiciones de la Junta se encaminaron decididamente a poner coto a la matanza irracional de hacienda: se prohibió el sacrificio de ganado sin licencia previa, se adoptaron nuevas medidas represivas contra el cuatrерismo y se prohibió, también, la matanza de animales nuevos. Pero esas medidas no resultaron suficientes para contener la creciente disminución de la existencia ganadera, y, en 1817, quedaron suspendidas las actividades de los saladeros en la ciudad de Buenos Aires.

#### Un cuadro caótico

La acción de las vaquerías, el cuatrерismo y las organizaciones de contrabandistas contribuían a configurar un cuadro extremadamente caótico, del cual puede dar una idea acaba la expresión que Ricardo Hogg atribuye a un criollo, al cual le quisieron regalar un campo: *"Pa qué quiero campo, si teniendo tropilla todo lo que piso es mío, y con lazo en el anca las vacas lo mismo"*.

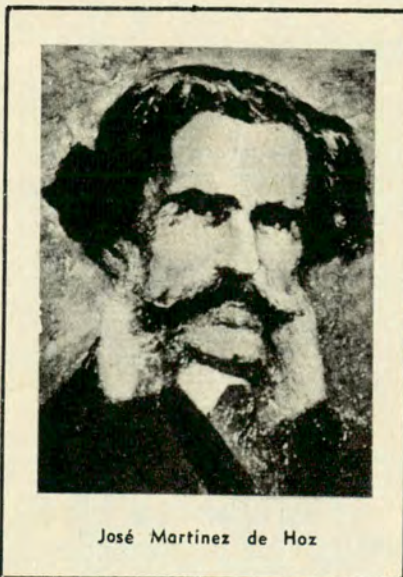
Los saladeros se constituyeron en tema de honda polémica. La opinión pública se dividió a favor y en contra de las limitaciones impuestas a esta actividad, que por algunos años se vio expuesta a los vaivenes derivados de normas sucesivas que introducían nuevas variantes en su funcionamiento.

Después de la caída de Rosas adquiere un notable auge la cría del ganado ovino; pero esa situación se mantiene sólo hasta el comienzo de la guerra con el Paraguay, que repercute fuertemente contra el desarrollo y el progreso de las actividades agropecuarias en general.

#### Los primeros planes

Hasta 1866 puede decirse que la explotación ganadera no se realizó conforme a planes racionales. Por el contrario, numerosas crisis con-

tribuyeron a poner seriamente en peligro la integridad de la riqueza agropecuaria. No existió, desde la colonia hasta el citado año, una apreciación muy acabada de las reales posibilidades de la explotación ganadera para el progreso del país, ni de las normas que debían dictarse a fin de ajustar dicha explotación a criterios de racionalización y preservación del ganado.



José Martínez de Hoz

Es cierto que en medio del desorden fueron varias las voces que se alzaron para advertir las graves consecuencias de esa situación. Es cierto, también, que no faltaron pioneros y visionarios —no otra cosa fueron, entre otros, John Miller y Ricardo B. Newton— que plasmaron, en los hechos, un criterio de avanzada en medio del desorden, y promovieron confianza en las increíbles posibilidades del clima y de las praderas naturales de nuestros campos. La eficacia de aquellas voces, de la acción de aquellos pioneros y visionarios se veía seriamente obstaculizada, sin embargo, por la casi total inexistencia de una polí-

tica ganadera que estimulara la adopción de técnicas avanzadas y la supresión de los métodos que diezaban irracional y peligrosamente la existencia de hacienda.

Ya en 1801, el español don Félix de Azara había prohiado la creación de una institución que aglutinara a los ganaderos, con el objeto fundamental de nacionalizar la explotación. El director Gervasio Posadas, en 1814, creó por decreto una *"Sociedad o Junta de Amigos del País"*, pero los avatares políticos de la época impidieron la concreción de aquellas iniciativas.

En 1858 se realiza la primera exposición agrícola, organizada por Gervasio Posadas. La muestra tiene lugar en la quinta que había pertenecido a Rosas, en Palermo, y marca uno de los pasos fundamentales hacia el progreso que luego sobrevendría. La idea de Posadas en el sentido de organizar esa primera exposición, había sido fuertemente estimulada por Eduardo Olivera, que por ese entonces investigaba en Europa los métodos más avanzados de explotación ganadera. La pluma de Sarmiento no fue ajena, tampoco, a la exposición de 1858. Desde su periódico *"El Nacional"* estimuló vivamente la iniciativa. Pero aquella muestra era algo así como la antesala de otra idea de más largo alcance, por cuya concreción bregaba Olivera, en la correspondencia que remitía desde Europa. A su regreso en 1859, Clivera inicia gestiones inmediatas para la creación de una sociedad rural, iniciativa en la que colaboran entusiastamente Posadas y Sarmiento. Pero la guerra civil que precede a la caída de Rosas frustra nuevamente la creación de la entidad prevista por Azara en 1801.

Sin embargo, la creación de la Sociedad Rural era una idea que había madurado demasiado entre los ganaderos progresistas como para frustrarse definitivamente. Martínez de Hoz se transforma entonces en uno de los principales impulsores de la iniciativa. Eduardo Olivera redacta un proyecto de Esta-



Juan N. Fernández



José Témperey



Claudio F. Stegmann

tuto. Ricardo Newton hace otro tanto. Luego se analizan los dos proyectos, que se convierten en uno. El nombre era definitivo, la entidad se llamaría *Sociedad Rural Argentina*. Para todos, en cambio, sería, más sencillamente, "La Rural".

### Nace la Sociedad Rural

La reunión constitutiva se lleva a cabo en la casa de Benjamín Martínez de Hoz, el 10 de julio de 1866, y en ella queda aprobado un documento trascendental: las bases, que fueron redactadas en los siguientes términos:

Habrá una Sociedad que se llamará Sociedad Rural Argentina; sus objetos serán:

1º — Velar sobre los intereses en general de la campaña.

2º — Promover, por todos los medios posibles, la mejora, orden y arreglo de nuestro pastoreo por métodos más razonados que los actuales y conforme a las necesidades económicas y climatológicas del país.

3º — Estudiar los medios de combinar éste con la labranza.

4º — Estimular por todos los medios al

alcance de la Sociedad a los hombres de ciencia para que se ocupen de hacer estudios sobre los medios de proveernos de agua para nuestros campos así como los de agotar nuestros bañados.

5º — Promover por todos los medios al alcance de la Sociedad el bienestar y moralidad de los hombres de campo.

6º — Estudiar las especies de ganados que más convengan a nuestro clima y estado social y económico, investigar en ellos cuál de sus razas conviene más al país, ya por su valor o facilidad en su aclimatación.

7º — Tomar todas aquellas medidas que estén en la esfera de la Sociedad para propagar los conocimientos agrícolas.

8º — Estudiar la mejora de nuestros instrumentos de labranza, así como las de nuestras habitaciones de campo.

9º — Hacer ensayos químicos aplicando esta ciencia a los usos agrícolas, así como la preparación de las carnes y demás productos de nuestra campaña.

10º — Investigar las semillas y plantas para el alimento del hombre y del ganado que puedan introducirse con ventaja.

11º — Trabajar por establecer relaciones con los principales mercados extranjeros, conocer sus necesidades, sus productos y artículos que podamos enviarles con ventaja.

12º — Investigar nuestras necesidades, conocer nuestro comercio interior en todos

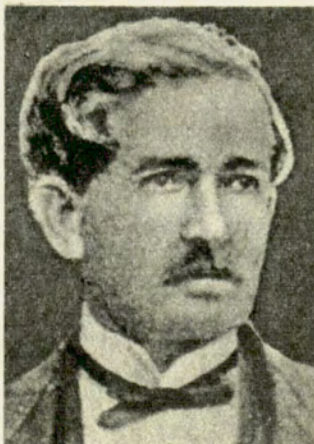
sus detalles y las especulaciones rurales que más convengan.

13º — Para conseguir estos efectos la Sociedad establecerá:

1) Una biblioteca agrícola donde se registren todas las mejores obras, ya sean extranjeras o nacionales, sobre la materia, como todas las publicaciones periódicas más acreditadas, tanto europeas como americanas.

2) Fundará un museo donde se reunirán: Muestras calificadas de todas las lanas y productos agrícolas del país que sean de fácil conservación; todos los instrumentos agrícolas, cuyo uso sea plicable al país, ya sea en modelo o tamaño natural, así como un ejemplar de todas aquellas máquinas o instrumentos útiles construidos en el país; todas las muestras geológicas o mineralógicas de la República, con el objeto de ir estableciendo gradualmente la formación de nuestros terrenos; todas las muestras que puedan reunirse de los productos de los países extranjeros para poderlos comparar con los nuestros y conocer el estado de atraso o mejoras en que nos hallamos; una colección de maderas del país, así como una de aquellas extranjeras cuyo cultivo pueda sernos útil.

3) Tendrá un periódico puramente agrícola en el que se registrará todo aquello que pueda tender a la mejora de nuestra labranza, cuidado de nuestro ganado y pre-



Francisco N. Agüero



Ramón Vitón



Mariano Casares

ceptos para la ejecución de sementeras y plantíos.

4) Habrá además todas las publicaciones sobre la materia que la Sociedad considere conveniente.

5) Habrá ensayos prácticos sobre los campos, de todos los instrumentos agrícolas que se hallen reunidos en el museo, o que sean presentados a la asociación, en la época y lugares que determinará el reglamento especial de la Sociedad.

6) Establecerá reuniones trimestrales y un congreso anual en que se discutirá todo aquello que esté ligado con la prosperidad y adelanto de nuestra campaña.

7) Siempre que haya materia para ello hará una exposición de ganados, aves y demás productos agrícolas.

8) Hará experiencias agrícolas, ya sea sobre la cultura de plantas extranjeras, métodos de regadío o empleo de abonos, en casa de los socios que quieran encargarse de ellos, abonándose los gastos que se originen.

9) Se pondrá en relación con todas las asociaciones del mismo género que se formen en la República.

10) Iniciará correspondencia con las mejores sociedades agrícolas europeas, tratando de investigar todo aquello que pueda relacionarse con el adelanto de nuestros campos.

11) Estimulará, por todos los medios a su alcance, a los hombres de ciencia para que se ocupen de difundir entre nosotros, tanto los conocimientos veterinarios, como los mecánicos, para la mejora de nuestros instrumentos agrícolas.

12) Premiará los buenos servicios del campo, como a los propietarios que se distinguen por hechos prácticos en sus deseos mejoradores.

14º — El periódico de la Sociedad será repartido gratis a todos los miembros; las demás publicaciones que se hagan se llevarán a cabo por suscripción al periódico, fuera de la Sociedad, así como el de las demás publicaciones hará parte del presupuesto de recursos.

15º — La Sociedad se compondrá de un Presidente y un Vicepresidente, siete vocales, tres suplentes, un Secretario, un Tesorero, y socios de número, honorarios y corresponsales.

## Acta de Instalación de la Sociedad Rural Argentina

Los ciudadanos que suscriben teniéndolos en la ciudad de Buenos Aires hoy día 16 de Agosto del año mil novecientos Dieciséis, con el objeto de fundar una asociación que promueva y estimule los intereses rurales convinieron en aceptar las bases y reglamento que se lesjo para ponerla en práctica, declarando desde luego que la Sociedad queda instalada con los presentes, y nombrando una Comisión provisoria compuesta de los señores

Eduardo Olivera  
Ramón Vitón  
José Martínez de Hoz

la que queda facultada para proceder al arreglo del local, en posesión del reglamento, porvenir las lecturas de entrada de los socios Activos y de los que se suscriban en adelante hasta el momento de la Convención que se reglamente determinara para proceder al nombramiento de la Comisión Directiva en cuyo caso la provisoria cesará inmediatamente a una Asamblea General

José Martínez de Hoz Eduardo Olivera

L. F. Agüero Ramón Vitón

José B. Madero Ricardo B. Newton Leonardo Pereyra

M. Casares

Luis Amadeo

Eduardo Olivera

Leonardo Pereyra



Reproducción facsimilar del acta de instalación de la Sociedad Rural Argentina.

16º — Los objetivos indicados en estas bases se irán realizando a medida que la Sociedad reúna fondos suficientes.

17º — Siendo tantos y tan variados los objetos que la Sociedad se propone, no podrá de ninguna manera dar a sus fondos otro empleo que no sea puramente rural.

18º — La Sociedad no se ocupará de ninguna idea que salga de la esfera de los objetos propuestos, prohibiéndose en el seno de ella toda discusión que no verse sobre los intereses rurales, único objeto que deberá ocuparla exclusivamente.

### La primera Comisión Directiva

Suscriben el documento: José Martínez de Hoz, Eduardo Olivera, Lorenzo F. Agüero, Ramón Vitón, Francisco B. Madero, Jorge Témpereley, Ricardo B.

Newton, Leonardo Pereyra, Mario Casares, Jorge R. Stegmann, Luis Amadeo, Claudio F. Stegmann y Juan N. Fernández.

El 16 de agosto se constituyó la primera Comisión Directiva: José Martínez de Hoz, presidente; Ricardo B. Newton, vicepresidente; Eduardo Olivera, secretario; Ramón Vitón, Jorge Témpereley, Leonardo Pereyra, Francisco B. Madero, Lorenzo F. Agüero, Mariano Casares y Luis Amadeo, vocales; suplentes, Juan Bernabé Molina, Claudio F. Stegmann y José Castaño.

Esos nombres, a los que se sumaron los de cincuenta socios iniciales, fueron los encargados de dar los primeros pasos hacia el destierro de la desorganiza-

ción imperante, y para poner en marcha una nueva etapa en la vida económica del país. La historia de la realidad agropecuaria nacional es, en grado fundamental, la historia de la acción tenaz y constante de la Sociedad Rural Argentina, que no conoce desmayos ni desesperanzas en el camino que desemboca en los actuales niveles de técnica y racionalización, de los cuales ofreció realidades elocuentes la Gran Exposición del Centenario: una muestra que transformó a Palermo en la sede de un patriótico y justificado orgullo.

## LOS PRESIDENTES DE LA SOCIEDAD RURAL ARGENTINA

Nómina de presidentes de la Sociedad Rural Argentina, desde su fundación hasta la fecha, y período de actuación de cada uno de ellos:

ANOS	PRESIDENTE
1866-1870	José Martínez de Hoz
1870-1874	Eduardo Olivera
1874-1876	José María Jurado
1876-1878	Emilio Duportal
1878-1880	José María Jurado
1880-1882	Enrique Sundblad
1882-1884	Leonardo Pereyra
1884-1886	Enrique Sundblad
1886-1888	José María Jurado
1888-1894	Estanislao S. Zeballos
1894-1896	José Francisco Acosta
1896-1898	Julio Pueyrredón Ramón Santamarina
1898-1900	Julián Frers
1900-1904	Ezequiel Ramos Mejía
1904-1906	Carlos M. Casares
1906-1908	Manuel J. Güiraldes José de Apellániz
1908-1910	Emilio Frers
1910-1912	José M. Malbrán
1912-1916	Abel Bengolea
1916-1920	Joaquín S. de Anchorena
1920-1922	Joaquín S. de Anchorena Ernesto Bosch
1922-1926	Pedro T. Pagés
1926-1928	Luis Duhau
1928-1930	Federico L. Martínez de Hoz
1930-1932	Federico L. Martínez de Hoz Horacio N. Bruzone
1932-1934	Horacio N. Bruzone Miguel F. Casares
1934-1938	Cosme Massini Ezcurra
1938-1942	Adolfo Bioy
1942-1946	José María Bustillo
1946-1950	José A. Martínez de Hoz
1950-1954	Enrique G. Frers
1954-1955	José María Mathet
1955-1956	Juan José Blaquier
1956-1960	Juan María Mathet
1960-1966	Faustino Alberto Fano

La serie de exposiciones agropecuarias fue iniciada por la Sociedad Rural Argentina en un terreno en la esquina de las calles Florida y Paraguay, en esta Capital, cedido por don Leonardo Pereyra.

# LA RURAL REALIZO SU PRIMERA EXPOSICION EN FLORIDA Y PARAGUAY

## Las Muestras Internacionales se iniciaron diez años después

EN terrenos que cediera don Leonardo Pereyra, la Sociedad Rural Argentina abrió las puertas de la primera exposición nacional de ganadería, en el año 1875, es decir, nueve años después de la fundación de la entidad. El lugar comprendía una serie de baldíos, en los que hoy es aproximadamente la esquina de Paraguay y Florida. Más tarde, en esos predios funcionaría el famoso Jardín Florida.

Este esfuerzo señaló una trascendente etapa en la vital economía argentina, y las muestras que se fueron realizando año tras año, con sólo algunas interrupciones, marcaron el grado de crecimiento científico de la más importante riqueza del país.

La exposición del año 1875 reunió en total 168 animales: 66 caballos, 13 vacunos, 74 carneros y 15 porcinos.

### La presencia bovina

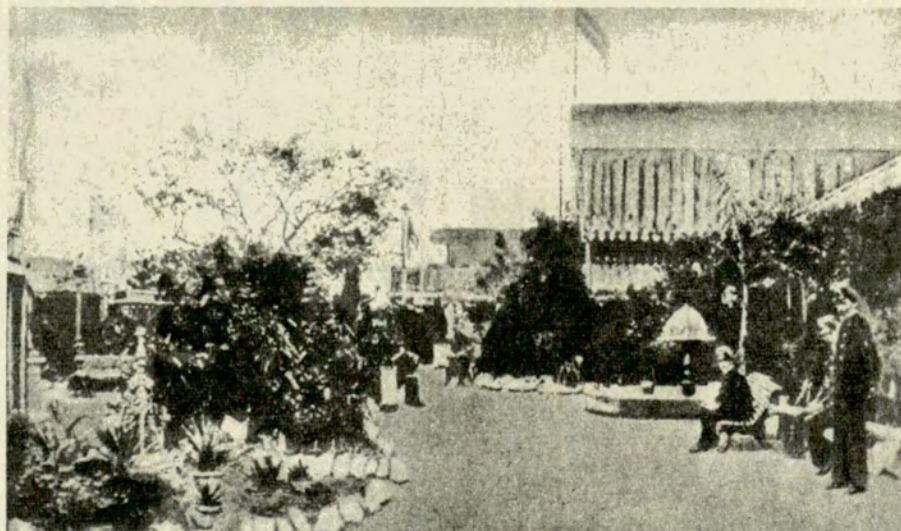
Desde la primera exposición, con la sola presencia de trece vacunos, en un ambiente en el que predominaban ovejas y caballos, mucho es el camino recorrido en las explotaciones bovinas de nuestro

país. Aunque muchos años antes, en 1823, se había iniciado prácticamente la mestización de los rebaños criollos con la introducción del toro Durham *Tarquín*, no ofreció esta exposición inaugural una muestra real del enorme caudal vacuno en tarea de refinamiento que ya albergaban nuestros campos. El crecimiento en calidad y cantidad, desde entonces, puede considerarse prodigioso. Es así que, desde los primeros animales mestizados hasta nuestros días, numerosas son las razas que fueron ganando los campos argentinos, tanto en bovinos, como ovinos, equinos, porcinos, etc., testimonio de la inquietud de los criadores del país por mejorar sus haciendas y adaptarse a las exigencias del mercado, tanto nacional como extranjero.

### La Primera Exposición Internacional

La Primera Exposición Internacional de Ganadería realizada en nuestro país se efectuó en 1885, y en ella los ganaderos argentinos compitieron —ya en ese entonces con singular éxito— frente a los exponentes de las más importantes cabañas de Alemania y Francia.

Los Anales de la Sociedad Rural



Argentina publicaron comentarios del director de la entidad, don José María Jurado, y de don Alfredo Birabén.

En uno de los artículos, el señor Jurado destacaba el excelente papel que hicieron en la muestra los ovinos de las cabañas argentinas, que compitieron airoosamente con los ejemplares de las francesas Rambouillet, Gilbert y Sorreau, y las alemanas, igualmente famosas, Steiger, Homeyer y Berth. Por ello, el señor Jurado escribía, en 1885: "Esto prueba que no ponemos menos inteligencia y que tenemos los medios sobrados en nuestro suelo y nuestras condiciones climáticas para cultivar con éxito las especies de animales más renombradas por sus excelencias en el Viejo Mundo".

El señor Birabén, por su parte, se lamentaba, en lo que respecta a vacunos, de que "el concurso de animales gordos de carnicería apenas si contaba con algunos sujetos notables de verdad, pero sin la competencia obligada que se ve en cualquier concurso europeo de orden regional". El comentarista relacionaba esa circunstancia con "el desprecio soberbio que se tiene aquí para la industria de conservación de carnes, sea por causa de la costumbre persistente de considerar el saladero y la grasería como sus representantes, cuando no han sido sino sus verdugos, sea por el disgusto, también persistente, causado por los fracasos ocasionados por las tentativas de conservación de carnes frescas, capitaneadas más de lo regular de un modo realmente raro, cuando no por verdaderos charlatanes".

A pesar de esas críticas, Birabén preveía en la cría del ganado de carne "una industria de exportación capaz de sumar anualmente la friolera de 100 millones de duros al cabo de poco tiempo, lo que, de consiguiente, no es para despreciar así nomás...".

En esa primera exposición internacional de 1885 ocuparon lugar destacado los ganaderos argentinos Senillosa, Amadeo, Guerrico, Pellegrini y Lagos, en la rama ovinos. En vacunos, Vicente Casares, Domingo Frías, Manuel T. Salas, Leonardo Pereyra y Arturo Yeomans, cuyos ejemplares pertenecían fundamentalmente a las razas Durham, Polled Angus, Hereford y Devon.

Pero don Alfredo Birabén, en sus comentarios sobre la muestra, no se manifestó satisfecho con la concurrencia, de la que escribió que "no fue tan numerosa como debiera", atribuyendo esa circunstancia a que "los elementos de transporte, a la ida y sobre todo a la venida, no fueron suficientemente bien organizados, tanto por los ferrocarriles como por los 'tramways', de manera que el temor de perder mucho tiempo y de pasar por varios contratiempos impidió a mucha gente el costearse a Palermo: hay en esto —escribía— una reforma que procurar hacer en adelante".

## Promisoria obra de carácter social

Intensa labor desarrolla la

Fundación de la Sociedad Rural Argentina

CON objetivos claros y precisos que tienden a promover el arraigo y la estabilidad del hombre en el campo, surgió del propio seno de la Sociedad Rural Argentina, el 15 de julio de 1964, la "Fundación de la Sociedad Rural Argentina".

Para concretar sus propósitos de mejoramiento de la vida rural en todos sus aspectos, la mencionada Fundación creó un cuerpo técnico-

docente encargado de programar, organizar y supervisar los cursos de enseñanza cultural y técnica en las zonas agropecuarias del país.

Las modalidades de estos cursos son diferentes y variados, según sean las características de la población escolar a la que va dirigida la enseñanza, y de acuerdo con ello se fija el nivel educativo a alcanzar con el plan de enseñanza a aplicarse.





Cuando el curso se organiza para alumnos a nivel secundario, la enseñanza se especializa y profundiza, y procura abarcar los principales problemas agropecuarios de la localidad y su zona de influencia.

Las cátedras que se dictan corren por cuenta de profesionales, ingenieros, agrónomos, médicos veterinarios, que se hallen radicados en el lugar, con el fin de que el desarrollo de los temas tenga neto contenido regional. A estos cursos pueden asistir, si lo desean, productores que tengan interés en los mismos.

Paralelamente a los cursos, que podrían llamarse regulares, la Fundación auspicia la realización de cursillos volantes de corta duración —20 a 30 días—, que tratan de temas específicos que puedan desarrollarse en ese breve período de tiempo, como por ejemplo: cursillos de tractoristas, inspector lechero, inseminación artificial, poda e injerto de árboles frutales, etc. De lo expuesto se desprende que el servicio educativo de la Fundación tiene gran elasticidad, lo que le permite adaptarse a las necesidades de todas las regiones y a la ca-

pacidad intelectual de sus alumnos.

La Fundación realiza, además, una promisoriosa obra de carácter social, ya que los educandos de las escuelas rurales provienen de lugares sumamente modestos: se les asiste con comedor escolar, vestimenta y material de enseñanza.

#### Establecimientos creados

En 1965, la Fundación creó el curso de capacitación rural, en San Andrés de Giles, el que se desarrolla en el actual período lectivo. Su nivel de capacitación es secundario, y consta de tres especialidades: ganadería, agricultura y apicultura, dictándose, además, dos conferencias mensuales sobre agricultura general y forrajes. Está a cargo de dos ingenieros agrónomos, un veterinario y un agrónomo.

La escuela de Abra Vieja, en Tigre, fue creada en el actual período lectivo para alumnos de primera escolaridad. Allí se imparten conocimientos básicos de avi —api— y horticultura. Para niñas se dictarán clases de economía doméstica y mimbtería. El personal comprende un encargado con título de agrónomo

mo y una maestra normal nacional y título de capacitación agrícola para la enseñanza de niñas.

La tercera escuela se encuentra en San José de los Ríos, Córdoba. En esta primera etapa se le ha otorgado un subsidio mensual de ayuda para facilitar la educación de los niños que concurren a esa escuela primaria. Está proyectado para el año venidero un curso de capacitación rural que atienda las necesidades de la zona.

Las fuentes de ingresos de la Fundación las constituyen las donaciones que realizan instituciones y particulares, que valoran en su real medida esta obra de bien público.

Integran la comisión directiva las siguientes personas: Presidente: Faustino A. Fano; vicepresidente: Gustavo Pueyrredón; secretario: Raúl H. Mascarenhas; prosecretario: Adolfo M. Díaz; tesorero: Luis Firpo Miró, y prosecretario: Pedro A. Lacaud. El Consejo Administrativo está integrado por los ex presidentes y ex vicepresidentes de la Sociedad Rural Argentina. Cuenta con tres comisiones: Enseñanza, Legislación y Finanzas, y Relaciones Públicas y Promoción.

### UN VISIONARIO:

### FELIX DE AZARA

SE atribuye a Félix de Azara, el famoso marino y naturalista español, la idea original de la creación de una entidad destinada a reunir bajo un interés común a los hombres del campo argentino. En 1801, Azara, en su "Memoria rural del Río de la Plata", aconsejaba que "sería un medio de fomentar los ganados establecer una junta o sociedad que vigilase sobre ellos y que se dedicase, desde luego, a publicar una memoria instruyendo a estas gentes de que los ganados son su único tesoro, y que faltándoles, su país sería el más infeliz del mundo".

La azarosa época de la tiranía y de las montoneras borro, durante muchos años, la ruta del progreso que se perfilaba en el campo argentino.

Fue después de la caída de Rosas, siguiendo el consejo de Azara —que se consideraba como el consejo de la lógica misma—, que un grupo de hombres de acción hizo realidad los vaticinios de aquel visionario.

## LA OBRA DE CABAÑAS Y CABAÑEROS

EN esos establecimientos descansa el orgullo de nuestra ganadería.

Corresponde a las cabañas el honor de haber transformado la riqueza ganadera del país. Esta institución de nuestro campo, que hasta principios de siglo constituía un accidente en el medio ambiente ganadero local, ha alcanzado tal grado de difusión y desarrollo, que, sin lugar a dudas, conforma en la actualidad el aporte indiscutido en la evolución progresista de nuestra riqueza pecuaria, la cual es, asimismo, la mayor preocupación de los ganaderos argentinos.

Cada cabaña es el exponente del acrecentamiento de ese potencial, y representa el más alto símbolo de la prosperidad económica del país.

Fueron esos establecimientos la causa fundamental de la evolución experimentada en la vida campesina, aportando a ella los adelantos de la moderna civilización. Ha cooperado, asimismo, en el mejoramiento de la vivienda y en la modernización de las costumbres ganaderas.

Los establecimientos de ese tipo en la Argentina se instalaron adaptando las normas trazadas por los grandes especialistas de Gran Bre-

taña, y se han impuesto en ellos los más modernos métodos, bajo el doble aspecto: técnico e higiénico.

Puede afirmarse que las instalaciones de los criadores locales constituyen verdaderos palacios para el ganado de "pedigree". Se encuentran construidas con materiales de primera calidad, y tanto su aspecto como sus instalaciones y depósitos guardan un equilibrio armonioso, que no desentona con el resto de la cabaña en su aspecto edilicio. Rodeadas de hermosos parques y amplios campos para uso exclusivo de esos ejemplares privilegiados, ese sector está atendido en cada caso por personal idóneo, que hace un verdadero culto de la crianza del animal de raza.

Cabañas y cabañeros calificados abundan en nuestro país en grado superlativo, y resultaría difícil seleccionar a los más capaces. El alto grado de especialización es otro motivo más para hacer difícil, si no imposible, esa selección; de todos modos, nuestros cabañeros están calificados entre los mejores del mundo. Destacados ejemplares campeones o con posibilidades de lograr esa distinción ocupan un infinito número de establecimientos de primer orden. En ellos descansa el orgullo de la ganadería argentina.



## CON LOS SHORTHORN SE INICIO EN EL PAIS EL REFINAMIENTO DEL GANADO BOVINO

LOS Shorthorn, importados de Inglaterra, tuvieron influencia primordial en la ganadería argentina a partir del primer cuarto del siglo pasado. Considerase que fue decisiva la gravitación de esta raza en la formación de la gran riqueza pecuaria nacional, que se constituyó, desde entonces, en la base fundamental de los rebaños de nuestro país. Los resultados mostraron de inmediato las excelencias del Shorthorn y durante largo tiempo el aporte de esta raza de reproductores rigió los destinos de las más importantes cabañas argentinas.

Sus principales características, fuerte esqueleto, armoniosa conformación, calidad de carnes, rusticidad y mansedumbre, conformaron un tipo animal de excepcionales aptitudes para el mejoramiento de los rodeos criollos. Asimismo, se distinguen por sus altas condiciones en la producción de leche, por lo que fueron muy utilizados en las explotaciones tamberas.

Los británicos que participaron

en las invasiones inglesas de 1806 y 1807, tuvieron una visión promisoriosa de lo que ofrecían nuestros campos para las actividades agropecuarias. Las luchas civiles y las montoneras promovieron un largo receso. Sólo en 1823 John Miller logra introducir al país el primer toro Shorthorn, procedente de Gran Bretaña, el famoso "Tarquin", el cual, adaptado a su nuevo ambiente, es el primer elemento de la mestización de las haciendas criollas, que fueron adquiriendo en forma paulatina las excelentes virtudes de los "cuernos cortos". El éxito tuvo sucesivos imitadores, y el consciente trabajo realizado por estos primeros cabañeros tuvo la virtud de hacer cambiar la opinión generalizada entre muchos ganaderos que sostenían que no era compensatoria la adquisición de toros refinados para realizar el cruce con sus haciendas criollas.

La estancia La Caledonia, de John Miller, fue subastada con motivo de la muerte de su propietario, en 1843. Los principales adqui-

En el acto inaugural de la 23ª Exposición Internacional de Ganadería, Agricultura e Industria, son presentados al público los grandes campeones de las razas Aberdeen Angus, Hereford, Polled Hereford, Shorthorn, Holando Argentina y Charolais.

rentes fueron Guillermo y Diego White, quienes aprovecharon a los descendientes de Tarquin para mejorar sus rebaños.

Se recuerda también, que Juan N. Fernández importó, en 1856, cuatro toros y dos vacas Shorthorn, ratificando las experiencias anteriores.

Posteriormente, Narciso Martínez de Hoz, en 1858, importó de Gran Bretaña otro toro Shorthorn y una vaca de la misma especie y tres años más tarde adquirió otros cuatro toros: Gunboat, Gold Finder, Guardian y Gold Eagle. En 1876 el cabañero Samuel Hale, ciudadano norteamericano, importó también varios reproductores de la misma raza.

Cuando se realizó en 1875 la primera exposición en la Sociedad Rural Argentina, varios de los trece ejemplares bovinos expuestos eran "cuernos cortos".

Ya en pleno desenvolvimiento de la ganadería argentina se incrementó la importación de sementales de esa raza y entre los años 1882 y 1886, Francisco Torromé, Donald Mac Lennan, J. W. Nash, Kemmies y Davis, trajeron numerosos ejemplares Shorthorn.

Con este gran impulso, los Shorthorn adquirieron extraordinaria difusión en nuestro país y contribuyeron al engrandecimiento de la ganadería y al mejoramiento general de las carnes argentinas.



El gran campeón de la raza Shorthorn, "Marianitas Rosedene 140", perteneciente a la cabaña La Margarita.



Una vista parcial del público, que en cantidad excepcional visitó este año la muestra de Palermo, correspondiente al centenario de la Sociedad Rural Argentina.

## LOS HEREFORD EXHIBEN SOBRESALIENTES CARACTERISTICAS

LOS Hereford, también llamados "cara blanca" o "pampas", constituyen una de las cuatro grandes razas características sobresalientes. Ostentan una firme estampa y mantienen una progresiva y firme difusión en destacadas cabañas argentinas, que tanto han contribuido al mejoramiento de nuestras carnes, mundialmente apreciadas por su alta calidad.

Esta raza es también originaria de Gran Bretaña, y precisamente del condado del mismo nombre: Hereford, en el oeste de dicho país.

Gozaban desde siglos atrás de considerable prestigio y eran conocidas sus cualidades de precocidad, rusticidad, volumen, peso, sanidad, rendimiento en la reproducción y facilidad en la aclimatación.

Ello favoreció la exportación de esos animales a las más distintas regiones

del globo, en Asia, Africa, Oceanía y América.

Correspondió a Leonardo Pereyra el honor de importar, en mayo de 1862, el primer toro Hereford puro de "pedigree" para su cabaña San Juan. A la adquisición de ese primer reproductor llamado "Niágara" siguió, dos años más tarde, la introducción de dos vaquillonas.

Desde esa primera época, los Hereford alcanzaron extraordinario desarrollo en las estancias argentinas. La preferencia por esta raza se advertía en éxitos registrados en las principales exposiciones realizadas en la República, en los remates de hacienda y en las transacciones, en general, de la ganadería.

A fines de 1890, al cerrarse el primer año de inscripción en el registro ge-

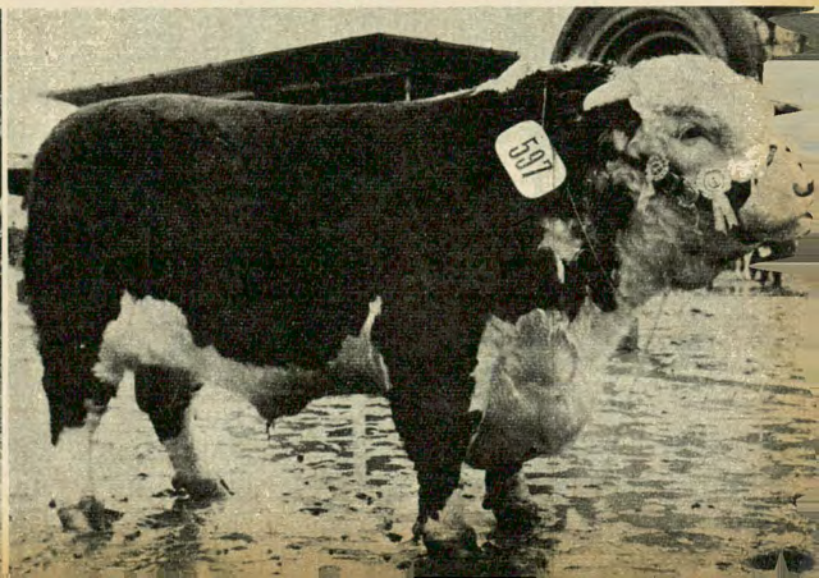
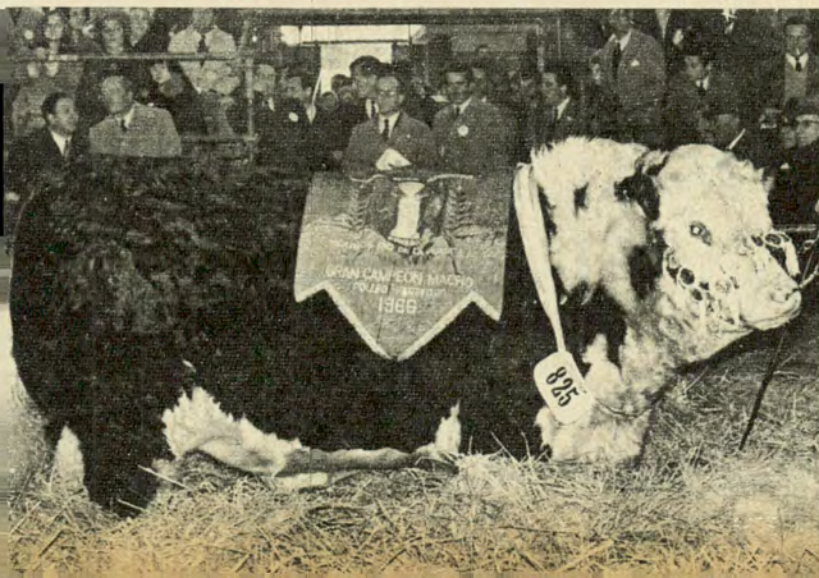
nealógico, figuraban anotados 726 ejemplares, cifra que en la fecha sobrepasa los 360.000.

### Los Polled Hereford

Los "pampas" sin cuerno constituyen la raza Polled Hereford, que ha conquistado ya sólidos prestigios. Se trata de Hereford puros sin cuernos, con virtudes que le acreditan un gran porvenir. El primer producto de esta variedad fue obtenido por el cruzamiento de un toro Hereford con una vaca mestiza Shorthorn, hacia fines del siglo pasado. Se considera como verdadero creador de esta variedad a Warren Gammon, quien, para lograr al Polled Hereford, escribió a los 2.500 criadores de Hereford registrados en el mundo, solicitándoles informes, acerca de si en

El gran campeón macho de la raza Polled Hereford, "Tuyuti Tupi D. V. D. 367". Fue expuesto por Comagro S. A.

El gran campeón Hereford, "Despot 2 of San Emilio". Fue expuesto por María H. de Santamarina, Emilio J. Santamarina y Helena T. Santamarina de Alzaga.



sus rebaños habían nacido animales sin cuernos. Con las respuestas pudo adquirir cuatro toros: "Giant", "Wilson", "Wallace L." y "Tony", y siete vacas, todos de pura raza Hereford. Con este pequeño grupo de animales comenzó sus experiencias y comprobó que prácticamente todos los terneros de madres mochas carecían de cuernos, como así también la mitad de los de madres astadas y padres mochos.

Los criadores de Hereford importan

con preferencia a sus toros reproductores de Inglaterra, aunque también en algunas oportunidades los han adquirido en el Uruguay. En cambio, los padres de Polled Hereford se adquieren principalmente en Estados Unidos, en Uruguay y en los últimos tiempos, en menor proporción, en Gran Bretaña.

De acuerdo con el Censo Agropecuario Nacional, realizado en 1960, que es el último conocido, había en la Argentina 4.873.271 animales de ganado He-

reford y Polled Hereford.

En los registros genealógicos, que en nuestro país lleva la Sociedad Rural Argentina, se observan los notables progresos de los animales de "pedigree" de estos dos tipos.

La Argentina exporta ejemplares de cría de Hereford y Polled Hereford a Chile, Brasil, Uruguay, Paraguay, Perú y otros países y, aunque ocasionalmente, lo ha hecho en varias oportunidades a España.

## FUERTE ATRACCION EJERCEN EN NUESTRO MEDIO LOS ABERDEEN ANGUS

DESDE hace varios años, el privilegio del precio más alto en los remates de la Exposición Ganadera de Palermo pertenece en exclusividad a los Aberdeen Angus. Los records alcanzados por esta raza se han convertido ya en un tradicional acontecimiento y la preferencia que por ella demuestran las cabañas más calificadas es de notoria significación.

Los Aberdeen Angus, comúnmente llamados "negros", se han distinguido por su rusticidad y las excelencias de sus carnes. Su ex-

en las estancias argentinas.

Como los Shorthorn y los Hereford, los Aberdeen Angus provienen de Gran Bretaña. Los primeros ejemplares fueron traídos al país por Carlos Guerrero: un toro —"Virtuoso"— y dos vaquillonas, en el curso del año 1879. Provenían de Escocia, de la cabaña perteneciente al coronel Ferguson, quien se había distinguido en su patria como criador de animales de esta raza.

Los escasos Aberdeen Angus de esa primera época fueron aquila-

excepcional mejoramiento de las carnes argentinas.

En el año 1908, por cada animal Aberdeen Angus existían en el país 58 Shorthorn y 43 Hereford. Casi treinta años después, en 1937, la proporción se había alterado y por cada "negro" había en nuestros campos 11,3 Shorthorn y 1,7 Hereford.

El registro genealógico se inició en 1901 y desde entonces se han realizado más de 600.000 inscripciones. Desde hace varios años esta raza supera a todas las demás en el número de anotaciones anuales.

De acuerdo con informaciones suministradas por la Corporación Argentina de Aberdeen Angus, los criadores de estos animales vuelcan al mercado anualmente más de 40.000 toros puros por cruce, que se emplean en los rodeos generales, incremento que se suma a los que ya están prestando servicios. La mencionada Corporación, ante la elevada cantidad de reproductores, y velando por la real calidad de los ejemplares, estableció un severo control de los planteles, desde que el mismo se estableció, individualiza a los animales que aprueba con una marca especial, luego de verificar que tienen, por lo menos, cinco generaciones previas de toros puros de "pedigree" en su ascendencia. Quiere decir esto que no basta que exteriormente tengan el aspecto de Aberdeen Angus. Lo decide en todos los casos un experto en la raza, luego de comprobada aquella circunstancia —cinco generaciones de toros puros de "pedigree" en el plantel—, porque únicamente con ese recaudo poseerá la fijeza genética indispensable para transmitir a su descendencia las cualidades que la caracterizan.

De todas las medidas adoptadas por la mencionada Corporación, en el transcurso de sus 45 años de existencia, el establecimiento de este control es una de las de mayor trascendencia y mereció la aprobación unánime de las cabañas criadoras de los Aberdeen. En la actualidad son más de 520 los establecimientos que tienen controlados sus planteles de puros por cruce.

El éxito de los Aberdeen Angus argentinos ha transpuesto los límites del país, llegando a Uruguay, Brasil, Chile, Paraguay y Bolivia, cuyos hacendados se proveen en el nuestro de sus más importantes reproductores.



El gran campeón Aberdeen Angus, "Moon 5825 Topequity", expuesto por Hijos de José Firpo S. R. L.

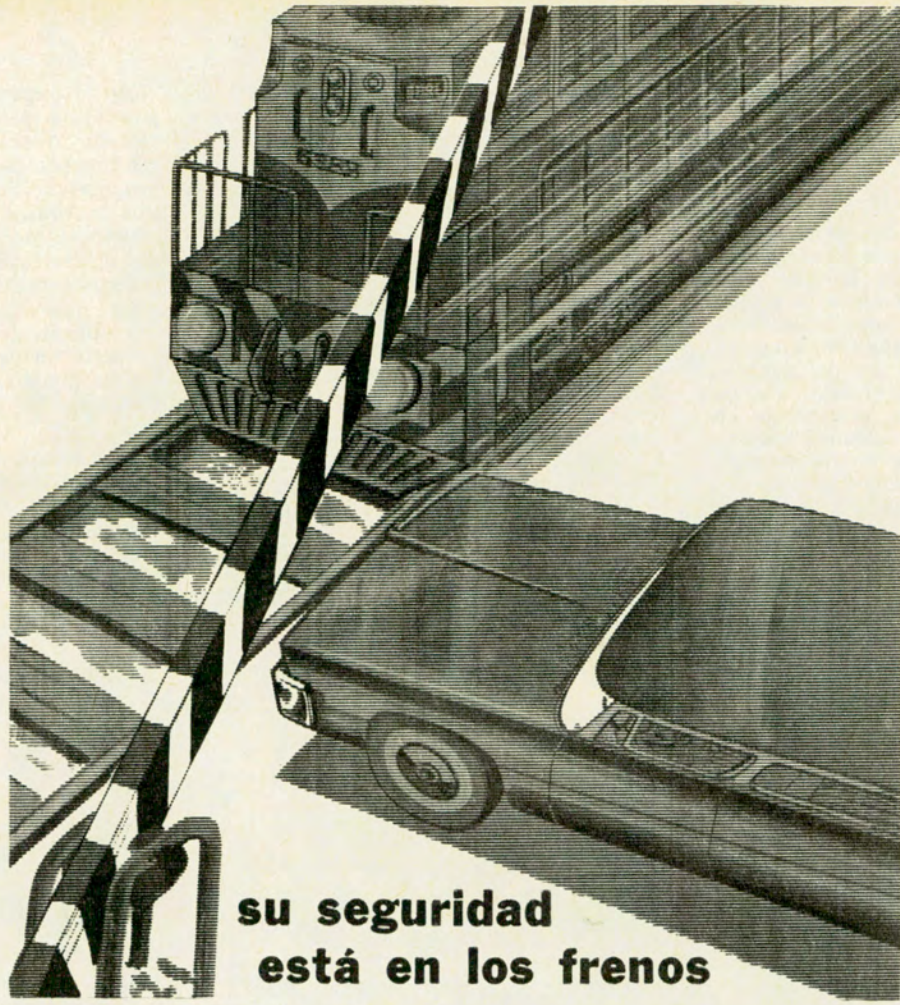
traordinaria expansión en las explotaciones de calificados ganaderos constituyó una verdadera revolución de notable trascendencia en el equilibrio clásico de las grandes subastas de Palermo y de las más importantes exposiciones del interior del país.

Es que la calidad de los "negros" justifica en forma unánime los altos precios y la difusión alcanzada

tando, en la experiencia, sus notables virtudes, aunque, como toda raza nueva, al principio ésta encontró dificultades para su propagación. Pero, en la medida en que las condiciones de estos animales fueron advirtiéndose, la expansión progresiva no se detuvo hasta nuestros días. La difusión, lenta en sus comienzos, siguió después un ritmo acelerado, contribuyendo al

A-1

GURATTI Y VISO



su seguridad  
está en los frenos

# FRENE CON SEGURIDAD

CON EL FLUIDO PARA FRENOS

# Wagner Lockheed

MARCAS REGISTRADAS



EL FLUIDO PARA FRENOS WAGNER LOCKHEED reúne todas las propiedades necesarias para asegurar una protección completa.

Dondequiera que vaya, hallará el Fluido para Frenos Wagner Lockheed. Pero para mayor seguridad aún, llévalo en el baúl de su coche. Hay pequeños envases de L. 0,350 para cualquier emergencia.

Fabricado por **FARLOC ARGENTINA S. A.**, en sus establecimientos de José León Suárez, Pcia. de Bs. As. bajo licencia exclusiva y contralor técnico de **Wagner Electric Corporation, U.S.A.**

D 016

## CRECIENTES PROGRESOS SE HAN OBTENIDO EN LA RAZA HOLANDO ARGENTINA

**A**ÑO tras año se advierte un creciente interés por la progresiva evolución de las razas lecheras y muy especialmente por la Holando Argentina, una de las cuatro grandes de la ganadería nacional. Este atractivo por la popular especie se renueva anualmente en las exposiciones que se realizan en todo el país, pero alcanza excepcional trascendencia en la extraordinaria muestra de Palermo.

Estas demostraciones a través de sus más altos exponentes, testimonian el grado de mejoramiento alcanzado en mérito a la constante preocupación y al inteligente esfuerzo de los criadores. La importación de padres y vientres se traduce en los magníficos ejemplares

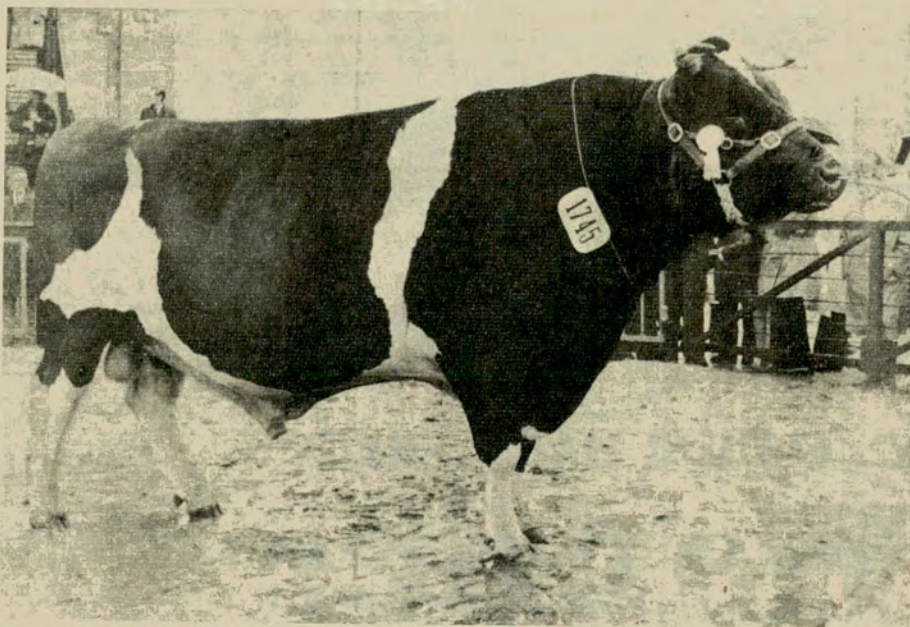
para evitar los inconvenientes que se presentaban a los criadores que apareaban animales de distintas variedades, dado que la diferenciación —por otra parte— no producía ventajas compensatorias. En Estados Unidos también se ha unificado la raza.

Los Holando fueron traídos al país durante la primera presidencia de Roca; pero las adquisiciones que se efectuaron en 1883 no fueron adecuadamente aprovechadas por los estancieros.

Los primeros reproductores de origen holandés, importados por la cabaña de Felipe Yofre, entonces ministro del interior, fueron utilizados para mestizar y formar el puro por cruzamiento. Esos prime-

En la exposición internacional de ganadería de 1910 se expusieron lotes de "overos negros" traídos directamente de Holanda y Alemania, circunstancia que se constituyó en una favorable oportunidad, para los criadores, de demostrar las bondades de la raza. En las muestras de Palermo de 1916 y 1920 se presentaron nuevos aportes extranjeros, que dieron gran impulso a la cría, y posteriormente nuevas importaciones promovieron la difusión que esta raza ha alcanzado en nuestros días.

De los casi cinco mil millones de litros de leche que se producen anualmente en la Argentina, se considera que más de la mitad proviene de vacas Holando Argentinas. Asimismo, esta raza contribuye a aumentar la producción de carne para consumo y para ciertos tipos de exportación. Además, la mayor demanda de carne magra, tanto en el mercado interno, como en el externo, hace que el novillo de esta raza sea muy solicitado.



El gran campeón macho de la raza Holando Argentina, "Alston Ebony", expuesto por Sucesión de Guillermo Alston.

que ya pueblan nuestras cabañas, y esta producción de animales lecheros que exhiben una calidad superior, es una prueba acabada del deseo de trabajar en los tambos argentinos sólo con especies de gran jerarquía.

Los Holando Argentinos, denominados "overos negros", ocupan el lugar más importante del país en la producción de leche. Proviene esta raza del norte de Holanda, donde ya era conocida en el siglo XIII; pero también se llama Holando Argentino al Holstein Greisian, de los Estados Unidos, y al Friesian, de Gran Bretaña. La Sociedad Rural Argentina llevaba registros independientes para cada una de estas variedades, pero en 1924 se unificaron los libros de inscripción

ros intentos se expandieron a Perú y Chile, que recibieron las primeras vaquillonas exportadas por nuestro país. Otros planteles de este mismo tipo se formaron en las colonias suizas de Santa Fe y Buenos Aires, aunque los animales fundadores no tenían en este caso origen holandés, sino suizo.

Figuran entre los primeros criadores de Holando Argentino los establecimientos de José V. Villarino, Vicente Casares, Federico C. Nordenholz, Herberto Waller, Julio Genoud y Benito Villanueva, a los que corresponde agregar Guillermo Argerich, Juan Hunter, Leonardo Pereyra Iraola, Restituto Caraza, Fermín Lejarza, Ricardo Vivie, y muchos otros.

### LAS VENTAS HACE 40 AÑOS

**H**ACE cuarenta años, los remates de la exposición nacional de Palermo señalaron la tónica de esa época, afectada por una persistente sequía.

En ese año, 1926, se vendieron 565 reproductores Shorthorn, con un promedio de \$ 3.117.

Este año —1966— se logró el récord de esta raza, con el ejemplar campeón subastado en \$ 7.000.000.

### LA MESTIZACION

**Y**A en la primera exposición de 1875 se advirtió el esfuerzo de los estancieros por el mejoramiento de sus rebaños. La ganadería argentina iniciaba la mestización.

En ese sentido, es necesario recordar que Juan Miller fue uno de los más calificados pioneros de nuestra ganadería, quien comenzó el perfeccionamiento de la raza ovina, por cruza, simultáneamente con Labardén, otro famoso estanciero. Miller ya había introducido antes, los primeros reproductores de la raza Durham; pero es a partir de la primera exposición de la Sociedad Rural Argentina y por gravitación de esta entidad, que los campos y haciendas inician una era de superación permanente.

## CHAROLAIS: LA EXTRAORDINARIA Y TAMBIEN MAS DIFUNDIRA RAZA FRANCESA

OTRAS RAZAS: NORMANDA - LIMOUSIN - PARDO SUIZA - DERIVADOS DEL CEBU

EL incremento que en la Argentina ha adquirido en los últimos años la ganadería de origen francés se ha acentuado considerablemente, y en especial a través de un tipo de notables características como es el Charolais. Por otra parte, cada vez se distingue más la raza normanda y en la exposición del centenario que se celebró este año en Palermo se presentó la raza Limousin, de la cual se tienen inmejorables referencias.

En repetidas visitas realizadas por ganaderos argentinos a los centros de la producción de los Charolais en Francia, pudieron apreciar las sobresalientes virtudes de estos animales de pelaje blanco o amarillo claro. Hace aproximadamente diez años se iniciaron las gestiones para la introducción de ejemplares de esta raza, que fue cumplida, en forma simultánea, por el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) y el Consorcio Regional de Experimentación Agrícola (CREA), asociación de ganaderos del oeste de la provincia de Buenos Aires.

La llegada de los primeros Charolais se produjo en 1956, circunstancia que suscitó gran expectativa en el ambiente ganadero, al extremo de que con tal motivo llegó a Buenos Aires el señor Emile Maurice, presidente del Sindicato de Exportadores de Ganado Charolais de Francia. Como resultado de diversas gestiones, varios especialistas argentinos viajaron a Francia, para tomar sobre el terreno un conocimiento más profundo de las características de este hermoso y proporcionado animal.

### La raza Normanda

La raza Normanda es la más conocida en Francia y se caracteriza por su docilidad, gran fecundidad y longevidad. Su tamaño es de gran volumen, y un toro puede alcanzar más de 1.100 kilos. El pelo es por lo general de tres colores: blanco, negro y castaño.

En nuestro país fueron introducidos a principios de siglo por los criadores Benito Villanueva, Enrique Santamarina y Saturnino Unzué. Si no se expandieron rápidamente fue, en gran medida, por las circunstancias del mercado, imperantes en esa época. Hoy las condiciones son distintas y se inicia una nueva etapa de incrementación de la raza Normanda.

### Presentación de la raza Limousin

En la muestra ganadera del centenario de la Sociedad Rural Argentina, fueron presentados ejemplares de una nueva raza bovina, que con el nombre de Limousin, círcese a la inquietud de los ganaderos argentinos una nueva posibilidad de explotación en nuestro país.

La importación de los Limousin se produjo hace más de un año con el propósito de realizar cruces que permitieran incrementar la producción de carne magra.

La zona de difusión de esta raza es la región de Limoges, que abarca una región granítica del sur de Francia, con una altitud media de 600 metros, altas temperaturas en verano e inviernos de 15 grados

## PRECIOS RECORDS EN LOS REMATES DE LA RURAL

Los mayores precios pagados hasta la fecha por ejemplares de las razas bovinas más importantes son los siguientes:

**ABERDEEN ANGUS:** Gran Campeón de Palermo 1965, expuesto por Faustino Alberto Fano, vendido en pesos 29.000.000 a Las Lilas, de Cometa, y Cabaña Santa Sergia S. A.

**HEREFORD:** Reservado campeón 2 años de Palermo 1965, expuesto por Rafael Herrera Vegas e Hijos S.R.L., vendido en \$ 10.700.000 a María H. A. de Santamarina, Emilio J. Santamarina y Helena T. Santamarina de Alzaga.

**HOLANDO ARGENTINO:** Primer premio de la 12ª categoría junior mayor de Palermo 1965, expuesto por Carlos Pereyra Iraola, vendido en \$ 3.200.000 a Angel J. Rossi.

**SHORTHORN:** Gran campeón de Palermo 1966, expuesto por La Marianita S.C.A., vendido en \$ 7.000.000 a Marta L. de Serravalle y a la Cabaña "María Lucía", de Pedro Ferrero.

**NOTA:** En la exposición de 1966 no salieron a remate los grandes campeones Aberdeen Angus, Hereford y Holando Argentino.

bajo cero. Las cualidades sobresalientes de los Limousin son la rusticidad, sobriedad y resistencia. Poseen aptitudes para engordar y se destacan en ello por su precocidad.

### La raza Pardo Suiza

A los numerosos ensayos realizados por nuestros ganaderos para ampliar el horizonte de la producción a los más remotos lugares del país, y para adaptarse a las exigencias de los mercados compradores, se debe la introducción de otras nuevas razas que, de acuerdo con sus antecedentes, cumplen con este importante objetivo. Por ejemplo, la raza Schwiyz Brune (Pardo Suizo) ya es bien conocida en las regiones montañosas de las provincias nortenas argentinas. Este tipo de animal, cuenta con buena adaptación a las zonas serranas y se han realizado tareas de fomento y divulgación de este tipo bovino, con características regionales apropiadas.

En las provincias de Jujuy, Salta, Catamarca y Tucumán, la raza Pardo Suiza ofrece buenas condiciones de adaptación, pues una a su rusticidad una regular producción de leche, precocidad, es sufrida a las altas temperaturas, generadora de muy buenas crías y acostumbrada a una vegetación xerófila.

### Razas derivadas del Cebú

La raza Brahman, originaria de los Estados Unidos, surgió por selección artificial, como producto de la unión de diversos tipos de cebú llevados desde la India y el Brasil en los últimos cincuenta años.

El nombre de Brahman fue impuesto por la American Brahman Association, que desde 1924 puso en ejecución un plan selectivo para estabilizar el tipo y perfeccionarlo en sus aptitudes productoras de carne, lo que ha sido logrado.

De acuerdo con la información suministrada por la dirección general de economía agropecuaria del Ministerio de Agricultura de la Nación, en 1964, los derivados del cebú, en sus diversas variedades, sumaban en la Argentina alrededor de 200.000 ejemplares.

Los primeros reproductores fueron traídos al país en 1940 y en el norte y litoral argentino se desarrollaron con una admirable rapidez.

Son numerosos los criadores que dedican su actividad ganadera a esta raza, en la que se cifran extraordinarias perspectivas.

De estos derivados, el Santa Gertrudis Argentino, el Brangus Argentino y el Brandorf, son animales obtenidos mediante el cruzamiento de cebúes seleccionados (Brahman Americano y Nelore Argentino) con Shorthorn, Aberdeen Angus y Hereford, atribuyéndoseles en los medios interesados, resultados altamente favorables en las zonas marginales.

## NUESTRA GANADERIA A MEDIADOS DEL SIGLO PASADO

Por Domingo Faustino Sarmiento

**P**OR su indudable interés, reproducimos esta página de Domingo Faustino Sarmiento, testigo de una extensa época en la evolución agropecuaria del país. Como precursor, por señalar la existencia de esta imponderable riqueza, el Maestro de América abogó siempre por la organización de las actividades del campo y fue uno de los que con mayor entusiasmo aplaudieron y apoyaron el establecimiento de la Sociedad Rural Argentina.

"Si Dios hubiese creado las pampas de Buenos Aires para el solaz de toros y caballos, sin duda que todo estaba preparado para su regalo. Alimento abundante para su sustento, lagunas con profusión desparramadas para apagar la sed, extensiones infinitas para correr y holgar. Otras condiciones, empero, se requieren para hacer de esta fiesta animal una industria en beneficio del hombre. Las divisiones que la propiedad individual requiere no ponen límites al vagar incesante de los brutos, y por tanto hombres han de servir, custodiándolos, de cercas animadas, para mantenerlos bajo el dominio, y en los límites de la propiedad de sus amos. Por falta de algunos matorrales de cierta consistencia y algunos maderos en tan vasta extensión del país, no hay apriscos para el ganado, y un millón y medio de cabezas de todas marcas andan mezcladas en las haciendas ajenas y los que se mantienen en sus propios límites están de catorce años atrás alzados.



"Cúlpase a la tiranía de Rosas de haber causado este daño. Sin negarlo, ocurrenos la fácil explicación que de la enfermedad de un hijo, de la pérdida de un caballo se dan los araucanos. El hualiche: esto es, al daño que alguien les ha deseado, y entonces el «maqui» o conjurador, es llamado a fin de que descubra al que hizo el maleficio para matarlo. ¿Si hubiera habido árboles, bosques en la campaña de Buenos Aires, y por tanto cercas, corrales, establos, se habría alzado el ganado? Rosas tomó los hombres que hacen oficio de cercas y corrales, y el ganado se alzó. El mal está sólo en que la naturaleza salva-

je, animal o vegetal, es incompatible con las exigencias de la propiedad, de la ley y de la civilización. Como el ganado vive de la espontánea producción de la naturaleza, necesitando una vaca el producto de una hectárea de terreno cultivado, cada animal necesita para vivir un año, en el estado de naturaleza, dos, tres o diez hectáreas de superficie, según que el espacio de terreno de su estancia esté más o menos cubierto de pastos. Resulta de aquí que al poderse fijar con precisión el número de hectáreas que en término medio necesita un animal para su mantención, podría decirse cuántos animales necesita el Estado de Buenos Aires para estar todo ocupado. En todo caso, de esta difusión del ganado sobre el terreno inculto, resulta una extensión desmesurada de los campos ocupados por aquella propiedad semimoviente, e incapaz por su naturaleza de defenderse a sí misma, por lo que se necesita sostener un ejército que guarde la orilla de esta pradería, cuya semicircunferencia tiene más de seiscientas leguas.

"Por consecuencia de la falta de bosques y por tanto de delimitación de la propiedad, rediles, corrales y establos, es que se mantienen en el estado salvaje los rebaños, no pudiendo explotarse uno de sus más valiosos productos, cuales son los variados que da la leche de las vacas. Si este producto pudiera aprovecharse en las haciendas, a más de la mayor ganancia del propietario se obtendría la manse dumbre de los rebaños, y con ella la seguridad de los alzados y de los perdidos."

## DESDE 1888 SE LLEVA EL REGISTRO DE ANIMALES DE PEDIGREE

**L**A organización de los registros genealógicos de animales de raza fue una de las medidas más importantes tomadas por la Sociedad Rural Argentina. Desde el año 1888, mediante el *Herd Book Argentino*, la institución lleva un cuidadoso y severo control de todo el ganado de razas puras que se cría en el país. Esta medida de tanta gravitación en la ganadería, como la propia creación de la Sociedad Rural Argentina, tiene especial trascendencia en toda la actividad pecuaria. La entidad adoptó todos los recaudos indispensables para otorgar la máxima seriedad a esta decisión.

El *Herd Book* tiene la finalidad de fiscalizar los orígenes y descendencia de todos aquellos reproductores nacidos en el país o importados, pertenecientes a las razas vacunas, ovinas, porcinas, equinas, etc.

En la actualidad están registrados en el *Herd Book Argentino* más de dos millones de vacunos, y para el mejor cumplimiento de sus funciones se mantiene un constante intercambio de información con los registros

de pedigree de otros países, de manera que es posible conocer la remota ascendencia de cualquier animal.

Los productos importados son registrados en el *Herd Book Argentino* con un nuevo número, exigiéndose un detalle de su ascendencia hasta la quinta generación.

Correspondió a una representante de la raza Shorthorn el primer número de los registros nacionales: fue la llamada *Gran Duquesa Argentina*, que pertenecía al señor Domingo Frías. Se trataba de una vaca rosilla, nacida en 1884.

Luego de las inscripciones de los Shorthorn, iniciadas en 1888, siguieron las de la raza Hereford en 1889, de la Aberdeen Angus en 1901 y de las Holando Argentina y Charolais en 1920.

Hasta el presente, la raza Shorthorn es la que presenta mayor número de inscripciones, con un total de 934.576 animales. Le siguen los Aberdeen Angus con 678.050 ejemplares; raza que en 1948 desplazó del segundo puesto a la Hereford.





## De pintura: 0 Km con CARNU

Usted lo sabe como nadie, hay que tratarlo bien. Cuidar aceite, agua, batería, cubiertas, motor y sobre todo EL ASPECTO EXTERIOR (el coche entra primero por los ojos). Para este cuidado, CARNU, QUE LIMPIA Y LUSTRA AL MISMO TIEMPO. Después de lavar, una mano de CARNU. Unos minutos de secado. Se pasa la frañela suavemente, sin trabas... y listo!

**Superficie sana, sin poros, ultra brillante; el color recobra vida, de pintura... 0 Km.**



En su coche nuevo o usado siempre

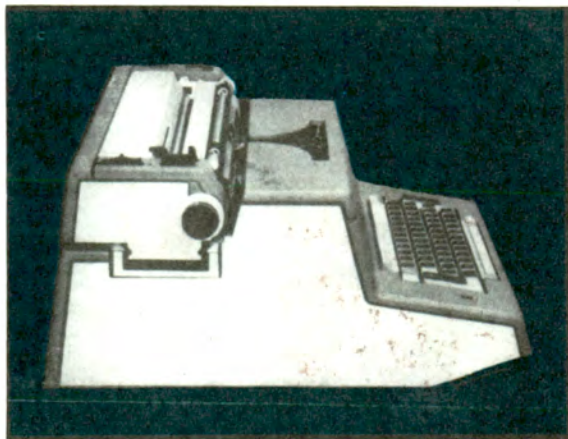
# carnu

(es la única manera de asegurar la inversión). El moderno lustre-autos que más se vende en el mundo.



**CERAS Johnson**

**olivetti**



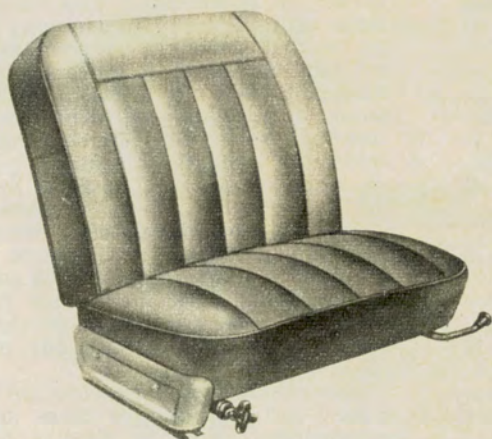
## **OLIVETTI TEKNE**

Un nuevo sistema de escritura:  
la máquina no está condicionada  
por variaciones  
y saltos bruscos de la tensión eléctrica;  
por el contrario,  
toma para cada una de las  
pulsaciones solamente,  
la cantidad de energía necesaria.  
Un nuevo sistema de controles  
automáticos que impiden a la  
máquina obedecer órdenes  
accidentales o erróneas.  
Un teclado de mínima  
inclinación que ninguna otra  
máquina puede permitirse:  
con la TEKNE se trabaja bien  
en una postura que no cansa.  
No es otra máquina de escribir eléctrica,  
sino la máquina  
de escribir eléctrica  
absolutamente nueva.

# AUTO MEJORADO... con **PLAVINTEX** tapizado!

PRIMEROS EN RENDIMIENTO Y CALIDAD  
ASIENTOS Y PANELES TAPIZADOS

con **PLAVINTEX**



Opinión unánime! La vida interior de los autos cambia con PLAVINTEX, en UN DOS POR TRES! Compruébelo... tan rápidamente como se coloca PLAVINTEX su coche gana en presentación y belleza. Siempre limpio, sin manchas — basta pasarle un trapo húmedo — y siempre como recién puesto! PLAVINTEX no se achica ante nada. Indeformable, inatacable por ácidos, inalterable.

Y por si tanto fuera poco, no desgasta ni saca brillo a la ropa!

Elija con su tapicero entre los hermosos diseños y colores de PLAVINTEX. Un sueño hecho tapizado! PLAVINTEX tiene 137/140 cm de ancho y puede obtenerse en todo el país.

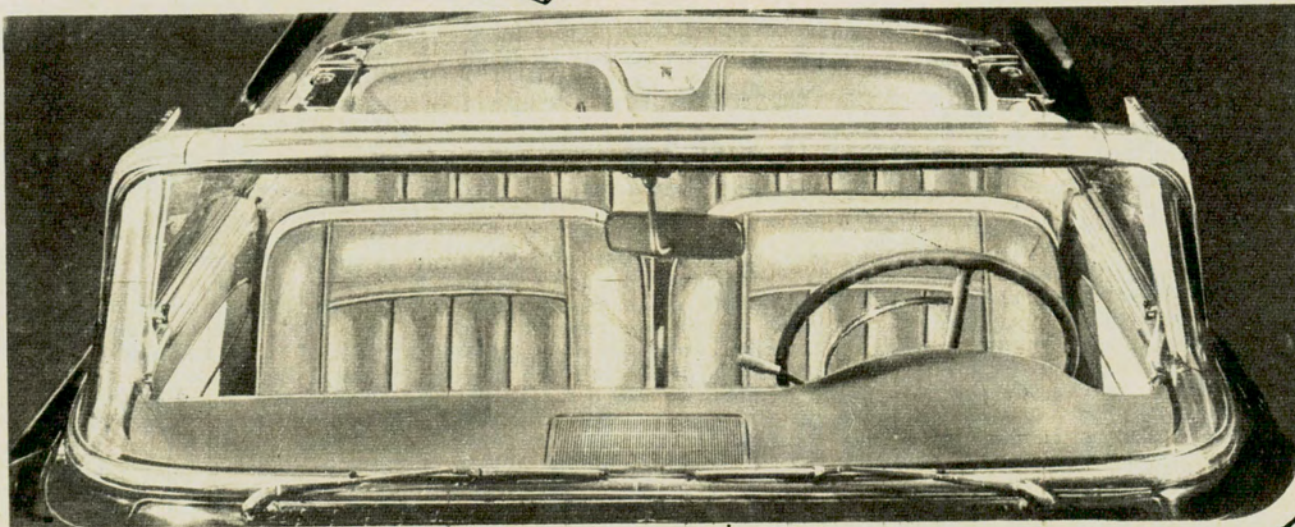
Es un producto de

**PLAVINIL**



**ARGENTINA**  
S.A.I.C.

Av. Belgrano 367 - tel. 33-8361/65



## LOS PRIMEROS ALAMBRADOS

Las tentativas para alambrar los campos datan de mucho antes de la fundación de la Sociedad Rural Argentina. A los esfuerzos realizados en forma aislada por algunos precursores, se sumaron en forma decisiva los de Domingo Faustino Sarmiento, quien de regreso de un viaje trajo el alambre para demarcar las estancias y el mimbre para transformar la fisonomía del delta del Paraná y encauzar la economía de esa zona. Asimismo, trajo los primeros eucaliptos que "tienen la virtud purificadora de sanear las tierras bajas". La cuestión es que este impulso de Sarmiento señaló la continuación de un sistema de división de los campos, con alambre, que desde entonces no dejó de acrecentarse.

Pastor Obligado (1841-1924) en sus *Tradiciones Argentinas*, refiriéndose a la historia de los alambrados en nuestro país, dice: *En 1844, refiere cronista tan competente como Olivera, viajando con Ricardo B. Newton, visitaba el parque del condado de Fitzwilliams, con objeto de enseñar a sus hijos todo lo que puede hacer el hombre de fortuna cuando la emplea en beneficio de sus conciudadanos y del país a que pertenece, según lo hace frecuentemente la nobleza en Inglaterra, siempre a la cabeza de todo progreso y mejora social. Llamóle allí la atención un corto tiro de cercado de alambre, cerrando el potrero en que pacían ciervos. Inmediatamente comprendió la importancia de cercados semejantes en provincia como la de Buenos Aires, donde la madera es tan escasa y cuyos ganados pastorean sueltos y sin pastor. "¡Eureka!" exclamó alborozado el práctico inglés. "Ya lo encontré". He dado con lo que buscaba y resuelvo el problema que tanto me preocupa, garantizando los escasos bosques contra destrucciones por haciendas errantes en nuestros campos. Al día siguiente entró en la primera fábrica del camino, disponiendo el envío de una fuerte cantidad de alambres de hierro con sus postes y esquineros correspondientes del mismo metal. Todavía tropezó con alguna demora este primer ensayo. Al arribo del señor Newton a Buenos Aires, supo el naufragio del buque a su consignación. Sin amilanarse ante el fracaso, ordenó por el mismo paquete que cobrándose el seguro de la mercancía, se empleara su importe en una segunda remesa. He aquí simplemente la historia del origen del primer alambrado, empezándose por cercar un pequeño jardín, luego la huerta, la quinta, los montes, la gran estancia. A los setenta años de su introducción (1904) quedan po-*

*cos establecimientos de importancia sin alambrados."*

Newton, después de cercar la quinta de su estancia en Samborombón y montes en sus puestos, multiplicó este tipo de protección; por todas partes estableció corrales de alambre y varillas de hierro repitiendo grandes pedidos a las fábricas inglesas de alambres para muchos de sus amigos y vecinos. Debemos reconocer a este incansable "pioneer" tan importante introducción, a más de otros progresos que la ganadería le debe.

Desde que fue posible cercar los campos de una manera rápida y barata, la propiedad comenzó a ser una realidad tangible entre nosotros. La subdivisión de los terrenos se hizo posible y el cultivo de ellos fácil y seguro, puesto que los ganados ya no los invadieron.

Hasta no hace muchos años, en la estancia *Santa María* de Newton se conservaban algunos de los postes de hierro que sirvieron para el primer ensayo de alambrado, reemplazados después por fiandubays. Cuántas veces, penetrando en el local de la Sociedad Rural Argentina en Palermo, nos acercábamos a tocar el primogénito de estos allí conservado, viejo Adán, que sostuvo el primer alambrado.

Indudablemente fue el señor Newton uno de los ingleses más útiles a ésta su segunda patria, donde levantó su hogar y su fortuna, como su hijo del mismo nombre, el primer argentino que llevó hasta la Australia su planta incansable de investigador y de estudio, en el cruzamiento de razas aclimatadas aquí"

## HOMENAJE A F. SARMIENTO

**Apoyó decididamente  
la fundación de  
la Sociedad  
Rural Argentina**

La Sociedad Rural Argentina rinde homenaje periódicamente a Domingo Faustino Sarmiento, quien apoyó decididamente la fundación de la nueva entidad, creada en defensa de la riqueza ganadera nacional.

Sarmiento alentó, durante su actuación diplomática en Estados Unidos, a los fundadores de la Rural. Después, recordando el acontecimiento, diría: "se encontró en esos hombres providenciales, que se

constituyeron en los creadores de la institución ganadera, los amigos de la patria grande". A ellos no los olvidó nunca, por más lejos que se hallara, hasta el punto de que, siendo ministro plenipotenciario en Washington, designado por Mitre, envió a la Sociedad Rural más cartas informativas sobre lo que se hacía en la ganadería y la agricultura norteamericana que notas oficiales escribiera al Ministerio de Relaciones Exteriores.

"El sabía bien —dice un comentarista de la época—, que los verdaderos artesanos de la nacionalidad estaban entre estos hombres de trabajo. Y es así que la historia de la Sociedad Rural es la historia argentina misma, en el concepto puro y dignificante de un pueblo. Las leyes que aseguran y preparan nuestro patrimonio fueron proyectos, en su mayor parte, nacidos de los acuerdos de esa junta de hacendados".

El último homenaje a Sarmiento se efectuó con motivo del centenario, ante la estatua del prócer en el Parque Tres de Febrero, en reconocimiento del apoyo brindado por el Maestro de América a la fundación de la Sociedad. Ese importante estímulo a los precursores de la entidad ganadera quedó testimoniado en la extensa carta que Sarmiento remitió a las primeras autoridades de la institución, poco tiempo después de haberse constituido oficialmente. Fechada el 22 de setiembre de 1866, desde la zona del lago Oscawana, en el Estado de Nueva York, el prócer sanjuanino aplaudió "el pensamiento y la realización que se anuncia —la creación de la Sociedad Rural Argentina— y me permito hacer algunas indicaciones prácticas que pudieran facilitar sus tareas".

A continuación, Sarmiento, en la misma carta, formula extensas consideraciones sobre lo visto y observado en Estados Unidos en materia ganadera y agrícola. Destaca que todo el territorio norteamericano cuenta con numerosas entidades rurales, con una periódica realización de exposiciones. Subrayó, asimismo, la necesidad de crear esos centros en todo el país, como medio para difundir las nuevas técnicas que permitirán mejorar las cosechas y el estado de las haciendas.

Después de referirse a numerosos aspectos de la producción agropecuaria, Sarmiento, agregaba finalmente: "Temo que por hacer sentir la conveniencia de las indicaciones prácticas que me permito hacerles, haya abundado en razones que a ustedes son familiares. Mi idea se reduce a generalizar en toda la República la asociación que ustedes han iniciado. Que cada aldea y cada provincia tengan sus asociaciones, que el país se organice en sociedades rurales, para lo que todas son aptas, y sus labores producirán un cambio sensible en la industria del país".

## EXPORTACION DE CARNES

LOS nuevos mercados mundiales, surgidos como consecuencia de los altos niveles de vida alcanzados en determinados países, han abierto un panorama ampliamente alentador para la colocación de carnes argentinas. Consideráse que en este momento el mercado internacional es más favorable que nunca para la exportación de nuestra producción básica.

Asimismo, los precios alcanzados son favorables para nuestro país, y permitirán satisfacer el abastecimiento de las principales naciones importadoras.

Los Estados Unidos, Gran Bretaña, Alemania Occidental e Italia, son los cuatro grandes países importadores de carne, y en el consenso mundial la gravitación de los mismos alcanza un índice conjunto que sobrepasa el setenta por ciento del total de las adquisiciones internacionales.

Gran Bretaña, nuestro comprador tradicional, es el número uno en la recepción de carnes enfriadas argentinas, y los volúmenes mínimos en los últimos años nunca se encontraron por debajo de las 140.000 toneladas. Se considera que la reducción experimentada en algunos períodos en los envíos al Reino

Unido ha sido motivada por la diversificación de mercados; por ello, se juzga conveniente que, una vez ajustadas las cifras de embarques a Gran Bretaña, el excedente sea destinado a los países que, como España, constituyen nuevos compradores en creciente expansión.

Italia es el segundo mercado en el que respecta a la adquisición de carnes argentinas, y se señala por ello es de gran importancia, por tratarse de un país perteneciente al Mercado Común Europeo, del cual son conocidos los sistemas restrictivos impuestos por la política y reglamento agrícolas de la comunidad.

Complementa este panorama la gravitación decisiva de la Argentina en la producción de alimentos. Recordamos que recientemente un grupo de agrónomos de las Naciones Unidas sostuvo que el mundo está en peligro de la peor hambre que haya registrado la historia.

Esta advertencia fue formulada por un grupo de peritos en abonos industriales para la Alimentación y la Agricultura de la UN, que solicitó, simultáneamente, que se iniciara el más grande esfuerzo destinado a aumentar la producción de alimentos del mundo.

## ESTANCIA PRECURSORA

LA estancia Los Remedios, que perteneció al gran propulsor don Eduardo Olivera —uno de los fundadores de la Sociedad Rural Argentina— se encontraba en los campos que hoy centraliza el Parque Avellaneda, de la Capital Federal. Al contemplar esa añosa arboleda, se tiene la sensación de la obra realizada por los pioneros de nuestra riqueza agropecuaria. Esa estancia, de la cual se tiene conocimiento desde antes de 1760, tomó ese nombre porque en sus alrededores existía una capilla en la que se veneraba una imagen de Nuestra Señora de los Remedios.

La heredad fue adquirida por don Domingo Olivera en pública subasta, hacia 1828, y tenía una extensión de 1750 varas de frente por una legua y medio de fondo.

En ese campo de inmejorables condiciones se desarrollaron las primeras labores organizadas de un tambo, y allí se incorporaron cincuenta vacas y un grupo de ovejas que constituyeron los planteles iniciales que se añadieron a las siembras agrícolas, al molino, etc. completando el panorama de una progresista explotación.

# PIÑA H<sup>NOS</sup>. S.A.

COMERCIAL E INDUSTRIAL

Agradecen la confianza que General Motors Argentina S.A. ha puesto en ellos al ser nombrados Concesionarios General Motors de las marcas

## CHEVROLET Bedford

# PIÑA H<sup>NOS</sup>. S.A.

COMERCIAL E INDUSTRIAL

Salón de Ventas: BOEDO 2043, Capital Federal - T. E. 923-7274. Salón de Ventas (Repuestos y Accesorios): BOEDO 2046/58, Capital Federal - T. E. 923-8884-5555-7755-5851-5305-0677-9077 y 8986.

TALLER MECANICO: Curupaligüe 1440, T. E. 923-1253 - Capital Federal



Foto obsequio del Sr. E. SULIN - Moreno (Bs. As.) Pasa de Collón Curá (sobre Río Limay) NEUQUEN

Así se hace turismo...  
y felices vacaciones!

con un lujoso  
TRAILER

# roler CASA

Fabrica y vende: ROLERCASA S.A.  
Luis María Campos 2841 - SARANDI (Bs. As.) teléf. 22-1433

La empresa Chrysler Fevre Argentina instaló un stand muy moderno con los últimos modelos de vehículos que fabrica en su complejo automotriz de San Justo. La fotografía muestra una vista nocturna del stand, que consta de dos plantas.

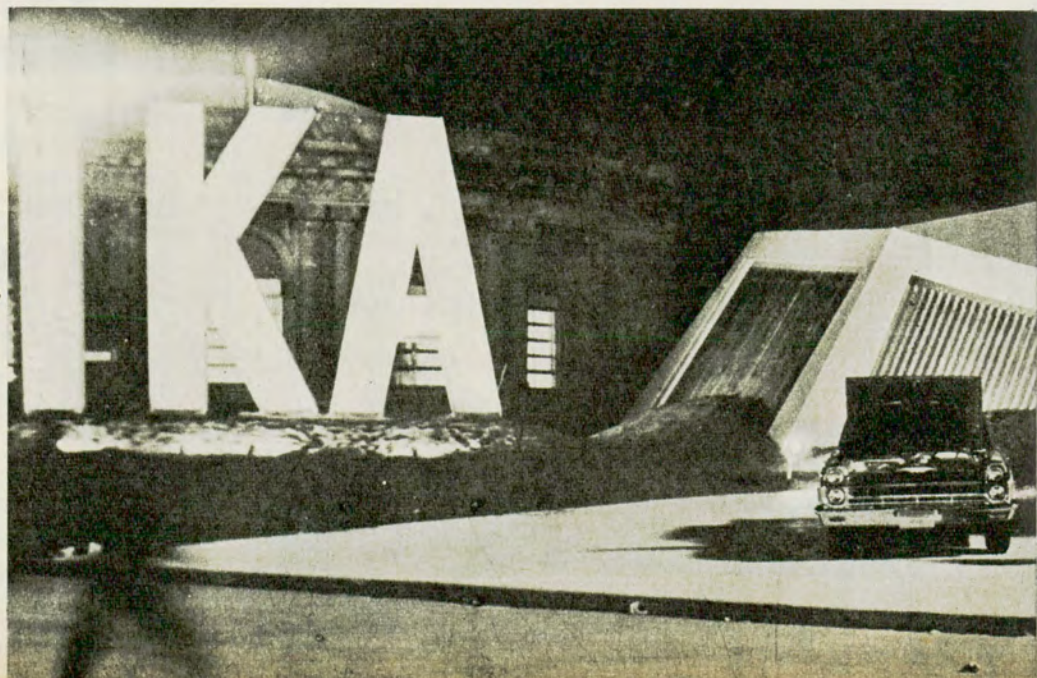
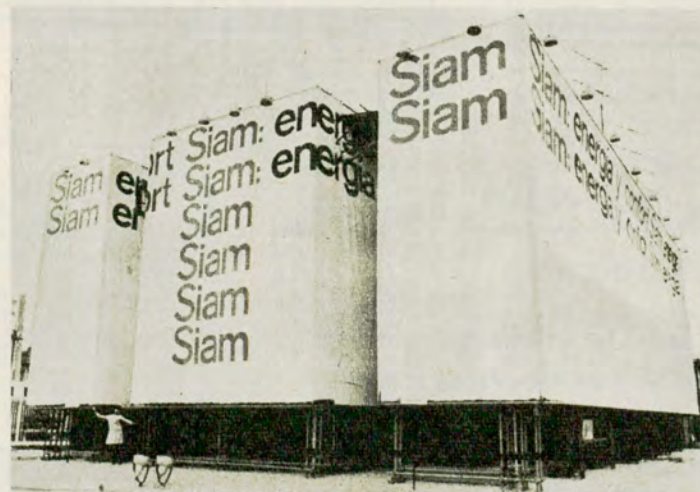
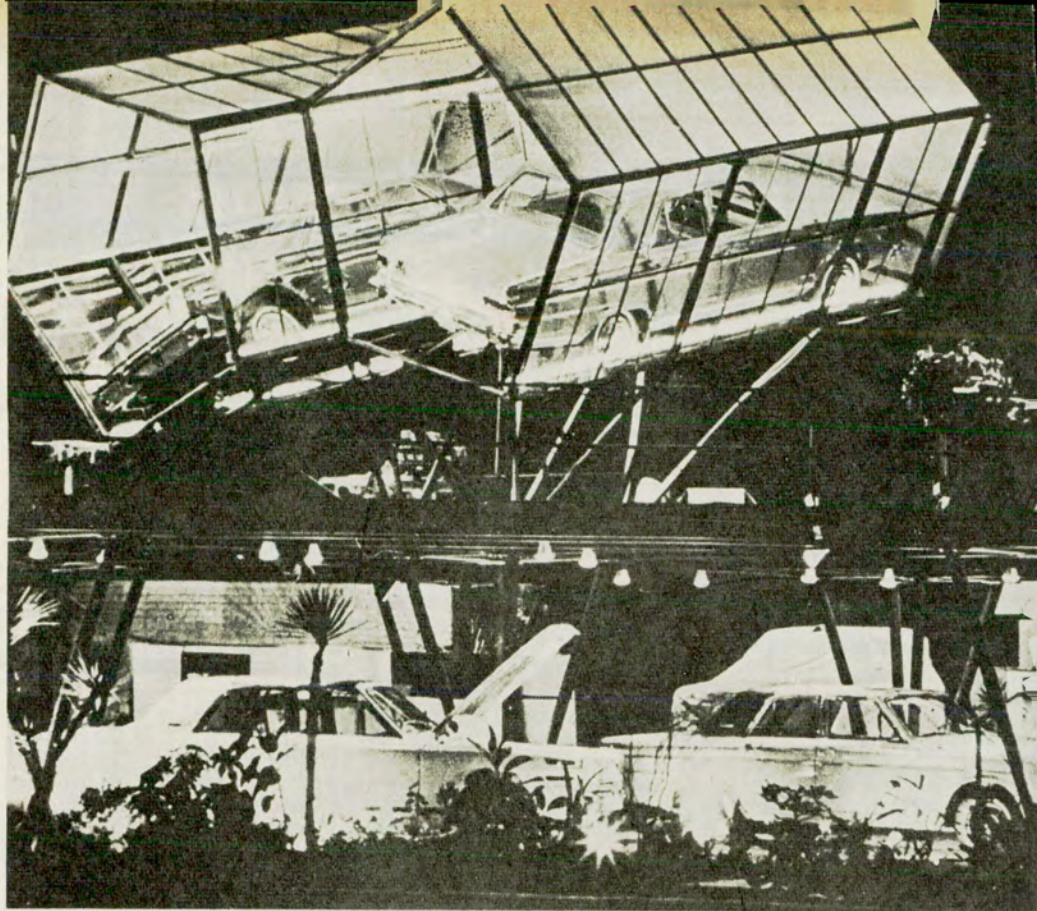
**M**UCHOS y muy interesantes stands ha podido admirar el visitante en la XXIII Exposición Internacional de Ganadería, Agricultura e Industria, organizada por la Sociedad Rural Argentina en homenaje al Sesquicentenario de la Independencia Nacional. En esta nota queremos destacar aquellos que más llamaron la atención por su originalidad y alto interés.

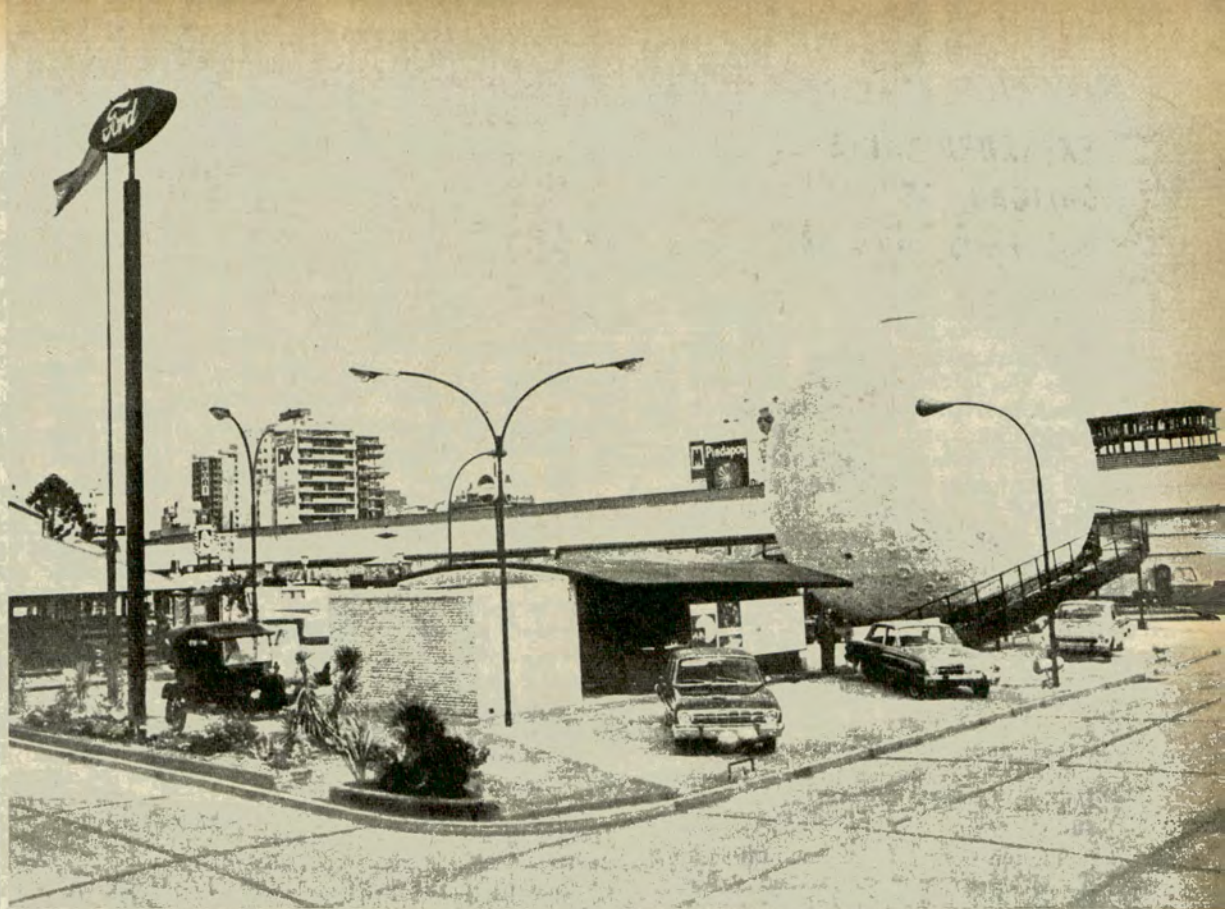
# LOS STANDS EN LA EXPOSICION DEL CENTENARIO

En el pabellón con que las distintas empresas que integran la organización Siam se hicieron presentes en la Exposición del Centenario de la Rural, se muestran herramientas que el país necesita para su modernización y capacitación industrial.

Un gigantesco aparato de bombeo de petróleo, un transformador de 20.000 kilovatios, de 70 toneladas, y aparatos eléctricos para el hogar integran igualmente la muestra.

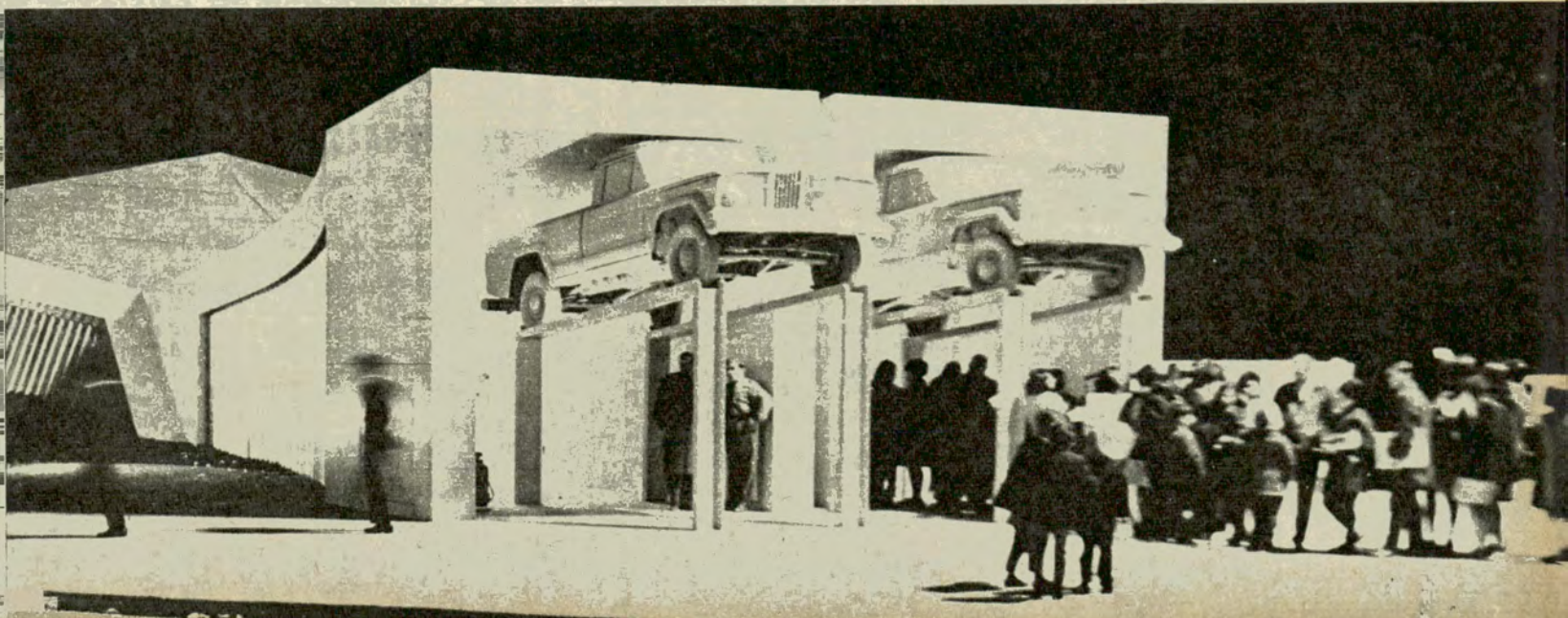
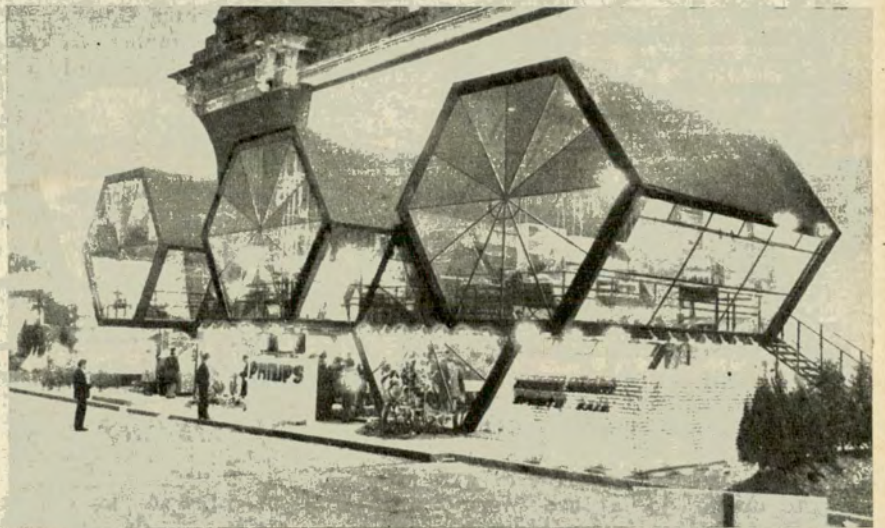
Un espectáculo audiovisual de fuerte originalidad e interés se brindó en este stand de arte "pop" presentado por Kaiser Argentina en la Rural. Insólita e íntegramente pintado de color rosa en todas sus tonalidades, dominan su entrada dos Gladiators, también de color rosa, bajo los cuales se produce el paso del público. El espectáculo "pop" ofrecido consiste en "Un viaje a Venus", con escenas filmadas y diapositivas de mucha originalidad.





La Ford dedicó su pabellón a presentar diversos aspectos de un tema de singular trascendencia en el mundo moderno: la conquista del espacio. En un cuerpo arquitectónico ubicado a la entrada se muestra la agricultura del futuro. En el interior de una esfera que representa a la Luna se han reproducido detalles de la superficie selenita. En el centro de la Luna una reproducción del planeta Marte aparece circunvalada por la sonda espacial del "Mariner" que recientemente enviara a la Tierra imágenes de aquél.

El stand de mayor costo material y que obtuvo el primer premio en el concurso efectuado por la Sociedad Rural Argentina es éste, presentado por Philips Argentina. Tanto por sus características constructivas como por las novedades exhibidas constituye un centro de interés y asombro para el público. El pabellón ocupa una superficie de 200 metros cuadrados y está constituido por cinco cuerpos octogonales realizados en hierro, con paredes frontales y laterales de acrílico y cristal.



## EXTRAORDINARIA CALIDAD DE NUESTROS OVINOS

EN todas las exposiciones ganaderas del país es dable admirar la soberbia calidad que han alcanzado las distintas razas de ovinos que se crían en la Argentina; pero es en Palermo donde anualmente se concentran los conjuntos de la más alta categoría y que muestran la extraordinaria homogeneidad de este importante sector de la ganadería nacional.

En la exposición de la Sociedad Rural Argentina es donde año tras año, se advierte la influencia decisiva de los grandes criadores, y es la que marca los derroteros en el ánimo de los productores, sobre la base de los precios de la lana y de los ejemplares de consumo.

Tienen especial relevancia en nuestro país, por su calidad y difusión, las razas Lincoln, Merino Australiano y Corriedale. Les siguen en orden de importancia los Romney Marsh, Hampshire Down, Karakul, Merino Argentino, Merino Precoz Alemán, Southdown, Oxfordshire Down, Ideal, Polwarth, etc. De acuerdo con el censo ganadero de 1960, existen en el país más de 48 millones de ovejas.

En el año 1550 fueron traídos los primeros animales ovinos, base fundamental de la que durante dos o tres siglos fue conocida por hacienda "criolla" o "pampa", descendientes a su vez de la primitiva raza española "Curra".

En 1774, Manuel José Lavardén importó diez carneros y veinte ovejas de la raza Merino de España; pero fue sólo después de la Revolución de 1810 cuando la explotación del ovino comenzó a desarrollarse, con la llegada de un importante lote de Merinos españoles, en el año 1813.

Años después se importaron nuevos reproductores Merino de España y carneros Southdown, de Inglaterra. Pero estos últimos no tuvieron éxito, pues el principal propósito de los productores era la obtención de lana. Con este grupo de merinos y con los traídos en 1813, además de un elevado conjunto de ovejas Pampa seleccionadas por el ganadero Walter Laidlaw, quien había sido contratado por el gobierno argentino para asesorar a los criadores del país, se fundó, en 1826, la cabaña modelo Los Galpones, que

fue un establecimiento precursor de la explotación ovina en el país.

La mestización de las ovejas argentinas se siguió realizando sobre la base de los merinos importados de España; pero, en 1860, el incremento de la industria de la grasería dio lugar a que se introdujeran, de Gran Bretaña, ejemplares de la raza Lincoln, con lo que se inició la explotación ovina con doble propósito. Señala la creciente evolución de esta rama de la ganadería la circunstancia de que en 1896 se exportaron, en su mayor parte a Inglaterra, 2.500.000 ovejas en pie o congeladas, y en 1905 esta cifra llegó a los tres y medio millones.

Dentro de esta orientación se incorporaron al país razas productoras de carne y lana en forma equilibrada, de las cuales los principales exponentes son el Lincoln, Merino Australiano, el Corriedale y el Romney Marsh.

Por otra parte, en zonas muy favorecidas por la riqueza de sus pasturas se ha desarrollado la crianza de razas especializadas como productoras de carne, como las Hampshire Down y la Sputh Down, de manera tal que la ganadería ovina argentina está en condiciones de ofrecer, además de sus cotizadas lanas, resultado de pacientes trabajos de selección, muy buenas carnes. Y en ambas ramas los productores argentinos satisfacen la más exigente demanda del gusto internacional. •

### LOS REMATES EN EL MERCADO DE LINIERS

ADQUIEREN especial significación los remates en el Mercado de Liniers. A pesar de su rutina, la expectativa es siempre creciente, y desde los importantes arcos que se realizan hacia los corrales de venta del Mercado Nacional de Hacienda, éste comporta toda una tradición que no escapa a la curiosidad de la gente o a la mirada inquisitiva de los entendidos. Ya desde los primeros trámites de ingreso a los lugares de venta hasta la subasta de los primeros lotes, el interés se concentra sobre los distintos factores que orientan nuestra producción ganadera, y los precios que se van alcanzando despiertan el constante atractivo de este sistema comercial, tan arraigado en el espíritu nacional. •

## OPINION DE A. ESTRADA

LA revista "Anales", órgano oficial de la Sociedad Rural Argentina, apareció a los dos meses de la fundación de la entidad, y su primer administrador fue don Angel Estrada. Transcribimos aquí uno de sus comentarios del año 1866.

"El cargo serio que puede hacerse a nuestro gobierno —escribió Estrada— es que tampoco ha tratado de educar, de mejorar, de establecer, de radicar a la tierra, a la libertad y al trabajo el espíritu movible e impetuoso de nuestros campesinos. No se han hecho bastantes esfuerzos para hacer efectiva la libertad que no puede existir con los comandantes militares, con el servicio de fronteras, con el Juez de Paz nombrado arbitrariamente por el gobierno, sin consultar jamás a los vecinos de la localidad, que no puede radicarse si no se difunde grande y generosamente la instrucción, si no se cambian las leyes que rigen la propiedad feudal de nuestras tierras, si no se cambia, en fin, la condición de los proletarios de hoy, en los propietarios de mañana, si no se ilustra su espíritu medio y salvaje y no se garantiza su bienestar material. Leyes capaces de mejorar nuestra mala estructura social, de impulsar el progreso y la felicidad del hombre, leyes para la ventaja de todos, es decir, legislación para la patria y no para los partidos que la dividen, tal es la marcha indicada al gobierno que quiera inmortalizar su administración, y tal es lo que esperamos de nuestro actual gobierno de la provincia. La Sociedad Rural Argentina viene a llenar una necesidad latente, y su advenimiento en estas circunstancias, puede decirse providencial. En momentos en que un gobierno de gente joven y bien dispuesta se prepara a trabajar en el bien general, una sociedad de hombres de buena voluntad e interesados moral y materialmente en el bien del país, se presenta ofreciendo a la campaña un centro protector e ilustrado, de donde partirá la luz que la ilustre, el brazo que la defiende y el dedo que indique a los gobiernos sus llagas, sus dolores y sus remedios." •

### EL PROGRESO PECUARIO

LA fijación del valor de la moneda, que sufría las vicisitudes de nuestra política interna, fue uno de los éxitos de la sociedad Rural Argentina, como lo fueron las leyes de protección de la propiedad rural, el régimen de las tierras fiscales y la radiación de los saladeros y graserías del perímetro de la capital.

Los ganaderos O'Iden, Martínez de Hoz, Eduardo Olivera, Fernández, Alvarez-Arenales y Vignon, estudiaron y llevaron a la práctica los métodos de conservación de carnes en frigorífico. •



## PREDILECCION ARGENTINA POR EL CABALLO

LA producción equina de nuestro país tiene una trayectoria de antigua data. Desde los primeros animales traídos en la época de la colonización, en el siglo XVI, que ganaron las extensas pampas, hasta la selecta producción actual, se ha recorrido mucho camino, y los excepcionales ejemplares que se presentan en exposiciones y muestras especializadas ratifican la intensa preocupación por el constante mejoramiento de las distintas razas.

Siempre se advierte el refinamiento, aún en las especies más rústicas. Los lotes que dan la pauta de los trabajos anuales en las cabañas son objeto de los más amplios elogios.

Desde los soberbios animales de tiro hasta los ágiles caballos de silla y los sangre pura de carrera, siempre se cuenta con la más amplia adhesión del público. Pero los criollos son los más admirados, debido a esa inclinación que nuestro pueblo siente por ellos, en mérito a su bien ganado prestigio.

Entre las principales razas equinas que se trabajan en gran escala en nuestro país, figuran la Criolla, Arabe, Hackney, Anglo Argentino, Anglo Normando, Sangre pura de Carrera, Hunter, Polo Pony, Welsh Pony, American Trotter, Shetland Pony, los asnales Ausetana, Mammoth Jack, Martina Francia, Catalán, etc.

### LOS PRIMEROS EQUINOS LLEGADOS AL PAIS

Don Pedro de Mendoza, primer fundador de la ciudad de Buenos Aires, en 1536, había sido autorizado por real cédula del 12 de agosto de 1534 para embarcar 72 equinos, entre caballos y yeguas, con destino a los países recientemente descubiertos. Esta tropilla se constituyó en el punto de partida de las caballadas que poblaron el territo-

rio de la que hoy es República Argentina. Abandonados en la pampa, luego de la destrucción de la primitiva Buenos Aires, se multiplicaron en forma asombrosa. Cuarenta y cuatro años después, cuando Juan de Garay fundó en 1580 por segunda vez la ciudad de Buenos Aires, manifestó su sorpresa por la proliferación del caballo en estado salvaje cuyo ámbito se extendió hasta los confines de la Patagonia.

Expresa al efecto Cunnigham-Graham, autor, entre otras obras, de "Los Pingos y otros relatos sudamericanos": "Yo, como Hudson, he montado en cientos, o quizás en miles, de esos caballos descendientes de los caballos de los conquistadores. Vaya mi agradecimiento para todos ellos: pintos, pangarés, lobunos, moros, barrocos, malacaras, pampas, picazos, gateados, zainos, tordillos, doradillos, overos, melados, ruanos, rosillos y bayos y demás infinidad de colores que se producen en las Américas. ¡Sobre cuántas millas de pampas de praderas, de sabanas, picadas en la selva y ásperos senderos de montaña, me han llevado en viajes que para ellos no tenían sentido, y que han sido para mí los mejores recuerdos de mi vida!". •

## VISITANTES ILUSTRES EN LA RURAL

LOS actos inaugurales de las exposiciones de la Sociedad Rural Argentina se constituyeron en circunstancias especiales para que concurrieran a su local de Palermo ilustres visitantes.

Así, en 1900, cuando nos visitó el presidente de Brasil, doctor Campos Salles, como coincidiera su visita con el acto inaugural del certamen, se le invitó a asistir al mismo.

Concurrieron también a esa ceremonia, durante la celebración del centenario de la Revolución de Mayo, la infanta Isabel de Borbón, gentil embajadora de la madre patria, y el presidente Mont, de Chile.

Asistieron en el año 1924, el príncipe Humberto de Saboya, y en 1925, el príncipe de Gales y el maharajá de Kapurtala.

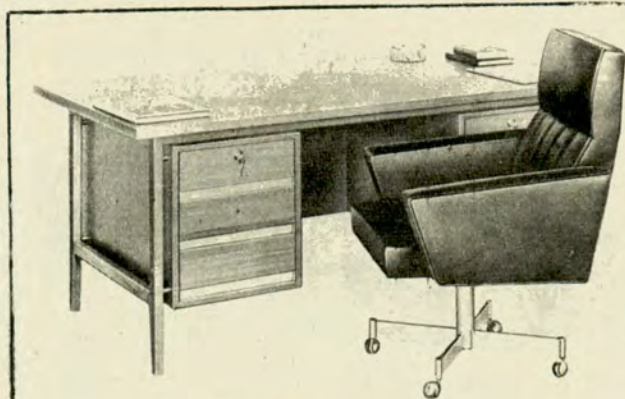
Otras figuras destacadas concurrieron a la importante muestra, entre ellas, y no hace muchos días, el ministro de Alimentación, Agricultura y Bosques de la República Federal Alemana, doctor Hermann Höcherl; el ministro de Agricultura del Canadá, señor John Greene; el ministro de Relaciones Exteriores de Sudáfrica, señor P. M. K. Le Roux, y el ministro de Agricultura del Uruguay, doctor Wilson Ferreira Aldunate. •

## SOBRESALIENTE PRODUCCION PORCINA

NUESTRO país se caracteriza por su sobresaliente producción porcina. Año tras año se observa en las exposiciones anuales el meritorio esfuerzo de muchos destacados establecimientos argentinos, circunstancia que alienta a las explotaciones grandes y pequeñas, con una evolución creciente en todas las clásicas razas.

Todo ello no hace sino ratificar la importancia que alcanza la cría de porcinos, aun en los casos de muchas cabañas en que la misma es sólo un renglón complementario. Pero de cualquier manera, la notable producción porcina de nuestro país evidencia la vitalidad que en todos los sectores acusa la producción agropecuaria de la República.

Las explotaciones especializadas trabajan con animales de las razas Duroc Jersey, Poland China, Berkshire, Montana, Hampshire, Landrace, Pietrain, Landschwein y otras. •



10 pisos de exposición

### Señor Director de Empresa:

MUEBLES DIAZ está ahora en óptimas condiciones para ofrecer una línea muy completa de muebles para despachos de jerarquía y oficinas comerciales. Una amplia sección de su edificio está dedicada a esta especialidad, contando, además, con el asesoramiento técnico adecuado para el planeamiento funcional requerido.

PAGOS FINANCIADOS

**muebles**  
**DIAZ**



LA CASA DEL CHALECITO  
DE  
SARMIENTO 1117  
LE ESPERA!

# AUTOCLUB SOCIEDAD



Acto inaugural de la Exposición del Centenario de la Sociedad Rural Argentina, con asistencia del primer mandatario de la Nación, general Juan Carlos Onganía, en la pista central del local de Palermo.



El general Onganía y el presidente de la Sociedad Rural Argentina, señor Faustino A. Fano, recorren las instalaciones de la exposición, organizada por la Sociedad Rural Argentina, realizada en homenaje al Sesquicentenario de la Independencia.



Alcanzó este año extraordinarias proyecciones la muestra ganadera y de la industria en Palermo con motivo de celebrarse el Sesquicentenario de la Independencia y los primeros cien años de la Sociedad Rural Argentina. Mientras permaneció abierta al público, numerosos actos artísticos y tradicionales concentraron altas concurrencias en la pista central de Palermo

La Sociedad Rural Argentina celebró este año con extraordinaria resonancia nacional e internacional el centenario de su fundación. Como acto más trascendente, organizó en el tradicional local de Palermo la Exposición del Centenario, que incluyó la 23ª Exposición Internacional de Ganadería, Agricultura e Industria; la 116ª Exposición de Avicultura y Cunicultura, y la 8ª Exposición de Canaricultura. Constituyó, asimismo, el homenaje a los fundadores de la institución, precursores de la gran riqueza agropecuaria argentina en todas sus manifestaciones.

La dirección de AUTOCLUB, en consideración a tan grato e importante acontecimiento en los destinos de la República, ha dedicado una serie de notas que integran estas páginas a la brillante trayectoria cumplida por las actividades del campo argentino a través de los esfuerzos y gravitación de la Sociedad Rural Argentina, cuyos primeros cien años tienen la feliz coincidencia con el sesquicentenario de la Independencia Argentina.

La importante muestra de Palermo, jalón fundamental, que año tras año exhibe generosamente la labor del campo argentino a través de la perseverante acción de los productores agrupados en la Sociedad Rural Argentina, establece simbólicamente un punto de referencia entre las vaquerías del siglo pasado y el actual potencial pecuario, motivo de legítimo orgullo nacional.

El presidente de la Sociedad Rural Argentina, señor Faustino A. Fano, pronuncia su discurso en la ceremonia de la inauguración de la 23ª Exposición Internacional de Ganadería, Agricultura e Industria, con asistencia de las altas autoridades de la Nación.



# Y EL CENTENARIO DE LA RURAL ARGENTINA

## LA SOCIEDAD RURAL Y EL TURISMO

**P**ALERMO, durante las exposiciones de ganadería, agricultura e industria que realiza la Sociedad Rural Argentina, se convierte en el epicentro de las miradas no sólo del país sino también de los países vecinos y de otros del resto del mundo.

La Sociedad Rural Argentina, en ocasión de su 23ª Exposición Internacional de Ganadería, Agricultura e Industria, llamada simbólicamente del Centenario con motivo de celebrar aquella entidad sus primeros cien años de existencia, ha promocionado su prestigioso certamen, que superó en muchos aspectos a los realizados en otras latitudes.

Con el croquis de una cabeza de bovino, que encerraba banderas en colores de naciones amigas, algunas de las cuales estuvieron representadas en el torneo palermitano por reproductores nacidos en las mismas, fue ilustrado el correspondiente folleto con el programa de actos en inglés, que se distribuyó en el exterior por las compañías de aviación.

Ello indujo a muchos turistas del Uruguay, Brasil, Chile y Paraguay, como también de Venezuela, Estados Unidos, Colombia, México, etc., a visitar nuestro país, donde han podido gustar apetitosos "roast-beef", apreciando a la vez un progreso general, que para muchos ha sido inesperado, no sólo por el aspecto edilicio de nuestra capital y de otras ciudades del interior, sino también por el elevado nivel etnográfico, artístico y cultural, que con toda evidencia se advierte en la vida argentina.

De ello se infiere que la institución rectora de nuestras actividades agropecuarias, que preside el dinámico y progresista hacendado don Faustino Alberto Fano, entiende que el dar a conocer en el extranjero la celebración de sus importantes certámenes es una forma de hacer patria, ya que provoca una considerable afluencia turística, que, a su vez, se traduce en un mayor ingreso de divisas y, sobre todo, acerca espiritualmente a nosotros a los hombres y mujeres representativos del continente.

## DESTINO DE UN CAMPEON

*TAMBIEN en los terrenos que cedió don Leonardo Pereyra, en las inmediaciones de lo que es hoy la esquina de Florida y Paraguay, se realizó en 1876 la segunda exposición de ganadería de la Sociedad Rural Argentina.*

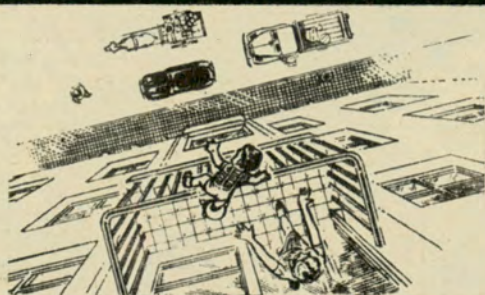
*Se registró, al término del importante acontecimiento, un hecho sumamente curioso, con el cual se celebró la finalización de tareas.*

*El primer premio, disputado entre toros y vacas de todas las edades, correspondió a un hermoso ejemplar Shorthorn llamado "Nene". Su propietario, don Leonardo Pereyra, lo ofreció gentilmente para ser sacrificado y servido "bajo diversas formas culinarias".*

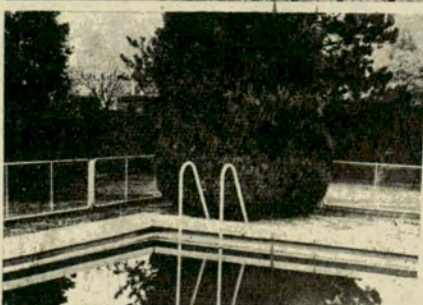
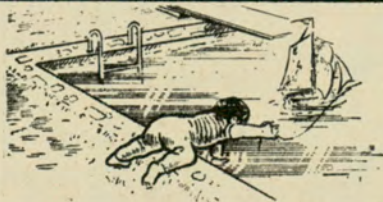
*El "Nene", de tan imprevisto destino, pesaba 958 kilos en vivo.*

# ¡PROTEJA A SUS HIJOS! MAS VALE PREVENIR QUE LLORAR

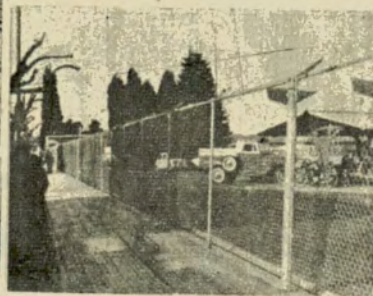
**¡Esto no debe ocurrir!...**



**¡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 1020/24 - Tel. 923 - 7298 Bs. As.**

**EL**

**POLO**

**INTERNACIONAL**

Se disputará este  
año la Copa de  
las Américas y la del  
Sesquicentenario  
de nuestra  
Independencia,  
con participación de  
equipos  
norteamericanos  
e ingleses

Fotos cedidas  
por la Asociación  
Argentina de Polo.



# ES EL DEPORTE QUE MAYORES SATISFACCIONES NALES HA DADO AL PAIS



Dr. Manuel Fernández Ocampo

**L**A próxima realización en Buenos Aires de dos campeonatos internacionales de polo adquiere un doble significado: por una parte, aquella circunstancia es claramente indicativa de la jerarquía mundial conquistada por esa expresión del deporte argentino; por otra, señala también la importancia del polo nacional como factor de promoción turística hacia nuestro país.

Ambas razones movieron a AUTOCLUB a entrevistar al doctor Manuel Fernández Ocampo, quien desde el año 1965 preside la Asociación Argentina de Polo. En la misma entidad había sido síndico entre los años 1960 y 1963, y secretario a partir de 1964. Esas importantes funciones directivas no alejaron al doctor Fernández Ocampo de la práctica del deporte, que lo cuenta como jugador en los equipos de Guardia del Monte, Hurlingham y Jockey Club.

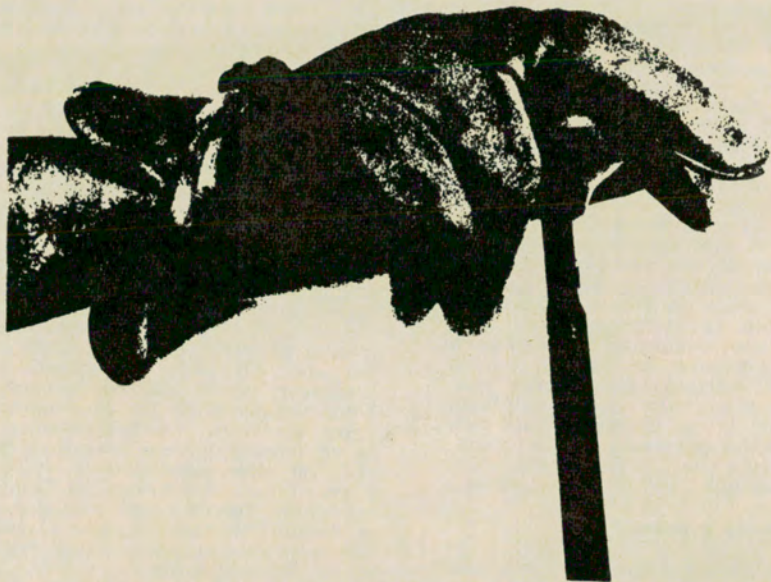
El doctor Fernández Ocampo, que ejerce la profesión de abogado, se desempeña también como miembro suplente del Tribunal General de la Bolsa de Comercio, e integra los directorios de varias sociedades comerciales, industriales y ganaderas. Sus interesantes conceptos, formulados en la entrevista exclusiva que concediera a AUTOCLUB, sirvieron de base para la redacción de esta nota.

**C**UANDO en el siglo pasado, un grupo de estancieros argentinos e ingleses residentes en la provincia de Santa Fe comenzaron a practicar polo, eran muy pocos, quizás, los que vislumbraron las inmensas posibilidades que ofrecería esta forma de deporte hípico con el andar de los años, la verdadera pasión que en torno de ella se iría desarrollando en nuestro país, la relevancia inter-

nacional que adquirirían nuestros equipos y jugadores, y los galardones que éstos habrían de conquistar en diversas canchas del mundo.

Aquellos estancieros de Santa Fe no sospecharon, probablemente, que el polo que ellos comenzaban a practicar en la Argentina se transforma-

## MAS MARCHAS CON MENOS CAMBIOS



Usted hace todos los cambios que le pide una marcha perfecta. Sólo cuando se trata de aros de pistón los cambios se reducen al mínimo. Fabricantes y mecánicos lo han conseguido adoptando Perfect Circle -la marca del 2 en 1- para automotores nuevos y usados. Garantía mundial de durabilidad, perfecta compresión y máximo rendimiento.

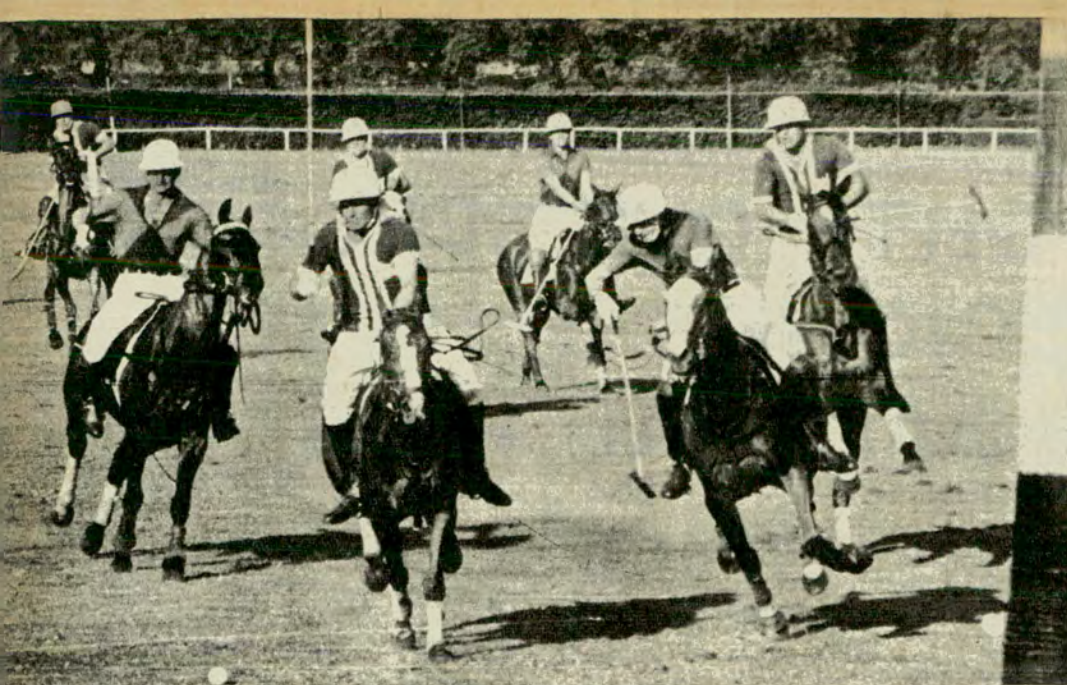


AROS DE PISTON



# PERFECT CIRCLE

FABRICADOS POR E. DANERI i. c. s. a. LICENCIADA DE LA DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION - U. S. A.



En acción los hermanos Alberto y Horacio Heguy, Luis Lalor (al centro), más atrás Gastón y Marcelo Dorignac, Juan Carlos Harriot (h.) y Francisco Dorignac.



ría en la expresión deportiva que más satisfacciones habría de brindar al país en el ancho campo universal.

#### Practican polo 190 clubes

Hoy, este deporte se desarrolla a través de ciento noventa clubes, todos ellos afiliados a la Asociación Argentina de Polo. Dicha actividad, por otra parte, no conoce limitaciones en nuestro vasto territorio: esos clubes se hallan diseminados en toda su extensión, desde Salta hasta Neuquén, y desde Mendoza hasta el Litoral. Para dar una idea de la difusión "in extenso" alcanzada por la práctica del polo en el país, quizás sea suficiente citar el caso del torneo correspondiente al denominado "Circuito Norte", que en 1965 se realizó en Abra Grande, sobre la frontera con Bolivia, y con la participación de ocho equipos. En cuanto a la aceptación de este deporte en nuestro medio, ella está reflejada en la gran cantidad de aficionados que se aglutinan alrededor de los ciento noventa clubes: no todos saben que el polo argentino cuenta con, aproximadamente, 3.000 jugadores en plena actividad.

#### Los torneos zonales

Puede decirse que la jerarquía mundial adquirida a justo título por nuestro polo, se halla íntimamente vinculada con la organización impecante en esta rama del deporte nacional. Los clubes y la Asociación han mantenido como preocupación constante la fusión de todos los esfuerzos que en tal sentido se realizan en los más diversos y distantes puntos del país. Y estos empeños se encaminan fundamentalmente a obtener una apreciación adecuada de los niveles alcanzados por nuestro polo en el interior, de los nuevos valores surgidos y de la calidad de las caballadas, todo lo cual proporciona elementos de juicio para establecer de antemano no sólo las perspectivas inmediatas de nuestro polo, sino también sus posibilidades concretas a mediano y largo plazo.

Con esa finalidad, el país ha sido dividido en diez zonas o circuitos.

Todos los años, una de las entidades que se hallan dentro de la jurisdicción de cada circuito realiza un torneo, al cabo del cual los equipos triunfantes se enfrentan en Buenos Aires, en la rueda final del Campeonato con Hándicap por la Copa República Argentina. Es obvio señalar que de estos concursos de promoción y fomento, realizados año a año, van surgiendo los nuevos valores del polo nacional.

La temporada anual culmina con la realización de los grandes torneos, que tienen como certamen cumbre el Campeonato Argentino Abierto. Estos concursos tienen como escenario las canchas de Hurlingham Club, Tortugas, Los Indios, San Jorge, Jockey Club, etc., mientras que el campeonato máximo se realiza en el Campo Argentino de Polo, en Palermo, con gran afluencia de público. Asimismo, ha alcanzado singular trascendencia, durante el verano, la temporada que se realiza en Parque Camet, en Mar del Plata.

Pero no se agota en los torneos descriptos la actividad anual del polo argentino. Numerosos torneos interclubes contribuyen a mantener una intensa actividad durante los 365 días del año. En 1965, por ejemplo, se realizaron en el país 81 torneos de polo, y algunos de los concursos zonales contaron con la participación de un elevado número de equipos: muchos de ellos superaron la veintena y en el caso del torneo de Guardia del Monte, fueron 22 los cuartetos que se dieron cita para disputar el galardón que les permitiera luego medirse en Buenos Aires.

#### Gravitación del club de polo en el campo

No debe extrañar esta enorme difusión, ni el vivísimo interés que se suscita alrededor del polo en el interior del país. En nuestra campaña, el club de polo es una institución "sui generis", que al tiempo de llenar un cometido específico referido al desarrollo del deporte, viene a satisfacer una verdadera necesidad social, determinada especialmente por las peculiaridades de la vida del campo. Así, el club de polo trasciende notablemente la mera función de una entidad deportiva. Es también un motivo de relación social y un desafío —a través de una pasión comúnmen-

te compartida— a toda clase de distancias y caminos.

#### Las exposiciones

Todos los años, y simultáneamente con la realización de los torneos zonales o de circuito, se realizan exposiciones donde puede apreciarse el valor de las caballadas argentinas, como asimismo, los esfuerzos de los criadores por mantener y perfeccionar las condiciones de los equinos producidos con miras a este deporte. Estas exhibiciones (cada zona realiza la suya) muestran excelentes ejemplares de petisos jugadores, como así también de yeguas y padrillos.

Y esta secuencia del polo nacional —la cría del caballo adecuado para el deporte— cuenta asimismo con el apoyo decidido y mancomunado tanto del polo civil como del militar. Este último, que tiene 29 clubes igualmente afiliados a la Asociación Argentina de Polo, apoya de diversos modos las referidas exposiciones a través del Comando de Remonta y Veterinaria del Ejército, y facilita asimismo padrillos mejoradores. La Asociación Argentina de Polo contribuye con el envío de jurados y el otorgamiento de premios para criadores y cuidadores.

Todos estos esfuerzos están, por cierto, ampliamente justificados: el caballo argentino de polo está considerado como el mejor del mundo. Un signo elocuente de ello es la gran cantidad de polistas estadounidenses, ingleses, franceses, italianos, alemanes, españoles, colombianos, peruanos, brasileños, entre otros, que utilizan animales nacidos en la Argentina, y hasta es dable encontrar, en algunos de estos equipos extranjeros, una caballada totalmente original de nuestro país.

Y aquí también recordaremos, para remontarnos a los primeros pasos dados en procura de este prestigio que envuelve actualmente al petiso de polo argentino, que fueron aquellos estancieros de Santa Fe quienes seleccionaron, entre sus propias caballadas, los primeros animales aptos para el deporte. Esos caballos habían sido elegidos entre los de menor alzada, mayor resistencia y mejor y más rápida respuesta a la rienda. Pausadamente, este tipo de animal comenzó a ser mejorado con ejemplares pura sangre de carrera de poca alzada, a lo que siguió una paciente selección por tipos y condiciones con



El grabado muestra una alternativa del partido disputado entre los equipos de Coronel Suárez y Santa Ana, en la cancha del Campo Argentino de Polo, en Palermo. En la acción aparecen Juan Carlos Harriot (h.) y Marcelo Dorignac. Al fondo, un sector de tribunas oficiales.

el objeto de ir fijando las características predominantes del actual caballo de polo: mediana alzada, fuerte estructura, cabeza fina, pescuezo liviano, buenos aplomos y buen temperamento.

Pero al referirnos al prestigio internacional de nuestro caballo de polo, no podemos dejar de mencionar un elemento de importancia insustituible en la formación de cada uno de estos ejemplares: la profunda sabiduría y la singular destreza en la educación del caballo de que siempre hizo gala nuestro hombre de campo. Es que las cualidades intrínsecas del animal no son suficientes para asegurar un buen petiso de polo. Este se va "haciendo" por etapas. Después de la doma, período fundamental en que el futuro petiso comienza a depender de aquella sabiduría, otra etapa no menos importante habrá de ponerse en ejecución: el trabajo con hacienda y otros recursos educativos complementarán, pues, el período de formación de un petiso antes de ingresar a la cancha. Y es esa amalgama de condiciones intrínsecas y sabiduría criolla, lo que ha ubicado a nuestro caballo de polo a la vanguardia de sus similares del mundo.

#### Equipos y jugadores: satisfacciones

Al comienzo de esta nota hemos dicho que el polo es la expresión que mayor cúmulo de satisfacciones ha brindado al deporte nacional. Recordemos que nuestros equipos conquistaron los más preciados galardones en diversas partes del mundo, entre los que figuran la Copa de las Américas, campeonatos olímpicos, el Campeonato Mundial, el Campeonato de los Juegos Panamericanos, etc.

Este año, el del Sesquicentenario de nuestra Independencia y como adhesión a esa fecha, la Asociación Argentina de Polo ha organizado dos torneos que se realizarán entre el 29 de octubre y el 4 de diciembre. En este período habrá de disputarse nuevamente la Copa de las Américas,

que deberá ser defendida ante el equipo de los Estados Unidos por la selección argentina. También se llevará a cabo un torneo internacional, en el que se disputará la Copa Sesquicentenario de la Independencia, del que participarán la Argentina, los Estados Unidos e Inglaterra. Por la jerarquía de las delegaciones que vendrán a estos torneos —asistirá el Príncipe Felipe, Duque de Edimburgo, otro entusiasta del polo cuya caballada es argentina en casi su totalidad—, nuestros aficionados tendrán oportunidad de seguir las alternativas y de observar la calidad del mejor polo mundial.

Pero esta presentación del polo argentino, que responde fundamentalmente al objeto de difundir los alcances de una realidad quizás no

siempre estimada en su justo valor, no puede concluir sin una mención de la extraordinaria calidad de algunos de los equipos y jugadores que contribuyeron, palmo a palmo, a asegurar las condiciones del éxito de hoy. En la lista de esos méritos no pueden estar ausentes los equipos como Las Rosas, Hurlingham, El Trébol, Venado Tuerto, Santa Paula y Coronel Suárez, entre otros, ni jugadores como los Alberdi, Lacey, los Cavanagh, los Duggan, los Reynal, Andrada, los Menditeguy, los Miles, Nelson, Kenny, Padilla y Gazzotti, a todos los cuales el 10 de hándicap Juan Carlos Harriot (h.) —cabeza del actual plantel de jugadores argentinos y considerado como el mejor polista del mundo— les sucede con excepcional dignidad. •



Use solo fluido que cumpla las exigencias de la Industria Automotriz Internacional.

EXIJA

Fluido para frenos **Bendix**

Supera las normas SAE 70 R.1 y SAE 70 R.3

COMPRAR

**Bendix**

ES COMPRAR SEGURIDAD!



# AQUEL, DEL INSTINTO FIEL...

(Reflexiones ante una exposición)

Por MAXIMO AGUIRRE

Para Autoclub

Y A estás en un museo, noble y querido amigo. Desde cuadros que pintores ilustres hicieron célebres, tus ojos nos miran regresar del olvido. Toulouse-Lautrec, Pallière, Prilidiano Pueyrredón y otros artistas enamorados de "la más extraordinaria conquista del hombre", al decir de Buffon, están aquí, en esta exposición, para mostrarte redivivo en el prodigio del arte y la sugestión de la historia. Están los fabulosos "pur sang" cimbreantes, elásticos, nerviosas saetas apuntadas al record; restallan los músculos bajo la piel luciente de los alazanes y en las tensas orejas del crack golpea el clamoreo triunfal de los hipódromos. En la escultura, el frisón pujante parece querer rom-

per con su esfuerzo el bronce que lo conforma, y un poco más allá, Blanes y Subercasseaux dan a sus próceres el mejor pedestal para su gloria: un caballo. El caballo de guerra. Quizá no fuiste así, monumental, piafante; pero el arte creador quiso otorgarte toda la dimensión de tu heroísmo. Y allá, un poco perdido en el gran salón, como cuadro a su coraje humilde y a su guapeza sin alardes, nuestros caballos criollos iluminando telas e Historia con la policromía de su pelaje. Detrás de un siglo nos miran los overos, lobunos, gateados, de Vidal, Morel, Rugendas. Es tierra nuestra la que galopa con ellos; erizadas las crines en la dramática vuelta del malón de Della Valle; adormilados en

*Paseo del domingo-Jean León Pallière (1823-1887).*





la siesta provinciana de Fader, rebeldes en la maneja redonda de Alberto Güiraldes; mansos con el capataz y el peón de Pallière. En las vitrinas, la platería criolla exhibe los lujos con que la admiración del gaucho te vistiera. Cabezadas de plata filigranada, rematadas en la caracola de la copa del freno y la ondulante orfebrería de la portezuela; fiadores que reviven la magnificencia musulmana en la media luna que flamea en su argolla; pretales entrerrianos para adornar el pecho arremetedor de un pingo de pelea; estribos braseros, donde tantas veces se afirmara la bizarría criolla; espuelas, alas más que agujones, que cantan tintineando a la inspiración de un Cándido Silva.



Todo está allí, redivivo, actualizando un ayer casi desconocido para el argentino de las nuevas urgencias. Y tú, viejo y buen amigo, mirándonos desde tu pasado galopador y servicial. Desde tiempos sin fecha movilizaste al hombre: La Tierra se achicó bajo tus cuatro patas. Hiciste más terribles las huestes de Alarico; pero sobre tus lomos, Roma agrandó su importancia. Pedestal del triunfo o salvación en la derrota; pampero aproximador bajo las piernas del chasque, en la huella de tus cascos se aposentó la semilla que hizo fecunda la pampa. He ahí tu ejecutoria de heroísmo, trabajo y belleza, que hoy tiene el destino con que la gratitud del hombre te premiara: el museo. Y los mataderos. •

**LLUEVA O TRUENE  
NO SE QUEDE!**



Aplique YA para prevenir contingencias



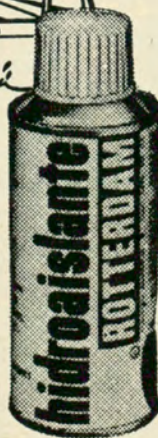
**hidroaislante®  
ROTTERDAM**

AISLA TOTALMENTE las partes eléctricas de automóviles, motores marinos, maquinaria industrial y agrícola. Viene en aerosol y BASTAN CUATRO APLICACIONES POR AÑO.

DISTRIBUIDORES PARA TODO EL PAIS

**E. I. BELFORTI Y CIA. S. R. L.**

CAP. \$ 3.000.000.- IMPORTADORES - EXPORTADORES  
PERU 79, PISO 1 - TEL. 30-1890/1725 - BUENOS AIRES



ADQUIERALO EN:

OSCAR CABALEN, SANTA FE 2565 / MOTOR-BLOCK, VIAMONTE 1535 / O. KLEIMAN, VIAMONTE 1616 / LA BIELA, MONROE 2479 / ARIES EST. YPF, MONROE 3111 / CARRERAS & CONTINO, CABILDO 3402 / A. PINEYRO HNO., CABILDO 4465 / TALLERES JUSTO, J. B. JUSTO 5871 / H. R. DIRISIO, J. B. JUSTO 6599 / WEST-CAR WASH, J. B. JUSTO 6794 / MOTOGOM, J. B. JUSTO 7001 / CASA LOPEZ, F. LACROZE 3893 / F. MULLER S.A., AV. LIBERTADOR 4550 / EST. YPF LIBERTADOR, AV. LIBERTADOR 8402 / ANGLO CAR, NAZCA 2893 / TALLER EL ORDEN, AV. LAMARCA 144 / GARAGE, E. LAMARCA 2181 / TALLER AUTOMOTORES / CUENCA 1087 / CASA RODRIGUEZ, CONCORDIA 1120 / EST. YPF, F. BEIRO Y B. JUAREZ / ALBERTO A. GOMEZ, UGARTECHE 3270 / DIESEL SEAYER, SEAYER 1653 / OSVALDO SRL, EL CANO 2922 / AUT. PANAMERICANA, AV. SAN MARTIN Y NAZCA / EST. SHELL, SARMIENTO 3301 / EST. YPF, SARMIENTO 3696 / EST. SERV. YATAY, YATAY 270 / M. DEVOTO HIJOS, R. DE JANEIRO 793 / J. C. BIONDINI, TAGLE 2547 / E. SANNA, AV. LAS HERAS 2968 / CASA ANDRES, SALGUERO 1939 / E. VIEL TEMPERLEY, J. ALVAREZ 2475 / FIAT SERGI, DTO. ALVAREZ 1343 / EST. YPF DORREGO, CORDOBA 6000 / TALLER ALONSO, S. NICOLAS 1968 / CASA MACCIONE, F. LACROZE 3863 / YAMCO, AVDA. Riestra 1399 / CLAUDIO FERNANDEZ S. A., MORENO 680 / EST. SHELL RIVADAVIA, RIVADAVIA 9002 / EST. YPF LA CAPITAL, TRIUNVIRATO 4348 / ADEVA S.A.C., TRIUNVIRATO 3659 / MALDONADO AUTOMOTOR, AV. J. B. JUSTO 2802 / ELECTROCAR, G. MISTRAL 3499 / GILBERTO ORTIZ, AV. SAN MARTIN 6700 / CASA ARIEL, AV. SAN MARTIN 5354 / AUTOCEN, CENTENERA 1865 / REPUESTOS SAN PEDRITO, SAN PEDRITO 385 / REP-GOM NIGIEZA & CIA., AV. SAN MARTIN 3299 / CENTRANEX S. A. YPF, AV. DEL TEJAR 3560 / LAMBERTI HNOS., ASAMBLEA 506

CENTRO CLAVE ASOC.

C 105

## PEDRO DE MENDOZA

**D**ON Pedro de Mendoza traía un título sonoro y dignificante. Se llamaba *Adelantado*, personaje que marchaba adelante en nombre del Rey y de la historia. Sus obligaciones —firmadas y asentadas en contrato suscripto con el Emperador Carlos V— consistían en abrir rumbos que facilitarían las comunicaciones con el Perú, en fundar plazas, fuertes y poblaciones, en traer yeguarizos, en afinar religiosos para convertir a los indios y propagar la Santa Fe Católica. El encarnaba el derecho y la civilización de entonces.

Se dice que al desembarcar, el capitán Sancho del Campo dijo: "¡Qué buenos aires son los de este suelo!", y que éste es el origen de la designación que se le dio a la ciudad. Pero es un hecho improbable y sin mayores asideros. En este punto, también se juntan la leyenda y la historia, la verdad y la mentira, el sueño y las realidades, el drama y el humor negro. Toda la conquista y la colonización española están pobladas de dudas e incertidumbres. El bien y el mal, el indio y el conquistador, se mezclan y fusionan entre sí hasta perder sus características, sus propios límites de contención. Así se origina el misterio, intrincada raíz de la realidad y las irrealidades.

Pedro de Mendoza no tiene números pares. ¡Qué vergüenza, qué complejo, qué tristeza municipal! Si el paseante quiere cruzar la calle, ¡que tenga cuidado! Después de sortear las grúas, las cargas y descargas de mercaderías, los carros de antes con sus grandes caballos, los obreros que trabajan, se puede caer al río. El Riachuelo es el borde que la custodia, la limitación que la ciñe sin ceñir, porque la aprieta con agua, y apretarla con agua es vincularla con el mar, y el mar es la inmensidad, un horizonte que no se sacia de anchuras y libertades.

Fue precisamente por este Este cardinal que hace más de cuatro

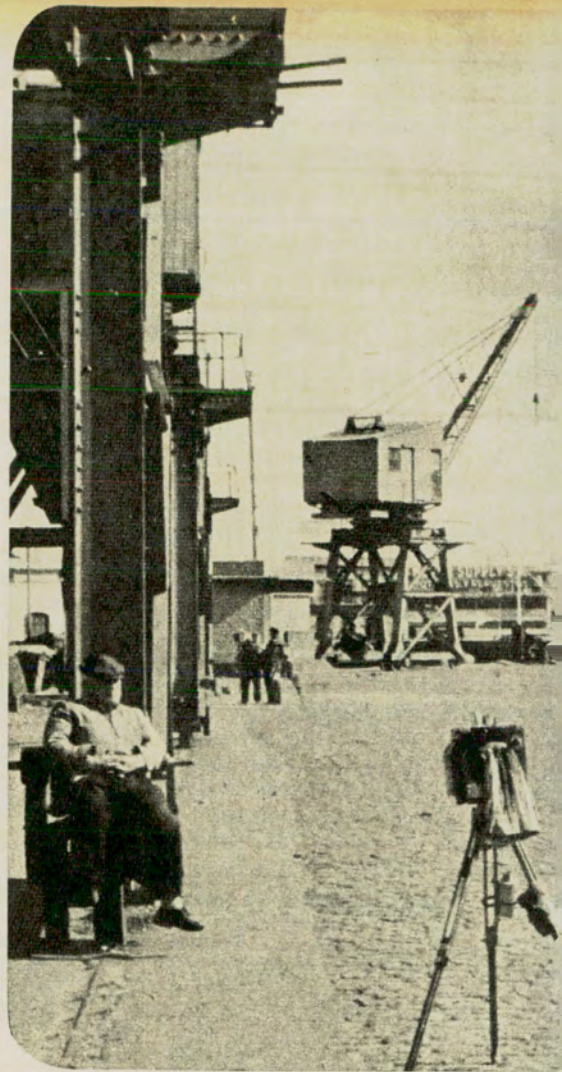
# LAS CALLES DE BUENOS AIRES

Por  
**GUSTAVO  
GARCIA  
SARAVI**

*Para Autoclub*

*Fotos de Jaime G. Font*

El Riachuelo es el borde que custodia la calle Pedro de Mendoza en la Boca. La aprieta con agua, lo que es una forma de ligarla al mar.



La calle Pedro de Mendoza no tiene números pares. El paseante debe cruzarla con mucho cuidado, pues corre el riesgo de caerse al río.

siglos llegaron las carabelas de la Conquista, los diminutos sueños con proa que venían de España, aquella España de la aventura, inventora de mundos y adelantada de la gloria. Todavía, de noche, vagan por la costa los fantasmas de los querandíes y el alma de los arcabuceros que tuvo Buenos Aires. Sus compadritos, o mejor dicho sus ahora inventados compadritos, quizá no sean otra cosa más que una mezcla de aquellas dos razas, una tentativa frustrada de ser, al mismo tiempo, hurtadores y dueños de lo que les pertenece y no les pertenece. Una contradicción del tiempo, sus rostros y sus chambergos.

#### AVENIDA CORDOBA

Las avenidas que cortan a la ciudad casi perpendicularmente al río crecen en dignidad e importancia a medida que el transeúnte se acerca al Norte y deja el Sur atrás, ese Sur de las barracas y las vejeces edilicias, del Riachuelo y las chimeneas, tan semejante, por momentos, a lo que era Buenos Aires a principio de siglo.

San Juan, por ejemplo, sobre todo de Entre Ríos para abajo, es la menos soberbia de todas, calle que no es calle y que no alcanza a ser avenida —diletante del asfalto—, con casas y negocios que avanzan o retroceden sin regularidad sobre la línea comunal e imaginaria que alguna vez le conferirá la magnificencia que espera. Porque la verdad es que en aquel trayecto —como una nueva rica— no ha podido desprenderse todavía del pastito suburbano, de las raíces invisibles que la fijan con desesperación al pasado.

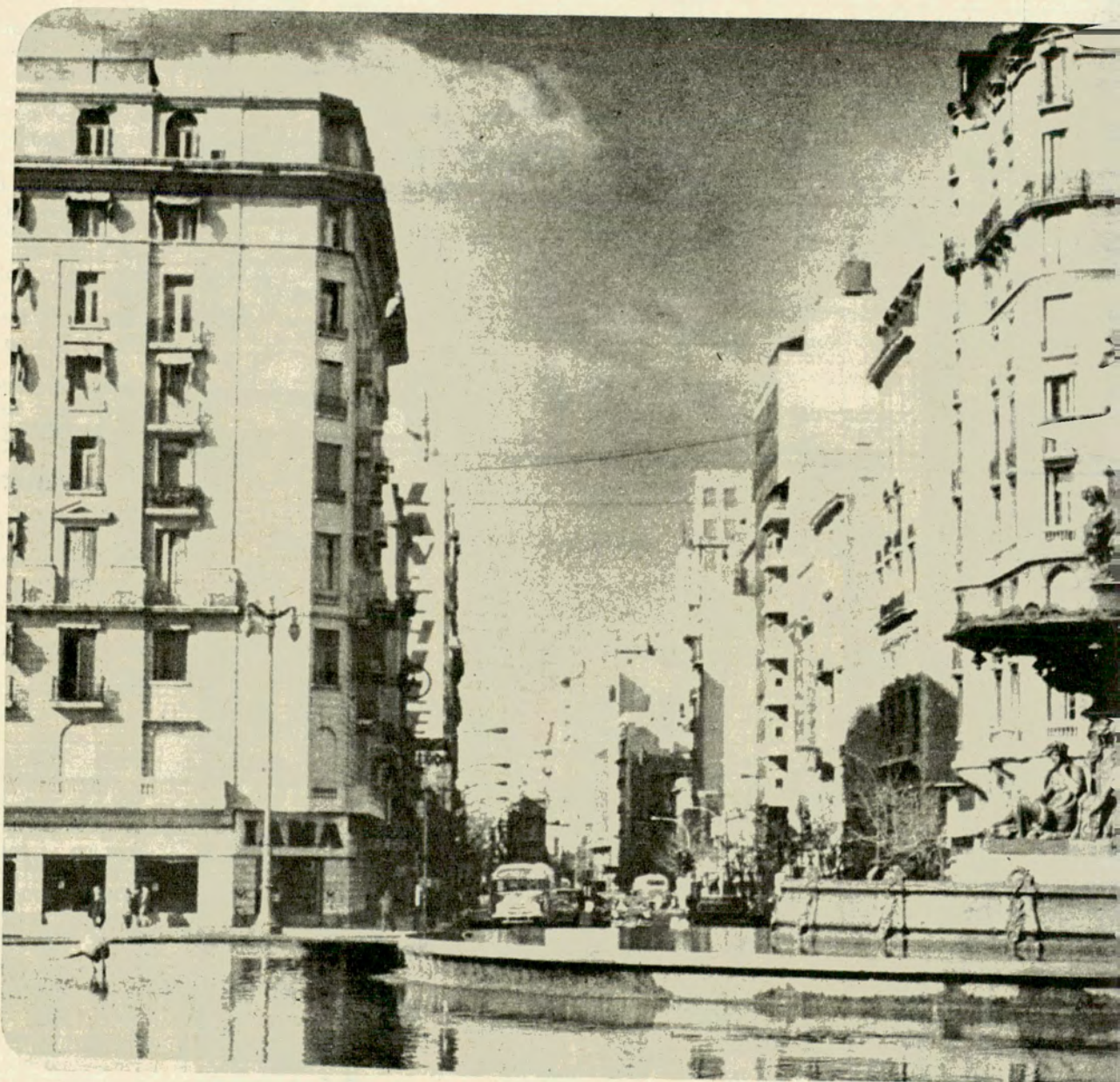
Independencia apenas la supera en pujanza, en su tentativa de quitarse de encima el aire de *gran aldea* que se respira en sus balcones y zaguanes, que se ha endurcido sin remedio en las eses y monogramas de los hierros forjados, que hacen esfuerzo para per-

# LAS CALLES DE BUENOS AIRES

ta anchura, Buenos Aires se olvida para siempre de cuando era la capital de la Provincia y la tatuaban las carretas y las primeras vanidades.

Después, la avenida de Mayo —Madrid transversal—, única y

un departamento o pasear un perro fino. No en vano casi está en el borde de la aristocracia y la belleza, en el deseable límite de los colores y el sueño, en ese mundo callejero y ciudadano donde los hombres caminan sin apre-



El centro vital de la calle Córdoba es éste en su cruce con la avenida 9 de Julio. Es una avenida distinta, pues no tiene costosos ayerés.

durar en el color y la sencillez de sus malvones.

Belgrano ya es otra cosa. En cierto modo, en esta arteria comienza la metrópoli, es decir, el tránsito, el mal humor de los conductores de vehículos, el habitante desconocido y apresurado, la respiración de las asfixias. En es-

pintoresca, veredas para la zarzuela y las medias lunas. Y Corrientes, nuestra columna vertebral, paralela donde caben y se estiran todos los amores y todos los tangos de los porteños.

Y Córdoba, por último, también distinta, pero sin costosos ayerés. Y con mejor ubicación para tener

suramientos ni portafolios, y las mujeres poseen una permanente similitud con las estrellas de la pantalla y las lustrosas tapas de los magazines. Nos referimos, por supuesto, a Santa Fe, su hermana de al lado.

Por asociación de ideas nos acordamos de una frase de Sar-

miento: "Córdoba no sabe que existe en la tierra otra cosa que Córdoba". Dentro de algunos años, una avenida de Buenos Aires quizá piense y sienta de la misma manera.

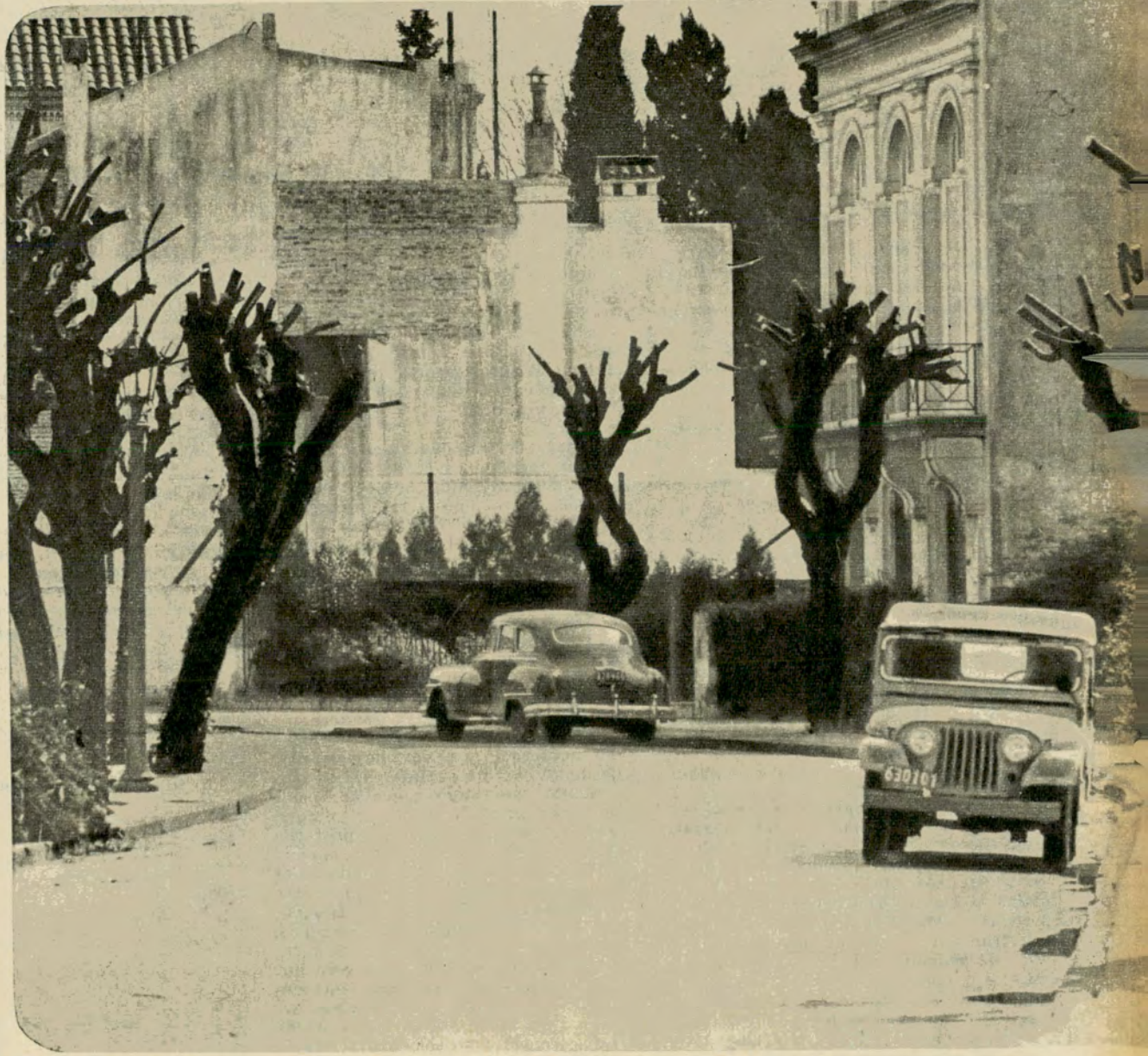
### DARDO ROCHA

Sólo para recordar algo y uti-

da que nadie podrá desconocer que su fundación y su progreso son la más clara expresión de la energía argentina y constituyen el último hecho histórico de trascendencia que consolidó la organización nacional". Demás está decir que aquel sueño geográfico y espiritual del hombre de gobierno

dador, prescindió de todas estas alegorías, tal vez demasiado sutiles para la imaginación de los concejales. Y, casi como a propósito, le confirió una de las calzadas más curvas, onduladas y

Esta cuadrita curva de escasa extensión es la calle Dardo Rocha, ubicada en Palermo Chico. Es rincón de silencios y perceptibles ternuras.



lizarlo como acotación final, transcribamos un concepto de Dardo Rocha después de haber fundado la capital de sus amores: "La ciudad de La Plata, tan discutida en su origen, tan combatida después, va ascendiendo con la serenidad de un astro y no está lejano el día en que su posición sea tan eleva-

era una concreción del milagro de la recta y el ángulo de noventa grados y la justísima hipotenusa y las calles igualitas y la matemática aparición de una avenida cada seis cuadras. Que esto y no otra cosa es la ciudad de La Plata. A pesar de ello, Buenos Aires, cuando le rindió su homenaje al Fun-

serpenteantes de su territorio. No hay muchas como ella, enemiga declarada de la regla y amiga íntima de los compases. Está llena de hermosísimos árboles, sin embargo, como la población que inventara Rocha. Y en ésta Palermo Chico, nada menos, entre silencios y perceptibles ternuras.

# LOS 25 OMBUES

*Todo lo que Hudson aprendió  
a conocer y amar en la  
infancia, perdura en una  
desvaída realidad*

Por ESMERALDA RADAELLI

Para Autoclub

NO he vuelto a verla desde hace mucho tiempo, pero la imagino aún como en aquella tarde tranquila de noviembre en que la alcanzamos a divisar desde la jardinera que nos había esperado junto al desierto andén de una estación, donde las pequeñas letras blancas de un letrero colgado al pie de un farol nos anunciaban que habíamos llegado: "Bosques".

—No va a encontrar más que un ranchito, como todos los otros... —me había dicho Felisa en la estación, acaso como disculpándose, mientras hacía restallar el látigo sobre el paciente caballo de la jardinera. Y allí estaba por fin, estrecha y alargada, con su liviano techo de dos aguas, con sus muros ahora enjalbergados, pero que en un tiempo lejano conservaron el color terroso de sus ladrillos de adobe, levantándose apenas sobre el suelo de la pampa como si quisiera confundirse con ella, fundirse con la tierra conservando hasta el color y la materia de los terrones oscuros que la circundaban.

La llamaban todavía *Los Ombúes*; pero ya no quedaban más que algunos pocos de los veinticinco árboles que le prestaron el nombre primitivo. Algunos otros —paraísos, acacias, y algún árbol del cielo— lo rodeaban ahora con una sombra ligera y transparente en el silencio poblado de rumores misteriosos y secretos con que se advierte el sopor de la siesta en estos campos, acariciados por un viento húmedo que ha venido atravesando al trotcecito, como de pasada, las tres leguas escasas que nos separan de las riberas quilmeñas del inmenso río.

Todas las biografías de Guillermo Enrique Hudson afirman que ha nacido en Quilmes; pero esta verdad ya no es oficial aunque siga siendo histórica, porque la toponimia legal y catastrada puede afirmar ahora que los *Veinticinco Ombúes* están clavados en el partido de Florencio Varela, y a pocos metros de la estación Bosques. Los vuelvo a ver como en aquella tarde. La casa está en el centro de una pequeña ondulación

del terreno que la eleva un poco, sin concederle, sin embargo, las preeminencias de la loma. Pero es suficiente para levantarla levemente sobre la llanura, que hacia el sur y el oeste es todavía campesina y rala, aunque el abrazo mortal de los loteos suburbanos la venga estrangulando lentamente desde el norte y desde el río.

Detrás de un alambrado que bordea el camino, los cardos han adornado decorosamente la pequeña columna de mampostería descascarada, donde una herrumbrada placa de metal nos sale al paso para tratar de anunciarnos que ya estamos cerca de la casa donde ha nacido el autor de "Allá lejos y hace tiempo". Felisa ha vuelto a mirarme, pero no quiero responder a su muda interrogación, ni siquiera con otra mirada, porque tal vez no me comprendería si le dijese ahora que éste no es un ranchito como los otros. Tendría que explicarle —¿para qué, Dios mío?— que aquí nació y vivió todos los años deslumbrados de su infancia un muchachito que supo escuchar, como no supo escucharlas acaso ningún otro, las más profundas y misteriosas voces de la tierra. Un muchachito que se tendía de espaldas, por las noches, sobre esta misma tierra perfumada de cardos y de trebolares, para contemplar las estrellas, dialogando con los luceros en silencio, esperando el alba para escuchar las melodías de una calandria mañanera. Cincuenta años después, enfermo y pobre, aquel muchacho —que continuaba siéndolo a través del tiempo, como todos los poetas— abandonaba en las madrugadas su buhardilla de Londres para ir a escuchar el canto de los pájaros de Hyde Park. Les llevaba trozos de pan, miguitas de aquel escaso pan que nunca le sobraba, para reunirlos en un concierto de aleteos y de trinos que le recordaban las mañanas luminosas de su pampa natal, los espejos de agua donde se bañaban los flamencos rosados y las garzas blancas, los cielos tijereteados por la golondrina azul y blanca, y los mangrullos donde se posaban el

chajá, los tordos, el jilguero y el cabecita negra.

Ya no queda nada en la casa que pueda recordar al muchachito aquél. Pero todo, en cambio, lo recuerda en sus contornos, en el color de las nubes, en los horizontes abiertos, en el verde amarillento de los pastos. Junto a la casa, rozando con la mano el adobe centenario de las paredes, y entre las gallinas que no se espantan de nuestra llegada y siguen picoteando sobre el suelo de tierra apisonada de los anchos patios, vuelven a la memoria algunas de las páginas de Hudson, cuando evoca las paredes de esta casa: *Delante de ella se extendía la gran llanura verde, el nivel de los lejanos horizontes, mientras que atrás del edificio caía el terreno, abruptamente, sobre el cauce de un arroyo ancho y profundo. En cualquier momento que bajáramos para jugar en sus orillas, el olor penetrante y fresco de la tierra húmeda nos producía un extraño y excitante efecto, llenándonos el alma de alegría salvaje.* Setenta años más





DOMINGO VILLAFRANCA

N  
S

L  
R



tarde, aquella pánica alegría de la tierra, del agua, de los vientos, se convertía en la reminiscencia nostálgica del amor que nunca olvida. La tierra se había convertido para el desterrado en patria; así podía sentirse profundamente enraizado en la tierra de su infancia, aunque la recordara bajo otros cielos menos claros y aunque escribiera en una lengua que no podían entender los gauchos con quienes convivió en los vagabundeos de la mocedad. Cuando escribió aquellas palabras, cuando qui-

so recordar en sus libros las nubes y los pájaros de la llanura, ya lo separaban de la tierra natal algunos miles de leguas marinas, y muchos años de tristeza y de agobio. Pero llevaba la patria en el alma, en el color de los cielos y el canto de los pájaros, con el olor penetrante de la tierra húmeda y el silencio de las noches estrelladas. La cuna de Hudson está en esta casa de construcción larga y baja, levantada con ladrillos y muy vieja, como él mismo dijo, y que acaso pueda parecer a

muchos, un ranchito como todos los otros. Pero aquí también está su patria: la tierra, el cielo, los pájaros, el galopar de los caballos en la pampa, el salto elástico de los sapos atraídos por el farol de las recorridas nocturnas o la ceremoniosa reunión de las vizcachas bajo el cielo entoldado. Todo eso que Hudson aprendió a conocer y amar en la infancia, porque la patria, como todas las cosas altas y bellas de la vida, no es más que amor. •

**MONDIA**

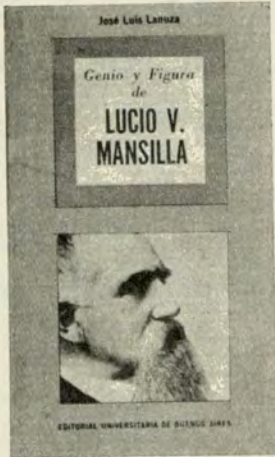
MONDIA...LMENTE FAMOSO



# letra viva

POR ULYSES

Para Autoclub



TEMATICA  
ATRACTIVA  
EN  
LIBROS  
DE PROSA

José Luis Lanuza nos da una excelente semblanza de la vida y la obra en *Genio y Figura* de Lucio V. Mansilla, en la calificada colección de Eudeba, a cargo de José Bianco. "Mansilla vivía hablando de sí mismo. Se trataba como un espectáculo", nos dice Lanuza, definiendo de entrada al formidable prosista de "Excursión a los indios ranqueles". El profundo conocimiento de Lanuza, la claridad radiante de su estilo, las hermosas ilustraciones que acompañan este texto, le asignan singular importancia en el instante en que el país nuestro se mira a sí mismo con gran atención cultural.

Etienne Souriau escribe sobre "La correspondencia de las artes", en uno de los clásicos breviaros del Fondo de Cultura Económica. Partiendo del análisis del arte como expresión humana, este autor francés traducido a la perfección por Margarita Nelken, trata de establecer una sistematización de las bellas artes. Relaciona la música con la literatura y con las artes plásticas. En verdad, un pequeño volumen fascinante, por el que desfilan, en profuso análisis, las artes del tiempo y las del espacio.

María de Monserrat, por intermedio de la editorial Alfa, publica nueve cuentos, bajo el título de uno de ellos: "Los Lugares". Se trata de una escritora uruguaya, que ya incursionó en el relato y que también ha presentado una obra, "Intermitencias", en el teatro. Con riqueza de estilo persuasiva, la autora de "Los Lugares" nos acerca a los destinos de sus dramáticos personajes. Sabe hacerlos vivir, lo que es virtud central en un narrador de clase.

Crea de inmediato atmósferas densamente sugestivas. Y la acción fluye con fuerza comunicativa, desde la primera a la última línea de sus cuentos, entre los que destacamos el que da título al volumen, "La rosa de Jericó", "Las Manzanas" y "Fuego de Otoño".

## LA CONJURA POETICA SIGUE ACTIVAMENTE

La tradición argentina, tan rica en poetas, sigue manifestándose. Esa conjura poética nos ha traído un nuevo y logrado libro de Nelly Candegave, "La Piel Distante". La autora de "En el linde de los Espejos", vuelve a imponer el tono ardiente y sincero de su lírica. No se detiene en las superficies. Cala hondo la angustia del ser humano frente al universo. Y su inspiración se encauza en una fuerte esperanza en el destino del hombre, en su pervivencia espiritual, cosa nada frecuente en la poesía actual.

En "Héroes, caballos y vientos" Nicolás Cócara intenta la difícil poesía tipo epopeya patriótica y geográfica. Sus temas patrióticos resultan una enumeración no suficientemente elaborada; los geográficos, como el dedicado a las famosas cataratas del Iguazú, no encuentran un sonido apropiado a la grandeza de asunto. Por ello el libro resulta convencional, carente de la fuerza y originalidad necesarias para tratar temas tan logrados ya en obras de Lugones, Mastronardi, Borges, Marechal y González Tuñón, para mencionar algunos de los auténticos poetas que los abordaron en lo que va del siglo.

Carmina, la denodada editorial dedicada a la poesía que dirige Sofía Mazzei, acaba de publicar dos excelentes colecciones de poemas: "Después de las murallas", original de Osvaldo Pol, y "Jardín botánico", de Juan García Gayo. Oigamos a Pol: "Tiempo / que nos cegó en mañanas / y en soles y vigalias. Porque toda alegría / nos vino prometida / y sólo fue dolor. / Heredero primogénito / en perpetuo destierro". Nos gustaría reproducir el poema de Juan García Gayo, Miserere, de trágica grandeza, pero su extensión frustra nuestro propósito. Dos libros de poetas jóvenes, que marcan una vez más la permanencia de una correntada lírica magnífica en esta Argentina de los muchos y buenos poetas.

## ACABAN DE APARECER



Por intermedio de la editorial Dintel, Juan Cicco nos da siete relatos, reunidos bajo el título de *El hombre repetido*. Aunque todos manifiestan a un escritor firme y muy capacitado para la narrativa, destacamos especialmente los cuentos *Un entierro de pantalones largos* y *Fugitivo ser*.

En el difícil género de la poesía dedicada al mundo infantil, María Elena Walsh es, sin duda, una auténtica maestra. Lo demuestra en *Zoo Loco*, libro cuyo segunda edición acaba de publicar Luis Fariña. Recordemos una de sus numerosas muestras de ingenio: "¡Qué vanidad, señor, la del Cangrejo, / a pensar de ser feo, gordo y viejo! / Camina de costado, / mirando con cuidado / por si llega a pasar junto a un espejo".

Néstor Ceñal es el autor del libro de poemas *De pobre a pobre*, que, con dibujos de Juan Carlos Caballero, editó Fariña. Un lirismo austero define la poesía de Néstor Ceñal.

La Sudamericana publica una nueva edición de *Adán Buenosayres*, la novela de Leopoldo Marechal, que deben leer todos los que no entendieron cómo se habla de este poeta como de un novelista importante al leer *El banquete de Severo Arcángelo*, obra con muchos valores, pero que no llega a la altura de la novela que mencionamos en primer término.

Ignacio Vázquez Baza nos da expresiones de su sencilla inspiración poética en *Cantos de la urbe y de las provincias*, editada por Mareta-zos. Hay cantos a muchas calles de Buenos Aires —desde Santa Fe al Pasaje Colombo— y a numerosos lugares de distintas provincias, desde Mar de Ajó a Rosario y su litoral y Jujuy.

Un buen libro de poemas: *La senda incesante*, de Manuela de Blanco Villalta, editada por la Mandrágora, con un dibujo de María Laura San Martín. La infancia, los amigos, el otoño, las ciudades lejanas, el silencio, la fuente, las flores, son algunos de los apoyos de la divagación poética de Manuela de Blanco Villalta: en total, 27 poemas muy sinceros.



**N**O sé si en parte el insoportable calor en las calles, con sus enormes edificios calentados y recalentados por el sol, ha influido en mi hartazgo. ¡Aunque el Criterion Theater de Broadway era una lechuga, como todo cine neoyorquino! Pero hasta llegar a él y al salir de él era el Trópico despiadado. Y el Trópico al salir de un refrigerador puede resultar asfixiante (y más cuando uno no es amigo del calor).

Sin embargo la asfixia era peor dentro del cine refrigerado que en el infierno callejero.

El *New York Times* de esta mañana (que nos promete en la primera página, con fecha 25 de junio, un *very hot day*, más agobiador que el de ayer) certifica que 2.000 personas salieron del estreno del film de Warner Brother's "*Who's afraid of Virginia Woolf*", sin demostrar síntomas de "shock" por el lenguaje empleado. Por primera vez se lo usa con tanta repetición en una película. En 1939, en "*Lo que el viento se llevó*", se subrayó la aparición inesperada de un "*I don't give a damn*". En 1954 se dio un paso adelante en "*On the Waterpont*"... Pero esta vez es una verdadera avalancha, una orquestación perfecta de malas palabras (que todo el mundo ha oído y que en esta época de carrera desenfrenada para ver quién "*choca al burgués*" con más éxito, ya no sorprende ni al pobre burgués resignado).

Desde luego, no es este aspecto de la obra de Edward Albee lo que choca. Imposible manejar un auto en Buenos Aires durante cuarenta y pico de años sin llegar a una saturación tal de palabrotas que ya pierden casi totalmente su significado y su impacto. Una no se siente insultada ni sorprendida al oírlos. Aburrida sí. El repertorio no es variado y las personas que lo usan carecen generalmente de imaginación. ¡Se podrían inventar tantas otras maneras pintorescas de decir las mismas groserías! Al oírlos, entonces, hasta estaría uno tentado de frenar y preguntar: "*¿Cómo dijo?*". Pero eso no ocurre nunca. Ya se sabe "*cómo dijo*", en cualquier ocasión.

Lo más sorprendente de esta obra traducida al lenguaje de la pantalla con toda su carga de términos constantemente usados en la mayoría de los países, supongo (por automovilistas e inclusive por peatones), es el papel predominante que se le adjudica al alcohol. Se bebe desde el principio hasta el fin, en cadena, sin interrupción, a no ser en el caso de una de las protagonistas. Digamos que *desbebe* de cuando en cuando.

A mí se me contagian fácilmente los resfrios. Recuerdo haber visto hace años una película sobre la vida de Pasteur (creo) en que alguien (Pasteur, probablemente) muy resfriado metía los pies en un tacho de agua caliente y estornudaba. Salí del cine estornudando y, distraída, pensé: "*¡Zas! me he contagiado*".

Al ver "*Who's afraid of Virginia Woolf*" estaba yo en una posición contraria: no bebo, y la borrachera no se contagia. Pero hasta me parecía tomar ese terrible olor que despiden los borrachos cuando la bebida los impulsa a acercarse a otros para contarnos sus malandanzas o sus secretos más íntimos.

La pieza de Albee no es pensable sin el predominio de su protagonista principal, *el alcohol*.

Es una historia de borracheras que van más allá de la borrachera misma, cierto es, y en eso se muestra muy diestro y penetrante Albee. Pero es inútil comentarla: ya se ha visto durante meses la obra en un teatro de Buenos Aires.

Lo que llama la atención en el film es que Elizabeth Taylor se atreve a presentarse, sin piedad, cómo será de aquí a unos años. Sofia Loren ya lo hizo.

Esta osadía, de parte de una estrella que tanto le debe a su estrella (esos ojos invasores, esa boca entreabierta, esos etcéteras, que ya aparecieron y fascinaron al *amateur de belleur femenina* en su primera película, "*An American tragedy*") es un rasgo de valor del que no se la creía capaz... y también de fe en su talento de intérprete.

El cuarteto de borrachos: idénticos a sí mismos. El hielo tiene una preciosa voz cristalina en los vasos (sobre todo en el de Elizabeth Taylor, cuya voz, voluntariamente enronquecida, hace juego con el contenido del vaso).

Para terminar, citaré la exclamación inédita de una señora "*de sociedad*" al volver de Egipto. Refiriéndose a su desilusión frente a los más célebres monumentos de ese país, dijo, con una franqueza que desarma: "*¿Las pirámides? ¡Un opio!*".

Sin querer faltarles el respeto al talentoso Albee y a Warner Brother's, yo diría algo semejante de esta pirámide de borrachos.

Pero se trata de una opinión estrictamente subjetiva. •



Mike Nichols dirigiendo a "*¿Quién le teme a Virginia Woolf?*", discute con Richard Burton cada escena a filmar. A la derecha puede verse a Meta Renner, supervisora del guión.

# ¿QUIEN LE TEME A EDWARD ALBEE ?

Por VICTORIA OCAMPO

Para Autoclub

Además de Elizabeth Taylor y Richard Burton, que aparecen aquí en una escena de la obra de Albee, el film tiene otro tercer protagonista principal: el alcohol.



# LIBRETA DE VIAJES

Por BERNARDO GONZALEZ ARRILI

Para Autoclub

**C**UIDE el viajero que come en mesa de hotel o restaurante de alguna categoría, de incurrir en pecado de incorrección. Por ejemplo: si por azar tócale gustar de un buen guisado o de sabrosa salsa de cocina, no moje pan en ella. ¡Tremendo pecado el sopar un bocado de pan en la salsa gustosa! Suponemos que un día se producirá una reacción memorable. Volverá a mojarse el trozo de pan—con cuanta discreción se quiera—, en la salsa residual del plato comido con verdadero agrado del paladar y complacencia del estómago. Se volverá a los *benditos tiempos* que menciona Marañón tratando del maestro Vives, *tiempos en que mojar el pan era una delicia permitida*, antes de que los ingleses, *en un arrebatado de su furor por la etiqueta, cometiesen el funesto error de considerar como poco fino ese epílogo sustancioso y delicado del paladeo de los mejores guisos*. Hay que volver por los fueros de las buenas salsas en los ricos guisados, y por lo menudo, esa gustosísima y modesta golosina de mojar un trocito de pan blanco en el buen aceite, con una pizca de sal: ¡regodeos de golosos!

## La sobriedad del viajero

**L**A sobriedad en el comer y en el beber forman parte del más inteligente manual de viajero. En las viejas tabernas de los caminos por donde circulaba la escasa y lenta fila viajera de antaño—carros, coches, jinetes a caballo o en mula— se manducaban viandas pesadas o rancias, picantes y saladas, escabeches dudosos. Todo rociado, por fuerza, con abundancia cervecera o vinosa. Eso no puede hacerse ya. El viajero actual ha de ser parco e ir liviano de ropa, de equipaje y de estómago. Unas pastillitas o píldoras adecuadas al caso, poca comida y menos alcohol. Si maneja por sí, menos que menos. Higiene obligada por el buen consejo. Los dueños o encargados de paraderos, fondas, restaurantes, hoteles y confiterías, lo tienen aprendido sin estudiarlo y lo aplican sin lógica, pero con exactitud. Ofrecen y dan lo menos posible. Nadie saldrá con hartura peligrosa de la mesa hotelera y el que beba con exceso, lo quiere por sí y lo busca con detrimento del bolsillo o de la bolsa, desusada en estos días de diminutivos inexpressivos, pero graciosos...

## El mapa ideal

**Y**ANTAR era la comida del mediodía o almuerzo. No se diga que ahora se yanta y menos de viaje. Viajar es casi siempre no comer con manteles o comer mal y de prisa, sin que se averigüe qué platos corresponden a la hora del manducamiento. El "turismo" ha descuidado mucho ese renglón importantísimo de las comidas. Y las comidas, aun para aquellos que no son glotonos y comen poco, van formando un mapa ideal en el recuerdo del recorrido hecho. Difícilmente se vuelve—sólo por imperio de las circunstancias—, donde el recuerdo advierta que el almuerzo o la comida, y aun el desayuno o merienda, fue malo, escaso o desganadamente servido. En los apuntes de viajeros famosos, siempre aparece la glosa pertinente al plato gustado en éste o aquél lugar. En las viejas novelas señalase igualmente qué fue lo comido en casa del pescador o de la señora marquesa. Llegar a una ciudad determinada importaba poder comer tal jamón bien curado o estos chorizos a punto o aquel queso picante. En determinadas

casas de un pueblo, era famoso el guisado o las sopas: en esta villa hacíase poemático el *arroz con gallo muerto* y en el de más allá unas ollas con más carnero que vaca... En nuestra pobre campaña se recordaba con nostalgias las empanadas de doña Fulana y el loco de la Zutana, sin mencionar los quesillos y el arrope, las tortas dulces y las tortas fritas.

Todo eso se ha ido, o por lo menos, ha quedado fuera del alcance del viajero. El emparedado reemplaza a la buena tortilla y el bocado de prisa al masticar lento y seguro del abad legendario frente a su *píscolabis* succulento. No hablemos de los mesones. Ya no hay mesones, ahora en las estaciones de engrase o en las estaciones del tren, si se establece un tabernero quiere que le digan *buffetero* y sirve en unas mesitas escuálidas algunos platos que nunca se les ve sucios de salsa. Se corren cientos de kilómetros a boca seca y a estómago vacío, para encontrar en todas partes lo mismo. Las distancias no varían las viandas. Si se pone un poco de previsión, unas galletitas y unos buches de agua o soda con gusto a naranja o limón, recuerdo lejano, poco atractivo, de mañanas con jaqueca y noches de insomnio.

#### A lomo de mula

**D**ICEN que algún diputado al Congreso de Tucumán —ahora que se recuerda la fecha—, anduvo muchas leguas en mula, desde su ciudad a la de San Miguel. Una manera de medir, con lentitud filosófica, la extensión de la tierra, donde cabían reinos enteros; otra manera de comprender cuánto y qué bien debía trabajar, bajo la paz de los cielos, el hombre del futuro, al amparo de la emancipación que se buscaba. ¡Lástima del tiempo inencontrable que se ha perdido desde entonces!

#### Para llevar en el cesto

**L**A tortilla de huevo y papa —a veces con alguna rodaja de longaniza, o unos trocitos de cebolla, o algún diente de ajo— se creó para los viajes. Por eso

será que gusta más fría que caliente. Se llevaba en la cesta con los avíos indispensables para las largas travesías. A las tortillas las sazonzaban el buen aceite y una pizca de sal; no requiere otra cosa. La otra tortilla de puro huevo, era para caliente y para la mesa. Los platos de cocina tienen algo que ver con los viajeros. Eso mismo se podrá decir de las empanadas. Y de algún fiambre. Y de ciertos emparedados, que cuando se inventaron, tenían ya miles de años de historia. ¡Meter entre dos paredes de miga de pan una tajada de jamón! ¿Y el queso? ¿No era una fórmula, ingenua y substancial, de llevar leche sin que se corriera el riesgo del derrame? Algún viajero cuenta con horror haber visto a pobres españoles o portugueses, embarcar en los navíos endebles de la conquista de América llevando, en un pañuelo de hierbas, un par de panes y un queso para un viaje que podía durar meses! El queso es —¿o era?— maravilla viajera. Lugares de preferencia para éste o el otro, tierno, seco, duro, picante, salado, dulce. Los que atravesaban la pampa llevando queso de vaca envuelto en liencillo o lana, acaso entre hojas de achira. En el Norte, quesos de cabra, chorreando el suero generoso. En el litoral, Goya se llevaba la palma. ¡Qué se hicieron! ¿Se pregunta o se admira?

#### Templo viajero

**E**N la posta del Portezuelo —donde terminaba Córdoba y empezaba Santiago del Estero—, el conocido Edmundo Temple, que anduvo por aquellos caminos en 1826, anotó lo comido: galletas, palomas, los menudos y el hígado de una oveja, todo frito en grasa, con cebollas. Comentó: deliciosa comida. En la ciudad de Santiago del Estero se hartaron de fruta: uvas moscatel e higos, servidos en tazas de madera. En Humahuaca, en una posta destruida por los godos, pues el dueño fue revolucionario, la esposa les ofreció *un pedazo de carnero montañés, asado a la ceniza, un ave de*

*igual manera, con algunas papas, muy pequeñas pero muy sabrosas, servidas en una honda fuente de plata y con una cuchara de madera.* No aparecieron ni los cubiertos ni el pan. Todo costó: *tres reales o sea un chelín y seis peniques.* En Jujuy, viniendo del Alto Perú, comenzaba el camino carretero. Ya se estimaba cumplido lo peor del viaje. Entonces compró un birlocho.

#### Párrafo viable

**E**NTRETENIMIENTO etimológico de camino. *Vía*, del latín; hizo *viatge*, en catalán; que tanto puede significar el transitar vías como llevar viaticum, esto es, provisiones para gastar en el camino o viaje. Véase por donde derivan —siempre derivan— los *aviados* o *viaticados* que salen a vagar sin soldada, pero con provisión para transitar vías sin extravíarse, aun ante lo obvio, lo que ocurre o puede ocurrir a todos y a cualquiera.

Medio centenar —o acaso más— de vocablos usados cotidianamente caen a la frase, sin desvío de la palabra *vía*. A la interrupción vial da tiempo sobrado al viandante para juegos de voces. Y dígame sin miedo que todo es trivial, pues *trivialidad* es no más que eso: lo que se halla en la encrucijada, como *cuadrivio*, palabra en desuso por asustadora, vale simplemente como cruce de cuatro caminos o vías.

#### La nota para el final

Otra vez de cocina. Pero final de página ya. Algún viajero exótico habla de guisos de arañas y de sopas de hormigas negras que dan vigor a los viejos. (—El apio, señor, le decían en las proximidades de una huerta pelada donde no había otra verdura, el apio, señor, es saludable hasta decir basta). Las hormigas negras dan un vigor desusado; nadie se siente viejo comiéndolas. Como una prueba de zoología, sin vuelta de hoja, se cita al oso hormiguero; fuerte como un oso, naturalmente, y que no envejece, porque muere joven.

Ya está la noche encima y esta luz del vagón es mortecina o velada. •

No es necesario ser un 10 de handicap para gozar los placeres del polo, y sólo para taquear un rato vale la pena hacerse un viaje en auto a cualquier velocidad.

## EL CABALL

LA evolución vertical experimentada por nuestra industria automotriz constituye un factor de profunda gravitación para el aliento de las inquietudes mecánicas que ya son prácticamente naturales en la gente joven. La pasión que en ella despierta el motor llega a convertirse en absorbente, haya o no elementos para desarrollarla, y la tuerca le quita el sueño tanto ahora como hace algo menos de un par de décadas, cuando salíamos de los efectos destructivos de la última guerra y un automóvil nuevo era casi un objeto exótico.

Esa gente joven que vive relacionando la máquina con el cronómetro y la distancia, encontraba entonces en la motoneta, la motocicleta y algún extraño vehículo de guerra "reacondicionado a nuevo", lo suficiente como para realizarse. Hoy el campo de la mecánica se ha ampliado hasta límites insospechados y estamos en el lenguaje con que nos deslumbraban los medios deportivos de naciones tradicionales en la producción: el automóvil se convirtió en "la máquina" y nada hay más importante que "la preparación": hay que buscar siempre un poco más de velocidad.



Los deportes ecuestres, equitación, polo, turf, salto o cacería se difunden cada vez más por todo el mundo, manteniendo en él la primacía del equino argentino.



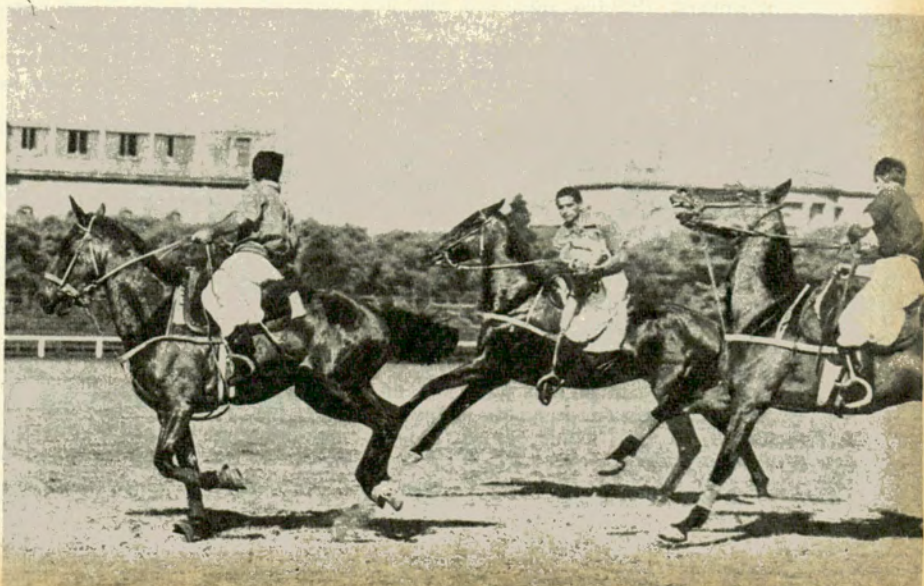
# Y EL MOTOR NO SON RIVALES

El equino no es un elemento del pasado definitivamente reemplazado

Por  
**EDUARDO BOTTA**  
Para *Autoclub*

El de la tuerca es un mundo muy particular y son graciosas sus reacciones cuando les hablamos de caballos. No entienden de otros que aquellos envasados en el fierro y su transacción máxima está referida a Palermo, San Isidro y La Pla-

Otro de los juegos ecuestres que van atrayendo a quienes comenzaron a tomarle el gusto al caballo, es el pato, que ya se va extendiendo por todo el país.





ta, allí donde también corren y marcan tiempos.

### El caballo y la máquina

En nuestro propósito de hablar de caballos —pero no de fuerza, sino de carne, de buen hueso, de belleza física, de energía plástica, de profundo contenido artístico y también de fuerza, pero afectiva y evocadora de cosas y hechos que no pueden olvidarse sin riesgo de quedarnos huecos—; en ese propósito, que intentamos cumplirlo con bastante frecuencia, encontramos a menudo una clásica indiferencia interrogativa, que se traduce en algo así como ¿qué me viene a hablar de caballos en 1966?

Nosotros pensamos, en cambio, que no conviene ser tan calvos que se nos vean los sesos y que le demos hablar, y muy tupido, de caballos, a aquel mundo al que hicimos referencia ahora en 1966, y que felizmente siempre habrá quien les hable a muchas generaciones posteriores, porque el caballo no es lo que supone la mayoría: un elemento del pasado definitivamente reemplazado. Nada de eso; no hay exclusiones; el caballo y el motor no se excluyen sino que se complementan.

Para comprenderlo —y es alarmante para nuestra economía y para nuestra defensa nacional que no se entienda— se necesita una pequeña dosis de flexibilidad y sentido de ubicación. Nadie que se precie de sensato puede suponer hoy que vamos a viajar a caballo, ni que éste sea utilizado fundamentalmente para la tracción, ni que nuestros ejércitos vayan a combatir montados, que tal es, con algunos matices, la nebulosa que envuelve a quienes sólo viven encandilados por el motor.

La realidad es muy otra. No vamos a extendernos en su valor afectivo, en que su crianza constituye uno de los grandes placeres del hombre de campo; no vamos a hacer literatura en torno de su gravitación en ese orden. Vamos a ser aquí prácticos y breves.

### Dónde se utiliza el caballo

Mientras haya una vaca en el campo no será posible prescindir del caballo. Esta simple anunciación da mucho tema para la meditación, la que, para no extendernos, dejaremos librada a la imaginación del lector.

Los deportes ecuestres, llámense turf, polo, equitación, salto, cacerías, se difunden cada vez más por todo el mundo y hay pocos países que estén en condiciones de criar en la cantidad y calidad con que lo hace la Argentina. De esto se desprende que si somos el segundo país productor de caballos —después de los Estados Unidos—, forzosamente la demanda mundial se irá canalizando hacia la Argentina, con los consiguientes beneficios económicos.

Decíamos que nuestros ejércitos, en caso de necesidad —¡que no la haya!— no combatirán montados; luego, se preguntará el lector, qué significa el caballo en la defensa nacional. También se lo explicaremos.

En caso de movilización, las fuerzas armadas tienen necesariamente que echar mano de cuanto vehículo se pueda disponer, sean automóviles, camiones, tractores, etc., estén en las ciudades o en el campo. Y es aquí donde el caballo impide la paralización de un país, porque reemplazará a los elementos mecanizados en lo que se define como “frente interno”; quiere decir que seguirá produciéndose alimentos para la población civil y militar y que éstos podrán distribuirse normalmente desde los centros en que se dan hasta los de consumo.

Las unidades mecanizadas, además, por más modernas que sean, quedan anuladas en determinados terrenos, donde sólo se puede operar con la ayuda del equino. De ahí la permanente demanda de mulares y yeguarizos que existe desde el extranjero.

### Expresiones ligeras

Lo poco aquí expuesto y mucho más que sería largo detallar, de-

Se está difundiendo ahora la práctica de cabalgatas y cacerías con unos pequeños obstáculos que nadie le obliga a saltar.

muestra el error y la excesiva ligereza de las expresiones que dan al caballo como pasado de época. Existe, eso sí, una reubicación de su empleo, lo que, paralelamente, trae aparejada una necesidad de ajustar su crianza a tipos definidos de gran calidad.

Esto quiere decir que el de polo, por ejemplo, tendrá que responder estrictamente a sus características raciales para rendir en la cancha cuanto de él se exige; el de salto o equitación, perfectamente estudiados de acuerdo con la mecánica del movimiento a que serán sometidos, no pueden confundirse con aquél, ni con el de uso en el medio rural.

Como su empleo está bien definido, también tiene que ir definiéndose su tipo, lo cual eleva directamente su precio de venta.

La Argentina, cuyos polistas son campeones mundiales, y sus jinetes ostentan también títulos mundiales y olímpicos, no se dejó sorprender cuando la motorización era una fiebre universal incontenible. Con gran prudencia, mantuvo sus costosos establecimientos de cría y se intensificaron los planes de fomento del equino, que sin desmayo sostiene el Ejército por intermedio del Comando de Remonta y Veterinaria, en todo el país. Esta es, prácticamente, la obra que ha permitido salvar, mantener y mejorar esta especie, la misma que en el mundo se va extinguiendo por imprevisión y por el constante aumento del valor de la tierra, cosa que todavía no gravitan en nuestro amplio y privilegiado territorio.

Nadie puede negar, en verdad, las sensaciones que proporciona un automóvil lanzado a grandes velocidades; pero se nos ocurre que el placer sería total si se corriera en pos de un destino fijo, e inefable si este destino fuera el de montar un buen caballo. •



TODOS LOS CAMINOS CONDUCCEN A LA CAPITAL DEL VINO

# mendoza

FESTIVAL  
DE LA NIEVE  
1966

COMPETENCIAS  
INTERNACIONALES DE ESQUI



LOS MOLLES  
TORNEO CRUZ DEL SUR  
19 - 20 - 21 de AGOSTO

VALLECITO  
TORNEO CORDON DEL PLATA  
26 - 27 - 28 de AGOSTO

MARQUEZ



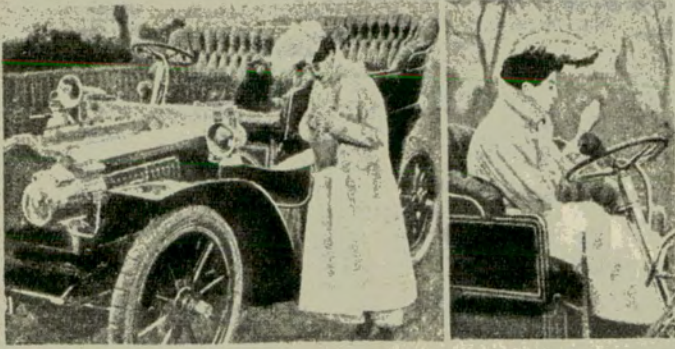
Av. SAN MARTIN 1143 - TEL. 43333-34 - MENDOZA ARGENTINA  
Deleg. ZONA SUR Av. DEL LIBERTADOR 50 TEL. 2950 - SAN RAFAEL - MENDOZA

## DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO

DIFFUSION PUB.

C 785

# La mujer y el automóvil



Toda la suciedad que se recoja, podrá quitarse con un pañuelo fino de bolsillo

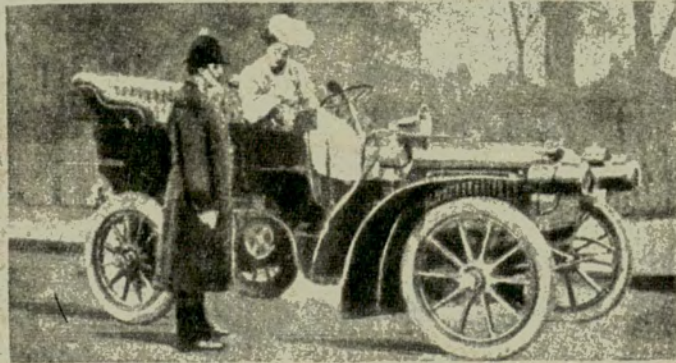
Es muy útil llevar siempre un espejito de mano

automóvil como no lava ni limpia otro coche cualquiera, pero nada impide que llene el depósito de petróleo antes de partir ni que efectúe todas las necesarias operaciones lubricantes. Por qué ha de ensuciarse al practicarlas? Haciendo completamente los puros todos los útiles que de buen empleo rano hay por qué temer una mancha. Las señoras sedan cuenta esto mejor que los hombres los cuales si se ensucian con frecuencia es por su descuido respecto a los detalles. La automovilista inglesa á que nos referimos y que prepara su automóvil como pudiera hacerlo cualquier «chauffeur», asegura que nunca se ensucia, siendo por otra parte una mujer que se preocupa de su aspecto y que lleva un espejito de mano para echarle de vez en

cuando una mirada y tranquilizar su espíritu. La mujer que, figurándose mil inconvenientes en el uso del automóvil, prefiere tener un «chauffeur» para que dirija y atienda la máquina, sólo disfruta la mitad de lo que de bien en este recreo y no encuentra en el automóvil un sport análogo al que proporciona guiar un coche. Y téngase en cuenta que la conducción de un automóvil ofrece mayores ventajas que la de un coche ordinario por los fines completamente prácticos del nuevo medio de locomoción. La señora que sabe guiar un coche no utiliza dicho conocimiento sino para dar los simples paseos que permite la naturaleza del vehículo, mientras la automovilista puede realizar en breve tiempo largas e interesantes excursiones.



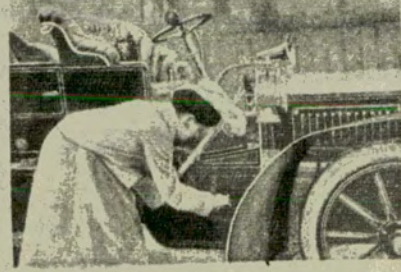
Una carrera por buen camino es un verdadero placer



La carrera interrumpida por un vigilante, que hace observaciones

# La mujer y el automóvil

Las dificultades que lleva consigo el uso del automóvil, según dicen por lo general los que no han manejado nunca este vehículo, daría proporciones de verdadero problema á la cuestión del uso por la mujer de este coche de nuestros tiempos modernos. En efecto sí, como aseguran los maldecientes, las descomposturas de



La señora puede practicar algunas reparaciones en el automóvil

más ó menos consideración que sufre un automóvil, obligan á estar «debajo de él» más tiempo que arriba», el empleo de este medio de locomoción resulta difícil para una señora sola. En realidad, son muchas las señoras que se abstienen de usarlo, temiendo verse en la necesidad de hacer pequeñas reparaciones durante su ca-



No hay por qué mancharse al llenar de petróleo el depósito



La lubricación se puede hacer sin ensuciarse

de que es de buena fabricación. De este modo evitará muchos inconvenientes. En segundo lugar, la automovilista no deberá ser excéntrica en materia de traje. Cuanto más sencillo sea el adorno de su cabeza, tanto menos se le desordenará el viento. Un pequeño sombrero ordinario es lo que ha dado resultados mejores.



Poniendo aceite

á la señora inglesa que mencionamos, siendo muy preferible en su concepto á todos los sombreros especiales que preparan ahora en las casas de modas. Por lo demás, una blusa y una pollera en el verano y un abrigo para el tiempo frío, es todo lo que se necesita para viajar en automóvil con comodidad. Y ob-



Una señora puede preparar perfectamente un automóvil para la partida

servase á a vista de las fotografías que se presentan que un traje semejante resulta mucho más estético que las prendas y aditamentos ideados por los creadores de modas y especialidades. Con ese vestido, la automovilista puede ir también á pie á cualquier parte sin excitar la curiosidad.

Dicho se está que la señora no debe faltar ni faltar el



El paseo es muy agradable

# TODO TIEMPO PASADO FUE MEJOR

RELEYENDO amarillentas páginas de un ejemplar de la desaparecida revista porteña "PBT" de 1905, nos encontramos con esta curiosa nota dedicada a "La mujer y el automóvil", tomada, según se informa, de un magazine británico. Por ella nos enteramos de cómo las curiosamente ataviadas damas automovilistas de aquella época podían afrontar "las dificultades que lleva consigo el uso del automóvil" y lo útil que resulta "llevar consigo siempre un espejito de mano", no sabemos si para ver los vehículos que vienen detrás o para colaborar en el embellecimiento personal de la conductora. Reproducimos hoy esta página con la nostalgia que se siente siempre por las cosas de la "belle époque" que ya nunca volverán. Agradecemos al señor Alberto Blasi Brambilla el habernos facilitado esas páginas y la oportunidad de esta recordación.

*yo no corro... vuelo bajo!*

*Soy el  
Nuevo,*



# Valiant IV

*verme es comprarme!*

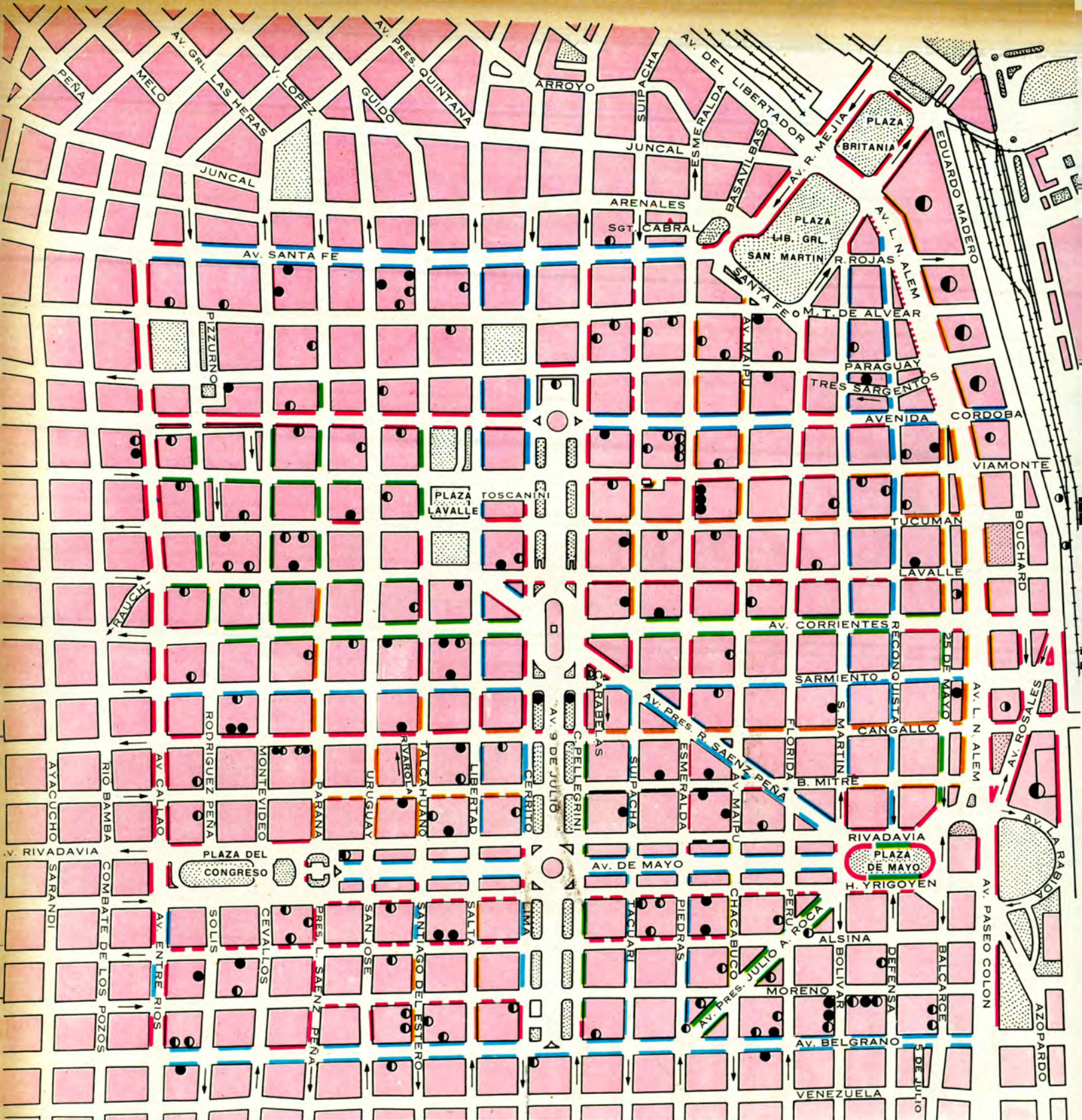
A la más leve presión de su pie, respondo con todo el tremendo ímpetu de mi poderoso motor Slant Six (seis cilindros inclinados) con 137 caballos de fuerza, que usted puede lanzar a toda carrera y dominar sin esfuerzo gracias a mis potentes frenos "Duo Servo", con campanas de superficie máxima que siempre están prontos para responder a cualquier emergencia! ¡Véame!

**3**  
AÑOS  
o 36.000  
Kms.



 **CHRYSLER**  
FEVRE ARGENTINA

Miembro de ADEFA



## ESTACIONAMIENTO

PLAYAS AUTORIZADAS Y DETALLE DE CALLES DONDE RIGEN PROHIBICIONES PARA HACERLO en la Zona "Centro", limitada por: Av. Belgrano, Av. Ing. Huergo-Av. E. Madero, Av. Ramos Mejía, Av. Santa Fe, Av. Callao-Av. Entre Ríos.

## REFERENCIAS

- |  |                            |  |                            |
|--|----------------------------|--|----------------------------|
|  | PROHIBICION TOTAL          |  | PROHIBICION DE 8 a 11 Hs.  |
|  | PROHIBICION DE 7 a 22 Hs.  |  | PROHIBICION DE 18 a 21 Hs. |
|  | PROHIBICION DE 7 a 21 Hs.  |  | ESTACIONAMIENTO            |
|  | PROHIBICION DE 8 a 19 Hs.  |  | AUTORIZADO POR HORA        |
|  | PROHIBICION DE 10 a 21 Hs. |  | CON TARJETA CONTROL        |
|  | PROHIBICION DE 11 a 19 Hs. |  | PLAYAS CUBIERTAS           |
|  | PROHIBICION DE 14 a 21 Hs. |  | PLAYAS DESCUBIERTAS        |

# SE INICIARA EL 19 DE OCTUBRE EL X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

ENTRE los días 19 y 29 de octubre próximos se efectuará el X Gran Premio Internacional de Turismo Nafta "Super" YPF 1966, organizado por el Automóvil Club Argentino. La carrera se disputará sobre un recorrido total de 4.418,7 kilómetros y se desarrollará en seis etapas de acuerdo con el siguiente detalle:

Día 19. — Primera etapa: Pilar-Villa Carlos Paz, con 781,9 kilómetros.

Día 20. — Descanso en Villa Carlos Paz.

Día 21. — Segunda etapa: Villa Carlos Paz - San Juan, con 684,6 Km.

Día 22. — Descanso en San Juan.

Día 23. — Tercera etapa: San Juan - Catamarca, con 725,9 Km.

Día 24. — Descanso en Catamarca.

Día 25. — Cuarta etapa: Catamarca - San Miguel de Tucumán, con 629,9 Km.

Día 26. — Descanso en San Miguel de Tucumán.

Día 27. — Quinta etapa: San Miguel de Tucumán - La Falda, con 652 Km.

Día 28. — Descanso en La Falda.

Día 29. — Sexta etapa: La Falda - Buenos Aires, con 944,4 Km.

Las categorías que podrán participar son cuatro: Clase A hasta 700 cc. de cilindrada. Clase B: Superior a 700 cc. hasta 1150 cc. Clase C: Superior a 1150 cc. hasta 1600 cc. Clase D: Superior a 1.600 cc.

El registro de inscripciones será habilitado a partir del 19 de septiembre, de 12 a 19, en la Oficina de Carreras del A. C. A. y en la Comisión Deportiva Automovilista de la República Argentina, avenida del Libertador 1850, 7º piso, Capital Federal. El cierre de inscripciones será clausurado el 10 de octubre.

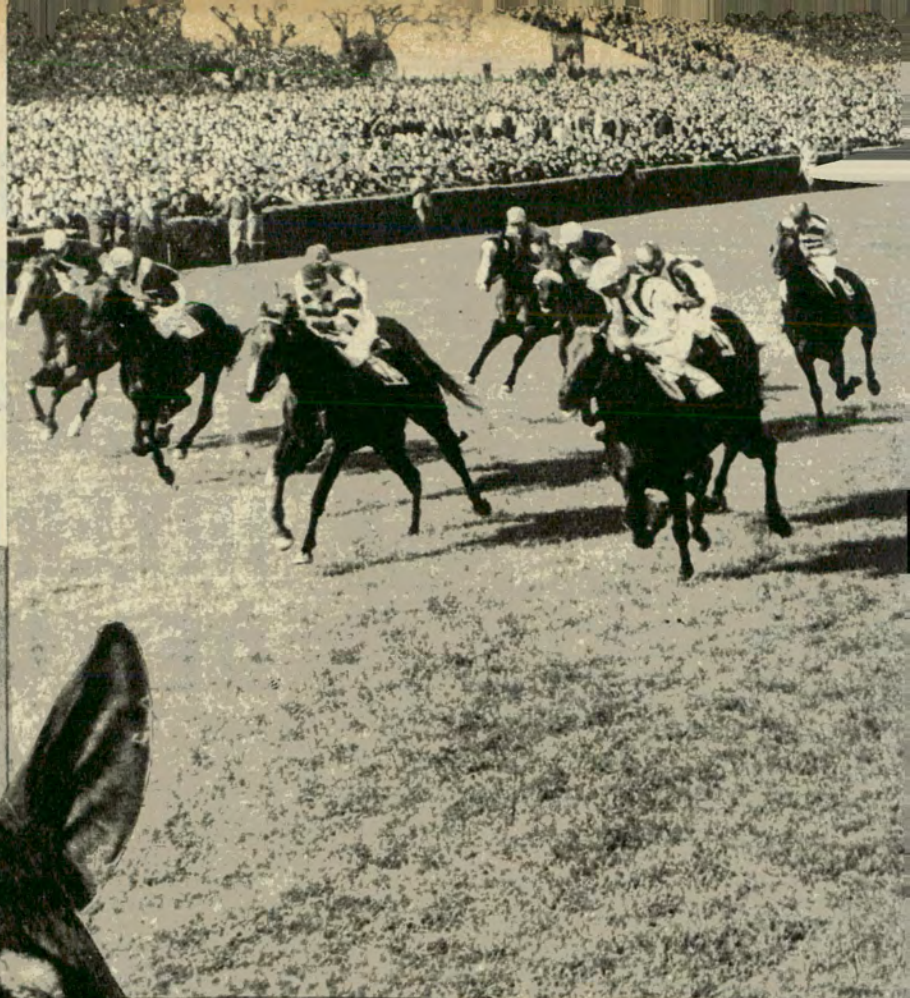
Se abonará a los corredores participantes, hasta el 8º puesto de cada categoría, premios que suman un total de \$ 4.202.400.

Además recibirán premios adicionales los coches producidos en el país hasta el octavo puesto de cada categoría, con un total de 3.265.100 m\$n.



**C**ORRIA el año 1857, cuando el periódico "La Tribuna", en su edición del 7 de marzo, publicaba el siguiente anuncio: "Inauguración del circo de carreras del pueblo General Belgrano - La Municipalidad tiene la satisfacción de anunciar al público, que desde principios del próximo mes de abril, la cancha y Gran Palco estarán expeditos para las carreras extranjeras y en cuyo mes tendrán lugar las primeras, dirigidas por una comisión de Señores Extranjeros, bajo el reglamento que ellos quieran dictar. En la misma cancha —continuaba el aviso— habrá carreras de hijos del país, sujetas a un reglamento que oportunamente se publicará y bajo la dirección de una Comisión compuesta de Hijos del País."

Merced a la tesonera y eficaz acción del Jockey Club, desde hace mucho tiempo nuestro país constituye una sede internacional de adquisición de productos "pura sangre".



## EL PROGRES



Esa distinción obedecía a razones por ese entonces muy arraigadas, y que respondían a la concepción que criollos e ingleses tenían, respectivamente, acerca de las carreras de



En las magníficas instalaciones del hipódromo de San Isidro, el pelotón se lanza en busca de la meta. Los grandes clásicos de nuestro país configuran un valioso factor de atracción turística.



Con la fundación del Jockey Club en 1882, una era de prosperidad creciente se inició para el turf y para la cría del caballo de carrera en nuestro país.

# O DEL TURF EN LA ARGENTINA

Por MANUEL ANASAGASTI

Para Autoclub

Fotos de José María Martinena

Don Manuel Anasagasti, presidente del Jockey Club elegido en el curso del corriente año con la votación récord en la historia de la institución, resulta ser el primer titular de esa entidad que es hijo y nieto de miembros de la Comisión Directiva de la misma. Además está señalar que el señor Anasagasti heredó de sus mayores su afición por las actividades hípcas en sus múltiples expresiones. El autor de esta nota integró también la Comisión Directiva de la Sociedad Rural Argentina, del Gun Club y del Pigeon Club Argentino, entidad esta última que lo cuenta como presidente honorario perpetuo. Fue también el primer extranjero vicepresidente de la F. I. T. A. S. C., con sede en París, presidente Conde de St. Syr, y fundador y presidente de la Federación Argentina de Tiro al Vuelo. En su trayectoria deportiva, que registra múltiples facetas, el señor Anasagasti se impuso en varios concursos internacionales de tiro, integró los equipos de esgrima del Jockey Club en numerosos torneos, y en 1945 se adjudicó el campeonato oficial de equitación.

caballos. En rigor de verdad, puede decirse que mediaba mucha distancia entre lo que los criollos llamaban "carreras a la inglesa" y lo que los ingleses denominaban "carreras a

Y a ellos se debe el mérito de haber introducido los primeros reproductores a nuestro país, y el de haber instalado los primeros hipódromos e instituciones destinadas a organi-

la criolla", es decir, nuestras clásicas "cuadreras".

Pero los residentes ingleses realizaron toda clase de esfuerzos para radicar entre nosotros su concepción turfística, como así también para interesar a los argentinos en la cría y explotación del "pura sangre".

zar las "carreras a la inglesa", pese al apego lógico de los criollos a seguir practicando el deporte a su manera.

## Los primeros pasos

Según se tienen noticias, la primera carrera a la inglesa, denominada "The November Sweepstakes", se realizó en el barrio de Barracas el 6 de noviembre de 1826. El primer hipódromo respondió a una iniciativa de don Diego White, quien participó también en la creación de la primera entidad organizada con el objeto de dar impulso al desarrollo turfístico en el país: la "Foreign Amateur Racing Society", fundada en 1849. En 1853 ingresó el primer padrillo procedente de Inglaterra: era Elcho, nacido en 1847. A ese primer embajador de los "pura sangre" en la Argentina, le seguirían Bonie

*Dundee, Ireland's Glory, Antípodas y Ebony.* También Diego White fue el primer importador de yeguas y según sostiene José Viale Avellaneda en su "Historia del Turf en la Argentina", fue dicho señor el iniciador de las "carreras a la inglesa" en nuestro país.

### Cohesionar esfuerzos

No obstante aquellos entusiastas primeros pasos hacia el desarrollo del turf en nuestro medio, era evidente que las posibilidades de esa actividad, como asimismo las de la cría del caballo de carrera, corrían el riesgo de malograrse si no se procuraba la fusión de esfuerzos de argentinos e ingleses. Si no se establecían las condiciones básicas de seguridad que abrieran nuevas perspectivas y justificaran las grandes inversiones que demandaban la cría del "pura sangre" y la práctica de las carreras de caballos. Y hacia el establecimiento de esas condiciones, precisamente, se encaminó la obra de algunos pioneros que presintieron la necesidad de fundar instituciones destinadas a racionalizar y fomentar la actividad turfística y la cría del caballo de carrera. En 1866, y antes de partir a la guerra con el Paraguay, mi abuelo, Manuel Anasagasti, fundó con el coronel Benito Machado el Club Hípico Tandil, una de las entidades precursoras del Jockey Club, creado el 15 de abril de 1882, que, por fin, reuniría en su seno, sin distinciones, a los auténticos propulsores del deporte hípico nacional.

Fue a partir de ese acontecimiento que los criadores de entonces —acertados visionarios del porvenir— hallaron el estímulo necesario para importar caballos "pura sangre". Así comenzaron a ingresar a nuestro país numerosos reproductores que, por otra parte, eran seleccionados entre los mejores ejemplares de la raza que por ese entonces existían en Inglaterra, muchos de ellos ganadores de los grandes clásicos de su país de origen. El "Stud Book", creado por el Jockey Club al tiempo de su fundación, registra 194 inscripciones de padrillos "pura sangre" de carrera en los primeros seis años, lo que es un signo elocuente de lo que se puso en marcha con la entidad fundada por Pellegrini, y del grado de protección y estímulo que se brindaba a los criadores de entonces. Una nueva etapa de prosperidad creciente se había iniciado para el turf y la cría del "pura sangre" en nuestro país. Habían quedado atrás los recordados tiempos de *Elcho* y *Bonie Dundee*, inscriptos, sin embargo, como brechas abiertas por entusiastas precursores, y a través de las cuales pudo entresverse el magnífico caudal de posibilidades que, más tarde, el Jockey Club plasmó en un ingente y continuado esfuerzo.

Alrededor de 1910 ya se contaba



La institución madre del turf nacional estableció las condiciones necesarias para la inversión de las grandes sumas que requieren los establecimientos de cría de caballos "pura sangre".

con varios establecimientos de cría. La calidad de los productos se perfeccionaba año a año, compensando generosamente las fundadas esperanzas de los criadores. Se abrieron nuevos circos de carreras en Rosario, La Plata, Mendoza, Córdoba, Corrientes y otros puntos del interior, para cuyo emplazamiento el Jockey Club colaboró mediante la movilización de la totalidad de sus recursos técnicos y financieros.

También los esfuerzos nacionales estaban destinados a trascender

nuestras fronteras. El desarrollo del turf y la cría del "pura sangre" comenzaron a interesar vivamente a las entidades hermanas del extranjero, y nuestro país se transformó en sede internacional de adquisición de productos en el *Tattersal*. Los grandes clásicos disputados en nuestro medio —que atraen a nutridos contingentes de aficionados de las países vecinos— constituyen, a la vez que un importante factor de promoción turística, una clara demostración del prestigio internacional alcanzado por nuestro deporte hípico.

### NOMINA DE PRESIDENTES DEL JOCKEY CLUB

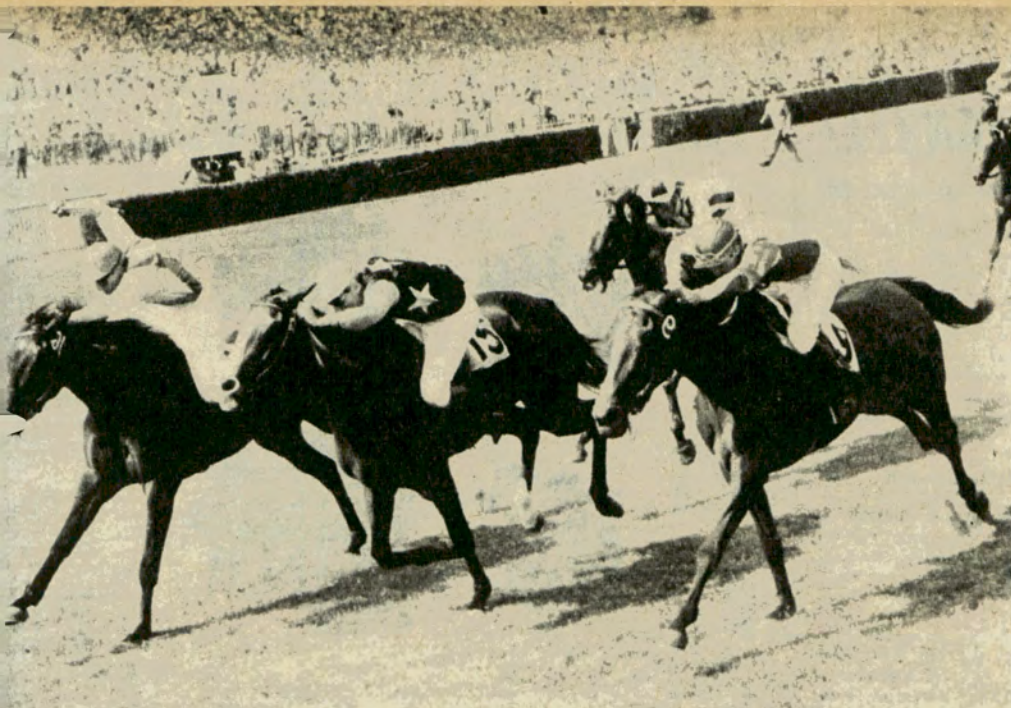
1882	Dr. Carlos Pellegrini
1883/1885	Dr. Santiago Luro
1886/1887	D. Eudoro J. Balza
1888/1890	Dr. Carlos Pellegrini
1891	D. Carlos P. Rodríguez
1892	Dr. Santiago Luro
1893	Dr. Carlos Pellegrini
1894	Dr. Miguel Cane
1895/1897	Dr. Carlos Pellegrini
1898/1901	D. Vicente L. Casares
1902/1903	Dr. Benito Villanueva
1904/1905	Dr. Francisco J. Beazley
1906	D. Enrique Acebal
1907	Dr. Benito Villanueva
1908/1909	Dr. Francisco J. Beazley
1910/1911	Dr. Benito Villanueva
1912	Dr. Samuel Hale Pearson
1913	D. Agustín de Elía
1914/1915	Dr. Benito Villanueva
1916/1919	D. Miguel A. Martínez de Hoz
1920/1921	D. Saturnino J. Unzué
1922/1923	Dr. Joaquín S. de Anchorena
1924/1925	D. Miguel A. Martínez de Hoz
1926/1928	D. Tomás E. de Estrada
1929/1933	D. Eduardo F. Bullrich
1934/1949	D. Félix de Alzaga Unzué
1950/1953	D. Urbano de Iriando
1958/1959	Dr. Joaquín S. de Anchorena
1960/1965	D. Horacio Bustillo
1966	D. Manuel Anasagasti

### Promoción y beneficencia

La vasta obra del Jockey Club se ha concretado de muy diversas formas, aunque todas ellas han llevado el común denominador del estímulo y la promoción interna y externa de nuestro turf y de los "pura sangre" nacionales. A esos propósitos fundamentales ha obedecido, entre otras medidas, la institución de premios en moneda extranjera para recompensar la actuación de productos argentinos en otros países; la adquisición y venta —esta última por su costo— de yeguas adquiridas por la institución en Inglaterra; las subvenciones con destino a los hipódromos del interior y el sinnúmero de donaciones efectuadas a esas entidades para facilitar y racionalizar las reuniones hípicas.

Pero esa intensa actividad promocional no ha sido óbice para que la acción del Jockey Club se reflejara también en otros aspectos





La jerarquía adquirida por nuestros caballos de carrera ha determinado que numerosos países latinoamericanos registren en sus libros de pedigree una cantidad mayoritaria de productos de origen argentino.

nacionales de carácter social —a través de donaciones a colegios, hospitales y diversas entidades de beneficencia— como así también en ayuda para su propio personal. El

total de los fondos destinados a dichos fines ascendieron, hasta 1953, año en que fue disuelta la entidad que luego se recuperara, a 300 millones de pesos.

La enunciación anterior es meramente ejemplificativa de algunos aspectos de la actividad del Jockey Club que —podemos afirmarlo con legítimo orgullo— figura a la vanguardia de las entidades americanas de su género. Como resultado de su entusiasta y continuada acción, que ha merecido la más amplia adhesión de los criadores y de todos aquellos que de una u otra forma han hecho su aporte constructivo para ubicar al turf argentino en sus actuales niveles de jerarquía, se ha logrado que numerosos países latinoamericanos —Chile, Uruguay, Brasil y Perú, entre otros— tengan registrados en sus libros de pedigree una cantidad mayoritaria de productos de origen argentino.

La institución madre del turf nacional ha mantenido fuertes lazos y estrecha colaboración —por otra parte— con la recientemente centenaria Sociedad Rural Argentina. El Jockey Club ha donado pabellones de equinos, obras de arte y premios para los concursos anuales que se realizan en Palermo. Es que tanto una como otra entidad —la Sociedad Rural Argentina y el Jockey Club— han estado siempre animados por similares objetivos de desarrollo y prosperidad, lo que las hace figurar con rasgos indelebles en la historia del crecimiento del país, constituyendo ambas la avanzada del Progreso y de la Técnica en sectores afines y comunes.



## NUEVO SERVICIO DE CLASIFICACION GRUPO SANGUINEO Y FACTOR Rh.

HABILITADO EN CASA CENTRAL  
Avda. DEL LIBERTADOR 1850 - Capital

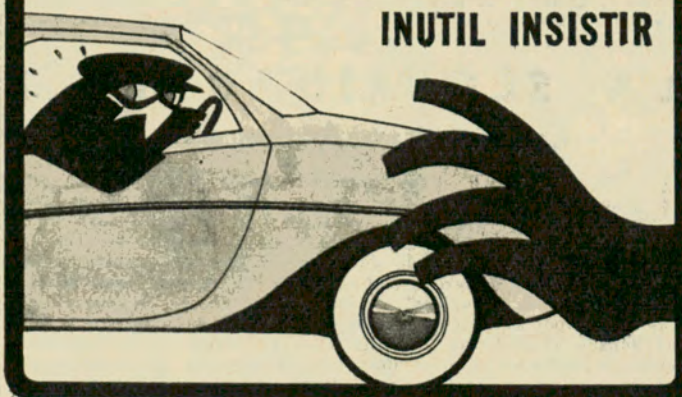
Playa estación de servicio  
local sobre calle Tagle

**HORARIO:**  
DE LUNES A VIERNES DE 9  
A 20, SABADOS DE 9 A 13

**DERECHO POR SERVICIO**  
\$ 200.-

# ANTIRROBO NEIMAN

INUTIL INSISTIR



La línea **RENAULT**  
La línea **PEUGEOT**  
La línea **FIAT**

lo tienen como equipo original de fábrica. Próximamente nuevas marcas lo tendrán.

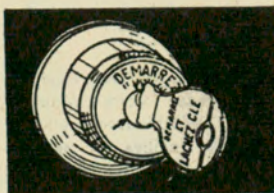
PATENTE MUNDIAL

**NEIMAN ARGENTINA**

S.A.I.C.

CRAMER 3065 - T.E. 70-8572 CAP. FED.

INDUSTRIA ARGENTINA



# ¡PASO AL MOTOR WANKEL!

## Los pesimistas han desaparecido

LA leyenda dice que cuando un cliente de la Rolls Royce desea comprar un coche lo somete a una prueba: pone en marcha el motor y coloca una moneda sobre el elástico. Si se cae por vibración del motor, el coche se considera demasiado estrepitoso y regresa a la fábrica. Esta anécdota, narrada con malicia por los diseñadores de vehículos, ha dejado de ser utopía esta semana. Cuando la NSU-Werke presentó el motor Wankel de su nuevo modelo, el ingeniero jefe Walter Froede hizo el experimento... con una moneda de cinco marcos.

El motor Wankel se impondrá gracias a las fábricas de automóviles. Las dificultades iniciales ya se han superado. La mencionada fábrica de Neckarsulm tiene en preparación un coche "Wankel", que se producirá en series considerables. Hasta ahora no han suministrado mucha información sobre la carrocería del "Gran NSU", que saldrá el otoño de 1967. Sabemos que tiene una línea "osada" y parte trasera cuadrada, como la habitual. Para no revelar el secreto antes de tiempo, la empresa probó el motor en un vehículo adecuado a toda clase de terrenos. Y también en ese caparazón poco común demostró su eficacia.

El primer lugar, tenemos un principio de construcción: un motor Wankel de dos discos. La máquina tiene dos cámaras de combustión, cada una con un volumen de 500 centímetros cúbicos, en las cuales giran ambos émbolos. Su potencia es de 110 caballos, y, gracias a ella, el vehículo alcanza una velo-

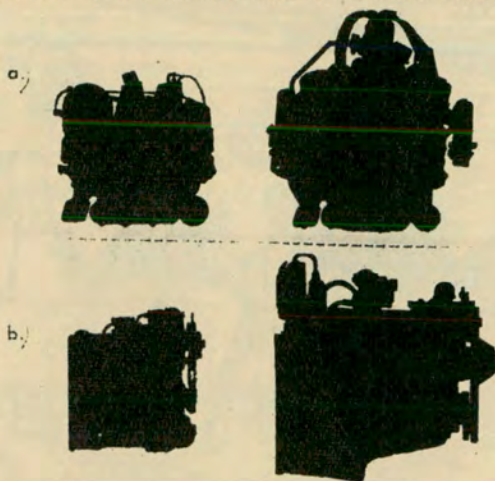
cidad máxima de 180 kilómetros por hora.

El motor está alojado debajo de la caperuza delantera y da tracción a las ruedas anteriores. Se proyecta fabricar en serie los frenos de discos y las puertas. Los ingenieros de la NSU afirman que el consumo del coche es muy reducido: entre 10 y 14 litros de gasolina normal por cada 100 kilómetros. Es posible que en todo los países del Mercado Común se introduzca la imposición sobre coches de acuerdo con el peso total. No sólo la industria de automóviles considera esa medida como un paso adelante hacia el cambio del sistema fiscal de impuestos sobre cilindrada a impuestos sobre peso global. Por el NSU-Spider se pagan 22 marcos por cada 200 kilos.

Las "reservas" se han dissipado. No resultó del todo fácil lograr que el motor Wankel se pudiera fabricar en serie. Los escépticos predominaban cuando la NSU fabricó, hace dos años, una pequeña serie del Spider "para cosechar experiencias". Se le reprochaba, igual que al motor de dos tiempos, una marcha libre inquieta, siendo así que éste, teniendo 500 cc. de volumen en sus cámaras de combustión, rendía 50 caballos.

Prácticamente se han construido ahora consecutivamente dos motores de medio litro. Los problemas de hermetización están resueltos, y ha mejorado, inclusive, el curso desfavorable de la curva de momento de torsión. El nuevo Wankel tiene, también a pocas revoluciones, una considerable potencia.

## Comparación de los motores RC2-60-U5 con los corrientes



	RC 2-60-U5	corrientes V-8
Capacidad máxima SAE/caballos/r.p.m.	185/5000	195/4800
Peso en kilogramos	107,5	275,3
Largura/anchura/altura en cm	46x56x55	80x71x80
Cilindrada	1416 cc	4248 cc
Número de piezas	633	1029
Número de piezas móviles del motor y la transmisión	154	388

Lo asombroso es la ausencia absoluta de ruidos cuando el motor está en marcha. Ya el Spider había llamado la atención por su ínfimo sonido, y su sucesor lo supera inclusive. Los motivos: el motor Wankel no tiene émbolos que se muevan a alta velocidad en el cilindro, ni que deban detenerse apenas a los 10 cm de recorrido, para acelerarse luego nuevamente mediante la explosión. Tampoco hay válvulas estrepitosas; por lo tanto, se excluye el accionamiento de éstas, que —además— es muy susceptible de daños en los motores de émbolos corrientes. Experimentos llevados a cabo por períodos largos, han demostrado, en una distancia de 2,2

millones de kilómetros, que la vida del Wankel se equipara con la de un motor tradicional.

En los proyectos del nuevo tipo trabajan actualmente empresas tan reputadas como Krupp, Daimler-Benz, MAN Klöckner, Humboldt-Deutz, Porsche, Rolls Royce, Alfa Romeo, Curtis Wright (USA) y Toyo Kogyo (Japón). Inclusive los colosos de la industria automovilística, General Motors y Ford, siguen los trabajos con interés, si bien no tienen aún secciones destinadas al motor Wankel.

(Información publicada en el "Neue Ruhr Zeitung" y reproducida en "Tribuna Alemana".)

# LA SEGURIDAD DE LOS AUTOMOVILISTAS

## La American Automobile Association ha obtenido éxito en una gestión

UNA victoria de gran trascendencia e interés para los automovilistas fue obtenida recientemente por la American Automobile Association —entidad que agrupa federativamente a casi todos los automóvil clubs de los Estados Unidos—, al conseguir que el Senado de ese país, por una significativa votación de 79 a 0, aprobase el proyecto del senador Magnusson, llamado "ley de seguridad", en cuyo texto fueron incorporadas las más importantes recomendaciones presentadas por la A.A.A. al Senado respecto de la tipificación y control en la fabricación de cubiertas para automotores. El proyecto aprobado está ahora a estudio de la Cámara de Representantes (Diputados).

La medida legislativa dispone que la Secretaría de Comercio deberá establecer tipos y "standards" mínimos de seguridad para la fabricación de los neumáticos, inclusive, por supuesto, los que emplea la industria automotriz para sus coches nuevos (unos 50 millones por año). Entre otras especificaciones importantes que deberán determinar, observar y publicar los fabricantes, está el tamaño exacto y la resistencia y capacidad de las

cubiertas que ponen en venta, para soportar cargas, como también la calidad bien definida de los materiales empleados en la producción.

Los entendidos consideran que esta ley evitará todo engaño a los consumidores y contribuirá notablemente a la seguridad del automovilista en las rutas.



El señor George F. Kachlein, Jr. (a la izquierda), Vicepresidente Ejecutivo de la A. A. A., comenta con el senador Warren Magnusson (demócrata, representante del Estado de Washington), el proyecto de "Ley de Seguridad del Tránsito", que incluye las medidas que comentamos en esta página sobre el control de la fabricación y venta de cubiertas.



# comentando MUSICA GRABADA

**Estereofonia, Alta Fidelidad, Magnetofonia**

Por DISC - DRIVER

Para Autoclub

## CLASICO

Se puede ser hinchas de un compositor musical con más fundamento que de un club de fútbol. Por eso no queremos ocultar nuestra predilección por Wolfgang Amadeus Mozart, "l'angelo della musica", quien desde la segunda mitad del siglo XVIII se convirtió en el patrón con que se mide el genio musical. De él se cuenta que advertía cuando un violín estaba afinado un octavo de tono más bajo y sus reacciones eran tan fuertes ante los ruidos desagradables que una vez, oyendo el toque inoportuno de una trompeta, se desmayó. Para los "mozaristas" destacamos hoy seis nuevos discos de gran valor que acaban de aparecer. ● **LOS CUARTETOS PARA PIANO (CID 7042)**: Serkin, piano; Schneider, violín; Tree, viola, y Soyer, violoncelo, son los magníficos intérprete de las escasas páginas compuestas por Mozart en esa forma instrumental, que por primera vez llegan al surco en buena edición del Club Internacional del disco. ● **SERENATAS 11 y 12 PARA INSTRUMENTOS DE VIENTO (WESTMINSTER 17134)**: El "Grupo Filarmónico de Viento de Viena" ejecuta brillantemente estas serenatas escritas apresuradamente por Mozart, pero en las que brilla todo su genio inmortal. ● **CUATRO DIVERTIMENTI, 8, 12, 13 y 14, y CUARTETO DIVERTIMENTI, 3, 4, 9 y 16 (WESTMINSTER 17960 y 17961)**: Pequeñas obras de arte, estos "divertimenti" sortean con maestría los convencionalismos que los motivaron y que podríamos calificar de comerciales. ● **SINFONIAS COMPLETAS DE MOZART, VOLUMENES 7 y 8 (WESTMINSTER 17675 y 17216)**: Erich Leinsdorf, al frente de la Orquesta Sinfonía Filarmónica de Londres, nos hace oír frescas melodías de las cuarenta y tantas sinfonías, obras maestras que acercaban a Mozart al genio de Bonn. ● **TELEMAN, MUSICA INSTRUMENTAL (COUNTERPOINT-ESOTERIC 617)**: Teleman autodidacta e intuitivo, muerto en 1767, está siendo rescatado del semianimismo que durante muchos años se lo mantuvo. Predecesor de Mozart, no fue un descriptivo, pero en este disco nos muestra su imaginación. ● **GRANDES CONCIERTOS PARA PIANO (DISNEYLAND 71003)**: Beethoven (Concierto número 5, "Emperador"), Grieg, Liszt, Rachmaninoff, Schuman y Tschaiowsky son los nombres que Walt Disney ha reunido para especial lucimiento de Ludwig Hoffmann al piano, con la orquesta sinfónica Graunke. Popular y bien grabado.

## TANGO

Astor Piazzolla y su quinteto "Nuevo Tango" llegan con los principales temas que hicieron oír en el Philharmonic Hall de Nueva York, en un disco dedicado por el músico a sus tres maestros: "Alberto Ginastera, Nadia Boulanger y la Ciudad de Buenos Aires". (● **CONCIERTO DE TANGO", POLYDOR 27436**). ● Osvaldo Manzi y su trío, para la música de Buenos Aires, traen su mensaje de tango renovado, casi en la línea de Piazzolla. Ejecución brillante, especialmente en "Tema para la tarde de viento". (● **TANGOS EN VISTO Y OÍDO", MICROFON 1-85**): Una manera muy personal de sentir el tango evidencian los jóvenes integrantes del Trío Oriental, con la dirección musical de Jorge D. Monsalve. La selección es oportuna y revive a viejos conocidos. (● **TANGOS AL ESTILO DEL TRIO ORIENTAL", MICROFON 1-103**).

## ACLARACION

Esta sección de AUTOCLUB fue concebida con la idea de servir de guía al lector acerca de las grabaciones más recomendables entre las últimas novedades que, tanto en clásicos como en popular, hemos podido escuchar y que, créase o no, son la casi totalidad de las entregadas al mercado por los distintos sellos editores. Lo limitado del espacio de que disponemos y el aumento constante de la producción discográfica nos obligan a destacar, con equidad, lo mejor, cubriendo con un piadoso manto de silencio aquellas entregas que no son rigurosamente de primera categoría por lo insubstancial de los temas, la pobreza interpretativa de los ejecutantes o las notorias deficiencias técnicas de grabación y prensado. En la disyuntiva de tener que omitir lo bueno para criticar lo que no aconsejamos escuchar, y mucho menos comprar, optamos por destacar lo bueno, aunque sea en una sola frase, que es, se nos ocurre, la mejor forma de repartir justicia.

## JAZZ

Buen vocalista, compositor de éxitos, pianista extraordinario, excelente arreglador y poderosa influencia en la evolución del jazz americano, podemos conocer ahora su historia que comienza en 1952. Nos referimos, claro está, a "LA HISTORIA DE RAY CHARLES" (ATLANTIC 8063). ● Portaña Jazz Band se llama una orquesta que incursiona en el añejo ritmo de Nueva Orleans, pero que, hay que aclararlo, no lo imita, sino que lo ha asimilado muy aceptablemente "JAZZ DE NUEVA ORLEANS" (TROVA TL4). ● Los mejores años del jazz y el paso de los grandes innovadores desfilan en esta interesante cabalgata. (● **EL SONIDO ORIGINAL DE LA DÉCADA DEL 20", CBS 8618**). ● El prodigio de la regrabación, logrado por los ingenieros de sonido, nos pone en contacto con otras obras de la década del 20. (● **JOHNNY DODDS Y KYD ORY", CBS 8620**).

## FOLKLORE

Con siete temas de su cosecha y cinco ajenos, Atahualpa Yupanqui presenta el volumen número 12 de sus canciones. Todo elogio está demás, (● **ATAHUALPA YUPANQUI, VOLUMEN 12", ODEON LDB-99**). ● En edición especial en adhesión al Sesquicentenario de la Independencia, Lía Cimaglia-Espinoza traza la semblanza de su maestro, Alberto Williams, compositor argentino de formación europea que dejó su visión impresionista de La Pampa en obras imperecederas, (● **LA OBRA PIANÍSTICA DE ALBERTO WILLIAMS", PHILIPS 87051**). ● Canciones patrias entonadas sin carácter profesional, con el acompañamiento de la Banda Sinfónica de la Fuerza Aérea Argentina, y melodías folklóricas ligadas a nuestra historia, reúne este buen disco, (● **LOS CANTORES DE QUILLA HUASI CANTAN A LA PATRIA", PHILIPS 82103**). ● Martín Castro, autor de "El Huérfano", payador argentino de 86 años, recibe el homenaje de que sus canciones sean entonadas por Horacio Guarany con su habitual buen gusto y calidad, (● **HORACIO GUARANY CANTA A**

**MARTIN CASTRO", PHILIPS 82113**). ● "Los Nombreadores", esforzados trabajadores de la canción que obtuvieron su consagración en los más importantes festivales, vuelven al disco con emocionado y limpio mensaje, (● **CON USTEDES, LOS NOMBRADORES", PHILIPS 82104**). ● César Isella, ex calificado integrante del conjunto Los Fronterizos, salió al camino para entonar solo sus sentidas canciones, (● **ESTOY DE VUELTA: CESAR ISELLA", PHILIPS 82106**). ● Gustavo Leguizamón entona sus canciones, acompañado por la guitarra, sin concesiones al interés comercial, pero con fe en la comprensión popular, (● **EL CUCHI LEGUIZAMON", PHILIPS 82097**).

## BRASILEÑOS

Tres músicos paulistanos registran por primera vez en el disco la extraña belleza de sus canciones del balanco-jazz, (● **SANSA TRIO", MICROFON 1-91**). ● Cantor romántico y moderno, Lucio Alves es considerado en su país el intérprete más completo del momento; en este disco lo evidencia, (● **BALANCAMBA", ELENCO ME-2**). ● André Pennazi interpreta con sentimiento y buen gusto el samba brasileño, al que agrega una buena dosis de "balanco" (● **ORGANO, BALANCO, PERCUSION", MICROFON 1-92**).

## BUENAS NOVEDADES

Maurice Jarre supo poner adecuado acento musical al "Doctor Zhivago" cinematográfico. Más de cien músicos colaboraron eficientemente: (● **DOCTOR ZHIVAGO" (MGM 92013)**). ● Pat Boone tiene un nuevo mensaje para nosotros. Lo dice con la orquesta y coro conducido por Pete King, (● **GRANDES HITS DE 1966", DOT 12530**). ● La afantada orquesta de Renato Paoli, en un disco de brillante registro, ha grabado melodías inolvidables de su bella tierra, (● **INOLVIDABLES DE ITALIA", TEMPO 51-7**). ● "Amor", "La chica de Ipanema" y otros temas en la voz de un cantante inolvidable: (● **NAT KING COLE: AMOR", (CAPITOL 2195)**). ● Depurado en el decir y hondamente emotivo en la entonación, Johnny Dorelli da una justificación de su éxito, (● **JOHNNY DORELLI", CGD 12531**). ● Herb Alpert y su Tijuana Brass se mantienen inmovilables al frente del ranking musical de EE. UU. Este disco lo confirma, anticipando su nuevo ritmo, (● **EL TORO SOLITARIO", FERMATA 78**). ● Cinco notables guitarristas franceses combinan su técnica, sus conocimientos y su experiencia musical en este disco notable que mereció el "Gran Premio del Disco Francis Cargo", (● **GUITARS UNLIMITED", DISC JOCKEY 15149**). ● Motivos de fuerte gravitación popular interpretan con brillo y justeza las cuerdas continentales del experimentado Walter Geiger, (● **MUSICA DE CANDILEJAS", H y R, SI-9**). ● El candombe, ritmo africano nacionalizado uruguayo, experimenta el proceso evolutivo común en nuestro tiempo. Manolo Guardia y su combo candombero aquí lo afirman, (● **CANDOMBE", FERMATA LF-77**). ● La dulce y suave melodía del bolero había en el buen gusto de los hermanos Arriagada, integrantes del trío chileno de ese nombre, intérpretes de alto espíritu. Conviene oírlos, (● **TE SEGUIRE QUERIENDO", ODEON 2129**). ● Walt Disney, ¡cuándo no!, se acuerda de los niños, a los que brinda el cuento y la música original de una de sus más famosas películas. Alegría real para los pibes, (● **BLANCA NIEVES Y LOS SIETE ENANITOS", DISNEYLAND 71004**). ● Los temas juveniles han interesado una vez más a Percy Faith, cuyo solo nombre excusa hablar de su orquesta, (● **TEMAS PARA LA JUVENTUD DE HOY", CBS 8648**). ● Cotizado cantante de positivo talento, Jack Jones interpreta los temas de hoy, conservando su particular estilo, (● **PARA LOS QUE SABEN", KAPP 12509**). ● Con sus escasos 36 años de edad, Arturo Pavón, de familia de "cantaiores" gitanos, se ha consagrado en España y América como compositor y pianista de alto vuelo. Lo ratifica esta magnífica "SUITE FLAMENCA" (● **PHILIPS 82111**). ● Triunfante en el fabuloso "show" de la TV de los EE. UU., "My name is Barbra". Barbra Streisand tiene una forma especial y distinta de decir lo que otros intérpretes nos han contado, (● **MY NAME IS BARBRA, TWO...", CBS 8630**). ●

# EL TURISMO ARGENTINO ES UNA FUENTE OLVIDADA DE RIQUEZA

Es lamentable que esa realidad no haya hecho mella en la sensibilidad nacional

Por  
JACINTO TORYHO

Para Autoclub

**E**N la segunda mitad del siglo XIX despertó en algunas naciones europeas la afición a viajar por gusto, recorriendo el país. A esta afición se la bautizó con el galicismo *turismo*, que cultivaban los amigos de contemplar las bellezas naturales, los paisajes, los panoramas, y amigos también de conocer a las personas, que en cada región presentan rasgos y características diferentes.

Cuando los progresos de la civilización sustituyeron al caballo, a la diligencia y a la carabela por el automóvil, el ferrocarril, el vapor y el aeroplano, los aficionados al turismo, además de recorrer el suyo, empezaron a visitar los países vecinos; y con la aparición de los aviones que reducen a horas los días de viaje y a aquéllas en minutos, los ávidos de conocer mundo crearon la moderna industria del turismo, al extremo de hacer de ella uno de los factores más importantes en la economía de un país.

## La "Exportación Invisible"

En la Argentina, que en algunos aspectos vive de espaldas al mundo contemporáneo y sus innovaciones, esto apenas si ha tenido repercusión. Este país está dotado de climas y paisajes universales y en muchos casos únicos. Posee una amplia zona atlántica encantadora y en ella lugares tan hermosos y pintorescos como Pinamar y Villa Gesell, que son dos vergeles en medio de un desierto medanoso, ba-





fiado por un mar luminoso y sereno. Es dueño de la indescriptible zona de Bariloche, con sus montañas, sus lagos, sus centros de esquí, sus bosques, su deleite supremo tanto para el pescador como para el amante de la caza. Tiene una Salta colonial que es una joya histórica; una Mendoza al borde de los Andes; una Catamarca colmada de tradición, y un jardín tucumano perenne por el que penetraron los conquistadores españoles a lo que más tarde sería cabeza del Virreinato del Río de la Plata. Y apenas si les otorga alguna consideración turística interior. Exteriormente, desde luego, ninguna, pues todavía no se ha comprendido aquí la trascendencia económica del turismo, pese a que con frecuencia llegan contingentes de norteamericanos a visitar Bariloche e inclusive la Antártida. Hasta ahora la promoción turística de la Argentina y sus bellezas está siendo realizada únicamente por los extranjeros que han tenido ocasión de admirarlas.

El turismo internacional desde el punto de vista económico es el motivo de esta nota. El mismo que en Italia denominan *exportación invisible*, porque el turista deja su dinero tan sólo a cambio de recuerdos y emociones. Paga al contado, sin riesgo de quiebra y sin peligro de que se lleve consigo la mercadería. El turista no se apropia de un ápice del Coliseo, de la Capilla Sixtina, ni de Capri; ni de la España romántica, gótica o árabe; ni de los lugares más pintorescos de Suiza, ni de las pirámides egipcias o mayas. Lo único que puede llevarse son recuerdos que la fotografía torna permanentes, pero nada más. En cambio, proporciona saneados beneficios a hoteles, comercios, bancos, compañías aéreas y de navegación, servicios de automóviles, etc. Mediante los llamados impuestos indirectos, la Hacienda obtiene del turismo crecidos ingresos, aparte de ser éste un excelente medio de establecer relaciones para hacer negocios.

#### El turismo salva a España de la miseria

Sin pretender restar importancia alguna a lo que el turismo es y ha sido para muchos países, hallamos oportuno y aleccionador poner de relieve la trascendencia que ha tenido y viene teniendo en lo que atañe a España. La guerra de 1936, que aún suele llamarse *civil*, cuando no fue otra cosa que la expresión más incivil y sanguinaria que el lector jamás alcanzará a imaginarse, dejó a la que denominamos Madre Patria en escombros. Escombros materiales y morales, físicos y psíquicos, colmada de resentimientos y de hambre. Y en tal situación vio pasar años negros hasta que descubrió —lo descubrieron los extraños, como ha ocurrido siempre allí— lo que la salvaría de su propia miseria: el turismo.

España se ha caracterizado hasta hace muy pocos años por vivir dentro de su caparazón, semiajena a lo que ocurría en el mundo; con un nivel de vida muy bajo, pero fieramente orgullosa de su historia y de su pobreza, como el mendigo aquel de "*¡en mi hambre mando yo!*". Hasta 1958 habían visitado anualmente la península no más de media docena de miles de turistas. Pero entonces topan con ella los extranjeros y acuden por millones a solazarse con la natural y salvaje hermosura de la Costa Brava catalana; con el sol que levanta y alegra el espíritu y aleja la melancolía; con el clima invernol malagueño, donde el frío no existe, con las poéticas y apacibles rías gallegas; con Mallorca, que es un poema hecho isla; con la historia romana y medieval, viva aún en Avila, Segovia y Salamanca, cuya Plaza Mayor carece de par en el mundo, la misma Salamanca de Fray Luis de León y de Unamuno, con la joyas del Museo del Prado donde reinan Goya y Velázquez, el Greco y Zurbarán, y otros muchos pinceles de su elevada alcurnia. Y son los extranjeros los que también descubren a Toledo, presea que algún día será declarada monumento nacional —y no por el episodio del Alcázar—, en el que pese a los siglos, conviven allí los artistas y los forjadores de espadas y se alza galana la Gran Sinagoga de Santa María La Blanca, donde aún parecen escucharse los ecos de la Tora en ladino, que conserva su peculiar acento judeo-hispánico. En su pequeño casco urbano, Toledo posee maravillas como su hermosa Catedral gótica, la característica plaza de Zocodover, el Arco de la Sangre, la Capilla Mozárabe que hizo construir el cardenal Cisneros, la Casa del Greco... Todo Toledo es un museo a cielo abierto, instalado sobre una meseta de granito cuyos márgenes el Tajo bravío lame humildemente. Y fueron igualmente los extranjeros quienes valoraron las filigranas de Aranjuez y del Generalife, empezando por Washington Irving con sus famosos "*Cuentos de la Alhambra*", galardón de la arquitectura árabe, cuyo Patio de los Leones, la Torre de los Infantes y el Mirador de Lindaraja son tres alhajas imperecederas, y descubrieron asimismo la campechanía sencilla y señorial a un tiempo de los españoles, reyes de la hospita-

Italia fue la primera nación que supo ver la faz utilitaria del turismo. En el transcurso de este año esperan recibir a treinta millones de turistas, que dejarán en el país un billón de liras.

# EL TURISMO ARGENTINO ES UNA FUENTE OLVIDADA DE RIQUEZA

talidad más espontánea. Y entonces comenzaron a afluir a España millones y millones de turistas, que cambiaron la fisonomía económica de la península.

En 1951 entraron en España 500.000 turistas. En 1958, entraron 3.000.000. En 1961 la cifra de visitantes sube a 7.000.000. En 1964 esta cantidad asciende hasta 15.000.000, y, en 1965 (hasta agosto) entraron en España 17.000.000 de turistas. Un día de agosto de ese año entran por la frontera de Irún 20.000 automóviles. Por la de Beheovia habían entrado en julio del año anterior 91.541 turistas. Y ese mismo año entran por la Hendaya 141.743 turistas.

El turismo viene jugando un papel relevante en el desenvolvimiento de la economía española, pues ha sido necesario construir 130.000 habitaciones, con las que se ha llegado a una capacidad hotelera de 606.000 plazas, el doble de las que existían en 1961. Esto ha requerido una inversión de 30.000.000 de pesetas, habiéndose efectuado otra de 12.000.000 de pesetas para alojamientos extrahoteleros, tales como campings, residencias, albergues. En el mejoramiento de carreteras, caminos y puertos marítimos y aéreos —en el aeropuerto de "San Juan", Palma de Mallorca, aterrizan en verano hasta 350 aviones diarios con unos 32.000 pasajeros— están invirtiéndose actualmente 40.000.000 de pesetas. Independientemente de los obreros que trabajan en esas obras (calculase que en España se construye un promedio de tres hoteles por día), en las actividades turísticas hay allí ocupadas con tareas de pleno empleo 400.000 personas. Has-

ta fines de 1964, el turismo ha representado para España ingresos por más de 800 millones de dólares.

## Lo que gastan los yanquis en turismo

Los 7.300.000 norteamericanos que en 1960 pasaron sus vacaciones viajando por el mundo, gastaron 2.600.000.000 de dólares, más de la suma total que su país invierte en importaciones de acero, automóviles y géneros textiles de origen europeo. Una parte de ese dinero fue a parar a las naciones latinoamericanas, con excepción de Sudamérica, que presta muy exigua atención al turismo. En la Unión, 40 gobiernos mantienen 60 oficinas de información turística; de ellos sólo dos son latinoamericanos: Colombia y México. Esas naciones invierten por año 11.000.000 de dólares en publicidad y promoción; 1.500 anuncios periodísticos, radiales y por televisión, y 16.000.000 de folletos de propaganda, distribuidos por correo; además, las líneas aéreas cuyos servicios cubren la zona del Atlántico norte, gastan 21.300.000 dólares en publicaciones de la misma índole, en Estados Unidos. Inversión realmente provechosa, pues en la década del 50 turistas norteamericanos compraron más de 4.600.000 pasajes para Europa. Tan sólo en 1960, 460.000 turistas gastaron 116.000.000 de dólares en Gran Bretaña; 500.000 turistas gastaron 118.000.000 de dólares en Francia, y en Italia 400.000 turistas yanquis dejaron 122.000.000 de dólares. Hasta la Unión Soviética tiene avidez

por esos dólares; en el mismo año 200.000 turistas norteamericanos gastaron 9.000.000 de dólares en los países detrás de la cortina de hierro. También en 1960 la pequeña Suiza recibió 340.000 turistas estadounidenses, que le dejaron una ganancia de 53.000.000 de dólares. A las islas del Caribe fueron 560.000 turistas norteamericanos, que gastaron en ellas 210.500.000 dólares. Jamaica se benefició con 32.000.000 de dólares y los territorios británicos de la misma zona geográfica, con 20.000.000 de dólares.

## El turismo aumenta empleos y salarios

En la Argentina y otros países sudamericanos se opina que el turista yanqui no puede beneficiarlos como a España, por ejemplo, porque este país se encuentra próximo a las naciones altamente industrializadas cuya población, por esto mismo, disfruta de notable poder adquisitivo. Aparte la dosis de verdad que ello contenga, con este argumento se pretende justificar la incuria, por eso no es válido. Más lejano está el Extremo Oriente. Pues bien, en 1957, diecisiete países que se extienden desde la India y Australia hasta el Japón, invirtieron en promoción turística, en Estados Unidos, 3.000.000 de dólares, y en el mismo año esas naciones percibieron más de 70.000.000 de dólares en concepto de impuestos deducidos de los beneficios reportados por el dinero gastado por los turistas que los visitaron. Ahora tienen planes que prevén asignaciones presu-

Toledo, que es un museo de la España inmortal abierto al cielo, se ha convertido en una de las grandes fuentes de atracción turística que aporta millones y millones de dólares a ese país.





Nuestro país, como lo vemos en esta foto de la zona de los lagos del sur, está dotado de climas y paisajes universales, y en muchos casos únicos, que no se aprovechan para el turismo extranjero.

ristico poseen lugares más hermosos que Mar del Plata y su ruleta, esperan que los extranjeros vengan por sí solos, sin desembolsar previamente algún dinero en propaganda. El haber venido algunos por sí mismos débese a que ciertos millonarios aficionados a la pesca han divulgado que en Bariloche hay parajes magníficos donde se puede cultivar con sin igual delicia su "hobby" predilecto. Por ejemplo, el Parque Nacional Lanín (395.000 hs.) está surcado por una laberíntica red de lagos, entre los que sobresalen Huechulafquen, Lolog y Lácar, en los cuales abundan el salmón y las truchas Arco Iris, Salmonadas y Marrones. El Parque Nacional Los Alerces (263.000 hs.), al oeste de la provincia de Chubut, cerca de Esquel, están los lagos Menéndez, Verde, Rivadavia, Situación y Futalufquen —y el Chimehuín, en Neuquén— donde se pescan con mosca las mejores truchas del mundo. En San Martín de los Andes, cierto caballero, germano de origen, es dueño de más de un millar de hectáreas que trabaja, un lote de las cuales ha convertido en coto de caza mayor al que invita él directa y particularmente casi todos los años a figuras de relieve mundial, amantes de la cinegética.

Ningún gobierno argentino ha tenido imaginación suficiente para saber explotar la riqueza turística nacional. Ni siquiera la curiosidad por saber cómo explotan la suya otros países y seguir el ejemplo, pues tal empresa equivale a la posición de un filón de divisas de las llamadas fuertes. Quienes hayan visitado las cataratas del Iguazú, habrán tenido ocasión de observar lo que sigue: del lado argentino, un hotel viejo, sin baños ni luz; el hotel de la Dirección Nacional de Turismo está lo menos a 20 kilómetros de distancia, y, como llueve con frecuencia, los ómnibus no van; hace una década hallase a medio construir una pasarela para llegar a la Garganta del Diablo. Del lado brasileño hay instalado un moderno hotel cerca de los saltos y en él se alojan cuantos turistas argentinos aman la comodidad y el aseo.

Colombia, México e incluso Perú no han pecado, como nosotros, de imperdonable negligencia. En 1960, Perú obtuvo del turismo 400.000.000 de soles. En el mismo año, los turistas yanquis dejaron en Colombia 23.000.000 de dólares, y en 1931 la cifra se elevó a 27.000.000 de dólares. En México, ya en 1950, los turistas de la Unión gastaron 60.000.000 de dólares. En 1965, visitaron la patria de Benito Juárez 1.200.000 turistas, de los que 1.060.000 eran norteamericanos, los cuales dejaron en el país 704.000.000 de dólares (8.800.000.000 de pesos mexicanos). En el año anterior solamente se benefició con 500.000.000 de dólares (6.250.000.000 de pesos mexicanos).

El trasfondo económico del turismo no es ya una novedad sugeridora de comentarios, sino una realidad tan concreta como provechosa. Pero que todavía no ha hecho mella en la sensibilidad de los argentinos. Lo cual es, sencillamente, lamentable. •

puestarias de 9.000.000 de dólares para el fomento de esa promoción que se espera rinda solamente por concepto de impuestos la suma de 275.000.000 de dólares. Y bien, ¿existe inversión que brinde mayor rendimiento, existe negocio lícito que reditúe mayores beneficios que éste de gastar 9 millones de dólares para percibir 275 millones? Hong-Kong, que está a doble distancia de Estados Unidos que Buenos Aires, recibió, en 1961, a 45.000 turistas norteamericanos que visitaron ese puerto y gastaron en él 30.000.000 de dólares en pagos de estada y adquisición de mercaderías.

Italia fue la primera nación que supo ver la faz utilitaria del turismo. En 1964, llegaron a ese país 22.500.000 turistas, los cuales aportaron al balance económico nacional 600.000 millones de liras. En 1965 las cifras aumentaron: 24.000.000 de turistas y 800.000 millones de liras. En el año que corre los cálculos son de 30.000.000 de turistas y un billón de liras. Y a fin de que la mina no se agote, el gobierno de Aldo Moro ha dispuesto efectuar una inversión extraordinaria de 1.200 millones de liras

para realizar incitante promoción turística en la Unión.

El turismo, o sea la acción de recorrer lugares por deleite y descanso, está en la actualidad considerado como un derecho social; una necesidad fisiológica que hace a la esencia del espíritu. Como ya se ha visto al hablar de España, es también una fuente de trabajo, y ayuda a elevar los salarios. En quince países en los que se ha estudiado esto metódicamente, comprobóse, en 1960, que el turismo había sido la causa directa de la creación de más de 100.000 nuevos empleos, cuyos salarios totalizaban 115.000 dólares. Los ingresos que el mismo proporciona a España —más de 1.200 millones de pesetas anuales— representan el 80 % de su balanza de pagos en el mercado internacional, por lo que es considerado como uno de los aspectos más importantes de la economía española.

### Lo que no ha hecho mella en la sensibilidad argentina

Los argentinos, que en terreno tu-



El doctor Hugo Miguel Arrambide, uno de los más calificados jinetes argentinos, de exitosa actuación en pistas europeas.

# Una fiesta hípica

*Participarán los más calificados jinetes internacionales y asistirá el Príncipe Felipe de Edimburgo*

Por ESTEBAN MALLO

Para Autoclub



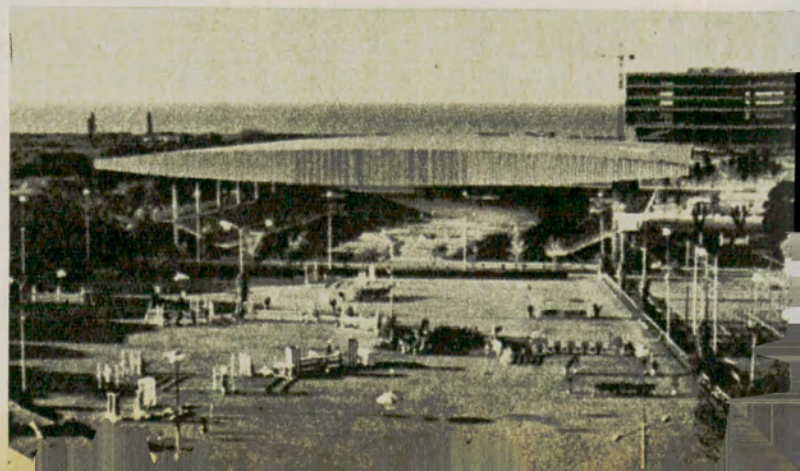
El autor de este artículo, coronel Esteban Mallo, desde hace tres décadas se halla estrechamente vinculado al deporte hípico. En 1948 integró la representación argentina a las Olimpiadas que se realizaron en Londres. En 1955, participó, también como integrante de la representación de nuestro país, de los Juegos Panamericanos de México. En diversas oportunidades fue ganador de concursos internos de saltos variados. En 1946 se adjudicó el campeonato de altura disputado entre jinetes del Ejército, y en 1952 intentó batir el record sudamericano de la misma especialidad. El coronel Mallo, que es actualmente 2º Comandante de Remonta y Veterinaria del Ejército, ejerce también la Presidencia de la Federación Ecuestre Argentina y del Club Hípico Argentino.

**B**ASTA quizás con recordar el papel del caballo en las luchas emancipadoras, o en el desenvolvimiento de las tareas agropecuarias, para estimar la medida en que la destreza hípica aparece como un factor de vital importancia en nuestro paulatino desarrollo como Nación. Esa significación histórica, no obstante, es sólo una de las razones que han movido a la Federación Ecuestre Argentina a organizar un torneo sin precedentes en nuestro país. Hay para ello otro motivo igualmente valioso, como lo es el hecho de que el hipismo nacional figure entre las expresiones que en mayor grado han contribuido a perfilar la enaltecida imagen exterior del deporte argentino, a través de consagradorias actuaciones de nuestros jinetes en las más arduas e intensamente disputadas justas internacionales.

Es por ello que la Federación Ecuestre Argentina, en adhesión al Sesquicentenario de nuestra Independencia, no ha escatimado esfuerzos en las tareas organizativas del 6º *Compeonato Mundial de Saltos de Obstáculos*, que tendrá lugar en las instalaciones del Club Hípico Argentino entre los días 8 y 12 de octubre próximo. Pero los lectores de AUTOCLUB tendrán una idea más acabada de la importancia de este acontecimiento deportivo, si destacamos algunas circunstancias que lo revisten: se trata de la primera vez que este Campeonato Mundial se realiza fuera de Europa, y la primera vez, también, que la Argentina servirá de sede a un torneo internacional de magnitud y trascendencia tales.

Por primera vez, el campeonato mundial de saltos de obstáculos se realizará fuera de Europa. Será la primera vez, también, que en nuestro país tiene lugar un concurso internacional de tan alta jerarquía.

Una de las pistas del Club Hípico Argentino. Al fondo, puede observarse el magnífico "stadium" cubierto, que tiene capacidad para 4.000 espectadores y es uno de los más importantes de América latina.





# mundial en Buenos Aires

## Los mejores Jinetes

El 6º Campeonato Mundial de Saltos de Obstáculos contará con la participación de los 30 jinetes más destacados del mundo. Entre algunas de las delegaciones designadas, cabe mencionar la de Italia, que estará integrada por el actual campeón mundial, Raimondo D'Inzeo, y el calificado jinete Mancinelli; por Francia concurrirán Doriolá y Lefrant, el primero de ellos ganador del último campeonato olímpico; por España vendrán los jinetes Goyaaga y Queipo de Llanos; por Estados Unidos, Schapot y Steinkrauss; por Brasil ha sido designado Nelson Pessoa, ganador del campeonato Europeo realizado en Lucerna; de Chile vendrá Simonette, y del Uruguay, Polier y el capitán Silveyra. La representación argentina surgirá de un torneo selectivo que se desarrolla en momentos de escribir este artículo.

El concurso mundial que nos ocupa contará asimismo con la presencia del príncipe Felipe de Edimburgo, que concurrirá en su carácter de Presidente de la Federación Ecuestre Internacional.

## Detalles del juego

El Campeonato Mundial de Saltos de Obstáculos propiamente dicho, se disputa sólo después de realizadas tres pruebas sucesivas de calificación.

La primera de ellas consiste en un *recorrido de velocidad*, con vallas entre 1,20 y 1,50 metros de altura. Esta primera prueba se denomina *Caza*.

Luego se realiza una *prueba de potencia*, con obstáculos entre 1,40 y 1,70 metros de altura. Esta prueba da lugar, en caso de empate, a un recorrido de desempate con obstáculos de 1,80 metros de altura.

La tercera y última de las pruebas preliminares se realiza sobre un doble recorrido de saltos variados entre 1,30 y 1,60 metros de altura, con 14 ó 15 obstáculos que hacen un total de 16 ó 18 vallas.

En cada una de las tres pruebas descritas se adjudica a los jinetes un puntaje. Luego, entre los cuatro participantes que hayan obtenido las más altas calificaciones, se disputa el Campeonato Mundial propiamente dicho.

Esta parte final y decisiva del torneo se caracteriza por su extrema dificultad, que exige de los jinetes la puesta en práctica de la totalidad de sus recursos. En ella cada uno de los participantes salta con cuatro caballos sucesivamente, de los cuales conoce a uno solo, el propio. Los otros tres son los pertenecientes a sus adversarios. Cada participante cuenta con tres minutos y dos saltos para "probar" a cada una de las cabalgaduras de sus contrincantes, y tras esa única "experiencia relámpago" sale a cumplir el difícil recorrido. Esta parte decisiva del Campeonato Mundial consiste, pues, en cuatro recorridos con obstáculos entre 1,20 y 1,50 metros, de saltos variados.

## Concurso previo e instalaciones

Con anterioridad al Campeonato Mundial de Saltos de Obstáculos, se llevará a cabo un concurso hípico internacional que tendrá lugar entre el 30 de setiembre y el 7 de octubre próximo en las instalaciones del Club Hípico Argentino.

Cabe señalar que tanto el concurso previo como el mundial, se desarrollarán en el magnífico "stadium" cubierto que dicho club tiene actualmente en construcción y que constituye el único del país en su género y uno de los más importantes de América latina.



**D**ON Roberto, hombre de buena estampa, serio y cordial a la vez, se dirigió entre dos luces a la casa de los peones. Como todos los días, iba a comenzar su parte ostensible en la tarea de cuidar, proteger y mejorar los bienes de su estancia, situada en Santa Cruz, un poco hacia la cordillera.

Era madrugador por costumbre, no por jactancia; diríase mejor: por necesidad. La jornada siempre comienza temprano por allá, máxime cuando deben emprenderse los grandes trabajos cíclicos: baños, señalada, esquila. "Si uno no madruga, lo madrugan", afirmaba con razón. "El día, para el que se queda entre sábanas un poquito más, se acorta y el trabajo se alarga, dejando mucho para después", solía explicar.

Las disposiciones para el trabajo las tomaba en la víspera; pero no faltaba por eso en el momento de la ejecución. Esa mañana hasta se levantó un poquito antes, sorbió unos pocos amargos y fue en busca de sus hombres, cuando el chileno campañista volvía con los caballos silbando fuerte, como para que él y los otros lo oyeran bien.

Varios días, en el transcurso de aquellos meses que van desde fines de abril a principios de septiembre, no fue posible a la peonada salir al campo, en las normales recorridas. Algún animal había sido hallado muerto. Pero el saldo exacto de la lucha contra el frío se conocería ahora.

El baño contra la sarna, no siempre indispensable, pero en general conveniente, ofrece a los estancieros del sur, criadores de ovinos por excelencia, la ocasión para el primer inventario, después de la estación invernal.

#### La señalada

Las tareas del baño llevan sus días. Son de intensa labor. La operación se plantea bien y se ejecuta en orden; también con fatiga. Pero no es ésta una excepción, que todas



# *Cómo se trabaja en una estancia Patagónica*

## LOS DIAS Y LAS INQUIETUDES DE LOS CRIADORES DE OVINOS

Por JUAN H. LENZI

Para Autoclub

las jornadas pesan. No se presentan muchas ocasiones para el reposo. "Cuando se quiere que las cosas salgan bien, no se puede aflojar", expresaba don Roberto, sin pretensión de hacer máximas.

Mañanas frías, cortantes, que obligan a abrigarse bien; días ventosos, que dejan exhausto al hombre más acostumbrado a esos embates; iluvias y, a veces, nieve que sorprende en plena labor. El invierno, frío y prolongado, permite alguna pausa; el verano —dos solas son las estaciones clásicas por allá—, "no da alce", según la expresión del trabajador rural.

Que la oveja flaca se cae y hay que levantarla; más tarde, la parición, que impone mil cuidados. Luego, cuando los corderos crecieron lo bastante, la castración de los machos, el descole de las hembras, la señalada de todos. Y el recuento, para saber a ciencia cierta cómo fueron las cosas.

Esa de la señalada es una de las operaciones cíclicas que el criador de ovinos realiza más alegremente. Por supuesto: siempre que el porcentaje del proceso alcance cifras interesantes.

#### El vellón

No hay descanso para los peones. Tampoco se lo toma don Roberto, en quien representamos al estanciero común.

Es de la esquila que resultarán las cifras correspondientes a la cuenta de ganancias y pérdidas. Cuanto más lana se esquile, más pesos ingresarán... siempre que no se produzca alguna de esas malhadadas declinaciones en los precios de la lana, que lo dejan de una pieza al ganadero austral.

La de la esquila es una de las tareas más pesadas en la estancia. Hay que prepararla con tiempo y mucho cuidado. Ordenar los sucesivos rodeos, cuidar mucho todo lo concerniente al personal, mantener las instalaciones en pie de eficiencia, que la lana se acondicione bien, que se la enfarde y pese, que la hacienda esquilada reciba sin excepción su baño, disponer su redistribución, transportar los fardos del valioso textil, pagar al que se quiere ir, contratar al que llega en busca de trabajo. Y no olvidar ninguna de las otras labores, que el buen mecanismo requiere estar en constante funcionamiento, sin nada que se atasque o atrase...

#### Otras preocupaciones

Cada día tiene su tarea y también su inquietud. Un peón trajo la noticia de que el molino tal no funciona, que el abrevadero se ha roto, que el manantial se ha secado. Otro, que por el campo pasó un arreo en medio al cual vio un animal con una picadura de sarna. ¡Oh, esos distribuidores inconscien-

tes de ácaros, que llegan sin saberse bien de dónde y cuesta tanto extirparlos!

Hay que preocuparse por la venta de la lana, de los cueros, de los capones, corderos y ovejas que irán al frigorífico; atender al comprador de hacienda para una lejana carnicería; enviar a la municipalidad los animales que ha pedido para abastecimiento de la población urbana. Y ya va corriendo el tiempo y hace falta concluir un alambrado, completar la quinta, reparar un cerco y pensar en los vi-

veres para el invierno que se acerca.

Exactamente, como lo dice don Roberto: "Esto no tiene fin". En efecto: si se le encontrara el término algún día, "eso" ya no sería crónica de los días actuales, sino evocación de una labor que fue...

Y gusta al criador de ovinos de la dilatada Patagonia y conviene al país, que eso no encuentre fin, nunca. Porque es parte del bienestar del pueblo y de la grandeza nacional; parte, también, de un renombre argentino en el mundo. •

0 250

# AQUI ESTA LA DIFERENCIA !



✱

**...UNICOS**  
CON TRENZADO  
INTERNO DE  
RAYON-CORD

**CAÑOS  
REFRIGERANTES  
DE RADIADOR**

MAXIMA CALIDAD    PERFECTO RENDIMIENTO  
OTRO PRODUCTO DE  
MANUFACTURA DE ARTICULOS DE CAUCHO

# YACO

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:  
I.C.R.A. S.A. - PARAGUAY 1574 - Tel. 42-6633 - 8764

# MONTE MAIZ

## CAPITAL DEL GANADO PORCINO

Por  
**HECTOR  
OSCAR SANTOS**

Para Autoclub

**H**ASTA un niño sabe que la zona papera por excelencia es la aldea a Balcarce, que el principal centro avícola del país se sitúa en la provincia de Entre Ríos, que el jugoso néctar de la uva surge en la abrupta Cuyo, y así sucesivamente. ¿Qué ocurriría si efectuáramos una encuesta para saber cuántos conocen cuál es la zona de mayor desarrollo en cría de porcinos? Quizá el resultado no sería muy alentador y me remito a la prueba: ¿Sabe usted dónde está Monte Maíz? Si su respuesta es afirmativa es muy probable que sea usted cordobés.

La tierra es fuerte y áspera, pero fértil. Ese mismo polvo que se filtra implacable por los resquicios del auto que nos conduce quizá acarició el rostro atezado y curtido del indio en su desenfundada carrera, mezcla de coraje y fatalismo, contra el huinca, invasor de sus soledades.

Las tierras del hoy progresista poblado estaban casi lindando con la "Frontera", línea imaginaria que en vano intentaba poner coto a las andanzas del indígena y que estaba unida por fortines que se extendían desde Melincué, provincia de Santa Fe, hasta San José del Morro, en San Luis pasando por algunos importantes pueblos, como Las Tunas (hoy Alejo Ledesma, Córdoba), La Carlota y Río Cuarto. La principal tribu que merodeaba por la zona era la de "Los Ranqueles".

"The Standard", órgano periodístico de la colectividad británica, consignó en su edición del 21 de octubre de 1868 que en esos últimos seis años la frontera sur de la provincia de Córdoba soportó doscientas treinta invasiones, siendo batidos los salvajes sólo en quince oportunidades, y veinticinco veces encontraron oposición del ejército. En las restantes ocasiones sólo los civiles intentaron infructuosamente poner una valla a sus depredaciones.

Los primeros pobladores que registra la historia fueron Richard Arthur Seymour y sus hermanos, que adquirieron diez mil hectáreas en 1865, de las cuales la parte sudoeste se ubica en Monte Maíz. Estos campos se llamaron originariamente Monte Molina o Molino. Seymour era inglés y escribió un libro publicado en 1947 por la Editora y Distribuidora Del Plata con el título "Un poblador de las Pampas". El original en inglés, según consta en "The Standard" del 21 de noviembre de 1869,



La tecnificación del agro se traduce en ingentes riquezas para el país y para sí mismo. El agricultor trabaja más cómodo y vive mejor. Desfile de adhesión al Día de la Bandera Nacional, 20 de junio de 1965.

costaba seis chelines y se titulaba: "Pioneering in the Pampa or the first your years of a Settler experience in the La Plata camps".

Oficialmente se dio por fundado el pueblo en 1902, al llegar el ferrocarril, siendo la primera casa construida la del Sr. Teodoro Castellano, que aparte de la vivienda, era fonda y boliche. Largo sería enumerar a los primeros pioneros detro de sus respectivas actividades, que fueron dándole fisonomía al nuevo núcleo poblado; pero podríamos señalar, ya que facilitó las construcciones, el hor-

no de ladrillos de don Santos Lenardón; la usina eléctrica del Sr. Juan De La Cruz Escobedo; negocios de diversos ramos y, ya en 1903, la primera industria: fábrica de soda y la famosa "Chichibirra" o "Bolita", que tantas reminiscencias despertará en la gente mayor. En 1904 se efectuaban los primeros remates ferias por el Sr. Víctor Beltrán Núñez, y es curioso consignar que uno de los martilleros que actuaba era, en ese momento vicegobernador de la provincia de Santa Fe, S. Manuel Castilla Sastre, ¡que utilizaba como tri-



La tradición, esencia misma del espíritu cordobés. Atrás, el automóvil y los tractores, símbolos del progreso.

buna una jardinera de lechero!

El progreso, que atisbaba tímidamente desde varios años antes, dio el espaldarazo definitivo al pueblo en 1907, con la creación de la Escuela Láinez y la llegada del primer automóvil un años después.

Todos hemos conocido esas personas que esconden bajo un exterior excesivamente modesto una posición acaudalada. Así es también este núcleo urbano que vive sus últimos días de pueblo. El brazo del progreso, simbolizado por el pavimento, se acerca cordial en un abrazo que pronto va a rodearlo. Sus calles también recibirán el aporte del asfalto que cambiará, fundamentalmente, su fisonomía pueblerina.

Quien pasa ocasionalmente por la ruta que cruza el pueblo, convertida en la calle Buenos Aires, no imagina la ingente vida interna de esta población. Considerando la zona rural, puede calificársela como la capital de la cría del cerdo del país. Hay actualmente unas ciento veinte mil cabezas, distribuidas entre varias firmas importantes y pequeños criade-

ros. Solamente la firma Tablado y Stinco posee seis mil cerdos en un establecimiento modelo en su género, donde fabrican sus propios alimentos balanceados y hasta parte de los productos veterinarios que consume.

Las principales razas que se explotan en la zona son: Duroc Jersey, de pelo rojizo; Poland China, negro con patas blancas; Montana, totalmente negro, y Landrace, blanco. Estos últimos tienen la particularidad de tener dos costillas más que cualquier cerdo común, gracias a pacientes trabajos de los dinamarqueses sobre la base de cruzamientos. En la zona abunda la chacra mixta y se cultivan cereales, siendo además apreciables la cantidad de bovinos, que se calculan en unos treinta y cinco mil.

Pero Monte Maíz no se conforma con lo que la tierra produce, y hace años viene gestándose un proceso de industrialización que se refleja en los establecimientos que han sentado sus reales en el pueblo. Agrometal, fábrica de implementos agrícolas que

emplea varios cientos de personas; una fábrica de básculas, tres de alambres tejidos para cerdos, una que produce rastras, otra que produce portones de madera, y la más reciente, iniciada por el ex juez de paz señor Assali, artífice de la aguja, que fabrica ropa de trabajo para los obreros de las industrias.

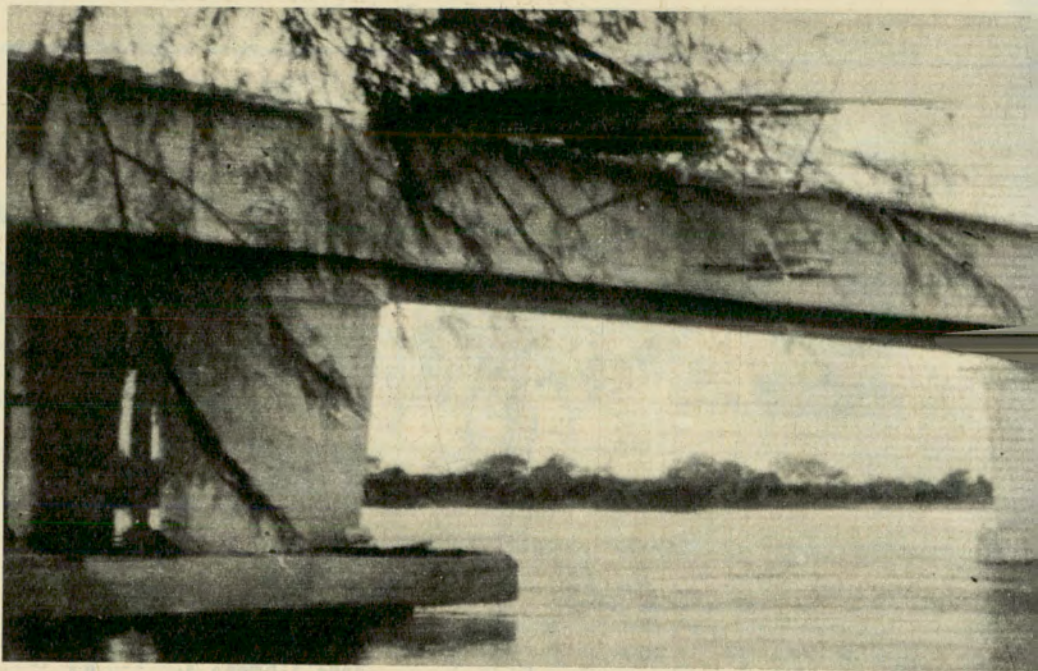
Pero este pueblo que trabaja sin tregua, con la fe puesta en el porvenir, también sabe divertirse. Sus carnavales son famosos en la zona. Casi sin exagerar, podría decirse que sus tres mil quinientos habitantes se lanzan a la calle a recibir a Momo. Desfilan casi veinte carrozas, en un verdadero torneo de buen gusto. Sólo la de una industria local costó setecientos mil pesos. Se forman unas quince comparsas. Los bailes arrojan recaudaciones millonarias y se gastan cientos de miles de pesos en pirotecnia.

Todo lo dicho es más que suficiente para que este rincón del país, plebético de pasado y tradiciones, y no obstante, con visión de futuro, merezca ser conocido. •



25 de Mayo de 1965. Las reservas de la patria avanzan seguras y orgullosas.

Puente sobre el río Colastiné, un eslabón importante en la intercomunicación con la Mesopotamia.



# UN COLOSO ATRAVESA

El túnel Santa Fe - Paraná es una gran solución para la Mesopotamia

por

ISAAC TISSEMBAUM

para Autoclub

fotos de Alejandro Villar



Rampa de acceso al túnel, casi concluida, ubicada en el extremo sudeste de la isla Berduc, en la costa santafecina.

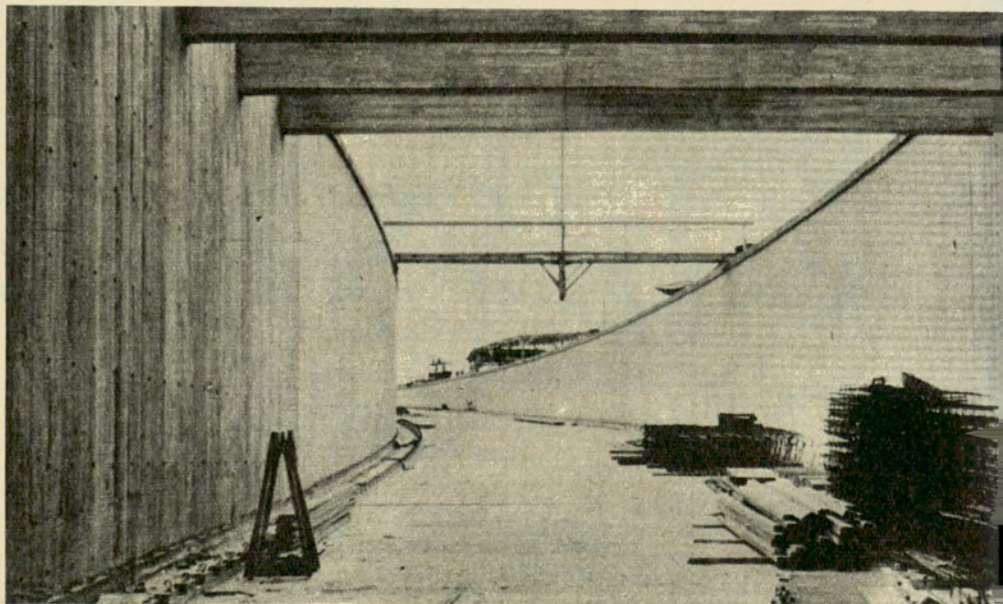
to ha de quedar en breve superada con la terminación del puente carretero que se está construyendo sobre el río Colastiné, de una extensión de 500 metros y a un costo aproximado a los 500 millones de pesos. De esta obra, como puede apreciarse en la nota gráfica, se ha

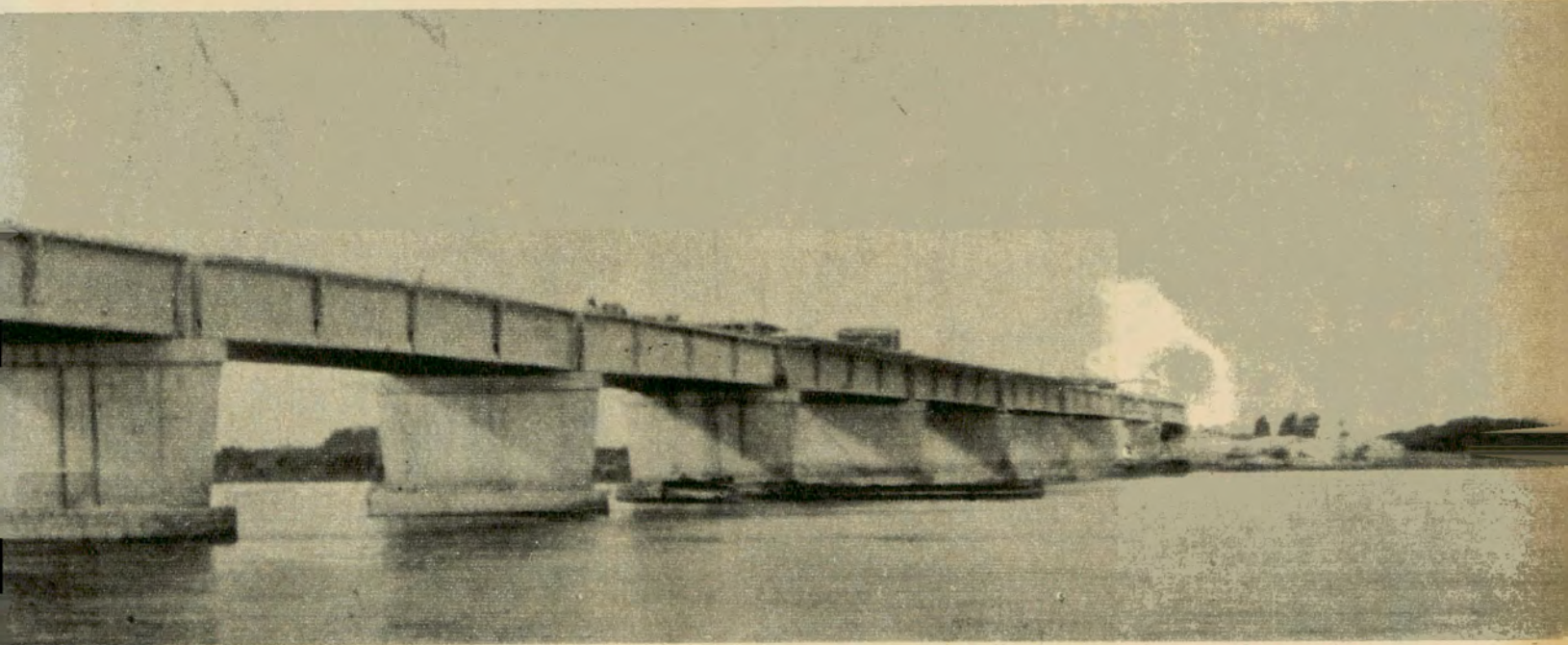
ES cierto. La creciente del Paraná este año fue excepcional. A la destrucción de numerosas viviendas que fueron barridas por las aguas, se sumó la pérdida de cosechas, de extensas plantaciones de citrus; puentes y alcantarillas arrancados por el torrente arrasador; y modernas carreteras quedaron seccionadas como por la mano de un hachero. Una de las rutas que quedó en esas condiciones fue la N° 168, verdadero cordón umbilical por el que fluye todo el tránsito de y hacia la Mesopotamia.

La inundación no ha hecho más que poner en evidencia la insuficiencia del vetusto sistema de comunicaciones por balsa. Quien recorre las adyacencias de los puertos de Paraná y Santa Fe, puede observar a diario largas caravanas de vehículos que esperan su turno para ingresar a las balsas que los han de transportar a la vecina orilla.

La travesía Santa Fe-Paraná se realiza en la actualidad en dos etapas: desde la ciudad de Santa Fe, por la ruta nacional 163, hasta Colastiné; allí los vehículos son transportados en una balsa maroma hasta la isla Santa Cándida o Berduc, donde recorren un camino pavimentado de aproximadamente 9 kilómetros hasta la orilla del río Paraná. Aquí nuevamente son embarcados en una balsa automóvil, que los traslada hasta el puerto de la capital entrerriana.

La primera etapa de este trayec-





# RA EL GRAN RIO

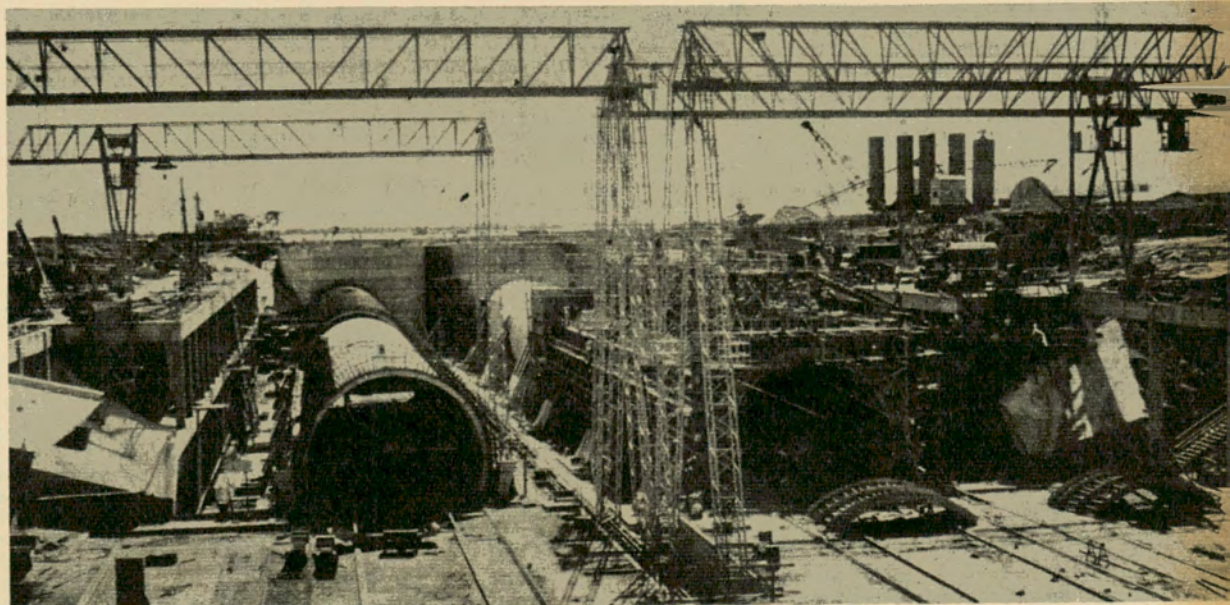
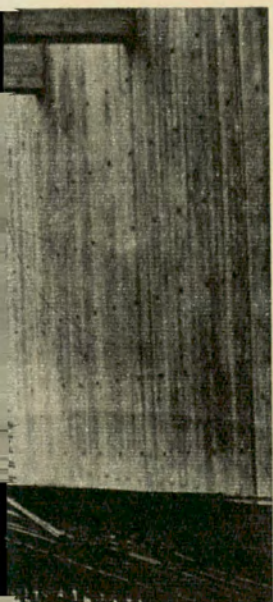
ejecutado ya la parte más importante, o sea todos los pilares y la estructura de hormigón armado. Resta solamente el cierre de las losas superiores, la construcción de veredas y los accesos a cada una de las cabeceras. Se estima que esta obra podrá estar concluida antes de finalizar el año en curso.

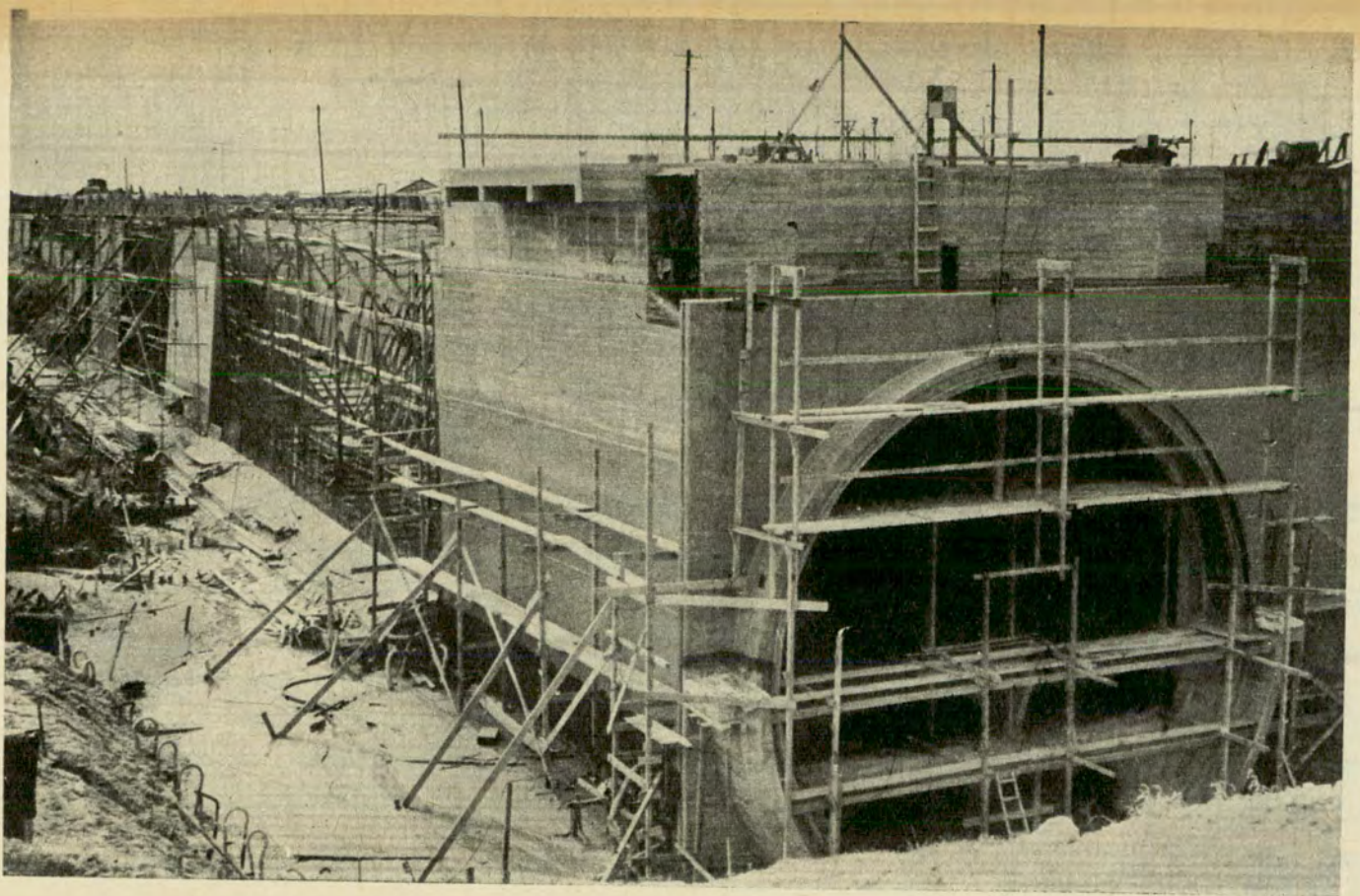
## Un poco de historia

Desde la época de la colonia, el cruce del Paraná representó un esfuerzo mayúsculo. En 1911, mediante la presentación de un proyecto en el Congreso Nacional, para que se estudiase la posibilidad de construir un túnel o puente entre Paraná y Santa Fe, se encaró por primera vez la necesidad de

realizar esta obra de vital importancia. Treinta años después, el Poder Ejecutivo Nacional designó por decreto una comisión a tal efecto, pero sin que se arribara a nada concreto. En 1955 retomó actualidad la iniciativa y al año siguiente se efectuó una licitación internacional por conducto del Ministerio de Obras Públicas de la Nación; pero, lamentablemente no fueron consideradas aceptables las ofertas

El dique seco donde se están construyendo los tubos que formarán parte del cuerpo central del túnel. Al fondo, pueden verse las compuertas del dique que, al abrirse, permiten la inundación total del mismo.





En el obrador de la costa santafecina los trabajos están próximos a finalizar. El extremo de la rampa está listo para la colocación del primer tubo. En la parte superior puede apreciarse parte del edificio donde se instalarán los equipos de ventilación del túnel.

presentadas. El 20 de abril de 1956, por Decreto N° 7122, el Poder Ejecutivo reconoció la trascendencia e importancia de esta obra, declarándola de interés nacional. Recién el 15 de junio de 1960 los gobiernos de Santa Fe y Entre Ríos suscribieron un tratado interprovincial para la construcción de un túnel carretero subfluvial, efectuándose la correspondiente licitación, que fue adjudicada al único oferente. En marzo de 1962 se iniciaron los trabajos de dragado, la excavación del dique seco donde se construirían los tubos y otras obras complementarias. Así se siguió trabajando a ritmo lento hasta mediados de 1963, en que fueron paralizados los trabajos por falta de una financiación adecuada.

Esa circunstancia movió a los gobiernos de Santa Fe y Entre Ríos a efectuar activas gestiones ante el gobierno nacional para lograr una financiación que asegurase la terminación de la obra. Ello dio como resultado el Decreto N° 1512, por el que la Nación otorgó a las provincias de Santa Fe y Entre Ríos un préstamo de tres millones de dólares, en su equivalente en moneda nacional, que aquéllas se comprometieron a devolver en un plazo de quince años, a partir de 1968.

#### Características de la obra

En la actualidad se está trabajando en el hormigonado de los

primeros tubos que, una vez terminados serán colocados en el lecho del río, a partir de la rampa de acceso que ya está prácticamente concluida sobre la costa santafecina. Paralelamente a estos trabajos, una draga especial está realizando la tarea de preparar una zanja en la que se depositarán los tubos en el lecho del río.

Una vez terminado el túnel (en el segundo trimestre de 1968, aproximadamente), tendrá, en su tramo entubado, una longitud de 2.397 metros; las rampas de acceso serán de una extensión de 271 metros cada una, lo que hace una longitud de 2.939 metros para el total de la obra. Cada tubo tiene 65 metros de largo, un diámetro interior de 9,80 metros, y sus paredes son de un espesor de medio metro. Esas dimensiones permiten alojar una calzada de concreto asfáltico de 7,50 metros de ancho y una altura libre de 4,40 metros. Un pasillo lateral, separado de la calzada por barandas metálicas, facilitará la vigilancia del túnel y el desplazamiento del personal hacia los dispositivos de señalización, contralor y seguridad.

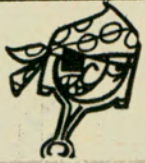
Uno de los mayores problemas que planteó este proyecto es el referente a la ventilación y renovación del aire viciado por los gases producidos por los vehículos —especialmente los que utilizan combustibles pesados—, los que deben ser evacuados de inmediato a fin de

reducir el porcentaje de monóxido de carbono, que será controlado por medio de registradoras especiales en la sala de ventilación. Para la renovación total del aire (de tres a cuatro minutos) se han previsto 6 ventiladores en cada una de las cabeceras, 3 de aspiración de aire fresco y 3 para extracción de aire viciado.

El sistema de iluminación será regulado mediante células fotoeléctricas en tres zonas distintas: a cielo abierto, en espacio de acostumbramiento, y la iluminación integral del túnel. Además, un circuito cerrado de televisión y el señalamiento a adoptar permitirán observar la circulación de todos los vehículos dentro del túnel y regular su velocidad o indicar cualquier obstáculo imprevisto, lo cual se hará por una red de altavoces que harán oír a los conductores las indicaciones precisas.

Para amortizar esta trascendental obra y contribuir a los costos de mantenimiento, se adoptará el sistema de peaje, consistente en el pago de derechos de cruce y utilización de la carretera. Este sistema permitirá, asimismo, obtener un margen de beneficio para la realización, en un futuro inmediato, de obras viales en las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, especialmente en esta última, que tendrán directa vinculación con este coloso que ha de atravesar al gran río en sus entrañas. •





**defensa contra los repuestos piratas**



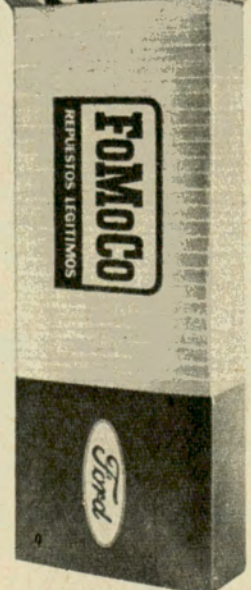
Es natural que Ud. desconfíe cuando le ofrecen un repuesto para su Ford, diciéndole: "Iguallito a los legítimos". ¡Rechácelo sin dudar un solo instante! Si no es FoMoCo\*, no es legítimo. Si lo colocan en su Ford, al poco tiempo empiezan los problemas: funcionamiento deficiente, desgaste rápido... ¡y a cambiarlo nuevamente! Ud. evita todo esto con los repuestos legítimos FoMoCo, los únicos respaldados por una garantía que cubre ampliamente su calidad. ¡Exíjalos! y recuerde que el Servicio Ford es el más eficiente del país. ¡Utilícelo!

**repuestos legítimos**

**FoMoCo**

**garantía de larga vida para su FORD**

\* Los repuestos legítimos FoMoCo se venden únicamente en su conocido envase internacional. En todas las Concesionarias Ford hay stocks completos y permanentes de repuestos legítimos FoMoCo.





← Phill Hill fue el primer norteamericano que llegó a ser campeón mundial de un Gran Premio Automovilístico.

John Cooper, gran conductor inglés de coches de carreras, insultó a Hill públicamente y terminó su amistad con él.



# Ocaso de un Campeón

Por ROBERT DALEY

EL cortejo fúnebre, bajo una lluvia torrencial, se movía en lenta procesión por las calles de la aldea. Una anciana vestida de luto encabezaba la caravana; una banda también enlutada, tocaba la marcha fúnebre de Chopin, y el ataúd iba sobre el verde Ferrari de Trips.

Wolfgang von Trips era un alemán que había corrido en circuitos europeos y podría haber llegado a ser campeón mundial. Pero ahora estaba muerto y su compañero, Phil Hill, de California, era, tristemente, el nuevo campeón.

Ahora Hill caminaba junto al féretro con otros corredores, y detrás venían la familia y dignatarios de toda Alemania.

La lluvia caía incesantemente. El mecánico de Trips tocó el auto verde al paso de la procesión y al hacerlo, los soportes comenzaron a aflojarse. Todos los ojos estaban pendientes del Ferrari verde con el ataúd. La lluvia caía cada vez con más fuerza.

La tumba de la familia Trips estaba en la cima de una loma, por cuyas empinadas laderas corrían agua y barro. Hill llevaba en hombros el pesado ataúd. Con la ayuda de los otros corredores, Hill comenzó a subir la cuesta, deslizándose y resbalando en el lodo, aterrorizado ante la idea de que podía dejar caer el ataúd o, simplemente, no ser capaz de llevarlo hasta la sepultura.

Después, Hill trató de borrar la pesadilla de su mente pensando que nunca en su vida volvería a vivir un día tan deplorable como ése. Recibió el premio de campeón del mundo, recompensa que ningún norteamericano hasta el momento había logrado y que no había deseado conseguir de esa manera, y regresó a Santa Mónica.

Tenía entonces 34 años, estaba en la cúspide de su carrera y el futuro era promisorio. Había muchas carreras por ganar en los próximos años. Pero no ocurrió así. En lugar de ello, sólo hubo eclipse y desilusión.

## Un pequeño triunfo

Hill obtuvo un pequeño triunfo al año siguiente, 1962; pero no fue suficiente para mantener su título de campeón. Después no ganó ninguna carrera en 19 meses y sólo triunfó una vez a principios de 1964. El resto del año fue una sucesión de derrotas y humillaciones. Los automóviles Cooper, cuya conducción le habían encomendado por contrato, eran imbatibles unos pocos años antes; pero ahora no tenían suficiente velocidad, haciendo imposible la victoria. Se vio envuelto en una sucesión de enojosas querrelas con John Cooper, el propietario de la fábrica que lo empleaba. Su coche corría peor en cada carrera.

Hill había sido siempre el corredor con menos accidentes. Nunca había arruinado un auto en un Gran Premio, ni había fundido un motor; pero ahora, su confianza estaba minada y arruinó dos coches y fundió tres motores; su mejor calificación en una carrera fue un cuarto puesto.

La última ofensa la recibió cuando la gente comenzó a poner en duda su coraje. Cooper lo insultó públicamente un día de verano, en Austria, y lo despidió. Unos meses después, todavía enojado con Hill, Cooper dijo: "Hay un momento en la vida en que todo corredor de carreras se hace emocionalmente incapaz de realizar este tipo de trabajo. Hill ha llegado a ese punto. Puede que haya todavía un cierto tipo de conducción que Hill pueda realizar", y agregó: "Pero yo no sé cuál es".

Hill era hijo del jefe de correos de Santa Mónica; practicaba de niño el "alto horn", no el baseball. "Los otros chicos me insultaban cada vez que yo bateaba", dijo una vez. "Esto no me

Phill Hill fue el primer norteamericano que llegó a ser campeón mundial. Pero la muerte de su principal rival cambió sus momentos de triunfo en tragedia y truncó su carrera

Fotos de Interpresa por el autor y David Moore

ayudó a jugar mejor". Tenía un hermano y una hermana, pero era el sobrino favorito de una tía vieja, rica, que antes que él tuviera edad necesaria para conducir le compró su primer coche, un Ford modelo T que costó 40 dólares. Hill, entonces de 12 años, lo manejaba con mucho cuidado por un camino de tierra en el Cañón de Santa Mónica, y cuando no lo manejaba, lo pulía con verdadera ternura. Se encariñó con su coche, con todos los coches, y luego, después de pasar 2 años en la Universidad de California del Sur, volvió junto a sus coches. El auge de los coches sport de postguerra estaba en su apogeo en los Estados Unidos y Hill fue contratado.

### No se creía héroe

Entonces corrió, ganó dinero y compró mejores coches, incluso una de las primeras Ferrari que corrieron en América. Dijo que había corrido con "vigor" y que los oponentes le dejaron expedito el camino porque se habían asustado de él. Podía dar vueltas a toda velocidad, subir a escape por caminos empinados, volver el coche y hacerlo regresar rugiendo y no recordar nada después. Es que estaba todo él en el esfuerzo por ganar.

Pero, aunque Hill ganó muchas carreras, no se consideraba un héroe. Se sentía un inadaptado, era el intruso de los partidos de baseball de su infancia. Sus preocupaciones le trajeron una úlcera. En 1952, aunque sólo podía comer papillas, fue a México para intervenir en la Gran Carrera de Coches Sport, donde condujo un sport Ferrari como un bólico, desde la frontera de Guatemala hasta Texas, con Richie Ginther de acompañante. En las montañas cercanas a Puebla, el coche resbaló hacia atrás y cayó a un precipicio de 33 m de altura, quedando entre unas rocas. Por suerte salieron ilesos del accidente.

Poco después de esta escapada milagrosa, los nervios de Hill empeoraron. "Se me ocu-

rrió pensar que estaba haciendo un deporte de suicidas", dijo.

Durante un año no corrió. Vivía con su tía, pasaba 10 horas diarias restaurando su Pierce-Arrow 1931, y el resto del tiempo considerando su negro futuro. Luego sintió la necesidad de correr nuevamente: volvió a México con otra Ferrari y apuró las 2.000 millas a gran velocidad, alcanzando el segundo puesto. Era una colocación espléndida y, como resultado, en 1955, Enzo Ferrari lo contrató para guiar los coches de su fábrica en las principales carreras del mundo.

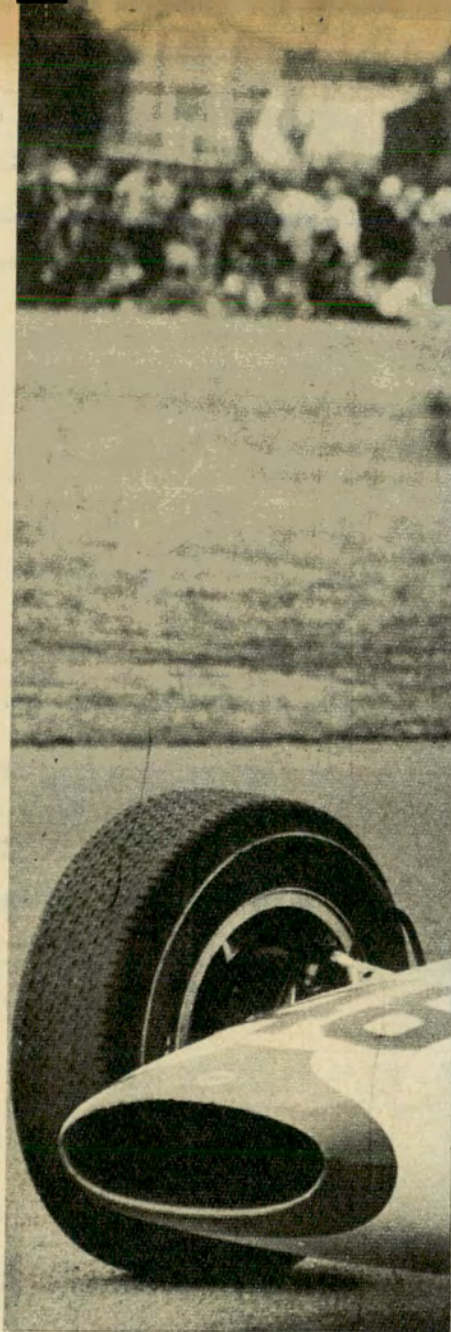
Aquí comenzaron sus años buenos. En Europa, Hill comprobó de repente que creía en sí mismo y en el deporte que practicaba. Disfrutaba de la vida europea. Estudió italiano y francés, concurre a la ópera de Milán y en Verona gustó los vinos y visitó castillos. A veces lo hacía en compañía de otros corredores y de sus esposas, pero por lo común andaba solo. Ganó carreras en Suecia, en Venezuela, en Le Mans, ayudando a mantener el campeonato del mundo a la fábrica Ferrari durante los años 1956, 57 y 58. En Módena, Italia, donde vivía, la gente lo saludaba respetuosamente cuando se encontraba con él.

### Dedicado a sus "hobbies"

Todos los otoños, durante aquellos buenos años, volvía a Santa Mónica, guardaba sus trofeos, depositaba la mayor parte del dinero —más de 20.000 dólares por año— y tomaba secretarías para contestar su correspondencia. Al finalizar cada temporada se dedicaba a sus "hobbies": restaurar autos viejos y pianolas. Pero Hill era un hombre complejo, intelectual, introspectivo y solitario. No tenía mujer ni hijos, y a veces, dudando de sí mismo, se preguntaba qué estaba realizando en la vida y si las carreras de automóviles eran realmente tan importantes.

Las carreras bajo la lluvia son las más difíciles, pero a Hill le gustaban. Ganó su

Parado sobre un camión, Hill mira a su compañero de equipo Bruce McLaren, durante los preparativos de una carrera.



primera carrera en Le Mans, Francia, en 1958, en medio de la noche y bajo una lluvia torrencial.

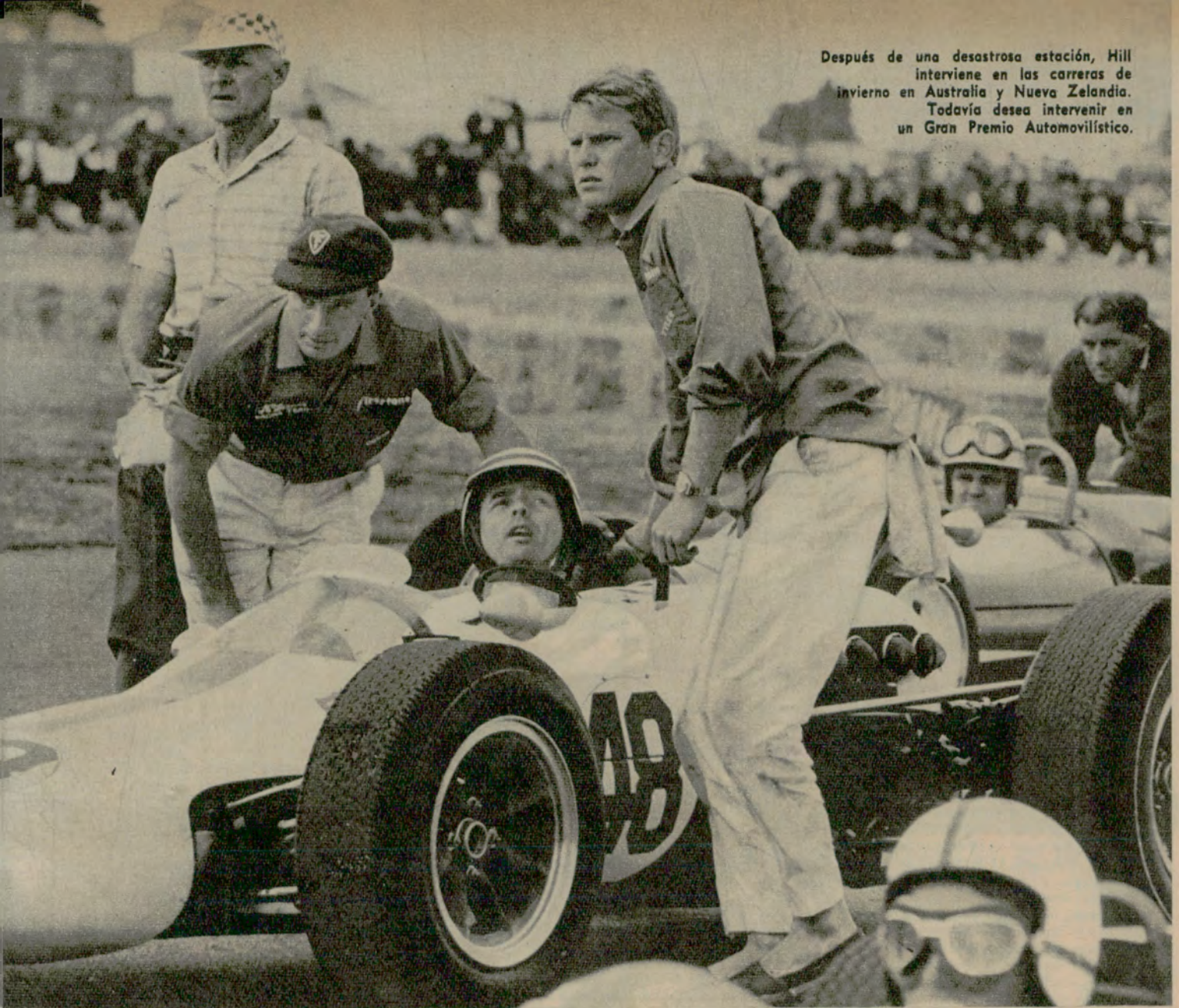
Durante esos años, vio muy de cerca a la muerte; pero ya la había contemplado tan a menudo que se le había convertido en un concepto abstracto, sin ningún significado. Frecuentemente hablaba de ella, pero siempre con el desconcerto de un filósofo y no como quien tenía que enfrentarla diariamente.

Hubo en 1958 una carrera de gran velocidad, en Italia. La Ferrari de Hill, durante la práctica del sábado, había experimentado un desperfecto en la suspensión, que se corrigió durante la noche. Hill, al día siguiente, tuvo miedo de no poder mantener el coche en ruta cuando alcanzase velocidades muy grandes, cayendo en la banquina. Un amigo, al conocer sus temores, trató de disuadirlo de intervenir en la competencia; pero Hill lo hizo, y mantuvo el coche en carrera hasta que sufrió una avería. Entonces, cambió de Ferrari y ocupó el tercer puesto.

### El duelo con Trips

De los 16 competidores del Gran Premio, durante la temporada de 1958 en Europa, 7 murieron al poco tiempo y dos

Después de una desastrosa estación, Hill interviene en las carreras de invierno en Australia y Nueva Zelanda. Todavía desea intervenir en un Gran Premio Automovilístico.



quedaron inválidos, y Hill pasó a ocupar un puesto de primera línea. Desgraciadamente, al año siguiente las máquinas Ferrari se vieron superadas por los ligeros coches ingleses con motor atrás, entre los que figuraban los de John Cooper. Hill no pudo ganar para Ferrari, pero corrió admirablemente. En el Gran Premio de Bélgica de 1960, corrió prácticamente pegado, rueda a rueda con el australiano Jack Brabham, alcanzando ambos coches un promedio de 136 millas horarias en un circuito de 8,7 millas. El esfuerzo fue demasiado grande para la Ferrari de Hill, que comenzó a incendiarse; pero Hill paró la máquina, saltó fuera, vació su extinguidor y siguió la carrera tratando de alcanzar a Brabham. No lo alcanzó, pero tampoco abandonó la carrera hasta el final.

Llegó 1961. Ahora Ferrari tenía un nuevo coche con motor atrás, que con un corredor como Hill, resultaba invencible. Eso significaba que uno de los dos principales corredores de Ferrari, Hill o el conde von Trips, ganaría sin duda el campeonato del mundo. De acuerdo con la tradición, uno de los corredores es el capitán del equipo y el otro no debe hacer nada que pueda poner en peligro el éxito de su marca. De modo que

Hill y Trips esperaron la decisión de Ferrari; pero Ferrari nunca dijo una palabra.

Aun así, Hill podría haberse asegurado la dirección. Después de todo, era el más veloz y tenía más antigüedad en el equipo. Pero sabiendo que Trips deseaba desesperadamente obtener el título, Hill no quiso tomar la iniciativa. Así, pues, cuando Trips punteó en el Gran Premio de Holanda, Hill nunca trató de pasar a su compañero de equipo.

En el Gran Premio de Bélgica, Hill tomó la delantera a su vez y Trips se mantuvo en el segundo lugar.

Y así continuaron en todas las carreras siguientes. Hill se torturaba: ¿Qué hacer? ¿Desafiar la tradición y conducir forzando a Trips, o ser forzado por él?

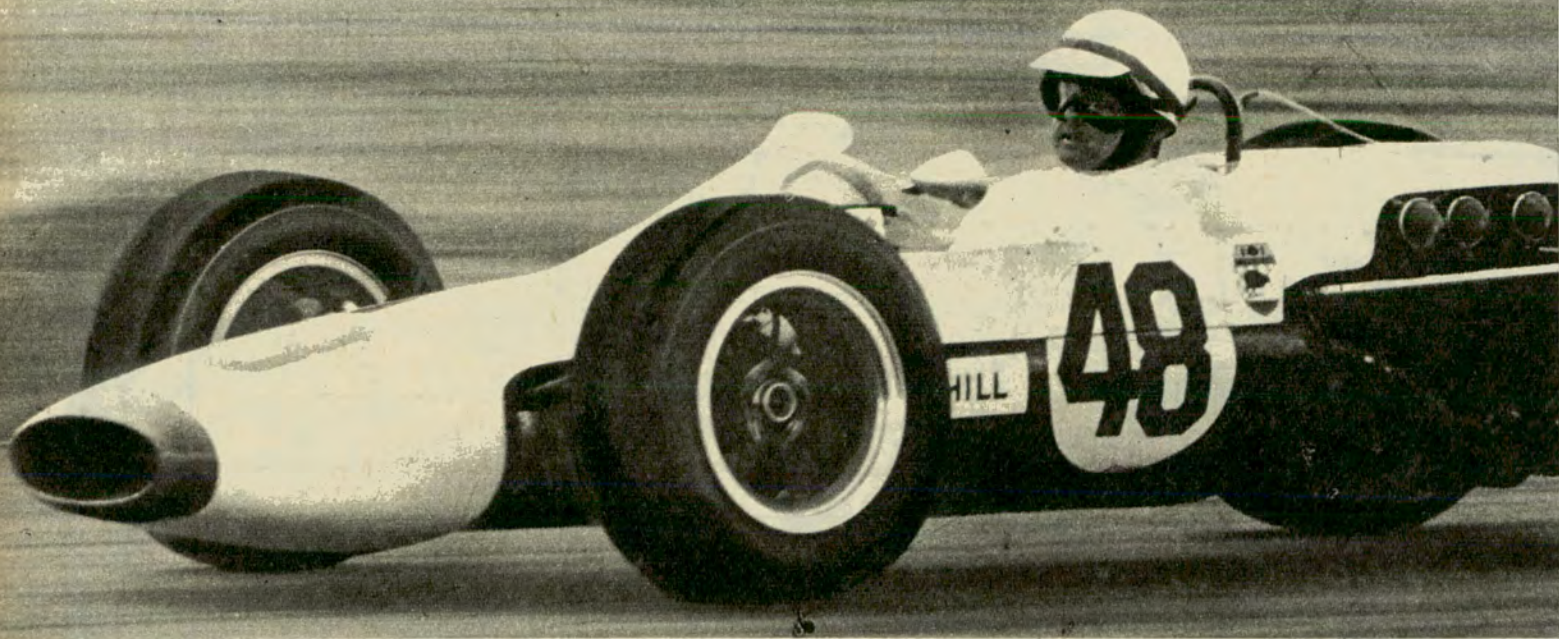
Para Hill, aquella fue una horrible temporada con un fin terrible. En el Gran Premio de Italia, la penúltima carrera, Trips llevaba unos pocos puntos de ventaja —en las carreras del Gran Premio de Europa, los puntos se cuentan: 9, 6, 4, 3, 2, 1 para los seis primeros finalistas. Se calculaba que Trips conseguiría el campeonato mundial, siempre que Hill llegara cuarto o menos, y esto hacía sentir feliz a Trips. También se había calculado que, quedando

todavía una carrera por correr, no había manera de que Hill obtuviera el título, aun cuando von Trips no tuviera una buena colocación. Pero Trips no llegó. En la segunda vuelta se fue sobre la multitud causando la muerte de 15 espectadores, además de la suya. Al ganar la carrera, Hill aventajó en un punto a su compañero desaparecido y se convirtió en el campeón mundial.

Campeón Mundial. Pero en medio del tumulto y de la tribulación, nadie lo notó. Los sentimentales preferían creer que Hill no había ganado el campeonato. Sólo se trataba de que el pobre Trips lo había perdido. Todos los titulares de los diarios estaban dedicados a Trips; apenas mencionaban al nuevo campeón, y los reporteros trataron de publicar una nota titulada así: *"El sentimiento y profundo disgusto con el deporte que produjo en Hill la muerte de Trips, lo inducen a retirarse"*

#### Alejado de Ferrari

Hill no lo hizo. Volvió a su habitación en Módena. Se echó en su cama a escuchar música y trató de experimentar algún placer por el hecho de ser campeón; pero no lo consiguió. Podía haber



ganado el título de todos modos; pero así, le parecía que el campeonato nunca sería suyo. Pocos hombres se habrían sentido tan profundamente derrotados en el momento de su mayor triunfo.

Al año siguiente, 1962, ganó tres grandes carreras, lo que no basta cuando se es Phil Hill y, por añadidura, campeón del mundo. Lo peor es que ya no pudo seguir con Ferrari. Al terminar la temporada, Hill y Ferrari se separaron después de nueve años.

Hill firmó, en 1963, contrato con ex ingenieros y técnicos de Ferrari que habían inaugurado una nueva fábrica que se llamaba "Automobili Turismo Sport", pero cuyos coches nunca fueron competitivos y hasta hubo carreras en las que ni siquiera llegaron a actuar. A fines del año, esta fábrica ya no tomaba parte en las competencias y Hill estaba nuevamente a la deriva.

Llegó la primavera de 1964 y John Cooper ofreció a Hill un contrato en calidad de corredor N° 2 de la fábrica Cooper. Hill esperaba que, como a la mayoría de los corredores que están por contrato, le pagaran un total por carrera de 1200 dólares, además de la mitad del dinero que ganara como premio. Pero si Hill tenía problemas esa primavera, también los tenía Cooper, y el principal era justamente el dinero. La fábrica Cooper hace y vende aproximadamente 60 automóviles de carrera por año y es apenas más grande que un simple garage. Allí hasta los centavos cuentan. Tratando de mantener bajos sus costos, Cooper ofreció a Hill sólo el mínimo normal de 560 dólares por carrera, además del 25 por ciento del premio en efectivo. Al comienzo Hill no podía creer que Cooper hablara en serio. "Yo tengo todavía un nombre importante, por lo menos en lo que al público se refiere", dijo. Dudó un tiempo, pero al fin se decidió a firmar.

En las carreras del Gran Premio de 1964, sólo competían 6 firmas y la ma-

yoría había contratado sólo a 2 corredores. Una vez comenzada la temporada era difícil conseguir un nuevo contrato. Además, lo que deseaba Hill era correr, aún en un coche que no le gustaba.

El coche de carrera del Gran Premio se adapta al corredor de manera que el asiento se ajuste perfectamente, permitiendo que aquél maneje con comodidad y con el mínimo de fatiga. El asiento de Hill, no se le adaptaba en absoluto. Hill corrió el Gran Premio de Mónaco encorvado sobre el volante. Además, el motor se recalentó tanto que terminó la carrera con ampollas en la espalda y en la planta de los pies. "Yo no volveré a manejar ese horno por 560 dólares", murmuró.

A la mañana siguiente fue a enfrentarse con Cooper. Lo encontró acompañado de otras personas y delante de ellas éste le entregó los 560 dólares. Hill no supo qué hacer, y los recibió.

#### Coches destruidos

En Bélgica, la Cooper de Hill se incendió durante la práctica. Durante la carrera el coche se descompuso y Cooper echó la culpa de la pérdida de los 14.000 dólares que costaba el auto al descuido de Hill.

En Alemania, Hill intervino en una competencia con Jack Brabham, y arruinó otro auto. En este caso admitió que la culpa era suya, cosa que ningún otro corredor hubiera hecho.

Para entonces, Hill no se llevaba bien con su mecánico, Hugh Franklin, un sudafricano calvo y de expresión adusta. Franklin trabajaba para Cooper, no para Hill, y cumplía sus órdenes de mala manera o simplemente no las cumplía. Franklin comenzó a afirmar que lo que no andaba bien en el coche de Hill, era el conductor. Cooper se había enterado de todo, pero no le daba importancia.

En una ocasión, hablando sobre la actitud de Cooper, Hill dijo: "Los propietarios nos consideran a los corredores, como un puñado de psicópatas que

tarde o temprano nos volvemos cobardes, y lo único que quieren saber es el momento en que esto ocurre, para reemzarnos".

En el mes de agosto, en Australia, Hill a mitad de camino de su primera vuelta de práctica, se encontró de pronto con una curva; trató de mantener el coche en su línea, pero la curva era demasiado cerrada y la Cooper patinó y se estrelló contra los fardos de paja que había a ambos lados del camino, perdiendo una rueda delantera y causando numerosos destrozos.

Hill colocó la rueda como pudo y volvió renqueando a su cabina. Pero había cometido uno de los pecados imperdonables en una carrera: se había estrellado en su primera vuelta de reconocimiento. Era una falta que seguramente no hubiera cometido unos años antes. El lo sabía y Cooper también.

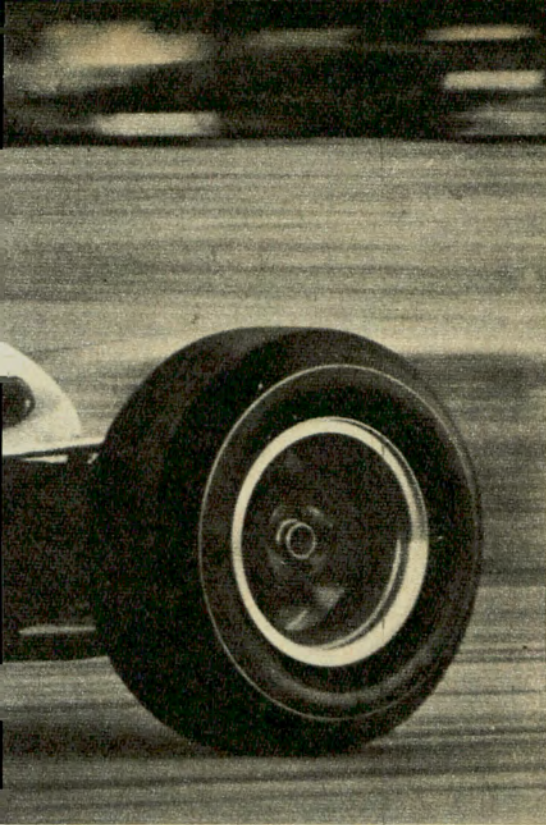
A medida que el coche de Hill se acercaba al lugar de llegada, John Cooper, en un acceso de cólera, dando saltos y agitando los brazos, acumulaba insultos sobre el ex campeón del mundo, ante una cantidad de espectadores que lo miraban sorprendidos.

#### Estrella su coche

Dos días después llegó el Gran Premio de Austria. En esa carrera Cooper iba a recibir 1.680 dólares por cualquier coche que presentara, de modo que preparó para Hill un coche de práctica. Ya en carrera, el coche de Hill se estrelló en el mismo sitio y en la misma forma que la vez anterior, pero esta vez las llamas lo destruyeron totalmente, logrando Hill saltar a tiempo, salvándose milagrosamente.

John Cooper no dijo nada. En 1959 y 1960 a Cooper se lo había calificado de genio. Ahora sus coches no podían ganar de ninguna manera. El le echaba la culpa a los corredores, Hill y Bruce McLaren. En realidad, ninguno de ellos había podido ganar y por añadidura Hill arruinaba los coches.

Al regresar a Gran Bretaña, Cooper



Hill fue un formidable competidor en cualquier clase de máquina. Ganó su campeonato mundial en una máquina fórmula 1, similar a la de la fotografía, pero también fue magnífico en carreras largas de coches sport.

Hill y von Trips, a la derecha, eran amigos como compañeros de equipo, pero rivales para la gloria. Unas pocas semanas después de esta escena feliz, von Trips murió y Hill llegó a ser campeón mundial.

manifestó públicamente que despediría a Hill antes de que se matara, y lo acusó de haberle costado demasiado dinero.

En el mes de agosto se corría el Gran Premio de Estados Unidos en Watkins Glenn, Nueva York. Hill, que deseaba por sobre todas las cosas, correr en su pro-

pio país, pidió a los organizadores que presionaran a Cooper en su favor. Finalmente Cooper accedió y envió un coche, cuya velocidad en el breve recorrido de Watkins Glenn fue de 134 millas horarias, mientras que los otros, en el mismo recorrido, dieron 155 millas por

hora. Se calculaba que el auto de Hill llegaría último; pero en la cuarta vuelta se descompuso.

Los organizadores del Gran Premio de México, quisieron contar con la presencia de Hill. En esta competencia el co-

(Continúa en la pág. 192)



BUJIAS

**AUTOLITE**

Fabricado en Argentina por PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS

BAJO LICENCIA *Ford*

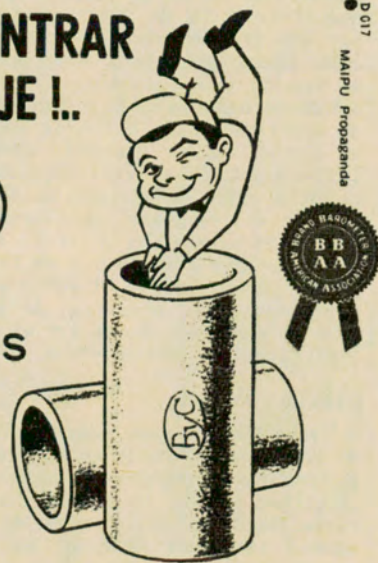
C 210

**HAY QUE ENTRAR POR EL BUJE !..**



**AUTO LUBRICADOS**

Procesados por PULVIMETALUR-GIA que permite obtener una estructura porosa permanentemente lubricada.



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

Mantenga en su negocio la línea completa de este repuesto Solicite catálogo al agente de su zona

BROSIO Y CIA. S. R. L. - F. VARELA 1662 - AVELL. - T. E. 22-9937  
 ROSARIO: DISTR. FRANCIA - AVDA. FRANCIA 1249 - T. E. 38-0770  
 CORDOBA: "COR BYC" - LIMA 247 - T. E. 29852

D 017  
 MARIU Propaganda



# LAS 24 HORAS DE LE MANS

LA victoria de Ford sobre Ferrari en las últimas "24 Horas de Le Mans" no ha sorprendido a nadie. Enzo Ferrari ya había declarado que la desproporción de las fuerzas entre ambas empresas era tan grande, que sólo era cuestión de tiempo su aplastamiento por el coloso americano; pero fueron necesarios tres años para que el gigante de la industria pudiera imponerse a su adversario, cuya producción anual total equivale a la que Ford lanza al mercado en 40 minutos.

En las máquinas presentadas por Ford en Le Mans se han vuelto a tomar los principios constructivos esenciales adoptados por los especialistas de coches de carrera, de los que el Lola GT de 1963, construido por Eric Brodlay, constituye una síntesis. Claro está que la Ford mejoró su versión y la puso a punto con la ayuda de métodos de investigación y de experimentación que sólo están al alcance de las grandes fábricas. Precisamente es en este campo donde la lucha entre el artesano de Maranello y el "magnate" industrial de Detroit se presentaba y resultó realmente desigual, mucho más de lo que parece surgir de la diferencia de cilindrada entre el motor de 4 litros utilizado por Ferrari y el de 7 litros adoptado por la Ford.

## Caballos baratos

Probablemente sea más acertado no tomar en cuenta la cilindrada como criterio de comparación entre las máquinas, sino el consumo de carburante. Según las cifras oficiales que fueron conocidas durante las primeras fases de la competencia, cuando todavía las máquinas Ford y las Ferrari estaban en plena lucha, ese consumo era casi directamente proporcional, no a la cilindrada sino a la potencia desarrollada, que fue de 420 cv para las Ferrari y 460 cv para los coches de Ford; las primeras consumieron alrededor de 37 litros por cada 100 kilómetros y las segundas 42 litros. También podrían compararse los motores sobre la base

**Fueron ganadas  
por Ford con  
un motor casi  
de serie**

**POR  
PAUL FRERE**

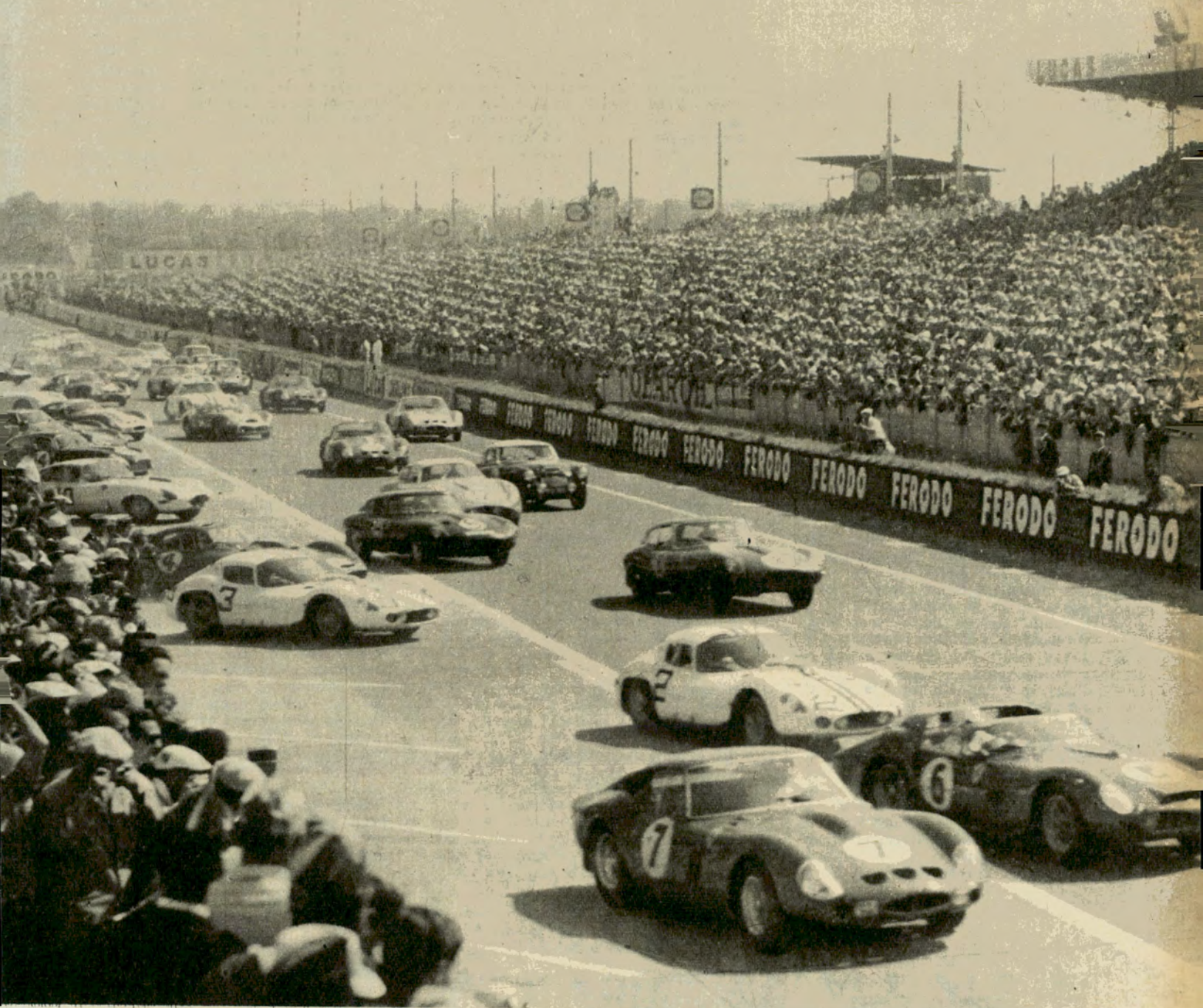
*Para Autoclub*

FOTOS GENTILEZA DE  
LA REVISTA "VELOCIDAD"

de su precio de costo: se comprobaría así que el motor Ford, directamente derivado de una máquina de gran serie, cuya versión de stock para el público, muy similar a la utilizada en Le Mans, es entregada por la fábrica a los agentes de venta a un precio de alrededor de 1.000 dólares, produce su fuerza medida en caballos a un precio cuatro o cinco veces inferior al de los que produce el coche de los "Cavallini Rampanti", es decir, el 12 cilindros de Ferrari. Inclusive, si los dos motores en







Todos los años las tribunas del autódromo de Le Mans ofrecen el extraordinario espectáculo de una entusiasta muchedumbre pendiente de la habilidad de los volantes y la potencia de las máquinas.

competencia hubiesen sido fabricados en series iguales, es muy probable que los caballos de las máquinas Ford, producidos por un motor V8 a balancines, alimentado por un solo carburador cuádruple, habrían costado la mitad de los caballos de la Ferrari, producidos por un motor de 12 cilindros, con cuatro árboles de leva y alimentado por una costosa instalación de inyección.

La potencia de las máquinas Ferrari fue de unos 40 caballos inferior a la del motor Ford, pese a que las

primeras daban alrededor de 105 cv por litro y las segundas sólo 66 cv para la misma capacidad. No obstante ello, los coches de una y otra marca se mantuvieron bastante cerca entre sí, probablemente porque el peso medio de las Ford fue de 1.230 kilos, libres de carga, mientras que las Ferrari sólo pesaban 980 kilos, lo que arroja una más alta relación peso-potencia para las primeras. De todas maneras, resultó que las Ford, precisamente por ser más poderosas, sacaban ventaja en las rectas,

sobre todo en la de Hunaudières, donde alcanzaban alrededor de 340 kilómetros por hora, terminando así por imponer el ritmo de la carrera a su adversario. Por cierto, cabe señalar que el equipo Ford tenía la ventaja de disponer, desde el punto de partida, de 8 vehículos de 7 litros, mientras que la Ferrari sólo contó con 3 de cuatro litros, y tuvo la desgracia de perder una máquina, debido al accidente que le ocurrió a Scarfiotti, precisamente cuando, después de 8 horas de carrera, el coche

# LAS 24 HORAS DE LE MANS

de este conductor se hallaba recorriendo la misma vuelta que la máquina Ford que encabezaba la prueba.

## Problemas en los frenos

Por primera vez después de la generalización del empleo de frenos a disco, las máquinas Ferrari tropezaron con serios problemas en sus frenos. Este año, Ford también se preocupó de este aspecto de los problemas que creaba la carrera, y afrontó prácticamente su solución. Las dificultades no consisten solamente en el desgaste rápido de las pastillas, que en cierto modo puede ser resuelto mediante la adopción de discos ventilados, gracias a una especie de ventanas o compuertas radiales, por las que circula el aire por centrifugación. Porque en Le Mans el problema más importante proviene del tremendo "shock" térmico que deben soportar los discos en cada vuelta de circuito, es decir, alrededor de cada 3 ½ minutos. Sucede que en el curso de los 5 kilómetros de la recta de Hunaudières, los discos se enfrían completamente; pero de pronto el conductor se ve obligado a reducir su marcha, de

la velocidad de 340 kilómetros empleada durante esa recta, a sólo 60 ó 70 kilómetros, que es la que le permite la curva de Mulsanne. Así, la elevación de la temperatura es enorme y súbita, lo que termina por provocar fisuras en el metal de los discos. Ford resolvió el problema esta vez utilizando sucesivamente tres juegos de discos adelante, cuyo empleo fue necesario solamente durante la primera mitad de la carrera, ya que después las Ferrari habían sido eliminadas de la competencia y los conductores de las máquinas Ford pudieron reducir el empleo de sus frenos durante las últimas horas. Como hemos dicho, ese consumo de discos fue previsto por los ingenieros de la Ford, quienes habían estudiado especialmente el modo de fijarlos en las ruedas. Y habían entrenado a mecánicos especialistas para poder reemplazarlos con suma rapidez, lo que pudo hacerse, durante la carrera, en las dos ruedas y con sólo dos hombres, en el brevísimo término de 3 minutos.

Debemos decir que la victoria de la Ford se debió, sobre todo, al hecho de que la fábrica acudió a soluciones probadas y comprobadas. Durante los ensayos realizados en el mes de abril, la Ford había llevado a Le Mans un coche de transmisión automática y uno del nuevo modelo "J", cuya carrocería y forma exteriores eran bastante diferentes al anterior, y sin duda estaban mejor perfiladas que las de los coches GT40 y MK2 (uno de los cuales, precisamente, ganó la carrera). Pues bien, aunque en esas pruebas de ensayo fue la máquina de transmisión automática la que efectuó la vuelta al circuito en menor tiempo y aun cuando el tipo "J" es notablemente más liviano que el MK2, el constructor decidió no utilizar durante la prueba sino los vehículos que había podido ensayar a fondo en carreras anteriores (las 24 horas de Daytona y las 12 horas de Sebring, ambas ganadas por coches Ford) y que, además, eran sufi-

cientemente veloces para imponer su tren en el circuito de Le Mans. En definitiva, la Ford utilizó máquinas, con las que ganó la prueba, que le permiten decir que el motor empleado corresponde a una unidad bastante próxima a las fabricadas en las series comunes para el público. Por lo demás, cabe agregar que, según resultó evidente, el precio de costo no jugó ningún papel en la elección de la máquina, pese a que, si bien los coches de 7 litros ganadores son unidades relativamente baratas, deben mencionarse algunos detalles del equipamiento que hasta pueden parecer extraños, como, por ejemplo, el hecho de que los coches disponían de limpiaparabrisas del tipo de los empleados en los aviones de reacción, cuyo costo es, probablemente, más alto que el del motor mismo de la máquina.

## Una sorpresa aún no revelada: El Chaparral

Otro coche americano participó en las 24 horas: el Chaparral, que 15 días antes había ganado los 1.000 kilómetros de Nürburgring. Considerado desde el punto de vista técnico, quizá puede afirmarse que se trata del coche más interesante de todos los que participaron en la carrera. Presenta innovaciones tales como una plataforma portante de material plástico, reforzada por placas de aluminio pegadas a aquélla y muy someramente remachadas en los puntos que soportan a los elementos mecánicos, y dispone de una transmisión automática. Pese a las versiones circulantes, nadie está en condiciones de afirmar en qué medida la General Motors presta su apoyo, más o menos disimulado, para el estudio y la construcción del Chaparral, que realiza Jim Hall en un pequeño taller ultramoderno situado en la ciudad de Texas, al borde un circuito donde la máquina puede ser ensayada constantemente.

El principio de funcionamiento de

El prototipo Ford "Mark II", que con la acertada conducción del piloto Mc Laren, se clasificó vencedor en la importante prueba de Le Mans en dramática competencia con las Ferrari.



la transmisión es mantenido en estricto secreto, y nadie lo conoce; pero la única certeza que hemos podido recoger, examinando el vehículo y observando su marcha sobre el circuito, es que esa transmisión se funda sobre un convertidor de cupla hidráulico que, contrariamente a lo que sucede con las cajas automáticas americanas clásicas, no parece contar con combinaciones de piñones epicicloidales. Sin embargo, es difícil decir si los cambios de velocidad son obtenidos manualmente por el conductor, mediante una pequeña palanca o si se efectúan, como algunos sostienen, de una manera totalmente automática. Lo que sí puede afirmarse es que, según parece, los pilotos contratados para conducir el vehículo se comprometen solemnemente a no revelar nada respecto de la transmisión del coche.

Para su cilindrada de 5,34 litros, el Chaparral resulta excepcionalmente liviano: sobre la balanza de Le Mans sólo acusó 892 kilos, es decir, alrededor de 100 menos que el 4 litros de la Ferrari y 340 kilos menos que los 7 litros de la Ford. Esa ligereza y quizá también la transmisión automática, si realmente existe, aseguran a la máquina una fuerte multiplicación del par en las velocidades bajas, a la salida de las curvas, y le permitieron las mejores aceleraciones de todos los coches que recorrieron el circuito, inclusive las Ford y las Ferrari.

#### Las Porsche y las Alpine - Renault

Si bien la máquina Ford tuvo éxito absoluto en la clasificación general, en cuanto a distancia, otros dos constructores realizaron soberbias demostraciones: la Porsche y la Alpine-Renault. La primera terminó la carrera con cinco coches sobre siete que la iniciaron. De ese número, algunos correspondían a la categoría "prototipos" del modelo Carrera 6, idénticos a los tipos "Sport", con dos modificaciones importantes: 1º) sus carburadores estaban reemplazados



Mc Laren, el piloto del Ford "Mark II", al terminar la competición no sabía que había vencido y suponía que había entrado segundo.

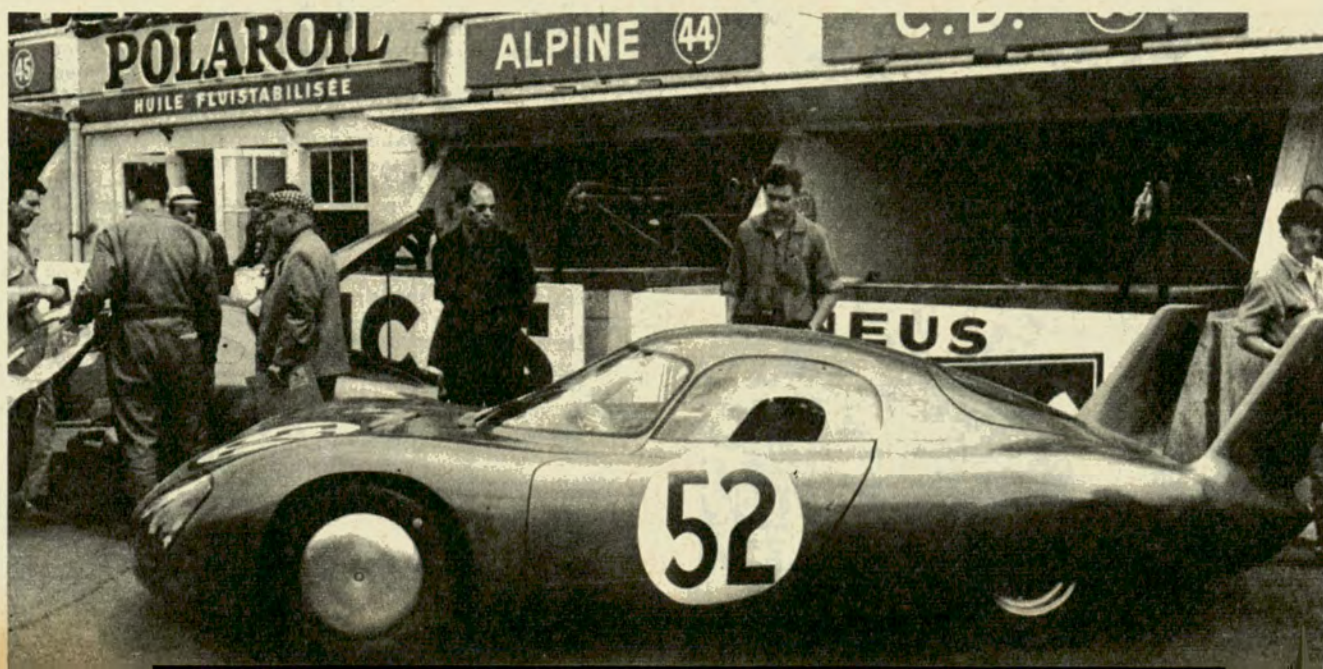
por un sistema de inyección Bosch, con bomba de seis pistones e inyectores colocados justamente sobre las válvulas de admisión, y 2º) su carrocería estaba esencialmente modificada, gracias a una prolongación de la parte trasera, para perfilar más el conjunto, lo que, probablemente, le permitió una ganancia de velocidad del orden de los 15 kil. por hora.

La industria francesa estuvo representada en Le Mans por los Alpine-Renault y los C.D. Como ya lo hemos señalado, las máquinas nombradas en primer término hicieron una excelente demostración de conjunto, completando la carrera cuatro de ellas, y clasificándose en los tres primeros lugares en cuanto a rendimiento energético, que corresponde, este último, a una relación entre velocidad media cumplida, consumo de combustible y, en menor medida, al peso del vehículo. El coche ganador de la marca utilizó un motor de 1300 cm<sup>3</sup>, de 4 cilindros y 2 árboles de leva a la cabeza, fabricado por Amedée Gordini por cuenta de la Renault. Alcanzó una velocidad media general de 172 kilómetros por hora para un consumo de 14,8 litros por cada 100 kilómetros. Pen-

samos que gran parte del mérito de esa performance de los Alpine procede del excelente perfil de su carrocería, que le permitió alcanzar, en las grandes rectas, una velocidad de hasta 245 kilómetros por hora, con una potencia del orden de los 110 cv.

Los coches C.D. —iniciales estas que corresponden a su constructor, Charles Deutsch— fueron menos felices, puesto que ninguno de ellos consiguió terminar la competencia. Esos vehículos, que utilizaron un motor Peugeot 204, montado transversalmente delante de las ruedas traseras, eran el fruto de estudios realizados por su constructor sobre el problema de la estabilidad de los vehículos muy veloces. En las rectas esas máquinas alcanzaban una velocidad de 235 a 240 kilómetros por hora, pese a que solamente podían producir alrededor de 100 cv. Lamentablemente, esos coches jamás habían corrido antes de venir al circuito de Le Mans, donde se comprobó que, debido a las hipótesis que necesariamente deben ser admitidas en los cálculos teóricos, aun una máquina cuidadosamente calculada necesita una puesta a punto práctica, antes de someterla a una competencia. •

Este es el misterioso coche C.D., iniciales que corresponden a su constructor, Charles Deutsch; desarrolla velocidades de 235 a 240 kilómetros por hora, pero no consiguió terminar la carrera.





"Domador", cartón del pintor Martorell, que forma parte de las "Figuras de la Raza y la Tradición", expuestas en el City Hotel.

El pintor José Martorell junto a su obra "Granadero", en la inauguración en la Sala de Estar del City Hotel, decorada con obras de este artista y cuya muestra fue dedicada en homenaje al Sesquicentenario de la Independencia.

"Musicante", otro de los trabajos expuestos por Martorell y al que nos referimos en esta página.



## UNA EXPOSICION DE PINTURA DE INTIMO SENTIDO ARGENTINO REALIZO JOSE MARTORELL



COMO una contribución, a su manera, a la celebración del sesquicentenario de la Independencia, el pintor José Martorell reunió y exhibió en los salones del City Hotel, en esta Capital, un conjunto de 17 obras, encabezadas por la magnífica estampa de un "Granadero", que presidía el acceso al local.

Como es habitual en la tarea de ese artista, también estos trabajos están realizados con carbón y ténpera, en cuya técnica y procedimiento Martorell es un maestro cuya pericia y eficacia expresiva, por la hondura que alcanza y por sugestión que emana de sus obras, revela valores nada comunes y sí muy singulares. Pero, puestas estas calidades aparte, lo que importa destacar es la fidelidad y sutileza psicológica, al mismo tiempo, con que Martorell ha captado e interpretado la esencia de los tipos humanos, saturados del alma de nuestra tierra, que ha reunido en esta exposición, que refleja categorías fundamentales de la comunidad argentina, en sus estratos de más significativa —y todavía viva— raigambre tradicional.

Martorell está conquistando, por vía de su arte auténtico y de espíritu genuinamente argentino, un merecido lugar al lado de los nombres de más legítimo prestigio de la plástica río platense, con total despreocupación de "ismos" que juegan su carta a la popularidad circunstancial. Es, simplemente y nada menos, que un artista. (M. G.)

SALTA

CHACO

N



Juan OLSINA

SAN MIGUEL DE TUCUMAN



TUCUMAN



- Toco Pozo
- Urutaú
- MONTE QUEMADO
- El Caburé
- Los Pirpintos
- Rio Muerto
- Ahi Veremos
- San José del Boquerón
- La Fragua
- Nva. Esperanza
- Churqui
- El porvenir
- San Gregorio
- Esteros
- CAMPO GALLO
- Lilo Viejo
- Granadero Gatica
- Tintina
- Alhuampa
- Aerolito
- El Bravo
- Otumpa
- LA PALOMA
- Gancedo
- Capdevila
- Girardet
- QUIMILI
- La Brea
- La Tapa
- Concepción
- Tolagna
- Amamá
- Las Tinojas
- Los Tinojas
- La Aurora
- Clodomira
- Simbolar
- San Ramón
- LA BANDA SANTIAGO
- LA CANADA
- Va. Figueroa
- Chaupi Pozo
- Chauchillas
- Va. Giménez
- Barrialito
- Tipiro Mal Paso
- Abra Grande
- Gramilla
- Las Cejas
- Isca Yacú
- El Charco
- POZO HONDO
- Gdor. Piedrabuena
- Gdor. Garmendia
- Rapelli
- Pampa Pozo
- Las Cejas
- Isca Yacú
- El Charco
- POZO HONDO
- Abra Grande
- Gramilla
- Ardiles
- Chaupi Pozo
- Chauchillas
- Va. Giménez
- Barrialito
- Tipiro Mal Paso
- San Ramón
- Simbolar
- LA BANDA SANTIAGO
- LA CANADA
- Va. Figueroa
- Concepción
- Tolagna
- Amamá
- Las Tinojas
- El Bravo
- Aerolito
- Otumpa
- LA PALOMA
- Gancedo
- Capdevila
- Girardet
- QUIMILI
- Las Tinojas
- El Bravo
- Aerolito
- Otumpa
- LA PALOMA
- Gancedo
- Capdevila
- Girardet
- QUIMILI
- Las Tinojas
- El Bravo
- Aerolito
- Otumpa
- LA PALOMA
- Gancedo
- Capdevila
- Girardet
- QUIMILI

16

92

94

9



HOMBRO REDONDO

Su diseño de hombro redondo, con la banda de rodamiento bajando a los costados. . .



da más seguridad, más agarre, ágil respuesta a la dirección.



Marche usted con el team vencedor: su auto y cubiertas Super-Cushion G8.

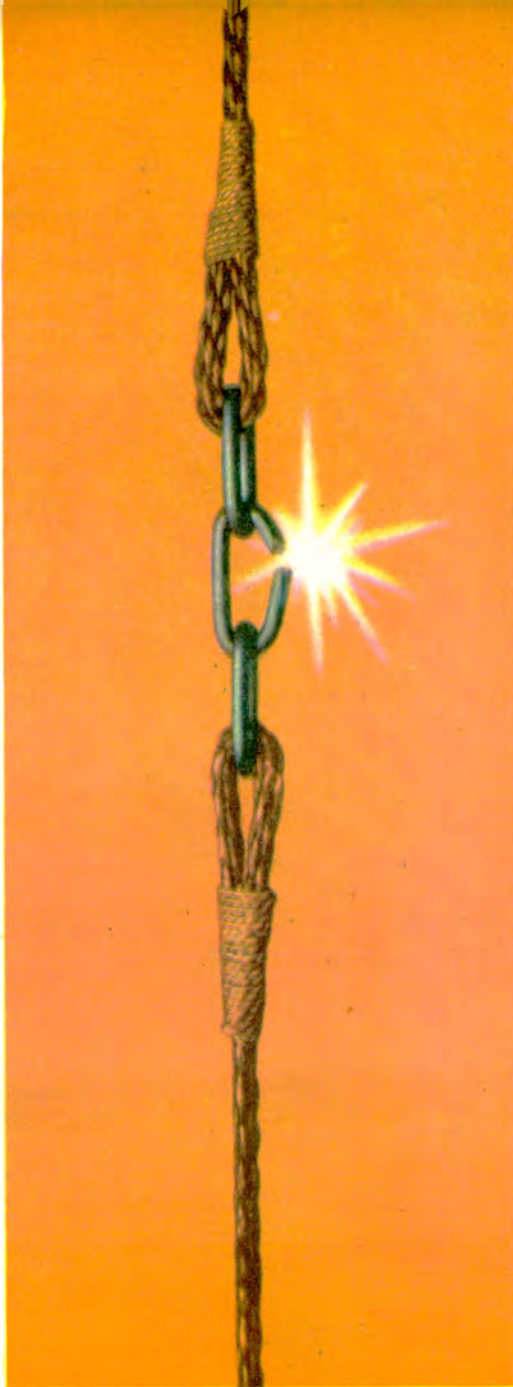
## Las cubiertas de manejo ágil G8 de Goodyear

Kilometraje sin problemas. Maneje usted con una nueva sensación de seguridad. Vaya sobre cubiertas G8 y sienta la diferencia. Es fácil manejar con confianza... sobre cubiertas Goodyear.

**GOODYEAR**



La gente que disfruta de su automóvil tiene una aliada en la cubierta G8 de Goodyear.



Está hecha con un cordón para cubiertas más fuerte que el acero: el 3-T...



que le da protección contra reventones, más resistencia a golpes y recalentamiento.

## Para seguridad: disfrute de su automóvil sobre

La cubierta Super-Cushion G8 de Goodyear tiene manejo ágil puesto en ella. Manejo seguro, para que usted vaya confiado. La banda alrededor del hombro toma mejor los virajes, facilita la conduc-

ción. Pone tracción extra para seguridad adicional. Hay más seguridad, también, en el cordón 3-T. Y en el caucho Tufsyn. Ambos son los más fuertes que se fabrican. También hay más kilometraje en la G8.





# HAGA TURISMO CON AUTOCLUB

Sus termas  
concentran la  
atracción  
turística

Aspecto de las galerías del vistoso edificio de la municipalidad de la ciudad de Río Hondo, muy concurrida en los meses de invierno por la bondad de su clima y de sus aguas termales.

## EN SANTIAGO DEL ESTERO

### EL INVIERNO ES PRIMAVERA

Por  
GUSTAVO A. GUERRERO

*Para Autoclub*

*Fotos del autor*

*Mapa Ilustrado por Juan Olsina*

LA provincia de Santiago del Estero asume en el panorama turístico nacional un papel importante en el período invernal. Por las excelencias de su clima y la bondad de las aguas termales de su subsuelo se ha hecho acreedora desde tiempo inmemorial al título de "Capital de invierno de la República".

Esta tierra causó profunda impresión a los conquistadores y la denominación que en el siglo XVI le impuso don Francisco de Aguirre, al llamarla "Tierra de Promisión", a imitación de la que Dios prometió al pueblo de Israel, pareciera ser confirmada por las reseñas de viejos cronistas y viajeros, que aseguraban que

el centro del "Jardín de la República" se encontraba en el sector de nuestro país que, desde hace más de cuatro siglos, se llama Santiago del Estero.

Es tierra de tradición, donde arraigaron antiguas costumbres y creencias prehispánicas; pero a pesar de ello, la evolución de sus habitantes fue marcando sendas de superación y todo contribuye a demostrar que resultó verdadero el vaticinio del conquistador que presintiera el progreso santiagueño que estamos presenciando.

Asombran la grandiosidad de los bosques y las inmensas llanuras santiagueñas recortadas por milenarios troncos de quebracho, algarrobos y lapachos; además, su cielo claro rodea al viajero de una atmósfera que apacigua las preocupaciones de su espíritu.

### Santiago del Estero, "madre de ciudades"

La primera entrada de los conquistadores en tierra santiagueña se produjo en el curso de 1543. A las órdenes de don Diego de Rojas, un pequeño grupo de hombres realizó la exploración de la zona del río Dulce, que formaba parte del reino indígena de Tucumán, al que los españoles denominaron Tucumán.

Sólo diez años después, y a continuación de tres infructuosas tentativas realizadas por el capitán Juan Núñez de Prado, junto a las márgenes del río Dulce, don Francisco de Aguirre fundó la ciudad de Santiago del Estero, en el mismo lugar y con el nombre que actualmente tiene. Se inició de esta manera la colonización definitiva del territorio, con centro en la población que tiene el honor de ser la más antigua de la República Argentina.

Desde la nueva ciudad se irradió la influencia de la conquista en esta parte de América, y allí fue fundado, en 1571, el arzobispado del Tucumán y Río de la Plata. Designóse primer obispo a monseñor Francisco de la Victoria, con residencia en Santiago del Estero. En ese mismo año se produjo la llegada de San Francisco Solano, quien dio comienzo en Santiago del Estero a su extraordinaria obra apostólica.

Santiago del Estero no sólo se constituyó en el foco de las fuerzas de la conquista en esa extensa región del país, sino que contribuyó a la fundación de numerosas ciudades, lo que le valió el justo título de "madre de ciudades." Primero fueron Londres, Cañete y Córdoba del Calchaquí. Las tres fueron destruidas por los indígenas en 1562. No obstante el fracaso de estos tres primeros esfuerzos, Santiago del Estero realizó nuevas tentativas y así surgieron más poblaciones como la Ciudad de Todos los Santos de la Nueva Rioja; Nueva Madrid de las Juntas; Talabera de Esteco; Córdoba de la Nueva Andalucía, la ciudad de San Luis, a orillas del Paraná; San Miguel; San Clemente y San Salvador de Velasco, que perdura hoy con el nombre de Jujuy.

### Riqueza del folklore santiagueño

Santiago del Estero tiene el honor de exhibir en su fértil llanura, donde alcanza el regadío, las primeras espigas de trigo que maduran en nuestro país. Su clima cálido y luminoso,



La población santiagueña vive apegada a sus tradiciones y leyendas. La que se refiere a Katuy alcanza especial relevancia, al extremo que se le ha levantado un grupo escultórico importante en el lugar más cuidado del parque Aguirre.

Una calle y plazoleta en el centro de Río Hondo. En primer término se puede apreciar una mercancía muy común en esa zona. La cestería es una de las artesanías más comunes en la provincia.





El famoso puente del río Dulce, entre la capital santiagueña y la ciudad de La Banda. Tiene unos mil metros de extensión y cuenta con tres trochas: una, para el tránsito automotor; otra, para el ferrocarril, y la restante, para peatones.

La localidad de San Pedro de Guasayán cuenta con aguas termales similares a las de Río Hondo. El pequeño establecimiento inicial para la explotación de estas aguas actualmente no funciona.

que le permite gozar de esa primicia. se conjuga armoniosamente con su suave paisaje y la riqueza de su folklore, uno de los patrimonios populares de que se enorgullece la provincia.

Se afirma que con una zamba los santiagueños vencieron a los riojanos en la batalla de Pozo de Vargas. El recitado de la canción de Lombardi y Chazarreta, dice así:

"Cuentan los santiagueños que al verse ya derrotado su jefe mando tocar la zamba para animarlos y en cuanto vibrar oyeron, la música de sus pagos, volvieron caras, venciendo al ejército riojano..."

Santiago es cuna de artistas y su música vernácula se identifica, dentro del panorama nacional, con caracteres que le son propios. Asimismo, las leyendas tienen profunda raigambre en Santiago y se conservan con su extraña mitología sin modificaciones a través de los años. Sus principales personajes son Kakuy, Crespín, la Tesisita, Orko-Maman (Madre del Cerro); Sachayoj, Pampayoj, la Salamanca, el Supay o diablo, Runa-uturungo (indio tigre), Ñañakaj (ataja caminos) y muchas otras figuras creadas por la fecunda imaginación de sus primitivos habitantes.

El hechizo de la tierra santiagueña todo lo domina. Está en sus inmensos bosques, en sus vetustas iglesias, en su música popular, en las viejas industrias caseras, como la alfarería o los rústicos telares.

Es proverbial la cordialidad del santiagueño, que se muestra siempre hospitalario y gentil, dispuesto a convertir al visitante en un amigo sincero.

Esa provincia que todavía conserva, a pesar de sus esfuerzos modernistas, los telares primitivos y la habilidad para modelar el barro, es por su acendrado criollismo tierra que "no tiene riendas, pero sujeta". Y completando esta afirmación localista, una paisana de Sumampa, refiriéndose a la hacendosa mujer santiagueña, nos dijo: "No tienen cencia, pero aquerencian".

### El turismo en Santiago del Estero

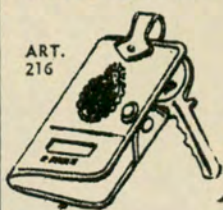
El turismo en Santiago del Estero recibe su mayor caudal en los meses de invierno y se concentra en las termas de Río Hondo, que es, por otra parte, la única zona de la provincia con hotelería apropiada.

Los caminos son en general buenos, ya se trate de pavimentados, enripiados o de suelo natural, aunque estos últimos son guadalosos. La ruta nacional N° 9, que la atraviesa desde Córdoba a Tucumán, está ahora pavimentada en toda su extensión, pues se completó el afirmado de los 111 kilómetros que faltaban entre Villa San Martín (Estación Loreto) y Santo Domingo, tramo que se inauguró el 4 de julio último. También se encuentra pavimentado el extenso tramo entre Santiago del Estero, La Banda y Lugones, con perspectivas de continuarse en dirección a la provincia de Santa Fe para enlazar definitivamente por pavimento la capital mediterránea con la de aquélla, a orillas del Paraná.

Otros tramos pavimentados con los que cuenta la provincia son los que unen la capital con Lavalle, por Santa Catalina, a través de la sierra de Guasayán, y el que va de Santa Catalina a la Estación La Punta. También está asfaltado el camino entre la menciona-

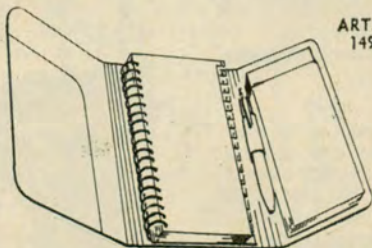
## ARTICULOS PARA PROPAGANDA Y REGALOS CONFECCIONADOS EN TELAS PLASTICAS

ART.  
216



**Plásticos**  
**EIFFEL**®

Agendas - Almanques - Anotadores - Biblioratos - Billeteras - Bolsas para viaje - Carpetas en cualquier tamaño, con aparatos simples y automáticos, o con aletas internas - Carteras para mozos - 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 de Teléfonos y Guía Verde.



ART.  
149

TRABAJOS  
ESPECIALES  
SOLICITE LISTA  
DE PRECIOS

Envíos de muestras y pedidos  
al interior contra reembolso.

FABRICA Y VENTAS:  
CONGRESO 2070 — T. E. 71 - 5862 — BUENOS AIRES

# CITROËN 2 CV

CONCESIONARIO OFICIAL

## ZEN - OLSEN S. A.

Recepción del coche usado.

Amplias facilidades.

Pida una  
demostración.  
Llame al  
**73-5418**



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

da localidad de Lavalle y Frías, a lo largo del límite con Catamarca.

### La ciudad de Santiago del Estero

La ciudad de Santiago del Estero, fundada el 25 de julio de 1553 por el capitán Francisco de Aguirre, la más antigua del país, fue origen y centro de la conquista religiosa y espiritual de la colonia en los siglos XVI y XVII. Se levantó en las cercanías de la que en los años 1550, 1551 y 1552 fundara Juan Núñez de Prado, con el nombre de Ciudad del Barco I, II y III, esta última junto al río Dulce y que debió ser abandonada por sus peligrosos desbordamientos.

Créese que los cultivos iniciados por Núñez de Prado fueron el motivo de que Aguirre llamara "tierra de promisión" a Santiago del Estero. Al año siguiente de la fundación se construyó la primera obra de irrigación de la Argentina, la acequia que hoy lleva el nombre de Belgrano y que se conserva a lo largo de la avenida homónima.

La edificación actual de la capital es moderna, pero se observan todavía algunas residencias de arquitectura colonial, reliquias de su época de esplendor, durante la dominación española.

Posee Santiago numerosos parques y paseos, entre los que se destaca el Parque Aguirre, junto a la avenida costanera que corre paralela al río Dulce. Tienen su sede en la zona numerosas sociedades deportivas. El Parque Aguirre ofrece una frondosa arboleda.

La primera entre las catedrales argentinas es la de Santiago del Estero. Santuario de la fe del pueblo, se levanta frente a la plaza Libertad. De hermosas líneas arquitectónicas, rememora la primitiva construcción del 14 de mayo de 1570, en que por bula del papa Pío V fue puesta bajo la advocación de los santos Juan y Pedro. La actual catedral es la quinta construida en el mismo sitio; la piedra fundamental fue colocada el 26 de agosto de 1868. Fue declarada monumento histórico nacional el 28 de julio de 1953.

En la catedral se guardan los restos de Pedro L. Gallo, representante de Santiago del Estero ante el Congreso de Tucumán.

### Iglesia de la Merced

Desde que la creciente del río Dulce destruyó la capilla de los padres mercedarios, construida en 1561, en cuatro oportunidades más fue reconstruida. La iglesia actual se inició en 1847 y se terminó cuatro años más tarde. La venerada imagen de la Merced es custodia del bastón de los gobernadores de la provincia. En el citado templo está sepultado el general Juan Felipe Ibarra. Fue declarada monumento histórico nacional el 24 de enero de 1942.

### Convento de San Francisco y celda capilla de San Francisco Solano

Data de 1565 la instalación de la orden franciscana en Santiago del Estero. Desde entonces el primitivo rancho que ofició de capilla y cuya fundación se atribuye al R. P. Juan Pascual Rivadeneira, que integraba un grupo de religiosos procedentes del Perú, fue transformado en el her-

moso templo de estilo gótico de la actualidad, a través de varias reedificaciones que se efectuaron en el mismo solar, constituyéndose en el más antiguo de los conventos e iglesias fundados por dicha orden en la República Argentina. Fue declarado monumento histórico el 6 de febrero de 1948.

En ese convento se conserva reconstruida la celda capilla que, según la tradición, fue levantada por San Francisco en 1593. Esa humilde construcción con endebles materiales, adobe y techo de paja, fue cediendo a la acción del tiempo y en 1769 fue reedificada utilizándose los mismos materiales que pudieron aprovecharse de la primitiva celda, especialmente la carpintería y las dos puertas talladas de quebracho colorado, quedando el sitio convertido en singular motivo de atracción. El año claustro evoca la obra del santo patrono, y fue declarado monumento histórico nacional el 25 de junio de 1942. Es depositario de la casulla que los indios bordaron con sus propias manos. También se conserva allí el altar ante el cual se prosternaba el santo y el leño que le sirvió de almohada por largos años. Allí funcionó también la primera escuela primaria que tuvo el país.

### Iglesia de Santo Domingo

La iglesia de Santo Domingo, construida primitivamente en 1593, de austeros muros, guarda en su nave principal una de los tres calcos que existen en el mundo del Santo Sudario, la sábana blanca auténtica en que, según la tradición, fue envuelto el cuerpo de Jesús.

La copia data del siglo XVI y fue obsequiada por Felipe II a sus "Amadas colonias de América".

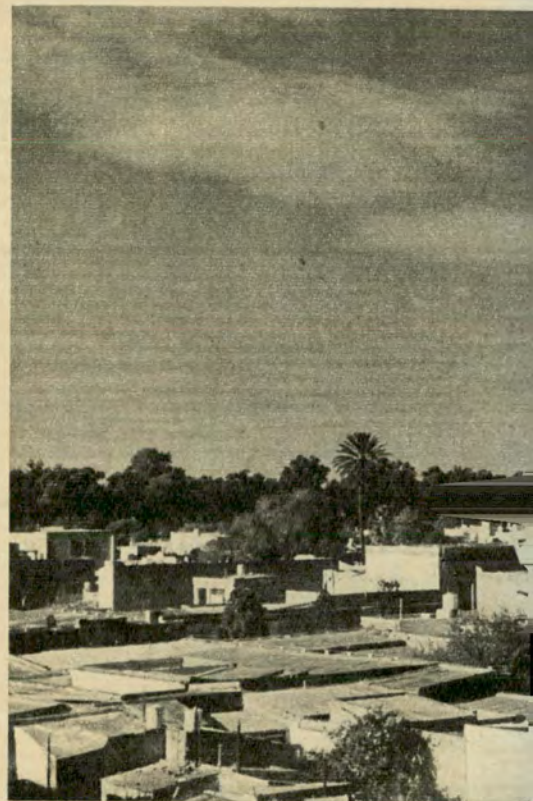
### Museo de la provincia

Tiene su sede en la antigua casa que fue de la familia de don Pedro Díaz Gallo, guerrero de la Independencia. Fundado en 1941, expone numerosas piezas en salas, un amplio jardín y galerías. Las salas principales son las de arte religioso, de historia y numismática, etnografía y folklore, y una colonial dedicada a Absalón Rojas, Historia de los Taboada, etcétera.

### Museo arqueológico provincial Emillo y Duncan Wagner

Por su interés cultural, se distingue este museo fundado por Emilio R. Wagner, en Avenida Rivadavia 701. Son notables sus 125.000 piezas de la civilización indígena chaco-santia-gueña. Se destacan colecciones de alfarería, urnas e implementos indígenas. Posee una gran cantidad de documentos arqueológicos que muestran el grado de desarrollo alcanzado por esa civilización prehispana en sus múltiples aspectos: social, religioso, industrial, económico, etcétera.

La mayor parte de las piezas fueron extraídas por la misión arqueológica encabezada por el fundador del museo en la zona del río Dulce cercana a la ciudad de Santiago del Estero, y también a lo largo de la ribera del río Salado.



La plaza Libertad se encuentra en el centro de la ciudad de Santiago del Estero, donde se rinde homenaje al general San Martín. Al fondo, el esqueleto del primer rascacielos de la capital.





Vista de la ciudad de Santiago del Estero, en dirección al oeste. La torre que emerge en medio de la zona forestada corresponde al convento de los franciscanos.

### Museo de Bellas Artes. Museo Pedagógico

El Museo Provincial de Bellas Artes, fundado en 1943, dispone de seis salas en las que se exhibe gran número de pinturas, grabados y esculturas. Por su parte, el Museo Pedagógico, creado en 1953, con biblioteca anexa, expone elevado número de animales embalsamados, tejidos, elementos para la confección de telas regionales, cuadros e ilustraciones diversas.

### Las fiestas religiosas en el interior de la provincia

Las fiestas religiosas en el interior de Santiago del Estero adquieren extraordinaria significación, con asistencia de muchos millares de fieles de toda la provincia y de las vecinas. Alcanzan particular resonancia las que se realizan en Mailín, depositaria de la venerable imagen del Señor de los Milagros, antiguamente conocida por el Señor Forastero; en Bandera, la Fiesta de San Francisco Solano; en Forres, la fiesta de San Isidro Labrador; en Beltrán, la fiesta de la Virgen del Valle; en Manogasta, la fiesta de Santa Bárbara; en Copo, la fiesta de la Virgen del Churqui; en Nueva Esperanza, la fiesta de la Virgen del Suncho; en Silpica, la fiesta de la Virgen de Monserrat; y en Tuama la fiesta de la Virgen de la Concepción. Asume grandes proyecciones la Semana Santa en la capital provincial y en otras ciudades del interior. Además de las festividades religiosas de Loreto y Sumampa, de las que nos ocuparemos por separado, es significativa la fiesta laica del 26 de diciembre en Sumamao, en honor de San Esteban Chico, en la que la participación popular es muy entusiasta.

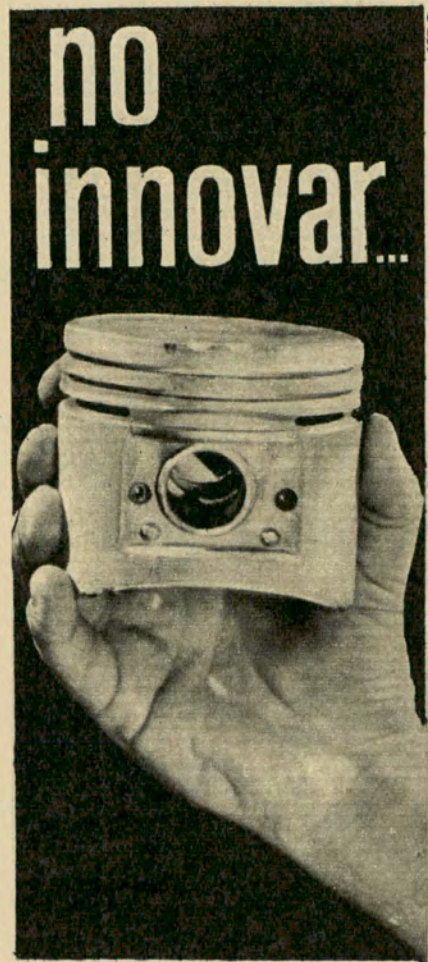
### Las celebraciones en Sumampa

La localidad de Sumampa se encuentra a 30 kilómetros al este de Ojo de Agua, en el centro de un valle rodeado de serranías de baja altura. Sumampa, es un vocablo quichua que significa "lindo, hermoso". Está a 245 metros sobre el nivel del mar y se halla a mitad de camino entre las zonas de emplazamiento de las antiguas reducciones, hoy desaparecidas, de Abipones Nuevos y Abipones Viejos, junto al río Dulce y la localidad de Ojo de Agua. El pequeño santuario de la Virgen de la Consolación se encuentra en Sumampa Viejo, dos kilómetros más allá de la nueva Sumampa. Las fiestas en honor de la milagrosa imagen, que se realizan en el mes de noviembre, suscitan gran expectación en Santiago del Estero; la virgen de Sumampa atrae fervorosas muchedumbres.

Cuenta la tradición que las imágenes de las vírgenes de Sumampa y de Luján fueron adquiridas en Brasil por un rico hacendado radicado en la zona sur de Santiago del Estero, donde está hoy el departamento de Quebrachos. Llegadas a Buenos Aires, en 1960, se inició el traslado hacia su lugar definitivo en Santiago del Este-



La más importante reliquia de Santiago del Estero se concentra en torno de la obra de San Francisco Solano, patrono de la provincia. Se conservan la primitiva capilla del santo y la casulla que le tejieron los indios.




C 209

Después de las más rigurosas pruebas, los fabricantes de: Chevrolet, Ford, Valiant, Rambler, Fiat, Kenault, Citroen, De Soto, Dodge, D. K. W., Bedford y otras marcas, adoptaron el PISTON MAHLE como "equipo original" por su:

- aleación con todas las características físicas y químicas necesarias para responder a las máximas exigencias.
- proceso de fabricación con modernos métodos y maquinarias de la más alta eficiencia técnica.
- control exhaustivo con modernísimos equipos electrónicos.

Por eso, la experiencia aconseja NO INNOVAR e ir a lo seguro.

EL  PISTON

# MAHLE

La más alta calidad

Fabricantes y Distribuidores Exclusivos

## BUXTON S.A.

Posadas 1245

Buenos Aires

ro. Cumplido el segundo día de marcha, las carretas que las transportaban se detuvieron a pasar la noche en la Cañada de la Cruz. Al amanecer del día siguiente se produjo el milagroso episodio de que el cajón que contenía la imagen de María Inmaculada detenía el avance de los bueyes y se resolvió dejarla en Luján, que es el lugar donde se la venera actualmente. La segunda imagen, que personificaba a la Madre de Dios, por tener en sus brazos al Niño, siguió su camino y se repitió el hecho de Luján. La carreta se detuvo bajo un tala y allí, en Sumampa Viejo, se encuentra desde 1630, donde se la venera con el nombre de Virgen de la Consolación, teniendo a su costado izquierdo un cuadro de la Virgen de Luján. La imagen de Sumampa, es una pequeña estatilla de barro cocido que fue instalada primero en un humilde oratorio. Poco después el poblador Antonio Fariás de Sá, que la había encargado al Brasil, donó las tierras e hizo construir la capilla, que es la morada que se mantiene hasta nuestros días.

Millares de personas procedentes de distintas partes del país se concentran en esos días en Sumampa, en las condiciones más precarias que se pueda imaginar, pues se carece en absoluto de alojamientos y utilizan, para guarecerse del sol o del frío de la noche, quinchos o emparrados, o pernoctan simplemente a cielo abierto. Llegan a pie, a caballo, en vehículos con tracción de sangre, en ómnibus, en auto, etcétera. Numerosos misioneros predicán a la multitud de devotos que concurren. Asimismo, durante todo ese período funciona una feria tradicional, en la que se ofrece al visitante los más variados productos regionales.

#### Villa San Martín (Estación Loreto)

Esta importante población se encuentra a 137 metros sobre el nivel del mar, y allí se venera a la Virgen de Loreto, patrona del pueblo y de la aviación nacional. En las fiestas, que se celebran el 10 de diciembre de cada año, se congregan multitud de fieles.

La Virgen de Loreto, declarada Brigadiera de la Aeronáutica Militar Argentina desde hace poco más de tres años, tiene una historia muy parecida a las de las imágenes de Sumampa y Luján. De acuerdo con la tradición, a fines del siglo XVII la carreta que la conducía, al hacer un alto en Llajta Mauca, que en quichua quiere decir pago viejo, y que luego pasó a llamarse Villa de Loreto, no pudo reanudar la marcha al día siguiente a pesar de todos los esfuerzos realizados por los troperos. Se procedió entonces a aligerar la carga y cuál no sería la sorpresa al comprobar que había bastado retirar un cajón de pequeñas dimensiones y de poco peso para que la carreta reanudara su marcha sin dificultad. El asombro que causó este hecho movió a los circunstantes a indagar sobre su contenido y se halló en su interior una diminuta imagen de Nuestra Señora de Loreto. Como en el caso de la Virgen de Luján, los pobladores del lugar entendieron que la Virgen de Loreto había querido quedarse allí y procedieron a crearle un santuario, el cual sufrió diversas vicisitudes a través de tres siglos, pero actualmente se encuentra en la



Los bosques de Santiago del Estero son objeto de una explotación exhaustiva. El quebracho colorado o blanco, la brea, el algarrobo, son convertidos en carbón en numerosos lugares de la provincia.



El transporte del carbón de leña en largas caravanas de estos típicos carros es un motivo común por los caminos de la provincia.

Ejemplares de tuna y cardones en la zona de Salavina, sobre el camino que va de Ojo de Agua a la localidad de Herrera.



iglesia de la Villa San Martín (Estación Loreto).

En las cercanías de Villa San Martín es interesante visitar el embalse El Remanso y a unos 15 kilómetros de distancia de la población se encuentran las ruinas de la antigua Villa de Loreto.

#### Las termas de Río Hondo

La localidad de Las Termas tiene gran importancia turística por sus famosos baños termales, junto al río Dulce. Las vertientes se hallan entre pequeñas colinas y lomadas y es común observar en los alrededores pequeños cursos de agua que corren a través de planicies arboladas. Los indígenas utilizaban estas termas mucho antes de la conquista. Las denominaban Inti Yacu, vocablos quichuas que significan "Aguas del Sol", y les atribuían propiedades divinas, a tal extremo que les rendían culto. Sus aguas fueron utilizadas durante la colonia; pero sólo en 1922 el lugar se declaró de utilidad pública en una extensión de 600 hectáreas para el trazado del pueblo, que en 1958 eligió su primer intendente municipal.

La gran concurrencia que recibe durante los meses de mayo a agosto ha convertido a las Termas de Río Hondo en el más importante balneario invernal de la Argentina, cuyas aguas poseen una extensa gama de cualidades curativas (contienen hierro, potasio, aluminio, magnesio, titanio, flúor, yodo, arsénico, etcétera). A las benéficas propiedades de las aguas corresponde agregar, como coadyuvantes, la suavidad del clima en la estación fría, la escasa humedad ambiente y la intensa radiación solar. Durante la temporada se realiza en Río Hondo un programa turístico que comprende festivales de folklore, torneos de ajedrez, campeonatos deportivos, exposiciones artísticas y de productos regionales, certámenes de artes plásticas, etcétera.

A 30 kilómetros por carretera se puede visitar Chichigasta, en la provincia de Tucumán, lo que permite conocer la antigua capilla de esa población, cuyas típicas líneas coloniales se conservan sin modificaciones.

#### Construcción del dique frontal

Se encuentra en construcción adelantada el dique frontal de Río Hondo, a 3,5 kilómetros de la ciudad. El espejo de agua se dividirá por la mitad entre las provincias de Tucumán y Santiago del Estero. Abarcará 35.000 hectáreas y almacenará 1.500 hectómetros cúbicos de agua que alcanzarán para regar en distintas etapas hasta 300.000 hectáreas de tierras férciles, hoy improductivas. La importancia de esta obra se puede calcular si se tiene en cuenta que toda la tierra que Santiago del Estero tiene bajo riego no pasa de las 70.000 hectáreas.

El dique Los Quiroga, que se encuentra sobre el mismo río, aguas abajo, será el distribuidor del gran embalse, que, una vez terminado, será uno de los más importantes de la Argentina.

#### Villa La Punta

Esta población se encuentra emplazada al pie de las serranías de los Mogotes. Antes de la conquista fue a-

siento de poblaciones indígenas y resulta fácil localizar en los alrededores restos de utensilios de los primitivos habitantes. Son agradables sus alrededores, donde abundan los viñedos y las vertientes de agua.

#### Lugar histórico El Yugo

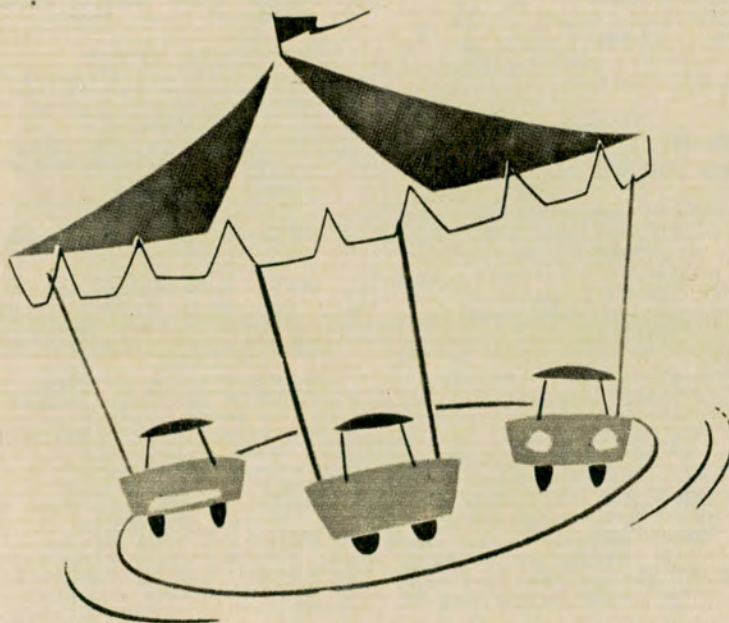
El 6 de febrero de 1948 fue declarado lugar histórico nacional, la propiedad denominada El Yugo, ubicada en el actual departamento de Loreto Viejo, al sur de la ciudad de Santiago del Estero. Perteneció a los ascendientes de Manuel Belgrano por vía materna y allí el prócer solía pasar tem-

poradas de descanso cuando estaba al frente del Ejército del Norte.

#### Villa Ojo de Agua

Esta antigua villa, cuya altitud es de 495 metros, es la futura zona, con sus suaves serranías, para la ampliación de las regiones turísticas de la provincia. Se originó Ojo de Agua en el fuerte establecido en las inmediaciones durante el siglo XVI. Se encuentra en medio de campos de pastoreo y extensas plantaciones de frutales. En las sierras de Sumampa, que se encuentran en las cercanías, se pueden realizar excursiones a caballo o a pie.

FABRICADOS BAJO LICENCIA DE FRAM CORPORATION, U.S.A. POR FRAM ARGENTINA S.A.



**PARA QUE  
DAR MAS  
VUELTAS...**

PARA SU MOTOR

**FILTROS FRAM**

PARA ACEITE, COMBUSTIBLE Y AIRE

DISTRIBUIDORES:

BEAUDEAN, DO PORTO Y CIA S. A.  
CADMA S. A.  
CIRA S. A.  
DE ANGELIS S. A.  
DITLEVSEN Y CIA. LTDA.

FEINSTEIN S. A.  
GALVE HNOS. S. A.  
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S. A.  
RONCHETTI, RAZZETTI Y CIA. S. A.  
WILL L. SMITH S. A.

CMA

En el embalse de Báez, a escasa distancia, se puede practicar la natación. Funciona en Ojo de Agua un casino.

### La Banda

Esta importante ciudad, frente a la capital, ocupa la margen izquierda del río Dulce, a una altitud de 189 metros. Es un progresista centro en el cual tienen su sede importantes industrias. El trayecto desde Santiago del Estero permite observar el gran puente sobre el río Dulce y la zona algodonera. Se puede visitar allí el museo de Bellas Artes y es típica de la zona la hermosa avenida de las palmeras.

### Dique Los Quiroga

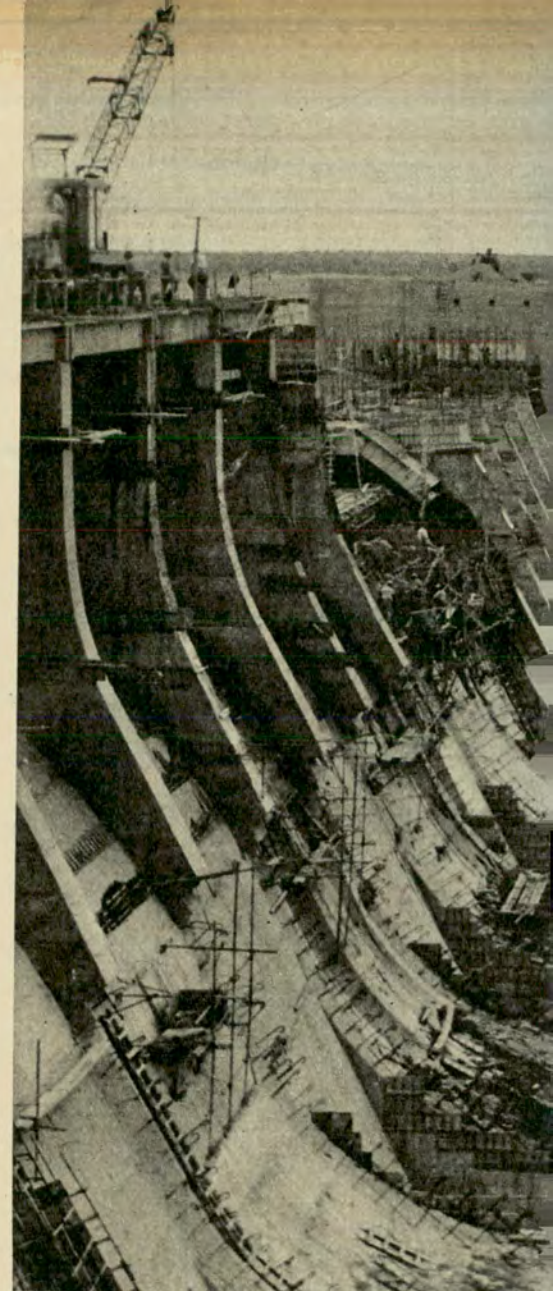
A unos veinte kilómetros de la capital se encuentra el monumental dique Los Quiroga. El camino pavimentado pasa previamente por La Dársena. El dique consta de una represa de derivación a través del río Dulce, un canal principal de alimentación y ramales que proveen de agua a acequias para riego en una extensión de muchos kilómetros. Se considera que el riego podrá abarcar 270.000 hectáreas para cultivos y 30.000 para habilitación de zona ganadera. En el lago se practica la pesca.

### Itinerario N° 1: Córdoba - Santiago del Estero (por Ojo de Agua)

Ha quedado totalmente pavimentado el camino más breve que une las ciudades de Córdoba y Santiago del Estero, con lo que la ruta nacional N° 9 del Sistema Panamericano de Carreteras, ha quedado completada hasta poco más allá de la ciudad de Jujuy. El 4 de julio último, se dio término a los trabajos de pavimentación realizados en una extensión de 111 kilómetros entre Villa San Martín (Estación Loreto) y Santo Domingo, unos 30 kilómetros al norte de Ojo de Agua. Ha desaparecido así una larga pesadilla que inhibía a muchos automovilistas para aventurarse a través del desierto santiagueño que cruza las Salinas Grandes. La salida la efectuamos desde la ciudad de Córdoba, de acuerdo con los mojones de la ruta.

- 702 CORDOBA. (Centro). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en avenida General Paz y Humberto 1º. (Tel: 4636/4713). Seguimos la ruta 9 en dirección a Jesús María.
- 706 Gomería.
- 707 Estación de servicio. Gomería.
- 708 Paso a nivel. Estación de servicio.
- 713 Bifurcación camino a Pajas Blancas, Río Ceballos, etc.
- 715 QUINAZU. Estación de servicio. Bar. Acceso a Colonia Tirolesa.
- 721 JUAREZ CELMAN. Nafta. Almacén.
- 723 Acceso a Pajas Blancas y Unquillo.
- 735 GENERAL PAZ. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar. Acceso a Pozo del Tigre.
- 747 Puente río Carnero. Angosto y en curva peligrosa.
- 748 ESTACION CAROYA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar. Policía caminera.
- 751 Cruce con ruta nacional N° 156 a La Cumbre y Ascochinga.
- 752 JESUS MARIA. Estación adherida del Automóvil Club Argentino. Tucumán 424. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 753 Estación de servicio. Acceso a Jesús María.
- 753,8 Estación de servicio. Gomería. Almacén.
- 755 Puente río Jesús María.
- 757 Acceso a Posta de Sinsacate (2 Km.). Bar.

- 758 Restaurante.
- 766 Camino de acceso a Barranca Yaco (4 Km).
- 773 Nafta. Puente río Pinto.
- 774,5 Empalme con la ruta nacional N° 60 a Deán Funes y Catamarca, que permite viajar a Santiago del Estero por Recreo, Frías, Lavalle y Santa Catalina. En este itinerario seguimos hacia adelante por la ruta nacional N° 9.
- 784 VILLA GENERAL MITRE. (Acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Villa Gutiérrez, Sarmiento, Macha y Cañada de Luque.
- 786 Puente arroyo Los Mistoles.
- 802 LAS PENAS. (Acceso). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar. Camino a Cañada de Luque, Avellaneda y Macha.
- 803 Paso a nivel.
- 804 Acceso a Avellaneda (20 Km).
- 812,6 SIMBOLAR. (Acceso). Almacén. Camino a Las Arrias, Tulumba e Inti Huasi.
- 819 Ermita virgen Nuestra Señora de Fátima.
- 826 SAN JOSE DE LA DORMIDA. (Acceso). Nafta. Taller mecánico. Restaurante. Camino a Deán Funes, Tulumba, Las Arrias y Cañada Tala.
- 831 Badén río Pisco Huasi con semáforo para la altura de la corriente.
- 837 Puente arroyo Guayacaste.
- 838 LOS SAUCES.
- 848 EL RODEO. Almacén. Camino a Sebastián Elcano, Churquí, Cañada y La Toma.
- 852 BARRETO. Almacén.
- 853 Puente río Los Tártagos. Almacén.
- 854 Camino a Sebastián Elcano. Almacén.
- 855 SANTA ELENA. Almacén. Camino a Cerro Colorado.
- 860,7 RAYO CORTADO. (Acceso). Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 863 Bar.
- 872 LOS CERRILLOS. Almacén. Camino a Chañar Viejo.
- 881 Camino a San Francisco del Chañar y Las Piedritas. Badén río Seco, con semáforo.
- 882 VILLA DE MARIA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 892 Bar.
- 897 SAN MIGUEL.
- 898 Puente arroyo San Miguel.
- 910 Límite provincial Córdoba - Santiago del Estero.
- 920,3 Puente arroyo La Primavera. Almacén.
- 923 Puente arroyo Lito.
- 925,8 Policía caminera.
- 926 Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 927 OJO DE AGUA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 930 Nafta. Gomería. Restaurante.
- 934 Puente arroyo Lomas Coloradas.
- 936 JUME. Cruce con ruta nacional N° 93, hacia Quebrachos y Colonia Dora.
- 942 LA SOLEDAD. Almacén. Puente arroyo El Zanjón.
- 948 PIEDRA BLANCA.
- 949 SAN FRANCISCO. Almacén.
- 955 LA GUARDIA. Almacén.
- 956 SAN JUAN. Almacén.
- 961 SANTO DOMINGO.
- 978 CERRITO. Almacén. Camino a Puerto El Tamarar.
- 987 Caserío.
- 988 SEGHEZZO. Almacén. Cruce vías de ferrocarril. Estación Ambargasta. Almacén. Taller mecánico. Gomería. Camino a los obrajes de Ambargasta y Los Telares.
- 1007 SALADILLO. Almacén. Zona de las Salinas Grandes.
- 1008 Puente arroyo Saladillo.
- 1023,6 GUANACO SOMBREANA. Almacén.
- 1030 SIMBOL POZO.
- 1048 MONTE REDONDO. Almacén.
- 1055 SAN VICENTE. Almacén.
- 1056 Camino a Villa Atamisquí y Medellín.
- 1064 SAN GERONIMO.
- 1068 PUESTO DE JUANES.
- 1076 VILLA SAN MARTIN. (Estación Loreto). (Altitud: 137 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar. Camino a La Punta, Frías y Villa Atamisquí.
- 1088 NUEVA FRANCIA. Almacén.
- 1099 SIMBOL. Almacén.
- 1105 ARRAGA. Almacén. Acceso a Jumial.
- 1111 LA ABRITA.

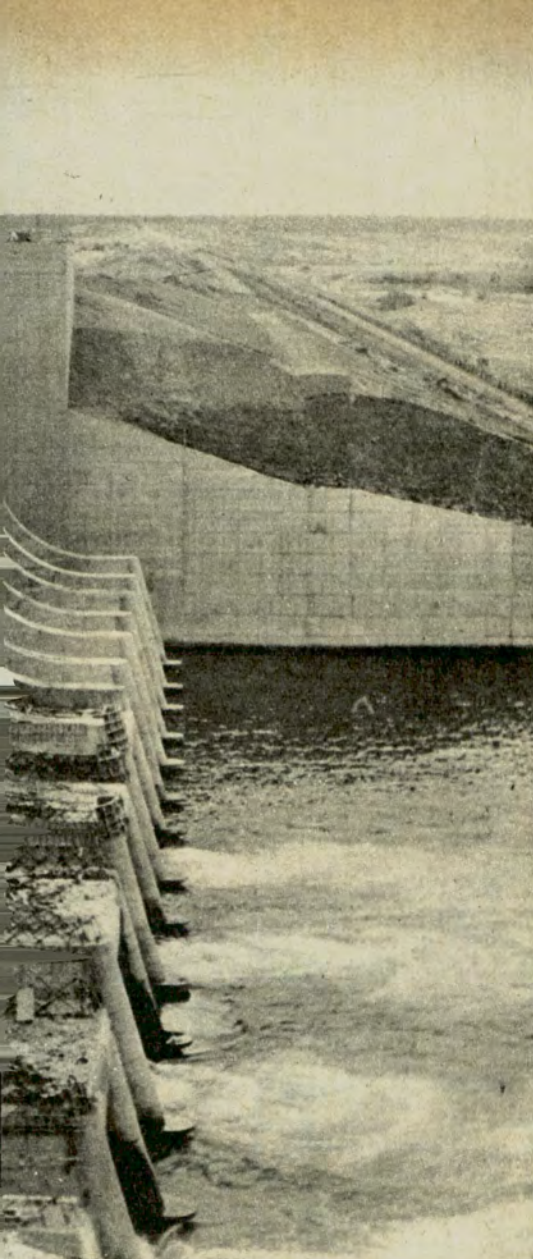


### RECORRIMOS CON UN VALIANT IV LA PROVINCIA DE S. DEL ESTERO

Con un comfortable Valiant IV, cero kilómetro, color azul medio, cedido gentilmente por Chrysler Fevre Argentina S.A., el personal especializado de AUTOCLUB realizó este exhaustivo recorrido por la provincia de Santiago del Estero, a fin de confeccionar el relevamiento turístico de ese Estado argentino y obtener la documentación gráfica correspondiente, para la redacción de "Haga Turismo con AUTOCLUB".

La unidad Valiant IV, con equipo de serie, recorrió alrededor de 5.000 kilómetros, incluidos los viajes desde la Capital Federal, por toda clase de rutas y aún los peores senderos del monte santiagueño, sin ningún inconveniente mecánico, a velocidades normales de turismo. El único tropiezo resultante de esta vasta gira, que tuvo una duración de quince días, fue una pinchadura causada por un clavo de herradura.





Aspecto de la parte central de la presa de Río Hondo, cuya longitud, con terraplenes, pasará los 4000 metros. El embalse, que ocupará una amplia extensión en la zona limítrofe con Tucumán, será inaugurado en octubre próximo.

- 1112 Acceso a Manogasta. Sede de la capilla de Santa Bárbara.
- 1118 SANTA MARIA. (Estación Ingeniero Ezcurra). Acceso a San Pedro.
- 1121 Acceso a Maco Yanda. Almacén.
- 1124 ZANJON. Acceso a la estación (3 Km) y a Maco Yanda.
- 1127 Almacén.
- 1131 Estación de servicio. Gomería. Bar.
- 1134 Arco de entrada a la ciudad de Santiago del Estero.
- 1135 SANTIAGO DEL ESTERO. (Altitud: 187 metros). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida Belgrano y Sáenz Peña. Tel. 2270. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

### Itinerario N° 2: Córdoba - Deán Funes - Frías - Lavalle - Santiago del Estero

Este antigua ruta a través de las Salinas Grandes y que sigue en buena parte el límite entre Santiago del Estero y Catamarca, ofrece alrededor de 200 kilómetros de camino no pavimentado. Sigue desde la ciudad de Córdoba a Jesús María como el itinerario N° 1 y luego hasta Quilino, donde termina el pavimento, el que se reanuda después de la localidad de Frías hasta Lavalle. Allí se adoptará la ruta nacional N° 64 también pavimentada en dirección a Santiago del Estero.

Se saldrá de la ciudad de Córdoba por la ruta nacional N° 9 en dirección a Guinazú y Jesús María.

- 702 CORDOBA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida General Paz y Humberto 1º. Seguir el itinerario anterior hasta el kilómetro 774,5, donde se adoptará la ruta nacional N° 60.
- 752 JESUS MARIA. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino.
- 774,5 Empalme con la ruta nacional N° 60, que seguiremos hacia la izquierda en dirección a Deán Funes.
- 777 Acceso a Sarmiento. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 780 Acceso a Villa General Mitre y Sarmiento. Almacén.
- 786 Acceso a Villa General Mitre. Bar. Cañada río Pinto.
- 789 VILLA GUTIERREZ. Estación parada Km 801.
- 792 Bar.
- 800 AVELLANEDA. Nafta. Acceso a Las Peñas.
- 809 LOS POZOS. Almacén.
- 823 DEAN FUNES. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera. Camino a Ischilín. Cruz del Eje y Capilla del Monte.

- 825 Camino a Ischilín y Capilla del Monte. 842 El Bañado.
- 851 QUILINO. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Bar. Termina el pavimento.
- 853 Paso a nivel.
- 878 SAN JOSE DE LAS SALINAS. Bar. Almacén. Gomería.
- 891 Paso a nivel.
- 893 Plena visión de las Salinas Grandes.
- 903 LUCIO V. MANSILLA. Nafta. Taller mecánico. Gomería. Bar.
- 915 Parada Km 931. Bar.
- 926,5 TOTORALEJOS. Almacén.
- 932 Límite provincial Córdoba-Catamarca. Santiago del Estero.
- 934 SALINAS GRANDES.
- 942,2 Seguir al frente la ruta nacional N° 157, hacia Recreo y Frías. La N° 60 sigue hacia la izquierda en dirección a Casa de Piedra.
- 952 Parada Km 969. Almacén.
- 970 RECREO. (Altitud: 220 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Almacén. Policía caminera. Restaurante.
- 971,5 Estación de servicio. Restaurante. Paso a nivel.
- 982 Parada Km 997.
- 985,9 Paso a nivel. Límite Catamarca-Santiago del Estero.
- 989 Se inicia un tramo de 20 kilómetros pavimentados.
- 990 Parada Km 1.000.
- 1002 Parada Km 1017. Almacén.
- 1009 Termina el sector pavimentado.
- 1010 SAN ANTONIO DE LA PAZ. (Altitud: 270 metros). Estación caminera del Automóvil Club Argentino. Auxilio mecánico. Gomería. Bar. Acceso hacia Catamarca a través de Icaño y Ancasti. Seguiremos el camino de la derecha en dirección a Frías.
- 1022 Rancherío.
- 1027 QUIROS. (Altitud: 298 metros). Almacén. Acceso a Icaño.
- 1032 Almacén. Acceso a Anjull.
- 1042,9 Puente río Abigasta.
- 1043 FRIAS. (Altitud: 329 metros). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera. Se reanuda el pavimento en dirección a Lavalle. Frías está pavimentada en todo su sector central y frente a su hermosa plaza se alza un importante templo.
- 1045 Paso a nivel.
- 1070 TAPSO. Almacén. Acceso a El Alto y Las Cañas.
- 1082 Parada Km 1098.
- 1093 LAVALLE. (Altitud: 480 metros). Nafta. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Policía caminera. Cruce con la ruta nacional N° 64, que adoptaremos en dirección a Santiago del Estero.
- 1125 SANTA CATALINA.
- 1141 CERRILLOS.
- 1148 PUERTA DEL CIELO.
- 1198 SANTIAGO DE LESTERO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida Belgrano y Sáenz Peña. Tel. 2270.



Prefiera lo mejor  
**Willard** ACUMULADORES

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

**Itinerario N.º 3;  
Ojo de Agua - Sumampa**

Poco más de 32 kilómetros separan estas dos localidades, a través de un camino pintoresco que cruza las sierras de Sumampa. Las distancias las daremos de acuerdo con el registro de nuestro cuentakilómetros.

- 0 Km. OJO DE AGUA. Salida desde la plaza de esta localidad en dirección al este.
- 1 Km. Camino a Sol de Julio. Seguir hacia la izquierda.
- 3 Talayaco.
- 6 Intihuasi.
- 8 Arbol Solo.
- 13 La Pampa. Acceso a Sol de Julio. Seguir a la izquierda.
- 20 Los Naranjos.
- 21 Buena Vista.
- 25 Tronco Quemado.
- 29 Bifurcación de caminos. Ambos siguen hacia Sumampa.
- 30 SUMAMPA. Nafta. Almacén. Paso a nivel.
- 32 SUMAMPA VIEJO. Sede de la Virgen de la Consolación.



Entre las festividades religiosas más importantes de Santiago del Estero se cuenta la de la Virgen de la Consolación, en la localidad de Sumampa Viejo, que reúne anualmente gran multitud de peregrinos y promesantes.

**Itinerario N.º 4; Santiago del Estero-Termas de Río Hondo.**

Existen actualmente dos caminos que unen las ciudades de Santiago del Estero y Las Termas. Utilizaremos el más nuevo de doble mano, que reemplazó al de una sola trocha, hoy un tanto abandonado. El camino nuevo se puede adoptar desde la sede del Automóvil Club Argentino, en la capital santiagueña. Las distancias se indicarán de acuerdo con los mojones de la ruta.

- 1135 SANTIAGO DEL ESTERO.
- 1139 Estación de servicio. Policía caminera. Adoptar el camino de la derecha. El otro sigue hacia Catamarca, por Lavalle o hacia Córdoba por Frías, Recreo y Deán Funes.
- 1141 Estación de servicio.
- 1143 EL MILAGRO.
- 1145 LA VERNACHA.
- 1148 EL PUESTITO.
- 1164 CAÑADA DEL MEDIO.
- 1166 LAS PALMERAS.
- 1171 RODEO DE SORIA.
- 1178 LA PUERTA. Almacén. Camino a Los Núñez y Doña Luisa.
- 1185 CHAÑAR POZO. Almacén.
- 1189 CHAÑAR POCITO.
- 1190 Almacén.
- 1184 NARANJITOS.
- 1199 Cruce con el viejo camino de una mano entre Santiago del Estero y Las Termas. Acceso a Los Núñez y Los Quiroga.
- 1200 LA AGUADA.
- 1203 Camino a Guasayán. (60 Km).
- 1204 Puente arroyo Las Tinajas.
- 1205 LAS TERMAS. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Puente río Dulce. Camino de acceso al nuevo dique frontal de río Hondo. El camino sigue pavimentado hacia Tucumán.
- 1212 MANSUPA.
- 1213 Aeropuerto.
- 1220 Bar.
- 1222 Límite provincial Tucumán-Santiago del Estero. En el número anterior de AUTOCLUB dimos detalles del camino hacia Tucumán.



Uno de los edificios más importantes de Río Hondo es el del Casino. La concurrencia es muy elevada en los meses fríos del año.

Una de las calles principales de la localidad turística de Río Hondo, con sus peculiares puestos callejeros de venta de canastos.

**Itinerario N.º 5: Villa Ojo de Agua Colonia Dora - Santiago del Estero**

Este recorrido permite visitar antiguos pueblos del interior de la provincia y se desarrolla, con excepción de los primeros 180 kilómetros que son de tierra mejorada, en camino pavimentado desde Lugones hasta la capital santiagueña.

Desde Villa Ojo de Agua saldremos por la ruta nacional N.º 9 y adoptare-



mos en el mojón 927; en Jume, la ruta nacional N° 93 hacia la derecha, en dirección a Quebrachos y Colonia Dora. Daremos las distancias de acuerdo con el registro de nuestro automotor.

- 0 Km VILLA OJO DE AGUA. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Saldremos a la Ruta N° 9 y seguiremos en dirección al Norte.
- 3 Nafta. Gomería. Restaurante.
- 7 Puente arroyo Lomas Coloradas.
- 10 JUME (Mojón 937 de la ruta 9). Adoptaremos la ruta nacional N° 93 hacia la derecha en dirección a Quebrachos.
- 28 Empalme camino a las localidades de Belgrano y Sumampa. Almacén.
- 33 QUEBRACHOS. Almacén. Sorprende el estado ruinosos de esta población, con un gran templo también en ruinas.
- 35 Camino a Estación Ramírez de Velazco.
- 36 El Pueblito.
- 45 SANTA ROSA. Almacén.
- 56 Empalme camino a Ramírez de Velazco y Sumampa.
- 58 Paso a nivel. Empalme camino a Ambargasta.
- 58,5 El 370.
- 62 Puente río Saladillo, de madera, de una trocha.
- 68 LOS TELARES (Altitud 106 m). Nafta. Taller mecánico. Bar. Paso a nivel.
- 73 Puente río Dulce. LOS CERRILLOS. Seguimos hacia la derecha en dirección a Colonia Dora por la ruta N° 93. Camino hacia Salavina y Herrera.
- 89 Puente río Saladillo del Rosario. Allí concurren numerosos pescadores en procura de dorados, bagres, etcétera.
- 115 BLANCA POZO.
- 126 LA LIBANESA. Almacén.
- 134 COLONIA DORA (Altitud 219 m). Nafta. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Acceso a Añatuya.
- 135 Empalme con la ruta nacional N° 34 que seguiremos hacia la izquierda en dirección a Santiago del Estero.
- 153 HERRERA (Altitud 109 m). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 185 LUGONES (Altitud 117 m). Nafta. Almacén. Se reanuda el pavimento hacia La Banda y Santiago del Estero.
- 214 GARZA (Altitud 128 m). Nafta. Almacén.
- 229 San Marcos.
- 241 Taboada (Altitud 140 m). Empalme camino pavimentado N° 94 a Suncho Corral (Altitud 133 m).
- 258 FERNANDEZ (Altitud 153 m). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 264 Cruce caminos Lomitas-La Cañada.
- 268 FORRES. Nafta. Almacén.
- 273 Villa Mercedes.
- 277 Villa Cañada.
- 278 BELTRAN (Altitud 168 m). Nafta. Almacén. Acceso a El 26 y Villa Robles.
- 283 Colonia Jaime.
- 288 VILMER. Nafta. Almacén.
- 298 LA BANDA (Altitud 169 m). Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.
- 300 Puente de mil metros sobre el río Dulce: carretero, ferroviario y para transeúntes, construido por los ex Ferrocarriles del Estado en 1926.
- 306 SANTIAGO DEL ESTERO (Altitud 187 m). Estación de servicio del Automóvil Club Argentino en Avenida Belgrano y Sáenz Peña. Tel. 2270. Taller mecánico. Gomería. Restaurante.

#### Itinerario N.º 6: Santiago del Estero Lavalle - San Pedro

Las sierras de Guasayán y de Mogotes que se levantan al oeste de la capital santiaguense forman un circuito turístico de porvenir. El camino entre Santiago del Estero y Lavalle está totalmente pavimentado y se proyecta unir por camino afirmado las termas de Río Hondo con San Pedro de Guasayán de manera de completar una vuelta dentro de esa zona, que por ahora no cuenta mayores atractivos.

Se saldrá por el camino pavimentado que parte del Automóvil Club

Argentino en Santiago del Estero y que se conoce con el nombre de Camino de Guasayán. Las distancias están señaladas por los mojones de la ruta.

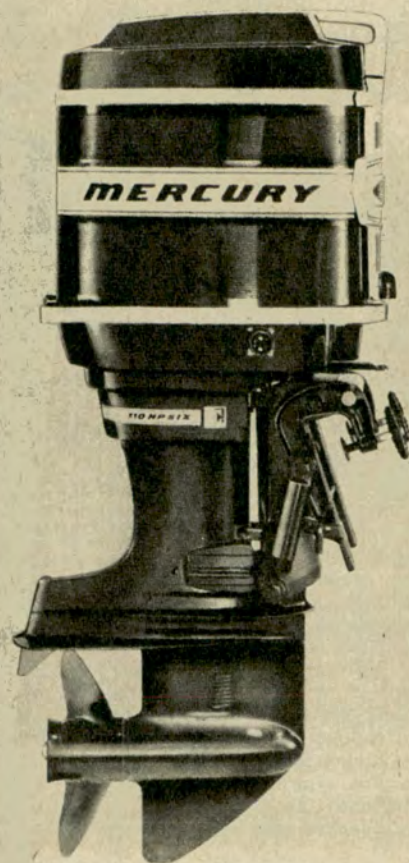
- 0 Km SANTIAGO DEL ESTERO.
- 4 Estación de servicio. Policía caminera. Adoptar el camino que sigue al frente hacia Lavalle. El que va hacia la derecha se dirige a Las Termas de Río Hondo y Tucumán.
- 10 Puente canal.
- 11 Las Cejas. Policía caminera.
- 22 Pampa Muyoj (en quichua: redonda).
- 26 Rosario.
- 30 Los Díaz.
- 34 San Lorenzo.
- 40 Naranjo Esquina. Almacén.
- 45 Luján. Almacén. Emplame del camino con la ruta nacional N° 9 en Arraga (38 Km).
- 52 Puerta del Cielo.
- 56 Santos Lugares. Cruce de camino Jumiál-Laprida (45 Km).
- 59 Cerrillos. Empalme con antiguo camino a Lavalle a través de la quebrada de La Calera por la Puerta del Jardín y la Pampa del Mangrullo.
- 67 Paraná. Acceso a Campo Verde (15 Km) y Laprida (45 Km). Almacén.
- 71 Santa Catalina. Almacén. Acceso a Villa La Punta por pavimento en una extensión de 34 Km.
- 74 Se inicia el cruce de la sierra de Guasayán.
- 76 Agua.
- 79 Puerta Chiquita. Acceso a La Calera (8 Km). Termina el cruce de la sierra.
- 105 LAVALLE. Estación de servicio. Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Debe su nombre al general Lavalle, quien acampó en 1841, cuando se dirigía a Jujuy. Existe allí un pozo de agua termal sulfurosa que surge a 30° c. Cruce con la ruta nacional N° 157 de Frías a San Pedro. Parte desde Lavalle el camino hacia La Viña, que comunica con Tucumán y Catamarca. Seguiremos hacia San Pedro por camino de tierra, con algunos guadales.
- 130 SAN PEDRO. (Altitud: 377 metros). Cuenta con agua termal similar a la de Río Hondo, pero el pequeño establecimiento contruido se encuentra abandonado. Nafta. Almacén. Restaurante.

#### Itinerario N° 7: Santiago del Estero a Villa La Punta y Loreto.

Desde Santiago del Estero se puede viajar a Villa La Punta y Estación La Punta por camino pavimentado. Es Villa La Punta una zona con perspectivas turísticas por la calidad de su clima. Seguirá desde Santiago del Estero el mismo recorrido del itinerario anterior hasta Santa Catalina. El recorrido empalma con Loreto sobre la ruta nacional N° 9. Damos las distancias de acuerdo con nuestro cuentakilómetros.

- 0 Km. SANTIAGO DEL ESTERO. Estación de servicio del Automóvil Club Argentino, en avenida Belgrano y Sáenz Peña. Tel. 2270.
- 71 Santa Catalina. Adoptar el camino hacia la izquierda en dirección a Villa La Punta.
- 76 Almacén.
- 78 Sichiñaña.
- 84 Rodeo. Almacén.
- 88 Sol de Mayo. Almacén.
- 91 Calera.
- 95 Caserío.
- 99 VILLA LA PUNTA. Almacén.
- 104 Estación La Punta. Seguiremos desde este lugar por la ruta hacia la izquierda en dirección a Laprida y Loreto, por camino enripiado en buen estado.
- 124 LAPRIDA. Antigua población en cuya capilla se venera la Virgen del Valle. Almacén.
- 138 Campo Alegre. Zona con numerosos hornos de carbón de leña.
- 159 VILLA SAN MARTIN (Estación Loreto). Taller mecánico. Gomería. Restaurante. Retornamos a Santiago del Estero por la ruta nacional N° 9, distante unos sesenta kilómetros. •

# Mercury '66



## 110 HP.

EL FUERA DE BORDA MAS POTENTE Y SILENCIOSO DEL MUNDO

Nervio y motor de su embarcación, ingeniería para lograr una performance tope con la máxima economía de combustible. Silenciosos, condición que los hicieron famosos en todo el mundo.

También nuevo modelo de 95 HP.

Ambos modelos ideales para sky y para embarcaciones donde se requiere mayor empuje de hélice.

Representantes para la REP. ARGENTINA

**ASTILLERO DOMINGO PAGLIETTINI**

S.A.I.C.I.A.F.

Direc. Postal: 11 de Setiembre 931

San Fernando - Bs. Aires - ARGENTINA

AGENTES EN TODO EL PAIS

**MERCURY**



Visto desde arriba, el Valiant IV destaca la elegante armonía de sus líneas.

# FRENTE AL VOLANTE

Por

GILBERTO J. RIEGA

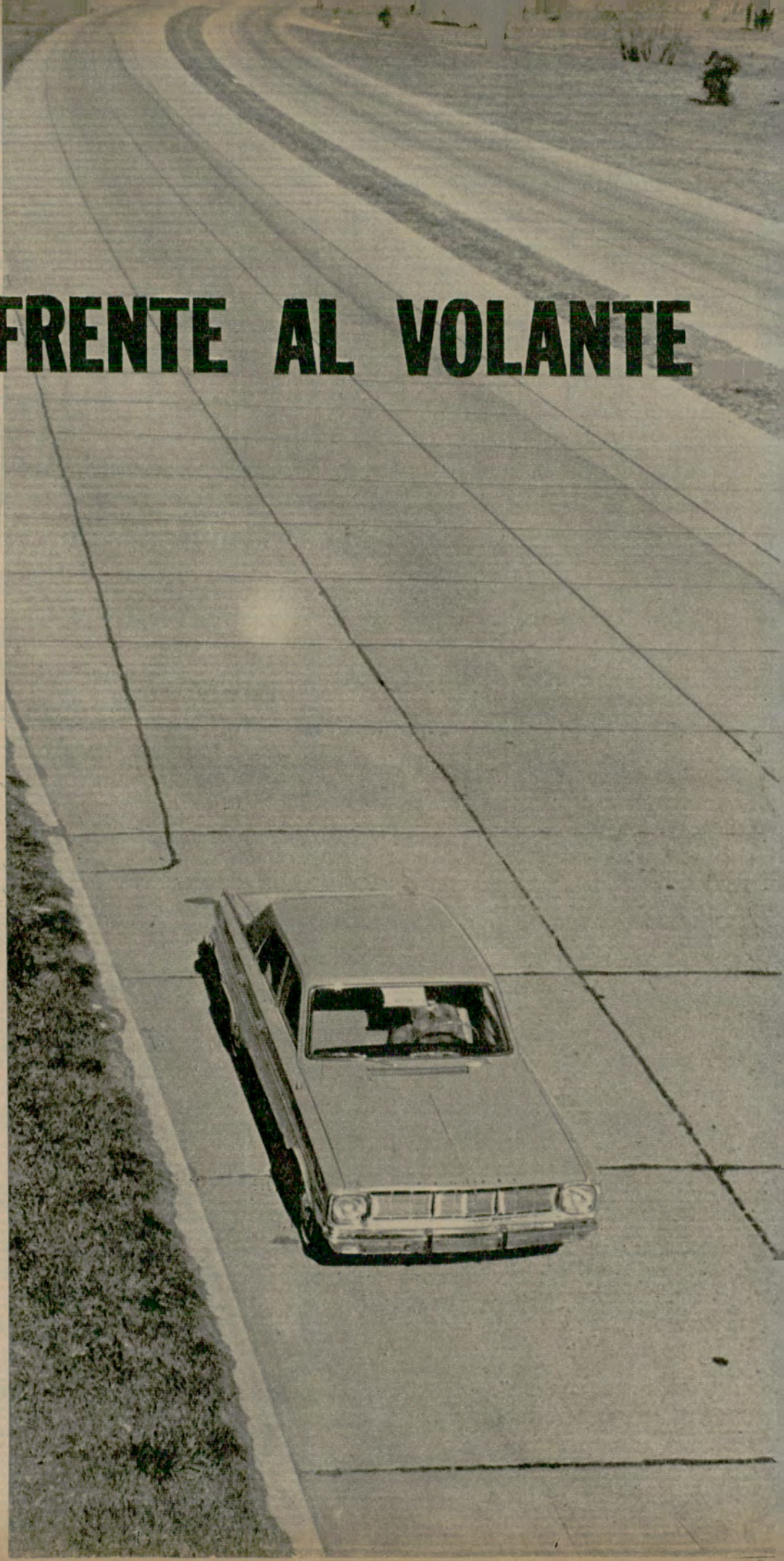
Para Autoclub

**H**ENRY Ford vulgarizó, usando esta palabra en el sentido de hacer común, normal y corriente, el sentarse frente a un volante, pero, por fuerza, es diferente el enfoque de cada conductor al referirse al coche que conduce.

Sin embargo, al expresar opiniones, cuando han pasado frente a uno muchas cifras en los odómetros, la experiencia normaliza conceptos eliminando las exaltaciones del entusiasmo y las depresiones del pesimismo.

Es en función de esa objetividad, buscada como ideal, que analizaremos ahora brevemente, por razones de espacio, al Valiant IV. ¿En qué medida es útil esta opinión? Podría decirse que en la medida en que sus fundamentos se asienten en las motivaciones del usuario para la compra, y allí entramos en un tema aún poco conocido. Podemos admitir, para fijar conceptos, que un coche de seis asientos, de 1.325 kilos de peso, debe clasificarse como coche utilitario tirando a lujoso. Tal es el Valiant IV, que Chrysler Fevre Argentina ofrece en 1966, también en las versiones Coronado y Gran Turismo (que no entran en este análisis).

La línea estética difiere en alguna medida de la de sus antecesores: es más *normalizada*. Si los modelos pasados generaban *aplausos* o *silbidos*, esta carrocería, figurando dentro de cánones más comunes, aquietará los ánimos. Ofrece lateralmente, sin embargo, la acostumbrada línea lanzada, que sugiere velocidad, aun en reposo. El frente es so-



brio, con faros simples, rodeados por tazas que continúan sin altibajos la línea del capot. El costado no tiene barrocos adornos y una cola ancha, en la cual las luces de posición y frenos comparten posiciones vecinas en guardabarro y baúl, completan el

trasera libre de los autos, pensamos que este sistema, al impedirlo, puede ayudar a salvar algunos cráneos.

El arranque es por la misma llave y en la unidad que probamos actuó siempre sin problemas y en forma instantánea, tanto en frío como en

jora que les gustaría a todos los usuarios tener, un más suave accionar de la palanca en el pase de primera a segunda velocidad, que si bien es efectivo, no es lo suficientemente fluido.

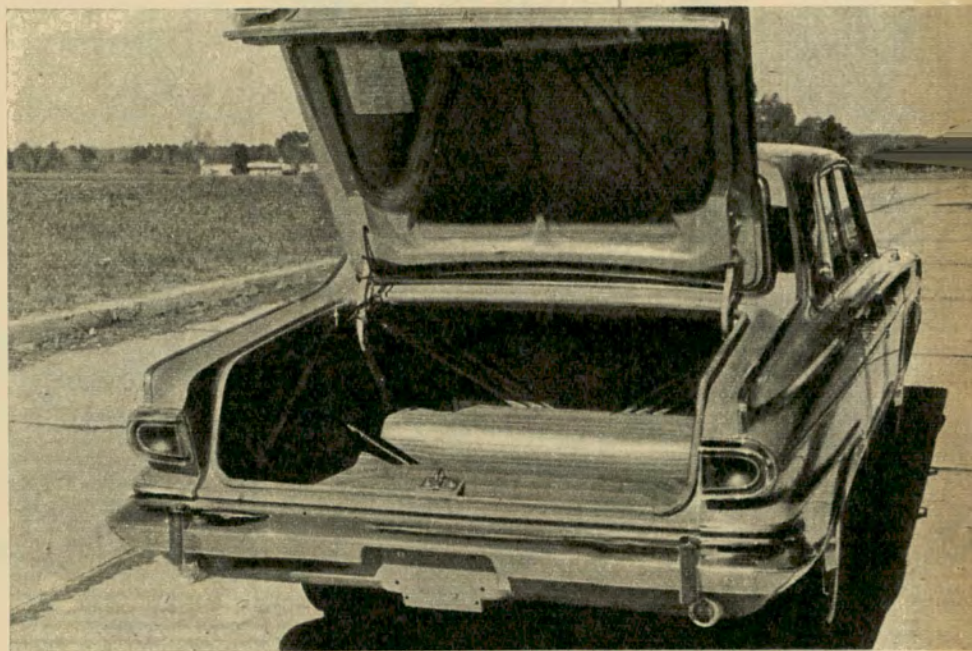
Los frenos fueron motivo para que

# DE UN VALIANT IV

esquema. La posición de manejo es muy cómoda, aun para físicos grandes y el volante parece caer justo en las manos. Al respecto, creemos necesario que el aro de la bocina abarque la circunferencia completa y no sólo un sector. No sólo porque aún siendo completo no obstruiría la vista del tablero ni la visión hacia adelante, sino por la innegable comodidad y seguridad que representa el tener la bocina al alcance de los pulgares.

La dirección es muy liviana y cómoda, aunque nos gustaría que fuera un poco más directa. No pretendemos en modo alguno *negociar* una curva de 180° cruzando los brazos como los corredores en pista (sistema de manejo equivocado, dicho sea de paso), sino lograr que en los cruces de coches en recta y sentido contrario, a mediana velocidad, un giro de volante instantáneo nos aparte de vecinos demasiado efusivos. El tablero es sobrio. Tiene indicador de presión de aceite por luz testigo, y el resto de los instrumentos posee buenas y saludables agujas. El velocímetro, si bien armoniza en el conjunto, tiene sus marcaciones demasiado juntas, haciendo incómoda la rápida lectura. El sistema de calefacción es efectivo, y además de utilizar la presión dinámica de la marcha, posee un soplador de dos velocidades, de las cuales la máxima pone en acción un pequeño huracán. La radio es a transistores y botonera con preselector y con la antena retraída; no se escucha en la selva de cemento del centro de Buenos Aires, pero con sólo extenderla 40 cm garantiza total recepción y pleno volumen.

El asiento delantero tiene apropiado recorrido para adecuarse a diferentes estaturas y la posición del respaldo hace sentir su bienhechora presencia. Incidentalmente, podríamos sugerir a muchísimos conductores el aprovechar efectivamente el respaldo de sus asientos, evitando aferrarse al volante, con lo que ganaría mayor sensibilidad en la conducción y sufriría menor cansancio. La repisa ubicada detrás del respaldo del asiento trasero está sobreelevada, lo que impide ubicar en ella objetos pesados, que seguramente por inercia cambiarían de lugar en frenadas bruscas. Sabiendo cuán poco se cuida normalmente el detalle peligroso de poner objetos pesados en la parte



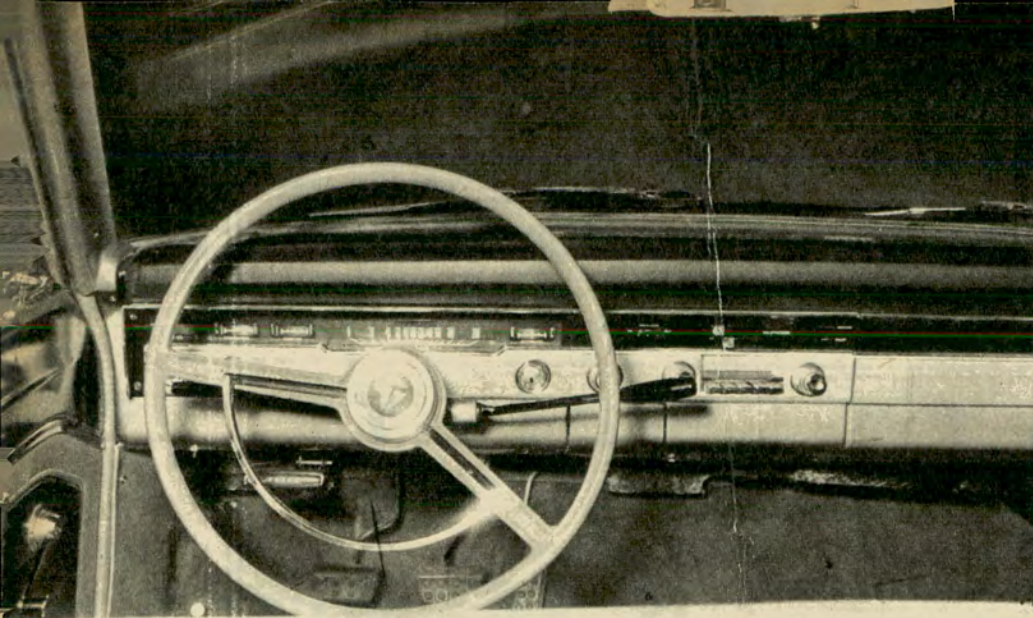
Puede apreciarse aquí la amplitud del baúl del Valiant IV.



Las elegantes y severas líneas del coche dan, empero, la sensación exacta de su potencia efectiva en el camino.

caliente. Los pedales son del tipo colgante, y la caja, junto a la elasticidad del motor, aseguran una conducción tranquila en toda circunstancia. Sólo debemos señalar, como me-

algunos me señalaran coleadas, cruces y otras nefastas consecuencias similares. Debo confesar que en la práctica nada de ello ocurrió; aunque se cargó la mano, para verificar



Esta fotografía nos muestra la distribución de los controles del panel de comando y la sobriedad del volante.

lo exacto o inexacto del rumor. El coche puede frenarse a 120 kilómetros por hora, en frenada de pánico, aun con ruedas arrastrando, tomando el volante con sólo el índice y el pulgar de una mano. Confieso que no soy automovilista que piensa que un accidente se evita sólo con el freno. Eso estaría bien en la época superada de los tranvías; pero en un automóvil debe usarse sentido común, freno, dirección y acelerador. Si se usa la adecuada proporción del primer ingrediente, cualquier auto moderno ofrecerá lo necesario. Y si lo primero falla, ni aun un paracaídas de cola o hélices reversibles servirá.

Analizar esto excede, por supuesto, el espacio y el motivo de esta nota, y, como diría Kipling, es otra historia.

El despeje sobre el suelo, condición ésta imprescindible para el uso del vehículo en zonas sin pavimento, ha sido aumentado. El rediseño de la suspensión delantera, punta de eje, brazo de dirección, etc., logró que la luz delantera llegue a 19 cm y la trasera a 17,8 cm. Esta última mejora se logró con el empleo de un diferencial DANA 30 en lugar del 44, anteriormente usado, cuya bocha es más pequeña, y si bien esa posición elevada llega a notarse estéticamente en ciertos ángulos, el Valiant IV con seis personas adultas a bordo, tanque de combustible lleno y 60 kilos de equipaje en el baúl, pasó por caminos poceados, huellas y cunetas sin raspar las partes bajas ni tocar nunca fondo.

Los faros tienen muy bien diagramado de iluminación y el reborde del tablero, acolchado en negro mate, elimina molestos y peligrosos reflejos en el parabrisas. Un rediseño del acolchado para lograr un borde más redondeado, podría anotarse como necesaria sugerencia.

Los limpiaparabrisas son eléctricos, con dos velocidades, y el lavaparabrisas es a bomba accionada por el pie, encima del botón de cambio del haz de faros.

No hemos encontrado distorsiones molestas en el parabrisa y el espejo retrovisor tiene la plausible posición *antiencandilamiento*. El baúl es amplio y se levanta por sí sola su tapa al accionar la llave, logrado esto por barras de torsión, sistema también usado en el capot. En el baúl, si bien el caño de carga de nafta penetra lateralmente un poco como *intruso*, su amplitud permite disimular esa presencia. La rueda de auxilio está ubicada en una depresión del piso, cubierta por una chapa de *hardboard* y por la alfombra plástica. Una luz ilumina en forma automática el baúl al levantarse su tapa, y, además del crique de paragolpes y llave de ruedas, hay una bolsa especial con un juego completo de herramientas.

La boca de carga de nafta en el guardabarros izquierdo obliga a tener el máximo cuidado en los *fill it up* o *llénelo*, ya que en nuestro caso, invariablemente, regamos el suelo.

Respecto a rendimiento, el Valiant IV logra una velocidad máxima no inferior a 146 km por hora (nos referimos a velocidad real y no indicada), y por lo tanto, 120 es una cifra normal, que puede mantenerse en camino sin problemas..., si las disposiciones policiales lo permiten.

En cuanto a consumo, sobre 1.200 kilómetros recorridos en condiciones de ciudad y ruta, con mayoría de lo primero, arrojó un promedio de 140 kilómetros con 20 litros de nafta común; lo que para el tamaño del coche y el tipo de utilización, es buena cifra. Mecánicamente, el coche tiene la mayor garantía que una fábrica argentina ofrece, con 36.000 kilómetros o tres años, y la garantía cubre prácticamente todo lo *grueso* del vehículo. Constituye un elemento importante para asegurar al usuario contra imprevistos o fallas y los plazos, sea en recorrido o en tiempo, son sustanciales.

Finalmente, un detalle que tuvimos oportunidad de apreciar durante la prueba. Fue frecuente la expresión

admirativa de muchas personas, de diversas condiciones y en variadas circunstancias, que al ver al coche decían: ¡ese es el Valiant IV!

Admitimos, desde ya, que esto como argumento técnico no tiene ningún valor; pero, ¿en qué medida los automovilistas deseamos en los autos sólo un simple transporte sobre ruedas?

## FICHA TÉCNICA VALIANT IV-1966

Longitud total	504,0 cm
Ancho	177,3 "
Distancia entre ejes	282,0 "
Trocha delantera	142,0 "
Trocha trasera	141,0 "
Peso (aproximado)	1.325,0 kg

### Motor:

Seis cilindros en línea, inclinados 30°.	
Diámetro	86,4 mm
Carrera	104,77 mm
Cilindrada	3.687 cm <sup>3</sup>
Compresión	7,3:1
Potencia	137 HP a 4.000 rpm
Torque máximo	26,22 kgm a 1.000 rpm

### Caja de velocidad

Operación manual con palanca en la columna de dirección.

Relaciones:	1ª 3,02:1
	2ª 1,76:1
	3ª 1,00:1
	MA 3,95:1

### Diferencial

Hipoidal, DANA-30, relación 3,07:1.

### Dirección

Tipo de bolillas recirculantes.

Relación: 28,7:1

### Embrague

Monodisco seco-  
diámetro 234,9 mm

### Combustible

Tanque de 68 litros de capacidad, bomba de nafta mecánica y carburador único de tiro descendente.

### Electricidad

Sistema de 12 V con distribuidor y alternador.

### Enfriamiento

Por circulación de agua, en radiador bajo presión. Control termostático.

### Frenos

Dúo servo de acción simple. Diámetro de campanas 25,4 centímetros.

### Suspensión

Delantera por barras de torsión y trasera por elásticos semiépticos. Amortiguadores en las cuatro ruedas.

### Neumáticos

6,95 x 14, de perfil bajo.

# NOTICIAS DE LA F.I.T.A.C. (Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes) y entidades adheridas

## SEMANA NACIONAL DE PATRULLAS ESCOLARES DE SEGURIDAD

### Proclama del presidente de Estados Unidos

"La seguridad en nuestras calles y caminos es uno de los más críticos problemas de esta nación. En la actualidad, debido a que los riesgos y azares del tránsito están aumentando continuamente, es más que nunca importante que los niños sean protegidos en sus viajes a y de la escuela.

"El Programa de las Patrullas de Seguridad Escolar, auspiciado y apoyado conjuntamente por las escuelas, por los Departamentos de Policía y los Automóvil Clubs, ha contribuido inmensamente para aumentar la seguridad de nuestros jóvenes.

"Desde que ese programa se puso en marcha, hace más de 40 años, más de 16 millones de niños han servido como miembros de las patrullas escolares de seguridad, contribuyendo a la salvación de las vidas de muchos de sus compañeros estudiantes. Durante ese período, la proporción de muertes entre los escolares por accidentes de tránsito fue reducida a aproximadamente la mitad, mientras que el índice de mortalidad en grupos por encima de la edad escolar se ha duplicado.

"Para agradecer oficialmente los esfuerzos y realizaciones cumplidos por las patrullas de seguridad escolar, el Congreso, por una resolución conjunta de ambas Cámaras, aprobada con fecha 5 de mayo de 1966, ha designado como 'La semana Nacional de las Pa-

trullas de Seguridad Escolar' la comprendida entre los días 8 y 14 de mayo, solicitando al Presidente de la Nación la publicación de una proclama para invitar al pueblo a observar esa fecha.

"En consecuencia, yo, Lyndon B. Johnson, Presidente de los Estados Unidos de América, por la presente invito al pueblo de los Estados Unidos a observar 'La semana Nacional de las Patrullas de Seguridad Escolar', celebrándola con ceremonias y actividades destinadas a honrar y agradecer a los niños escolares que desinteresadamente dedican su tiempo para afirmar la seguridad de sus compañeros estudiantes, y también extendiendo ese reconocimiento a todos aquellos cuya cooperación y asistencia han permitido desarrollar nuestro programa de patrullas de seguridad escolar, hasta su éxito actual.

"Invito insistentemente a los padres, a los funcionarios de las escuelas e instituciones, a los dirigentes de la comunidad y a todos los que estuvieren interesados en la seguridad y el bienestar de nuestros escolares, a prestar su continuo apoyo y estímulo al Programa de Patrullas de Seguridad Escolar."

LYNDON B. JOHNSON



El vicepresidente de los Estados Unidos, Hubert H. Humphrey, gran mariscal honorario, junto con el vicepresidente del AAA, George F. Kachlein (hijo), en la primera revista del 3º desfile de las Patrullas de Seguridad Escolar Nacional, al recibir el saludo de los participantes.



### ANIVERSARIO DEL AUTOMOVIL CLUB DE COLOMBIA

Reproducimos aquí un ejemplar del sobre "Primer Día de Servicio", que incluye la estampilla de correo aéreo de \$ 0.20 autorizada por el gobierno colombiano para celebrar las Bodas de Plata del Automóvil Club de Colombia, entidad a la que AUTOCLUB desea hacer llegar sus felicitaciones por tan grato acontecimiento. Creemos interesante destacar que

el Automóvil Club de Colombia tiene una cantidad limitada de estos sobres para atender el requerimiento de las personas de otras ciudades interesadas en la filatelia. El valor es de dos dólares por unidad, que incluye el porte hasta la ciudad de residencia del interesado. La dirección del A.C.C. es Calle 28, número 12-23, Bogotá, Colombia.

### 1967, AÑO INTERNACIONAL DEL TURISMO

#### PASAPORTE PARA LA PAZ

El Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, en su 40ª sesión, se recomendó proclamar a 1967 Año Internacional del Turismo, concretándose de esta manera la voluntad expresada en la XIX Asamblea General de la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo, en el sentido de reconocer el papel vital jugado por el turismo en el campo social, económico y cultural de la humanidad.

La calificación de "Turismo, pasaporte para la paz" ha sido adoptado por C.O.T.A.L. (Confederación de Organizaciones Turísticas de la América Latina), que representa a la industria en esta parte del orbe, para que esa facultad y derecho del hombre se conviertan por el turismo en una realidad permanente.

# LA CIUDAD DE LA PUERTA

San Francisco, en California, tiene ambiciosos proyectos de transformación. Pero nunca hay cambios sin controversias, porque sus residentes precian como un tesoro las características de la ciudad.

Lo realmente grande de San Francisco es su medio circundante: una combinación de inclinadas colinas, un clima peculiar y el sello distintivo de su conjunto de edificios destacándose en el horizonte; la airosa decoración geométrica de la Puerta de Oro cruzando sobre la magnificente extensión de la bahía.

Está a veces la niebla, que le da a toda la ciudad una misteriosa apariencia de otro mundo; allí está el sol, reverberando sobre sus blancos edificios; allí nos acaricia una brisa frescachona que a mediados del verano reclama el uso de chaquetillas de lana después de las 16 horas. Hoy en día la población de la Bahía no es mucho mayor de 700.000 almas.

Cuando la mitad de los norteamericanos piensa en California, les acude a la mente la imagen de Los Angeles, con su vida al aire libre, cálida, perezosa, iluminada por el sol, las estrellas cinematográficas de Hollywood y las piscinas privadas de los traspatios. Para la otra mitad, California significa San Francisco, un "pequeño París" cultural.

## Arte y cultura

En todos los Estados Unidos se respeta el alto nivel intelectual y la vida cultural de la ciudad. Cuando el *Teatro de Dramá del Lincoln Center de Nueva York* salió en busca de un equipo de director y productor, invadió el *Taller del Actor* de San Francisco para llevarse a su director y coproductor, Herbert Blau y Jules Irving.

En San Francisco hay otros tres teatros del repertorio profesional: el *Playhouse*, el *International Repertory Theater* y el *Interplayer*. Ronnie G. Davis dirige la Compañía de Mimo de San Francisco (*Mime Troup*).

La ciudad es una de las tres (Nueva York y Chicago, las otras) que sostienen compañías de óperas residentes. Allí también están el *Cuerpo de Baile de San Francisco*, la *Opera Sinfónica*, la *Sociedad de Música de Cámara* y el grupo de danzas *Ann Halorin* que logró aclamación internacional en un gira por el extranjero.

Otro aspecto de su vida cultural es la comunidad artística: poetas experimentales al modo de Ferlinghetti, vanguardistas musicales como los que se encuentran en el Centro de Música en Cinta (*Tape Music Center*) y el *Foro del Compositor*.

No hay que olvidar la vida artística y creadora que hay al otro lado de la bahía, que incluye al audaz director Gerhard Samuel, de Oakland, y toda la vitalidad de la universidad de Berkeley.

## La cuidada renovación

La arquitectura que caracteriza la Región de la Bahía no es la arquitectura compleja predominante en Chicago y las ciudades del Este, sino la tradición de su carpintería, sencilla y cálidamente dignificada por regionalistas recordados con tanto entusiasmo como William Ward Wurster.

Los residentes de San Francisco precian como un tesoro las características de su ciudad. Cuando los ingenieros de carreteras planearon interceptar su amada tierra ribereña con una "express-way" (autopista de tránsito veloz), pusieron obstáculos y protestaron. Por consiguiente, la renovación urbana ha procedido cuidadosamente. El barrio comercial del centro, incluida la atiborrada zona de *Market Street*, se encuentra en el primer plano de la lista de proyectos con precedencia. Un estudio hecho por la *Asociación de Planificación y Renovación Urbana de San Francisco* —el grupo de ciudadanos que se considera a sí mismo como guardián de la personalidad de la ciudad y es financiado privadamente— llamó "congestionada, sucia e inatractiva" al área comercial.

En el otoño de 1963 los residentes resolvieron votar a favor de la aprobación de un sistema de tránsito rápido, al costo de 1.000 millones de dólares, que incluye un ferrocarril subterráneo, con estaciones en *Market Street*. Esto eliminará para 1967 los 2.000 ómnibus y tranvías que congestionan el tránsito en los días de trabajo.

El embellecimiento también forma parte de esos planes, y los co-



mienzos son modestos: fomento de diseños de adornos de calle, colgaduras aquí y allá, fachadas comerciales modernas.

## Ambiciosos proyectos

El plan de revitalización del distrito comercial tardará cinco años en completarse, y los proyectos más ambiciosos se harán al final: una estación abierta para peatones, al nivel del subterráneo; hermosos paseos arbolados; flujo del tránsito reorganizado.

Otras de las grandes concepciones de la renovación urbana es el proyecto de la Puerta de Oro, con tres torres de departamentos y 38 residencias urbanas, un garaje para estacionar 1.300 automóviles y un edificio para oficinas. Además está el proyecto *Diamond Heights*, que tendrá 2.397 nuevos departamentos en el complejo de torres de depar-



# DE ORO



El horizonte de San Francisco registra las graciosas líneas del famoso puente Golden Gate, que cruza la extensión de la Bahía, el cual puede observarse en el extremo derecho de la foto.



Estas tres torres de departamentos y 38 residencias urbanas se mezclan con una moderada armonía geométrica en el proyecto de la Puerta de Oro de San Francisco, uno de los mayores de la renovación urbana de la ciudad.

tamentos y grupos de residencias y pisos duplos.

El área del barrio comercial tiene numerosos nuevos edificios. Entre ellos está el *Crown Zellerbach*, terminado en 1959, y la elegante torre *Miesian* (20 pisos), sostenida por nueve columnas a cada lado; el *International Building*, una atractiva construcción de 21 pisos, trabajada en cuarzo blanco picado.

Los cambios nunca se producen sin grandes controversias, y San Francisco no ha dado una respuesta a todos sus proyectos. La carretera de alta velocidad por la ribera todavía se encuentra en estado de proposición y aún se debate calurosamente. Pero cualquiera que sea la forma final que el proyecto tome, las decisiones serán adoptadas por ciudadanos que cuidan esmeradamente las características privativas de su ciudad... y que quieren que el resto del mundo las conozca. •

A orillas del Lemán, según la época y la hora, cada trozo de paisaje vestirá un color, y cada remanso tendrá una música y un aroma.

# EL LAGO LEMAN ES UN MAR FRACASADO

*Reducido a eterna  
esclavitud, hay en él  
un ansia de océano*

Por **EDUARDO ZAMACOIS**  
Para Autoclub

**D**IA de julio, caliente y soleado. Son las nueve y minutos de la mañana, cuando el vaporcito suelta las amarras que lo sujetan al muelle de Ginebra; los cisnes, que rodean el barco, se apartan un poco.

A babor, lindando con el muelle, surge, entre árboles, el mausoleo gótico donde duerme el duque de Brunswick, los cansados pies vueltos hacia el lado del sol. Aparece después el Kursaal y seguidamente una hilera de inmuebles suntuosos, casas particulares y hospederías de primer orden, cuyos títulos, en letras de bronce, fulgen llamativos: Hotel Inglés, Hotel Nacional, Hotel Rusia... Otros recibieron nombres inspirados por la poesía del maravilloso panorama que tienen delante: Hotel de Bellavista, Hotel de Hermosa Playa..., y todos se hallan precedidos de enfloradas terrazas. A estribor, guarnecen el horizonte el grande y el pequeño Saleve, La Mole, los Voirons, montañas cerúleas, corcovas arlequinescas, tras las cuales el Mont Blanc, el abuelo, asoma su cabeza de lino. Delante de nosotros, el añil del lago palidece, según se aleja, hasta desvanecer y fundir su hechizo en la ingravidad de la neblina.

El Lemán, con sus setenta kilómetros de longitud por doce de anchura, y su lecho que en ciertos parajes alcanza una profundidad de trescientos metros, es un mar sin tempestades; un mar de agua dulce; mar simbólico, puesto en la neutralidad del territorio suizo como para calmar la sed de rencores que aflige a Europa.

Los deshielos de la sierra lo formaron, y su caudal, alimentado por el llanto de las montañas, ofrece una melancolía mansa. En sus orillas arboladas las ondas cuchichean y desfallecen sin majestad; las gaviotas, que rayan su espejo, son pequeñas, y sus barcos, que no conocen el huracán, no tienen riesgos que contarnos. Hay en él, reducido a eterna esclavitud, un ansia de océano. Es un mar fracasado, terso, límpido, que de día reluce como una coraza. De noche, su cristal dormido, más inmóvil que nunca, es como un cielo estrellado.

El barquito que nos lleva navega sin balanceo. La brisa tamborilea sobre la lona que nos defiende del sol, y es grato contemplar, desde aquella penumbra la reverberación en que se abrasan el lago y la costa. Viajan con nosotros algunas turistas norteamericanas, fuertes y altas, que van y vuelven infatigables en su deseo de verlo todo. Tampoco faltan pastores





evangélicos que leen periódicos y comen sandwiches. Pero la mayoría del pasaje lo componen obreros o empleados franceses, vecinos de los pueblecitos ribereños, que regresan a sus casas terminados los asuntos que les retuvieron en la capital.

Fuimos dejando detrás Coppet, famoso desde que Mme. Stael escribió allí sus páginas mejores; Celigny, en cuyos muros se leen aún inscripciones paganas; Nyan, edificada sobre una colina, deliciosa atalaya donde Voltaire hubiera querido dejar apagarse la gloria de sus últimos años; Thonon les Bains, el refugio favorito de los enfermos de gota; Ouchy, puerto de Lausanne; los caseríos de Cyilly y de Rovaz; Vevey, donde duermen los regicidas Ludlow y Broughthon, amigos de Cromwell; un poco más allá, ante un remanso virgiliano cuyos árboles, reflejados en el agua, dan una sensación de frescura, el islote de Clarens, verdadero museo de recuerdos literarios, en el que Juan Jacobo Rousseau puso la acción de su novela *Julia o la nueva Eloísa*, y donde Lord Byron fue a esconder uno de sus tempestuosos amores.

La naturaleza, más imaginativa en Suiza que en ningún otro punto del globo, multiplica allí sus mudanzas y sus colores. El Lemán, como todos los grandes paisajes, tiene un alma complicada, y pretender saborearlo plenamente *al pasar*, no es menos imposible que conocer íntimamente a la persona que acaban de presentarnos. Para comprenderlo necesitamos vivir a su lado algún tiempo, único modo de que su edénica magnificencia cese de ofuscarnos. El Lemán, semejante a un libro de varios capítulos, todos magistrales, merece un reposado estudio. Hemos de verle cuando corre sobre su cristal el rosicler primero de la aurora; a mediodía, reverberando, como una brasa, bajo el sol; de tarde, en la melancolía infinita de los ocres y de los violetas; de noche, frío, negro y lleno, sin embargo, de la cabalística claridad astral. Y asimismo precisamos conocerlo a lo largo de las cuatro estaciones; en la blancura de la invernada, que cubre la tierra de magnolias funestas; en la exaltación pagana de los días estivales y en el dolor del otoño, que amarillea las hojas y enseña a las fuentes a llorar, y procrea las arañas misteriosas que tejen la niebla, y arranca de las manos del dios Pan la flauta de la Vida. Porque a ori-

llas del Lemán, según la época y la hora. cada trozo del paisaje vestirá un color, y cada remanso tendrá una música y un aroma.

Casi hundidas en la frondosidad exuberante de los bosques, y sin guardar entre sí alineación ninguna, surgen numerosos *chalets* de puro estilo suizo. Es una arquitectura inconfundible: el alero, dispuesto invariablemente en forma de acento circunflejo y muy saledizo, imita la expresión de las tocas monjiles. Las techumbres, puntiagudas, accidentadas y pintadas de rojo, se subdividen y complican prolijamente; unas descienden, otras suben, como si quisieran imitar el delineamiento montañoso del suelo helvético. Todas las bohardillas tienen su frontis, y hasta las chimeneas, similares a viviendas minúsculas, ostentan una personalidad, una independencia. Visto a distancia, un chalet suizo parece una reunión de casitas.

Siempre que el vaporcito acosta uno de esos embarcaderos, rodeados de árboles, y cesa el trajín de sus hélices en el grave silencio campestre, se oye cantar de pájaros. Luego el barco reanuda su andar y el maravilloso filme continúa. Pasa un tren, tan cerca de la ribera que finge mojar sus ruedas en el lago, y asustadas del estrépito, las gaviotas huyen de la costa, como un puñado de papeles tirados al aire. Monte arriba, por un camino color naranja, trepa un automóvil; ya se esconde, ya reaparece, ya se oculta otra vez, para seguir de nuevo y siempre más pequeño y más alto. Ante el macizo oscuro de un castaño, que avanzó hasta la orilla, resbala fantasmal la vela blanca de un bote. Entre la verdura, de refilón, planea un arroyo... El paisaje, en suma, si movido por un aparato de relojería, no estaría mejor.

Desembarcamos en Montreuse, y a pie nos dirigimos al histórico castillo de Chillon.

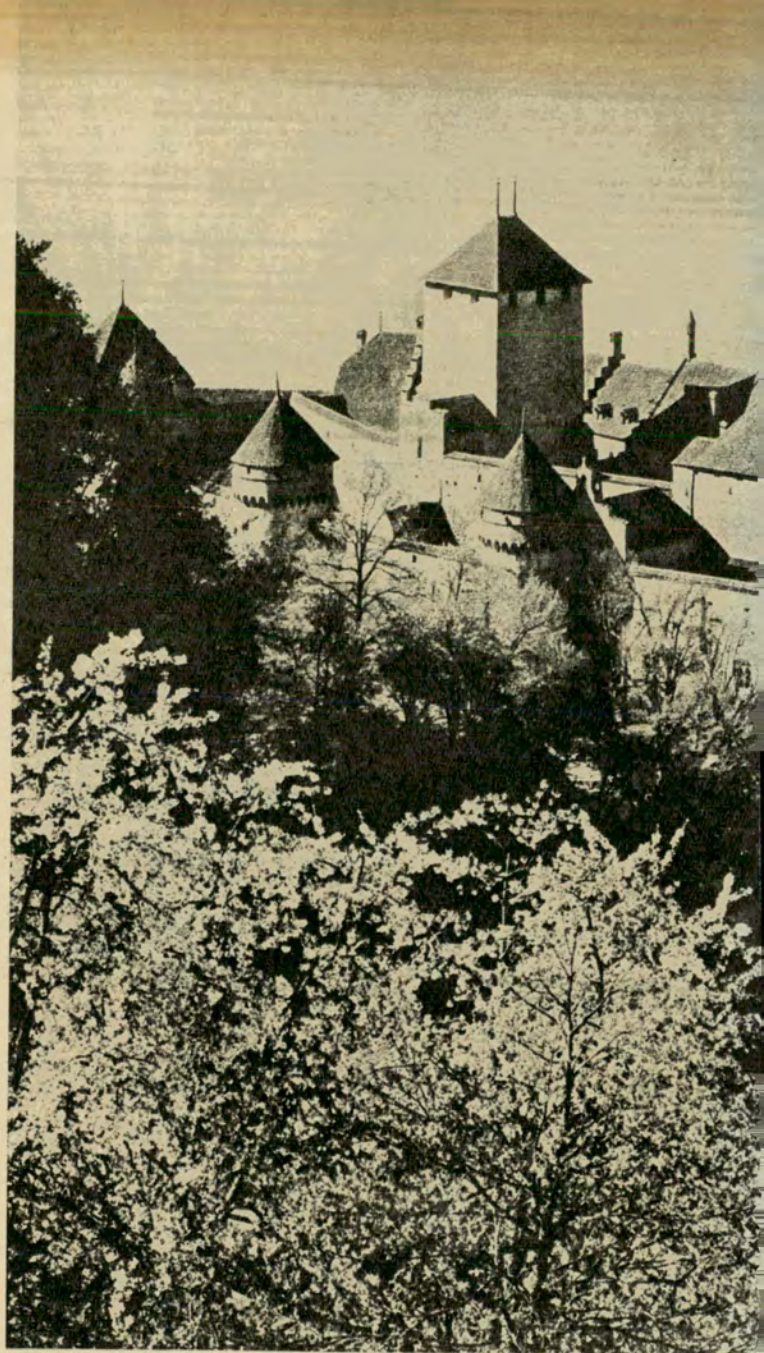
El castillo fue construido sobre un bloque de granito que un capricho geológico levantó a cuatro o cinco metros de la costa. Hállase, de consiguiente, rodeado de agua, circunstancia peregrina que así lo embellecía como aumentaba su fortaleza. Los bastiones espesos, acribillados de saeteras, se mantienen íntegros, y su erección naufraga en las nebulosidades del siglo IX; pero la historia de tan temible fábrica no comienza hasta la treceava centuria, en que sirvió de residencia a los poderosos condes de Saboya, y a partir de entonces una serie ininterrumpida de combates y de martirios parecen tender sobre sus torres un dosel de púrpura.

¿De cuántas injusticias, de cuántos crímenes, de cuántas torturas, fueron testigos aquellos murallones?... La leyenda no lo dice. Sólo conocemos los últimos momentos del canciller Guillermo Bolonier, acusado falsamente de concusión y ahogado en el lago por el verdugo; el cautiverio de Mariley, obispo de Lausanne; la larga reclusión de Francisco Bonivard, encerrado allí por defender las libertades ginebrinas; el suplicio de Miguel Cottie...

La muerte de este hombre, abnegado y heroico, merece conocerse. Había concebido el propósito de liberar a Bonivard, y para realizarlo procuró y consiguió entrar de criado en el castillo. Descubiertos sus planes, el señor de Chillon, Carlos III de Saboya, mandó que le torturasen para obligarlo a decir si Bonivard estaba de acuerdo con él. A Cottie le desconcertaron los brazos, y no habló; días después le ataron a una columna y con hierros candentes le quemaron las plantas de los pies, y tampoco habló; la crueldad del verdugo se estrellaba ante la voluntad de la víctima. Entonces fue encerrado en un calabozo, de donde no debía salir. Apenas curado de sus heridas, el irreductible pensó en su libertad, limó su cadena, realizó un agujero en la pared, y una noche sin luna salió de su encierro, trepó a una saetera, arrancó el barrote que la defendía y se lanzó al espacio. Para su mal no midió bien el salto, y en vez de caer en el Lemán lo hizo sobre unos peñascos, donde halló la muerte.

El lugar contiguo a la ergástula donde estuvo encerrado, era el destinado a las ejecuciones capitales; y todavía aparece, empotrado en un muro, el madero de encina en que se ahorcaba a los reos, cuyos cuerpos, calientes aún, eran arrojados al lago, hondo en aquella parte de cien metros.

La zona más subterránea de la siniestra mazmorra,



reposa sobre seis columnas a la penúltima de las cuales vivió encadenado, durante cuatro años, el insigne patriota Francisco Bonivard, prior de San Victor. La argolla que sujetaba la cadena está allí, y la base de la columna aparece desgastada por el preso, cuyos pies descalzos dejaron su huella en la piedra. En el tercer pilar llaman la atención del viajero cinco letras, evocadoras de una vida de fuego: Byron, nombre que —dijo Victor Hugo— "arroja un extraño resplandor en el calabozo".

Por suerte, el trágico castillo de los Saboya sólo es un episodio, un incidente, un detalle, del lago Lemán. Conforme el vaporcito, que nos vuelve a Ginebra, se distancia de la costa, el baluarte funesto de historial maldito donde no habrá una piedra que no se haya mojado de sangre o de lágrimas, va hundiéndose en el agua. Es como un dolor que fuera extinguiéndose. Ya no se ven sus muros almenados; su torre también descuella menos; finalmente su negra vetustez desaparece en la serenidad del lago azul. Un hechizo inefable vuelve a poseernos; un bienestar que es, para los ojos, alegría verde de campo, caricia de brisa para la piel, olor a tierra húmeda para el olfato, frescura en la boca, y en los oídos dulcísimo platicar de aguas inquietas; y así nuevamente la naturaleza se nos mete en el corazón por las cinco ventanas de los sentidos y nos permite olvidar el dolor. •

El castillo de Chillon, a orillas del lago Lemán es un magnífico ejemplo de la impresionante arquitectura medieval.

El lago Lemán, de Ginebra, que aquí vemos, es un mar sin tempestades, un mar de agua dulce, un mar simbólico.



# EXCURSIONES AL EXTERIOR

## URUGUAY - BRASIL

**Salidas:**

**Octubre 8 - Noviembre 12 - Diciembre 3**

En superpullman, visitando Montevideo, Porto Alegre, Curitiba, Sao Paulo, Santos, Río de Janeiro, Copacabana.

## EUROPA

En circuito rotativo clásico. Temporada baja, 1º de noviembre al 15 de marzo, desde u\$s. 12.- diarios.

Usted puede iniciar esta excursión y dejarla en cualquier punto incluido en este interesante circuito.

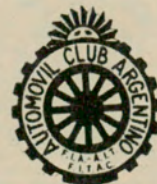
ALQUILER Y/O VENTA DE AUTOMOVILES PARA SU ENTREGA EN EUROPA

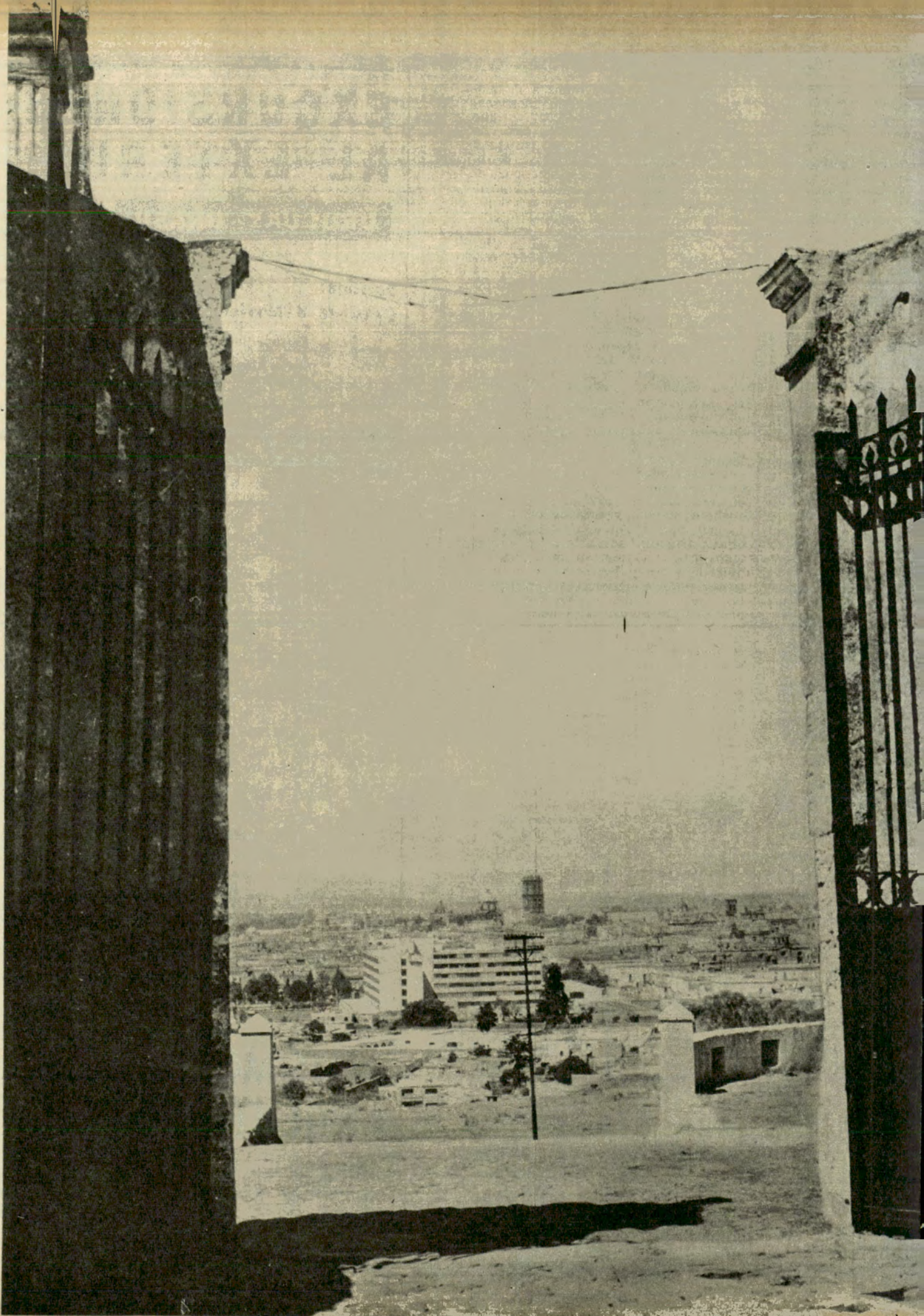
Usted mismo puede conducir el coche en su proyectada excursión a Europa. Consulte los ventajosos planes que, para ello, le ofrece la Entidad.

Consulte nuestras Oficinas de Viajes y Turismo de Sede Central, La Plata, Mar del Plata y Bariloche, sobre itinerarios y excursiones de su interés.

# AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

Viajes y Turismo: A. C. A., Avenida del Libertador 1850 - T. E. 83 - 6061





Las puertas entreabiertas que dan acceso a la ciudad nos muestran una vista parcial de Puebla, principal sede de los bailarines totonacos.

MEXICO D. F. (APHA).— Un alto funcionario del Departamento de Turismo declaró a este colaborador que la ciudad de Puebla, convertida hasta hace poco en un lugar de paso, está llamada a ocupar el destacado sitio que le corresponde en la vida turística de la nación.

Tal concepto se fundamenta en la nueva autopista México-Puebla, recientemente inaugurada, en ocasión de los brillantes y emotivos festejos del centenario de la batalla del 5 de mayo.

Y es que, a decir verdad, el antiguo camino carretero, entre otras desventajas, presenta la del serio peligro de sus pronunciadas y numerosas curvas.

Tales inconvenientes han sido superados por la nueva autopista, la cual ofrece a su paso atractivos naturales de elocuente belleza.

Principalmente, los volcanes cubiertos eternamente de un blanco ropaje.

Los turistas podrán llegar en una hora quince minutos a Puebla. Y en ella disfrutar de monumentos históricos, típicas costumbres y hermosas construcciones arquitectónicas.

Y en el aspecto artístico, amplio por sus múltiples formas, el correspondiente a las danzas de grupos indígenas. En Puebla es fácil observar danzantes totonacos.

Este interesante, importantísimo grupo étnico, vive diseminado por las tierras de Veracruz, Puebla e Hidalgo. Se alimenta a base de los productos que obtiene de la pesca y, en forma muy destacada, de la agricultura. Son gentiles por naturaleza, Humanitarios, aunque en algunas ocasiones en perjuicio propio, como lo demuestra la historia. Los chichimecas, a quienes brindaron amistad y dieron vestidos y ali-

# TIENEN SENTIDO RELIGIOSO LAS DANZAS TOTONACAS

*Bailan en reconocimiento a los dioses y hacen peticiones al sol*

Por

**ROBERTO CUEVAS  
PARALIZABAL**

*(De la Agencia Periodística  
Hispano Americana)*

Extraños techos que llaman la atención de los turistas que visitan con admiración a Puebla, dan idea de un pasado de excepcional grandeza.

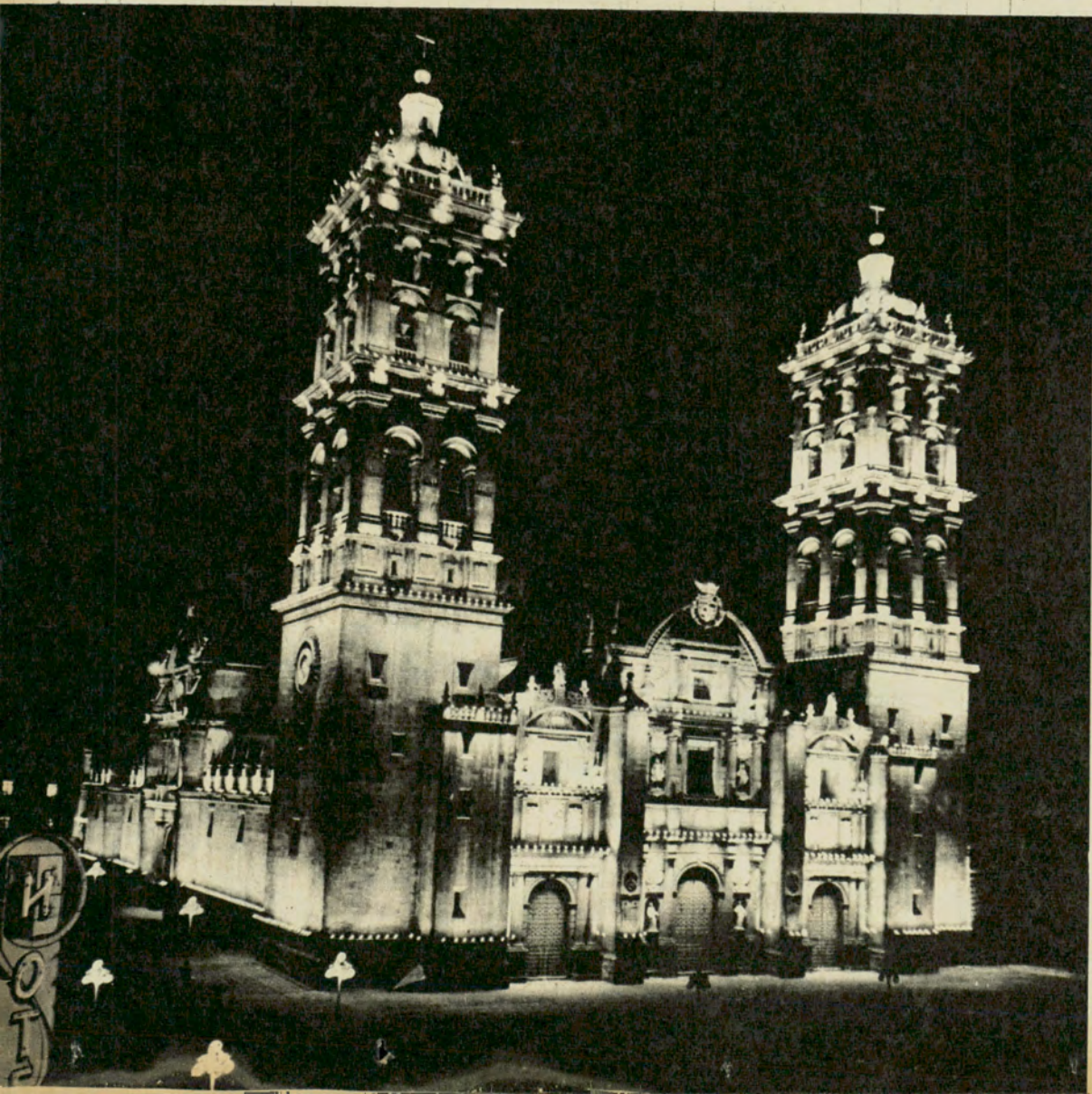




Frente al fuerte colonial de Lareto, en Puebla, los bailarines, ataviados con trajes de vivos colores, se entregan a la danza con todo su brío.



Obras de arte realizadas en cerámica de Talavera pueden admirarse en el valioso museo existente en la antiquísima ciudad de Puebla.



Los habitantes de Puebla dan muestras de un fuerte sentido religioso. En esta notable foto vemos la Catedral iluminada en la noche.



mentos, terminaron por sojuzgarlos.

Auténticos amantes de su lengua, conservan ésta en los diálogos que se sostienen en sus danzas; no obstante, recurren a la lengua mejicana en su baile denominado *Los ulmecas*.

Tienen otras danzas. Sus nombres: *Los cazadores*, *Los segadores* y la de *Los voladores*.

Sus bailes encierran un gran contenido religioso.

Bailan en reconocimiento a los dioses. A través de sus danzas hacen peticiones y esperan favores



de la divinidad representada por el sol.

En la danza de *Los ulmecas* participan doce personas más cuatro jefes representativos de otros tantos clanes, que portan un escudo con un sol en la frente, lo que sugiere la idea de que el baile está dedicado al sol. Esta suposición se confirma en el gorro de los danzantes, adornado con discos pequeños de color amarillo brillante y una máscara roja. En una de las máscaras se descubren barba y bigote, y quien la usa, al parecer, representa a Quetzacóatl, el gobernador civilizador de los indígenas, que en el transcurso de la danza recibe toda clase de homenajes. La danza es simulación de lucha entre los participantes.

En la danza de *Los cazadores* se

conserva el sabor de la tradición, de las costumbres.

El objetivo, la finalidad del baile, es dar gracias por el éxito logrado en la cacería, para lo cual fabrican unos muñecos con hojas de maíz, a los que adjudican personalidad de dioses; éstos son colocados al pie de un árbol y, al ritmo de la música, danzan alrededor de éste, al tiempo que arrojan sus tributos a los dioses.

La danza de *Los segadores* es reciente.

Expresa el agradecimiento de las familias totonacas a la Virgen, a

la que ofrecen aves y flores por el éxito de la cosecha.

Y es que el totonaca es un pueblo sentimental. Piensa y siente que en los frutos de su trabajo y esfuerzos personales han coadyuvado en gran escala los dioses. Y es entonces que, de acuerdo con sus impulsos y sus creencias, manifiesta su agradecimiento en cada una de sus danzas.

Manifestación de un arte aún no superado. Que al igual que el arte de incontable número de tribus, permanece en el plano de lo religioso. •

**FILTROS**  
**FRAM**

**AROS DE PISTON Y VALVULAS**

**CINTAS PARA FRENOS**  
*American Brakeblok*  
Y FORROS DE EMBRAGUE

**ERIC-ROY Gabriel**

**Thompson**

**PISTONES**  
**WILLSA-Plus**  
INDUSTRIA ARGENTINA

**BUJIAS**  
**AUTO-LITE**

**REPUESTOS DE ENCENDIDO**

**BLUE STREAK**

**RESORTES DE SUSPENSION**

**HOESCH**

**LIQUIDO Y PARTES**  
**Wagner**  
Lockheed  
PARA FRENOS

**prestolite**

**CARBURADORES**  
**HOLLEY**



de  
confianza  
total

MAS DE MEDIO SIGLO  
AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

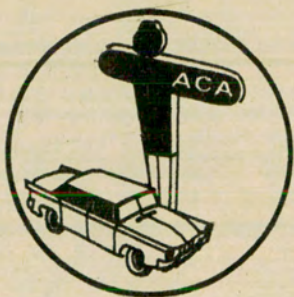


**WILL L. SMITH** S A C T

TRADICION Y EXPERIENCIA CON DINAMICA MODERNA  
LUIS SAENZ PEÑA 443/447 - T.E. 38-2011 - BUENOS AIRES

D 674

PUBLICIDAD A. C. A.

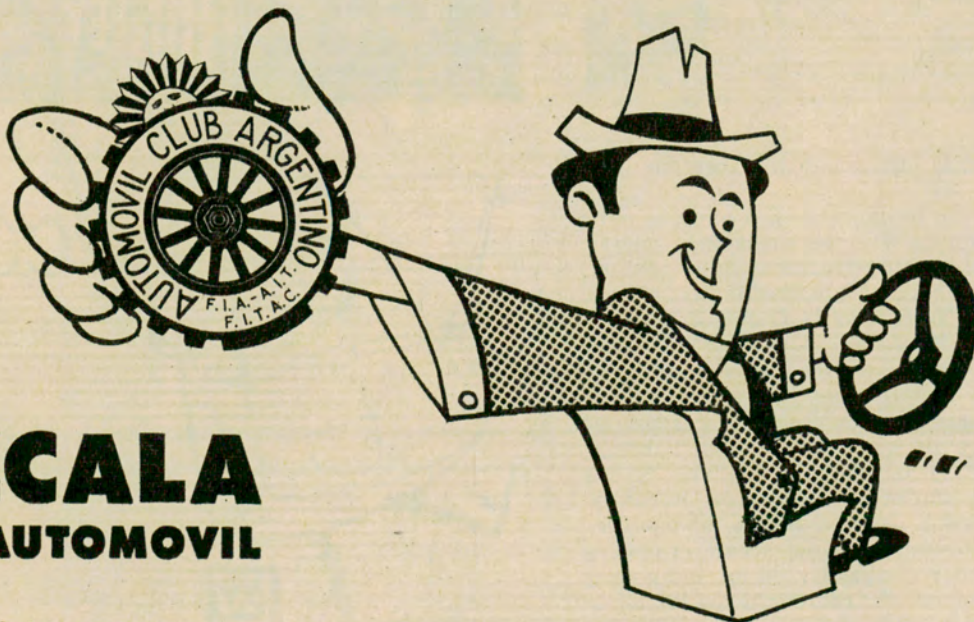


# COLABORE C



# COMPRELE AL COLABORANDO CON

## LA INSIGNIA



## LUZCALA EN SU AUTOMOVIL

EN VENTA EN LAS REPRESENTACIONES, DEPENDENCIAS PROPIAS,  
ESTACIONES ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL. **\$ 300**

**ON SU CLUB**



**PAIS!**  
**SU CLUB**

**CARGUE  
NAFTA  
EN SUS  
DEPENDENCIAS**



**POLIZA Nº 1**

**ASEGURE SU AUTOMOVIL A TARIFAS REDUCIDAS**

- \* **ROBO o HURTO** - \$ 8.- ANUALES POR CADA MIL PESOS DEL CAPITAL ASEGURABLE
- \* **DESTRUCCION TOTAL**
- \* **INCENDIO** \$ 4.- ANUALES POR CADA MIL PESOS 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.

EJEMPLOS SEGUN VALORES ASEGURABLES

SEGUROS POR	PRIMA ANUAL
\$ 300.000	\$ 3.600
" 400.000	" 4.800
" 500.000	" 6.000
" 700.000	" 8.400
" 800.000	" 9.600
" 1.000.000	" 12.000
" 1.400.000	" 16.800

• PRIMA ANUAL DESDE \$ 1.100 A \$ 2.500 - SEGUN CAPITALS QUE SE ASEGUREN QUE VAN DESDE \$ 300.000.- A \$ 1.000.000.- Y DE \$ 50.000.- A \$ 200.000.- PARA LOS RIESGOS, LESIONES O MUERTE A PERSONAS Y DAÑOS MATERIALES A COSAS, RESPECTIVAMENTE.

**INFORMES Y ASEGURAMIENTO**  
EN LAS REPRESENTACIONES - DEPENDENCIAS PROPIAS - ESTACIONES ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL - AVDA. DEL LIBERTADOR 1850 - BS. AS.

CONSULTE SOBRE SEGURO CONTRA TODO RIESGO - POLIZA Nº 2  
VER PAGINA 161



El personal militar afectado al Centro Coordinador de Seguridad del desfile cumplió una intensa actividad. En el grabado, un oficial observa el paso de las tropas, mientras en la mesa de trabajo son examinados los planos que marcan el itinerario a cumplir por aquéllas.

# OPERATIVO “SEGURIDAD”

## LOS DESFILES MILITARES SON UN ALARDE DE PLANIFICACION

**T**ODO desfile militar configura un verdadero alarde de cuidada planificación y estricta coordinación. Sólo así pueden movilizarse —como ocurrió el pasado 10 de julio en Buenos Aires— alrededor de 15.000 hombres pertenecientes a las tres Fuerzas Armadas, con sus correspondientes medios de transporte, elementos bélicos, de comunicaciones, etc., asegurando que su desplazamiento se cumpla con todas las exigencias de un espectáculo donde la armonía, la precisión, el ajuste, en fin, de toda su presentación constituyen los rasgos y signos característicos.

Redactores de AUTOCLUB tuvieron oportunidad de interiorizarse sobre los detalles del mecanismo que se pone en marcha para asegurar la brillantez de un desfile militar; y sobre la actividad de todos aquellos que, aún pasando inadvertidos para el público, des-

de sus diversos puestos, constreñidos al cumplimiento de funciones de diversa responsabilidad, configuran un verdadero “ejército invisible”, sin el cual el espectáculo no podría llevarse a cabo con el realce que siempre ha caracterizado a nuestros desfiles militares.

El Centro Coordinador de Seguridad del desfile se estableció en el 6º piso de la Sede Central del A.C.A. La oportunidad resultó propicia, entonces, para que AUTOCLUB inquiriera sobre los misterios que se hallan “detrás” del desfile. Sobre la mano invisible que coordina los movimientos y desplazamientos de las tropas. Sobre los medios que se despliegan para asegurar la armonía, la precisión y la seguridad.

La planificación de una parada militar abarca aspectos anteriores y posteriores a ésta, que consta de cuatro pasos sucesivos: “concentración” de las tropas, “revista”, “desfile” y “desconcentración”.

Cada uno de esos pasos tiene características y exigencias propias. Pero previamente es necesario planificar adecuadamente el desplazamiento de las tropas desde sus lugares na-

Los modernos medios de comunicación que se utilizan en nuestro país para la coordinación y control de los desfiles militares, son similares a los que emplean la mayoría de los ejércitos adheridos a la NATO.



turales de asiento hacia Buenos Aires. Ha sido necesario, también, predeterminar los lugares donde los efectivos deben pernoctar. Después del desfile, es decir con posterioridad a la desconcentración, comenzará a funcionar la etapa que concluye con el regreso de las tropas a sus puntos naturales de asiento. Y todo ello se logra conforme a un esquema de coordinación previsto, que habrá de funcionar con la precisión de un verdadero mecanismo de relojería.

#### LA ESTRUCTURA

En función de todos y cada uno de esos pasos previamente planificados, se movilizan cientos de personas pertenecientes a las tres Fuerzas Armadas y a los organismos de seguridad, que actúan organizada y coordinadamente, conforme a una estructura de interdependencia que con dicho objeto se establece.

A la cabeza de esa estructura se encuentra el "Comando de Desfile", cuya titularidad es desempeñada por un jefe militar. El comandante de desfile, asistido por los oficiales de su Estado Mayor, planifica todos los pasos del mismo, anteriores y posteriores a la parada, y tiene a su cargo, asimismo, la fiscalización de su normal desarrollo.

Uno de los aspectos que adquiere fundamental importancia en el desarrollo de la parada militar es la seguridad. Su cuidado es puesto a cargo del Centro Coordinador de Seguridad, que a su vez depende del Comando en Jefe.

Del jefe de dicho centro coordinador, que también es asistido por un Estado Mayor, dependen los "delegados" de cada una de las fuerzas y los distintos elementos de seguridad. Así resulta coordinada, en una suerte de red perfecta e invisible, la acción de los delegados del Ejército, la Marina, la Aeronáutica, la Prefectura Nacional Marítima, la Gendarmería Nacional, la Policía Federal, la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Buenos Aires, la Secretaría de Informaciones de Estado (SIDE), el Servicio de Informaciones del Ejército (SIE), el Servicio de Informaciones Navales (SIN), el Servicio de Informaciones de Aeronáutica (SIA), etc.

## Y COORDINACION

Así, cada Fuerza Armada y organismo de seguridad hace un despliegue de personal y medios conforme a los planes previstos, conformando una organización que registra su punto neurálgico en el lugar donde se halla establecido el Centro Coordinador, y con el cual mantienen comunicación permanente los efectivos que operan en la vía pública.

La autonomía del personal que desempeña sus funciones en la calle está graduada de acuerdo con la intensidad del suceso que eventualmente perturba la normalidad del acto. Cuando esa gravedad sobrepasa determinados límites, el personal de calle consulta al Centro Coordinador de Seguridad, que transmite sus instrucciones acerca de las medidas a adoptarse.

Los modernos medios de comunicación que se utilizan con estas finalidades, son los que ordinariamente emplean la mayoría de los ejércitos adheridos a la NATO.

Y estos son —en apretada síntesis— algunos de los misterios que se registran más allá del desfile y que el público no ve, pero que prueban su existencia a través de la armonía y la precisión del tradicional espectáculo. ●



Para el control de la seguridad en el desarrollo de un desfile militar se movilizan cientos de personas pertenecientes a las tres Fuerzas Armadas y a diversos organismos de seguridad, que actúan según una estructura de interdependencia que a tales efectos se establece.



Quienes trabajan en los detalles de planificación y coordinación de un desfile, configuran un verdadero "ejército invisible", que pasa inadvertido para el público, pero sin el cual el espectáculo no podría llevarse a cabo con la brillantez que tradicionalmente lo ha caracterizado.



Dos oficiales del Centro Coordinador de Seguridad del desfile realizado con motivo del Sesquicentenario de nuestra Independencia intercambian impresiones sobre el desarrollo del acto, en las instalaciones del 6º piso de la Sede Central del A. C. A., lugar donde se instaló el referido Centro.

Todos y cada uno de los pasos del desfile fueron debidamente planificados y controlados en procura de un ajuste perfecto en la integridad de su desarrollo. Ello es imprescindible para asegurar la eficacia óptica del despliegue de personal y medios que cada Fuerza y organismo de seguridad realiza.



# DEL CONCURSO PERIODISTICO DE AUTOCLUB

PUBLICAMOS LOS DOS  
TRABAJOS QUE OBTUVIERON  
SENDOS  
PRIMEROS PREMIOS

Publicamos a continuación los artículos debidos a las plumas de los señores Javier Collazo y Alfredo A. Gandolfo, los que tratan, respectivamente, los temas a) y b) del concurso periodístico organizado por AUTOCLUB con motivo de la celebración del centenario de la Sociedad Rural Argentina, conforme a las bases que hemos publicado en el N° 29 de esta revista. Por decisión unánime de los miembros que componían el jurado, doctores Roberto N. Lobos y Adolfo Lanús y el señor Alfredo Calisto, los referidos trabajos obtuvieron sendos primeros premios, habiendo correspondido los segundos premios, para los mismos temas, a los señores Renato Ciruzzi y Rubén Osvaldo Farina, cuyos trabajos serán publicados en futuras ediciones de AUTOCLUB. El jurado declaró desierto el concurso para los temas c) y d), que también figuraban en las bases.

## El hombre

La identificación del hombre con el medio que lo circunda cobra pocas veces la solidez e intensidad de la vinculación afectiva que une al labrador con su tierra. La comunicación diaria entre trabajador y materia adquiere en el hombre de campo una doble estructura de ejercitación, en la que se concilian y confunden la habitual rudeza de las tareas que realiza con la natural sensibilidad de su espíritu. Por una parte, su unión con la tierra tiene una verificación física, en la que los sentidos disfrutan el contacto mínimo y directo con el suelo. El labrador percibe el casi inaudible reventar de la fertilidad; aspira el húmedo olor de las hierbas partidas; siente la vibración de la tierra roturada y hasta una cierta sensación de sabor salado se anticipa a una trashumancia hacia los frutos. Por otro lado, al ampliar su perspectiva, el hombre se arroba incorporando al paisaje la definida línea de la llanura, que empequeñece su condición de abridor de surcos.

Así, una concepción casi química y una percepción plástica de la tierra conviven en la amotividad vital del hombre de campo, y una y otra se reemplazan en un constante equilibrio de labor y sosiego. Esa libre e ingenua manifestación de sensibilidad, como tal, es complicada y cambiante; la personalidad del trabajador agrario de nuestro país ha sido conmovida muchas veces. Sin embargo, nada ha podido despojarla de esa potente subyacente del amor a la tierra y al trabajo.

### El hombre y los tiempos

La distinción más terminante que suele hacerse entre los primeros pobladores de las partes norte y sur de América, es la de que los de aquélla emigraban de sus países por motivos religiosos o políticos, que los llevaban habitualmente a buscar en el nuevo mundo la posibilidad de arraigarse definitivamente, incorporándose, por lo tanto, a una clase agraria estable y laboriosa. En el sur, en cambio, la llegada de europeos —limitada por largo tiempo a los españoles— era motivada generalmente por la atracción de los metales preciosos, la perspectiva de riquezas fáciles o el transitorio y especulativo ejercicio de un cargo público. Los inmigrantes eran casi siempre aventureros que buscaban hacer fortuna rápida y regresar a sus tierras. No traían ni hábitos ni intenciones de trabajo. Por ello, la formación de una clase rural organizada fue más lenta y paulatina y dependió, en principio, del proceso de mezcla de razas y la pacificación de los indígenas. Así se fue gestando la aparición de un nuevo tipo de poblador, que heredó la arrogancia de sus ascendientes españoles y la tristeza y serenidad de los indios. Gondra describe a estos habitantes de la campaña como "hom-

# de campo: modelador de paisajes

Por JAVIER COLLAZO PRIMER PREMIO - TEMA A

*bres de aspecto temeroso para quien no tuviese costumbre de frecuentarlos, sucios y mal entrazados las barbas siempre crecidas, descalzos y hasta sin calzones... Por sus maneras y traje podían descubrirse sus costumbres, su poca o ninguna sensibilidad, su total ausencia de toda práctica religiosa. Les llamaban gauchos, camiluchos o gauderios."*

Este arquetipo argentino, definitivamente fijado por la literatura, habitaba la campaña del mil ochocientos, atravesando en su inseparable caballo las llanuras escasamente cultivadas y aún asoladas por los indios, con los que a veces convivía. Sujetaba su vida a un código de hábitos y costumbres en el que la libertad era el fundamento y la ley un obstáculo. La pampa virgen y latente era su escenario, su hogar y su dominio. El alimento se le ofrecía a cada paso, volteaba y carneaba un animal de los que en gran número vagaban libremente por el campo, por lo que nada lo empujaba a obtener frutos de la tierra mediante el trabajo o el esfuerzo.

La proliferación del alambrado a partir de 1844 asestó un rudo golpe

al deambulante espíritu gauchesco. El campo se fue enmarcando en estacas y púas y la agricultura se vio librada del daño que causaban los ganados sueltos. La movilidad del caballo se vio limitada a los caminos, ante la interrupción de las infinitas líneas rectas por las que atravesaba la llanura en cualquier dirección. Esta obligada vuelta a la sedentariedad fue acompañada por el desarrollo de la agricultura la que a partir de la mitad del siglo comenzó a recibir el aporte de las primeras inmigraciones organizadas. El inmigrante aventurero fue reemplazado por el colonizador, que venía al país con su familia, sus ahorros y sus hábitos de trabajo. Esta corriente europea, cuyo creciente caudal desborda al comenzar el presente siglo, contribuyó al surgimiento de un nuevo tipo de hombre de campo, el auténtico trabajador del agro, que comienza a explotar la vibrante fecundidad de la tierra, gestando un desarrollo cuya consolidación se inicia con la creación de la Sociedad Rural Argentina en 1866.

De esta manera, el campo perdió su

condición de accidental receptáculo de la autocracia gauchesca. Ya no fue solamente cielo, llanura, imponencia, soledad. El hombre, que se había limitado a invadir el paisaje, comenzó a transformarlo, a cuadricularlo de surcos y senderos. Conservando su eterna dimensión de belleza, la tierra pasó a ser el medio de producción de una población estable y trabajadora. Así se fue conformando la personalidad típica del trabajador agrario argentino, profundamente enraizado en su suelo y fervorosamente entregado a su labor de arrancador de riqueza.

## El hombre y la técnica

Iniciada la agricultura como actividad económica organizada, y consolidada la formación de la estancia como centro productor agropecuario, el trabajador rural argentino constituyó una clase diferenciada. Los rasgos esenciales de la personalidad de nuestro hombre de campo permanecieron independientes de su situación social o económica. Fuera peón, mediero, tan-

**2**  
ARGUMENTOS  
DE PESO



CHAMPION S. A. Industrial, Comercial, Financiera e Inmobiliaria

Arranque instantáneo  
y larga vida  
con el Campeón  
de los Acumuladores

Las BUJIAS que usan los campeones.  
Favoritas en aire, mar y tierra.

ESTACIONAMIENTO  
PERMANENTE  
CORDOBA 2756  
BUENOS AIRES

P. 100

tero, contratista o propietario, su marcada vocación de trabajo y su íntima adaptación al medio lo confundieron con el paisaje de la campaña, del cual pasó a ser modelador y parte. La familia se constituyó en una unidad de producción; los hijos tomaban parte en las labores a edad temprana: las expectativas y aspiraciones se concretaban en la adquisición de la tierra propia. La vida diaria era una sencilla disciplina de trabajo, iluminada por los destellos de una conciencia religiosa de especial ingenuidad y amenizada por los juegos y fantasías de una imaginación de gran fertilidad y riqueza.

La paulatina tecnificación del agro viene a producir un cambio de matices, pero la coloración fundamental de la personalidad del hombre de campo continúa inalterable. Al margen de la difusión de medios científicos de trabajo y de una naciente actividad oficial dirigida a la educación profesional del labrador, el impacto que se hace más evidente es el de la mecanización. A pesar de que la misma tiene un carácter sólo parcial —poco más del 20 por ciento de los arados del país son de tracción mecánica—, su efecto saliente ha sido la ampliación de las expectativas del hombre de campo. A su anterior aspiración de capitalización mediante la adquisición de tierras, se agregó la de la propiedad de maquinaria agrícola motorizada. Con ella aumenta su capacidad de trabajo a fin de ofrecerse al propietario de las tierras para explotárselas como mediero o tantero, es decir, entregando un porcentaje de la producción. Esta apertura de horizontes para la consolidación del progreso personal del trabajador agrario se completa con la irrupción de los caminos y el desarrollo del transporte automotor, pues aparece como una nueva expectativa la de la adquisición de los medios para transportar los frutos a los centros de consumo o distribución.

## El hombre y la tierra

En estos tiempos en los que la insaciable necesidad de bienes y comodidades instrumenta en gran medida el esfuerzo de los hombres, lo comentado acerca de la evolución del hombre de campo puede aparecer distorsionado por el enfoque utilitario de quienes no poseen la sensibilidad, la capacidad de asombro y la susceptible emotividad que la tierra alienta en el espíritu de quienes la habitan y la trabajan. Modelando paisajes, transformando la silvestre faz de las llanuras, el hombre de nuestro campo ejercita esa intensa vocación por la tierra que yace como el rasgo más incommovible de su personalidad. Las mutaciones demográficas no han conseguido violentar esa vocación; el hombre de campo es un desarraigado en la ciudad; su natural melancolía se acrecienta de añoranza y la nostalgia pretende contenerse con el pequeño huerto cultivado en los fondos de la casa. No importan los instrumentos que se pongan en sus manos; el hombre del agro argentino necesita formarse con el arado, entregarse con la semilla y realizarse con la cosecha. •

**E**L campo, la chacra, la quinta, la tierra, la estancia..., todo ello nos suena a familiar, a palpable, a querido.

Sabemos que es algo nuestro, algo heredado, que se nos presenta complejamente como la suma toda del esfuerzo del hombre, en sus derrotas y sus glorias; de la naturaleza, obsequiada por Dios a todos los argentinos, y del trabajo, manifestado a través de ciento cincuenta años con sangre, con renunciamento, con semilla, con hierro, con avanzada.

Yo quisiera escribirles a nuestros campos un himno, una estrofa. Sin embargo, he de retroceder en el recuerdo para percibir esa pacífica sensación de redención que nos ha ofrecido el campo, a su "manada" de seres que establecieron en él la simiente de un futuro siempre promisorio, y "pastaron" el sabor agri-dulce del desnudo, hasta lograr una idiosincrasia local que reúne todas las características necesarias que nos igualan con otras culturas superiores. Y esto se ha logrado. ¿Debido a qué? Exclusivamente al factor humano. Pues el hombre de campo argentino ha sabido ubicarse en el lugar que le correspondió de acuerdo a la gravitación social, cultural y geográfica que se fue incrementando paulatinamente. Todos fueron tesoneros y visionarios a la vez, haciendo de las dudas, equívocos e incertidumbres pasadas, una heroica epopeya futurista que hoy como nunca vislumbramos.

Yo diría que todos escucharon como eco alentador las palabras del Dr. Nicolás Avellaneda: "*Los pueblos que olvidan sus tradiciones pierden la conciencia de sus destinos; y aquellos que se apoyan sobre sus tumbas gloriosas son los que mejor preparan su porvenir*".

Y ese elemento humano, para lograr seguridad y marchar lenta pero intensamente por el derrotero de la autenticidad, tuvo muy en cuenta a "*sus tumbas gloriosas*" y fue preparando un futuro de libertad y democracia, fuentes de trabajo, prosperidad e iniciativa privada, ofreciendo oportunidades de superación que nos llevarán, a la postre, a una estabilidad económica que sea goce nuestro y de generaciones a venir.

Ahora bien, el nivel económico del explotador ganadero ha sido en parte logrado. Recordemos cuando nues-



# gran Estancia Argentina

Por **ALFREDO A. GANDOLFO** PRIMER PREMIO - TEMA B

tros campos no se trabajaban como era debido, por falta de comodidades y técnicas venidas con los años. Nuestra ganadería era apenas una fuente riqueza. Pero con la vertiginosa evolución de esta última década notamos que esa antigua riqueza nuestra se transforma en un potencial de extraordinarias perspectivas. Sólo muy pocos países pueden aferrarse orgullosamente a un timón que gira y gira llevando su proa siempre firme hacia un mismo horizonte de prosperidad.

Cuando un país logra el despertar de una riqueza ganadera y se vale de ella hasta hacerla una industria, podemos afirmar que ha vencido un temeroso obstáculo, y que los demás se presentarán como caudales de trabajo, pero nunca como muralla infranqueable. Y la estancia argentina se encuentra enmarcada en esta posición. Vencidos sus

campos, combatidas sus plagas, roturadas sus tierras de las más diversas conformaciones, combinados con sus dispares climas, logró importar todas las razas, criar, invernar y comercializar su ganadería hasta hacer de ésta una industria pujante y feliz. Pujante, porque logró con ella intensificar el trabajo de la chacra y la estancia. La instalación de frigoríficos, pequeños, medianos y grandes. Con la esperanza siempre real de que los grandes serán colosales, y los pequeños se harán grandes, siguiendo la misma escala para las quintas, la chacras, las estancias. Y feliz, porque la ganadería es una noble excusa para nuestros afanes de trabajo y el deseo con justicia deseado de forjarnos un porvenir seguro, sólido, con proyecciones poderosísimas como lo es el abastecer de carne a otros mercados, otros países, otros prójimos.

La explotación ganadera marcó un rumbo político, social y geográfico sobre el suelo argentino desde sus remotos comienzos.

Político, porque todos los gobiernos hubieron de preocuparse por su desarrollo. Y, aunque muchas veces olvidada, obligó a que se preocuparan por ella, pues demostró repetidas veces que sin ganadería argentina no habría economía argentina.

Social, porque produjo tipos humanos de diversas características. Adaptó a inmigrantes, educó a los autóctonos, creó pueblos y ciudades que podrían existir lo mismo, pero no crecer sólidamente, como lo demostraron aquellas ubicadas en tierras privilegiadas, que dentro de no mucho tiempo obligarán a sus propietarios a explotarlas intensivamente. Ciudades tales como San Francisco (Cba.), Rafaela (Sta. Fe),



# LUSTRA

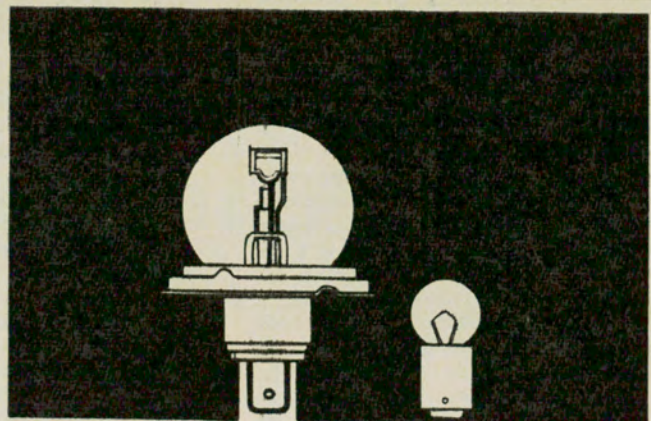
**JMETERE 13**  
**RUMETERE 14**  
**GRUMETERE 16**  
**GRUMETERE 18**

Automóviles,  
 Heladeras,  
 Muebles,  
 Lavarropas, etc.

También limpiamanos  
**GRUMETERE**

Pídalos en Ferrerías,  
 Bazares y  
 Estaciones de Servicio.

**GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.**  
 VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES  
 LA ORGANIZACIÓN MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR



## Luz para viajar

Luz PHILIPS para alumbrar el camino. Lámparas de todo tipo para automóviles. Incluyendo las excepcionales Duplo-D, también fabricadas de acuerdo a las prescripciones internacionales, para iluminar sin encandilamiento.

Usted no podría vivir sin luz. Usted no podría vivir sin PHILIPS.

LAMPARAS PARA AUTOMOTORES

# PHILIPS

MEJORES NO HAY!



que si bien tienen vida propia comercial e industrial, están respaldadas por colonias riquísimas en tierras y clima, y a ello se debe su progreso.

La ganadería trajo al campo solidez económica, despertando en el "chacarero", "colono" o "estanciero", un afán de progreso familiar y social. Hoy se está logrando un hombre de campo intelectualizado, vivaz, no conformista; y esto es mucho decir. Pues mientras no haya conformismo, habrá espíritu de progreso, superación, etc., siendo esto la prueba de que se aspira a un cambio continuo de actitud mental para una mejor convivencia nacional e internacional. En cuanto a la evaluación ganadera en la geografía, ésta se presenta como el punto más importante, pues la inmensidad de la llanura hace que posea todos los climas indispensables para la cría de lanares, vacunos, equinos. Además, podemos asociar calidad de tierra, calidad del agua (profundidad, cantidad y sabor), y régimen pluviométrico, que ayudan a individualizar sin mucha dificultad el tipo de explotación que necesitamos y adaptarla a cada zona. Claro que como se introdujo la técnica en la agricultura, también se filtró en la ganadería. Por medio de los nuevos estudios técnicos, podemos investigar las condiciones más favorables para la vida, desarrollo y reproducción de los animales, pudiendo deducir la manera más eficiente de extraer la mayor rentabilidad del campo y del trabajo. Nuestro suelo tiene fértiles tierras arenosas, arcillosas, calcáreas, tierras ricas en humus en lugares donde los factores externos (lluvia, clima, calor solar) se mezclaron de tal modo que parcelas pequeñas pueden rentar tanto como una extensión grande en otra ubicación. Así es como las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos, dotadas en casi la totalidad de su extensión de tierras aptas para la ganadería, han logrado un desarrollo excepcional. He aquí, pues, la importancia de nuestra geografía. Obliga a sus habitantes a extenderse a lo largo y a lo ancho del país, en procura del trabajo agropecuario, presentándose la más diversa gama de posibilidades: ovejas en el sur, hacienda de cría en las tierras con monte, engorde y agricultura en tierras buenas. O sea, que se puede prosperar en todas las provincias, existe posibilidad, existe futuro. La geografía de Argentina permitió la adaptación de las razas bovinas más necesarias, tales como la Shorthorn, Hereford, Aberdeen Angus, Holando Argentino, Cebú y, últimamente, la discutida raza Charolais. La evolución de nuestra ganadería se remonta históricamente a la época de la conquista por los españoles, quienes introdujeron los

primeros animales vacunos. A pesar de que 3 décadas después de nuestra emancipación se inicia la mestización en nuestro país, hoy la carne argentina es reclamada en el mundo.

La ganadería produjo un desarrollo tal que abarca lo social, lo económico y lo geográfico. Tomemos, por ejemplo, un lote de terreno de 100 hectáreas de la mejor tierra, donde el agua es buena, la lluvia suficiente, y cercana a una ciudad de provincia en pleno desarrollo. Esa tierra tiene un valor oscilante de 150 a 200 mil pesos la hectárea; deduzcamos de esto que el capital invertido será exagerado en relación a la renta anual que se extraiga del mismo. Sucede entonces que el propietario deberá atenerse a una serie de innovaciones técnico-científicas que lo obligarán a producir más para justificar el valor de su inmueble. Tal propietario se transforma en empresario. Deberá hacer silos subterráneos o aéreos, pastoreo controlado, selección y refinamiento de los animales para lograr mayor cantidad de leche y carne con menor número de cabezas; se amplía la mano de obra; racionalizará, planificará sus tareas, hará estudios de costos y de tiempo. Todo eso traerá apareado un nivel intelectual superior que favorece a todos, familia, subalternos, comunidad.

El campo de hoy es, en muchos aspectos, una fábrica donde se necesita acelerar el proceso de engorde, intensificar la cría, lograr más carne, más semilla. Ya se introdujo, así, la producción intensiva de la tierra, quedando la extensiva para los campos más amplios y de calidad inferior. Todo lo antedicho infunde en el hombre un palpable deseo de superación económica, eleva su espíritu y aceleradamente se manifiesta como realizador constante; cree en sí mismo, comunica confianza, fe, lográndose que estancias, establecimientos medianos y grandes, pueblos y ciudades progresen sin titubeos. Prueba de esa unión son la Fiesta Nacional del Trigo, Provincial del Sorgo, del Maní, del Tambo, y una serie de festejos que ponen en evidencia el auge del campo actual.

La ganadería trajo apareada la mejora de campos y estancias, pues si bien para la agricultura no son imprescindibles buenos alambrados, sí lo son para la ganadería. Surgieron entonces campos abandonados hermosísimas estancias modelo, muchas de ellas arboladas en sus perímetros y divisorios. En dichas estancias ya no resulta beneficioso el mero hecho de ordenar sus alambrados y tranqueras, sino que se ha debido seguir el rumbo impuesto por la técnica, agregando a su inventario vacuno, los tambos

modelos, arados de toda clase, las infaltables "picadoras" y ensiladoras de forrajes, cortadoras de malezas, palas mecánicas para acarreo de tierra, etc. Al tractor grande se ha sumado hoy el mediano o chico, pues así lo exigen las tareas secundarias indispensables. Todo esto va en procura de una mayor producción por cabeza de ganado, por hectárea, con menor esfuerzo y mayores beneficios. Se ha tecnificado la estancia y deberá continuar su tecnificación indefectiblemente.

Un campo grande, bien arreglado, es de por sí agradable a nuestros ojos. Debido a esto la estancia argentina posee dos facetas importantes. La primera es saber que en lo económico cumple la noble función de producir carne. Y la segunda es que, sin saberlo, nos eleva el espíritu y nos complace. Quien no ha gozado del bien producido por una tupida arboleda en la frescura matutina, no conoce, sin duda, el sano y limpio descanso mental y físico que ello produce. Los campos de nuestro suelo debieran estar ya frondosamente decorados con pinos, álamos, cipreses, casuarinas, eucaliptos, olmos y robles. Nuestros climas los aceptan a todos. Existen en el país compañías forestadoras y de créditos suficientes como para hacer de nuestras rutas y caminos una entretenida e inexplicable belleza. Resultando esto muy importante, pues la belleza natural reanima, predispone y dignifica. Los parques nacionales cumplen esta función turística. Bien podríamos hacer fácilmente que la suma de campos y estancias se nos presenten como un gigantesco y único parque nacional, y tenerlo al alcance de la mano. Y así mostrarlo al extranjero. Hacer un poético jardín para el descanso y la prosperidad. Aunar trabajo, turismo y belleza. Y los argentinos podemos hacerlo. En una bella estancia habrá camping, equitación, caminatas amenas, natación. Conocimiento de nuestras riquezas para los niños y jóvenes, y un solaz incomparable para el adulto. Riqueza económica y riqueza espiritual. Esa es nuestra gran Estancia Argentina. Nosotros sí podemos decir que "Esta tierra es Mía", o bien asegurarnos que es la "tierra prometida". Prometida por Dios, luego por nuestros prohombres, y hoy queda en nuestras manos prometerla a nuestros continuadores de la forma en que merece ser obsequiada a ellos; hermosa, prolija, colosal. Hagamos de cuenta que Buenos Aires es el casco de nuestra gran estancia, y cada capital de provincia sus "puestos", y que cada provincia hermosee y haga prósperos sus "potreros". Y así la armonía de sus "puestos" y "potreros" harán a la gran Estancia. Como hace ya 150 años, la armonía de sus provincias hizo a la Gran Nación. •

# CONCURSO FOTOGRAFICO ENTRE EL PERSONAL DEL A.C.A.

CON motivo de haberse constituido el Foto Cine Club del personal del Automóvil Club Argentino, efectuóse entre sus asociados un concurso fotográfico, que contó con gran cantidad de obras.

La Federación Argentina de Fotografía, a la cual ya se ha afiliado el flamante Foto Cine Club, designó para integrar el jurado encargado de discernir los premios a los señores Jaime Giralt Font y Jorge Serena, a los que acompañó en su cometido, como representante del Sindicato de Empleados Administrativos del A.C.A., el señor Saúl Borobio.

Las distinciones fueron adjudicadas así: Primer premio, señor Juan A. Montes de Oca; segundo premio, señor Pablo A. Canale; tercer premio, señor Dante V. Coiro; mención especial, señor Eduardo Sabbatella, y menciones, señores Jorge Acuña, Pablo A. Canale, Raúl A. Antequeda, Juan C. Martiñá y Rodolfo Busso. El acto de entrega de los premios tuvo lugar en el anfiteatro del segundo piso del edificio central del A.C.A., en cuya oportunidad hizo uso de la palabra el señor Jaime Giralt Font, para referirse a distintos aspectos de la técnica y del arte fotográfico, con lo que dio por iniciado el curso de fotografía gratuito para el personal de nuestra entidad.

Las distintas clases preparadas son las siguientes: Cámaras fotográficas, profesor señor Raúl Cerviño; Material sensible negativo, Jaime Giralt Font; Material sensible positivo, Ernesto M. Carranza; Baños y fórmulas fotográficas, Jaime Giralt Font; Errores fotográficos, Gonzalo F. Prado; Tomas fotográficas, Pedro Otero; Composición fotográfica, Mariano Hernando; Revelado y fijado, Jaime Giralt Font; Retrato, Alejo Grellaud; Fotografía en color, Hugo Villanueva; Ampliaciones, Jaime Giralt Font; Procedimientos especiales, Jaime Giralt Font, y Trucos Fotográficos, Gonzalo F. Prado.

Las clases son gratuitas y se dictan en el anfiteatro del segundo piso, los miércoles a las 19.30.

Esta obra de Juan A. Montes de Oca obtuvo el primer premio.



El segundo premio correspondió a esta foto de Pablo A. Canale.

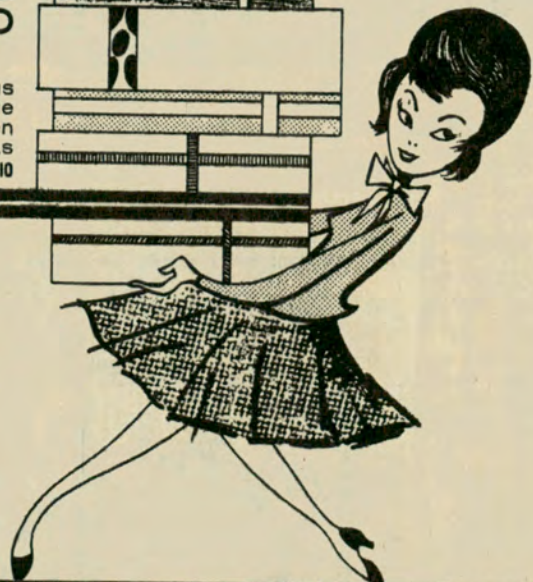
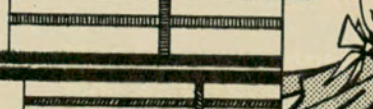
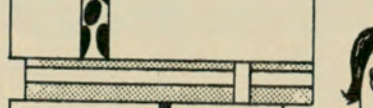
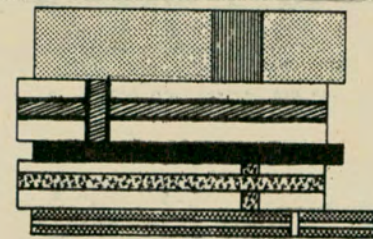


El jurado otorgó el tercer premio a Dante V. Coire por esta fotografía.

## beneficiése

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

utilice sus servicios o efectue sus compras en las mismas **PRESENTE SU CARNET DE SOCIO**



PUBLICIDAD A. C. A.



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

# COMPETENCIA DE REGULARIDAD "DEL PLATA AL FAMATINA"



El presidente de la Asociación Pro Casa de La Rioja, capitán de corbeta, señor Julio César Moreno Sánchez, entregando premios a los competidores.

CON el auspicio del Automóvil Club Argentino y organizada por la ASOCIACION PRO-CASA DE LA RIOJA EN BUENOS AIRES, se efectuó la competencia de Regularidad y Turismo desde Buenos Aires hasta La Rioja, denominada "Del Plata al Famatina".

Esta prueba se inició simbólicamente desde la sede del A.C.A. en Buenos Aires y su largada efectiva se efectuó en la localidad de Campana. Fue dirigida técnicamente por el Dr. Alipio Martínez, de la Comisión de Carreras del A.C.A.

Largaron 26 coches y se completó en dos etapas. La primera finalizó en La Falda, provincia de Córdoba. La segunda, iniciada al día siguiente, terminó en La Rioja, adonde arribaron el mismo día 14 de agosto.

Los competidores fueron recibidos en esta ciudad por numeroso público, que los aplaudió intensamente, pudiendo afirmarse que el suceso resultó un acontecimiento de trascendencia para la población riojana.

Después de participar en un almuerzo criollo, los corredores visitaron la Casa de Gobierno donde fueron recibidos por el Gobernador de la Provincia, Comodoro (R) D. Julio César Krause. Encabezaba la comitiva de visitantes el presidente de la Asociación, capitán de corbeta D. Julio César Moreno Sánchez.

Por la noche, el casino municipal de la ciudad brindó un vino de honor a todos los integrantes de la competencia.

Al día siguiente se organizó una excursión por localidades del interior de la provincia, llegándose hasta Chuquis, donde se rindió homenaje al héroe de nuestra Independencia, presbítero Dr. Pedro Ignacio de Castro Barros, quien fue por dos veces presidente del Congreso de Tucumán. Múltiples fueron aquí las atenciones recibidas por los visitantes, a quienes acompañó el gobernador de la provincia, finalizando con un almuerzo criollo, en el que el vino riojano fue gustado con el sabor auténtico del producto regional típico.

Continuó la excursión visitando las localidades de Aminga, Anillaco y Anjullón y hasta el "Señor de las Peñas", histórico lugar donde anualmente se realiza una procesión religiosa.

Por la noche se efectuó una "peña riojana" y se procedió a la entrega de premios a los ganadores, figurando entre aquéllos copas, tallas de madera, ponchos de vicuña, damajuanas de vino y otros productos regionales.

Al día siguiente, luego de visitar los lugares históricos de la ciudad, se concretó por la tarde una audición de gala por la Radio LV14 Joaquín V. González.

La Asociación Pro Casa de La Rioja, entidad que tiene por misión promocionar la Provincia y establecer la Casa de La Rioja, en esta Capital, ya está proyectando una segunda prueba para el mes de mayo del próximo año, con intención de finalizarla simbólicamente en el ancestral y poco conocido Valle de la Luna.



El ganador de la competencia, señor Willis, de la ciudad de Rosario, en el momento de recibir el primer premio.

El gobernador de La Rioja, comodoro Julio César Krause y el intendente municipal, señor Agudo, durante el acto.

El intendente de La Rioja, capitán Agudo, en el acto de entrega de los premios disputados.





**FALLECIO EL DOCTOR  
MIGUEL A. HERRERA**

**P**ROFUNDO pesar ha causado el fallecimiento del doctor Miguel Alfredo Herrera, quien actuó durante casi veinte años en la Asesoría Jurídica del Automóvil Club Argentino, además de sus actividades en la Dirección Nacional de Vialidad y su estudio.

La repentina desaparición del doctor Herrera, nacido en Buenos Aires el 21 de enero de 1920, priva a la institución de un profundo conocedor de su estructura y colaborador eficaz en la adecuación jurídica de la actuación del Automóvil Club Argentino.

Descendiente de familias de largo arraigo en el país —era, tataranieto de Nicolás Rodríguez Peña—, el doctor Herrera se había graduado de abogado en la Facultad de Derecho, de la Universidad Nacional de La Plata. A pesar de no haber tenido hijos prodigó su afecto en sus sobrinos sobre los cuales ejerció una sentimental paternidad.

En el acto del sepelio realizado en el cementerio de la Recoleta habló el doctor Eduardo Ferrer Moyano. En su oración fúnebre destacó las cualidades íntimas del doctor Herrera, su cabal sentido humano y dotes de caballero. Enalteció su extraordinaria aptitud para el trabajo especialmente en las materias de su especialidad, donde su vida profesional le distinguió siempre por su honradez, constancia, eficacia y competencia.

**CUMPLIO 16 AÑOS LA REVISTA "VELOCIDAD"**

**E**L doctor Antonio Cataldo, actual codirector de la revista "Velocidad", se radicó en nuestro país en abril de 1950, después de haber cumplido una intensa y entusiasta labor en su tierra natal, Italia, en favor del desarrollo del automovilismo, tanto en sus aspectos técnicos como deportivos. En su país de origen, el doctor Cataldo llegó a desempeñar la dirección general del Automóvil Club de Italia, función de la que debió alejarse al alcanzar el límite máximo de edad que la legislación local prescribe para ese desempeño, pero en razón de su vastísima experiencia en el campo de las actividades automovilísticas y de su incansable voluntad creadora, fue designado delegado del Automóvil Club de Italia en la República Argentina.

Desde entonces, el periodismo automovilístico nacional se ha visto beneficiado con la experiencia y la pujanza del doctor Cataldo, quien en nuestro país continuó exitosamente la trayectoria cumplida como periodista en Italia, profesión que había ejercido desde 1922. Y

fue, precisamente, en mérito a su incansable inquietud en pro del automovilismo deportivo y técnico mundial que la Comisión Deportiva Automovilista del Automóvil Club italiano, lo distinguió no hace mucho, con el excepcional galardón de una medalla de oro.

La actividad periodística del doctor Cataldo en nuestro país comenzó a los pocos meses de su radicación, con la aparición del primer número de la revista "Velocidad", que ahora cumple su decimosexto año de existencia, bajo la dirección del nombrado y del señor Gilberto J. Riega. Dicha publicación, a lo largo de su trayectoria, ha respondido exitosamente a las exigencias de la técnica automovilística y fue siempre para los entendidos una fuente permanente de consulta.

En su número aniversario, la revista "Velocidad" aboga por la realización en todo el mundo de un Festival Internacional del Motor como parte principal del Día de la Motorización, iniciativa que ha merecido el apoyo de todos los círculos automovilísticos del mundo.

**SEMINARIO PARA FUNCIONARIOS DE AUTOMOVIL Y TOURINGS CLUBES**

**E**L seminario para funcionarios de Automóvil y Touring Clubes que se realizará entre el 12 y 22 de setiembre en la sede del Automóvil Club Argentino, se desarrollará con asistencia de los siguientes participantes:

Automóvil Club Boliviano: Sub-Gerente de Control y Contabilidad, Sr. Hugo Castro; Automóvil Club de Chile: Sub-Gerente de Servicios y delegaciones, Sr. Luis Errázuriz Eyzaguirre; Automóvil

Club de Colombia: Gerente, Sr. Aurelio M. Vásquez V; Automóvil Club del Ecuador: a designar; Touring y Automóvil Club Paraguayo: Gerente, Dr. César F. Torreani Cuevas; Touring y Automóvil Club de Perú: Sr. Carlos Portocarreiro P.; Centro Automovilista del Uruguay: Gerente General, Sr. Rodolfo A. Henestrosa; Federación Interamericana de Touring y Automóvil Clubes: a designar.

**AHORA SE VIAJA MEJOR CON**



**AGRANDA EL BAUL DE SU AUTOMOVIL**

JUEGO DE 3 VALIJAS Y 1 BOLSON confeccionados en telas escocesas; lisas; combinadas; con y sin plastificado; especialmente diseñadas para autos: Peugeot; Renault-Dauphine; Di Tella; Rambler; Chevrolet; Ford; Fiat; Valiant. Armazón de hierro - acerado, liviano y resistente. Cierres automáticos.

SOCIOS DEL A.C.A.

**DESCUENTO ESPECIAL**



PARAGUAS - VALIJAS - BOLSONES

**ROBERT'S**

Tacuari 1204 esq. San Juan - Tel. 27-9925 y 27-9507

RIVADAVIA 8503 - Tel. 67-7871

PORTAFOLIOS

Estacionamiento Tacuari 1280



GARCIA BRON

# Autoclub informa

## REVESTIMIENTOS DE PISOS

EL mercado nacional de la construcción cuenta desde ahora con un nuevo producto destinado al revestimiento de pisos. Es el resultado de un largo proceso de investigación, originado en la necesidad de satisfacer la apetencia de un material liviano y resistente al mismo tiempo, para ser utilizado en reemplazo de la madera en los tradicionales usos del convencional parquet.

El parquet vinílico en tonos roble que acaba de lograrse, no marca las pisadas y se limpia con asombrosa facilidad, eliminando el fatigoso rasqueteo. Además, las tabillas mantienen inalterables sus dimensiones, lo que permite superficies de total lisura, con juntas perfectamente unidas, gracias a lo cual permanece siempre impecable y se reduce al mínimo el trabajo de limpieza.



## "OPERACION GAUCHADA"

SERIE de "pick-ups" Chevrolet, destinadas por la General Motors Argentina S. A. para una extensa prueba de capacidad y rendimiento de ese nuevo modelo, y que ha sido

denominado "Operativo Gauchada", colaborando en diversas partes del país en los más duros trabajos rurales y en el levantamiento de cosechas.

## REPRESENTACION DE MOLYKOTE

DOW Corning Corp., organización internacional con sede en Midland, estado de Michigan, Estados Unidos, ha anunciado la designación de un nuevo representante exclusivo en nuestro país para su línea de productos Alpha-Molykote, en la que se encuentra el aditivo lubricante *Molykote*, de aplicación en automotores, industrias y usos hogareños. Tal designación recayó en la propia filial de la empresa, *Dow Corning de Argentina S. R. L.*, quien proyecta dar

un renovado impulso a la vida de ese producto en nuestro medio.

La filial argentina, que posee en la actualidad una línea de más de 1.000 productos importados, asegurará a través de su continuo abastecimiento, un mayor servicio al mercado consumidor, y ya ha nombrado a los primeros distribuidores en la Capital, Gran Buenos Aires y diversas provincias. Sus oficinas se hallan ubicadas en Paseo Colón 315, 5º piso, oficinas 52-56.

## CONTROL DE CALIDAD

UN funcionario de General Motors Argentina explica a delegados del Congreso de Medicina del Trabajo y sus familiares uno de los mecanismos destinados a probar la calidad de las partes del automotor, durante una visita al Laboratorio Experimental de Ingeniería de la planta de San Martín.

## FUERON PRESENTADOS CINCO NUEVOS COCHES DE IKA

EN la planta de Monte Chingolo fueron presentados cinco modelos de diseño de la British Motor Corporation y dos versiones del Jeep Frontal de Industrias Kaiser Argentina. Los nuevos modelos presentados en la línea B M C, mantienen el diseño original del desaparecido Pi-

nín Farina y su ágil y resistente motor de cuatro cilindros. Los automóviles Morris y MG son impulsados por el motor 1650 de 75 HP y ofrecen como novedad los neumáticos H. R. y B. B., un moderno panel y tablero de instrumentos y un nuevo diseño

de parrilla, en el primer caso, y nuevo diseño de tapizado en ambos. En cuanto al Jeep Frontal, también de novedades características, puede ser carrozado como furgón, ómnibus para 17 pasajeros, con plataforma y doble cabina, etc.



## PREMIOS PARA LOS PILOTOS DE FORD

LA Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford ha puesto en vigencia, a partir del 1º de junio, una nueva escala de premios en efectivo para los corredores de la marca que compitan en la categoría de Turismo de Carretera.

Cabe señalar que se harán acreedores a estos premios aquellos pilotos que, compitiendo con unidades originalmente de marca Ford, estén ubicados dentro de los primeros puestos en la clasificación de la carrera, según la siguiente escala: Al primer Ford ubicado \$ 60.000; al 2º, 40.000; al 3º, 30.000, y al 4º, 20.000.

Estos premios tendrán validez para todas las carreras de Turismo de Carretera incluidas en el calendario de la Comisión Deportiva Automovilista en 1966, salvo el Gran Premio Turismo de Carretera, competencia ésta para la que se fijarán premios especiales.



## SERAN FABRICADOS MOTORES CUMMINS EN LA ARGENTINA

SE efectuó en Perú la convención Cummins, con la participación de distribuidores en América Latina de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Guayanas, Méjico, Panamá, Perú, Puerto Rico, Uruguay, Venezuela y Ecuador. Los actos fueron presididos por el señor Ray Boll de la Cummins Engine, quien aparece en la fotografía. Por la Argentina concurren el presidente de Casa Stewart, señor Jacinto Fernández, y el gerente de la sección diesel, señor Roberto Lagreca. Se informó que América Latina absorbe el 34 por ciento de las ventas internacionales de Cummins. El señor Fernández informó a su regreso que estaban bien encaminadas las conversaciones para que en la Argentina se fabriquen algunas líneas de los motores Cummins, en especial los tipos de motores muy accesibles para aplicaciones automotrices, viales, industriales y marinas.

## NUEVA BEBIDA DE DELLEPIANE

CASA Dellepiane & Cía. S. A. ha presentado en el mercado consumidor argentino un nuevo producto, el whisky Ramsay, que es elaborado en nuestro país con malta importada de Escocia y bajo asistencia y control de Mac Ivor's Distillery, de Glasgow, Escocia. Esta nueva marca que

se incorpora a la lista de las existentes en plaza, está respaldada por sus distribuidores, Casa Dellepiane, elaboradora de numerosos productos y representante en la Argentina de algunas de las más importantes firmas licoristas del mundo.



## AGRADECIMIENTO DE LOS BARMEN

EL señor Ottocar Rosarios, presidente de Claridge Hotel S. A., dirigiendo la palabra a los concurrentes al acto de homenaje que la Asociación Mutual de Barmen y Afines organizó para expresar su agradecimiento por la colaboración prestada por dicho establecimiento al certamen de coctelería de 1965.



## LABORATORIO CIDAN



DISTRIBUIDOR OFICIAL DE

SIMBOLO DE CALIDAD

ACIDO NITRICO DILUIDO Y CONCENTRADO

### ACIDOS:

SULFURICO, CLORHIDRICO, MURIATICO Y FOSFORICO.

### FABRICACION:

DE DROGAS PURAS Y P. A.

ACIDOS: NITRICO, SULFURICO, CLORHIDRICO.

ALCALIS: AMONIACO.

ALCOHOLES: ETILICO ABSOLUTO, METILICO, BUTILICO, ISOPROPILICO.

SOLVENTES AROMATICOS: TOLUOL, BENZOL, XILOL.

ADMINISTRACION: A. R. BUFANO 1945 - 58-3320 - CAPITAL FEDERAL — FABRICA: PERIBEBUY 2255 - 621-2773 - SAN JUSTO



## IKA CELEBRO LA UNIDAD RENAULT 100.000

CON asistencia del embajador de Francia, señor Christian De Margerie, altos funcionarios de esa representación diplomática, autoridades y periodistas, se presenció en la planta IKA de Santa Isabel, Córdoba, la salida de línea de la unidad Renault número 100.000, un blanco Renault 4 L. Los visitantes fueron recibidos por el presidente de Industrias Kaiser Argentina, ingeniero J. F. McClud, el vicepresidente, ingeniero C. Olson, miembros del directorio y altos ejecutivos de la empresa. Fueron padrinos del Renault 100.000 la señora Gus McCloud y el embajador, señor Margerie, a los que vemos aquí en el momento culminante de la ceremonia.

## POR PRIMERA VEZ EN EL PAIS HAY CINTAS DE FRENO DE CALIDAD CERTIFICADA

Con la incorporación de un equipo Ling Chase (para la realización de pruebas de calidad), el único que existe en las fábricas de partes de automotores de la Argentina, Prati-Vázquez S. A. ha introducido en el país un nuevo sistema: el de la calidad certificada.

Desde ahora, todas sus cintas de freno PVI, producidas bajo licencia Johns Manville, de los Estados Unidos, llevarán la marca de la calidad, es decir, la certificación de la fórmula y los resultados del ensayo de cada producto.

Esa marcación responde a los estrictos controles que sólo es posible realizar mediante el empleo del equipo Ling Chase, controles que son los mismos que ha establecido obligatoriamente el estado de Nueva York.

Cada cinta llevará estampados la fórmula utilizada en la pieza, los coeficientes de fricción en frío y en caliente obtenidos en ensayos reales hechos según norma SAE J 661 y el control efectuado sobre las materias primas y el procesado de la pieza.

## NUEVO CONCESIONARIO DE GENERAL MOTORS



## CAMBIA DE DENOMINACION BOZZI AUTOMOTORES

LA firma Aviani Bozzi S.R.L. ha informado recientemente que seguirá su giro comercial con la denominación de Bozzi Automotores S.R.L. por haberse desvinculado de la firma el señor Arrigo Aviani. Por lo tanto, Bozzi Automotores S.R.L. seguirá con su habitual servicio autorizado Peugeot en Cavia 3297 y con la venta de repuestos legítimos en avenida Presidente Figueroa Alcorta 3533.

tores S.R.L. seguirá con su habitual servicio autorizado Peugeot en Cavia 3297 y con la venta de repuestos legítimos en avenida Presidente Figueroa Alcorta 3533.

## PIONERO INDUSTRIAL

CUMPLIO 80 años el señor Angel P. M. Goggi, uno de los pioneros industriales en la fabricación de acumuladores. El señor Goggi fue fundador del establecimiento industrial Champion S.A., uno de los más modernos y avanzados para la fabricación de acumuladores para automotores, industrias y equipos de luz. Esta tarea comenzó poco después de 1920, pero conviene destacar que el acumulador Champion fue el primero que se integró con la totalidad de sus elementos fabricados en el país.

En oportunidad de la grata fecha, el señor Angel Goggi fue objeto de un homenaje, que tuvo lugar en la planta industrial de Champion S.A., en Villa Martelli, con la participación del personal del establecimiento, donde, junto con obsequios diversos, se le hizo entrega de un pergamino. A su vez, el señor Goggi hizo partícipe de un obsequio a todo el personal.

## REGULACION DE PRODUCTIVIDAD OVINA



LOS laboratorios Searle Argentina presentaron en conferencia de prensa un novedoso producto, destinado a transformar las condiciones de productividad del ganado ovino. Regulador del celo y de la natalidad de las ovejas, permite que éstas se reproduzcan, como se ve en la fotografía, en épocas del año que hasta ahora se consideraban imposibles para tal fin.

## PRODUCTOS JAPONESES EN LA ARGENTINA



EL conocido industrial y hombre de empresa señor Néstor F. Selasco aparece en esta foto durante la conferencia de prensa en que anunció la importante firma de convenios de representación y distribución en la Argentina con las firmas Toshiba Photographic Supplies Co, Sun Optical Company, Meibo Company, Holbeck y Zenematic Corporation del Japón, cuyos productos serán presentados por SIAF S.A.

## AMPLIACION DE UNA ESTACION RENAULT

LA firma Renault Service acaba de ampliar y modernizar sus locales ubicados en la calle Salta 1160/64. Esta estación mecánica se especializa en la atención única de automóviles Renault, en sus tres modelos: Dauphine, Gordini

y R-4L. Abarca el local una superficie de 1.500 m<sup>2</sup> y está dotado de los más avanzados instrumentales electrónicos. Su servicio se desarrolla bajo el lema "reparaciones en horas" y "garantía automática".

## INICIO SUS ACTIVIDADES LA

CON el propósito de acrecentar los estímulos de la producción artística literaria, así como toda otra actividad creadora del ámbito cultural de la República Argentina, se ha constituido la Fundación Forti Glori, con sede en Alsina 1760.

Inicialmente, la Fundación, por

CONCURRENTES al acto de inauguración de los locales de venta de Piña Hnos., S. A. C. I., nuevo concesionario de General Motors Argentina S. A. En un aparte de la ceremonia, a la que asistió calificada representación de la banca, el comercio y la industria, se encuentran los señores Alfredo Potrizi; Gilbert C. Donovan, gerente de Automotores de GM, José H. Amén, presidente de Piña Hnos S. A. C. I.; Eduardo F. González, supervisor de ventas de MG; Horacio Piña y Osvaldo Piña, directores; Walter H. Gussenhoven, director gerente de General Motors Argentina; y Rodolfo Piña, vicepresidente de la nueva concesionaria Chevrolet-Bedford.



## INVENTO ARGENTINO

HAN alcanzado ya extraordinaria difusión las defensas y protectores de gomas incorporados a las uñas de los paragolpes de automóviles y camiones, que con carácter de perfeccionamiento ha sido patentado en su oportunidad por su inventor, Jaime Fleiderman, de la ciudad de Buenos Aires.

Esta interesante aplicación, que reduce la conmoción que sufren los coches en sus comunes encuentros entre paragolpes y que, especialmente, contribuyen a suavizar los empujones en los estacionamientos, es un invento argentino y no extranjero como se habría supuesto, y está registrado con el N° 88172 de la Dirección de la Propiedad Industrial.



## VIAJA UN EJECUTIVO

El señor Donald C. Logan, ejecutivo adjunto a la presidencia de Trans World Airlines, y su esposa, Alvina Muller, a su llegada a Ezeiza. Los viajeros se hallan en gira por los principales países de Sudamérica. En Buenos Aires fueron recibidos por el Sr. Harry Muller y el Sr. Oscar H. Viteri, representante de TWA y de Hilton Hotels International en la Argentina (ambos a la derecha).

## COMISION DEPORTIVA DE CONCESIONARIOS GENERAL MOTORS

A partir del 1° de setiembre del corriente año entró en funcionamiento la Comisión Deportiva Concesionarios General Motors de todo el país, que se propone estimular el deporte prestando su apoyo a todos los corredores de la marca Chevrolet. La comisión está integrada por los siguientes concesionarios:

Presidente: Nelio E. Vizio; vicepresidente, Eduardo S. González; secretario: Américo R. Andreone; prosecretario: Hugo Ondarcuhu; tesorero: Narciso Belfiori; protesorero: Alejandro N. González; vocales: Francisco Navarro, J. C. Lupiano; Hugo Baisán, Eduardo C. Caba, Manuel Salgueiro, Alberto Merlino; asesor deportivo: José Froilán González; gerente: Eugenio Grosovich.

Bajo el lema "Junto a los aficionados en su pasión deportiva", e identificada por un símbolo especialmente creado para representarla, la comisión estará presente en el programa de la temporada 1966 y otorgará los premios que se detallan a continuación:

Septiembre 4: Triángulo del Oeste: 1 tapa de cilindros; septiembre 11: San Nicolás: 1 block de 7 bancadas; septiembre 18: Olavarría: 1 juego de bielas.

El ex campeón del mundo Juan Manuel Fangio descubre la insignia que identificará a la Comisión Deportiva Concesionarios General Motors, cuya actividad se inició el 1° de setiembre del corriente año.

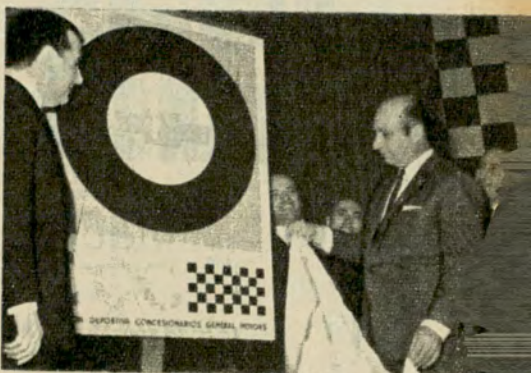


En la sede central del Automóvil Club Argentino se realizó la reunión de la Comisión Deportiva Concesionarios General Motors, durante la cual el presidente del A. C. A., doctor César C. Corman, es informado por el presidente de esa comisión, señor Nelio E. Vizio, de los objetivos perseguidos por la flamante entidad.

Gran Premio Argentino de Carretera: Noviembre 30 - diciembre 10: 1°: \$ 300.000; 2°: \$ 200.000; 3°: \$ 100.000; 4°: \$ 70.000; 5°: \$ 50.000. Total: \$ 720.000.

Gran Premio Turismo: Octubre 19-29: 1°: \$ 300.000; 2°: \$ 200.000; 3°: \$ 100.000; 4°: \$ 70.000; 5°: \$ 50.000. Total: \$ 720.000.

Ganador del ranking. Año 1966: Un motor Chevrolet Súper 1966, de 7 bancadas.



## CAMBIOS EN GENERAL MOTORS



EL señor Howard Vange (derecha) es el nuevo director gerente de General Motors en la Argentina, a quien vemos conversando con su antecesor, señor Walter Gussenhoven, recientemente ascendido a gerente regional en la división ultramar de General Motors.

## DIRECTOR DE GOODYEAR

Regresó a los Estados Unidos el director de Goodyear International Corporation para el hemisferio Occidental, señor Edwin J. Delaney, quien expresó su optimismo por el futuro del mercado argentino de neumáticos.

## VIAJERO

Partió hacia los Estados Unidos y Europa el arquitecto Federico F. Ortiz, vicepresidente de Berg, Henderson y Cia. S.A. El viajero visitará Madrid, París, Londres y Nueva York, en un corto viaje, que lo pondrá en contacto con empresas asociadas de esos países.



## VIAJO EL Sr. TODARO

Viajó a los Estados Unidos el señor Salvador Todaro, presidente de la firma Salvador Todaro y Hnos. S.A.C.I., a los efectos de concretar la exportación de retenes TH con destino a la firma Victor Manufacturing & Gasket Co., para atender el servicio de repuestos de los coches no americanos que circulan en los Estados Unidos y que la Victor no los provee como equipo original.



## FUNDACION FORTI GLORI

Inspiración de su presidente, señor Gilberto Forti Glori, ha instituido el premio Forti Glori para el mejor libro de narrativa —cuentos cortos o novela— que cada año se edite en la Argentina y cuyo autor sea ciudadano o residente en el país con un mínimo de dos años.

# De aquí, de allá y de más allá

Por

JUAN AVERIGUADOR

Para Autoclub

EN 1801, FELIX DE AZARA, marino y naturalista español, propuso en su "Memoria rural del Río de la Plata" la creación de "una junta o sociedad que vigilase" sobre los ganados que había ya en aquel entonces en lo que hoy es nuestro país. Esa idea comenzó a materializarse hace exactamente cien años, cuando se fundó la Sociedad Rural Argentina, cuya primera exposición ganadera tuvo lugar en 1875, con la participación de 66 caballos, 13 vacunos, 74 carneros y 15 porcinos. Esos cien años de la Sociedad Rural Argentina al servicio de la consolidación y el progreso de nuestra principal fuente de riqueza merecen ser destacados y reconocidos. Así lo ha entendido la dirección de AUTOCLUB al dedicar una buena parte de esta edición al comentario y la crónica ligera de los distintos aspectos de tan grato acontecimiento. Naturalmente que para ello hemos debido sortear, en la forma en que podrá advertirlo el lector, el peligro de aparecer como cronistas trasnochados de hechos que ya han sido recogidos en toda su amplitud por los más importantes órganos de la prensa nacional. De cómo y en qué medida lo hemos logrado podrá juzgarse en estas páginas.

EL CENTRO PER LA Statistica Aziendale de Florencia ha publicado la 17ª edición de su "Frontuario Economico del Turista", en el que se ofrecen los resultados de los índices de costo de vida, del turista, elaborados por el profesor Livio Livi y referidos a enero de 1966. Parece ser que al mencionado profesor se le ha ido un poco la mano en cuanto a cifras, mereciendo éstas la unánime protesta de los expertos de turismo de todos los países mencionados, exceptuando, lógicamente, a los italianos. El organismo oficial de turismo de España, por ejemplo, se ha apresurado a hacer notar que esta exageración de los precios alcanza su mayor exponente en el capítulo "Alojamientos", donde el precio dado por Livi para 1966 es de 3'2 veces superior al real en la categoría superior y de 3'1 en la media. Esperamos que en la próxima edición del "Frontuario" el profesor Livi lleve sus investigaciones estadísticas a términos conformes con lo que parece ser la realidad.

RICARDO GUZMAN NO SE llama así. No sabemos si eligió ese nombre pensando en su etimología goda (gods, bueno; manna, hombre), referida al noble que servía en la armada real y en el ejército de España con plaza de soldado, pero con distinción. O en alguno de los otros dos Guzmanes que recordamos, Guzmán el Bueno, el defensor de Tarifa, o el poeta Fernán Pérez de Guz-



mán, de quien dijera Micer Francisco que "relumbraban sus cantos como centellas". En realidad, Ricardo Guzmán quiere ser sólo Ricardo Guzmán, el nombre que eligió para ocultar el prestigioso patronímico notarial de la familia y al que ha dado ya cotizada popularidad como cultor de primera línea de nuestro cancionero. Pero no se conforma con el tango. Tiene veinticuatro años y debutó en TV el 4 de junio de 1964, poniendo fin ese día a su trabajo rutinario en una empresa de productos ganaderos y a los deseos de su padre de que fuese como él y como su hermano mayor, notario de prestigioso bufete totalmente dedicado a llenar más y más páginas de un protocolo que nunca fue inclinado. Triunfante en la canción, quiere serlo también en las carreteras argentinas. Su afición deportiva se materializa, por ahora, en la tenencia de tres automóviles: un Peugeot 403, un Renault 4 L y un Cadillac modelo 1956. En estos días va a iniciarse formalmente en las carreras de automóviles (VER FOTO NUMERO UNO) como acompañante de Vicente Formisano, el conocido y experimentado piloto, que confía en hacer de Guzmán todo un señor corredor. ¡Buena suerte!

VOLVIENDO AL TEMA DEL turismo, queremos recoger aquí algunas cifras del informativo de la UIOOT, Union Internationale, des Organismes Officiels de Tourisme, relativas a nuestro país. Se señala en ese informe que la llegada de turistas extranjeros a la Argentina en 1964 no alcanza los niveles de los años 1958 - 1961, con un 17,5

por ciento menos en 1964 que en 1958. Sin embargo, se puede observar una reacción favorable en 1964, que es más fuerte que en 1963, año en que el incremento ha sido más sensible —34.612 turistas o sea el 14,2 por ciento con relación al año precedente— desde 1958. Los turistas norteamericanos representan la mayor clientela turística de la Argentina —86,2 por ciento en 1964—. En 1964 su número ha disminuido en 23,5 con relación a 1958. En 1958 llegaron a la Argentina 287.626 turistas procedentes de países limítrofes; en 1963, arribaron solamente 29.706. En 1958 llegaron, en total, a la Argentina 337.181 turistas; en 1963, 243.554 y en 1964, 278.166. Estas cifras ponen un acento dramático a lo que debiera ser motivo de esperanza y satisfacción.

PROYECTADO EN ESTRECHA COOPERACION con las autoridades policiales del mundo entero, la Ford británica acaba de presentar su nuevo modelo Zephyr V6 (VER FOTO NUMERO DOS), que entre sus especificaciones básicas incluye un segundo espejo retrovisor, un velocímetro especialmente calibrado en el centro del panel instrumental, interruptores para la sirena, bocina de dos tonos, proyector y luz intermitente de techo y tomas y punto de anclaje para un equipo manual de radio. El nuevo motor Ford V6 proporciona a este patrullero una velocidad muy superior a los 160 kilómetros

por hora. Dentro del equipo normal del automóvil hay un alternador que permite la carga de los acumuladores en marcha lenta. Por otra parte, el nuevo automóvil puede ser dotado de transmisión automática o marcha acelerada.

ALGUIEN HA DICHO QUE los periodistas no aparecen en las páginas de la Historia con la frecuencia que debiera corresponderles, debido, precisamente, a que están muy ocupados escribiéndola. La gente de prensa aprovecha casi siempre cualquier pausa en el ejercicio activo de la profesión para mostrar en el medio expresivo que encuentra más a la mano su inquietud creadora. Tenemos hoy a nuestro alcance dos ejemplos que ratifican esa afirmación. Ricardo Yrurtia, veterano periodista de larga actuación en diarios y revistas, intelectual que ha dado vigencia a su nombre en la música, la plástica y la literatura, acaba de lograr para su más reciente obra, "Once cuentos negros", una de las fajas con que la Sociedad Argentina de Escritores estimula a los mejores autores del año, llamando con esa significativa recompensa la atención del público lector sobre los valores de nuestras letras. Una periodista que desde hace mucho tiempo conoce la tibia y la anécdota de las redacciones, Julia Prilutzky Farny, es el otro ejemplo. En homenaje al Sesquicentenario de la Independencia condensa su mensaje en un breve libro, "La patria", cuya segunda edición está ilustrada por Benito Quinquela Martín, Enrique de Larrañaga, Alberto Gúiraldes y Julio César Vergottini.

Para Julia Prilutzky "La historia de la patria nunca tuvo / el amable sabor de las consejas. / Está hecha de lágrimas, de sangre, / de dolor, de vehemencia, / de una pasión impar, desgarradora / de una pasión acerba. / La historia de la patria es la del hombre: / su vigilia, su sueño, su proeza. / Es dura la conquista. / Cada día comienza."

**EN LOS ESTADOS UNIDOS** existe desde hace un tiempo un original club formado por automovilistas que sobrevivieron a graves accidentes gracias al uso del cinturón de seguridad. Esta organización, denominada Club Canguro (Kangaroo Club), fue concebida por dos instituciones dedicadas al fomento de la seguridad establecidas en el condado de Chester, Estado de Pensilvania y en la actualidad cuenta con numerosas filiales en distintos Estados de la Unión. El propósito que anima a los adherentes de la entidad mencionada es el de promover la colocación y el uso del

gún la técnica del ingeniero Bertin, al que se deben ya el aerotrán y el terraplano. El N° 300 es un barco de 27 toneladas—tres veces más pesado que los actuales "hovercrafts Weatland" del Paso de Calais. Tendrá 25 metros de eslora y 11 metros de manga. Podrá desarrollar una velocidad máxima de 115 Km por hora con una carga útil de 11,5 toneladas. Está destinado a navegar en aguas relativamente tranquilas, en los estuarios o proximidades de la costa. Cuando se hayan hecho las pruebas del prototipo, se construirá otro más grande, el N° 500 (200 toneladas, 500 pasajeros y 50 automóviles), con destino al Paso de Calais y Córcega. El N° 500 podrá navegar a 150 kilómetros por hora y afrontar en alta mar un oleaje de cuatro a cinco metros. Considerado desde un punto de vista utilitario, podrá realizar rotaciones rápidas: tres viajes de ida y vuelta Niza - Calvi, en el tiempo que un "ferry" hace sólo un viaje. Además no exige más que una infraestructura sencilla y barata, pues no necesita puerto ni dársena y le basta con una

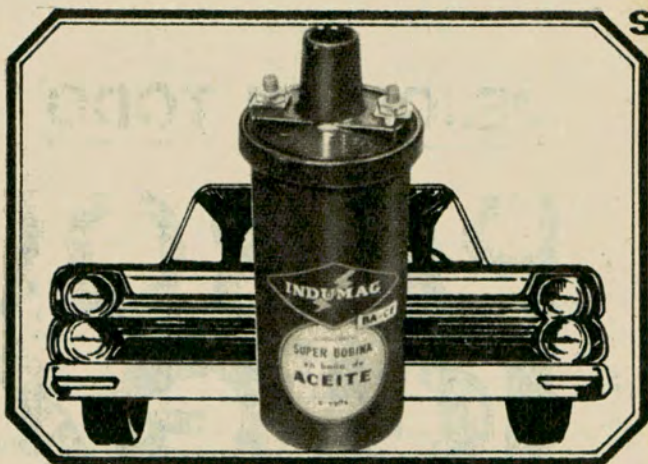


correa de seguridad entre los conductores de automóviles. Para ingresar al Club es condición indispensable haber tenido una experiencia en la que la utilización de ese elemento de protección fuera decisiva para salvar la vida. Los directivos y socios del Club Canguro desarrollan una intensa actividad en distintas localidades de la nación a fin de difundir sus experiencias personales y dar a conocer las ventajas que el uso del cinturón y de otros accesorios protectores reportan. También asesoran a las empresas que desean generalizar su utilización entre los empleados, y reúnen al mismo tiempo toda suerte de material informativo, estadísticas y demás documentación que de algún modo contribuya a fortalecer la campaña que está desarrollando el gobierno norteamericano para reducir el número de accidentes de automóvil, que todos los años producen cerca de un millón de víctimas en aquel país.

**LA FIRMA FRANCESA SEDAM** está preparando el futuro "naviplano" N° 300, que podrá transportar ochenta pasajeros, se-

simple playa. Francia y Gran Bretaña están librando la batalla de los "hovercraft" en un plano competitivo excepcional. El principio fundamental de este vehículo es bastante conocido. Si se logra mantener bajo un vehículo un colchón de aire, es necesaria mucha menos energía para moverlo, pues desaparece virtualmente la fricción, como la que se produce entre el neumático del automóvil y la carretera, o entre la rueda del vagón ferroviario y el riel de acero. Algún día viajaremos todos en vehículos sin ruedas, es decir, de simple colchón de aire.

**EL ALZA CONSTANTE DE** los salarios en Francia supera la de los precios, de modo que existe una regulación permanente del poder adquisitivo, que sigue aumentando, según lo ha declarado el ministro francés de Economía, Michel Debré. Señaló, además, que los salarios aumentaron a razón de un promedio anual del nueve por ciento, mientras que los precios subían en un promedio del cuatro por ciento.



## SI LE SOBRA COCHE... QUE NO LE FALTE CHISPA

Cualquiera sea el sistema que Ud. prefiera  
La seguridad del encendido aconseja

Ser intransigente con la marca que lo respalda.  
**INDUMAG BOBINAS DE IGNICION**

Funcionamiento perfecto en todas  
las velocidades y temperaturas

Mayor potencia de la chispa con aumento del pique.

Mayor duración de los platinos.

Blindaje especial a prueba de pérdidas.

Control de calidad estrictamente normalizado.

**INDUMAG** ELECTRONICA S.A.I.C.

ADMINISTRACION: LUJAN 2248 - LANUS F.G.R. - T.E. 241-1665 - FABRICAS - LUJAN 2242/44-2292

D 382

Mafesomx Asociados
D 216

# WAYRA

## POR PRESTIGIO Y CALIDAD!!

Esos son los términos empleados por la BRAND BAROMETER AMERICAN ASSOCIATION al otorgarnos el DIPLOMA DE HONOR y la CINTA AZUL DE LA POPULARIDAD para nuestras cortadoras de césped de uso familiar marca WAYRA.

El público usuario, al adoptar nuestras máquinas motorizadas, con sistema de corte totalmente nuevo, ha elegido bien. Porque además de su eficacia, elevado rendimiento y potencia, las respalda un establecimiento que marcha en constante renovación con el progreso de la técnica moderna. El público pues y nuestro esfuerzo han hecho posible tan significativa distinción.

### WAYRA S. R. L.

#### LARRAZABAL 706

T. E. 64 - 0593 - Bs. As.

**MEJOR EN TODO**

# PARQUET IGGAM \* SEKTALON

## EL PISO PLASTICO MAS COMPLETO

Luce veta y tono roble como el más fino parquet. Además: No se contrae. No se alabea. No lo atacan roedores ni polilla. No hay que rasquetearlo ni virutarlo. Se limpia fácil y se mantiene impecable con muy poco trabajo.

Consulte a su Concesionario y verá que Parquet IGGAM SEKTALON es un lujo realmente accesible.

\* Material vinílico con otras resinas sintéticas, calandrado y prensado, en tablillas de 6 x 30 cm y 1,5 mm de espesor. Hay, además, IGGAM SEKTALON en diseños Vía Véneto y Quinta Avenida (licencias Robbins USA) en placas de 30 x 30 cm y 1,8 mm de espesor.

**IGGAM S. A. I.      Defensa 1220      34-5531      Buenos Aires**

Sucursales:

<b>BAHIA BLANCA</b> Villarino 46 Tel. 30466	<b>RESISTENCIA</b> Alte. Brown 398 Tel. 4519
<b>CORDOBA</b> Santa Rosa 279 Tel. 35160	<b>ROSARIO</b> Av. Córdoba 4276 Tel. 39-1837
<b>M. DEL PLATA</b> Belgrano 2519 Tel 35211	<b>SANTA FE</b> Urquiza 1880 Tel. 42112
<b>M. DEL PLATA</b> Av. Luro 5849 Tel. 28273	<b>TUCUMAN</b> 25 de Mayo 446 Tel. 17445
<b>MENDOZA</b> 25 de Mayo 1936/38 Tel. 16607	y Concesionarios en todo el país.





# LA RUTA DE LA MUJER

CONSEJOS UTILES PARA LAS DAMAS AUTOMOVILISTAS, DENTRO O FUERA DE SU COCHE

**C**OMIENZE usted a considerar la piel desde un plano en el que quizás nunca la imaginó: parte del maravilloso entrelazamiento de todas las partes del cuerpo, y aprenderá a valorar sus funciones y a extremar sus cuidados. La piel está considerada como un órgano de excepcional gravitación biológica, anatómicamente importante, estructuralmente complejo, múltiple en sus funciones y muy vinculado por sus constantes físicas y sus fenómenos vitales a la fisiología, la patología general y a la adaptación del organismo. La piel que usted puede observar mirándose en el espejo es

renovada diariamente cada hora, por la capa inferior de células cutáneas en proceso de crecimiento. Estas células, que usted no ve, pueden fabricar para usted una piel suave, lisa, brillante y sana, con sólo suministrarle el material para elaborarla. Estos elementos de vida para su piel son traídos por la sangre a los diminutos capilares que penetran, ondulándose, entre las capas de células cutáneas. Su sangre cargada con su fluido vivificante, es el verdadero caudal de belleza para su piel, que puede ser hermosa y conservar tal belleza, en proporción a la calidad y a la cantidad de elemen-



## LA RUTA DE LA MUJER

tos nutritivos que corran por el torrente sanguíneo, y a los externos que usted le brinde.

### Valores de vida y belleza

Ninguna parte del cuerpo puede prosperar sin una buena nutrición, y ninguna otra parte del cuerpo se beneficia tanto con una buena nutrición, como la piel. Quiero citarles hoy algunos de los valores más importantes en relación con la alimentación embellecedora. En primer término las proteínas, que favorecen el desarrollo de nuevas células; en segundo término los minerales, especialmente el hierro; y finalmente, las vitaminas. Entre ellas, la vitamina A se recomienda para conservar el cutis suave y evitar la sequedad y aspereza. La vitamina B y sus derivados se recomiendan para prevenir la grasitud y conservar la piel de un color claro y libre de manchas; y la vitamina C es necesaria para conservar la elasticidad cutánea y por sus cualidades antisépticas. Hablemos ahora de la protección externa de la piel. Imagínela ahora como un abrigo, como una coraza de su cuerpo. Sienta como sufre por la exposición directa de los factores físicos que la rodean. Y más aún si usted vive en un clima donde tan pronto hace frío como calor, donde hay días húmedos como secos, donde debe enfrentar cambios bruscos de temperatura, de escasez o exceso de sol y el viento.

El viento y el agua pueden desgastar una piedra, y el sol puede resquebrajar una pintura, o una silla de cuero. Su piel, que es un tejido viviente, puede defenderse contra los elementos mejor que los objetos sin vida, pero esté segura que el mundo que la rodea también toma su parte, y es entonces cuando su piel, por la acción de sol excesivo, se torna arrugada y correosa; cuando el frío y el viento la ajan. Son muchos los factores que atentan contra la vitalidad de la piel: trastornos nerviosos, adelgazamientos rápidos, deficiencias hepáticas, y esto unido a los agentes ambientales contribuyen a desmejorar la textura de la piel, tanto en cutis jóvenes como en maduros. Y paulatinamente aparecen finas e imperceptibles líneas que más tarde se convierten en arrugas, que se desarrollan y multiplican, y que no esperan para ello el paso de los años.

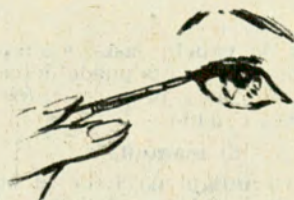
### Cuidar para embellecer

El acondicionamiento de la epidermis para el maquillaje es un factor de éxito. El ponerla en buenas condiciones para el embellecimiento posterior es la única seguridad de que esto se logre. Aun con los mejores productos del mundo una piel mal cuidada no puede lucir embellecida, el maquillaje no se logra y los resultados son lamentables. Cuidar primero, para embellecer luego, son bases en que se fundamentan la juventud, lozanía y mantenimiento del rostro. En el léxico femenino las palabras "piel grasa", "seca", "normal", son de uso corriente y todas parecemos conocerlas al dedillo. Son las nociones simples que nos permiten reconocer nuestra propia piel y tratarla en consecuencia. Pero la epidermis es un órgano vivo, que está en continuo estado de renovación, y se hace necesario tratarla diariamente, para facilitar la eliminación de células muertas y dar paso a las células jóvenes y nuevas para que se desarrollen en las mejores condiciones. Los cutis grasos son los más resistentes, pero requieren una higiene rigurosa, de otra manera son propensos a los puntos negros y al acné. El cutis seco resulta casi siempre sensible e irritable. El cutis normal debe extremar sus cuidados para no arriesgar nada en el futuro.

En la antigüedad se emplearon con éxito determinados



aceites y plantas, entre los persas, los indios y los egipcios, para cuidar y embellecer toda la piel del cuerpo. Los cosmetólogos se han inspirado en aquellas milenarias experiencias y prepararon, sobre la base de distintos elementos, productos que hacen que toda mujer pueda embellecerse. Las investigaciones en este terreno son constantes, buscan la acción en profundidad mediante aceites extrapenetrantes, como la acción en la superficie que ha podido realizarse gracias a los adelantos en la biología. De este modo, a lo largo del día, todo cutis, no importa cuál sea su característica, puede recibir y asimilar estos beneficios. De día, con cremas capaces de dar nuevo equilibrio a la superficie de la piel, las que pueden usarse co-



mo base de polvos. Y de noche, con aceites y otros elementos ultrapenetrantes que proporcionan a los tejidos más hondos la acción regeneradora e hidratante, sin peligro de manchar la ropa y dejando el rostro mate, pues son totalmente absorbidas y dejan la piel libre y apenas perfumada.

Se eligen los productos de acuer-



do con la necesidad de cada piel. La piel grasa, expuesta a los peligros de los puntos negros y el acné, requiere acción enérgica. Ligeros masajes con la crema adecuada corregirán leves imperfecciones y excesos de secreción, activando la circulación periférica e iluminando una tez confusa y apagada. ¡Atención: uso abundante de astringente! Se debe tener cuidado con éstos, si son demasiado violentos o se emplean con demasiada frecuencia, pueden resultar al revés del fin que se desea, cerrando los poros sin limpiarlos en profundidad y hasta aumentando el exceso de secreción.

Los cutis secos y sensibles son propensos a las rojeces. Se usan lociones descongestionantes y se con-

sigue una gran mejoría atenuando, además, las rojeces difusas. Las pieles cansadas que perdieron vitalidad, que se muestran gastadas prematuramente, necesitan el aporte vital de las vitaminas, de jalea real, polen de orquídea, extrapones, etc. Los principales hidratantes de que carecen, con una acción tónica ejercida a fondo.

#### Un demaquillaje a fondo

La mayoría cree aún que agua y jabón abundante hacen todo el trabajo, pero esto no basta; se hace necesario un buen producto demaquillante, o de limpieza, como lo llamamos comúnmente, para eliminar el polvo que se acumula durante el

# CAJITA DE BELLEZA



ULTRA FEMININE de Helena Rubinstein contiene las dos hormonas vitales de la femineidad: estrógeno y progesterona, perfectamente dosificadas a las necesidades de la piel; presentada en crema y en aceite.

Nuevo lápiz labial BOHEMIA, que presenta Lakmé, en una nueva gama de tonalidades, y atractivo estuche blanco.



Para cabellos teñidos, especialmente, es el shampoo FULOFOM de Helene Curtis, que se presenta para cabellos secos, normales y grasos.

ASTRONACAR, base fluida iridiscente de Artex Westerley, en sus cuatro colores de actualidad.



día (sobre todo en la ciudad) y se mezcla con los residuos de secreciones naturales y los restos de maquillaje, cremas, bases de color, colorete y polvos. Los cutis grasos, que a menudo tienen problemas con el maquillaje, sobre todo en verano, requieren una limpieza más seguida, con una leche o una loción no grasosa. Primero se elimina con un algodón el rouge hacia abajo para el labio superior, hacia arriba para el inferior. Para los ojos, otro algodón mojado en líquido especial para pestañas y párpados, actuando con delicadeza para cada ojo, pasándolo siguiendo la curva natural hacia las cejas y también en cada párpado. Si hace falta, con la punta de un palito de naranjo, como usan las manicuras, envolviéndolo en un algodón, humedeciéndolo en el líquido demaquillante y eliminando fácil y limpiamente los restos del delineador. Después se procede con el resto del rostro y el cuello, trabajando con una mano para demaquillarse y con la otra inmovilizando los planos de la cara para no crear arrugas que, repetidas todos los días, acabarían por marcarse definitivamente. Por último un buen tónico floral, para refrescar y descansar el rostro. En este cutis bien limpio podrá aplicarse, si es necesario, un producto de tratamiento para la noche, cuya eficacia habrá aumentado, puesto que la piel está mejor dispuesta para absorberlo. Se quitará el exceso con



toallas de papel y así, ya limpio y alimentado, el cutis puede descansar y respirar, para preparar la belleza del día siguiente.

## El maquillaje

El maquillaje no tiene el objeto de ocultar defectos del cutis. Sólo puede favorecer a un rostro cuya tez se halle en perfecto estado de salud. Cuando el arreglo "no dura", cuando se tiene la impresión de que el cutis se "come" el color, o si éste cambia al cabo de algunas horas —sobre todo cuando hace calor— en vez de culpar de ello a la calidad del producto elegido, deben pensar que hay una sola causa: el cutis demasiado graso. Es a éste al que hay que



## DE LA MUJER

CUIDAR, no tapar ni disimular. El arte de un perfecto maquillaje es subrayar y acentuar los encantos del rostro, sin endurecer la expresión, consecuencia fatal del abuso de colores en la mejillas y tonos variados en los párpados. El maquillaje sirve para crear inocentes ilusiones de belleza en el aspecto de las que no lo son tanto. Aquí es donde empiezan el arte y la diversidad, que unos ojos parezcan más grandes de lo que son, más fino un rostro algo grueso, más tentadora una boca sin gracia... Es en conjunto algo tan delicado, tan difícil, incluso tan sutil, que de-



bemos creer que el maquillaje es un arte, hasta una ciencia, pues de la ciencia recibe luz y sombras.

**SUS PRINCIPIOS:** Con ayuda de coloretes más o menos vivos, de polvos más o menos claros, de sombras en los párpados más o menos profundas, puede modelarse un rostro como el dibujante da relieve a una imagen con ayuda de espacios blancos y espacios sombreados. Es importante recordar estos principios esenciales:

a) toda mancha de color, colocada en una parte saliente del rostro —pómulo, barbilla, párpado superior—, acentúa su relieve;

b) estas mismas manchas de color, colocadas en una parte lisa o hundida de la cara —mejillas, hoyuelos de la barbilla, párpado inferior—, la hacen aparecer más lisa y hundida, pues crea una sombra, afina y aminora;

c) cuanto más claros son los polvos (compacto o líquido), más importancia le dan a la parte del rostro que cubren.

d) para dar luminosidad y espacio a la frente, se utilizan polvos más claros en esta zona, que en el resto del rostro.

e) para favorecer una nariz corta, se empolva de claro. La nariz larga requiere polvos más oscuros que el resto del rostro.



**A mí no me gusta  
el café "débil,"  
sin cuerpo...**



**yo prefiero  
un buen  
*Café do  
Brasil***



El Café do Brasil es el café que más gusta. Tiene "cuerpo", color, aroma; es sustancioso y ¡mucho más rendidor! . . . El Café do Brasil es el buen café que siempre hemos tomado. Es nuestro gusto en café . . . El Café do Brasil es el café que produce el Brasil — el país del café —. Las buenas marcas de café son Café do Brasil.

*Café  
do Brasil*

**¡el buen café se conoce en la taza!**

# LA RUTA DE LA MODA

En blanco y negro, rojo, verde o azul... nunca como hoy, los creadores de la moda han sido tan atrevidos, ¡tan ebrios de colores! ¡Son tal vez... pintores o poetas? El color se ha revelado como una lengua esencial... esta moda vibra, es ágil, encanta, parpadea, encandilándonos como un cartel luminoso... es ardiente, estridente, y también con un aire de infantil candor. ¡Usa los blancos puros, los verdes y el azul cielo! ¡La línea es siempre muy "en arquitectura moderna" pero hecha para captar toda la luz! Anote estos detalles: escotes immaculados, cuellos despejados, volados y volantes

en las blusas y vestidos, los trajes de noche soberbios y elegantes. ¡Pero la poesía, ah, la poesía, la alegría de vivir y de vestir y sentir, está en el color!

Abrigo claro. Una línea muy juvenil, recta, de línea pura, con un cinturón fingido que se agrega como un detalle de alta terminación, que simula dos piezas.

## LA RUTA

Los tailleurs con chaqueta corta y también los hay para los que la prefieren larga. Las chaquetas, de cualquiera de los dos tipos, van al cuerpo y abrochadas. Las solapas y los cuellos desaparecen o son muy pequeños, en todo caso no hacen bulto. Las faldas abandonan la línea recta y se ensanchan hacia el dobladillo; el favoritismo es hacia los tablones, tablas y tablitas sin dar vuelo, sino gracia a la figura.



Dos aciertos Helena Rubinstein para la máxima belleza del cabello!

### SHAMPOO DE COLOR CONCENTRADO

Se requiere sólo una ínfima cantidad de este completamente nuevo y maravilloso SHAMPOO CONCENTRADO, para que todo cabello (mustio, reseco o sin brillo) reviva, se torne sedoso y resplandeciente de color, de lavado a lavado. Hay un SHAMPOO CONCENTRADO para cabello rubio, uno para cabello canoso y uno para "toda la familia".

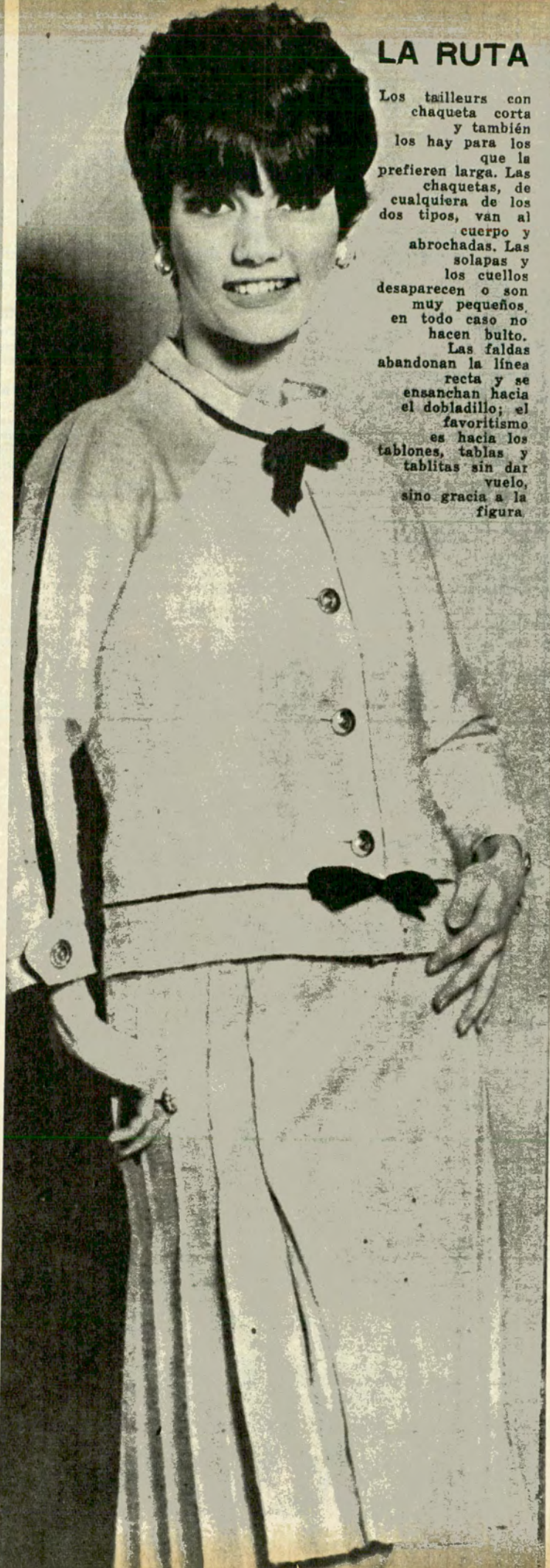


### ENJUAGUE BRILLO DE SEDA

Es sensacional! No sólo revitaliza y da brillo al cabello, sino que también lo desenreda y flexibiliza, permitiendo cualquier estilo de peinado y especialmente el de actualidad. Su uso consecuente representa un magnífico tratamiento capilar.



Helena Rubinstein



## DE LA MODA

Los vestidos son lisos y rectos, sin que ello impida la fluidez —no hay mangas o son muy cortas— suele ignorarse la cintura o se coloca bastante abajo. Los vestidos de cóctel son muy cortos, descubriendo completamente los brazos y subiendo hasta el cuello. Ultra ligeros y femeninos, son de muselina, de entaje o crepe.



belleza  
inmediata  
cada día

con **Tortulan** de LAKME

la crema de todos los días



**Tortulan**

de LAKME

LA CREMA DE TODOS LOS DIAS

TORTULAN, la línea de la juventud que trabaja para su diaria belleza, trae tres amigas para su cutis: **CREMA TORTULAN DE LIMPIEZA CON MYRISTAL** Penetra a fondo y deja a su cutis fresco y descansado. **CREMA TORTULAN NUTRITIVA CON ACEITE DE TORTUGA**

El aceite de tortuga marina que contiene remueve las células cansadas y borra las arrugas.

**CREMA TORTULAN BIOGENA CON EXTRAPON VC**

Ideal para devolver la vida al cutis seco.

C 783

# autoclub sugiere

## ADELGACE...



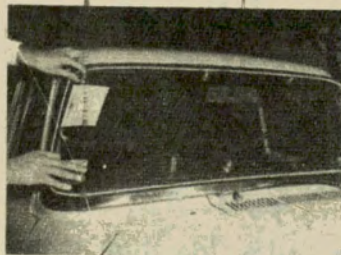
Sin dieta ni sacrificios con el maravilloso mameluco "DINTY", AUTENTICO adelgazante. Enviamos al interior previo giro especificando medidas; su precio \$ 2.850. Fabricantes: DALLA RIVA, Andrés Lamas 914, Capital. Tel.: 58-1075. Pida catálogo sin cargo. También disponemos de una línea completa de adelgazantes parciales.

EN VENTA TAMBIEN EN: Harrods, 1er. piso; Gath y Chaves, Sección Dep. Caballeros y Corset Damas, y Casa Testai y sucursales. Representante en la provincia del Chaco: Sr. Francisco Gimeno, Sgo. del Estero 846, Resistencia. Representante en las provincias de Salta y Jujuy: Héctor Hugo Plaza, Buenos Aires 827, Salta. En La Plata: Mateu Sport, Calle 4 N° 728.



La firma **RENAULT SERVICE** ha inaugurado un moderno y amplio local, anexo al ya existente, para la mejor atención de la línea completa de automóviles "RENAULT", ofreciendo **service integral** con repuestos y accesorios legítimos. Como siempre "reparaciones en horas" y horario continuado de 7 a 19 hs. **RENAULT SERVICE, SALTA** 1160/64 CAPITAL FEDERAL, Tel. 23-8913/5673.

## PROTECTORES DE PARABRISAS Y FAROS PROTECRIS



Salva su parabrisas del camino de ripio, se fabrica en Acrílico de 1ª calidad, con la curvatura original de los parabrisas, en sus 2 modelos, **STANDARD** en 2 partes con o sin burlete; **DE LUJO** entero con burlete, contra filtraciones y permite el trabajo del limpiaparabrisas. Asimismo los **cubrefaros** se fabrican en Acrílico moldeado. Consúltenos, le indicaremos el representante más próximo a su domicilio.

Fabricantes **25 de MAYO 827** (nueva dirección) altura Av. Gaona 800 - Ciudadela Tel. 653-6429

## LIMPIAVARILLAS DE ACEITE "BASTION"

No se ensucie las manos. Elimine trapos sucios.

Evite cuerpos extraños en el aceite,

Pat. Arg. 200876

Pat. Intern. en trámite

FABRICANTE Y DISTRIBUIDOR

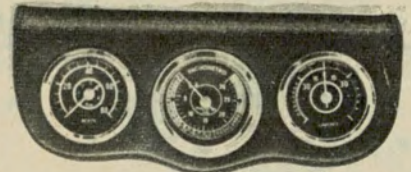
### TEA S. R. L.

GENERAL E. MOSCONI 1157

SAENZ PEÑA, Pvcia. de Bs. As.

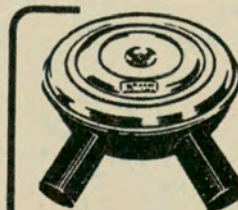
T. E. 757-1869

La firma **ORLAN-ROBER** la 1ª y la más completa en distintos tipos de instrumental de precisión para los más modernos automóviles y tractores, presenta algunos de sus productos fabricados con materiales de calidad. **AMPERIMETROS - MANOMETROS (PRESION ACEITE) - TEMPERATURA DE AGUA Y ACEITE VACUOMETROS - INDICADORES NAFTA - FLOTANTE TANQUE NAFTA - VELOCIMETROS - CUENTA HORA - REGULADOR DE VOLTAJE EN TABLERO - BULBOS PRESION ACEITE y TEMPERATURA. DISPONEMOS DE INSTRUMENTAL PARA COCHES DE COMPETICION.**



Fabricante: **ORLAN-ROBER S. A. C. & I.**, Zufriategui 5141, Villa Martelli.

Nuestros productos son distribuidos a través de los principales **MAYORISTAS** en Repuestos del Automotor.



## NO FILTRE EN SECO

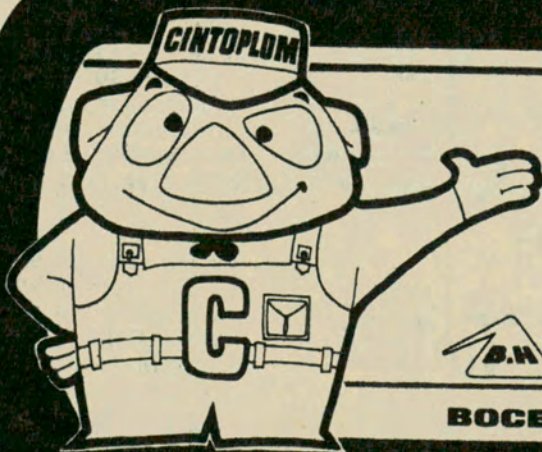
Los fabricantes de automotores lo comprendieron así al volver a equipar sus unidades con purificadores de aire con baño de aceite.

**FILMOTOR S.R.L.** Le brinda seguridad con sus afamados filtros "ONACOR" CON BAÑO DE ACEITE.

No requiere el recambio de elementos

por ser éste metálico. Con solo enjuagarlo periódicamente con nafta o kerosén obtendrá el mejor filtrado al más bajo costo. Se fabrican para las líneas Chevrolet, Ford Falcon, Ika, Valiant, Fiat, Siam Di Tella, Peugeot, etc. Solicítelas en las buenas casas del ramo. **VENTAS EXCLUSIVAS AL GREMIO.**

Fabricante **FILMOTOR S. R. L.**, Pedro Lozano 5431/33, T. E. 64-9829  
Para envíos al interior consúltenos



## MASILLA PLASTICA

# CINTOPLOM

Licencia Sprint-Italia

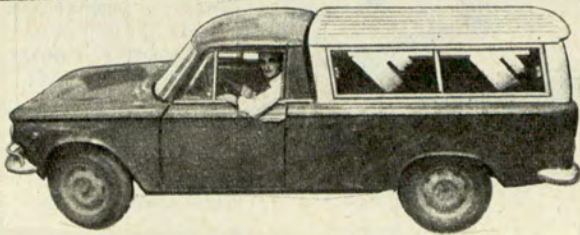
Industria Argentina

En 20 minutos pega: metales; maderas, vidrios y toda clase de materiales. solicítela en pinturerías y ferreterías



**BOCEDI HNOS. S. R. L.** Fábrica: Brandsen 1997 - 621-2883  
San Justo (Prov. de Buenos Aires)

COLOQUE LA CUPULA A SU MULTICARGA FIAT,  
PERO QUE SEA **MILAN**



TAMBIEN PARA TODA MARCA  
Y MODELO DE PICK-UP

Para uso comercial o familiar. Solicite folletos y lista de precios sin compromiso a vuelta de correo

Ahora también  
ruedas deportivas cromadas o pintadas.



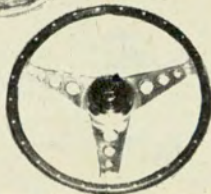
Tacómetros y volantes.

Ford Futura

Remitimos contra reembolso.



Fiat 1500



Peugeot  
403-404

Solicite precios e informes a vuelta de correo.



Compre en 10 minutos y pague en 5, 10 ó 15 cuotas.

## CARROCERIAS MILAN

BRANDSEN 3739 SARANDI  
(Alt. Av. Mitre 3600) T. E. 207-8103 (Avellaneda)

## GAMUZAS PARA LIMPIEZA

Automóviles, platería, cristales, muebles, óptica, etc.

Directamente de CURTIDURIA MILAN

Los pagos, con cheque o giro, sobre Avellaneda, a la orden de EUGENIO MILAN e HIJO. Agregar \$ 60 para franqueo certificado.

CONSULTE PRECIOS  
POR CANTIDAD

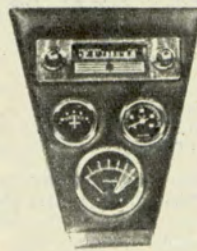
- Cueros para marroquineros
- Encuadernaciones
- Cerdo legítimo

BRANDSEN 3457/61

(Avellaneda) Provincia de Buenos Aires, Tel. 207-7927

cm	c/u
73x57	\$ 600
68x53	„ 520
63x47	„ 460
58x42	„ 400
53x37	„ 330
48x37	„ 260
40x30	„ 140

COUPE 770 - **FIAT** - MOD. 600



Consola modelo 4000/combinada. El máximo toque deportivo en su automóvil. Auto-radio. Tacómetro electrónico con indicador de zonas de torque y peligro. Manómetro y amperímetro.



Modelo 2000. Consola auto-radio original Rockford, transistorizada, 3 watts, 3,5 mcv. Super fidelidad y potencia.

Para FIAT 1500, PEUGEOT, FALCON y VALIANT, disponemos de otros modelos de consolas para instrumental con equipos de normas, en diferentes diseños posicionales.

Formule el pedido al concesionario de su marca o directamente a nuestra fábrica. Descuentos especiales a socios del A.C.A.

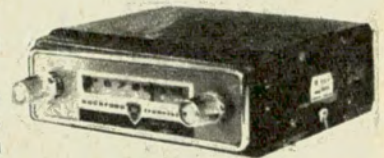
Solicite catálogos. Al interior remitimos previo giro y \$ 100.- para gastos.

...y como siempre nuestra oferta habitual.

Auto-radio ROCKFORD a transistores.

frente adaptable a cualquier auto, pick-up, etc.

Con garantía escrita \$ 3.750.- neto



Fabricantes: EVODINE S.R.L. TARIJA 4354 Bs. As.

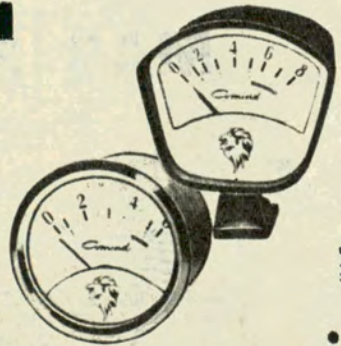
### COMIND AUTOMOTOR SRL

Le ofrece en su local la máxima categoría en accesorios para automotores: TACOMETROS ELECTRONICOS COMIND - RADIOS COMIND - CINTURONES DE SEGURIDAD - CUBREVOLANTES CORSA SPORT - LINTERNAS ESPEJOS - TABLEROS DEPORTIVOS - FAROS.

VISITENOS: Le asesoraremos sin compromiso alguno.

COMIND AUTOMOTOR SRL.

Avda. Córdoba 1770, Capital, Tel. 49-5394.



### AL-CROM

ACCESORIOS DEL AUTOMOVIL

FUNDAS ANATOMICAS



MODELO INDIANAPOLIS

BOCINAS CON COMPRESOR ITALIANAS 3 y 4 TONOS TROMPAS CROMADAS COLOCACION EN EL DIA



DEPENSA ESPECIALES

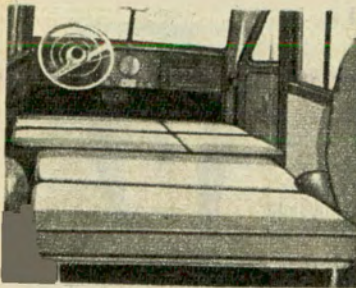
AUTORRADIOS - ANTENAS ELECTRICAS - FAROS MARCHAL - HELLA - CINTURONES DE SEGURIDAD - TACOMETROS - ALTIMETROS - BRUJULAS RELOJES TRANSISTORIZADOS U.S.A. etc.

ADQUIERANOS EN:

**AL-CROM** en sus tres esquinas de Jujuy y Moreno  
JUJUY 298-299, Cap., Tel. 97-1221 y 4205

y también en Marrods y Gath y Chaves, casas centrales y sucursal en Mendoza.

# autoclub sugiere

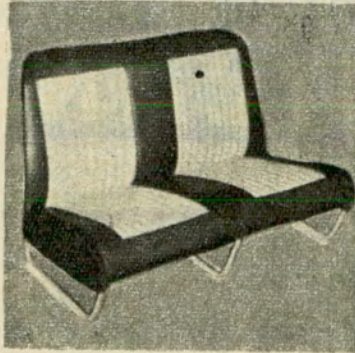


Su **ESTANCIERA** gana en comodidad y confort, colocando los **ASIENTOS-CAMAS**, único totalmente horizontal, con interior de espuma de goma.

También la línea completa para **VALIANT, CHEVROLET, RAMBLER, FALCON, CITROEN, DI TELLA, RENAULT 4L, FIAT, PEUGEOT.**

Son sus fabricantes: **MAURICIO VITIS y Cia. Dr. Adolfo Dickman 1375/79 (antes San Blas) alt. Av. San Martín 2700, Tel. 59-2026, Buenos Aires.**

## ENRIQUE BRUNO e HIJOS



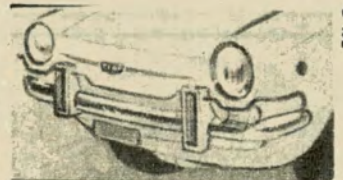
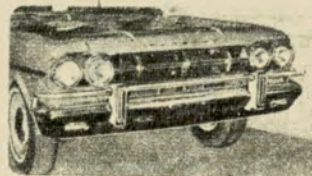
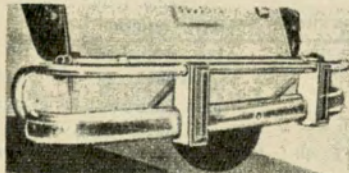
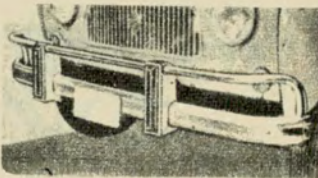
Donato Alvarez 186, Tel. 63-6519, Buenos Aires, fabrica y distribuye el **TAPIZADO de LUJO**, para **CITROEN 2 CV** en finas telas plásticas, relleno con espuma sintética. Tráiganos su tapizado viejo y se lleva uno nuevo; es económico, elegante e higiénico. También nos especializamos en la fabricación de **TAPIZADOS y FUNDAS** para todas las marcas y modelos de vehículos. **ADQUIERA ESTOS ARTICULOS EN COMODAS CUOTAS.** Línea completa de accesorios. Envíos al interior contra reembolso.



El Taller **F. E. PIRONIO**, de Alte. J. F. Seguí 1277 (altura Gaona 2100) Tel. 59-6952, con 30 años el servicio de automóviles **OPEL**, es garantía por su personal especializado y equipos técnicos de ajustes de motor, tren delantero, solución de frenos, balanceo de ruedas, chapa y pintura, etc. También venta de repuestos y accesorios legítimos.

## LA REVISTA AUTO CLUB

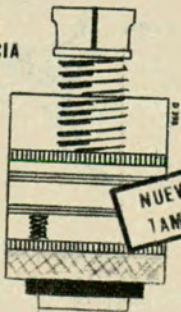
tiene una circulación documentada de 335.000 ejemplares en esta edición, tirada que aumenta regular y constantemente. Por esta razón y atendiendo al alto nivel adquisitivo de sus lectores, es el vehículo publicitario de mayor eficacia en el país.



**DANNY CARS S.C.** fabricantes de **DEFENSAS y PARAGOLPES**, han creado especialmente para su "Renault 4 L", "Furgonnette 4 F" y la línea **RAMBLER TORNADO JET**, sus exclusivas **DEFENSAS INTEGRALES**. Colocación en el acto en **J. A. Cabrera 5729 (alt. Córdoba 5700)**, Bs. As. Solicite turno al **772-5800**. Pídalas al concesionario de su confianza. Al interior envíos contra giro y/o cheque bancario. ...y ahora también para el **FIAT 770 COUPE**.

# MAS POTENCIA - MENOS NAFTA

MAS POTENCIA



MENOS NAFTA

Nuevo protector del encendido de su vehículo: **POTENCIADOR EPOTEN**. Arranque inmediato con cualquier temperatura. Estabiliza la chispa de las bujías y les da alta frecuencia. Lo coloca usted mismo en el distribuidor o bobina. En seguida comprobará más pique y chorro de nafta hasta un 25%. **SE ENVIA A PRUEBA POR DIEZ DIAS (DEVOLVEMOS EL IMPORTE)**. Garantía por 3 años o 100.000 kilómetros.

Ventajas adicionales: Usted ve la chispa, sabe de inmediato cómo funciona su encendido, bobina, platinos, batería, etcétera.

Bojo licencia Electric Car Co. - Chicago. Para coches especiales (DKW, Citroën, De Carlo, motos, motonetas).

**EPOTEN BUJIA**, uno en cada bujía, \$ 390.- c/u. Socios A. C. A., \$ 350.- c/u.

Su precio, \$ 890.- Socios A. C. A., \$ 790.-

**NUEVO. AHORA TAMBIEN TRANSPARENTE**

Envíe giro o cheque o pídale a pagar en su domicilio por contrarrebols.

**NORCA S.R.L.**, Rincón 244 - Teléf. 47-4903 Buenos Aires

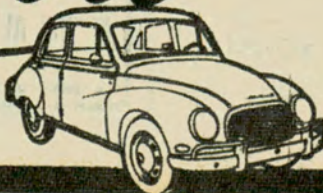
Nombre .....  
 Dirección .....  
 Marca ..... Modelo .....  
 Socio A. C. A. N° .....

EDDIE

# Layrri

S.A.C.I.F.A.

LIB. GRAL. SAN MARTIN 241  
 San Martín - Tel. 755-0288



# DKW

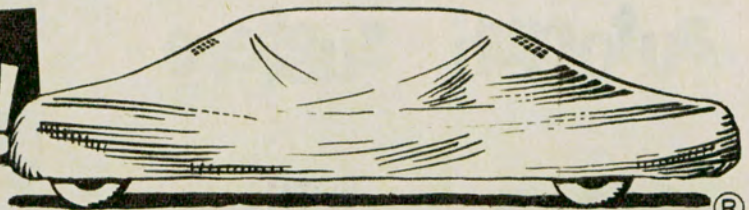
AUTO UNION

- SUPER SERVICE EN SU TALLER DE 2000 m<sup>2</sup>
  - PLANES SIN COMPETENCIA
- ¡VALE LA PENA LLEGARSE A SAN MARTIN!**

D 374



**Póngale la TAPA al INVIERNO!**



CON UN **TAPAUTO**®

*Bruno*

desde **\$3.900**

Y su automóvil estará protegido de la lluvia, del rocío, del polvo, del granizo, de las heladas que demoran el arranque. Es 100 x 100 impermeable, pues está confeccionado con las mejores telas del país, revestidas con policloruro de vinilo importado. Cosido a máquina y soldado electrónicamente. Además, con el nuevo H. D. 405 ALUMINIZADO, que rechaza los rayos solares protegiendo la pintura y el tapizado. OPCIONAL: SEGURO ANTI-ROBO (Mod. Reg. N° 3004). ¡Ah..., no olvide: TAPAUTO BRUNO hay uno solo!

FABRICADO PARA TODO TIPO DE COCHE ...Y AHORA CON RESPIRADERO INTEGRAL ESTAC. GRATIS - CASTELLI 150

**Central LONERA** Bmé. MITRE 2771 • TEL. 87-9666-8481

RESIDENCIA

*Alice*



**JERARQUIZA SUS FIESTAS**  
Cap. Gral. RAMON FREIRE 650-77-0904  
41-5732 y 42-9481 (de 12 a 16 h.)


CASAMIENTOS  
RECEPCIONES  
COMPROMISOS

UTILES PARA SU COCHE •  
Novedoso **Anotador** de Aluminio para Visera • Práctico **Sujeta-Papeles** para Visera • Indispensable **Recordador** de Cambio de Aceite y Engrase. Presentados para el Comercio en vistoso **Display-Exhibidor** Metálico. **BUSCAMOS DISTRIBUIDORES PARA CAPITAL E INTERIOR.**

**ESCALA S. R. L.,**  
Independencia 2419,  
Bs. Aires.




Adquiera ahora su **PEUGEOT**  
LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE



**FINANCIACION ESPECIAL**  
**HIJOS DE ISIDORO ANDRADES**  
Concesionarios Peugeot y Citroen  
Ventas: Rivadavia 10418 - Tel. 64-9330  
Talleres y Repuestos: Rivadavia 9230/34 - Tel. 69-1649/4678  
... Y como siempre, la mejor tasación para su coche usado.

Adquiera ahora su **citroen**  
EL AUTOMOVIL INIMITABLE QUE SE ADELANTO A SU TIEMPO



**SOUTH BEND**  
**EXTRACTOR funcional REVERSIBLE**



¡Siempre serán UNICOS!  
Patente N° 127.808  
Extrae aire viciado o inyecta aire puro. Vistosos colores y persiana exterior con cierre hermético. Se desarma sencillamente para facilitar su limpieza. **INSTALACIONES** solicite técnico a domicilio. **SIN CARGO**  
**SOUTH BEND ARG.** Montevideo 165, Tel. 40-1127/1556  
Bolívar 839 Tel. 33-0132 y 30-5953  
Descuentos especiales a socios del A. C. A.

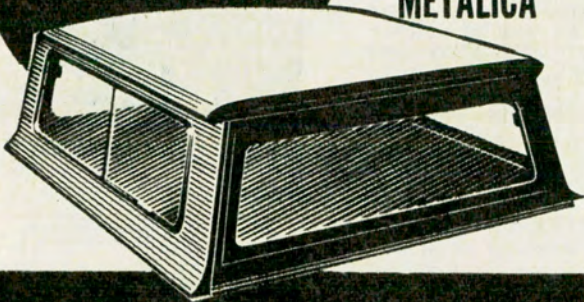
# autoclub sugiere

808

**CARROCE  
SU PICK-UP  
¡EN EL DIA!**

**VISTALA  
DE LUJO CON  
LA MEJOR  
CARROCERIA  
METALICA**

0385



TODOS LOS MODELOS PARA LA LINEA DE JEEP IKA  
**CAMENA** TIPO RURAL  
ó FURGON

MAS CALIDAD • MEJOR PRECIO • FACILIDADES DE PAGO

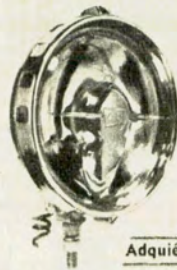
**BERNAMETAL S.A.** CERRITO 932 - BERNAL  
TEL. 202 - 1285 - 0895

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.



## PARA LA CARTILLA DEL BUEN CONDUCTOR

Esta foto muestra lo que NO DEBE HACER un buen conductor, consciente de su responsabilidad social y respetuoso de los derechos ajenos.



**AL-RO**

Mod. 555

- NUEVO SISTEMA DE REGULACION
- NUEVO CASCO EXTRA CHATO
- NUEVO CRISTAL OPTICO
- NUEVO REFLECTOR CON LAMPARA ESPECIAL SUPER POTENTE

Adquiéralos en todas las casas del ramo de todo el país

AL - RO S. R. L. Pje. LUIS BRAILLE, 5620 - Cap. - Tel. 64-6006

## ACCESORIOS para AUTOMOTORES • COLOCACION en el ACTO

Defensas  
Faros  
Espejos  
Alfombras  
Radios  
Bocinas  
Tacómetros  
Volantes  
Sport  
Cascos  
Guantes



FUNDAS  
ANATOMICAS  
SUPERFUND

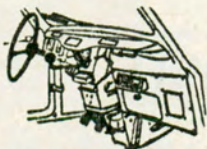
Teléf.  
93-8246  
BUENOS  
AIRES

JUJUY 332

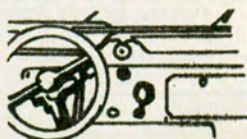
as



**FIAT 600**



**RENAULT 4L**



**CITROËN**

## LA CASA DE LAS GUANTERAS

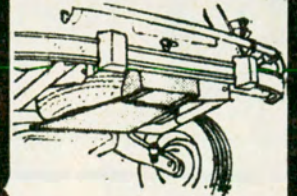
TOTALMENTE METALICAS  
CON ESPACIO IDEAL PARA LA RADIO  
DE FACIL COLOCACION

Descuento especial Socios A.C.A.

UNICO FABRICANTE

AV. JUAN B. JUSTO 4933 - Tel. 59-5598

PIDALO A SU  
SERVICE O CASAS DE ACCESORIOS



**MAS SEGURIDAD**

PARA SU

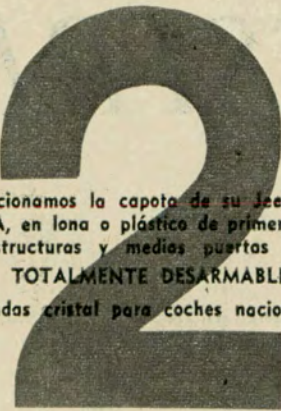


Con coraza protectora  
de chapa de acero que  
cubre rueda de auxilio

# No Viaje

# así

# EN

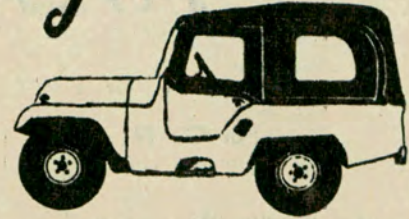


# Hs. Hágalo así...!

Confeccionamos la capota de su Jeep o Pick-Up IKA, en lona o plástico de primera calidad, con estructuras y medios puertas metálicas.

**TOTALMENTE DESARMABLES**

Fundas cristal para coches nacionales.



Visítenos en nuestra dirección:

ARIAS 2451 - T. E. 70-2716

**RAUL A. LOMBO y Cía.**

## ETANAF DISTRIBUYE CALIDAD

Distribuidor Exclusivo de la primera tapa automática para tanque de nafta de CITROEN 2 CV.

Automática



Automática

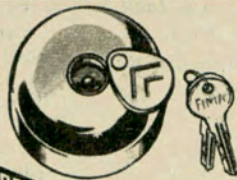
Automática



TRITON

4L

Palanca de luz y bocina.



Llaveros para automotores en ONIX, significa distinción y calidad

*nina*



Carbones



para dínamos de CITROEN. Únicos con rendimiento asegurado de 40.000 kms.

**ETANAF, Adm. y Ventas: Corrientes 2589, piso 9. Of. 48, Tel. 47-8510, Capital Federal.**

Envíos al interior contra reembolso precios especiales a mayoristas.

## Pequeña caja negra contra los ladrones de autos

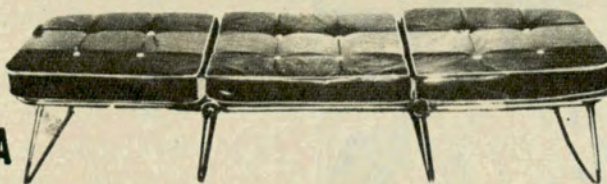
AQUELLOS ladrones de autos a quienes las cerraduras, las bocinas de alarma y otros dispositivos de seguridad no logran disuadir, probablemente lo sean por medio de un sistema de seguridad desarrollado recientemente en Gran Bretaña. El nuevo dispositivo, que soporta temperaturas de hasta 75° C, permite poner el coche en movimiento pero corta el encendido cuando ha recorrido 2 ó 3 metros, y al mismo tiempo pone en funcionamiento la bocina, que sigue sonando hasta que se corta el encendido. Se trata de una de las alarmas contra robo de autos más barata del mundo y su eficacia ha sido elogiada por la policía británica. Una vez instalado, el sistema no ofrece signos visibles de su presencia.

El principal componente del dispositivo es una caja de plástico negra, totalmente sellada, que mide 76,2 x 44,45 x 38,1 mm. La misma contiene un conjunto de interruptores conectado al sistema eléctrico del vehículo.

La alarma, de fácil instalación, puede ser colocada en el lapso de una hora. Debe estar situada en cualquier parte del vehículo a la que el ladrón no tenga acceso fácilmente. Es a prueba de daños y la pone en funcionamiento un conmutador instalado dentro de la caja negra. Además, a diferencia de otros dispositivos, no entra en funcionamiento si el coche es empujado o chocado accidentalmente.

## ARTICULOS PLEGABLES Y PORTATILES MULTI-FORM

### CAMA CATRE REPOSERA

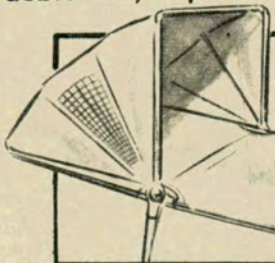


### PETIT SILLA

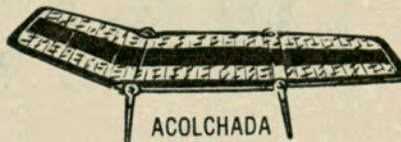


Modelo SUPER LUJO con 3 almohadones 10 cm. de espesor doble faz, 4 patas - convertible en diván-cama

Garantía escrita por 3 años



**CAPOTA CLIMATICA** accesorio adaptable a todas las reposeras MULTI-FORM - Completamente plegable y de posiciones variables y de aplicación en toda época.



ACOLCHADA

En las buenas casas del ramo

para todo uso y con notables condiciones para el "relax" por su óptima adaptación anatómica.

SIMPLES - ACOLCHADAS - CON APOYA CABEZA - TODAS CON INCLINACION GRADUABLE EN 5 POSICIONES

Ventas: MULTI-FORM - JEAN JAURES 3759

T. E. 208-7772 - Valentín Alsina

Representantes: LA PLATA: Luis J. Bellone 1, entre 45 y 46  
MENDOZA: Eliseo J. Sosa - José M. Estrada 154 - Godoy Cruz  
BAHIA BLANCA: LA CAVERNA - Saavedra 19

# 162 ESTRENOS EN

(vistas a vuelo de pájaro)

Por C. R. U. Z.  
Para Autoclub

—Yo no discuto nunca.

—¡No puede ser!

—Tiene razón.

El breve diálogo alecciona. Desventurado del crítico que disputa. O del espectador que pretenda imponer su criterio. Anualmente se cuentan con los dedos de la mano las películas que son algo más que entretenimiento. Es decir, suerte de colagogos cuya función esencial es la de facilitar la digestión del público. Por cada *La quimera del oro* (Chaplin) hay mil films artísticamente prescindibles. Y quizás más de mil. Lo que no significa desmerecer a la más popular de las artes: colagogos y/o entretenimientos son tan necesarios a la salud física y/o mental del ser humano presuntamente civilizado, como también lo son las grandes creaciones, filmicas o no, que nos hacen levantar la puntería estética. *Beethoven* y *Canaro*, cada cual en su nivel, cumplen su misión. Al igual que *Dryer* (Juana de Arco), insuperado clásico del cine, el más ramplón de los realizadores también llena una función, no siempre inútil.

162 películas se han estrenado en el primer semestre del año en curso. Casi a razón de una diaria, de enero a junio. Ni con mucho todos los films que se citan son obras maestras. Simplemente, vale la pena verlos. A juicio de

C. R. U. Z.

## Films ómnibus

Lo son los de muy larga duración y mayores pretensiones: sobrepasan los ciento veinte minutos.

## Mary Poppins

139 amenos minutos que piden a gritos más poesía. Walt Disney pone el toque de su mágica técnica, y los trucos —aunque pocos novedosos— encantan. Al igual que la la-

bor de *Julie Andrews* y el distorsionado *Dick Van Dyke* que disimula la levedad de la anécdota.

## La carrera del siglo

152'. *Blake Edwards* —ha dado muestras de mayor capacidad en "*La pantera rosa*"— embarca a *Jack Lemon*, *Tony Curtis* y *Natalie Wood* en jacarandosas peripecias. El color y el disparate distraen y divierten.

## La cabaña del Tío Tom

143'. Reparto internacional: ingleses, franceses, alemanes, norteamericanos en *mélange* que el doblaje unifica. Lágrimas por doquier. Lloraron con el libro nuestros abuelos y padres, y lloran nuestros hijos viendo un mundo en el que el bueno es bueno y el malo, malo, sin fisuras. Melodrama en cantidades industriales al margen del no perimido drama de la esclavitud.

## Pimienta



135'. Las deliberadas puerilidades de *Abel Santa Cruz* puestas en boca de *Luis Sandrini* y una injertada y canora *Lolita Torres*, manejados con habilidad por *Carlos Rinaldi*. El color ayuda y el máximo cómico argentino sigue siendo un Quijote *al uso nostro*.



## La agonía y el éxtasis

133'. *Carol Redd* no alcanza la altura de "*El tercer hombre*", y *Charlton Heston* es más cejijunto sheriff que adusto *Miguel Angel*, permitiendo a *Rex Harrison* añadirse laureles, sin discusión. El *Todd AO* y el *De Luxe*, gran pantalla y agradable pancromatismo, permiten que los cuatro años dedicados por el genio a la decoración de la *Capilla Sixtina* se reproduzcan, aunque guardando pudoroso silencio sobre aspectos que la historia evidencia.

Y continuemos respetando el orden alfabético, con films que —no lo son todos—, según *Gracián*, debieran ser doblemente buenos...

## Filnt, peligro supremo

103'. Réplica de *James Bond*, con un aún más desprejuiciado agente 007, que encarna el feo *Charles Coburn*, incomprensiblemente atractivo para las damas. Sibarítico, se mueve en un mundo creado para el otro *Superman*, y sus inverosímiles triunfos y añagazas provocan sonrisas, pero distraen. Varias reinas de belleza compensan el absurdo y los convencionalismos de sus combates con espías nucleares, atómicos o lo que sean.

## Los amores de una rubia

78'. Injustamente cuestionada por la censura. Buen gusto, poesía, resplandiente, ternura y humanidad. Óptima labor directorial del checo *Milos Forman*. *Eros* haciendo de las suyas. Conmovedora y magistral.

# 6 MESES



## Hotel alojamiento

110'. La artesanía de *Fernando Ayala* hizo a este film nacional alcanzar altísima cumbre económica. Picante y audaz, las situaciones previsibles desde el título resultan extrañas en *argentino*, aunque italianos y franceses han servido platos con más condimento. Hay que ir prevenidos y dejar a los niños con la abuela o la niñera.



## Misión secreta

100'. Tiene la ventaja de ser *sin restricciones* y de que el inexpressivo y popularísimo *Rock Hudson* mejora un ápice, mientras *Claudia Cardinale* sobrelleva desventuras por amor fraternal, todo ello en un *pastiche* que mezcla psicoanálisis, apátridas, fórmulas asesinas (cuantitativas) y aberrantes tribunales de asesinos-políticos-internacionales.

## Cuando sólo el corazón ve

92'. Pudo ser mejor, mucho mejor, si *Guy Green* hubiese calado más hondo en la psicología de los personajes y del medio. El casto y sensiblero romance entre la cieguita rosada (¿por qué blanca? y el hombre de tez achocolatada (¿por qué negro?), pese al descarnado lenguaje, hace llorar al espectador, perdón, a la espectadora sensible. Un *Sidney Poitier* excelente, la laureada ("Oscar" de la Academia) *Shelley Winters*, en melodramática encarnación de madre desalmada, y una debutante: *Elizabeth Hartman*, que puede seguir dando mucho.

## Darling

125'. ¿Qué pasaría si el sexo —o sus derivaciones— fuese prohibido en el cine? No habría cine. (Tampoco habría mundo.) La espléndida *Julie Christie* es una muchacha que no sabe lo que quiere y que nada tiene teniéndolo todo. Satisface apereñencias ajenas sin control, rechaza el amor más o menos puro de *Dick Bogarde* y es víctima del sensualismo crematístico y superficial que la circunda. Resulta verdugo de sí misma. *John Schlensiger*, excelente fotógrafo de la liviandad de un mundo intrascendente y cruel, brinda un documento que podría ser un toque de clarín para las menores de dieciocho años, a las que se prohíbe (quizá con justicia) ver el film.

## Operación trueno

125'. *Sean Connery*, "himself in person", que en traducción literal quiere decir: él mismo, personalmente. *Terence Young*, batuta directorial en mano, hace galopar al héroe (?) por transitadas huellas pancromáticas y feéricas ("Satánico Dr. No", "De Rusia con amour" y "Dedos de oro") La más exitosa serie de la década pide urgente la extremaunción, a menos que *Ian Fleming* reviva y acucie su imaginación. Hazafioso más que nunca, el eterno femenino rendido a sus biceps, *James Bond* obliga a pensar que pronto diremos, viéndolo: ¡Ufa!

90'. Los ungidos ilustres *Caballeros de S. M.* —*Los Beatles*—, sorprendentemente actúan tan bien como cantan, a pesar de su vituperado desmelenamiento. El absurdo y el caos se aglutinan con eficacia y todo parece un accidentado cuento de *Las mil y una noches* en solfa. ¡Ah! *La Novena Sinfonía* está injertada por el director *Richard Lester*. (Dios lo perdone.)

## El Knack... y cómo lograrlo

85'. No hay términos medios. Se conquista o no se conquista. El melifluido tenorio posee eso, o sea el *knack*, que rinde a todas. Absurda y desopilante, como los caracoles, tiene gusto por la salsa. Y la salsa, en parte, es el magín del público. Toneladas de incienso quemaron en su honor los críticos intelectuales y "nuevaoleros". El talentoso, aparatoso y calvo *Richard Lester*, una vez más, hace posible lo imposible y da verosimilitud a lo inverosímil. Apta para toda polémica, aunque no para todos los paladares, los exquisitos incluidos.

## Otras

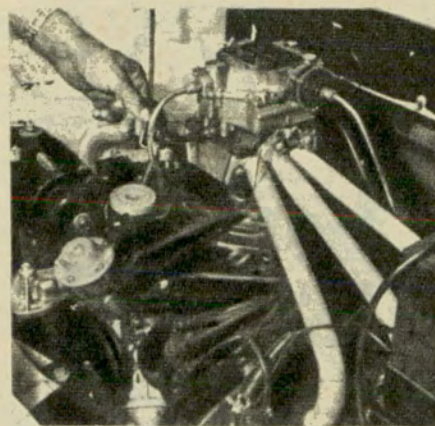
Pueden agregarse varias películas. "La mujer casada", del precoz, casi genial e irregular *Goddard*, con meritorias licencias y desparpajo menos aplaudible. Circunstancialmente divorciado de la publicitada *Liz Taylor*, *Richard Burton* muestra su garrra de intérprete personificando a un espía que es contra-contra-espía. Sólo le falta espíarse a sí mismo en "Alto espionaje". En "La colina de la deshonra", *Sean Connery* desmiente su hieratismo *Jamesbondiano*. Mejor cómico que director, en "Las joyas de la familia", *Jerry Lewis* es un avión a chorro del disparate visual, (*gag*, si se gusta de anglicismo), y la sobrecogedora *Ingrid Tullin*, sin ser dirigida en "Renaciendo de las cenizas", por *Ingmar Bergman*, evidencia que sigue siendo *bergmaniana* por mera acción de presencia. Y talento.

Como ejercicio de memoria, este compendio semestral es suficiente.

## ¡Socorro!

**Precauciones  
que deben adoptarse  
antes de  
empujar el vehículo**

# REPARE usted MISMO su AUTOMOVIL



**C**UANDO el acumulador o el arranque dejan —repentinamente— de funcionar, y el automovilista no está muy seguro de si la falla es sencilla o complicada, y por no revisarlos resuelve directamente empujar el vehículo para que éste salga en marcha, es aconsejable adoptar previamente cuatro precauciones, a saber:

1º) Coloque la palanca de cambios en tercera velocidad y no en segunda, como suele acostumbrarse, porque en muchos modelos de automotores, la segunda y la marcha atrás se hallan arriba, y al no funcionar el motor es fácil equivocarse y embocar la palanca en marcha atrás. ¡Imagínese qué puede ocurrirle a los engranajes de la caja de velocidades si se empuja el vehículo hacia adelante y la palanca está puesta en marcha atrás!

2º) Consiste en evitar —mientras empuje el vehículo— que los paragolpes de ambos coches se enganchen y provoque roturas. Este inconveniente se produce cuando ambos paragolpes no coinciden en su altura. Si se tocan en forma muy despareja, puede igualmente empujarse, pero antes deben ponerse de acuerdo los dos conductores.

El convenio se efectúa mediante el uso de señas, como explicaré a continuación:

El primero de los conductores presionará el pedal del embrague y no lo soltará hasta que el vehículo no alcance una velocidad adecuada. (En este caso el camino no debe tener pozos, y en cada bocacalle es conveniente alejarse un poco del primer vehículo, porque de existir pequeñas cunetas o pendientes, podrían engancharse los paragolpes.)

Luego, haciendo señas con la mano, silbando o tocando la bocina, advertirá a su ayudante que debe frenar un poco la marcha, para distanciarse, y así podrá soltar el pedal del embrague sin temer a que se encimen los paragolpes, ocasionando daños o, sencillamente, pérdida de tiempo.

3º) Cuando se trate de automóviles equipados con transmisión automática, y la batería no esté suficientemente cargada, es necesario que al hacerse empujar obtenga una velocidad superior a 45 kilómetros por hora, para que el coche pueda salir en marcha.

Si aun así no llegara a funcionar el motor, y si se hace necesario remolcar un largo trayecto de frente, deberá desconectar el árbol de transmisión (cardán) o, en caso contrario, remolque levantando por la parte trasera.

## Cuarta prevención

Hacemos notar que existen distintos sistemas de arranque, en los cuales, al hacerlos funcionar, suelen engranarse el piñón con la corona, de tal manera que después le resulta difícil destrabarse, es decir, volver a su lugar primitivo y, por este motivo el arranque no permite realizar ningún movimiento a las piezas del motor.

Sucede que al oprimir el botón de arranque, dicho mecanismo no responde —tal como si no existiera—, y si se intenta empujar el coche para lograr la puesta en marcha, puede romperse alguna pieza del sistema, lo que en otros modelos no ocurre.

Usted, probablemente, ignora este detalle, quizás por no habérsele presentado nunca un inconveniente de tal naturaleza. Para

**C**ONTINUAMOS hoy la publicación de esta sección, destinada a explicar las reparaciones de emergencia que puede efectuar el automovilista que no tenga conocimientos técnicos especiales. El señor M. Steinberg, experto en "patología, diagnóstico y terapéutica" del motor, es autor del libro "Reparaciones de emergencia efectuadas por el automovilista", del que se han publicado ya cuatro ediciones, y sus indicaciones y consejos están respaldados por una práctica de largos años.

ventilador no se mueven, significa que el arranque está engranado. En este caso el vehículo no debe ser remolcado.

Para destrabar el arranque deberá insistir con los empujones, y con más fuerza, porque mediante este recurso suele desengranarse, y si así le resultara muy difícil, consulte en el apartado "ARRANQUE ENGRANADO".

Advertido ya el conductor sobre las cua-

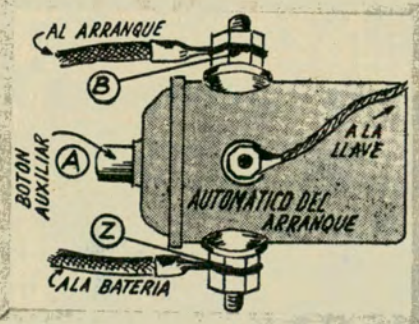


Fig. 1. — Automático del arranque.

evitarlo, antes de hacerse empujar proceda así:

1º) Anule la llave de contacto. 2º) Quite el freno de mano. 3º) Coloque la palanca de velocidades en tercera o en marcha atrás. 4º) Levante el capot y empuje el vehículo aproximadamente medio metro hacia atrás. Hágalo mediante sucesivos empujones y con suficiente fuerza. 5º) Mientras empuja, observe si se mueven las paletas del ventilador. Si giran, ya sea poco o mucho, y en cualquier sentido, significará que el motorcito del arranque no está engranado. (Esta comprobación también puede efectuarse encendiendo los focos de carretera, pues, si al presionar el botón o pedal del arranque las luces se debilitan, es probable —entre otras cosas— que dicho mecanismo esté engranado). En tal caso, puede dejarse remolcar tranquilamente por otro vehículo para lograr la puesta en marcha, y si este remolque no diera resultado, investigue el desperfecto realizando la 1ª prueba, que describimos más adelante. Pero antes intente nuevamente poner en marcha el motor, oprimiendo el botón o pedal del arranque (por razones que explicaré más adelante).

**ACLARACION:** Este procedimiento no rige para los automóviles provistos de transmisión automática, pues en la mayoría de estos modelos es difícil que se engrane el arranque. Por otra parte, en estos automotores no podrá lograrse ningún movimiento del ventilador. Si las paletas del

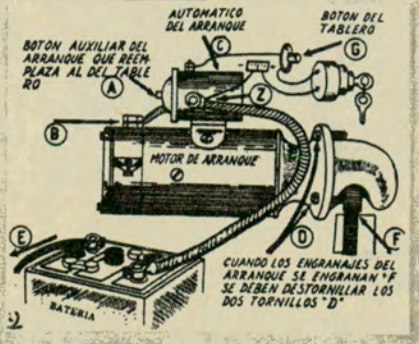


Fig. 2. — Este sistema de arranque, por no poseer la horquilla "E", puede quedar engranado.

tro precauciones que es necesario adoptar antes de empujar el vehículo, y suponiendo —como dijimos— que el arranque no está engranado, y que con el remolque no ha podido conseguir la puesta en marcha, trate de resolver el desperfecto mediante la siguiente operación.

## Primera prueba

### COMPROBAR SI EL ARRANQUE FUNCIONA POR MEDIO DEL AUTOMÁTICO

El automático a que nos referimos es un pequeño aparato situado encima o cerca del arranque (figuras 1 y 2).

A dicho mecanismo vienen aplicadas dos secciones de un cable grueso, que parte de la batería y finaliza en el arranque.

La comprobación a realizarse con el automático consiste en oprimir el botón auxiliar A, ya que el mismo reemplaza al del tablero.

Si no existiera dicho botón, improvise sobre el automático un puente o conexión de emergencia.

Esto se logra con una pinza (en ninguno de estos casos existe peligro de contacto, ya sea que utilice la mano o un objeto metálico), con la que presionará fuertemente en los dos terminales de los cables gruesos Z y B (fig. 1), mencionadas anteriormente.

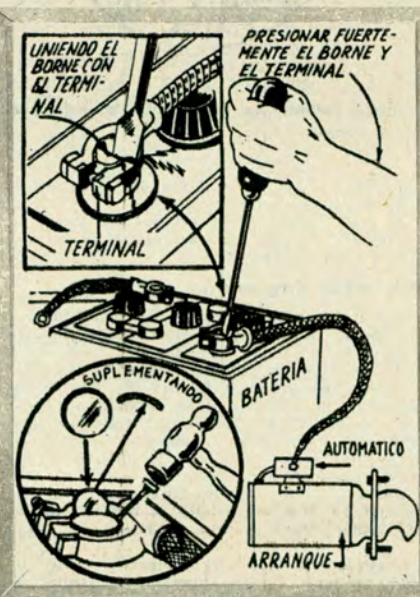


Fig. 3. — Localizando un inconveniente que impide el funcionamiento del arranque.

Si ninguno de estos recursos hiciera funcionar el arranque, ensaye la prueba siguiente.

## Nota

Si el automático de su vehículo no fuera como el señalado en las figs. 1 y 2, encontrará más adelante otros modelos y los procedimientos correspondientes. Pero no saltee las operaciones que describimos a región seguido.

Hemos preferido describir primeramente la prueba a realizarse con este tipo de automático, porque es el más sencillo.

## Segunda prueba

### COMPROBAR SI LOS TERMINALES DE LOS CABLES DE LA BATERIA HACEN BUEN CONTACTO EN SUS RESPECTIVOS BORNES.

Con el extremo de un destornillador, presione sobre una parte del borne y del terminal del cable, uniéndolos y constituyendo un "puente" o circuito entre ambas piezas (fig. 3).

Mientras realice esta verificación, presione simultáneamente el botón o pedal del arranque, y si el motor no reacciona, haga la misma prueba con el otro borne y su respectivo terminal.

Se procede en esta forma porque de estar sucio el borne terminal (por su parte interna), se originará un falso contacto entre ambos. En realidad, la corriente ha quedado interrumpida en dicho lugar y no puede

llegar el arranque, debilitándose además la potencia de las luces y de la bocina.

Ahora bien, supongamos que mediante esta prueba se ha logrado la puesta en marcha, y que una vez retirado el destornillador de la batería el motor no se detiene. Entonces continúe el viaje, pero si el motor dejara nuevamente de funcionar (como no es posible mantener el destornillador permanentemente en esa posición), reemplace provisoriamente a la herramienta por una pequeña cuña, que introducirá entre el borne y el terminal.

Para ello se utiliza algún suplemento metálico, tal como un tornillo, chapita o preferiblemente un clavito.

La ilustración en el círculo de la figura 3

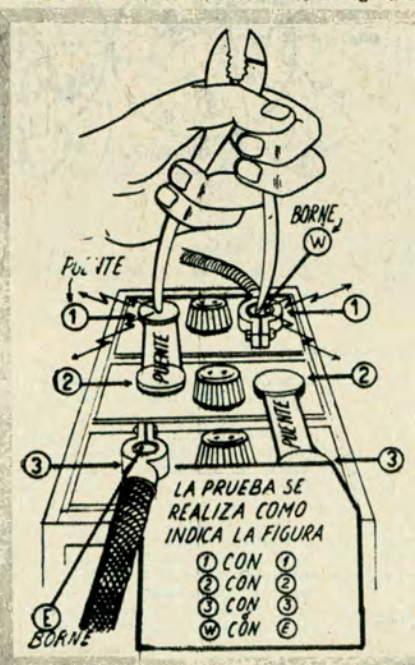


Fig. 4. — Comprobando la carga de la batería.

indica la manera de introducir alguno de los elementos mencionados. (Al golpear la cuña hágalo suavemente.)

Se aconseja añadir el suplemento a fin de no tener que desconectar, y limpiar el cable, pues colocar una cuña es una operación rápida y sencilla; en cambio, al tratar de desconectar el cable, éste puede romperse, ya que estos elementos suelen hallarse generalmente en mal estado (carcomidos por el ácido) y, en consecuencia, se perderá mucho más tiempo al pretender unir con alambre los trozos averiados.

Si después de haber hecho la prueba con el destornillador, el arranque no reacciona, buscaremos la causa mediante la siguiente operación.

## Tercera prueba

### COMO COMPROBAR SI LA BATERIA ESTA CARGADA

Esta verificación es de emergencia, y por lo tanto proporciona únicamente una idea aproximada de la carga del acumulador.

Invierta una pinza, y apoye fuertemente uno de sus extremos en el centro del borne 1; con el otro extremo raspe profundamente el puente o conexión 1, presionando al mismo tiempo, a fin de obtener —entre ambos plomos— una buena chispa. Luego siga el 2 con el 2, el 3 con el 3, tal como indica la figura 4.

También puede efectuarse la comprobación uniéndolo con la pinza —de la misma manera— el borne 3-E con el borne 1-W.

Si examinamos los tres elementos del acumulador y cada uno de ellos se producen chispazos violentos, significará que la batería no está descargada, y que el defecto se halla en otro lugar. Pero si en uno de los tres elementos la chispa es demasiado débil, restará fuerza a las demás. Por este motivo el funcionamiento del arranque será muy lento o nulo.

Cuando el conductor ignora (o no está

muy seguro) cuál es el elemento que falla, o no sabe distinguir bien entre una chispa débil y una fuerte, convendrá que, al realizar la prueba con la pinza, haga funcionar simultáneamente el arranque. Si el motorcito comienza a responder, significa que el elemento sobre el que se ha hecho el puente está averiado, lo que se subsanará provisoriamente uniéndolo ambos plomos con varias vueltas de alambre, tensándolo firmemente con la pinza. (Esta unión por medio de alambre se realizará siempre y cuando, al retirar la pinza de la batería, se interrumpa la marcha del motor.) En la 4ª Prueba ofrecemos otras soluciones para poder realizar la unión de los plomos con alambre, en caso de que tuviera dificultades para hacerla de esta manera.

En los vehículos que poseen dos o más baterías de 6 o 12 voltios, se verifican todas, elemento por elemento.

Imprevistamente puede darse el caso de que la batería no hubiera sido bien probada, y se pensará que el acumulador está descargado. No aventuremos todavía juicio alguno y continuemos con las pruebas restantes. Ellas nos dirán cuál es la causa de la falla.

## Advertencias

Al examinar la carga de la batería, cuando se presiona con la herramienta, ésta debe tocar el centro del borne de plomo. Además, estas comprobaciones habrán de realizarse rápidamente, con el objeto de no disminuir excesivamente la carga de la batería, y las tapitas del acumulador deben estar enroscadas.

Cuando un terminal de los cables de la batería hace mal contacto, pueden quemarse todas las lámparas del vehículo que estén encendidas mientras funciona el motor.

Al operar con la batería no acerque fuego, porque puede ocurrir una explosión, originada por los gases que despiden el acumulador.

## Cuarta prueba

### COMPROBAR SI LOS ALAMBRES DE LOS CABLES DE LA BATERIA ESTAN SANOS Y SI SUS TERMINALES SE HALLAN BIEN SOLDADOS Y PERFECTAMENTE AJUSTADOS EN SUS RESPECTIVOS LUGARES

Si la prueba anterior —realizada con la pinza— demostró que la batería estaba cargada, buscaremos ahora la causa de la falla en los cables, o sea que comprobaremos si la corriente requerida por el arranque queda interrumpida en ellos.

Antes de revisarlos haremos una prueba sencilla y breve, para tener una idea de si la corriente circula bien a través de dichos cables.

La misma consiste en presionar con un destornillador sobre la tuerca o el terminal del cable grueso que finaliza en el botón simple o en el automático del arranque (según el sistema). Luego, con el extremo de la herramienta, se tocará el metal del armazón del arranque o del block del motor, haciendo un puente con el fin de provocar un corto circuito entre ambos puntos.

De producirse chispas muy violentas, o si se fundiera la punta del destornillador, significará que los cables están en buen estado y la electricidad llega bien al automático, lo que puede ser indicio de que el desperfecto se halla en el automático, en el botón simple o en el mismo arranque.

Pero si el cortocircuito no se produjese violentamente, revisaremos el cable en cuestión.

Dicho cordón debe estar bien aislado y sus alambres sanos y soldados en sus respectivos terminales. Si el cable que une la batería con el arranque estuviese pelado por haber rozado con el motor o con los pedales del freno o embrague, habrá riesgo de corto circuito, tan violento, que podría fácilmente partir o, mejor dicho, fundir alguno de los puentes de plomo del acumulador o, peor aún, provocar un principio de incendio. Este desperfecto (puente o conexión de plomo fundido) puede repararse provisoriamente de dos maneras distintas.

La primera, clavando o preferiblemente atornillando en ambos plomos averiados dos clavitos o tornillos, para anudar luego en ellos tres o cuatro vueltas de alambre, de manera de lograr un buen ajuste y un

puente o circuito provisorio.

La segunda consiste en atar directamente con alambre los dos trozos de plomo.

Asimismo, deberá aislarse el cable averiado con cinta aisladora y alejarlo del lugar donde se produjo el desperfecto

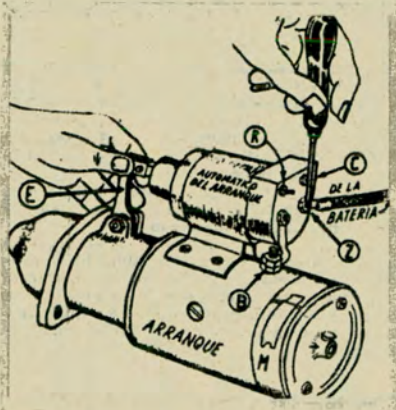


Fig. 5. — Distintos procedimientos para hacer funcionar el arranque.

Para comprobar la resistencia de los alambres de los cables se tira moderadamente de ellos. Si se rompen, es porque ya se hallaban en mal estado y la corriente quedaba interrumpida o debilitada en ese lugar. Provisoriamente, pueden ser reemplazados con cuatro o más tiras de alambre, trenzándolas, haciendo luego la nueva unión y ajustando firmemente. Si el que debe ser reemplazado es el cable que une la batería con el arranque, aisle bien sus alambres.

Mientras tira del alambre, apriete al mismo tiempo el botón o el pedal del arranque, y compruebe si este último comienza a funcionar. (Apriete con la pinza una parte del terminal y otra del cable, uniendo ambas pinzas para restablecer el circuito, ya que a veces los terminales parecen estar bien soldados al extremo del cable y no es así. Por esa razón se interrumpe en dichas uniones la corriente que necesita el arranque.) El borne de la batería y los terminales —por su parte interna— deben hallarse limpios y bien apretados al primero. Esto es fundamental para que hagan buen contacto entre sí. Por último, el terminal que finaliza en el botón simple, en el automático o en el mismo arranque, debe estar en idénticas condiciones. La figura 3 señala los lugares del cable donde es más probable que surjan los desperfectos que interrumpen la corriente.

La revisión del otro cable (el de masa) se hace en la misma forma que con el anterior. Es indiferente si está aislado o no.

### Notas importantes

Antes de realizar la quinta prueba es necesario intentar los siguientes recursos:

1º) Golpee suavemente con una llave, pinza, o el mango de un destornillador, en distintas partes del casco o coraza que recubre el automático del arranque, y simultáneamente, mantenga apretado el botón o pedal del mismo. Si de esta manera no se normalizara la marcha, siga con el segundo recurso.

2º) Si el arranque de su vehículo posee una tira de chapa o suncho (fig. 5) que recubre los carbones, sáquela, y con un destornillador haga girar un poco el inducido (la bocina). También conviene presionar los carbones contra el colector de la bobina e intentar luego la puesta en marcha.

Si esto no diera resultado, seguiremos buscando el desperfecto como se indica en la quinta prueba.

### Quinta prueba (Hay 3 alternativas, A, B, y C)

DISTINTOS PROCEDIMIENTOS PARA LOGRAR QUE FUNCIONE EL ARRANQUE UTILIZANDO EL AUTOMÁTICO.

Estas operaciones se efectúan cuando, al realizar las anteriores, hemos comprobado que la batería y los cables gruesos se hallaban en buen estado, y que la corriente llegaba normalmente hasta el automático del arranque. Consiguientemente, corresponde ahora que intentemos comprobar si es posible obtener que funcione el arranque por medio de su automático.

que corto circuito al tocar alguna parte metálica del motor.

### Alternativa "C"

(Este modelo suele quedar engranado.)

Se desenroscan los tornillos B, que sujetan al botón A. Se lo toma con la mano, invirtiendo su posición, para presionar el

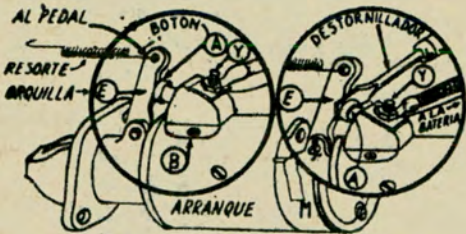


Fig. 6. — Dos maneras de hacer funcionar el arranque cuando no es posible lograrlo por medio del pedal.

### Alternativa "A"

Haremos la primera tentativa con el automático de arranque, correspondiente a la figura 5

Con un destornillador o una pinza, presione fuertemente sobre las tuercas Z y C. Si de este modo no funciona el arranque, haga lo mismo con Z y R, y si aún así no consiguiera poner el arranque en marcha, presione con la mano o con una palanca (hacia adentro), a la horquilla E, y luego, con el destornillador, constituya el puente entre las tuercas Z y B.

Una vez que ha comenzado a funcionar el motor, retire inmediatamente la horquilla E, colocándola en la posición anterior.

### Notas

En este sistema de arranque no se produce el desperfecto denominado "ARRANQUE ENGRANADO", que se describió a comienzos del presente capítulo.

En algunos modelos de automático dicha horquilla está protegida por una tapa metálica y sujeta por cuatro tornillos, que deberá ser desenroscada para retirar la tapa y poder realizar esta operación.

### Alternativa "B"

Este modelo no es automático. El arranque funciona al presionar un pedal, y es difícil que se engrane como en el sistema anterior.

Siendo el arranque de su motor similar al de la figura 6, intercale el extremo de un destornillador entre el botón A y la horquilla E.

Otra persona, desde el interior del vehículo, presionará el pedal del arranque o, usted mismo, con la mano, arrimará al máximo la horquilla E. (Encontrándose solo el conductor, adhiera al botón dos o más monedas o arandelas, sujetándolas con jabón, grasa, goma de mascar, etc.)

De no funcionar en esta forma, recurriremos a otro procedimiento, que consiste en desenroscar dos o tres tornillos chicos B, que sujetan al botón A en el arranque. Una vez libre el botón, se lo invierte con la mano, de manera tal que el tornillo Y (fig. 6) —que sobresale y sujeta el cable de la batería— toque fuertemente al conductor R, que estaba cubierto por el botón, pero antes de realizar esta conexión empuje hacia adentro, con la mano o una palanca a la horquilla E, como se ve en la figura 6.

Ni bien haya comenzado a funcionar el motor, devuelva la horquilla E a su posición anterior.

### Nota

Si le resultara difícil enroscar nuevamente los tornillos B, puede dejar suelto el botón, pero deberá envolverlo totalmente con algún trapo, o de lo contrario colgarlo de un piolín, para que el tornillo Y no provo-

tornillo Y con el contacto R, que estaba cubierto por el botón.

Si su vehículo posee un aparato parecido al de la presente figura, repase la lectura de la alternativa "B".

### Arranque engranado

Todos los automóviles tienen actualmente un motor de arranque, eléctrico, accionado por la corriente de la batería.

Al ponerse en funcionamiento dicho mecanismo, su piñón o bendix (fig. 2) se desplaza por un eje y se conecta a la corona dentada del volante del cigüeñal. Así, engranados ambos, cuando gira el primero de ellos, obliga a hacer lo mismo a las piezas móviles del motor.

De este modo se produce la puesta en marcha, y una vez suelto el botón o pedal del arranque, el piñón vuelve a su lugar primitivo.

Ahora bien, en muchos modelos, por varios motivos, suelen quedar engranados el bendix y la corona de manera tal que impiden girar al cigüeñal del motor. (En este caso no se haga empujar por otro vehículo, pues el engranamiento se hará aún mayor, finalizando por romper alguna pieza del sistema.)

Para solucionar este inconveniente se procede en la misma forma que se explicó en la cuarta prevención, y si por aquel procedimiento no fuera posible desatrabarlos, deberá destornillar un poco los dos o tres tornillos D, para repetir la prueba anterior. Si esto no diera resultado, afloje aún más los tornillos —sin desmenuarlos totalmente—, ya que estando bien flojos debe desengranarse el piñón, cuando se empuja al vehículo con enviones hacia atrás, después de haber puesto la palanca de cambios en tercera velocidad o marcha atrás. (Al desacoplarse el piñón, se escuchará un ruido procedente del arranque, y simultáneamente girará un poco el ventilador.)

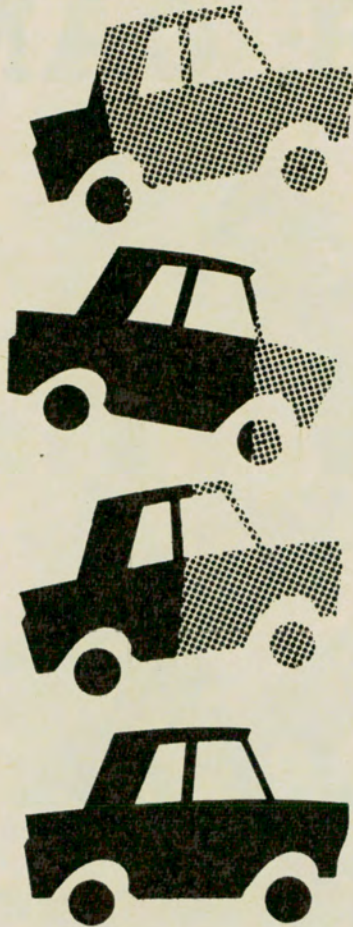
Para desengranar el arranque en los automóviles Vauxhall y Citroën se puede emplear otro sistema más.

En estos coches el eje de dicho mecanismo sobresale un poco de uno de los costados del arranque. Su extremo tiene forma cuadrada y suele estar recubierto por una pequeña tacita. Retirándola queda al descubierto la punta del eje, a la que hay que ajustar una llave, forzando, hasta lograr que gire libremente, con lo que quedará desengranado el bendix de la corona dentada.

Si el arranque no posee dicho dispositivo, deberá proceder como se indicó anteriormente.

Por imperativas e insalvables razones de espacio, nos hemos visto obligados a dejar la parte final de esta nota para el próximo número de AUTOCLUB, donde, además, se continuará tratando el tema de esta sección.





OTRO SEGURO QUE  
**TAMBIEN  
LE CONVIENE**

**SEGURO DE  
AUTOMOTORES**

**\* CONTRA TODO RIESGO**

**A TARIFAS, CONDICIONES Y  
FRANQUICIA QUE BRINDAN UN  
POSITIVO BENEFICIO ECONOMICO**

**POLIZA Nº 2 DEL SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS**

CONSULTE SOBRE EL MODELO DE SU INTERES Y  
SU CAPITAL VIGENTE AL CONCRETAR EL SEGURO

AUTOMOVILES	CAPITAL ASEGURABLE	PRIMA ANUAL
CITROEN 2 CV 1963	\$ 430.000.-	\$ 17.800.-
CHEVROLET STAND. 1947	420.000.-	19.500.-
CHEVROLET SPECIAL 1964	1.080.000.-	39.100.-
DI TELLA 1500 1965	900.000.-	32.200.-
FIAT 1100 1960	510.000.-	20.600.-
FIAT 1500 C 1965	980.000.-	33.600.-
FORD STANDARD 1948 6 CIL.	330.000.-	18.000.-
FALCON STANDARD 1965	1.130.000.-	40.000.-
IKA ESTANCIERA 1959	410.000.-	22.400.-
MERC. BENZ 300 SL 1964	4.300.000.-	124.300.-
OLDSMOBILE STAND. 1964 8 CIL.	1.200.000.-	62.200.-
PEUGEOT 403 1962	770.000.-	29.300.-
PEUGEOT 404 1965	1.050.000.-	34.800.-
RAMBLER CLASSIC CUSTOM 1963	770.000.-	33.600.-
RAMBLER C. CUSTOM 660 TORN. 1965	1.100.000.-	39.400.-
AMBASSADOR 990 1964	1.070.000.-	38.900.-
RENAULT DAUPHINE 1962	420.000.-	19.000.-
RENAULT GORDINI 1964	550.000.-	21.700.-
VALIANT II 1963	980.000.-	37.300.-
VALIANT III 1965	1.250.000.-	42.100.-

**LA PRIMA ANUAL YA INCLUYE:**

- A** LA COBERTURA DEL RIESGO DE RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS POR:  
\$ 1.000.000 - EN DAÑOS CORPORALES Y MUERTE A PERSONAS  
200.000 - EN DAÑOS MATERIALES A COSAS
- B** LA COBERTURA DE APARATOS DE RADIOTELEFONIA Y/O TELEVISION, CON SUS RESPECTIVAS ANTENAS, CALEFACCION Y/O REFRIGERACION INSTALADOS PERMANENTEMENTE EN EL VEHICULO

**FRANQUICIA A CARGO DEL ASEGURADO**

0,50% DEL CAPITAL ASEGURADO, CON UN MINIMO DE \$ 2.000 EN C/SINIESTRO



INFORMES Y ASEGURAMIENTO EN CASA CENTRAL, DEPENDENCIAS PROPIAS (ESTACIONES DE SERVICIO Y CAMINERAS) Y FILIALES, DELEGACIONES Y DELEGADOS EN TODO EL PAIS.

- \* ROBO O HURTO - INCENDIO - ACCIDENTES - MUERTE EN ACCIDENTE AUTOMOVILISTICO  
HUELGA Y/O TUMULTO O ALBOROTO POPULAR - INUNDACION. DESBORDAMIENTO O  
TERREMOTO - GRANIZO - RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCEROS

# AUTOCLUB: CAMP

## BIOLOGIA MARINA

SE SUELTAN 13.000 CRIAS DE PECES  
EN EL MAR BALTICO



**Bu-mi**  
Deportes

CARPAS con DOBLE  
TECHO en tela avión

2 personas	\$ 11.900
3 y 4 "	" 24.900
4 y 5 "	" 35.000
Anorak	" 3.790
Mochilas chicas	" 890
Mochilas con arma- zón, para 25 kg.	" 3.290
Borceguíes de cue- ro, suela de go- ma.	" 1.890



Trajes de agua	\$ 4.290
Mesa viajera MEN- DEZ	" 6.900
Mesa viajera CO- LOMBO	" 5.500
Bolsa de dormir	" 3.500
Colchoneta PIRE- LLI	" 4.300

Dtos. a socios del A. C. A. — Créditos en 5 y 10 meses  
H. YRIGOYEN 84 T.E. 792-3444 Martínez

ARTICULOS

## DE-PEPE

GARANTIZADOS

TRAJES PARA  
AGUA DE-PEPE



En algodón y Polinol.  
Talles 46 al 60. Verde  
oliva y amarillo cromo  
(navegación) \$ 4.900.-

PRECIOS ESPECIALES  
A COMERCIANTES

ALCIBIADES YRIART

Rivadavia 2516 - Piso 8, dto. 34  
T. E. 47-6186, Capital

Afiliado a la Cámara Argentina de  
Artículos de Pesca Deportiva

La pesca del salmón en el mar Báltico cobra cada vez mayor importancia para la República Federal de Alemania; sigue en importancia a la pesca del bacalao y del arenque, con un 15 por ciento del total de la pesca en dicho mar (media de los años comprendidos entre 1959 y 1963). Por ello es fácilmente comprensible que los biólogos alemanes de la pesca presten desde hace bastante tiempo una gran atención a la familia del salmón en el Báltico. Con la publicación de una cuidadosa investigación y la reciente puesta en libertad de 13.000 crías de salmón en la bahía exterior de Kiel, estos científicos contribuyen notablemente a la investigación de esta familia piscícola en el mar Báltico.

Los biólogos que más se ocuparon en la República Federal, en los años de la postguerra, de los salmones fueron especialmente el profesor doctor R. Kändler (je-

fe del Departamento de Biología Piscícola del Instituto de Oceanografía de Kiel) y el catedrático doctor F. Thurow (del centro de investigación piscícola federal).

El doctor Thurow escogió esta rama de la investigación como tema de su habilitación, titulándolo "Contribución para la biología y las existencias del salmón atlántico en el mar Báltico" —que será editado en breve—, recopilando en él un amplio material de extraordinaria importancia. Además, el profesor dirigió la operación de suelta de las 13.000 crías de salmón en el mar Báltico.

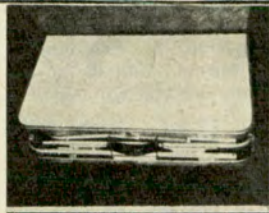
Seguir los pasos a un pez en su vida y traslaciones parece ser una tarea plena de dificultades. Ya que ni se le puede observar constantemente ni se puede contar el número de individuos a que llegó la familia. En realidad, hay que contentarse con una serie de datos reunidos de los



desove deja entrever también la edad del pez. De todas formas, los valores más apreciados se deducen de la pesca de salmones marcados.

Los salmones de un mismo desove pueden estar repre-

sentados en las redes de pesca hasta ocho años después de su nacimiento. La mayor parte de los salmones pescados cuentan una edad comprendida entre los cuatro y los seis años. Los de cinco años están repre-



## "MESAUTO"

Super Funcional  
Con 4 Sillas Plegables  
Mesada de Fórmica  
Importada  
Armazón de Hierro  
Galvanizado

DISTRIBUIDOR  
EXCLUSIVO



# MONTAÑA SPORT S.R.L.

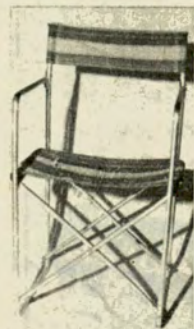
AYACUCHO 408

T. E. 49-0021

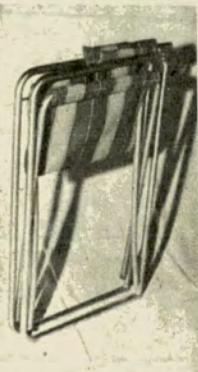
CAPITAL

TAMBIEN

## "SILLAUTO"



Funcional,  
plegable,  
cómoda,  
con posabrazos,  
asiento con  
respaldo de lona desmontable, realiza-  
da en hierro galvanizado electrolítico  
MEDIDAS PLEGADA: 0,65x0,37x0,35 cm.



sentados en un cincuenta por ciento de las redadas. El mayor crecimiento entre los salmones se registra durante su primer año de vida en el mar (unos 30 cm) y su mayor peso durante el tercer año de estancia en las profundidades marinas (una media de cuatro kilogramos). Los salmones acuden a desovar a los ríos luego de 2 años de mar.

El 70 % de los salmones existentes en el mar Báltico desciende de los ríos suecos. Como muchos de los salmones no pueden llegar en la actualidad a sus lugares de desove debido, en especial, a las presas y las centrales hidroeléctricas, en Suecia se procura paliar esta falta con criaderos especiales. La producción sueca alcanzó ya

1,8 millones de crías de salmón, desde el *Parr*, de un color parecido a la trucha, hasta el plateado *Smolt*, dispuestas ya para ser lanzadas al mar. Pero los que más aprovechan esta abundancia de salmones en el mar Báltico son los pescadores alemanes y daneses. Por ello estos países efectúan ya esfuerzos para colaborar al aumento de las existencias salmoneras. Sería bien acogido el que la suelta de crías, efectuada recientemente por el Centro Federal de Investigación de la Pesca, fuese el punto de partida para una participación regular alemana en la existencia solmonera. (Tomado del "Kieler Nachrichten" y reproducido en "Tribuna Alemana").

**CARABINA AUTOMÁTICA - Mod. M-11**  
Cal. 22 largo - Cañón de acero estriado. Cargador de 10 tiros.  
Alza graduable. Fácil desarme. Preparado para mira telescópica.



**¡Y AHORA TAMBIEN!  
¡NUEVO!.. LIVIANO!!**

**EL RIFLE  
A AIRE  
COMPRESIDO  
PARA  
EL PIPE!**

Modelo "Junior", cal. 4,5  
De gran precisión, cañón de acero  
estriado, igual que el "Senior"  
Tubo de acero importado, sin  
costura. Liviano. Hecho  
especialmente para los pibes.



VENTA LIBRE - INDUSTRIA ARGENTINA

FABRICANTES: MAHELY Ind. y Com. S. A. - Cap. \$ 6.000.000.- Adm. y Ventas: MEXICO 1785 / 87 - Bs. As.



## EL USO DE CEBAS

Se lleva a conocimiento de asociados aficionados a la pesca la disposición N° 77, de fecha 22 de junio de 1966, emanada de la Dirección de Recursos Pesqueros del Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires, cuyo texto transcribimos a continuación:

**Artículo 1º:** Autorizar el uso de un (1) kilo de cebas por pescador y por día en la laguna de Chascomús y ríos Salados y Samborombón.

**Artículo 2º:** Determinar que la autorización mencionada en el artículo 1º tiene carácter de estrictamente experimental, pudiéndose suspender la medida adoptada si a juicio de esta repartición resultare perjudicial para el ambiente acuático.

## INSCRIPCION DE ASOCIADOS EN LA FEDERACION DE CAZA MAYOR

LA Comisión Asesora de Caza del Automóvil Club Argentino comunica a los asociados que se encuentra abierta la inscripción en la Federación Argentina de Caza Mayor. Los socios que lo deseen podrán inscribirse mediante la presentación de un formulario y abonando la suma de \$ 200 anuales. Para más detalles, dirigirse al encargado de la Comisión Asesora, señor Castro, en el primer piso de la Casa Central, avenida del Libertador 1850.

ESTA ES LA PRACTICA MESITA RODANTE

**Orocar**  
MULTIUSO

Para el hogar, la oficina, etc. Increíblemente plegable y muy servicial. Como todas las mesitas rodantes **OROCAR** es de tubo de acero bañado en oro 24 kts. y bandejas de fórmica. Fabricantes: VENTURA y Cía. - Clay 3060 - Tel. 772-8250



Vea en  
LAS CASAS  
DEL RAMO DE  
TODO EL PAIS  
la línea completa  
**OROCAR** para  
TELEVISOR  
TELEFONO  
TOCADISCOS  
BAR, COPETIN,  
MERENDAR o ESCRIBIR  
EN LA CAMA,  
MAQUINA DE COSER  
o de ESCRIBIR  
etc.

## Montaña Sport s.r.l.

Presenta para la temporada 1966

Su nueva línea ATLANTICA de carpas estructurales, para 4-5-6 personas. Visite nuestra exposición permanente de artículos para camping en general en:

### AYACUCHO 408

T. E. 49 - 0021

CAPITAL

#### Concesionarios en:

##### CAPITAL

La Proveduría de los  
Cazadores de Bs. Aires  
Lima 363

##### BAHIA BLANCA

Bahía Camping S. R. L.  
Estomba 179

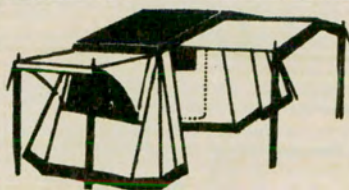
##### CORDOBA

Córdoba Camping S. R. L.  
Jujuy 1153

##### MARTINEZ BOSCH CAMPING

Av. Lib. S. Martín 13059





CARPA FAMILIAR



CARPA TRADICIONAL

## CAMPING

Carpas familiares y tradicionales, en tela AVION y R 23, hilado PERUANO.

Catres - Bolsas de dormir - Mochilas - Colchonetas inflables, etcétera.

Dto. real 5% a socios del A. C. A.

Créditos en 10 meses. En exposición: 10 carpas.

## EXPOSICION GAONA

GAONA 1142 — Ciudadela — T. E. 653 - 4505

## MARASCO y SPEZIALE

FABRICANTES

Adheridos al Crédito Universal



CALZADO DE ALTA MONTAÑA "SKY" Y "ANTARTICO". LINEA COMPLETA "SPORT" Y DE VESTIR.

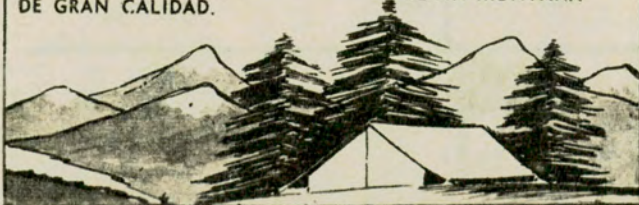


BORCEGUI DE MONTAÑA



BOTIN MONTAÑA

Y... PARA CAMPING, LO QUE USTED NECESITE: CARPAS - BOLSAS DE DORMIR - ANORAKS Y MOCHILAS. ROPA SPORT TURISMO DE GRAN CALIDAD.



PASCO 765 - Bs. As. - T. E. 48 - 3418

# ESPECIES DE CAZA ADMITIDAS EN LA PROVINCIA DE Bs. As.

La Dirección de Conservación de la Fauna de la Provincia de Buenos Aires ha dado a conocer una nómina completa de las especies animales cuya caza deportiva se admite, con sujeción a los períodos de franquicia y veda, y de las consideradas plagas dañinas o perjudiciales a la agricultura, por la ley correspondiente.

Las especies se enumeran con sus nombres vulgares, prescindiendo de los científicos, en razón de su mayor accesibilidad al público en general.

Damos a continuación la nómina de las especies en cuestión:

Especies cuya caza es admitida con licencia de caza y permiso anual y con sujeción a los períodos de franquicia y veda:

**AVES:** Perdiz chica común; copetona; sirirí o pato viuda; pato de collar o pato de ceja blanca; pato barcelino chico; pato sirirí o pato silbón; pato colorado; pato gargantilla; pato maicero o pato barcino grande; pato overo o pato picazo; pato cuchara; pato cabeza negra; pato picazo crestón; pato zambullidor común o pato de pico angosto; becassina común o canastilla; chorlito cabezón.

Especies de aves y mamíferos silvestres consideradas plagas, dañinas o perjudiciales, cuya caza se permite libremente en toda época, sin limitación de piezas, con licencia de caza y permiso anual.

**AVES:** Avutarda de pecho y vientre rayado o cauquén común; cata común; loro barranquero; viguá o biguá. Otras avutardas: paloma torcaz; paloma de monte de ala manchada; gorrión.

**MAMIFEROS:** Comadreja overa o picaza; comadreja colorada; zorro gris de la pampa; puma o león americano; jabalí europeo.

**REPTILES:** (Serpientes ponzoñosas) Víbora coral; víbora de la cruz.

Hasta tanto desaparezcan los daños causados por los ciervos silvestres exóticos, serán considerados también animales dañinos o perjudiciales los siguientes: Ciervos axis; gamo europeo; ciervo rojo.

**IMPORTANTE:** Toda especie no mencionada se considera protegida y su caza se encuentra terminantemente prohibida en cualquier lugar y época del año (por ejemplo: la mullita, el peludo, etcétera).

## La vida feliz comienza...

... en la más importante exposición de artículos de Camping con las últimas novedades europeas, las mejores carpas, casas rodantes, trailers y accesorios exclusivos. Amplia financiación con precios mínimos.

... y en el primer salón náutico de la República. Agentes de las extraordinarias embarcaciones plásticas PAGLIETTINI y motores fuera de borda MERCURY y MERCUISER. Financiación hasta diez meses. Botes inflables, trailers náuticos, accesorios, etcétera.

VISITE HOY MISMO

# EURO CAMPING

PARANA 761  
T.E. 42 - 4883



**¿**QUIEN no conoce la historia a que hace alusión el naturalista Conrad Gessner, en 1575, en su famoso libro "Tierbuch" (sobre los animales)? Según ella, el 5 de octubre de 1230 fue marcado un lucio por el emperador Federico II y pescado de nuevo en 1497 —exactamente 267 años después— cerca de Helbronn, con un peso de 175 kilos y un largura de 6 metros.

Existe también una reproducción pictórica de este fabuloso lucio en el palacio Lautern, en Suabia y, por lo visto, hasta se puede ver su

En noviembre de 1948 murió en el museo de Helsingör (Dinamarca) una anguila que había sido pescada en 1863 en un arroyo sueco. La anguila había alcanzado la considerable edad de 85 años en cautiverio y tenía por lo menos —contando los tres años pasados en el Atlántico en estado de larva— 88 años.

Entre los peces marinos se conoce el caso de un mero del Pacífico, que alcanzó la respetable edad de 35 años y un peso de 213 kilos. También se ha comprobado el caso de un mero europeo que llegó a la edad de 40 años. En este tiem-

po alcanzó una longitud de 2,50 metros.

po alcanzó una longitud de 2,50 metros.

También los peces pertenecientes a la familia de los bacalaos, conocidos a través de la actividad pesquera, alcanzan una edad considerable. Así, hay merluzas de 12 años, merluzas del Atlántico de hasta 17 años, bacalaos de 14 años. Pero estas son excepciones, pues a causa de la pesca intensiva actual, estos peces llegan a vivir, como mucho, de nueve a once años.

Los arenques y los lenguados pueden llegar también a los 25 años y las caballas hasta los 11 años de edad. Estos peces envejecidos carecen de importancia económica pa-

mada otolito, que presenta una formación anular, parecida a la de los troncos de los árboles. También las escamas y las vértebras de la espina dorsal presentan estas estrias; de manera que es muy fácil conocer la edad del pez: contando los anillos. (Traducido de "Kieler Nachrichten".)

## PECES DE VIDA PROLONGADA

### Carpas centenarias y arenques de 25 años

esqueleto en el museo de Mannheim. Examinando cuidadosamente el esqueleto, se puede ver que alguien ha añadido vértebras a la espina dorsal del lucio, para dar fe de la largura del animal.

Pero aunque esta historia sea una exageración, los investigadores no dudan que puedan existir carpas centenarias. Las carpas viven hasta 40 años en cautiverio. Este hecho está acreditado, porque en el acuario de Berlín murió, en 1929, una carpa de esta edad, 97 cm de largo y 40 kilos de peso. Así, pues, los peces pueden alcanzar la edad humana con tal que vivan en condiciones favorables.

**MARCA ES SEGURIDAD**



**FABRICA CAMPING SPORTS**

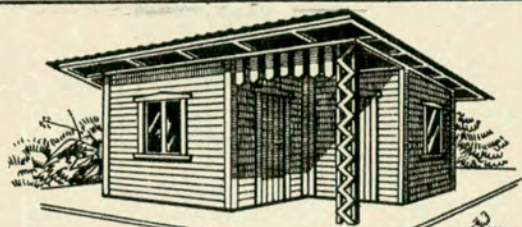
**CARPAS TELA AVION, PISO PLASTIFICADO**

**VENTA AL CONTADO**

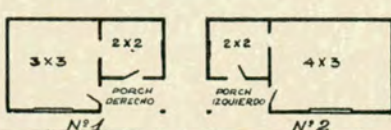
2 pers. \$ 6.800.-      4 pers. \$ 8.500.-  
 3 " " 7.800.-      y otros 15 modelos

**GARANTIA ESCRITA**

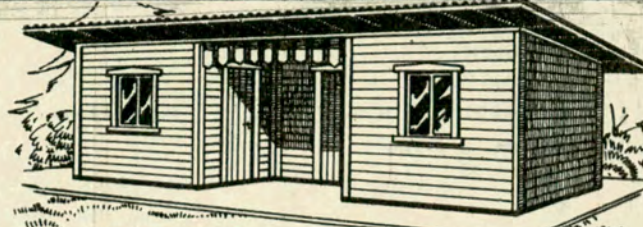
1000 NOVEDOSOS ARTICULOS DE  
**CAMPING - PLAYA - PESCA - NAUTICA**  
**AMENABAR 2032      T. E. 73 - 4073**  
 (a 2 cuadras de Cabildo y Juramento)  
**También: Ventas al por mayor**



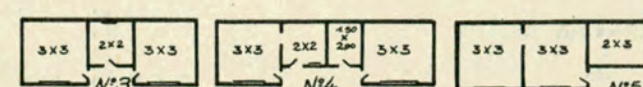
**MODELO "PAMPITA"**



N°1: 3x3, 2x2, PORCH DERECHO  
 N°2: 2x2, 4x3, PORCH IZQUIERDO



**MODELO "PAMPITA DOBLE"**



N°3: 3x3, 2x2, 3x3  
 N°4: 3x3, 2x2, 2m, 3x3  
 N°5: 3x3, 3x3, 2x3

Una solución **ECONOMICA** para su problema  
**¡ELEGANTES! ¡SOLIDAS!**  
**CASAS Y CHALECITOS**

**IDEALES PARA:** Vivienda - Fin de semana - Garage - Taller - Cuadrillas Serenos - Camping - Depósito - Terrazas - Caseros... Y mil usos más

Construidas con madera cepillada nacional. Techos de chapas acanaladas de celulosa asfáltica. Puertas y ventanas con herrajes.

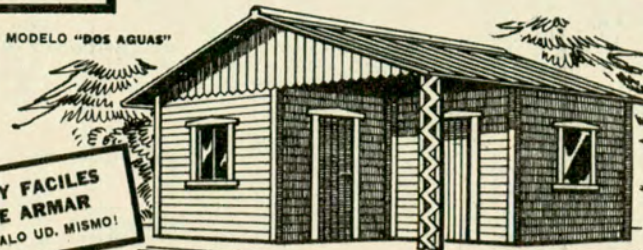
Altura: Máxima, 2,70. Mínima, 2,20 mts. Sin pisos. Su armado es muy sencillo y no requiere experiencia alguna.

**ENVIOS AL INTERIOR:** Despachamos la mercadería perfectamente embalada, entregándola en Capital Federal a la empresa transportadora que se nos indique. Las ventas son **AL CONTADO** únicamente, previo pago con giro o cheque a la orden de "LA CANADIENSE".

VIVIENDAS ECONOMICAS

**LA CANADIENSE**

Av. CABILDO 4440 TEL 70-0803  
 BUENOS AIRES



**MODELO "DOS AGUAS"**

**MUY FACILES DE ARMAR**  
**HAGALO UD. MISMO!**

# CASAS ADHERIDAS AL A. C. A.

<b>PARAGUERIAS</b>	Dto.		Dto.		
<b>CARTERAS BON</b>					
Tucumán 871					
Paraguas y otros .....	10 %				
<b>CASA ELIANE</b>					
Cabildo 887 y 2280					
Excepto ofertas .....	10 %				
<b>NAT'ALBERT S. R. L.</b>					
Cabildo 2348 y Suipacha 232					
Paraguas .....	10 %	6			
<b>MARCEL</b>					
Cabildo 2045					
En paraguas, etcétera, excepto ofertas .....	10 %	al			20 %
<b>PETIT PARIS</b>					
Florida 918					
En paraguas .....	10 %				
<b>PULLMAN S. R. L.</b>					
Esmeralda 321 - Cangalla 551					
Rivadavia 888 - Florida 765					
Paraguas .....	10 %				
<b>RUTAS S. R. L.</b>					
Fueyrredón 1386					
Paraguas .....	10 %				
<b>PELETERIAS</b>					
<b>GALPERIN Y CIA.</b>					
Eartolomé Mitre 864					
Contado .....	10 %	Crédito			5 %
<b>PELETERIA ALASKA</b>					
Suipacha 126					
Pieles al contado .....	20 %				
<b>PELETERIA FEMINA</b>					
Paraná 289					
Pieles - Modas .....	10 %				
<b>PELETERIA GASTON</b>					
Charcas 1040					
Pieles .....	5 %				
<b>PIELES ENRIQUE</b>					
Misiones 123					
Pieles .....	10 %				
<b>PIELES RIVIERA</b>					
Viamonte 840					
Pieles .....	10 %	al			20 %
<b>PIELES JEANETTE</b>					
Tucumán 1547					
Tapados y sacones de piel, contado	15 %				
<b>PELETERIA RHOK</b>					
Carlos Pellegrini 781 .....	10 %				
<b>PESCA - ARMERIA - CUCHILLERIA</b>					
<b>A. DE GIACOMI E HIJOS S. A.</b>					
Hipólito Yrigoyen 802					
Cuchillería, pesca, excepto reels ..	10 %				
Armería .....	5 %				
<b>S. A. ANGEL BARALDO C. I.</b>					
Rivadavia 8810/8860/10829					
En general .....	5 %	al			10 %
<b>ARMERIA GRILLO</b>					
Avenida Pavón 4755 - Lanús O					
Cuchillería ..	10 %	Armería: Convencional			
<b>CASA "13"</b>					
Pueyrredón 15					
Armas deportivas .....	10 %				
<b>ELECART</b>					
Corrientes 4655					
Pesca y camping .....	10 %				
<b>DELLA ROSA Y CABALLERO S. R. L.</b>					
Viamonte 508 y San Juan 3100					
Pesca .....	10 %				
<b>EL FAR S. A.</b>					
Sarmiento 689					
Pesca - Cuchillería - Afiliación ..	10 %				
Caza - Armería - Camping .....	5 %				
<b>EL BIGUA S. R. L.</b>					
Callao 749					
Pesca - Camping - Cuchillería	10 %	al			15 %
<b>EL MUELLE S. R. I.</b>					
Talcahuano 467					
Artículos para pesca deportiva, ...	10 %				
<b>EL PESQUERO</b>					
Av. Maipú 291, Avellaneda					
Pesca - Camping .....	10 %				
<b>LUIS SAENZ E HIJOS S. C. A.</b>					
Rivadavia 1401					
Armería - Cuchillería - Pesca ....	15 %				
<b>OLIMPIA SPORTS</b>					
Rivadavia 7501					
Pesca, contado .....	10 %				
<b>PEDRO OSACAR S. R. L.</b>					
Lima 1692					
Pesca .....	10 %				
<b>PEZ CASTING</b>					
San Pedro 25					
Pesca - Cuchillería .....	10 %				
<b>PROVEEDURIA DE LOS CAZADORES DE BUENOS AIRES</b>					
Lima 363					
Art. de caza, pesca, camping, náutica, excepto cartuchos y reels ..	10 %				
<b>VANNUCCI SPORTS</b>					
Callao 553					
Fesca - Polo - Deportes .....	10 %				
<b>PINTURERIAS</b>					
<b>"ARMELLA" PINTURAS</b>					
Las Heras 1454, Vicente López					
Pinturas sobre precios lista ....	25 %	+ 2			
<b>ALFREDO BERTORA S. A. C. I.</b>					
Laprida 755 y Av. H. Yrigoyen 8301					
Lomas de Zamora .....	5 %				
<b>CASA BANET S. A.</b>					
Av. Maipú 623, Vicente López					
Pinturas p/hogar y automóviles ..	5 %				
<b>CASA FERRARIS</b>					
Centenera 951					
Sobre precio de lista .....	25 %	+ 2			
<b>DELLA ROSA Y CABALLERO S. R. L.</b>					
San Juan 3100 .....	hasta	30 %			
<b>FERRATERIA DEL ONCE</b>					
Rivadavia 3077					
Pinturas .....	Especial				
<b>"EL PINCEL"</b>					
Av. Rivadavia 5712					
Pinturas y papeles pintados .....	25 %				
<b>LA BASKONIA</b>					
Defensa 1455					
Pinturería y pinceles .....	25 %				
<b>LA EUROPEA</b>					
Rivadavia 3299					
Sobre papeles pintados nacionales ..	30 %				
Sobre pinturas preparadas .....	25 %				
Sobre papeles importados .....	20 %				
<b>PINTURERIA COLON S.A.C.I.F.</b>					
Sarmiento 835					
Finturería artística .....	10 %				
<b>PROFESIONALES</b>					
<b>ALMEYDA JORGE</b>					
Bernardo de Irigoyen 1370, local 14					
Pedicuro .....	35 %				
<b>ORTOPEDIA CERLIANI PEDICUROS</b>					
Bartolomé Mitre 4242					
Servicios especiales pedicuros .....	20 %				
<b>CLINICA CANALE DE KINESITERAPIA</b>					
Avda. Cabildo 4416					
En general .....	20 %				
<b>CLINICA ODONTOLOGICA</b>					
Dr. Gerardo Caudet					
Las Heras 1975 - Planta Baja					
Atención por especialistas - Consultorios privados - Modernos equipos técnicos - Horarios prefijados, sobre aranceles .....	50 %				
<b>DR. ANTONIO BOCCAFUSCO</b>					
(Odontólogo)					
Curupaligüe 45, 5º piso, Cap. y Martínez Melo 735, Moreno					
Odontología .....	20 %				
<b>DR. ALFREDO O. CIARLO</b>					
Dr. A. Melo 3264, Lanús					
Odontología, sobre aranceles .....	20 %				
<b>GABINETE DE PSICOTECNICA Y FONIATRIA</b>					
Estomba 1355					
En general .....	10 %				
<b>DR. MANUEL V. PASTOR</b>					
Suipacha 452, 2º piso					
Prótesis (especialmente dentaduras inmediatas) .....	20 %				
<b>INSTITUTO DEL PIE</b>					
Larrea 1075					
Pedicuria .....	20 %				
<b>INSTITUTO CIENTIFICO DEL DIAGNOSTICO</b>					
Fueyrredón 751					
Kadiología, análisis, fisioterapia ...	50 %				
<b>INSTITUTO CIENTIFICO DE LENTES DE CONTACTO</b>					
Maipú 763, 2º piso, Cap. - Belgrano 82, San Martín y 48/632, 3º, 34, La Plata .....	25 %				
<b>INSTITUTO PROVINCIAL DEL SUD</b>					
Zeballos 2832, Sarandí					
Horno de Bier - Kinesiológia - Fisioterapia - Reeducación - Rehabilitación, etcétera .....	20 %				
<b>INSTITUTO DE RADIOLOGIA</b>					
Av. Mitre 963, Avellaneda					
Radiografías y electrocardiogramas	30 %				
<b>INVESTIGACIONES PRIVADAS "ESCOGAR"</b>					
Pasaje La Gaceta 3169					
Investigaciones .....	20 %				
<b>O. S. I. S. A.</b>					
Florida 323, 3er. piso, of. 315					
Vigilancia y confidencial .....	10 %				
<b>LABORATORIOS DE ANALISIS CLINICOS</b>					
Lovalle 2038, 1er. piso "B"					
Análisis clínicos .....	40 %				
<b>REGALOS - ART. REGIONALES</b>					
<b>ARLECCHINO</b>					
Av. Alvear 1777, local 11					
Regalos, cerámicas, porcelanas, etc.	10 %				
<b>CASA FASCE S. R. L.</b>					
Florida 474 .....	10 %				
<b>CASA RIVIER</b>					
Rivadavia 6473 .....	10 %				
<b>CASA FURST</b>					
Florida 577 .....	del 5 %	al			10 %
<b>DA ROBERTA</b>					
Av. Santa Fe 1691 y 1097					
<b>CASA MILLER</b>					
Esmeralda 290 .....	10 %				
<b>DANTO S. C. A.</b>					
Av. Santa Fe 2462					
Excepto ofertas .....	10 %				
<b>EL INDI</b>					
Viamonte 545, local V. 9					
Artículos regionales .....	15 %				
<b>EXPOSICION SAJONIA</b>					
Díaz Vélez 4972 .....	10 %				
<b>PALMIERI HNOS. S. A.</b>					
Lavalle esq. Maipú - Brasil 1050 y Avenida de Mayo 917					
Regalos en general, contado .....	10 %				
<b>PLATA LAPPAS S. A. I. C.</b>					
Sarmiento 2443 - Santa Fe 1381 - Florida 740 .....	5 %				
<b>TINOGAST</b>					
Florida 140, local 48					
Artículos regionales .....	10 %				
<b>VARLAR ARGENTINA S. R. L.</b>					
Callao 1056 .....	5 %	al			20 %
<b>CLAVERT HOGAR S. R. L.</b>					
Av. Mitre 1735, Avellaneda .....	10 %				
<b>FUNCTIONAL HOME</b>					
Callao 836 .....	10 %				
<b>BAZAR DOS MUNDOS</b>					
Florida 101 y sucursales					
Excepto ofertas o liquidación .....	10 %				
<b>CASA G. E. P. A.</b>					
Boedo 845					
Sobre precios marcados .....	10 %				



# Noticias y actividades del A.C.A.

## PROXIMA RENOVACION DE AUTORIDADES EN EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

POR disposición estatutaria y porque cronológicamente corresponde hacerlo, en abril de 1967 serán renovados en proporción diversa, los cuerpos directivos del Automóvil Club Argentino. Así, en la Asamblea de Delegados de los Socios terminan su mandato todos sus miembros, y quienes les sucedan serán elegidos por el voto directo de los asociados; para integrar la Comisión Directiva, deberá elegirse al propio presidente de la Institución y ocho vocales titulares y cuatro suplentes, que terminan estatutariamente en sus funciones. Igual procedimiento electoral se aplicará para la renovación total —miembros titulares y suplentes— de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas; finalmente, a la futura Asamblea de Delegados corresponderá la designación de todos los miembros del Tribunal de Honor.

Como puede advertirse, a través del simple enunciado que acabamos de hacer, el acto electoral que en abril próximo será cumplido en toda la República, inclusive la Capital Federal, por supuesto, será de una gran significación y trascendencia para la marcha, las actividades y el desarrollo de esta Institución durante los próximos cuatro años; y si se tiene en cuenta la circunstancia fundamental de que, en esta oportunidad la renovación de autoridades comprende la elección del futuro presidente de la Entidad, como ya hemos señalado, es fácil medir la importancia de las elecciones de 1967. Eso hace que la decisión final de los asociados, que será manifestada en esos comicios, comporte una grave responsabilidad, que, por lo demás, no debe ser eludida: los socios del A.C.A. tienen la obligación moral —puestos aparte el sentimiento de solidaridad societaria y el comprensible interés en defender el patrimonio social y la eficiencia servicial del Club—, de participar activamente en esas elecciones, no sólo mediante el simple hecho de depositar su voto en la urna —o remitirlo por correo, en su caso—, sino también interviniendo en el proceso previo previsto en el Estatuto y el Reglamento Electoral, proceso del que surgen los candidatos que serán sometidos al juicio de los asociados.

Consideramos indispensable y útil llamar la atención precisamente sobre este último punto.

El art. 68 del Estatuto dispone que "las elecciones para la designación de Delegados a Asamblea, miembros de la Comisión Directiva y Comisión Fiscalizadora de Cuentas, se realizarán de acuerdo con un Reglamento Electoral... en el que se constituirá una Junta Electoral integrada por representantes de los socios y presidida por el Presidente del Tribunal de Honor o por un Vicepresidente designado por este Cuerpo de entre sus miembros".

El aludido Reglamento Electoral fue

sancionado estatutariamente en la debida oportunidad y se halla en vigencia. Debemos destacar los artículos de dicho Reglamento que transcribiremos en seguida, porque hacen fundamentalmente al espíritu y los motivos que inspiran este comentario:

"Art. 1º: La designación de candidatos a los cargos electivos de la Entidad será efectuada por los socios, por medio de Agrupaciones oficialmente reconocidas."

"Art. 2º: Toda Agrupación de socios que se constituya con el fin de participar en las elecciones deberá solicitar a la Comisión Directiva su inscripción en un Registro Electoral que se llevará a tal efecto. La solicitud deberá estar firmada por un mínimo de trescientos socios con derecho a voto, que no figuren como patrocinantes de otra Agrupación, debiendo indicarse el nombre y apellido, categoría y número de socio y domicilio de los firmantes, la denominación que adoptará la Agrupación y el distintivo que facultativamente podrá utilizar. Con dicha presentación se labrará un acta en el Registro Electoral, que será suscripta por el Presidente y el Secretario de la Comisión Directiva y el representante de la Agrupación que formule la solicitud.

"Art. 5º: Para poder intervenir en las elecciones, las Agrupaciones deberán haber presentado la solicitud de inscripción en el Registro Electoral antes del 15 de octubre del año que preceda al de la realización del respectivo acto electoral."

"Art. 18º: Con sesenta días de anticipación a la fecha del acto electoral, si se tratara de Comicio Ordinario, o de cuarenta y cinco días si se tratara de Comicio Extraordinario, la Junta

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

Por supuesto, en el resto de su articulado, el Reglamento Electoral, minucioso y preciso, prevé todas las medidas y procedimientos necesarios para completar el acto electoral y asegurar la autenticidad de la expresión de la voluntad de los socios; pero las normas transcritas bastan para poner en evidencia la necesidad de que los asociados, indudablemente interesados en la buena marcha y el progreso del Automóvil Club Argentino, procuren agruparse, dentro de los plazos y términos reglamentarios, para hacer viable su participación en los próximos comicios de renovación de las autoridades de esta Entidad, con candidatos que satisfagan sus aspiraciones o respondan a sus preferencias. Es deseo vehemente y sincero de las autoridades actuales, que todos los socios se interesen por la formación de las "agrupaciones" cuya constitución previa exige el Reglamento Electoral, y estén, de este modo, habilitados para participar en la elección de sus máximos dirigentes. Esta sería una actitud ideal, que en modo alguno podrá ser interpretada como una desautorización a las autoridades que hoy se hallan al frente de la Institución, surgidas de la Agrupación Lista Blanca-Renovación y que, naturalmente, se sienten enaltecidas por la confianza que en ellos depositaron los asociados, invariablemente ratificada a través de numerosas consultas electorales periódicas inobjetablemente realizadas y que sirvieron para recoger la clara manifestación de la voluntad de la familia social que da vida a este gran organismo nacional que se llama el Automóvil Club Argentino. •

### Planes para el desarrollo turístico de Chubut

El Consejo Federal de Inversiones mediante la labor desarrollada por el equipo de asistencia técnica y evaluación de proyectos ha dado a publicidad un volumen de 74 páginas que incluye el orden preliminar de prioridades de inversión para proyectos de desarrollo de infraestructura turística de la provincia de Chubut.

## NOTABLE ESFUERZO CARTOGRAFICO

LA División Cartográfica del Automóvil Club Argentino completó la edición y publicación de tres "cartas turísticas", prolijamente confeccionadas por su personal. La primera —Hoja de Zona N° 1— abarca las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, norte de La Rioja, ángulo septentrional de San Juan, los dos tercios occidentales de Santiago del Estero y el ángulo extremo occidental del Chaco, es decir, lo que propiamente conocemos por "zona noroeste" del país; la Hoja N° 2 corresponde a la "zona nororiental" y comprende las provincias de Formosa, Chaco y Misiones, la mayor parte de Corrientes, el tercio oriental de Santiago del Estero y la zona septentrional (chaqueña) de la provincia de Santa Fe. En cuanto a la Hoja N° 4, incluye íntegramente las provincias de Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Misiones, la parte norte de la provincia de Buenos Aires, el este de Córdoba, el sudeste de Santiago del Estero y el sur del Chaco.

Dichos mapas traen al dorso un cuidadoso texto con una detallada descripción geográfico-histórica de las respectivas regiones y de los atractivos turísticos que atesoran, inclusive sus zonas termales.



El presidente de la Filial Posadas, Misiones, doctor Santiago Emilio Galián, hace uso de la palabra en el acto celebratorio del 62º aniversario del A.C.A., y la entrega de diplomas de honor a los miembros del personal que cumplieron 20 años de servicios consecutivos en la Entidad.

## CELEBRO LA FILIAL DE POSADAS EL 62º ANIVERSARIO DEL A.C.A.

LA Filial Posadas del Automóvil Club Argentino celebró el 62º aniversario de esta Institución, con una reunión realizada en el hogar de uno de los más antiguos miembros del personal, señor Sonoda, en la que se puso de manifiesto la camaradería que reina entre los integrantes de la comisión y el personal que cumple funciones en la estación local.

El presidente de la Filial, doctor Santiago Emilio Galián, destacó durante el acto la extraordinaria labor desarrollada por el Automóvil Club Argentino en todo el país, y señaló que la Filial local se encuentra empeñada en cristalizar una obra de gran envergadura para la provincia. La municipalidad de Posadas ha ofrecido un inmueble ubicado cerca de la rotonda de acceso a la ciudad para la instalación de un camping y motel, a manera de los que se están construyendo en la Patagonia y otras provincias, y agregó Galián que el doctor Car-

man, "inquieto y progresista presidente del A.C.A., nos apoyará y pondrá su firma para la ejecución de este ambicioso proyecto".

Expresó luego que "la Revista AUTO-CLUB, que se distribuye sin cargo a sus asociados, es un esfuerzo extraordinario de su Comisión Directiva, revelando, como lo decía más arriba, que la Entidad está al servicio de la cultura general, consciente de que así sirve al país, contribuyendo al mejoramiento de sus instituciones".

A continuación el doctor Galián, en nombre del presidente de la Institución, doctor César C. Carman, hizo entrega de diplomas de honor a los miembros del personal que han cumplido veinte años de trabajo continuado en la Institución.

Se entregaron esas distinciones al supervisor de la estación Posadas, don Miguel A. Ruy Díaz y a sus colaboradores, señores José María Acosta y Antonio Bernardo Smichowsky.

## AMPLIACION DE LA ESTACION CAMINERA DE NUEVE DE JULIO

CON motivo de la habilitación de la ampliación del bar restaurante de la estación caminera del A.C.A. en Nueve de Julio, provincia de Buenos Aires, concurrieron en representación de la comisión directiva de la Entidad, los señores doctor Manuel Pérez Taboada y Ovidio H. Salgueiro. Estuvieron presentes en el acto el presidente de la Filial local, doctor Juan Ansel Maldonado y señora, el secretario, escribano O. Crosa, y los vocales señores Horacio Sendoya, Héctor

Martiarena, Antonio Fava, Juan José Plini, Oscar Bono y doctor Julián Carlos, asistiendo como invitado especial, el obispo de la ciudad, monseñor Antonio M. Quaracino, como así también el jefe de zona de la policía caminera, señor Rubén Morán. Después de la bendición de las obras, habló el doctor Maldonado para exaltar la labor de bien común que realiza el Automóvil Club Argentino en un esfuerzo compartido entre la comisión directiva y los asociados.



## NUEVAS ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS AL A.C.A.

LAS autoridades del Automóvil Club Argentino, debido a su enorme caudal societario, que se viene incrementando año a año, entraron a considerar de manera muy especial, no obstante poseer actualmente 109 estaciones propias en todo el país, la forma de poder brindar a sus socios en las localidades del interior en que aún no las posee, servicios de indudable necesidad, como son la venta de nafta, lubricantes y distintas prestaciones.

Entendióse que la habilitación de estaciones autorizadas Y. P. F. era una solución, y por ello, a partir del mes de abril de 1961 se comenzó a incorporar dichas estaciones autorizadas como adheridas al

A.C.A., contándose en la actualidad con 136.

Estas dependencias cuentan con un servicio permanente de venta de nafta, lubricantes y, además, servicios de lavado, engrase y casi todas con gomería de emergencia y mecánica, y en las de Villa Carlos Paz, Lomas de Zamora, Miramar, General Pico, Alta Gracia, Quilmes, Mina Clavero, Villa Regina, Esquel, Saladillo, Río Gallegos, Casilda, Laprida, La Carlota, Coronel Pringles, San Francisco, Trelaw y Azul, con auxilio mecánico, debiéndose destacar que se trata de extender este servicio a las estaciones que no lo poseen.

#### NUEVAS ESTACIONES ADHERIDAS

Damos a continuación la nómina de las estaciones adheridas desde el 1º de junio del año ppdo.

**AZUL (Bs. As.):** Suc. Enrique Loustau. H. Yrigoyen y Colón, T.E. 3556.

**COLONIA BARON (La Pampa):** García, Gómez, Rouco y Cía. S.A., T.E. 16.

**COMANDANTE LUIS PIETRABUENA (Santa Cruz):** Of. Comercial Harris S.R.L.

**CORRAL DE BUSTOS (Córdoba):** Petro Corbus S.R.L. Avda. Argentina s/n.

**CASTELAR (Bs. As.):** Arias S.R.L. Arias y San Nicolás.

**ENSENADA (Bs. As.):** Marina y Cía. Av. H. Cestino y Quintana.

**LUIS BELTRAN (Rio Negro):** Noé Lamas. Sgto. Cabral y Avellaneda.

**LAS HERAS (Sta. Cruz):** Cipriano Enrique Verde.

**MAÍPU (Mendoza):** José Frieto e Hijos S.R.L. Ozamis y Mitre, T.E. 45.

**PUERTO SANTA CRUZ (Sta. Cruz):** Luis F. Vecchio. 9 de Julio y Avda. Roca.

**PERICO (Jujuy):** José Manuel Varela. San Martín esq. Juan B. Alberdi.

**PERITO MORENO (Sta. Cruz):** Enrique Pellón. Rivadavia y 9 de Julio.

**PICO TRUNCADO (Sta. Cruz):** Cipriano E. Verde.

**REALICO (La Pampa):** Juan S. Sereno. Ruta Nacional N° 35 y 188.

**RIO MAYO (Chubut):** Manuel Canteli. San Martín y Julio A. Roca.

**SAN PEDRO (Bs. As.):** Horacio y Leonor Picornell. Avda. 3 de Febrero y C. Pelegrini, T.E. 314.

**SAN VICENTE (Bs. As.):** Néstor R. Descalzo. 25 de Mayo y A. Brown, T.E. 138.

**TOSTADO (Santa Fe):** Eugenio Defago S.R.L. Independencia 1646.

**VILLA BALLESTER (Bs. As.):** García Hnos. Pueyrredón 309. T.E. 758-0505.

## FUTURA ESTACION Y MOTEL EN VILLA OJO DE AGUA



SE efectuó en la sede de la Filial de Santiago del Estero, del Automóvil Club Argentino, el acto de la escrituración de un terreno del club Tiro Federal de Villa Ojo de Agua a favor de la Institución, sobre el que se construirá una estación caminera y motel anexo del A. C. A. Estuvieron presentes el presidente de la Filial, doctor José F. L. Castiglione; el vicepresidente,

doctor Luis E. Bertrand, y los vocales señores Alvano Volta y Roberto Falau; el subsecretario del Ministerio de Obras Públicas de la Provincia; el doctor Elio Curet, escribano a cargo de la escritura, y los señores Antonio Braia, supervisor, y Pablo N. Gallizia, secretario-tesorero de la misma Filial del Automóvil Club Argentino.

## LAS RUTAS DE ACCESO A BUENOS AIRES EN LOS FINES DE SEMANA

EL Automóvil Club Argentino ha realizado diversas gestiones ante la Dirección Nacional de Vialidad, y las mismas han sido comunicadas a otros organismos interesados, tendientes a lograr un mejoramiento de las condiciones en que se desarrolla el tránsito en las rutas de acceso a la ciudad de Buenos Aires, seriamente congestionadas en los días sábados, domingos y feriados.

El A.C.A. señala que la solución, lógicamente, se obtendrá el día en que esta ciudad cuente con la red de rutas de acceso proyectadas por la repartición mencionada, y su prolongación en la Capital Federal hasta las zonas de dispersión.

Teniendo en cuenta que estas obras, tanto en el orden nacional como municipal, demorarán en concretarse, y siendo inevitable el crecimiento acelerado del parque automotor, en todas las categorías, es que se ha creído necesario propiciar la adopción de las medidas comentadas en las diversas notas remitidas a la Dirección Nacional de Vialidad.

Como los vehículos cuestionados —dice el A.C.A.— tienen por destino a Buenos Aires, se ha creído necesario requerir también de la Intendencia Municipal la adopción de similares medidas, logrando de esa manera despejar las avenidas de acceso a dicha ciudad.

En notas anteriores el A.C.A. destacó la imperiosa necesidad de una serie de obras tales como los accesos Norte, Oeste, Sudoeste, el puente sobre el Riachuelo, etc. También se ha informado del

convenio por el cual se prevé la repavimentación, señalización luminosa del tránsito, alumbrado y demarcación de determinados tramos de las avenidas Independencia, Rivadavia, Díaz Vélez, Canning y Vélez Sársfield, lo que coadyuvará a una mayor fluidez en el desplazamiento y seguridad del tránsito, otorgando a los usuarios la adecuada libertad de movimiento, tan restringida en estos momentos.

Asimismo, el Automóvil Club Argentino, empeñado en encontrar solución a los problemas de tránsito, reiteró sus deseos de que se planifique el acceso de los rodados pesados, convencido de que un ordenamiento con relación a las arterias por las que deben circular, en coordinación con los centros hacia los cuales se dirigen, permitirá mantener en mejores condiciones de transitabilidad las vías de acceso para los automotores de tipo más liviano, con la consiguiente disminución de la demora y los riesgos a que están expuestos en la actualidad.

Sobre los alcances de esta última medida, el A.C.A. cree que debería extenderse a todos los vehículos de gran tonelaje y volumen, que, por su lentitud de marcha, producen los atascamientos en las rutas de acceso a la Capital Federal. Esta medida —añade— debería aplicarse sobre un radio de hasta 60 kilómetros de la ciudad, en forma total, el domingo hasta la cero hora del lunes, permitiendo la circulación de los mismos solamente los sábados para salir de la Capital.

# CONSTITUYOSE LA CAMARA ARGENTINA DE TURISMO

HA sido constituida en la Capital Federal la Cámara Argentina de Turismo, integrada por las representaciones más significativas de esta actividad nacional. Expresa dicha institución al crearse, que los móviles fueron la falta de una efectiva labor de planificación turística que no ha permitido aprovechar el potencial que posee el país y que ha impedido la proyección de esta industria moderna, restando a la Nación posibilidades de desarrollo económico, social y cultural. Es propósito de esta Cámara, agrega, sugerir o propiciar las medidas que entienden apropiadas para alcanzar el nivel de desarrollo turístico que corresponde al país.

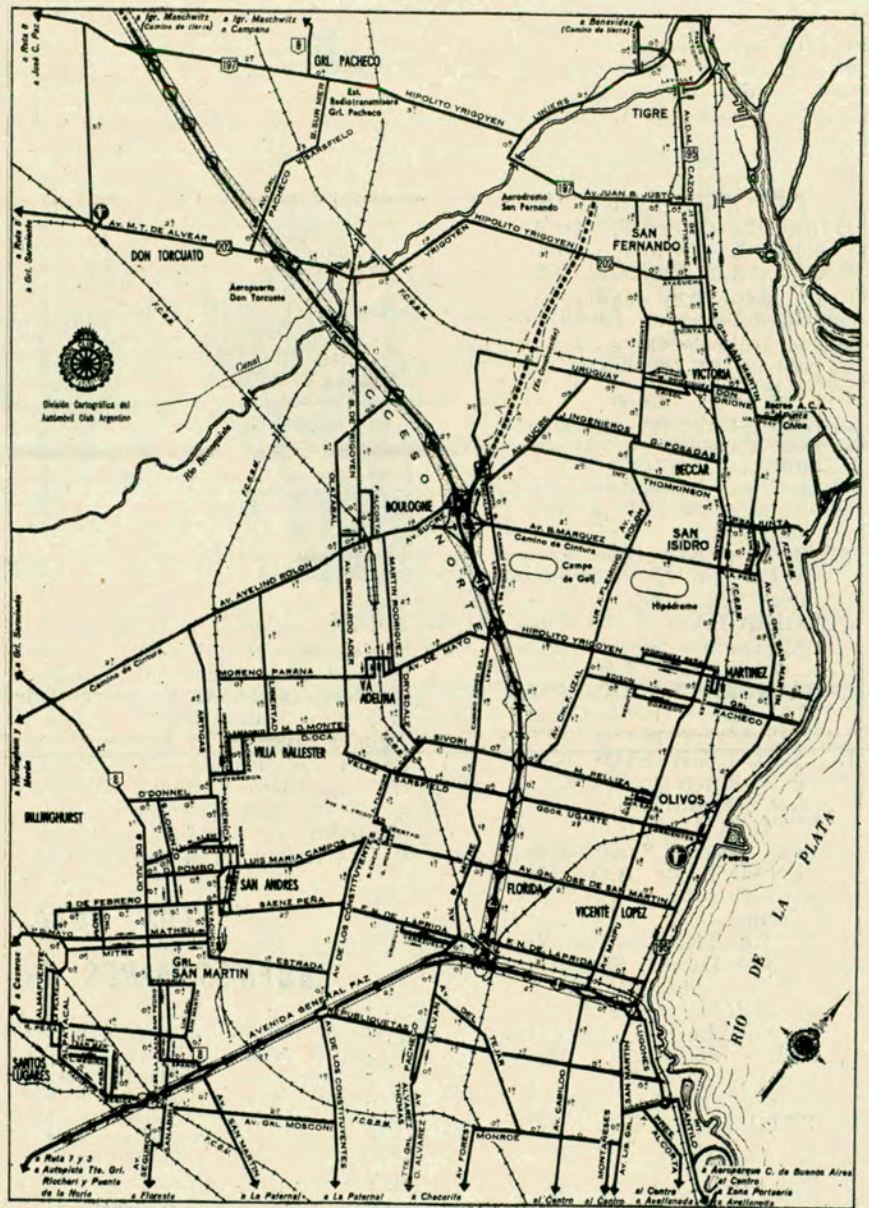
En un memorándum dado a la prensa, fundación se encuentran la aspiración a que el turismo sea considerado objetivo nacional y la industria turística de conveniencia y necesidad del país, sugiriéndose que quienes deban dirigir la Dirección Nacional de Turismo sean elegidos entre personas de probada eficiencia técnica, idoneidad y experiencia, que garanticen la aplicación de la ley nacional de turismo que, hasta el presente, nunca fue bien cumplida, y que esas autoridades produzcan la modificación de aquella ley, ajustándola a las técnicas modernas.

En un memorándum dado a la prensa, la flamante institución expresa que a pesar de la voluntad de los sectores privados, esta actividad técnica y especializada se ha visto frustrada y sin posibilidad de éxito. Agrega, finalmente, que el Dr. Luis A. Bolín, técnico designado por las Naciones Unidas para asesorar a las autoridades competentes en la materia, manifestó: "El turismo tiene una importancia vital para la Argentina. Para crear turismo se requiere un organismo rector esencialmente técnico y totalmente desligado de la política".

Las autoridades provisionales de la cámara son las siguientes: presidente, doctor Alejandro Shaw; secretario: Héctor J. Testoni, y vocales: Mario A. Zirolli, Primo Martínez, Salvador Pares y Armando Barchielli.

Por su parte, el Automóvil Club Argentino estuvo representado por el vicepresidente segundo de la comisión directiva, ingeniero Mario L. Negri, y el subgerente de la entidad, señor José D. C. Rucci.

## Acceso Norte de la Capital Federal



COMO podrá apreciarse en este plano de la sección Cartográfica del A.C.A., la vía denominada Acceso Norte (también Ruta Panamericana) ha sido habilitada desde la Avenida General Paz hasta la ruta N° 197, en

las proximidades de General Pacheco. Permite el rápido y seguro desplazamiento de automotores hacia la zona noroeste del llamado Gran Buenos Aires, y por las rutas nacionales N° 8 y 9 al interior del país.

## Acerca de la represión de las infracciones de los automovilistas

LA comisión directiva del Automóvil Club Argentino se ha dirigido al jefe de la Policía Federal expresando la preocupación por las crecientes dificultades que se observan en el tránsito automotor en la ciudad de Buenos Aires, que conforman en muchos aspectos un progresivo estado de inquietud general. Señala como moti-

vos principales el incesante aumento del parque automotor en circulación y de que muchos de los vehículos son conducidos por personas que desconocen la reglamentación de tránsito en vigor. A ello se agrega, lamentablemente, la aplicación de reglamentaciones de tránsito que no son uniformes, por parte de las autoridades,

que confunden al conductor.

Sugiere la comisión directiva del A.C.A., que los agentes de policía apostados en casi todos los barrios —sin descuidar la zona en la cual están de facción— podrían colaborar más estrechamente en la obtención de un tránsito normal, reprimiendo las infracciones graves.

## Se insiste en la reapertura de los pasos a nivel clausurados

Por cuarta vez las autoridades del Automóvil Club Argentino se han dirigido a la presidencia de los Ferrocarriles Argentinos para hacer referencia, una vez más, a los pasos a nivel clausurados en esta ciudad. Como se recordará, en las aludidas comunicaciones se solicitaba la adopción de medidas tendientes a la rehabilitación de todos aquellos cruces que se encontraban en las condiciones mencionadas, por considerar que su clausura constituye uno de los más serios obstáculos para lograr el normal

desarrollo del tránsito automotor en la capital federal, de por sí tan complejo y desordenado.

Explica en su nueva nota el Automóvil Club Argentino que los cierres dispuestos no obedecen a razones técnicas, sino que fueron efectuados con vistas a disminuir el personal de guardabarreras, propósito de ahorro que se desvirtúa totalmente al provocar mayores pérdidas a la economía del país, por las demoras prolongadas de tiempo que se restan al trabajo útil y por el mayor recorrido que

miles de vehículos deben hacer diariamente, en busca de los pocos pasos a nivel que permanecen en uso.

Recuerda, asimismo, que la habilitación de esos cruces a nivel se realizó en una época en que las características de la ciudad eran muy distintas a las actuales, con un parque automotor mucho menor y más lento. Por otra parte, la frecuencia del paso de trenes era más reducida, quedando en consecuencia libres para la circulación de los rodados, lo que no sucede ahora.

### AGRADECIMIENTO DE UN SOCIO

El doctor Norberto L. González Codony, de Choele-Choel (Río Negro), socio activo N° 165.369, nos ha enviado una nota que publicamos con especial satisfacción, en cuanto significa un autorizado testimonio del amplio sentido de la responsabilidad demostrado por el personal del A.C.A. en el cumplimiento de su misión servicial. El texto de dicha carta es el siguiente:

"Señor Director: mucho estimaré se sirva publicar en AUTOCLUB lo que abajo relato. Quiero destacar las cualidades morales del señor Salomón Ganim, supervisor de la Estación Choele-Choel, y hacer saber a usted y todos los socios las atenciones que he recibido de este digno representante de esa institución. Su cordialidad siempre de manifiesto, su espíritu de ayuda siempre afectuoso para todos los socios, me mueven a hacer estas manifestaciones.

"Choele-Choel, lugar obligado para los turistas que pasando por Bahía Blanca se dirigen a Bariloche; Choele-Choel, centro del Valle Medio de Río Negro, que desde hace pocos meses conoce el asfalto de la ruta 22, tiene que agradecer al Automóvil Club el tener en el señor Salomón Ganim, un compañero fiel a través de las rutas patagónicas.

"El día 18 de abril del corriente año sufrí un accidente automovilístico de proporciones en la localidad de El Hoyo (Chubut), a 30 kilómetros de la Estación Caminera El Bolsón, del A.C.A., situada en el extremo sur de Río Negro, a mitad de camino entre Esquel y Bariloche. Mi voluntarioso Di Tella quiso jugarle una mala pasada dando probablemente más de una vuelta. Viajaba con otro colega y debimos ser trasladados al Hospital de El Bolsón. Gracias a Dios y a las atenciones que se nos dispensaron bastó una semana para que pudiera regresar a mi hogar de Choele-Choel, donde mi esposa y mis cinco hijos esperaban; este accidente me permitió además conocer al jefe del A.C.A. en El Bolsón, señor Ricardo Mairotta.

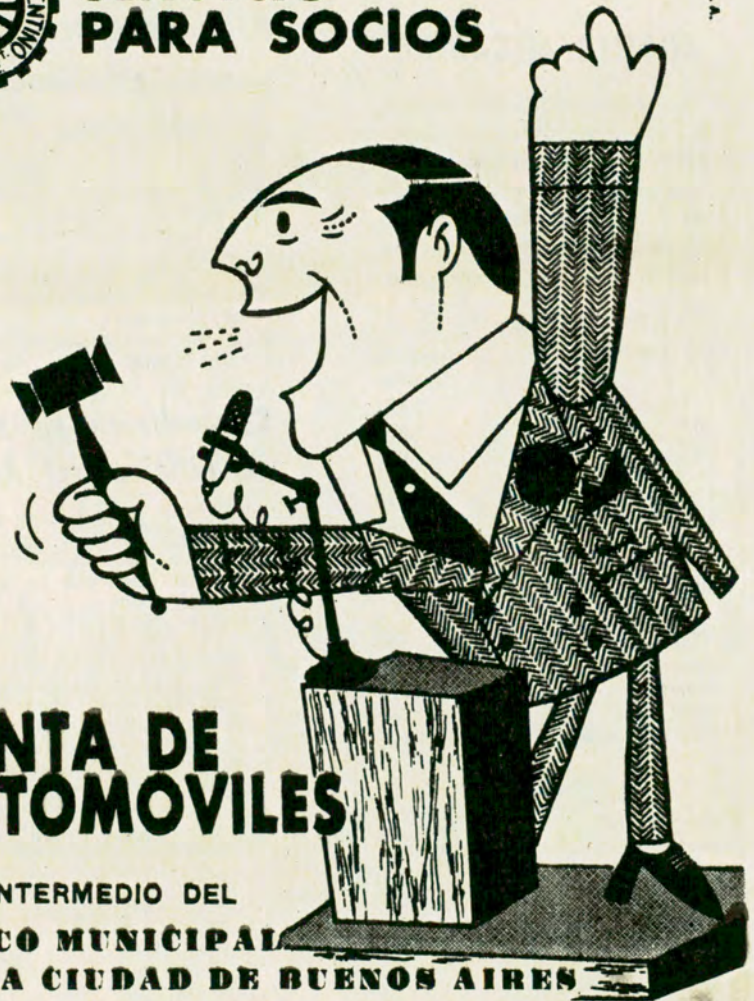
"Esta nota es sencillamente un más profundo agradecimiento a los señores Salomón Ganim y Ricardo Mairotta, porque no sólo cuidaron mi coche sino que también llevaron la paz a mi hogar, preocupándose en todo momento de notificar a mi esposa.

"Señor Director, queridos lectores de AUTOCLUB: desde sus puestos escondidos estos representantes del A.C.A. reconcilian, reafirman a todos los automovilistas argentinos y han traído alegría a este socio del A.C.A., que les queda profundamente agradecido."

"Muy agradecido por la atención dispensada, saludo al señor Director con mi consideración más distinguida."



## SERVICIO PARA SOCIOS



## VENTA DE AUTOMOVILES

POR INTERMEDIO DEL  
**BANCO MUNICIPAL  
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES**  
SUJETA A LA APROBACION DEL SOCIO VENDEDOR

EN PUBLICA SUBASTA  
EL VENDEDOR NO PAGA GASTOS DE  
TASACION NI COMISION DE VENTA.  
VALUACION EN EL DIA

**AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO**  
INFORMES: CASA CENTRAL AV. DEL LIBERTADOR 1850 - CAP. - DE 12 A 19.30

A 795  
PUBLICIDAD A. C. A.



## CURSOS DE CAPACITACION

En la sede central del Automóvil Club Argentino prosiguieron los cursos de capacitación del personal, para una mejor y correcta atención técnica de los trabajos que solicitan los asociados. En una de las eta-

pas del curso se efectuó una clase demostrativa sobre neumáticos, en sus distintos aspectos, contándose en la oportunidad con la colaboración de personal especializado de Goodyear S. A.

### AUXILIO MECANICO

La estadística del servicio de auxilio mecánico del Automóvil Club Argentino en la Capital Federal y Gran Buenos Aires arrojó los siguientes guarismos para los meses de junio y julio del corriente año.

#### JUNIO

Con demora de:	Cantidad de auxilios
15 minutos	23.624
30 "	4.293
45 "	2.020
1 hora	1.083
1 h. 15 m.	336
1 h. 30 m.	151
1 h. 45 m.	71
2 horas	208
Más de 2 horas	49

#### EN CONCEPTO DE:

Mecánica	18.070
Gomas	2.715
Remolques	11.060
Total de auxilios	31.845

#### JULIO

Con demora de:	Cantidad de auxilios
15 minutos	26.869
30 "	4.682
45 "	1.656
1 hora	749
1 h. 15 m.	143
1 h. 30 m.	45
1 h. 45 m.	11
2 horas	5

#### EN CONCEPTO DE:

Mecánica	20.607
Gomas	3.032
Remolque	10.521

TOTAL DE AUXILIOS ... 34.160

### Habilitanse tres nuevas estaciones radioeléctricas

TRES nuevas estaciones radioeléctricas del Automóvil Club Argentino han entrado en funcionamiento en fecha reciente. Son las que corresponden a las dependencias de la institución en las localidades de Comodoro Rivadavia, en Chubut, Lihuel Calel, en La Pampa, y Sierra Grande, en Río Negro.

### Se realizará en noviembre el Segundo Congreso de Filiales del Automóvil Club Argentino

DURANTE los días 7, 8 y 9 de noviembre se realizará en la sede central del Automóvil Club Argentino el II Congreso de Filiales de la institución, que reunirá a los representantes del interior del país, con el propósito de intercambiar opiniones sobre las actividades del A. C. A., en relación a los servicios societarios que presta.

En el temario del II Congreso figuran importantes puntos vinculados con el turismo, la vialidad y el tránsito, como así también educación vial, promoción de socios, seguros, actividades culturales y auxilio mecánico.

Las deliberaciones sobre estos tópicos permitirán conocer las reales necesidades de la institución, para una mejor y ordenada planificación de sus actividades, especialmente en el interior del país.

El temario es el que damos a continuación

#### COMISION I: TURISMO, VIALIDAD Y TRANSITO

**TURISMO: MOTeles - HOTELES DE TURISMO - HOSTERIAS.** — Gestiones ante los gobiernos provinciales para la construcción y/o adquisición de establecimientos hoteleros, hosterías o moteles en zonas convenientemente ubicadas o de interés turístico, mediante convenios con el Club, Unificación y coordinación de las pertinentes gestiones con la Sede Central.

DIRECCIONES PROVINCIALES DE TU-

### SUGIERENSE SEMAFOROS EN VEREDAS O AEREOS

EN nota a la Intendencia Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, la comisión directiva del A. C. A. se refiere a los semáforos que fueron colocados hace varios años en la avenida Libertador y Agüero, con motivo de la exposición que se llevó a efecto en los jardines inmediatos al lugar de referencia.

Estos artefactos, regulados actualmente a ciclo fijo, prestan una eficaz ayuda a los peatones especialmente en sábados, domingos y feriados, cuando se vuelcan en número apreciable a los parques próximos, resultando, en cambio, muy reducida la cantidad de los que lo hacen durante el resto de la semana.

Por ello —agrega la nota del A. C. A.— y teniendo en cuenta los frecuentes accidentes que suelen producirse contra los pilares protectores del aparato ubicado en el centro de la calzada, con su secuela de víctimas y graves daños materiales, se sugiere la eliminación del mismo y de sus defensas, convirtiéndolos en aéreos y comandados por los peatones desde las aceras, como los existentes frente al club River Plate.

Expresa, asimismo, que al convertirse la avenida Libertador en arteria con mano única de tránsito veloz, y producirse precisamente en esa encrucijada un apreciable estrechamiento de la calzada, las aludidas construcciones resultan excesivamente peligrosas, máxime que actualmente carecen de iluminación propia y el alumbrado público, como es notorio, es sumamente tenue en toda la extensión de la citada avenida.

**RISMO Y COMISIONES REGIONALES DE TURISMO.** — Integración de las Comisiones con los representantes locales del A.C.A.

**Posibilidad de instalar recreos, campamentos y habilitar playas balnearias para los socios en lugares de interés público.** Convenios con gobiernos provinciales.

**VIALIDAD.** — Información sobre necesidades viales locales de interés turístico y/o generales de la población. Información sobre estado de caminos. Señalamiento vial. Necesidades locales. Posibilidades de concretar convenios con las autoridades provinciales o comunales para el señalamiento caminero y urbano.

Información sobre estado de conservación de las señales emplazadas por el A. C. A.

**TRANSITO.** — Creación de Comisiones locales asesoras en materia de tránsito.

Campañas de seguridad en el tránsito. Educación vial en las escuelas. Patrullas escolares de seguridad. Divulgación de normas de tránsito y educación vial por radio, televisión, prensa y otros medios adecuados.

Reglamentos locales de tránsito basados en la Ley 13.893. (Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República Argentina).

**COMISION II: PROMOCION DE SOCIOS Y SEGUROS Y ACTIVIDADES CULTURALES.** — Planificación para incrementar el ingreso de socios y seguros.

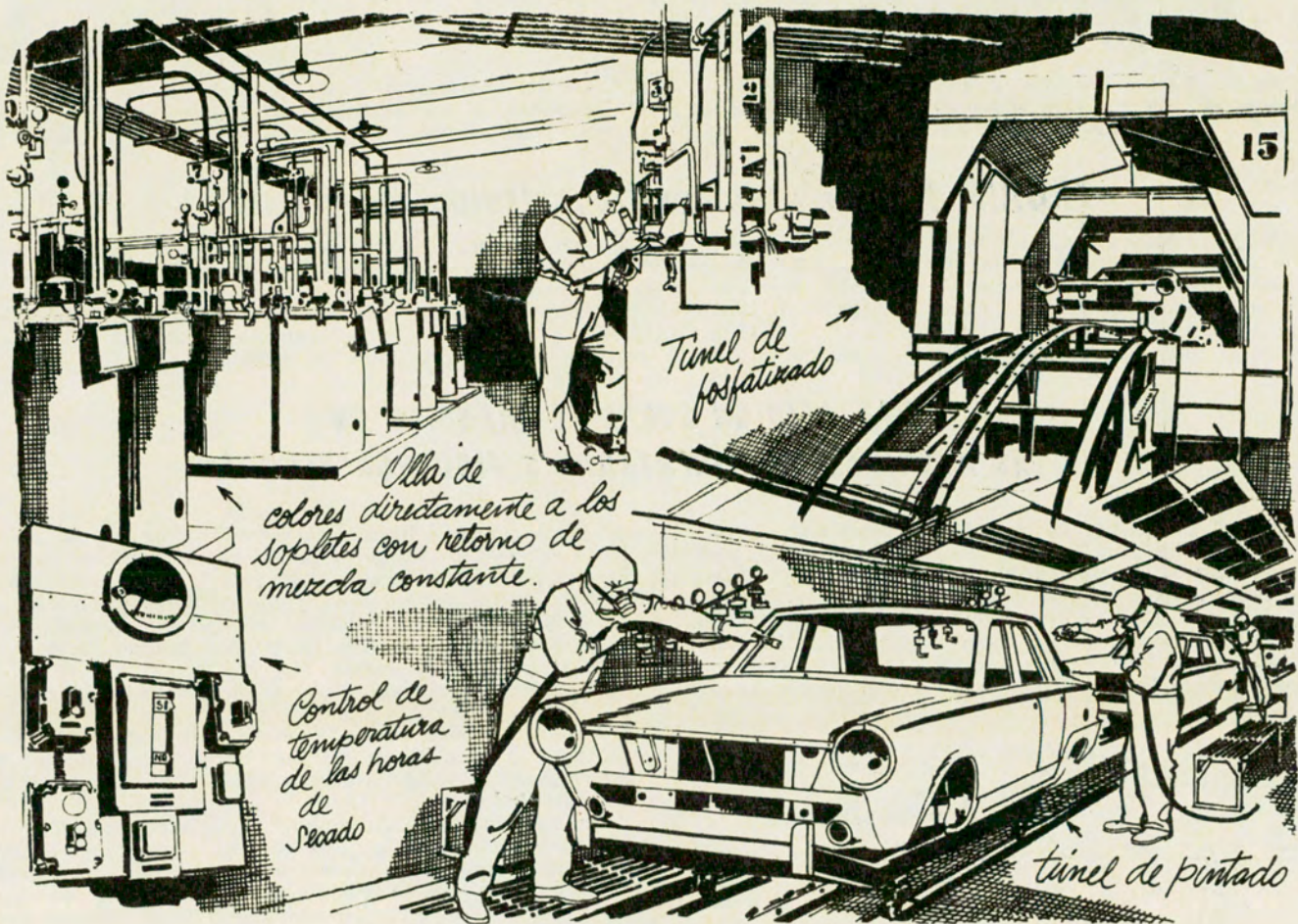
Incorporación de casas adheridas al A.C.A. Actividades culturales, exposiciones, conferencias, etc.

**COMISION III: AUXILIO MECANICO** — Necesidades de equipos de Auxilio Mecánico. Posibilidades de contratación con terceros. Contratos-tipo. Financiación.

Posibilidades de convenios con gobiernos provinciales.

Estaciones adheridas.

...en **CHRYSLER** también se pinta con



PARA SATISFACER  
LAS EXIGENCIAS  
DE ALTA CALIDAD...



PROVEE SOLAMENTE  
PRODUCTOS DE  
SUPERIOR CALIDAD...

Pinturas elaboradas y ajustadas a las más severas especificaciones exigidas por las fábricas de automotores. ALBA las presenta en la calidad y los tonos requeridos para dar el "acabado perfecto" a toda unidad. Pinturas ALBA —calidad que todos confirman— está presente en las más importantes marcas automotrices del país.

**PINTURAS PARA AUTOMOTORES**

**LACALBA ACRILALBA Nitralba**

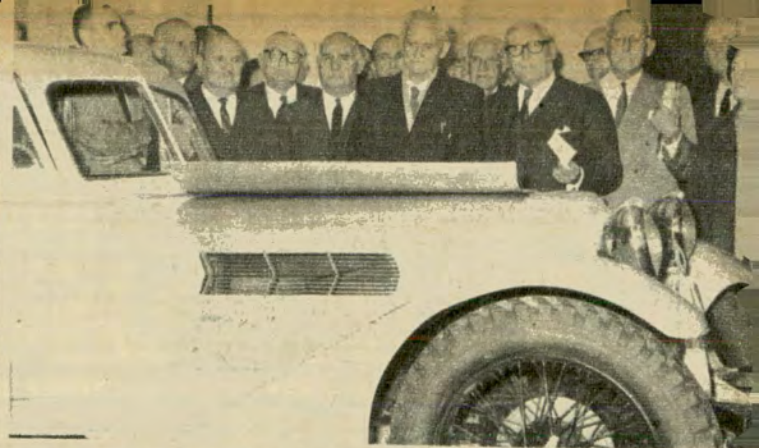
Y PRODUCTOS ACCESORIOS

CALIDAD QUE TODOS CONFIRMAN

A su disposición está el DEPARTAMENTO TÉCNICO ALBA  
Escriba o llame a Centenera 2750 - Capital - T. E. 921-5777.



Raúl Riganti, Federico Monjardín, el ingeniero Mario L. Negri acompañan al señor Maury en el momento en que éste hace entrega de su auto al A. C. A.



Está tan lindo que dan ganas de irse con él. Con emoción no disimulada, el ingeniero Negri recibió en nombre del A. C. A. este singular testimonio de la artesanía criolla.

## YRUAM: Primer Automóvil construido en el país

DON J. E. Maury, enamorado de la mecánica, pionero de lo que es hoy potente y vital industria nacional, concibió, proyectó y construyó íntegramente con sus manos, allá hacia 1927, un automóvil. Lo

denominó YRUAM. En el hall del A.C.A., una emotiva ceremonia sirvió para concretar su magnífico gesto de donar su obra singular al AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO. En nombre de la institución lo re-

cibió el Ingeniero Mario L. Negri. Y más allá del protocolo, la concurrencia dedicó largo rato para poder apreciar todo lo mucho que este hombre supo hacer, adelantándose al tiempo.

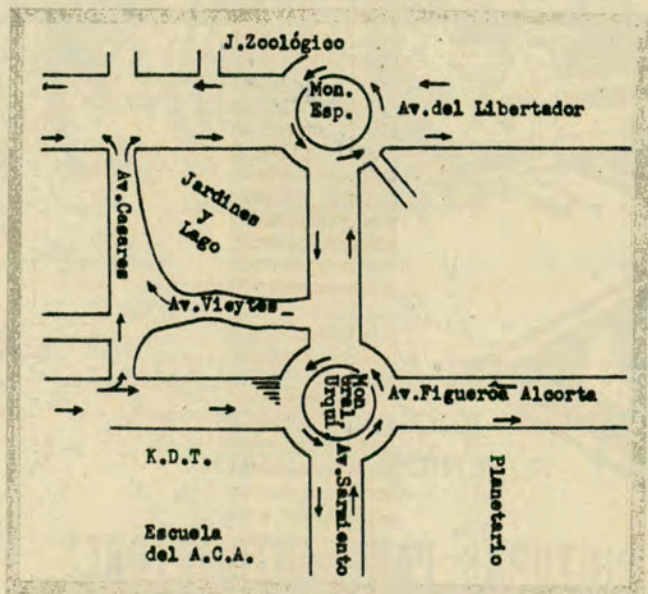
## UNA OPINION SOBRE EL TRANSITO EN LAS AVENIDAS DEL LIBERTADOR Y FIGUEROA ALCORTA

A CERCA de los nuevos sentidos de circulación de las avenidas Figueroa Alcorta, Del Libertador y Mariscal Ramón Castilla, el asociado del A. C. A. ingeniero Juan José Nágera expresa que la mano única de la avenida Figueroa Alcorta debe prolongarse hasta el monumento a Urquiza, porque con el sistema implantado la congestión que se producía en Pueyrredón ahora se ha transportado a Mariscal Castilla, ya que el mismo caudal

de autos continúa hasta allí, estrechándose en ese punto la calzada disponible y la derivación también es estrecha. Por lo contrario —agrega— si se continúa con sentido único de circulación hasta donde propone, se tiene la alternativa de derivar además por avenida Casares para tomar avenida Libertador, siendo ambas en esos tramos muy amplias.

A su vez, los vehículos que se dirigen hacia el centro por Figueroa Alcorta pueden, al llegar al monumento a Urquiza, o bien tomar avenida Sarmiento hasta Libertador o bien continuar por avenida Intendente A. Berro hasta avenida Casares y luego seguir por avenida del Libertador.

En ese sentido el Automóvil Club Argentino destaca que la opinión del ingeniero Nágera es coincidente con el pensamiento de la Comisión Asesora de Educación Vial, Tránsito y Señalamiento de la Institución. No obstante, las oficinas especializadas del A. C. A. estiman que la encrucijada formada por las avenidas Figueroa Alcorta y Sarmiento en torno del monumento a Urquiza, resultará reducida a cierta hora del día, entendiéndose que correspondería ensanchar las calzadas circulares en dicho cruce. Se señala asimismo que en el estudio que está practicando la Municipalidad, se incluye la prolongación, como mano única, a la avenida del Libertador hasta Salguero. La adopción de las avenidas Casares e Intendente A. Berro, como complementarias de Figueroa Alcorta, podría servir a los fines mencionados en la opinión del ingeniero Nágera, aunque surgirían algunos puntos de conflicto sobre la avenida Sarmiento, que harían peligrosa esa intersección. Por último se expresa que A. C. A. estudiará detenidamente la sugerencia del mencionado asociado, analizando todos los aspectos que pudiera presentar el recorrido propuesto, a fin de concretar un juicio definitivo.



## ACONSEJASE PROHIBIR EL TRANSITO PESADO LOS DIAS FERIADOS EN LOS

EN fecha reciente el Automóvil Club Argentino, consecuente con sus propósitos de colaboración con la Dirección Nacional de Vialidad, y denodadamente interesado en la obtención de un tránsito ágil y seguro, recordó una nota remitida a ese organismo hace algún tiempo, en la que se refería a los inconvenientes que ocasiona la circulación de vehículos pesados por los caminos de acceso a esta ciudad, especialmente los sábados, domingos y feriados.

En la nota anterior el Automóvil Club Argentino comentaba la necesidad de lograr una solución y proponía como medida de emergencia,

restringir la circulación de rodados del tipo mencionado, en determinados días de la semana.

Sobre el alcance de esta medida, la institución aclara que cree que ella debería extenderse a todos los vehículos de gran tonelaje y volumen que por su lentitud de marcha, producen los atascamientos en las



## NUEVAS OBRAS SE INCORPORAN A LA BIBLIOTECA DEL A.C.A.

Han sido incorporados recientemente a la Biblioteca del Automóvil Club Argentino y se hallan a disposición de asociados y público en general numerosos e interesantes libros. La nómina discriminada por especialidad es la siguiente:

**ESTUDIOS ESPECIALIZADOS DEL CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES (C. F. I.)**

Estudio de factibilidad económica y técnica para el proyecto de impermeabilización de la red de riego de Caucete, 1965.

La formación de los precios en el mercado final del vino durante el año 1965.

Publicaciones 1964 del C. F. I., 1965.

Estudio de la comercialización de los productos para la alimentación:

T-11: Ciudad de Rosario. 1964.

T-12: Ciudad de Córdoba. 1964.

T-14: Ciudad de Mendoza. 1964.

T-16: Ciudad de Santa Fe. 1964.

T-17: Ciudad de Corrientes. 1964.

T-18: Ciudad de Mar del Plata. 1964.

T-19: Ciudad de Tucumán. 1964.

Economías regionales: Tierra del Fuego, Lopoldo Portnoy. 1963.

Bibliografía sobre el desarrollo económico nacional. 1964.

(Material donado por el C. F. I.).

**ESTADISTICA**

Nuevas investigaciones sobre el costo de la construcción 1956. Dirección Nacional de Estadística y Censos. 1966.

Censo nacional de población 1960; 1ª y 2ª parte: zona noreste. Direc. Nac. Estad. y Censos, 1966.

Navegación comercial. Direc. Nac. Estad. y Censos. 1964.

Boletín estadístico anual 1963-64. Gas del Estado.

Rapport annuel 1964-65. Bureau Suisse Prevention des Accidents.

Statistiques des accidents de la circulation en Europe 1964. Naciones Unidas. 1966.

**AUTOMOVILISMO Y TECNICA**

Historia mundial del automovilismo. Editorial Blume. 1965.

Auto Universum. International Automobile Parade. 1966.

Autocourse; the review of international motor sport. H. Press. 1965.

Automobile Year n. 13; 1965-66. Edita S. A. 1966.

Automobile Revue 1966.

Reseña mundial de automovilismo; anuario Quattroruote. Editorial Viscontea. 1965. (Donado por la Editorial).

Mantenga su Renault 0 km. Leopoldo Augleri. 1965. (Donado por el autor).

Consejos técnicos de interés general sobre fallas mecánicas. A. C. A. División Estaciones. 1965.

Tabla de equivalencia de bujías. A. C. A. División Estaciones. 1966.

## ACCESOS A LA CAPITAL

rutas de acceso a la Capital Federal. Agrega que la medida debería aplicarse sobre un radio de hasta 60 kilómetros de esta ciudad, en forma total el domingo hasta la hora cero del lunes, permitiendo la circulación de los mismos solamente los sábados para salir de la capital.

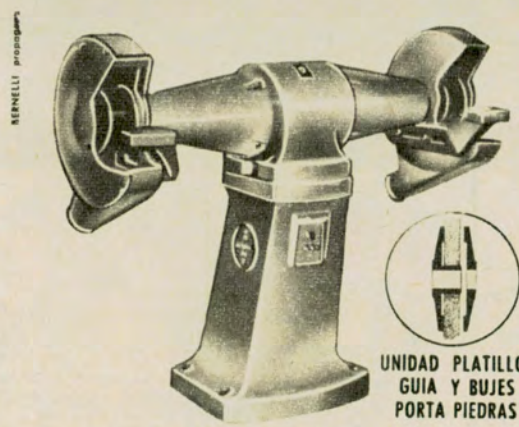
## PROBLEMA DE TRANSITO EN EL ACCESO AL PUENTE DE LA AVENIDA SAN MARTIN

El Automóvil Club Argentino, animado, como siempre, por un amplio espíritu de colaboración se ha dirigido a la Dirección de Tránsito acerca del problema que se produce en la avenida San Martín, en el tramo inmediato al puente tendido sobre el F. C. General San Martín, que se extiende desde la calle Lineo hacia el Oeste. Se trata, dice la nota, de la indisciplina que ponen de manifiesto los conductores de transportes de pasajeros que circu-

lan por la citada arteria hacia el rumbo indicado, en las horas de mayor tránsito, al no cumplir normas tan fundamentales como la de mantenerse en la banda de circulación más próxima a la acera, destinada a ellos, y detenerse en el orden que han venido circulando cuando los semáforos instalados en el cruce con Chorroarín interrumpen el avance de la columna de automotores que los preceden.

MOCAR

**POTENCIA  
SEGURA PARA  
CUALQUIER  
TRABAJO**



UNIDAD PLATILLO  
GUIA Y BUJES  
PORTA PIEDRAS

### AMOLADORAS PULIDORAS INDUSTRIALES

100 x 100 BLINDADAS

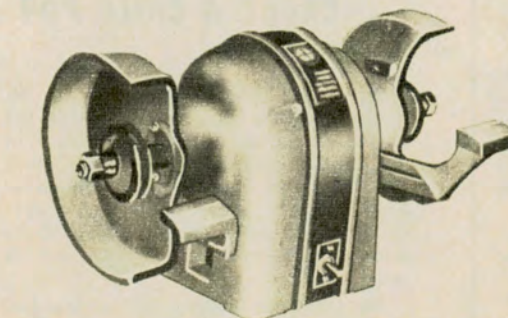
EJES DE ACERO MONTADOS SOBRE 4 COJINETES A BOLILLAS

#### AMOLADORAS

Potencias: A 1400 r.p.m.  
3 1/2 HP para piedras de 14" x 2 1/2"  
5 1/2 HP para piedras de 16" x 3"

#### PULIDORAS

Potencia 2800 r.p.m. 3 1/2 - 5 1/2 y 8 HP



### AMOLADORAS PULIDORAS DE BANCO

100 x 100 BLINDADAS

TRIFASICAS Y MONOFASICAS

Potencias a 2800 r.p.m.

1/2 HP para piedras de 6" x 7/8"  
1 HP para piedras de 8" x 1"  
1 1/2 HP para piedras de 10" x 1"

NUESTRA EXPERIENCIA TECNICA  
ESTA SIEMPRE A SU DISPOSICION



FABRICANTES DISTRIBUIDORES:

**Mochilevsky** E HIJOS S.R.L.

GUARDIA NACIONAL 1116 Tel. 69-3368 67-2719/4653 Bs. As.

## NUEVO CAMINO PAVIMENTADO DESDE PUENTE DE LA NORIA A LOMAS DE ZAMORA

El nuevo camino pavimentado (calle Ituzaingó) que une el puente de la Noria, en el extremo sudoeste de la ciudad de Buenos Aires, con la avenida Molina Arrotea, en Lomas de Zamora, es de indudable importancia, pues permite descongestionar las demás arterias de intercomunicación entre la Capital Federal y el cinturón conurbano —zona sur—, aliviando el tránsito que utiliza el Puente Urriburu, sobre el Riachuelo, en correspondencia con la avenida Sáenz.

El Automóvil Club Argentino, por su parte, ha dado término a la colocación de las correspondientes señales preventivas e informativas en todo su trayecto.

### REQUISITOS PARA OBTENER EL PASAPORTE

Con el propósito de informar a los asociados acerca de la obtención del pasaporte, el Automóvil Club Argentino ha juzgado conveniente dar a conocer los requisitos indispensables para la obtención de ese documento, que habilita para viajar al extranjero.

El interesado deberá concurrir al Departamento de Policía, sección Documentación Personal, de lunes a viernes de 7 a 21 y sábados de 8 a 12, con los siguientes documentos:

Cédula de Identidad (emitida por la Policía Federal).

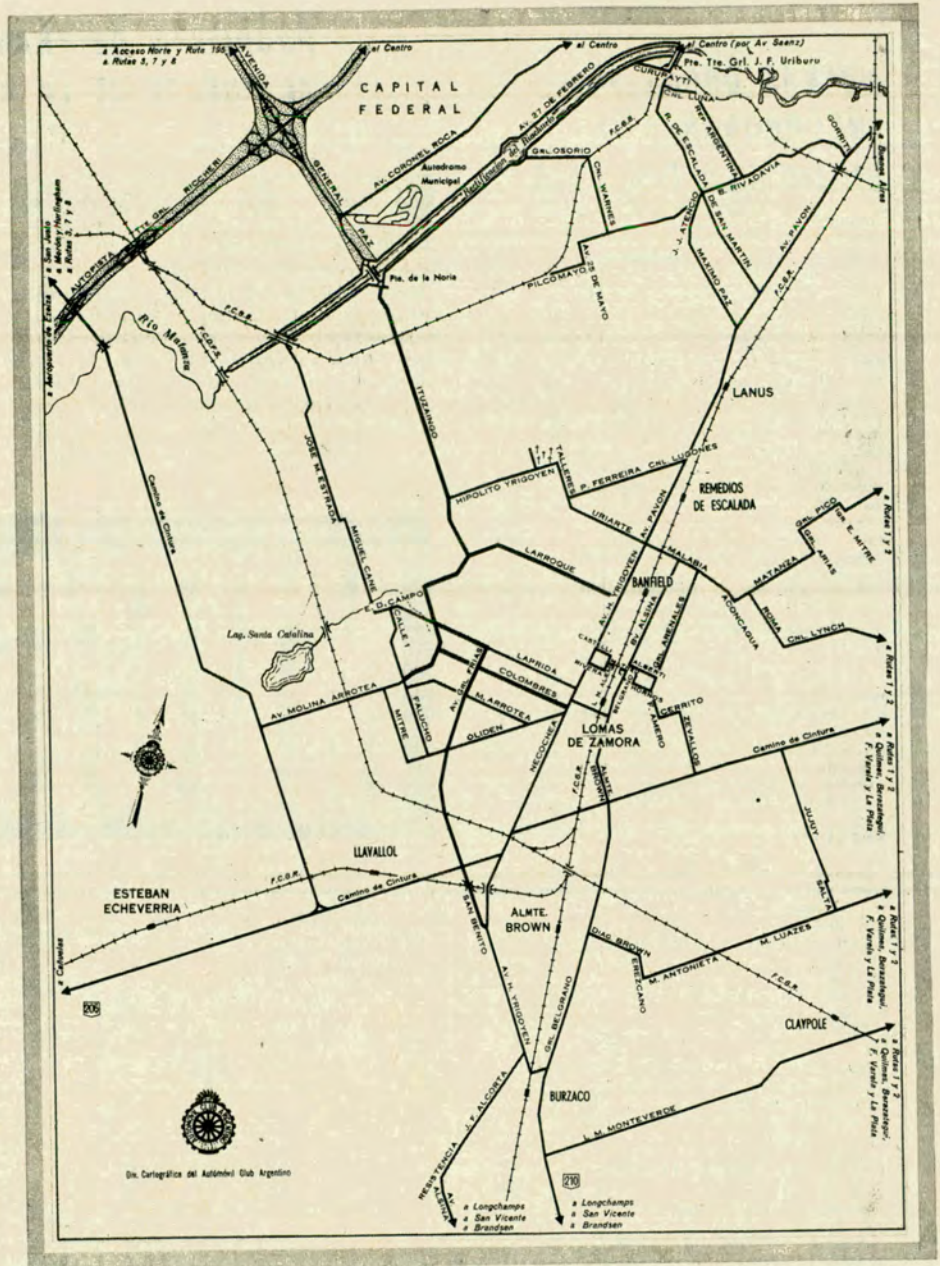
Libreta de Enrolamiento o Libreta Cívica (según corresponda)

4 fotografías de 4 x 4, (fondo blanco,  $\frac{3}{4}$ , perfil derecho)

El sellado a abonar es de \$ 500, retirándose este documento 10 días después de iniciado el trámite; en trámite urgente, el pasaporte se obtiene en 4 días y el sellado es de \$ 1000.

En el caso de no tener actualizado el estado civil en la Cédula de Identidad (expedida por la Policía Federal), deberá presentar: Certificado de matrimonio, certificado de defunción del cónyuge o sentencia de divorcio del juez competente, según corresponda.

De no poseer Cédula de Identidad (Policía Federal), deberá, además, concurrir provisto de la partida de nacimiento.



### CRUCE A CHILE POR EL PASO PEREZ ROSALES

El Automóvil Club Argentino ha formulado una advertencia acerca del cruce de la cordillera en dirección a Chile por la zona de San Carlos de Bariloche, que presenta inconvenientes en la época de invierno desde fines de mayo a setiembre, dado que la carretera se obstruye por la nieve.

La empresa Andina del Sur mantiene un servicio de ómnibus entre Chile y la Argentina, para lo que se suele utilizar tractores para arrastrar a dichos vehículos, especialmente en un tramo de unos 6 kilómetros, donde a veces el espesor de la nieve llega a 4 metros.

El resto del año y cuando las probabilidades del cruce se realizan por propios medios, se solicita el "lan-

chón" para el traslado desde Llaol Llaol a Puerto Blest, cruce que combina con el de Lago Frías. Las reservas se efectúan en las oficinas de Parques Nacionales en Barrio Cívico de San Carlos de Bariloche, siendo la tarifa para estas combinaciones de \$ 4.595, por derecho de flete, que incluye el conductor, y de \$ 240 por cada uno de los pasajeros acompañantes.

El cruce del Lago Todos los Santos (Chile), entre Peulla y Petrohué, es de 60 escudos, menos un 15 % de descuento para socios del A.C.A., abonando por separado 5 escudos por cada pasajero. Este cruce entre Peulla y Petrohué es conveniente realizarlo los días martes, jueves o sábados.

## EN LA CASA DE TUCUMAN

La filial San Miguel de Tucumán del Automóvil Club Argentino rindió un homenaje en la Casa Histórica, con motivo del Sesquicentenario de la Independencia Argentina. Al acto, que fue presidido por el inspector regional, señor Osvaldo Arrastía, con asiento en Tucumán, asistieron los miembros de la comisión directiva local y personal de la estación de servicio de la entidad.



## 1967: AÑO DE LOS VIAJES INTERNACIONALES

Ha encontrado favorable eco entre las entidades turísticas mundiales la propuesta de la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo de denominar a 1967 como "un año de viajes internacionales" y el agregado de "El turismo, pasaporte para la paz".

Por su parte, la Organización Mundial del Turismo y Automovilismo (O.T.A.), de la cual forman parte las Alianza Internacional de Turismo (A.I.T.) y la Federación Internacional del Automóvil (F.I.A.), entidades a las cuales está afiliado el Automóvil Club Argentino, ha expresado al respecto que las entidades de esa actividad interesadas en el desarrollo del turismo organicen manifestaciones para celebrar el año de los viajes internacionales, estimulando los mismos, para "ayudar de esta manera a romper barreras y haciendo del turismo un verdadero pasaporte de la paz".

## DEBEN ACTUALIZAR SU INSCRIPCION LOS SOCIOS AFICIONADOS A LA CAZA MAYOR

La comisión Asesora de Caza Deportiva, del Automóvil Club Argentino, recuerda a los asociados aficionados a la caza mayor, que deben actualizar su inscripción en el salón de turismo de la sede central, primer piso, a fin de hacerles llegar las informaciones que se refieren a esa actividad.

Asimismo, se juzga de interés la posibilidad de que entre esas informaciones figure la posibilidad de adquirir armas y municiones para la práctica de la caza mayor.



## AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

# ESCUELA TECNICA DE CONDUCCION Y TRANSITO

(CASA CENTRAL - ENTRADA POR TAGLE 2640)

PARA SOCIOS Y FAMILIARES

LA ENSEÑANZA  
COMPRENDE:

**A** EXAMEN PSICOTECNICO Y CLINICO

**B** CURSOS PRACTICOS

PRACTICA DE DIRECCION Y CAMBIOS EN  
"AUTO-ENTRENADOR"  
PRACTICA DE MANEJO EN LA PISTA DE APRENDIZAJE

**C** CURSOS TEORICOS

EDUCACION  
VIAL

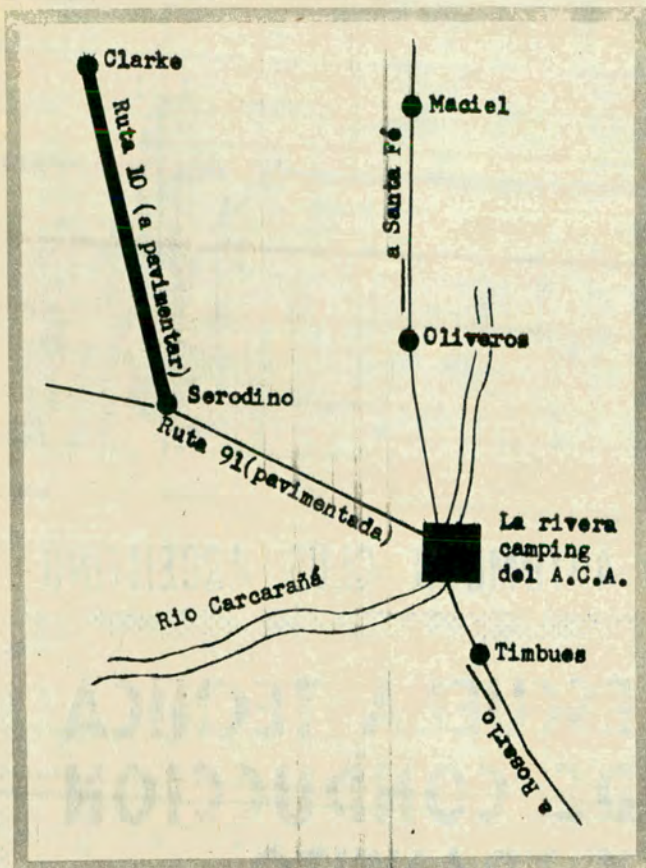
- RESPONSABILIDAD DEL FUTURO CONDUCTOR
- SEÑALAMIENTO
- LEYES DE TRANSITO
- ACCIDENTES
- SEGUROS

MECANICA

- DESCRIPCION DEL AUTOMOVIL
- MECANICA ELEMENTAL
- CONSERVACION

INFORMES:

DE LUNES A VIERNES  
DE 7.30 a 21.30 HORAS



## SE PAVIMENTARA UNA RUTA EN SANTA FE POR GESTIÓN DE UNA COMISIÓN VECINAL

En Clarke, distrito de 1872 habitantes ubicado en el Departamento Iriondo, de la Provincia de Santa Fe, fue promovida una loable iniciativa de los vecinos, quienes, en 1965, constituyeron una "Comisión Vecinal pro camino mejorado Ruta 10 tramo Clarke-Serodino", cuyo principal gestor, el Delegado del A.C.A., señor Orlando P. Rivero, asumió la presidencia del organismo, a cuyo frente le acompañan, en carácter de vicepresidente 1º el señor Germán J. Forchino, vicepresidente 2º señor Eduardo D. Mangiante, secretario general señor Domingo B. Cabagna, secretario de actas señor Domingo J. Grimi, y vocales los señores Odilio Colmegna, Uldo Larese y Miguel F. Perassi.

Esta Comisión fue reconocida y autorizada por el Directorio de Vialidad Provincial, para realizar las gestiones conducentes a la concreción de esta obra vial, de acuerdo con lo establecido en la ley Nº 5757/64. La Dirección Provincial de Vialidad ha incluido el proyecto en su Plan de Obras y ya han sido completados los estudios referentes a mensura y nivelación.

Próximamente se llamará a licitación para iniciar las obras. El tramo de camino a pavimentarse, según lo ilustra el grabado adjunto, es parte de la Ruta Provincial Nº 10 —en una extensión de 14 kilómetros—, que une las localidades de Clarke y Serodino (acceso a la Ruta Provincial Nº 91) y conecta con la Red Troncal —Ruta Nacional Nº 11—, justamente a la altura de las instalaciones del Camping que el Automóvil Club Argentino posee en "Villa La Rivera", donde se congregan en cantidad nuestros socios de una vasta zona y de las ciudades de San Lorenzo y Rosario.

## REAJUSTE DE TARIFAS PARA EL TURISMO INTERNACIONAL

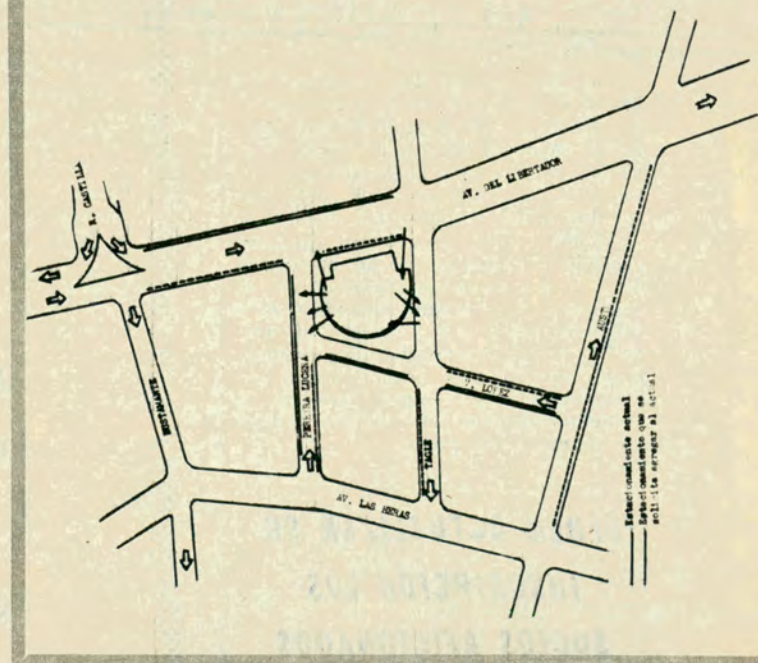
La comisión directiva del Automóvil Club Argentino ha resuelto modificar, a partir del 1º de julio de 1966, algunos costos de los servicios de turismo internacional, de acuerdo con el siguiente detalle:

CARNET DE PASSAGES EN DOUANES (FIA)	\$ 400
LIBRETA DE PASOS POR ADUANA (FITAC)	" 400
CAUCION DEL CARNET DE PASSAGES EN DOUANES	" 1.000
CAUCION DE LA LIBRETA DE PASOS POR ADUANA	" 1.000
CARTA DE GARANTIA ANTE CLUBES EXTRANJEROS PARA OBTENER EL C.P.D. O L.P.A.	" 2.000
CAUCION POR EL REINTEGRO DEBIDAMENTE REGULARIZADO DEL C.P.D. O L.P.A., OTORGADA POR CLUBES EXTRANJEROS	" 3.000

La prórroga por vencimiento de carnets o libretas emitidos por el Automóvil Club Argentino, primer pedido, se cobrará: el importe correspondiente al Régimen Aduanero, según tabla de aforos para modelo de coche. Para el segundo pedido, se cobrará con recargo del 100 % sobre el primer pedido.

En todos los pedidos se cobrará el importe de \$ 100, de derecho por servicio, ya estipulado para trámites de carnet o libreta.

## ACERCA DEL ESTACIONAMIENTO EN LOS



## CLASES PARA CONDUCTORES SOCIOS Y



## **CREDENCIAL FAMILIAR**

### **Para acceso a los Recreos y Campamentos**

Se recuerda a los señores asociados, la obligatoriedad de obtener la "Credencial Familiar" para aquellas personas comprendidas en el Artículo 4º del Reglamento General de Recreos y Campamentos.

Las respectivas solicitudes deben ser acompañadas del carnet de socio, Libreta de casamiento (del socio y/o de sus padres), documentos de identidad y una foto carnet de cada uno de los interesados y abonar \$ 100 por cada credencial.

Infórmese en la Oficina de Pesca, Recreos y Campamentos, ubicada en el Salón de Turismo (1er. Piso) de la Sede Central, de lunes a viernes en el horario de 8 a 19 horas.

## **ALREDEDORES DEL A.C.A.**

El Automóvil Club Argentino, ante el avance de los inconvenientes que, en materia de estacionamiento se vienen observando en la zona comprendida por las avenidas Las Heras, del Libertador, y calles Pereyra Lucena, Austria y Vicente López ha reiterado a la Dirección de Tránsito de la ciudad de Buenos Aires, una solicitud para que sea autorizado el estacionamiento de acuerdo con el diagrama adjunto.

Al propiciar esas modificaciones en arterias de un solo sentido de circulación, considera que podrá realizarse siempre que queden dos franjas libres para circular. Agrega, que las mencionadas calles que se hallan en esa situación, permitirán la circulación de dos corrientes de tránsito independiente de los vehículos estacionados, ya que tienen un ancho de diez metros.

Expresa también, y con el deseo de aliviar la demanda existente, que podría destinarse a estacionamiento y que no figura en el diagrama, la acera NE de la avenida del Libertador, entre las calles Mariscal Ramón Castilla y Tagle, como está autorizado en la avenida Figueroa Alcorta entre las mismas calles a pesar de ser más angosta.

## **FAMILIARES**

En la sede central del Automóvil Club Argentino se dictan cursos sobre accidentes de automotores, los cuales son desarrollados por el profesor Guido C. Mosqueira. Esas clases comprenden, responsabilidad civil y penal, procedimiento, leyes y reglamentos de tránsito que hacen al tema, cómo evitar accidentes, seguros de automotores y registros de automotores. A estos cursos que se dictan de lunes a viernes a las 9.40, 10.30, 11.20 y 20.20 horas, pueden concurrir asociados y familiares.

## **REPARACIONES DE CALLES QUE OBSTACULIZAN EL TRANSITO**

Seramente preocupado por los graves y crecientes problemas que se van presentando al normal desarrollo del tránsito en la Capital Federal, el Automóvil Club Argentino se ha dirigido a la Intendencia Municipal, expresando que uno de los inconvenientes que se presentan al usuario de las calles de la ciudad, lo constituyen las obras de reparación que efectúan entes autárquicos o reparticiones nacionales sobre aceras y calzadas, que obligan a mantener clausuradas,

muchos días y aun semanas, tramos de arterias, especialmente de la zona céntrica, con el consiguiente entorpecimiento de la circulación, creando conflictos cuya gravitación se extiende, por lo general, a un amplio radio.

Con el fin de evitar estas dificultades, el Automóvil Club Argentino sugiere que las mencionadas obras deberían realizarse durante la noche, como lo expresaría a esa Intendencia Municipal en nota del 10 de julio de 1962.

## **INADECUADA COLOCACION DE PUESTOS DE VENTA DE DIARIOS**

La comisión directiva del Automóvil Club Argentino ha reiterado a la Intendencia Municipal de la Capital Federal, una nota de 1963, en la que se hacía mención de las dificultades que creaba al tránsito, la inadecuada ubicación de puestos o quioscos de venta de diarios y revistas instalados en las arterias de esta ciudad, al restar visibilidad lateral, entorpecer el cruce de los peatones y crear dificultades para abordar los vehículos de transporte de pasajeros.

La nueva nota fue enviada por causa de que hasta el presente no se había recibido contestación alguna, a la citada nota, ni se había observado que se hubieran dispuesto medidas tendientes a subsanar esas dificultades que se apuntaban en la misma. En cambio, hace notar, que los entorpecimientos han recrudecido al haberse multiplicado la existencia de dichos puestos en contravención a las normas y disposiciones que se dictaron a ese efecto en el decreto-ordenanza N° 14.619 del 24 de setiembre de 1962.

## **TOMA DE POSESION DEL TERRENO PARA LA NUEVA ESTACION DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO EN LA PLATA**

En una breve ceremonia se realizó la toma de posesión de los terrenos adquiridos en la ciudad de La Plata, entre la diagonal 79 y las calles 5 y 57, donde oportunamente se levantará el edificio de una nueva y moderna estación de servicio del Automóvil Club Argentino. Asistieron al acto el prosecretario de la comisión directiva de la institución, doctor Plácido Seara, el presidente de la Filial de La Plata, doctor Juan Carlos Morchón, el subgerente del A. C. A., señor Raúl López Oleaga; el jefe de la Asesoría Legal, doctor Pereyra Lucena; el inspector regional del A. C. A., señor Juan A. Maggi y representantes de la firma vendedora del terreno.



## **RETIRO DE LOS RECIBOS PATENTES AÑO 1966 PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

Se recomienda, muy especialmente, a aquellos asociados que tienen pendiente el retiro del recibo patente año 1966 de la provincia de Buenos Aires, concurrir personalmente o por intermedio de terceros, a nuestra oficina de tránsito, Belgrano 1048, de lunes a viernes de 12 a 16.30 horas, con el comprobante de haber efectuado dicho trámite por nuestro intermedio.

Se hace la presente recomendación, por cuanto la falta de dicho documento, representa para el conductor del vehículo, una infracción que es penada por las autoridades que controlan el tránsito de los automotores en las calles y caminos de nuestro país.

## NUEVA DEPENDENCIA DEL A. C. A

EN una sencilla ceremonia realizada en la Sala de Sesiones de la Comisión Directiva de nuestra Institución, el titular de la misma, doctor Cesar C. Carman, firmó la correspondiente escritura traslativa de dominio del predio adquirido por el A.C.A. en la zona sur de la Capital Federal.

El terreno adquirido comprende una superficie de casi 8.000 metros cuadrados. Está ubicado sobre la ave-

nida Vélez Sársfield, entre Thöl, Olavarría y Luzuriaga, y tiene construcciones útiles con 5.000 metros cuadrados. El AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO instalará en su nueva propiedad sus almacenes e imprenta, una estación de servicio y una Escuela de Mecánica para hijos de asociados, primera en su tipo en todo el Continente.



Acto de la firma de la escritura de adquisición por el Automóvil Club Argentino de los terrenos de la avenida Vélez Sársfield, el cual fue presidido por el titular de la institución, doctor César C. Carman. Figuran en la ceremonia, de izquierda a derecha: el director de la firma Argentrac, señor Alejandro Braun Campos, el escribano Roberto N. Vitale (de pie) vocal de la comisión directiva del A. C. A.; el doctor César C. Carman, el tesorero del A. C. A., señor Federico Lajud; el gerente de Argentrac, señor Hans Ekeren; el jefe de la Asesoría Letrada del A. C. A., doctor Felipe R. Pereyra Lucena y el gerente general del A. C. A., señor Domingo M. Armendáriz.

## VISITA A YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES



Las autoridades del Automóvil Club Argentino, presididas por su titular el doctor César C. Carman, mantuvieron una entrevista con el Administrador General de Y. P. F., ingeniero Daniel Alberto Brunella, durante la que se expusieron problemas que atañen a ambas instituciones. Estuvieron presentes de izquierda a derecha, el delegado de Y. P. F. ante el A. C. A., doctor Domingo Cocco; el gerente del A. C. A., señor Domingo Armendáriz; el presidente de la Comisión de Carreras, escribano Enrique Ghezzi; tesorero del A. C. A., señor Federico Lajud; protesorero del A. C. A., capitán de Navío Luis Gianelli; doctor César C. Carman; ingeniero Daniel Alberto Brunella; subgerente del A. C. A., Raúl López Oleaga; vicepresidente 2º del A. C. A., ingeniero Mario L. Negri y secretario del A. C. A., doctor Walter A. Saborido.

## HOMENAJE AL ARQUITECTO CHRISTOPHERSEN

LA Sociedad Central de Arquitectos realizó una serie de actos con motivo de cumplirse el centenario del nacimiento del que fuera destacado maestro y gran señor del arte y la cultura, arquitecto Alejandro Christophersen. Asimismo, se emplazará un busto del maestro, obra del escultor Troiani, en los jardines de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de Buenos Aires.

El arquitecto Christophersen, de nacionalidad noruega, nacido en Cádiz, el 30 de agosto de 1866, radicado 58 años en la Argentina y fallecido en Buenos Aires el 4 de febrero de 1946, fue arquitecto y pintor y desarrolló en nuestro país una extraordinaria obra de cultura.

## GANO O. CALZETTA UNA PRUEBA EN AUTOMOVIL

EL Instituto de Extensión Universitaria de la Universidad de Belgrano, realizó una competencia automovilística que denominó "Caza del Tesoro" con el objeto de reunir fondos para su biblioteca. Participaron en la competencia 35 automovilistas. Para la largada se contó con la colaboración del volante Néstor Salerno, quien dio la señal de partida a cada uno de los competidores.

El desarrollo de la prueba, obligó a los participantes a superar una serie de inconvenientes, agudizados por la presencia de diez controles. Se debieron cumplir diversas diligencias, entre las cuales figuraba la obtención de una garrafa y un gato, hasta la averiguación de títulos, obras y artículos literarios.

El resultado general de la prueba fue el siguiente:

Primero: Osvaldo Calzetta; 2º C. A. Gasparutti; 3º Pipo y 4º S. Crotrofe Lanza.

Terminada la prueba los competidores fueron agasajados con un refrigerio en el local de la Universidad.

## FIRMOSE UN CONVENIO ENTRE EL GOBIERNO DE TIERRA DEL FUEGO Y EL A.C.A.

EN un acto realizado en el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, firmose un convenio entre el gobierno del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y la Institución, con el objeto de fomentar el turismo a la región austral del país y, por ende, facilitar el desarrollo de su actividad económica.

En la aludida ceremonia, firmaron el acta respectiva el gobernador del citado territorio, contraalmirante José María Guzmán, y el doctor César C. Carman, titular del A. C. A., y en virtud de lo convenido en dicho instrumento el gobierno territorial encarga al AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO la administración de los establecimientos hoteleros de su propiedad, ubicados en su jurisdicción, en las localidades de Río Grande y Ushuaia, denominados "Los Yaganes" y "Albatros", respectivamente. El convenio durará tres años, con prórroga automática, y por el mismo el A.C.A. se reserva el derecho de organizar económica y financieramente la explotación de los citados establecimientos.

De acuerdo con lo convenido, con el 50% de las utilidades que se registraren, el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO formará un fondo de reserva destinado a promover el turismo en ese territorio, pudiendo extender dicha promoción a las regiones que hagan a las rutas que conduzcan a él. El 50% restante será destinado por el gobierno del territorio a otro fondo para afrontar posibles déficits, mejoras y ampliaciones.

Antes de proceder a la firma del convenio, el doctor César C. Carman habló para referirse a los alcances del mismo y entre otros conceptos manifestó: "Sin pausa, trataremos

### CON UN FESTIVAL DE DANZAS SE HONRO AL NUEVE DE JULIO

LA larga trayectoria de un siglo y medio, a través de las danzas argentinas, fue evocada en el homenaje al 9 de julio y al Sesquicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional que rindió el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO por intermedio de su Comisión de Cultura, que preside el doctor Fernando González Canicova, con la participación del conjunto de danzas folklóricas que dirige el maestro Florentino Herrera.

Desde 1816 con la "condición", bailada por danzarinas con trajes de época, en evocación de los salones porteños, hasta la zamba actual, el conjunto exhibió la tónica de la evolución de los bailes nacionales, con su paralelo en los cambios de las costumbres.

Entre las danzas populares, que nacieron en la campaña o en la aldea con pretensiones de gran ciudad, pudo verse en el escenario "la bota de potro", despuntada para estribar entre los dedos, y un revolver de polleras floridas o el lucir del chiripá dominguero.

Cantores y guitarras amenizaron la velada, donde sobraron arrestos para el malambo, zapateado sin espuelas, para evitar estorbos al bailarín, y el galante giro del valseado.

Una concurrencia que desbordó ampliamente las instalaciones del salón del primer piso, tuvo oportunidad de vivir un momento de auténtica emoción patriótica y, a la vez, de apreciar la magnífica calidad interpretativa de los bailarines, solistas y cantores del conjunto de Florentino Herrera.

de luchar y hacer lo necesario para que los argentinos se sientan tentados, por amor a su país, a andar por esas dilatadas rutas, para llegar a ver con sus propios ojos lo que son la Tierra del Fuego y nuestras provincias meridionales, y que al hacerlo, encuentren seguridad, ayuda y hospitalidad a lo largo de su itinerario. Y esto, precisamente, nos ha llevado a concebir, proponer y realizar, en esfuerzo común, con los gobiernos interesados en el progreso de sus provincias, un vasto plan de servicios con base en nuestras estaciones propias o adheridas, y de moteles, la construcción de muchos de los cuales está en marcha y otros ya están construidos y en funcionamiento. Y dentro de este plan, también está este contrato que firmaremos, sin el menor deseo ni esperanza de lucro, de los dos hoteles, uno en Río Grande y el otro en Ushuaia, que pondrá a nuestra disposición el gobierno de Tierra del Fuego".

Por su parte, el contraalmirante Guzmán, gobernador del territorio, manifestó:

"Es el AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO una Institución modelo. En ella se amalgaman representantes de todos los sectores del país que sueñan con llevar vuestra sigla unida a la azul y blanca de Y.P.F. a todos los rincones de la Argentina. Vuestra obra es tan vastamente conocida que no es mi propósito ofrecer una ponderación más. Solamente me limitaré a expresar que el contrato celebrado se ha hecho con total desinterés. Vosotros habréis de volcar vuestra organización para que allí lejos, en el extremo sur de la Patria, se brinde a todo aquel que desee conocer la Tierra del Fuego la atención, el amparo y el confort que el mismo merece. Y en ese esfuerzo no tendréis otra ventaja que la que significa la satisfacción y el orgullo de unir las distancias de nuestro gran país. Esto, señores, es hacer Patria."

## Plan de Excursiones

# "CONOZCA ARGENTINA" 1966

**OCTUBRE** 14 Noroeste argentino  
Córdoba - Tucumán - Salta - Jujuy - Catamarca y La Rioja

**NOVIEMBRE** 30 Bariloche (caravana de autos)

## DICIEMBRE

8 Mendoza - San Luis y San Juan 9 Bariloche (Caravana de autos)

### BARILOCHE

Interesante programa de excursiones individuales, con salidas en avión y/o tren. Solicite prospectos.

### CANALES FUEGUINOS

Crucero extraordinario en el moderno Transatlántico.

### CABO SAN ROQUE

13 al 26 de febrero 1967

## SUS PROXIMAS VACACIONES EN:

### RIO DE JANEIRO

Y su Carnaval Carioca

Tradicional excursión en el moderno Transatlántico

### CABO SAN ROQUE

31 de enero al 12 de febrero 1967

### SUD AMERICA Y EL CARIBE

en el moderno Transatlántico

### CABO SAN ANTONIO

3 de enero al 16 de febrero 1967

SOLICITE COMODIDADES EN ESTOS CRUCEROS CON SU DEBIDA ANTICIPACION  
PUNTA DEL ESTE U. Reserva alojamientos, también en pre-temporada

## AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

VIAJES Y TURISMO:

Avda. DEL LIBERTADOR 1850 - T. E. 83 - 6061/2039

FILIALES

MAR DEL PLATA: Av. Colón y Santa Fe. T. E. 2-0031/2/3

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

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

## COMISION DEPORTIVA AUTOMOVILISTA

### LA ASAMBLEA ANUAL ORDINARIA ADOPTO IMPORTANTES RESOLUCIONES

EN la sede de la Federación Gremial del Comercio y de la Industria de Rosario, se efectuó la asamblea anual ordinaria de la Comisión Deportiva Automovilista (C.D.A.). La mesa directiva estuvo integrada de la siguiente manera: presidente: doctor Horacio C. Rivarola (h); secretario, ingeniero Armando Díaz, y protesorero, señor Adolfo Albisu.

Durante la reunión se aprobó la memoria y balance del ejercicio 1965/66 y se tomó conocimiento de la designación del doctor Horacio C. Rivarola (h) como presidente de la C.D.A. para el período 1966/67, como también de la designación de los delegados por parte del A.C.A. para integrar el consejo directivo de la C.D.A. para el mismo período, de acuerdo con el siguiente detalle: Titulares: escribano Enrique F. Ghezzi, Sr. Enrique González Vidal, Cap. de Nav. Luis M. A. Gianelli, Ing. Armando Díaz, Sr. Pedro Vaccario, Sr. Norberto Paoletti, Sr. Lucio Bollaert, Sr. Felipe Sastre, Tte. de Nav. Luis A. Ballesti, Sr. Alberto Asad, Sr. Jorge Camaño.

Suplentes: Sr. Antonio Jorge, Ing. Rafael Sierra, señores Mauricio Gallo, Roberto Ghirimoldi, Gabriel Dasso, Loris Argento, Dr. Héctor Lanzani, Sr. Armando Briccola, Ing. Luis Fernández Barrio.

Se comunicó la designación por parte de la Asociación Argentina de Volantes del doctor Fernando Nery y del señor Luis Caminata para integrar como delegados titular y suplente, respectivamente, el consejo directivo de la C.D.A. para dicho período, y se procedió a la elección de delegados para integrar el Consejo directivo de la C.D.A. para 1966/67, en representación de diferentes categorías, con el siguiente resultado:

a) En representación de Mecánica Nacional, Turismo de Carretera, Turismo, etc.: Titulares: señores Angel T. Rienzi, Carlos Razzetti, Pedro Lopadú, Dr. Constancio Vachetto, Dr. Estor Ruata, Sr. Dante Crespi, Sr. Julio A. Rosso. Suplentes: Sr. Lalo Gildardone, Cap. de Frag. Carlos M. Glavedoni, Sr. Abraham Sleimen, Sr. Adolfo Albisu, Dr. José Bolotner.

b) En representación de Coches Sport: Titular: Sr. Jorge Paviolo. Suplente: Sr. Oliver James Coldwell.

c) En representación de Fomento Automovilista: Titular: Sr. Eduardo L. Capart. Suplente: Sr. Juan Sasselli.

d) En representación de Coches Midget: Titular: Sr. Roberto Baroffio. Suplente: Sr. Agustín Maglio.

Posteriormente se procedió a la elección del Tribunal de Apelaciones para 1966/67, que quedó constituido así: Capitán de Navío Adolfo Borzone, Sr. Germán Susin, Dr. Pedro Alegre, Sr. Ernesto Tornquist, Ing. Francisco Lucius, Esc. Rodolfo Mendoza Paz, Dr. José Amuchástegui Keen.

Durante la asamblea fueron aceptadas las siguientes afiliaciones: Auto Moto Club Coronel Suárez, Automóvil Club Capilla del Monte, Automóvil Club Río Gallegos, Club Argentino de Regularidad, Club Atlético Defensores Unidos, Saladillo Automóvil Club, Venado Tuerto Automóvil Club, Club Atlético Belgrano, Moto Club Miramar.

Después de amplias y fructíferas deliberaciones, fueron aprobadas numerosas e importantes peticiones, entre las que destacamos las siguientes:

#### REGLAMENTO TURISMO DE CARRETERA FORMULA "B"

Se aprobó la reglamentación para la categoría Turismo de Carretera Fórmula "B", propuesta por la comisión técnica de la Comisión Deportiva Automovilista y en la cual se considera la estructura del vehículo, con especificaciones sobre el bastidor y estructuras autoportantes; suspensión, tren delantero, tren trasero, frenos, motor, tapas de cilindros, cajas de velocidades, carburación, sobrealimentación, inyección, carrocería (interior y exterior); altura mínima del suelo, dimensiones mínimas, altura mínima de carrocería, ancho interior mínimo, parabrisas y su inclinación, guardabarros, puertas, visión posterior, carrocería de se-



Mesa directiva de la asamblea anual ordinaria de la Comisión Deportiva Automovilista que fue integrada así: presidente: doctor Horacio C. Rivarola (hijo); secretario: ingeniero Armando Díaz, y protesorero: señor Adolfo Albisu.

rie, materiales, jaula de seguridad, cinturones de seguridad, tanque de combustible, detalle de las características exigidas y disposiciones generales.

Se aprobó luego la moción elevada por el Córdoba Automóvil Club por la cual se agregará a los programas de concursos instituidos por la C.D.A. y en forma reglamentaria, la organización y desarrollo de campeonatos zonales, especialmente en la categoría turismo.

Fue también aprobada la ponencia del Automóvil Moto Club de Olavarría para el otorgamiento de puntos para el escalafón de largada de la categoría Turismo de Carretera, en competencias a realizarse en autódromos o circuitos tipo parque.

El Automóvil Club de Bragado, el Auto Moto Club Los Toldos y el Nueve de Julio Automóvil Club obtuvieron otorgamiento de antigüedad y voto en las asambleas de C.D.A. por realizar competencias en conjunto.

#### PREMIOS EN EFECTIVO EN TURISMO DE CARRETERA

La asamblea decidió, asimismo, la modificación de las sumas asignadas como tope mínimo para la categoría Turismo de Carretera por el artículo 202 del R.D.A. de la República Argentina, por moción de la Asociación de Corredores de Turismo de Carretera. Se fijó el importe de m\$N. 1.500.000 para las competencias mencionadas.

El presidente de la asamblea, doctor Horacio C. Rivarola (h), presentó una ponencia que fue aprobada acerca de agregados y modificaciones a diferentes artículos del R.D.A., sobre procedimientos. También fue aprobada la ponencia de los señores Felipe Sastre y Roque Molinari sobre modificación al artículo 243, inciso c) del R.D.A. y otros, respectivamente.

A continuación se aprobó la moción del capitán de fragata Carlos M. Glavedoni sobre la eliminación de la categoría Fórmula Abierta Nacional, y otra ponencia del mencionado miembro de la asamblea sobre modificación del artículo 534 del R.D.A.

Por su parte la Comisión de Seguridad de la C.D.A. presentó una moción con agregados a diferentes artículos del R.D.A., que fueron aprobados.

Con vigencia desde el 1º de enero de 1967 hasta el 31 de diciembre de 1971, se aprobó la reglamentación para la categoría Mecánica Nacional Fórmula 2; con vigencia desde el 1º de enero de 1967 al 31 de diciembre de 1968 se aprobó la reglamentación para la categoría Mecánica Nacional Fórmula 3; con vigencia desde el 1º de enero de 1967 hasta el 31 de diciembre de 1970 se aprobó la reglamentación para la categoría Mecánica Nacional Fórmula 4. Las tres reglamentaciones fueron presentadas por la Asociación de Automovilistas.

### LAS AUTORIDADES DEL A. C. A.

llevaron el saludo de la Institución al Dr. Enrique Martínez Paz, ministro del Interior y conspicuo dirigente de la Entidad.

UNA nutrida y altamente calificada delegación representativa del Automóvil Club Argentino, encabezada por el presidente de la Institución, Dr. César C. Carman, visitó en su despacho de la Casa de Gobierno al ministro del Interior, Dr. Enrique Martínez Paz, para transmitirle el saludo de las autoridades de la Entidad y hacerle entrega de los distintivos y credenciales de socio honorario, tal como lo dispone el Estatuto de la Asociación. El Dr. Martínez Paz recibió también, en esa oportunidad, ejemplares de la colección de AUTOCLUB.

El ministro agradeció vivamente esas atenciones y recordando su intensa actividad como miembro dirigente del Automóvil Club Argentino en la ciudad de Córdoba, aprovechó la visita de las autoridades de la Institución para efectuar un útil intercambio de ideas respecto a las crecientes posibilidades de la política servicial del Club en beneficio de los automovilistas del interior de la República, y especialmente para promover y facilitar el incremento de las corrientes turísticas hacia todo el país.

Acompañaron al presidente del A. C. A., durante la visita que comentamos y cuyo desarrollo se cumplió en términos sumamente cordiales, el vicepresidente 2º del A. C. A., Ing. Mario L. Negri, el secretario y prosecretario de la C. D., Dres. Walter A. Saborido y Plácido Seara, respectivamente; el tesorero y el protesorero, Sres. Federico Lajud y Cap. de Navío Ing. Luis M. A. Gianelli; los vocales de la C. D., señores Enrique González Vidal y Dr. Manuel Pérez Taboada; el secretario de la Asamblea de Delegados, señor Guillermo Mirás; el presidente de la Comisión Fiscalizadora de Cuentas, señor Marcos A. Victoria y el Gerente General de la Entidad, señor Domingo M. Armendáriz, según puede apreciarse en la foto que publicamos, donde aparecen rodeando a los doctores Enrique Martínez Paz y César C. Carman.



# LAS HOSTERIAS DE GRAN BRETAÑA

## MUCHAS DE ELLAS FUERON ESCENARIO DE SUCESOS MEMORABLES



Hostería de Las Armas de Radnorshire en Presteign, Gales.



Hostería de Las Plumas en Ledbury, Escocia.



La vieja Hostería, Crawfordsburn, norte de Irlanda.



Hospedaje Kintail junto a la Ría Duich, en Ross & Cromarty, Escocia.

Las hosterías de Gran Bretaña eran ya conocidas por el viajero de 600 años atrás y continúan siéndolo hoy como lugar de cálida acogida y hospitalidad. Nada mejor que ellas puede cabalmente dar cima al deseo del turista de estos tiempos de "tomarle el pulso al país" placenteramente. En su mayoría son antiguas, pequeñas, cordiales; no pocas veces pintorescas y emplazadas en deliciosos poblados rurales. Muchas han ganado lugar en la historia y alguna hay entre ellas que puede permitirse la originalidad de ofrecer al viajero inclusive un fantasma junto con sus camas de cuatro pilares. Comida y bebida son buenas, con bastante frecuencia excelentes y los precios en general resultan, con todo, bien razonables.

Una de ellas, la llamada "El Viaje a Jerusalén", en Nottingham, es una supervivencia de tiempos muy antiguos. Gran parte de sus habitaciones ha sido tallada en la roca pura en que se levanta el castillo de Nottingham, y fue aquí donde se reunieron los Cruzados antes de partir en peregrinaje a la Tierra Santa. Otras hosterías de casi pareja antigüedad son las de "La Cabeza de la Doncella", en Norwich, la de "Jorge", en Norton, la de "San Felipe", en Somerset, que alojó a Oliverio Cromwell y donde por poco matan al rebelde Duque de Monmouth, en momentos en que se vestía al lado de la ventana, en vísperas de la Batalla de Sedgemoor; la del "Ángel" y la "Real", en Grantham, y la de "Los Gallos de Riña", en Saint Albans.

Una vez que se mejoraron los caminos y comenzó a viajar más gente, los monasterios no podían, como antes, acomodar el gran número de peregrinos que visitaban los lugares sagrados. Se construyeron entonces los hoteles que habrían de convertirse con el tiempo en hosterías; por vía de ejemplo, la de "Jorge" y la de "Los Peregrinos", en Glastonbury, "La Nueva Hostería", en Gloucester (1430), la "Casa Solariega de Dios", en Winchester y la de "La Estrella", en Alfriston (Sussex).

Por lo común, la arquitectura de estas hosterías era tan buena que, con la de las iglesias, se destacaba en el pueblo como ejemplo mejor de su período. Dan testimonio de ello "La Vieja Barca", en Norwich, la de las "Armas de Lygon", en Broadway (Worcestershire), la de "Las Plumas", en Ledbury (Shropshire), la de "Shakespeare", en

Stratford (cuyas habitaciones son designadas por los títulos de las obras en vez de la clásica numeración). Si se busca un pintoresquismo de techo de bálago, se sugiere la del "Granero de Cebada", en Clifton Camden (Oxfordshire), o la "del Perro Negro" y la "del Pato" en Bury (Sussex).

A fuer de históricos, muchos de estos sitios pueden alardear de tener en su haber algún suceso memorable. La del "Ancla Real", en Liphook (Hampshire), alojó a los soberanos aliados con Wellington y Blucher tras la derrota de Napoleón. En la de "La Cabeza del Sarraceno", en Southwell, Carlos I capituló ante Cromwell. El bien amado de Escocia, Príncipe Carlos, fijó sus cuarteles en la "del Condado", en Dumfries, durante la Rebelión de 1645; el clan Campbell se reunió en la de "La Casa del Rey", en Glencos, antes de la Masacre de 1692, y "La Vieja Hostería", de Crawford, en el norte de Irlanda, hospedó a Pedro el Grande.

Con un pichel de amargo (cerveza servida al grifo) o de sidra en la mano, no dejará el viajero de encontrar en el bar o en los bancos que hay afuera, al sol, cordiales lugareños dispuestos a enseñarle algunos de los juegos que la hostería ofrece a sus visitantes, ya sea el casi universal de los dados, el de dominó, o el "pegue y atrape" (precursor del cricket) en el césped que rodea la "Hostería Beverlie", cerca de Canterbury; el juego de pelota de Mell, del siglo XVII, en la de "Las Armas Francmasonas" de Hampstead, el de bolos al aire libre en la del "Roble Real", en Winsford on Exmoor, o el de canicas (juegos de bolitas) en la del "Gallo".

El letrero de la hostería, pintado sobre madera terciada o hecha de hierro forjado, es a menudo en sí mismo una obra de arte —y cuánta historia hay tras de esos nombres!—. Forman legión las asociaciones literarias (no es preciso recordar a los Dickensianos), y cuando se trata de encontrar referencias de la historia del lugar, biografía y acontecimientos actuales, nada hay mejor que la hostería.

Y como queda dicho, hay tan buena cocina en la hostería de remoto sitio campestre, como en los mejores restaurantes de la ciudad. Existen varias guías "del buen yantar" en los quioscos de libros de Gran Bretaña que nos apoyan en este punto, y la de Asociación Británica de Viajes de hoteles y restaurantes es un complemento admirable.

# GUÍA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA

**D.K.W. Auto Unión** SERVICE GARANTIZADO

EN PLENA ZONA NORTE

## DIESEL - SEEVER

S. A. C. I.

Carlos Pellegrini 1546  
Buenos Aires

T. E. 41 - 1282  
T. E. 42 - 7520

Concesionaria Oficial de  
Industria Automotriz Santa Fe S. A.  
Fábrica Argentina de Vehículos  
DKW AUTO UNION

Departamento Autos Usados:  
Sucursal ONCE, Urquiza 48

VENTAS — SABADOS Y DOMINGOS ABIERTO  
TALLERES — SERVICIO DE GUARDIA: SABADOS Y DOMINGOS  
LAVADO — ENGRASE — ALINEACION y BALANCEADO



### SERVICIO AUTORIZADO



BALANCEADO  
ESTATICO Y  
DINAMICO  
DE RUEDAS

Descuento a los  
socios del A. C. A.

UGARTECHE 3288 T.E. 71-9751

**IGNACIO GIRO**

### D. K. TODO



REPUESTOS Y ACCESORIOS  
NACIONALES E IMPORTADOS

**CRAMER 2563**

T. E. 78 - 8171 (casi esq. Monroe)



### TALLERES SPORT S.R.L.

Service autorizado - Engrase espe-  
cializado - Chapa - Pintura.

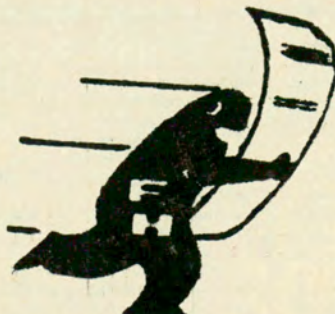
Repuestos legítimos y nacionales  
aprobados por I.A.S.F.S.A.

Descuentos a socios del A.C.A.

HONDURAS 5857 T. E. 77 - 0146  
(Altura Juan B. Justo 1500) 773 - 1325

**AUTO  
CLUB**

Anunciar en la GUIA PARA EL AUTOMOVILISTA Y EL TURISTA que aparece en las páginas de AUTOCLUB, significa tomar contacto directo con más de 325.000 socios del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO, de alto poder adquisitivo y a los cuales no puede resultar indiferente el especial interés de su mensaje publicitario.



*El cristal curvo de su automóvil está en*  
**FRUMENTO Hnos.**

S. A. C. I. F. I.

IMPORTADORES - COLOCACION INMEDIATA

ALVAREZ THOMAS 928/44  
T. E. 55 - 0446 y 54 - 1880

Sucursal Ramos Mejía:  
RIVADAVIA 14782

# Borgward

SERVICE GARANTIZADO

# Borgward

Repuestos y Accesorios  
Nacionales e Importados

## ISABELLA

B 611 - R - D

Servicio mecánico completo

## TEDMA S. R. L.

IMPORTADORES

Descuentos especiales a socios del A.C.A.

CONSTITUCION 1049 26-0373

# Buick

SERVICE GARANTIZADO

# BUICK

Mano de obra  
especializada. Re-  
puestos legítimos

## BIMOTOR ARGENTINA

S. A. C. e I.

RIOJA 936 T. E. 93 - 0322 y 93 - 5572

# Cadillac

SERVICE GARANTIZADO

## AGUIRRE, MASTRO Y CIA.

SOCIEDAD ANONIMA

Servicio

CADILLAC,  
OLDSMOBILE  
Y PONTIAC

REPUESTOS Y  
ACCESORIOS LEGITIMOS

AUSTRIA 2658 T. E. 83-8310

(a una cuadra del A. C. A.)

# Citroën

SERVICE GARANTIZADO

## PARA SU CITROËN 2 CV TALLER AUTOMEC

Atendido por ex técnico de Citroën

SERVICE  
ESPECIALIZADO  
MECANICA  
GENERAL

STOCK COMPLETO DE REPUESTOS

Socios del A. C. A. descuento especial

GARCIA DEL RIO 3240, alt. Cabildo 3700  
T. E. 701 - 0298

## REPUESTOS para



# CITROËN



## MIGUEL DEVOTO e Hijos

FABRICA y VENTA

RIO de JANEIRO 781-793

Tel. 88 - 6145 / 7224

Buenos Aires

# Di Tella

SERVICE GARANTIZADO



# GERSIL

REPUESTOS Y ACCESORIOS  
LEGITIMOS



FORD FALCON

SIAM DI TELLA

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

NAZCA 1269, Cap. Federal T. E. 59 - 2656

## AUTOCLUB es la revista de automovilismo de mayor tirada en América latina



CONCESIONARIO

1500-C FAMILIAR - 1500-C GRAN CLASE  
FIAT MULTICARGA - FIAT 600 E

## PERU S. C. A.

GARANTIA EFECTIVA. LA MEJOR TASACION DE SU COCHE USADO. AJUSTAMOS LA OPERACION A SUS POSIBILIDADES. 4.500 M<sup>2</sup> 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 - 0995 - 4269



# Fiat

SERVICE GARANTIZADO

## LAPRIDA S.A.

CONCESIONARIO

# FIAT

LAPRIDA 2150/60

a una cuadra de Avdas. Las  
Heras y Pueyrredón con  
Taller de Service en el  
centro de la ciudad.

T. E. 84-0212 y 83-3862

## TALLER



# FALOTICO



Service garantizado en la línea  
FIAT, y como siempre, service  
autorizado BORGWARD.  
Repuestos y accesorios legítimos.

UGARTECHE 3252/60 T. E. 72-3818

(a un paso de Av. del Libertador)

ESPECIALIDAD

**Juan Carlos Biondino**

IMPORT. EXPORT. FABRIC. DISTRIB.  
**REPUESTOS Y ACCESORIOS**

TAGLE 2547 a 1 paso A. C. A.

Equipos DEPORTIVOS




[Descuentos Especiales a Socios del A. C. A.]

**REPUESTOS Y ACCESORIOS NACIONALES E IMPORTADOS**

**FIATODO**

SARMIENTO 3899 esq. SALGUERO  
 LA ESQUINA "FIAT" DE BUENOS AIRES T. E. 87-1992 - 1852



**Isard**  
 SERVICE GARANTIZADO


**CUIDE SU ISARD**

No lo confíe a manos inexpertas.

Un técnico especialista, ex jefe de línea de armado en fábrica, lo atenderá personalmente en su nuevo y propio local de D'ANGELO PREPARA TURISMO MEJORADO

Av. J. B. JUSTO 3230 Auxilio permanente: 55-8820

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS. Sábados abierto todo el día; domingos hasta las 13 horas. Enviamos al interior contrarreembolso.



**Peugeot**  
 SERVICE GARANTIZADO

**HELLER Hnos.**

SERVICIO AUTORIZADO

**PEUGEOT**

Técnicos Especialistas  
 Balanceado Electrónico  
**REPUESTOS LEGITIMOS**

CRAMER 3274 - 76 T. E. 70-0325



ESTABLECIMIENTOS

**TATEOSSIAN Hnos.**

La casa mejor surtida en

REPUESTOS Y ACCESORIOS

**PEUGEOT**  
 y  
**CITROËN**

IMPORTACION - FABRICACION

Socios del A. C. A. descuentos especiales.

**CABELLO 3363-65**  
 (Alt. Avda. del Libertador 2500)  
 T. E. 71-3952-71-8959-72-3957



**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 carrocería compacto

VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS  
 Dr. J. F. ARANGUREN 1061, Caballito  
 T. E. 99-8813



**Rambler**  
 SERVICE GARANTIZADO

**BIMOTOR S.A.**

CONCESIONARIO RAMBLER  
 EXPOSICION Y VENTA

Pueyrredón 1127 - Cap. T. E. 85 - 1278

**SERVICE Y REPUESTOS**

RIOJA 936 - CAPITAL  
 T. E. 93 - 0322/5972

**Renault**  
 SERVICE GARANTIZADO

**MECANICA INTEGRAL**

Reparaciones en Horas

**REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS**  
 También para modelos 1951 4 C. V.

**SALTA 1160/64**  
 T. E. 23-8913 y 23-5673 B. AIRES




**BOZZI AUTOMOTORES S.R.L.**

MECANICA — CHAPA — PINTURA — ELECTRICIDAD  
 ESTACION DE SERVICIO — ALINEACION Y BALANCEO  
 VENTA DE REPUESTOS LEGITIMOS

CAVIA 3297  
 (alt. Av. Pte. Figueroa Alcorta 3600) - T. E. 72-4207 Av. Pte. FIGUEROA ALCORTA 3533 - SERVICE AUTORIZADO



TALLERES  
**"MELO"**  
 MECANICA INTEGRAL  
**"RENAULT"**  
 Vea reparar su unidad  
 AMORTIGUACION  
 TRABAJOS  
 GARANTIDOS

Desc. a socios  
 del A.C.A.

Cnel.  
**RAMON L.  
 FALCON**  
 5127  
 CAPITAL



**REPUESTOS**  
  
**GERMANY  
 MOTORS**  
 TALLER AUTORIZADO  
**VOLKSWAGEN**

● MECANICA  
 ● ELECTRICIDAD  
 ● CHAPA Y  
 PINTURA

Socios A. C. A.  
 10 % dto.

**EL SALVADOR 4186**  
 T. E. 89 - 6164

**ARONDE  
 VDT**  
**SIMCA**

REPUESTOS y ACCESORIOS  
**SIMCA FIAT**  
 IMPORTACION FABRICACION  
**ENRIQUE BECERRA FANDINO e HIJOS**  
 GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fe 3260  
 Tel. 83-2963 Bs. As.

**ALFARD S. R. L.**  
 CAPITAL \$ 280.000.-  
**SERVICIO  
 AUTORIZADO**

TALLER:  
 83 - 5264

REPUESTOS  
 LEGITIMOS  
 84 - 2667

**BULNES 2727**



LA CASA DE LAS BUJIAS  
**CHAMPION** **AUTOLITE**  
**BOSCH** **LOGGE**  
**KLG** **AC**  
  
**HASTINGS**  
**WALTER GOICOECHEA**  
 IMPORTADOR  
 MONTEVIDEO 623, Cap.  
 40 - 3237/3372

**Volkswagen**  
 SERVICE GARANTIZADO

**Repuestos y  
 Accesorios**

**OPEL  
 y  
 PEUGEOT**

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

**BRENNER Y GALITIS**  
 S. C. A.

M E C A N I C A D  
  
 R E P U E S T O S

**VOLKSWAGEN**  
 DTO. 10 % A SOCIOS DEL A. C. A.  
 Cnel. NICETO VEGA 5233  
 T. E. 773 - 0891  
 ( a l cuadra de Av. Córdoba 5200)

REPUESTOS Y ACCESORIOS  
**SIMCA**

● ARONDE - ARIANE VDT  
 ● PEUGEOT 403 - 404  
 ● FIAT 600 - 1100 - 1500 etc.

**ANTONIO PEREZ FANDINO**  
 CERVIÑO 3802/04 - esq. Malabia  
 Tel. 72 - 4817 - Bs. As.

**Studebaker**  
 REPUESTOS LEGITIMOS  
**CHARCAS AUTOMOVILES S.R.L.**  
 MARCELO T. DE ALVEAR 399 (ex Charcas)  
 T. E. 32 - 9179

**LANZANI y GHIOTTI**  
 LA CASA DEL AMORTIGUADOR  
 "25 años en la especialidad"

- TREN DELANTERO
- AMORTIGUADORES
- CAJA DE DIRECCION
- ALINEACION DE DIRECCION
- BALANCEO DE RUEDAS
- DIRECCION
- FRENOS
- EMBRAGUE

**VIRREY LINIERS 227 - 47 - 65 - altura RIVADAVIA 3400**

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



# CASA CARPE

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES, LEGITIMOS E IMPORTADOS, EN SU LINEA MAS COMPLETA

**RADIOS - RELOJES**

FORD	CHEVROLET
FALCON	SUPER
TAUNUS	OPEL
PEUGEOT 403-404	FIAT
VALIANT	RENAULT
FARGO	RAMBLER

**ROJAS 1901**

Esq. J. B. Justo 59-0784

## Bombas Centrifugas

# Jingoba

Bombas para lavado de coches y camiones, criaderos, piletas de natación, uso industrial, etc. Bombeadores - Motores. Dir. de fábrica.

Asesoramiento técnico

**ESMERALDA 4470**

**TE. 740 - 1567**

MUNRO Bs. As.

## 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  
Tel. 61 - 8452

## LA REVISTA AUTOCLUB

tiene una circulación documentada de 340.000 ejemplares en esta edición, tirada que aumenta regular y constantemente. Por esta razón y atendiendo al alto nivel adquisitivo de sus lectores, es el vehículo publicitario de mayor eficacia en el país.

## OSVALDO S. R. L.

CRISTALES DE SEGURIDAD PLANOS Y CURVADOS

Colisas, perfiles de goma y cerrajería para automotores

**ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL**

Descuento especial a socios del A. C. A.

Colocación y ventas:

**Av. EL CANO 2922**

T. E. 54-1036 y 73-1903

## Cromados

**CROMADO DE LLANTAS**

ZINC CROMATIZADO

ESTAÑADO POR INMERSION

ESTAÑADO ELECTROLITICO

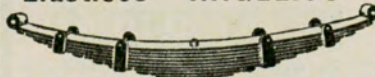
**JUAN MANZORRO**

BOULOGNE SUR MER 565

VILLA MAIPU - Prdo. San Martín  
Teléfono 740 - 9008

## Elásticos

Elásticos "ANGELITO"



Colocación y reparaciones - Especialistas en Peugeot, Fiat, Chevrolet 400, Valiant, Falcon, Siam, M. Benz, etc., en su vigésimo aniversario al servicio del automotor.

MONROE 4069 T. E. 52 - 5262

## Limpiaparabrisas

**LIMPIAPARABRISAS, CERRAJERIA**

Venta y Reparación Americanos, Europeos y Nacionales.

NO CONFUNDIR

LA LINEA MAS COMPLETA. Descuento 10 % a socios del A. C. A.

**LECROM S. R. L.**

AV. JUAN B. JUSTO 3327

T. E. 58-9951

Buenos Aires

## Gomerías

**GOMERIA "EL CID"**

Su esquina amiga

Cubiertas y cámaras nacionales de primera calidad, todas las marcas y medidas.

ATENCION ESPECIAL EN AGRICOLAS E INDUSTRIALES

Remitimos al interior contrarreambolsa Anexo: Venta y reparación de ruedas

Balaneo dinámico y estático

DESCUENTO SOCIOS A. C. A. 15 %

Colocaciones sin cargo

RECUERDE "EL CID"

Avda. EL CANO 3299, esq. SUPERI Buenos Aires

## Radio para Automóviles

### "ELE" AUTO RADIO

INSTALACIONES ANTENAS REPARACIONES

Service Autorizado AUTOVOX

Av. Juan B. Justo 6215

T. E. 67-1588 BUENOS AIRES

AUTO RADIO

### CATEBAR

FABRICACION - VENTA

Reparación e Instalaciones

Agentes Autorizados AUTOVOX, MOTOROLA

**BLAUPUNKT NORMAN**

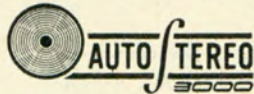
Descuentos a los socios del A.C.A.

ALSINA 2074 T.E. 48-8709

Capital Federal

## Auto Radio Norte

Especialista receptores Europeos  
Service Oficial: Autovox - Blaupunkt - Motorola - R. C. A. Victor - Kenia.



Reproductor Estereo de cinta magnética.

Av. Maipú 1275 T. E. 797-2809  
Vicente López

## Silenciadores y Caños de Escape



SILENCIADORES Y CAÑOS DE ESCAPE

Para todas las marcas  
EQUIPOS ABARTH para  
Peugeot - Fiat - Ford -  
Chevrolet - Valiant

CASA LUNERTI

BULNES 739 T. E. 86-1343

## Talleres Mecánicos

SEÑOR AUTOMOVILISTA

### TALLER MIRTA

LE RECTIFICA INTEGRALMENTE  
SU MOTOR CON UN ANTICIPO  
Y DIEZ MENSUALIDADES

- 1º Trabajos garantidos por escrito.
- 2º Balanceo electrónico en los motores.
- 3º Matrices originales para árbol de levas.
- 4º Tratamientos y baños especiales.
- 5º Materiales de primera calidad.

MARIANO ACHA 1669 - CAP. 51-4380

## AUTOCLUB

Para vender y vender más es necesario anunciar en AUTOCLUB, el medio que llega y permanece en el hogar; sus lectores son sus futuros compradores.

## Tapizados

SU COCHE  
VALE  
**MÁS**  
CON  
FUNTAP



MÁS  
QUE FUNDA  
UN TAPIZADO

- Anatómica y flexible.
- Indeformable.
- En cuerina plástica.
- Bastoneado en estrias.
- Acolchado Telgoprent independiente, con costuras invisibles.
- Conserva impecable el tapizado original.

AV. FOREST 774 - 54-3353

Y RIVADAVIA 10663

Buenos Aires

## Trofeos y Medallas

CASA BELLUNI

Medallas - Platería  
Trofeos - Creaciones  
TALLERES PROPIOS  
CANGALLO 1161, Bs. As.  
T. E. 35-1282 - 0562

AUTOCLUB llega a los  
hogares de 335.000  
miembros del A. C. A.

## Varios

### GUITARRAS QUE SON GUITARRAS!



ELECTRICAS  
EQUIPO COMPLETO

guitarra amplificador  
y funda.

\$1.490

MENSUALES  
sin  
anticipo  
GUITARRAS  
30  
modelos

desde \$ 550  
por mes

GRAN  
SONORIDAD

90 años de experiencia

ANTIGUA CASA NUÑEZ

SARMIENTO 1573 - TEL. 46-7164

## DIMETAL

S.A.M.C.I.

### BRONCE-COBRE ALUMINIO

Flejes sobre Medida  
Chapas - Barras - Caños -  
Alambres - Planchuelas - Perfiles -  
Cintas

Bmó. MITRE 2624 T. E. 48 - 4388 - 9673

### MANUALES TECNICOS REPARACION, AJUSTE Y SERVICIO MECANICO

AUTOMOVILES EN GENERAL	\$ 700
FIAT 600, 600 D (750)	400
FIAT 1500	650
RENAULT DAUPHINE	450
RENAULT GORDINI	450
MERCEDES BENZ	350
VOLKSWAGEN	480
FORD FALCON	800
FORD V8 y 6 Cilindros	580
JEEP, RURAL, FURGON IKA	900
PEUGEOT 403	680
AUTO UNION DKW	1500
CITROEN 2 CV	350
CONOZCA SU VALIANT	500
CHEVROLET año 1950 - 1960	650
CONOZCA SU CHEVROLET 400	480
RASTROJERO con motor diesel	350
LAMBRETTA 125, 150, 175, c/u.	400
MOTOCICLETAS	400
TRANSMISIONES AUTOMATICAS	300

### EDITORIAL COSMOPOLITA

TUCUMAN 413 - Bs. As. También  
venta en Quiosco Galería Güemes,  
SAN MARTIN 170 - Bs. As.

### CASILLA PORTABLE "RELAMPAGO"

FACIL DE ARMAR.  
Ideal para depósito, vi-  
vero, garaje, 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 \$ 20.000.—  
Embalada y entregada a la empresa trans-  
portista que se indique: 3x3, \$ 23.500; 3x4,  
\$ 28.900; 3x5, \$ 34.500; 3x6, \$ 40.000. Che-  
ques o giros a la orden de "LA CANA-  
DIENSE".



Av. CABILDO 4480-Ba. As.-T.E. 70-0803

## Hoteles

HOTEL

### CRILLON



Refrigeración  
Grill y salón de  
té danzante  
Apartamentos  
con baño privado  
y teléfonos  
DOS PERSONAS,  
desde \$ 1.000.—

SANTA FE 796 esq. ESMERALDA  
T. E. 32 - 8181/9  
Frente a la Plaza San Martín  
BUENOS AIRES

### Gran Hotel San Carlos

100 HABITACIONES AMPLIAS

Bien aireadas, con profusión de luz  
y sol. Todas con baño privado.  
Agua caliente, Calefacción, Teléfono,  
Radio, Televisión.

En el corazón de Bs. Aires: Sulpacha 39  
A un paso de todo. T. E. 40-7021 al 28

### EN BUENOS AIRES



### Embajador Hotel

LO ESPERA  
EN LO MEJOR DEL  
BARRIO NORTE

C. PELLEGRINI 1185  
(Casi esq. Sta. Fe)  
Dir. Teleg. Embahot  
Buenos Aires

Teléfono  
Baño Privado  
Calefacción y  
Aire Acondicionado  
Central  
TV.

Teléfonos:

44-2739 - 44-5371  
44-0885 - 44-2924  
44-6350

Y CON LA TRADICIONAL ATENCION  
DE 1930 Y EL CONFORT DE ACTUALIDAD

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

## Restaurant

### RESTAURANT CHINO "EL DRAGON DE ORO"

金龍大酒樓

En pleno Barrio Norte:

AV. SANTA FE 975

SALON DE TE - Tradicional confort Oriental  
La mejor comida China de Buenos Aires

Tel.: 41-8981  
44-6498

## Profesionales

### DR. GUILLERMO N. BUENADER

ABOGADO

Asuntos Civiles - Comerciales -  
Trabajo - Accidentes en gene-  
ral - Ejecuciones hipotecarias -  
Alquileres - Desalojos.

Diag. Pte. Roque Sáenz Peña 1119

1° - Esc. 121 - Capital Federal

### LAS 24 HORAS...

(Continuación de la página 94)

permitió una ganancia de velocidad  
del orden de los 15 kilómetros por  
hora.

La industria francesa estuvo re-  
presentada en Le Mans por los Al-  
pine-Renault y los C.D. Como ya lo  
hemos señalado, las máquinas nom-  
bradas en primer término hicieron  
una excelente demostración de con-  
junto, completando la carrera cua-  
tro de ellas, y clasificándose en los  
tres primeros lugares en cuanto a  
rendimiento energético, que corres-  
ponde, este último, a una relación  
entre velocidad media cumplida, con-  
sumo de combustible y, en menor  
medida, el peso del vehículo. El co-  
che ganador de la marca utilizó un  
motor de 1300 cm<sup>3</sup>, de 4 cilindros y  
2 árboles de leva a la cabeza, fabri-  
cado por Amedée Gordini por cuenta

de la Renault. Alcanzó una velocidad  
media general de 172 kilómetros por  
hora para un consumo de 14,8 li-  
tros por cada 100 kilómetros. Pen-  
samos que gran parte del mérito de  
esa performance de los Alpine procede  
del excelente perfil de su carrocería,  
que le permitió alcanzar, en las  
grandes rectas, una velocidad de  
hasta 245 kilómetros por hora, con  
una potencia de los 110 cv.

Los coches C.D. —iniciales estas  
que corresponden a su constructor,  
Charles Deutsch— fueron menos fe-  
lices, puesto que ninguno de ellos  
consiguió terminar la competencia.  
Esos vehículos, que utilizaron un mo-  
tor Peugeot 204, montado transver-  
salmente delante de las ruedas tra-  
seras, eran el fruto de estudios rea-  
lizados por su constructor sobre el  
problema de la estabilidad de los  
vehículos muy veloces. En las rec-  
tas esas máquinas alcanzaban una  
velocidad de 235 a 240 kilómetros por  
hora, pese a que solamente podían  
producir alrededor de 100 cv. La-  
mentablemente, esos coches jamás  
habían corrido antes de venir al cir-  
cuito de Le Mans, donde se comprobó  
que, debido a las hipótesis que nece-  
sariamente deben ser admitidas en  
los cálculos teóricos, aún una ma-  
quina cuidadosamente calculada ne-  
cesita una puesta a punto práctica,  
una prueba en carrera antes de so-  
meterla a una competencia.

## PARA VENDER MAS ANUNCIE EN AUTOCLUB

Su aviso publicitario será leído  
en 335.000 hogares argentinos.

Franqueo pagado  
Concesión 4938  
Tarifa reducida  
Concesión 209  
Correo  
Argentina  
Central (B)

Imp. en Fabril - Setiembre de 1966  
Industria Argentina



## Distinción natural

En el tránsito urbano o en los sitios más exclusivos. En las largas cintas carreteras, o aquí —en pleno retorno a la naturaleza— el RAMBLER CLASSIC CUSTOM exhibe siempre su estilizada prestancia, su depurado diseño, su "distinción natural" (de fábrica). RAMBLER CLASSIC CUSTOM ofrece también ventajas únicas, tales como: motor de 145 HP con árbol de levas a la cabeza y alternador; asientos reclinables en cinco posiciones; frenos y dirección de potencia (\*); aire acondicionado (\*\*) y muchos otros detalles de excepcional jerarquía y confort...

## RAMBLER CLASSIC CUSTOM (\*\*)

(\*) opcionales

(\*\*) también en modelos CROSS COUNTRY y DE LUXE

**Producto de calidad de INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA - Miembro de ADEFA.**





# FIAT

## ***770*** COUPÉ

En su definida personalidad se conjugan armoniosamente lo útil con lo agradable

**Por su calidad mecánica, elegancia y confort, el 770 COUPÉ hace honor al prestigio mundial de su marca**